

นโยบายคมนาคมของมณฑลเสฉวนภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI
และผลกระทบต่อประเทศไทย
Sichuan Province's Transportation Policy under the
BRI Strategy and Its Impact upon Thailand.

ณัฐวุฒิ มีชัยโย^{1*} และเจี้ยน กั๋ว²

Nutdhavuth Meechaiyo^{1*} and Jian Guo²



¹ สำนักวิชาจีนวิทยา มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง เชียงราย 57100

² มหาวิทยาลัยครู อาปา มณฑลเสฉวน สาธารณรัฐประชาชนจีน

¹ School of Sinology Maefahluang University, Chiang Rai, 57100, Thailand

² Aba Teachers University, Sichuan China, P.R.C.

* Corresponding author: E-mail address: Nutdhavuth.mee@mfu.ac.th

(Received: July 18, 2022; Revised: January 23, 2023; Accepted: January 27, 2023)

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นวิจัยเชิงคุณภาพมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาที่มาความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ของมณฑลเสฉวนด้านการเป็นศูนย์กลางคมนาคมของสาธารณรัฐประชาชนจีน 2) เพื่อวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคจากนโยบายการคมนาคมของมณฑลเสฉวนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เครื่องมือที่ใช้ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกโดยเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง 3 กลุ่ม แบ่งเป็นนักวิชาการจากจีน 2 คน นักวิชาการไทย 2 คน และผู้ประกอบการขนส่งข้ามแดนในจังหวัดเชียงรายจำนวน 2 คน เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) และนำเสนอผลโดยวิธีพรรณนาวิเคราะห์ ผลการวิจัยพบว่า 1) แผนยุทธศาสตร์มณฑลเสฉวนกับแผนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยมีความสอดคล้องกัน โดยทุกแผนต่างกำหนดความสำคัญของมณฑลเสฉวนในฐานะศูนย์กลางคมนาคมภาคตะวันตก 2) ประเทศไทยจะได้รับโอกาสจากการแลกเปลี่ยนทางด้านเทคโนโลยี การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคตามแนวเส้นทางขนส่งใหม่และการหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง ส่วนอุปสรรคที่ไทยจะต้องเผชิญ ได้แก่ ภาวะสมองไหล ภาวะขาดแคลนแรงงานอุตสาหกรรม ปัญหาการเชื่อมต่อไม่ราบรื่นจากการเชื่อมโยงในประเทศที่เป็นทางผ่าน

คำสำคัญ: มณฑลเสฉวน นโยบายคมนาคม การเชื่อมโยง

Abstract

This qualitative research aimed to 1. study the origins and achievements of Sichuan Province as a strategic transportation hub in the People's Republic of China. 2. analyze the opportunities and obstacles of Sichuan Province's transportation policy and how it affects Thailand. The research tool implemented in the study was in-depth interviews. Using a purposive sampling, the samples included the following 3 groups: two Chinese academics, two Thai academics, and two entrepreneurs undertaking cross-border transportation businesses in Chiang Rai Province. A SWOT Analysis was utilized to analyze and identify strengths, weaknesses, opportunities, and threats. The analyzed data was then presented through a descriptive analysis. The research revealed that: 1) Sichuan Province's strategic plan and China's national strategy were consistent with each other, and both emphasized the importance of Sichuan Province as the center of transportation for the Western region, and 2) Thailand would receive opportunities through technological exchanges. Technology was expected to generate wealth to the regions along with the new transportation routes and help them to overcome the middle-income trap. The obstacles that Thailand would face include brain drain and a shortage of industrial labors. There would also be problems concerning transition and connectivity, especially in the countries between Thailand and China.

Keywords: Sichuan, Transportation policy, Connectivity

บทนำ

มณฑลเสฉวนตั้งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศไทย มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในมณฑลสูงที่สุดในภาคตะวันตก จำนวน 4661.58 พันล้านหยวน [1] และติดอันดับ 10 มณฑลแรกที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในมณฑลสูงที่สุดของประเทศไทยอีกด้วย เนื่องด้วยความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่และมีจำนวนประชากรมาก จึงทำให้มณฑลเสฉวนเป็นมณฑลทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในภาคตะวันตกของจีนมาตั้งแต่สมัยโบราณ การที่แม่น้ำแยงซีเกียงไหลผ่านเชื่อมพื้นที่ตอนในและพื้นที่ชายฝั่งทะเลส่งผลให้มณฑลเสฉวนกลายเป็นจุดศูนย์กลางลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียงตอนบนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของแถบเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง นอกจากการเชื่อมโยงภายในประเทศแล้ว มณฑลเสฉวนยังมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงจีนกับประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันตกอีกด้วย ปัจจุบันมณฑลเสฉวนได้เตรียมความพร้อมทั้งในด้านสาธารณูปโภค กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อรองรับความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการจัดอันดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งโลจิสติกส์ มณฑลเสฉวนถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 6 จากทั้งหมด 31 มณฑลของจีน [2]

ในปีพ.ศ. 2561 การประชุมคณะกรรมการพรรคคอมมิวนิสต์มณฑลเสฉวนสมัยที่ 11 ครั้งที่ 3 ได้มีการแถลงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของมณฑลเสฉวน และได้กล่าวถึงนโยบายการพัฒนาของมณฑลเสฉวนในหลายด้าน ซึ่งนโยบายที่คณะกรรมการให้ความสำคัญเป็นพิเศษ คือ การขยายการพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยง 4 ทิศทาง ประกอบด้วย การขยายขึ้นเหนือ มุ่งลงใต้ เชื่อมโยงตะวันออก และเจาะลึกตะวันตก แต่ทิศทางที่ได้รับความสนใจในการประชุมครั้งนี้มากที่สุด คือ ทิศทาง “มุ่งลงใต้” [3] เพราะต้องการเชื่อมมณฑลเสฉวนออกสู่ทะเลในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยุทธศาสตร์มุ่งลงใต้นั้นมีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรง เนื่องจากประเทศไทยที่ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของมณฑลเสฉวนโดยมีเพียงมณฑลยูนนานคั่นตรงกลาง หากนโยบายมุ่งลงใต้บรรลุผลสำเร็จก็จะสามารถเชื่อมโยงประเทศไทยกับมณฑลที่ใหญ่ทั้งขนาดพื้นที่และขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันตกของจีนอย่างมณฑลเสฉวนได้สะดวกรวดเร็ว เป็นประโยชน์กับประเทศไทยในด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจ

จากข้อมูลแผนพัฒนายุทธศาสตร์การคมนาคมระดับประเทศและระดับมณฑล สามารถสรุปได้ว่ามณฑลเสฉวนมีความพร้อมในทุกๆ ด้านเพื่อเชื่อมโยงตนเองกับทั้งภายในและภายนอกโดยนโยบาย “มุ่งลงใต้” ของมณฑลเสฉวนภายใต้กรอบนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางนั้น จะเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้มณฑลเสฉวนหันมาให้ความสำคัญกับด้านการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านทางทิศใต้มากขึ้น ดังนั้นในฐานะที่ประเทศไทยเป็นประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่อยู่ไม่ไกลจากมณฑลเสฉวน ประเทศไทยจึงควรศึกษาแนวยุทธศาสตร์ของมณฑลเสฉวนในการเป็นจุดเชื่อมโยงทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีน และเตรียมพร้อมรองรับความร่วมมือและศึกษาผลกระทบที่จะตามมาจากนโยบายการเชื่อมโยงคมนาคมของมณฑลเสฉวนต่อประเทศไทย ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคจากนโยบายนี้ที่จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เพื่อผู้ที่สนใจและนักลงทุนไทยที่ต้องการไปลงทุนในมณฑลเสฉวนในอนาคตจะได้เข้าใจแผนยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนารวมไปถึงหน่วยงานภาครัฐของไทยสามารถนำงานวิจัยนี้ไปประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดแนวทางความร่วมมือกับมณฑลเสฉวนที่จะกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาที่มาความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ของมณฑลเสฉวนด้านการเป็นศูนย์กลางคมนาคมของสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. เพื่อวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคจากนโยบายการคมนาคมของมณฑลเสฉวนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

การทบทวนวรรณกรรม

มีงานวิจัยหลายชิ้นได้ศึกษาเรื่องความสำคัญของมณฑลเสฉวนการเชื่อมโยงภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI) เช่น Tong [4] กล่าวว่า นโยบาย BRI มีความสามารถช่วยพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันตกของประเทศจีนได้ ซึ่งในภาคตะวันตกของจีนนั้นมีพื้นที่สำคัญเป็นประตูสำคัญของประเทศจีนสู่เอเชียได้ Zhang [5] ศึกษาเกี่ยวกับความร่วมมือของมณฑลเสฉวนกับยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางและพบว่า มณฑลเสฉวนจะสามารถนำเอายุทธศาสตร์ของเสฉวนรวมเข้ายุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางได้ และจะได้รับผลประโยชน์ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าการลงทุนโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงภาคตะวันตกของประเทศจีนกับเอเชียกลางเข้าสู่ทวีปยุโรป ซึ่งจะช่วยให้ยุทธศาสตร์ BRI ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากจีนจะกลายเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญ และสามารถแสวงหาทรัพยากรการผลิตผ่านเส้นทาง BRI ได้ เส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวจะช่วยให้จีนเปลี่ยนระบบเส้นทางการขนส่งของโลกจากเดิมที่สินค้าหรือผลผลิตของพื้นที่ตอนใน ต้องขนส่งไปยังภาคตะวันออกและใช้การขนส่งทางทะเลไปทวีปยุโรป กลายเป็นการขนส่งทางรางเข้าสู่ทวีปยุโรปโดยตรง ดังเช่นงานวิจัยของดร.อักษรศรี พานิชสาส์น [6] ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า ภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ประเทศจีนจะต้องผลักดันการขนส่งระบบรางตามแนวเส้นทางสายไหมจากจีนถึงยุโรปให้สำเร็จ เพราะหากสำเร็จระบบเส้นทางการขนส่งของโลกจะเปลี่ยนไป

อย่างไรก็ตามแม้กลยุทธ์มุ่งสู่ยุโรปของเสฉวนหรือ “เฉิงตู - ยุโรปพลัส” จะช่วยส่งเสริมการค้าของมณฑลเสฉวนกับยุโรปอย่างมีประสิทธิภาพ แต่อย่างไรก็ตามเส้นทางดังกล่าวยังประสบปัญหามากมาย เช่น ผลประโยชน์และความขัดแย้งของประเทศที่อยู่ตามเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้ายังไม่เพียงพอและนโยบายสนับสนุนจากรัฐบาลของประเทศที่อยู่ตามเส้นทาง ที่ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการพัฒนา ดังนั้นยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงลงสู่ทิศใต้ ซึ่งจะเชื่อมโยงกับประเทศอาเซียนก็เป็นเส้นทางที่มณฑลเสฉวนให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ แต่ก็ยังมีปัญหาเรื่องต้นทุนค่าขนส่งโดย Meng [7] กล่าวว่าเส้นทางรถไฟมั่งงัดใต้ของมณฑลเสฉวนต้องมีการปรับปรุงหลายด้าน ต้องเพิ่มความร่วมมือในนโยบายการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟเข้ากับการขนส่งทางทะเล โครงการผสมผสานเส้นทางนี้จะช่วยส่งเสริมเส้นทางขนส่งสินค้ามั่งงัดใต้ของมณฑลเสฉวน ช่วยแก้ปัญหาต้นทุนค่าขนส่งแพงและประสิทธิภาพต่ำ ทำให้เส้นทางมั่งงัดใต้ของมณฑลเสฉวนมีความคุ้มค่ามากขึ้น ถึงแม้ต้นทุนค่าขนส่งเส้นทางมั่งงัดใต้จะแพงกว่าการขนส่งแบบเดิมเพียงแค่เล็กน้อย แต่สามารถช่วยประหยัดเวลาได้ 30-40% จากรูปแบบเดิม นอกจากนี้หากเส้นทางมั่งงัดใต้ประสบผลสำเร็จประเทศในอาเซียนจะสามารถใช้เส้นทางรถไฟเฉิงตู-ยุโรปหรือหรือทางที่ส่งสินค้าไปยังทวีปยุโรปและเอเชียกลางได้ และจะเชื่อมต่อประเทศจีนกับประเทศอาเซียนทั้งระบบรางและทางทะเลได้อย่างสะดวกหรือเรียกอีกชื่อว่าเป็นเส้นทางหรือพลัส อย่างไรก็ตามนักวิชาการหลายคนเช่น Florian Schneider [8] กลับมองจีนด้วยความเคลือบแคลงว่านโยบาย BRI เป็นกลยุทธ์ของจีนในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางภูมิรัฐศาสตร์ของจีน ซึ่งจะเปลี่ยน

โฉมหน้าเศรษฐกิจท้องถิ่นและเครือข่ายระดับภูมิภาค ความพยายามของจีนปรับเปลี่ยนระเบียบโลกใหม่ และจะนำพาความเสียหายต่อประเทศที่ถูกจีนปกครองทางเศรษฐกิจ

สำหรับงานวิจัยที่ศึกษาเรื่องยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับประเทศไทยพบว่า มีหลายชิ้นเห็นว่า หากเส้นทางทรวงโวลล์เชื่อมโย่งสำเร็จทั้งไทยและจีนต่างจะได้รับประโยชน์ อาทิ ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม [9] ศึกษาเกี่ยวกับการสร้างเส้นทาง R3A ต่อการเชื่อมโยงจีนพบว่า เส้นทางนี้จะนำมาซึ่งโอกาสจำนวนมากสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์และจะช่วยส่งเสริมความสามารถสูงสุดทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตอนในของทั้งไทยและจีน เชื่อมโยงพื้นที่ตอนในกับชายฝั่งทะเลและเป็นช่องทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศของมณฑลยูนนานและเสฉวนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น [6] พบว่าการเชื่อมโยงจีนตอนในกับโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก หรือ EEC จะเป็นทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศในภูมิภาคยุโรปโดย แต่ก็พบว่ายังมีอุปสรรคหลายประการที่ทำให้การเชื่อมโยงยังไม่สำเร็จเท่าที่ควรรวมถึงความท้าทายอื่น ๆ อีกที่เป็นปัจจัย เช่น แรงงาน และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ [10] ศึกษาเกี่ยวกับโอกาสและอุปสรรคในการเชื่อมต่อระหว่างยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเข้ากับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของไทย พบว่า ประเทศไทยขาดแคลนแรงงานอุตสาหกรรม และในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านอย่างเมียนมา ลาว และกัมพูชา ดีขึ้น ทำให้คนงานต่างชาติจำนวนมากกลับไปทำงานในประเทศตนเองมากยิ่งขึ้นไทยจะยังเผชิญปัญหานี้มากขึ้นอีกในอนาคต Zhang [11] ศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ที่เสื่อมเศรษฐกิจกล่าวถึงอุปสรรคในการพัฒนาที่เสื่อมเศรษฐกิจไว้ว่า อุปสรรคของการพัฒนาพื้นที่นี้คือการที่แต่ละประเทศยังคงขาดความไว้วางใจซึ่งกันและกันในด้านการเมือง การพัฒนาที่ไม่เท่าเทียมกันในแต่ละประเทศอาเซียน และการขาดแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนทั้งหมดนี้ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ที่เสื่อมเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

ระเบียบวิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยคุณภาพและมีวิธีการเก็บข้อมูลเนื้อหาเกี่ยวกับที่มาและแนวคิดของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของมณฑลเสฉวน การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของมณฑลเสฉวน แผนยุทธศาสตร์และโครงการในการเชื่อมโยงกับประเทศไทย รวมถึงเนื้อหาเกี่ยวกับโอกาสและอุปสรรคจากการเชื่อมโยง

1. วิธีการศึกษา การศึกษาในครั้งนี้เก็บรวบรวมจาก 2 แหล่งคือ

1.1 ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์กับนักวิชาการด้านจีนศึกษาที่ศึกษาเกี่ยวข้องกับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางและโครงการพัฒนาของประเทศจีน คณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มีการสัมภาษณ์ที่มีลักษณะเป็นการสัมภาษณ์ตอบกรอบวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ทั้ง 2 ข้อ

1.2 ข้อมูลทุติภูมิ (Secondary Data) ใช้วิธีการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของมณฑลเสฉวนภายใต้ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง แผนยุทธศาสตร์การคมนาคมของมณฑลเสฉวนและประเทศไทย ศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลที่มีผู้รวบรวมไว้จาก หนังสือพิมพ์ วารสาร และสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ และหนังสือทางวิชาการ บทความ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จาก 2 แหล่ง จะถูกนำมาวิเคราะห์โดยเชิงพรรณนา โดยมีลำดับการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

2.1 นำข้อมูลเอกสารจากงานวิจัย วารสาร สื่อ มาตรวจสอบ เรียบเรียง ใช้รูปแบบการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา โดยจำแนกเนื้อหาข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัย และพรรณนาถึงสภาพโอกาสและอุปสรรค โดยใช้กรอบแนวคิด

2.2 นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาสรุปประเด็น วิเคราะห์ หาความเชื่อมโยง และเรียบเรียงถ้อยคำ เพื่ออภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย การนำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

ผลการศึกษา

แผนยุทธศาสตร์ของมณฑลเสฉวนด้านการเป็นศูนย์กลางคมนาคมในเขตภูมิภาคตะวันตก

ในช่วง 10 ปีมานี้ เศรษฐกิจของมณฑลเสฉวนเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยในปีพ.ศ. 2550 มณฑลเสฉวนเป็นมณฑลแรกในเขตภูมิภาคตะวันตกที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของมณฑลสูงทะลุล้านล้านหยวน ส่งผลให้ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมามณฑลเสฉวนมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอย่างก้าวกระโดด การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวรวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องด้วยรัฐบาลกลางของจีนมีนโยบายต้องการลดช่องว่างการพัฒนาที่แตกต่างกันมากระหว่างมณฑลทางตะวันตกกับมณฑลชายฝั่งทางภาคตะวันออก จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกขึ้น (Go West Policy) โดยกำหนดให้มณฑลเสฉวนเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจในภาคตะวันตก ภายหลังแผนการพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้มณฑลเสฉวนกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญในภาคตะวันตกของจีนในปัจจุบัน

ยุทธศาสตร์การพัฒนามณฑลเสฉวนเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตก ซึ่งเริ่มต้นเมื่อปี พ.ศ. 2543 โดยรัฐบาลกลางของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดให้การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกเป็นยุทธศาสตร์แห่งชาติ [12] โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่พื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาสำคัญคือ ปัญหาความไม่เท่าเทียมในการพัฒนาระหว่างภาคตะวันตกและภาคตะวันออกของประเทศ ซึ่งรัฐบาลกลางจะเข้าไปลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมถึงให้สิทธิพิเศษและสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมต่างๆ กับนักลงทุนที่สนใจเข้าไปลงทุนในพื้นที่ภาคตะวันตก โดยแผนพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกกำหนดระยะเวลา 50 ปี แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้ 1. ระยะใกล้ (พ.ศ.2544-2553) มุ่งเน้นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สร้างสภาพแวดล้อม ด้านอุตสาหกรรมวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี 2. ระยะกลาง (พ.ศ.2554-2573) มุ่งเน้นการพัฒนาต่อยอดจากแผนพัฒนาระยะใกล้ เร่งการขยายตัวของเศรษฐกิจให้เติบโตแบบก้าวกระโดด 3. ระยะไกล (พ.ศ.2574-2593) มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ห่างไกลความเจริญ ลดช่องว่างระหว่างเศรษฐกิจและสังคมภายในภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในภูมิภาค

นอกจากแผนพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกซึ่งเป็นแผนจากรัฐบาลกลางแล้ว มณฑลเสฉวนเองก็ได้มีการวางแผนของมณฑลที่สอดคล้องภายใต้แผนพัฒนาแห่งชาติในการสร้างการเติบโตของภาคตะวันตกระยะ 50 ปีอีกด้วย โดยยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนามณฑลกำหนดให้มณฑลเสฉวนจะเป็นจุดศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ อาทิ ศูนย์กลางเศรษฐกิจเขตเศรษฐกิจแม่น้ำ แยงซีเกียง ศูนย์กลางการคมนาคมภาคตะวันตก Zhang [5] กล่าวถึงจุดมุ่งหมายสำคัญของมณฑลเสฉวนในการพัฒนาเศรษฐกิจและกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเสาหลักแห่งการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนตะวันตก การพัฒนาที่ต่อเนื่องตลอดระยะเวลากว่า 20 ปีส่งผลให้มณฑลเสฉวนภายใต้เขตเศรษฐกิจเฉิงตู-ฉงชิ่ง กลายเป็นเขตเศรษฐกิจสำคัญที่มีผลต่ออัตราการเติบโตของ GDP ของจีน (Table 1)

Table 1 Comparison of Chengdu-Chongqing Economic Circle with other China economic zones

	Guangdong, Hong Kong & Macau Economic Zone	Yangtze River Delta Economic Zone	Beijing, Tianjin, Hebei Economic Zone	Chengdu-Chongqing Economic Zone,
GDP (%)	11.3	23.7	8.5	7.0
Area (sq km)	5.6	35.8	21.6	18.5
Population (100 million)	0.73	2.27	1.1	1.1
GDP per capita (RMB)	158,900	14,667	76,576	62,588

Source: Thailand Business Information Center in China <https://thaibizchina.com/article/เขตวงกลมเศรษฐกิจเฉิงตู>

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจเสฉวนคือมุ่งเป็นจุดศูนย์กลางเชิงยุทธศาสตร์ของเขตเศรษฐกิจแม่น้ำแยงซีเกียง โดยในช่วงครึ่งแรกของปีพ.ศ. 2558 เศรษฐกิจของมณฑลเสฉวนคิดเป็น 44.5% ของมณฑลและเมืองสำคัญทั้งหมด 4 แห่งที่อยู่บนต้นน้ำของแม่น้ำแยงซีเกียง จึงเห็นได้ชัดว่าเศรษฐกิจของมณฑลเสฉวนมีความแข็งแกร่งกว่ามณฑลใกล้เคียงอย่างมาก แสดงให้เห็นว่ามณฑลเสฉวนไม่เพียงแต่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันตกและเขตเศรษฐกิจบริเวณลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียงตอนบนเท่านั้นแต่ยังเป็นแรงสนับสนุนสำคัญทางยุทธศาสตร์ของการพัฒนาแถบเศรษฐกิจแม่น้ำแยงซีเกียงทั้งสายอีกด้วย

ศูนย์กลางยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้านตะวันตก

การที่มณฑลเสฉวนเป็นศูนย์กลางที่สำคัญทางภาคตะวันตกของจีน และภาคตะวันตกก็เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของนโยบายเส้นทางสายไหมใหม่ การเชื่อมโยงภาคตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านภาคตะวันตก เช่น ประเทศในภูมิภาคเอเชียกลาง ตะวันออกกลาง แอฟริกา จึงเป็นหัวใจหลักสำคัญของยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง มณฑลเสฉวนถูกวางตำแหน่งให้เป็นศูนย์กลางทางภาคตะวันตกเพื่อเป็นกลไกหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางให้ประสบความสำเร็จ แต่การเชื่อมโยงที่สมบูรณ์จะต้องมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่รองรับการเป็นจุดศูนย์กลาง ดังนั้นเพื่อให้ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย มณฑลเสฉวนจึงมีการเร่งพัฒนาทางด้านการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง² หลายปีที่ผ่านมาได้เกิดโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเฉพาะเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างจีนและยุโรปได้แก่ เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าเฉิงตู-ยุโรป หรือ เส้นทางรถไฟสายหรงโถว กลายเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนและทวีปยุโรป โดยเส้นทางรถไฟสายนี้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2556 เริ่มออกเดินทางจากเมืองต้นทางคือนครเฉิงตู เมืองเอกของมณฑลเสฉวน สิ้นสุดปลายทางที่เมืองลอดซ์ ประเทศโปแลนด์ (Lodz, Poland) ระยะทางรวม 9,826 กิโลเมตร ใช้เวลารวม 12-14 วัน แม้ว่าจะใช้เวลามากกว่าการขนส่งทางอากาศหลายวัน แต่การขนส่งผ่านทางเส้นทางรถไฟสายหรงโถวรวดเร็วกว่าการขนส่ง

² คำสัมภาษณ์ Mr. Hú Mào chūn วิศวกรของบริษัท China Railway Chengdu Bureau Collective Company (中国铁路成都局集团公司工程师胡茂春) เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564

ทางทะเลมากถึง 3 เท่าและมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าการขนส่งทางอากาศถึง 7 เท่า [6] เส้นทางนี้จึงกลายเป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญระหว่างจีนกับยุโรป กลายเป็นตลาดเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของโลก

ความสำเร็จของโครงการด้านการเป็นศูนย์กลางคมนาคมมณฑลเสฉวน

จากการสร้างโครงการการคมนาคมระหว่างมณฑลเสฉวนกับมณฑลโดยรอบ ส่งผลให้เศรษฐกิจของมณฑลเสฉวนเติบโตอย่างก้าวกระโดด ตั้งแต่แผนพัฒนา 5 ปีฉบับที่ 11 โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างนครเฉิงตู – ฉงชิ่ง ซึ่งทั้งสองเมืองมีประชากรรวมกันมากกว่า 1.1 ร้อยล้านคน ปีพ.ศ. 2562 GDP ของนครฉงชิ่งมีจำนวนมากกว่า 2.36 ล้านล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2561 ถึงร้อยละ 6.3 และ GDP ของนครเฉิงตูมากกว่า 1.70 ล้านล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 [13] ส่งผลให้พื้นที่โดยรอบของเขตวงกลมเศรษฐกิจเฉิงตู – ฉงชิ่ง มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว กลายเป็นคลัสเตอร์การผลิตย่อย ๆ ที่สำคัญเชื่อมโยงโรงงานที่อยู่รอบๆผ่านโครงข่ายการคมนาคมระหว่างนครเฉิงตูกับนครฉงชิ่งอย่างสะดวกและรวดเร็ว โดยมณฑลเสฉวนได้กำหนดยุทธศาสตร์ให้กลุ่มเมืองรอบๆ ส่งเสริมและผลักดันนครเฉิงตูให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ อาทิ เขตเศรษฐกิจเฉิงตู ผลักดันการพัฒนาสู่ฐานเทคโนโลยีล้ำสมัย ฐานประกอบอุปกรณ์อัจฉริยะ แหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ให้บริการล้ำสมัยที่ครบวงจร เพื่อส่งเสริมให้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่และเมืองล้ำสมัย โดยรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลเสฉวนได้จัดทำแผนพัฒนา 5 ปีฉบับที่ 13 (พ.ศ.2559-2563) เน้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของมณฑลเสฉวนทุกด้าน (Table 2) ส่งผลให้มณฑลเสฉวนกลายเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมในภูมิภาคตะวันตกของจีนได้สำเร็จ

Table 2 The 13th Five-Year Plan of Key transport investment projects in Sichuan Province

Key transport investment projects in Sichuan Province (2016-2020)	
Million-yuan units	
Transport Modes	Investment Budgets
Railways	230,000
Roadways	480,000
Waterways	20,000
Airways	90,000
The Electric Railway	210,000
Total	1,030,000

Source: the General Office of the People's Government of Sichuan Province <http://www.sc.gov.cn>

การลงทุนโครงการด้านคมนาคมของมณฑลเสฉวนใน 5 ปีที่ผ่านมาสามารถสรุปได้ในแต่ละด้านดังนี้

1. ระบบราง

เนื่องด้วยที่ตั้งของมณฑลเสฉวนเป็นจุดศูนย์กลางของภาคตะวันตก มณฑลเสฉวนจึงมีความมุ่งมั่นในการพัฒนาคมนาคมขนส่งทางระบบรางเพื่อเชื่อมต่อกับมณฑลอื่นรอบ ๆ โดยเฉพาะเส้นทางมุ่งลงใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมต่อกับประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียน ปัจจุบันแผนเส้นทางรถไฟมุ่งลงใต้จากมณฑลเสฉวนมีทั้งหมด 8 สาย ประกอบด้วย 6 สายหลัก และ 2 สายรอง ผลสำเร็จของการพัฒนาเครือข่ายระบบรางโดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงจะทำให้การเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงจากนครเฉิงตูถึงเมืองโดยรอบ

อาทิ เมืองเหมียนหยาง เล่อซาน เน่ยเจียง ได้ภายในระยะเวลา 30 นาที เมืองกว่างหยวน อี้ปิ่น หย่าอัน และ นครฉงชิ่ง ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง จากนั้นนครเฉิงตูถึงนครซีอาน เมืองซีซาง เมืองคังต้ง นครกุ้ยหยาง ได้ภายในระยะเวลา 2 ชม. จากนั้นนครเฉิงตูถึงนครหลานโจว เจิ้งโจว อู่ฮั่น ฉางซา คุณหมิง ได้ภายในระยะเวลา 4 ชม. จากนั้นนครเฉิงตูถึงกรุงปักกิ่ง นครกว่างโจว ได้ภายในระยะเวลา 6 ชม. และจากนครเฉิงตูถึงนครเสี้ยนหยาง นครเซี่ยงไฮ้ ได้ภายในระยะเวลา 8 ชม. จึงกล่าวได้ว่าในอนาคตระบบขนส่งทางรางจะช่วยให้มณฑลเสฉวน กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาคตะวันตกของจีน [13]

2. ระบบถนน

ในปีพ.ศ. 2551 มณฑลเสฉวนได้กำหนดแผนโครงข่ายทางด่วนของมณฑลเสฉวน (พ.ศ.2551-2573) และแผนปรับปรุงโครงข่ายปี พ.ศ.2554 โดยกำหนดสร้างทางด่วนรวมระยะทาง 12,000 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2556 สำนักนายกรัฐมนตรีได้กำหนดแผนเครือข่ายทางหลวงแห่งชาติ (พ.ศ. 2556-2573) ได้เพิ่มเส้นทางของทางด่วนระดับชาติภายในมณฑลเสฉวนที่วางแผนไว้จาก 8 เส้นทางเป็น 22 เส้นทาง และได้เพิ่มจำนวนทางหลวงระหว่างมณฑลเสฉวนสู่มณฑลอื่นๆเพิ่มขึ้นเป็น 39 แห่ง ได้แก่ ฉงชิ่ง 15 แห่ง, ยูนนาน 11 แห่ง, ซานซี 3 แห่ง, กุ้ยโจว 3 แห่ง, กานซู 3 แห่ง, ทิเบต 2 แห่งและ 1 แห่งในชิงไห่ [14] ปัจจุบันมีเส้นทางระหว่างเมืองที่ดำเนินการเสร็จแล้วและกำลังก่อสร้างอีกหลายเส้นทาง (Table 3)

Table 3 Plan of Sichuan Province Expressway Network (2008-2030)

Route number	Route name	Distance (Km.)	Status
G5	Beijing-Kunming	1038	Open
G42	Shanghai-Chengdu	358	Open
G65	Baotou - Ma Ming	309	Open
G75	Lanzhou - Haikou	-	Open
G76	Xiamen - Chengdu	421	Open
G85	Yinchuan - Kunming	185	Open
G93	Chengdu-Chongqing Ring Road	-	Open
G0511	Deyang-Duijiangyan	-	Under construction
G0512	Chengdu - Leshan	-	Under construction
G0611	Zhang Ye - Wenquan	-	Under construction
G0615	De Lingha-Maer Kang	-	Under construction
G4215	Chengdu - Sun Yi	294	Open
G4216	Chengdu - Lijiang	-	Under construction
G4217	Chengdu-Shangdu	-	Under construction
G4218	Yaan-Ye Cheng	-	Under construction
G5012	Enshi-Guangyuan	-	Open
G5013	Chongqing-Chengdu	173	Open

Table 3 Plan of Sichuan Province Expressway Network (2008-2030) (Continued)

Route number	Route name	Distance (Km.)	Status
G5515	Zhangjiajie - Nanchang	143	Open
G7611	Tujun - Shangri-la	-	Under construction
G8513	Pingliang - Mianyang	212	Under construction
G8515	Guangan - Luzhou	-	Under construction
G4202	Chengdu ring roads	85	Open

Source: <http://www.aklqgcw.com/news/show.php?itemid=1021>

ในเดือนกันยายนปีพ.ศ. 2562 มณฑลเสฉวนได้กำหนดแผนโครงข่ายทางด่วนของมณฑลเสฉวน (ปี 2019-2035) ประกอบด้วยเส้นทางด่วน 14 เส้นทาง ตามแผนเดิมที่วางไว้ รวมถึงเส้นทางเชิงดูไปยังอีปิ่น จะได้รับการปรับปรุง โดยโครงข่ายทางด่วนเสฉวนส่วนใหญ่ประกอบด้วย เส้นแนวตั้ง 9 เส้นทางแนวนอน 9 เส้นทาง ซึ่งปัจจุบันมณฑลเสฉวนมีทางด่วนยาวรวมกันทั้งหมด 7,238 กิโลเมตร และยาวเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศมีช่องทางการเดินทางเข้า-ออกมณฑลมากถึง 31 ช่องทาง [15] สามารถเชื่อมโยงภายในมณฑล และนอกมณฑลอย่างสะดวกรวดเร็ว

3. ทางน้ำ

มณฑลเสฉวนตั้งอยู่ทางตอนบนของแม่น้ำแยงซีเกียงและมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน การขนส่งทางน้ำ จึงได้รับความนิยม ปัจจุบันระยะทางขนส่งทางน้ำทั้งมณฑลรวม 4,026 กิโลเมตร ในปีพ.ศ. 2562 มณฑลเสฉวน ได้เสนอแผนพัฒนาการขนส่งทางน้ำของมณฑล ภายใต้แผนดังกล่าวได้กำหนดกลยุทธ์ของการพัฒนาการขนส่ง ทางน้ำทั้งในระยะกลางและระยะยาว โดยจะกำหนดความสำเร็จของแผนภายในปีพ.ศ. 2573 ซึ่งแผนดังกล่าว มุ่งเน้นพัฒนา “แม่น้ำสี่สายและท่าเรือหกแห่ง” สร้างศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำแบบบูรณาการในภูมิภาค ตะวันตก โดยใช้ทางรถไฟและทางหลวงเชื่อมต่อกับทางน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ ผลักดันให้มณฑลเสฉวนกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ตามแผนพัฒนาดังกล่าวท่าเรือในมณฑลเสฉวนที่จะปรับปรุงให้มีความทันสมัย ได้แก่ท่าเรือหลู่โจว และท่าเรืออีปิ่น [16] ให้กลายเป็นท่าเรือที่สำคัญของแม่น้ำแยงซีเกียง

4. ทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศเป็นระบบที่ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสะดวกรวดเร็วและ ต้นทุนการขนส่งที่ลดลง ปัจจุบันมณฑลเสฉวนเป็นมณฑลลำดับที่ 3 ของประเทศที่มีสนามบินนานาชาติสองแห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติเฉิงตู-ชวงหลิว (成都双流国际机场) และท่าอากาศยานนานาชาติเทียนฝู (成都天府国际机场) ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติชวงหลิวเป็นศูนย์กลางการบินที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของประเทศรองจากกรุงปักกิ่ง มหานครเซี่ยงไฮ้และนครกว่างโจว [17] นอกจากนี้มณฑลเสฉวนยังมีสนามบินระดับ ภูมิภาคที่ได้มาตรฐานอีกจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ (1) สนามบินเหอซือ เมืองต้าโจว (2) สนามบินหลานเถียน เมืองหลู่โจว (3) สนามบินหนานเจียว เมืองเหมียนหยาง (4) สนามบินหวงหลงจี้โจว เขตปกครองตนเองอาปา (5) สนามบินไ่ป้า เมืองอีปิ่น (6) สนามบินเกาผิง เมืองหนันซง (7) สนามบินชิงซัน เมืองซีซาง (8) สนามบินคังต้ง เมืองคังต้ง (9) สนามบินเป่าอันอิ่ง เมืองพานจื่อฮัว และ (10) สนามบินผานหลง เมืองกว่างหยวน

การพัฒนาอย่างต่อเนื่องทางด้านการขนส่งทุก ๆ ด้าน ทำให้มณฑลเสฉวนเชื่อมสู่ภายนอกมากยิ่งขึ้น จึงสรุปได้ว่ามณฑลเสฉวนประสบความสำเร็จในการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคม นับตั้งแต่มณฑลเสฉวน ได้ถูกเลือกให้มีความสำคัญในฐานะศูนย์กลางทางภาคตะวันตก และถูกบรรจุให้อยู่ในแผนยุทธศาสตร์สำคัญของ จีน เช่น ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เขตเศรษฐกิจแม่น้ำแยงซีเกียง แผนพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกและ แผนอื่น ๆ มาอย่างต่อเนื่อง ความสำเร็จที่เป็นรูปธรรม ทำให้มณฑลเสฉวนมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูง มาก อาทิ ในปีพ.ศ. 2561 มณฑลเสฉวนมีการนำเข้าส่งออกมูลค่ามากถึง 5 แสนล้านหยวน กลายเป็นอันดับ 1 ของภาคตะวันตกของจีนและเป็นเป้าหมายแรกของนักลงทุนที่ต้องการลงทุนในภาคตะวันตกของจีนส่งผล ให้เมื่อปีพ.ศ. 2561 บริษัทใหญ่ระดับโลกจากจำนวน 500 แห่ง เข้ามาลงทุนในมณฑลเสฉวนมากถึง 347 แห่ง มากเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคตะวันตก [18] การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในช่วงระยะเวลา 20 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ.2543-2563) เนื่องจากการให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งการวางแผน ยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมในภูมิภาคตะวันตก และกลายเป็นต้นแบบการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตก ที่ไม่มีพื้นที่ติดทะเลของจีน

โอกาสและอุปสรรคจากนโยบายการคมนาคมของมณฑลเสฉวนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

1. โอกาส (Opportunity)

1.1 โอกาสที่ประเทศไทยจะได้รับ

1.1.1 ประเทศไทยจะสามารถหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง

การหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางเป็นเป้าหมายหลักของประเทศไทย ประเทศไทย เข้าสู่ประเทศรายได้ปานกลางระดับล่างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2532 เท่ากับว่าประเทศไทยยังติดกับดักรายได้ปานกลาง อยู่ 30 กว่าปี ดังนั้นการเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับมณฑลเสฉวนจะช่วยส่งเสริมการลงทุนของนักลงทุน ชาวเสฉวนเข้ามาลงทุนในประเทศไทยและเมื่อการลงทุนของเสฉวนในไทยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการจ้างงาน และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศให้เพิ่มสูงขึ้นด้วย

1.1.2 การแลกเปลี่ยนทางด้านแรงงาน เทคโนโลยี และประชาชน

การที่รัฐบาลเดินทางนโยบายประเทศไทย 4.0 โดยให้ความร่วมมือในโครงการรถไฟ ความเร็วสูงจีน-ไทยอย่างเต็มที่ จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนกับไทยเป็น อย่างมาก เมื่อการคมนาคมขนส่งสะดวกขึ้น จะทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนด้านแรงงาน เทคโนโลยี รวมถึงการ เดินทางแลกเปลี่ยนระหว่างผู้คนมากขึ้นด้วย และจะมีส่วนช่วยผลักดันให้ไทยนโยบายประเทศไทย 4.0 ประสบผล สำเร็จที่พยายามจะสร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการยุคใหม่ให้มีความรู้ในด้านเทคโนโลยีและมีความคิด สร้างสรรค์ และเป็นโอกาสที่ดีเพราะมณฑลเสฉวนถูกวางตำแหน่งเป็นศูนย์กลางทางเทคโนโลยีขั้นสูงของจีนใน ภาคตะวันตก ประเทศไทยควรอาศัยจุดแข็งของมณฑลเสฉวนในการพัฒนาและร่วมมือด้านเทคโนโลยีขั้นสูง

1.1.3 การสร้างอำนาจต่อรองของประเทศไทยในภูมิภาคอาเซียน

ในอนาคตการเชื่อมต่อระหว่างไทยและจีนจะไม่จำกัดแค่เพียงมณฑลที่ใกล้กันอย่างมณฑล ยูนนาน แต่สามารถขยายการเชื่อมต่อไปได้ถึงมณฑลเสฉวน หากประเทศไทยเชื่อมต่อกับมณฑลเสฉวนได้สำเร็จ นอกจากโอกาสและผลประโยชน์ในด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นทั้งสองฝ่าย ประเทศไทยยังสามารถ เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศในกลุ่ม CLMV ซึ่งจะช่วยส่งเสริมกลายเป็นศูนย์กลาง ของไทยตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ การเป็นจุดศูนย์กลางของยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะยิ่งช่วยส่งเสริม อำนาจต่อรองให้แก่ประเทศไทยได้

1.1.4 การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ภายในประเทศ

การเชื่อมต่อกับมณฑลเสฉวนซึ่งเริ่มจากการพัฒนาทางด้านคมนาคม หากการคมนาคมทั่วถึงจะส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ เมื่อเศรษฐกิจภายในประเทศเจริญเติบโตจะส่งผลให้ความเจริญกระจายสู่ภูมิภาค ช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดทางสังคมระหว่างกรุงเทพฯกับส่วนภูมิภาคได้

1.2 โอกาสที่มณฑลเสฉวนจะได้รับ

1.2.1 โอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

มณฑลเสฉวนมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย เป็นจุดหมายที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ การเชื่อมต่อกับประเทศไทยจะช่วยอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวจากประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนเดินทางไปท่องเที่ยวในมณฑลเสฉวนได้ง่าย ส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบริการของมณฑลเสฉวนเติบโตสูงขึ้น ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของมณฑลเสฉวนและของจีนที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมภาคบริการการท่องเที่ยว

1.2.2 โอกาสในการเป็นตัวแทนทางการทูตของจีน

การเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนจะทำให้เสฉวนมีบทบาทมากขึ้นในการเป็นตัวแทนของจีนในเวทีระหว่างประเทศ เหมือนกับมณฑลยูนนานและกว่างซีที่ร่วมมือสร้างกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศกับอาเซียนผ่านกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) มณฑลเสฉวนในฐานะการเป็นจุดศูนย์กลางสำคัญในการเชื่อมโยงจีนตอนในกับต่างประเทศผ่านนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง นโยบายมุ่งลงใต้ จะทำให้มณฑลเสฉวนมีบทบาทในเวทีนานาชาติในการเป็นตัวแทนของประเทศจีนสู่อาเซียน และประเทศเพื่อนบ้านทางใต้และทางตะวันตก

1.2.3 ธุรกิจโลจิสติกส์จะได้รับโอกาสการเติบโต

การเปิดใช้เส้นทาง R3A ทำให้มณฑลยูนนานสามารถเชื่อมจีนตอนใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์ของยูนนานเติบโต และถ้าโครงการการเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศไทยประสบผลสำเร็จ ความต้องการทางด้านการขนส่งโลจิสติกส์และการบริการโลจิสติกส์ของมณฑลเสฉวนก็จะเพิ่มสูงมากขึ้น มณฑลเสฉวนจะได้รับโอกาสในการพัฒนาอย่างมาก จากการขยายตลาดเข้าสู่อาเซียนผ่านการเชื่อมต่อกับประเทศไทยเช่นเดียวกันกับมณฑลยูนนาน

1.2.4 โอกาสในการพัฒนาและเศรษฐกิจสู่ศักยภาพสูงสุด

เส้นทาง R3A จะช่วยส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตอนในของประเทศไทย และจะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค หากการเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศไทยประสบผลสำเร็จก็อุตสาหกรรมและการบริการที่เกี่ยวข้อง อาทิ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอย่างก้าวกระโดด

ดังนั้นการเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนและไทยจะทำให้ประเทศไทยและมณฑลเสฉวนได้รับโอกาสในการพัฒนาหลาย ๆ ด้าน อาทิ เกิดการแลกเปลี่ยนทางด้านวัฒนธรรมระหว่างชาวไทยกับชาวเสฉวน การเพิ่มขึ้นของอำนาจต่อรองของไทยในอาเซียน และการแก้ไขปัญหาคอขวดทางสังคม ในขณะเดียวกันมณฑลเสฉวนจะได้รับโอกาสในการพัฒนาการท่องเที่ยว การเป็นตัวแทนของจีนในเวทีนานาชาติ การพัฒนาทางโลจิสติกส์สู่อาเซียนและการก้าวผ่านขีดจำกัดในการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ กล่าวโดยสรุปแล้วการเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนและประเทศไทยทางด้านการคมนาคมขนส่งระหว่าง 2 พื้นที่นี้ไม่ใช่แค่เพื่อทาง

ด้านการคมนาคมแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยั้งนำมาซึ่งโอกาสทางด้านการทูต การพัฒนาเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ซึ่งโอกาสเหล่านี้สามารถนำไปต่อยอดได้ยิ่งขึ้นไปอีกด้วย³

2 อุปสรรค (Threat)

2.1 อุปสรรคที่ประเทศไทยจะต้องเผชิญ

2.1.1 ภาวะสมองไหล

ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาขาดแคลนคนที่มีทักษะขั้นสูงเป็นอย่างมาก หากการเชื่อมต่อระหว่างไทยกับมณฑลเสฉวนเป็นไปอย่างสมบูรณ์ จะเกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุนและทรัพยากรบุคคล อย่างอิสระก็อาจจะทำให้ประเทศไทยประสบกับภาวะสมองไหลมากขึ้นในอนาคต

2.1.2 ภาวะขาดแคลนแรงงานอุตสาหกรรม

ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา มีการก่อสร้างโครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงกลุ่มประเทศในอาเซียน ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านเติบโตสูงขึ้น จนทำให้แรงงานต่างชาติจำนวนมาก เลือกเดินทางกลับไปทำงานในประเทศตนเอง ส่งผลให้ประเทศไทยประสบภาวะขาดแคลนแรงงานในภาคอุตสาหกรรม หากนโยบายมุ่งลงใต้ของมณฑลเสฉวนช่วยส่งเสริมการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านให้ดีขึ้นไปอีก โดยเฉพาะลาว เมียนมา แรงงานจากเพื่อนบ้านก็จะกลับถิ่นฐานตนเอง

2.1.3 ปัญหาการเชื่อมต่อของเส้นทาง R3A

แม้เส้นทาง R3A จะเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศจีนตอนใต้ แต่เส้นทางนี้ยังไม่ได้ได้รับความนิยมเท่าที่ควร เนื่องจากการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A ในประเทศลาวมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก ความไม่สะดวกของสถานบริการต่าง ๆ เช่น สถานีที่พักผ่อน ห้องน้ำ สถานีบริการน้ำมัน รวมทั้งต้นทุนที่ค่อนข้างสูงจากการที่สินค้าจากจีนที่ต้องบรรจุหีบห่อและเปลี่ยนยานพาหนะใหม่ที่ลาว ทำให้การขนส่งมีต้นทุนสูงขึ้นและเสียเวลามากยิ่งขึ้น ปัญหาการเชื่อมต่อได้แต่ไม่ราบรื่นจึงเป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศไทยที่สำคัญมาก

2.1.4 การขาดแคลนเงินทุนก่อสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่ง

การเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนและไทยจำเป็นต้องอาศัยประเทศทางผ่านอย่างประเทศลาวและเมียนมา เนื่องจากมณฑลเสฉวนกับไทยไม่มีพื้นที่เชื่อมต่อกัน แต่อย่างไรก็ตามประเทศลาว และเมียนมาต่างมีข้อจำกัดในด้านเงินทุนในการก่อสร้าง ประเทศเหล่านี้อาจไม่สามารถที่จะลงทุนเงินจำนวนมากเพื่อเชื่อมโยงโครงการคมนาคมทางถนนและทางรถไฟ ทำให้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนและประเทศไทย

2.1.5 การกระจุกตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

ปัจจุบันความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศไทยจำกัดอยู่แค่บริเวณกรุงเทพฯปริมณฑล และภาคตะวันออกเท่านั้น การพัฒนาอย่างไม่ทั่วถึงจะเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งในการเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนและประเทศไทย ซึ่งหากนักลงทุนจากมณฑลเสฉวนสนใจเข้ามาลงทุนในไทย แน่แน่นอนว่านักลงทุนต้องเลือกลงทุนในพื้นที่ที่มีความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่กระจุกตัวในบริเวณกรุงเทพฯปริมณฑลเท่านั้น ซึ่งอาจจะส่งผลทำให้ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของไทยห่างมากขึ้น ประเทศไทย

³ คำสัมภาษณ์ Mr. Qin bó รองศาสตราจารย์ University of Electronic Science and Technology of China (电子科技大学副教授秦博) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2564

จึงต้องหาแนวทางในการดึงดูดการลงทุนชาวเสฉวนไปลงทุนในพื้นที่ที่ต้องการการพัฒนาเช่น ภาคเหนือ หรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์แต่ขาดการพัฒนา

2.1.6 ความแตกต่างกันทางการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจระหว่างไทยและเสฉวน

หลายปีมานี้เศรษฐกิจภายในประเทศไทยมีการเจริญเติบโตค่อนข้างช้า ในขณะที่เศรษฐกิจภายในมณฑลเสฉวนมีการเจริญเติบโตขึ้นสูงอย่างต่อเนื่อง ในปีพ.ศ. 2562 มณฑลเสฉวนเป็นมณฑลที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดเป็นอันดับ 6 ของประเทศ แสดงให้เห็นถึงความพร้อมทางเศรษฐกิจของมณฑลเสฉวนภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลจีนในการส่งเสริมให้ประชาชนออกไปลงทุนยังต่างประเทศและความพร้อมรองรับยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะทำให้การลงทุนชาวเสฉวนหันมาลงทุนในภูมิภาคอาเซียนมากยิ่งขึ้น แม้ว่าประเทศไทยจะมีเศรษฐกิจที่อยู่ในเกณฑ์ดีเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับจีนอย่างลาว เมียนมา เป็นต้น อย่างไรก็ตามช่องว่างระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม CLMV ยิ่งแคบลง และหากสถานการณ์ดำเนินต่อไปเช่นนี้ นักลงทุนจีนก็จะหันไปลงทุนในประเทศดังกล่าวแทนประเทศไทย

2.2 อุปสรรคที่มณฑลเสฉวนจะต้องเผชิญ

2.2.1 ปัญหาทฤษฎีภัยคุกคามจากจีนด้านกบฏกัน

สื่อต่างประเทศบางแห่งกล่าวว่าการที่จีนผลักดันให้ประเทศในแถบยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกู้เงินจากจีนเพื่อสร้างระบบสาธารณูปโภค เป็นกลไกเข้าสู่กับดักหนี้ของจีน การกระทำดังกล่าวเสมือนเป็นการล่าอาณานิคมยุคใหม่ ซึ่งจะเชื่อมโยงไปถึงทฤษฎีภัยคุกคามจากจีนที่ประเทศตะวันตกได้สร้างขึ้น อาจส่งผลโดยตรงต่อความไว้วางใจทางการเมืองระหว่างจีนและประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างมาก

2.2.2 สถานการณ์การเมืองภายในประเทศคู่ค้า

การเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ทางการเมืองและนโยบายในประเทศเมียนมา ไทย และลาว ส่งผลโดยตรงต่อการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและมณฑลเสฉวน ดังเช่นโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ไทยเป็นโครงการที่เริ่มต้นขึ้นมาหลายปี แต่สถานการณ์การเมืองภายในประเทศไทยที่มีการเปลี่ยนรัฐบาลอยู่บ่อยครั้ง ส่งผลให้การดำเนินงานไม่ราบรื่น หยุดชะงักหลายครั้งและต้องเริ่มต้นเจรจาใหม่อยู่บ่อยครั้ง

2.2.3 ความปลอดภัยของเส้นทางที่ผ่าน

การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมภายในพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจยังคงล่าช้า ประกอบกับสภาพพื้นที่ที่อำนาจรัฐบาลกลางยังควบคุมไม่ได้อย่างเบ็ดเสร็จทำให้มีโอกาสสูงที่จะเกิดการก่ออาชญากรรม การค้ามนุษย์ ปัญหาโจรสลัด (แม่น้ำโขง) และชนกลุ่มน้อยติดอาวุธ เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเชื่อมโยงระหว่างมณฑลเสฉวนและไทยที่โครงการบางส่วนต้องผ่านในพื้นที่ดังกล่าว

2.2.4 การพัฒนาและความไม่ชัดเจนของระบบการคมนาคมของประเทศอาเซียน

ปัญหาความไม่ชัดเจนในการพัฒนาระบบการคมนาคมระหว่างประเทศของอาเซียนส่งผลให้ขาดแผนงานที่ชัดเจน เป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเชื่อมต่อส่งผลกระทบต่อเชื่อมโยงระหว่างมณฑลเสฉวนและประเทศไทย ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ โครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งการพัฒนาที่ไม่เท่าเทียมกันในแต่ละประเทศ รวมทั้งระบบรางและระบบอาณัติสัญญาณรถไฟที่แตกต่างกันเป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์

การอภิปรายและสรุปผลการวิจัย

การเชื่อมต่อระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศไทยเป็นสิ่งที่น่าสนใจและน่าจับตามองเป็นอย่างมาก มณฑลเสฉวนมีความต้องการเชื่อมต่อกับประเทศอาเซียนจึงกำหนดยุทธศาสตร์มุ่งลงได้เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ รัฐบาลจีนมุ่งผลักดันให้มณฑลเสฉวนเป็นจุดเริ่มต้นของยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางสู่ประเทศที่อยู่ทางทิศตะวันตกในกลุ่มประเทศเอเชียกลาง เพื่อเป็นสะพานทางบกเชื่อมมณฑลทางภาคตะวันตกที่ไม่มีทางออกทะเลกับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านเส้นทาง R3A+ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Zhang [5] ที่ศึกษาเกี่ยวกับความร่วมมือของมณฑลเสฉวนกับยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางพบว่า มณฑลเสฉวนเสฉวนมีศักยภาพในการพัฒนา ปัจจุบันมณฑลเสฉวนประสบผลสำเร็จในการผลักดันตนเองให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันตกของจีนกับประเทศที่อยู่โดยรอบ กล่าวคือนับตั้งแต่มณฑลเสฉวนได้กำหนดให้การเชื่อมโยงการคมนาคมและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางภาคตะวันตกตั้งแต่ปี.ศ. 2543 เป็นต้นมา นอกจากการพัฒนาของระบบขนส่งต่างๆแล้ว การเชื่อมโยงดังกล่าวยังส่งผลต่อการยกระดับความสำคัญของมณฑลเสฉวนทางด้านยุทธศาสตร์อื่น ๆ อาทิ การสร้างความมั่นคงในภาคตะวันตกของจีนในประเด็นเรื่องชนกลุ่มน้อยซึ่งส่วนใหญ่อาศัยในภาคตะวันตก การลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจระหว่างมณฑลภาคตะวันออกกับภาคตะวันตก

ความสำเร็จของนโยบายดังกล่าวจะทำให้มณฑลเสฉวนได้รับโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการและขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงภาคตะวันตกของประเทศจีน ทำให้ภูมิภาคตะวันตกของจีนกลายเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญป้อนสู่ตลาดยุโรป ดังนั้นหากประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงจีนผ่านนโยบายมุ่งลงได้ของมณฑลเสฉวนได้แล้ว ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์อย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยจะเป็นสะพานเชื่อมทางบกระหว่างมณฑลเสฉวนไปยังประเทศอาเซียนในกลุ่ม CLMV ทางบกและกลุ่ม ASEAN อื่น ๆ ทางทะเล ผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าภายใต้กรอบยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของไทยไม่อาจหลีกเลี่ยงในการเข้าร่วมหรือมีปฏิสัมพันธ์กับประเทศจีนได้ เนื่องจากผลประโยชน์ที่ไทยที่จะได้รับจะสามารถพลิกโฉมประเทศไทยทั้งโครงสร้างด้านเศรษฐกิจ และสังคมให้ก้าวไปสู่ขั้นหนึ่งได้ เพราะประเทศไทยมีศักยภาพมากในการเป็นจุดเชื่อมโยง โดยเฉพาะพื้นที่ภาคเหนือ เช่นจังหวัดเชียงรายซึ่งเป็นข้อต่อของยุทธศาสตร์มุ่งลงได้ของเสฉวน ประเทศไทยควรดึงศักยภาพของพื้นที่ในจังหวัดเชียงราย อาทิ ด้านการเกษตร การท่องเที่ยวและบริการออกมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เร่งพัฒนาการคมนาคมในพื้นที่ภาคเหนือให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศจีนโดยเฉพาะกับมณฑลเสฉวนซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางสำคัญของประเทศจีนในภาคตะวันตก การเชื่อมโยงดังกล่าวไม่เพียงแต่จะส่งผลดีให้กับพื้นที่ภาคเหนือเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาและยกระดับเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยทั้งหมด อย่างไรก็ตามรัฐบาลไทยและนักลงทุนชาวไทยควรเตรียมพร้อมในการรับมือกับโอกาสและอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นหลังการเชื่อมโยง เพราะผลกระทบภายหลังการเชื่อมโยงอาจเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และภูมิรัฐศาสตร์ทางการเมืองระหว่างประเทศเดิม สอดคล้องกับงานวิจัยของ Schneider [8] ที่ให้ความเห็นว่านโยบาย BRI เป็นกลยุทธ์ของจีนในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางภูมิรัฐศาสตร์เปลี่ยนโฉมหน้าเศรษฐกิจท้องถิ่นและเครือข่ายระดับภูมิภาค ประเทศไทยควรบริหารความสมดุลของแข่งขันระหว่างมหาอำนาจ เพื่อให้ประเทศไทยได้รับข้อเสนอที่ดีที่สุด ใช้การร่วมมือกันและแบ่งปันผลประโยชน์ เพื่อลดแรงกดดันด้านภูมิรัฐศาสตร์ และผลกระทบเรื่องความมั่นคงในภูมิภาค

References

- [1] Minister of Foreign Affairs of the Netherlands. (2017, August). *Economic overview of Sichuan Province*. <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/11/Economic-overview-Sichuan-province-China.pdf>.
- [2] Consulate General of Thailand in (2021, May). Chengdu Sichuan Province fact. <https://chengdu.thaiembassy.org/th>.
- [3] China Development Institute (2022, November). *Sichuan accelerates expansion of southbound strategy*. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1750885043915668252&wfr=spider&for=pc>.
- [4] Tong, S.Y. (2016, November). On the Necessity of China's High-speed Rail "Going Out Strategy" Adjustment——Taking the twists and turns of China-Thailand Railway as an example. *Journal of Tonghua Normal University*, 2016(3).
- [5] Zhang, S.J. (2017, January). The development prospects and countermeasures of Sichuan's economic integration into the "Belt and Road" strategic construction. *Journal of Southwest Minzu University (Humanities and Social Sciences Edition)*, 2017(1).
- [6] Phanishsarn, A. (2016, January 28). Iron Silk Road, *Bangkok-biznews* <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/111678>.
- [7] Meng, X. (2019, April). Research on the southbound railway freight transport corridor in Sichuan Province. *Railway Planning*. 2019(2). <https://www.doc88.com/p-7428758757260.html>.
- [8] Schneider, F. (2021). *Global perspectives on China's belt and road initiative: Asserting agency through regional connectivity*. Amsterdam University Press.
- [9] Thiengburanathum, P. (2006). The Impacts of Kunming-Bangkok expressway: Logistics Channel Analysis. *VCML industrial-academic annual conference on supply chain and logistics management the 6th Annual Logistics and Supply Chain Management*. Chiang Mai, Thailand. <https://www.thailog.org/wp-content/uploads/2019/01/A12.pdf>.
- [10] Strategic Studies Center, National Defence Studies Institute (2018). Belt and Road Initiative and Eastern Economic Corridor. https://sscthailand.org/uploads_ssc/research_20201125160626856_1619408.pdf.
- [11] Zhang, Y. (2019, January). Research on the advancement of infrastructure interconnection construction in the "Golden four corners" area. *Southeast Asian Studies Magazine*. 2019(1).
- [12] Thailand Business Information Center in China, Royal Thai Embassy in Beijing, China (2018, November). *China Western area development plan (Go West Policy)*. <https://thaibizchina.com/figure-publication/economic-zone/west/>.

- [13] Thailand Business Information Center in China, Royal Thai Embassy in Beijing, China. (2020) *“Chengdu-Chongqing economic circle”, a mechanism driving economic integration strategy in the West China region*. <https://thaibizchina.com/country/sichuan/>.
- [14] Wongkampoo. J. (2011, April). *China’s 12th five year plan: Implications for Thailand*. International Institute for Trade and Development (ITD). <http://thaifranchise.download.com/dl/group13520130102145202.pdf>.
- [15] China Radio International (Thai Language (2019, June). *Sichuan launches “One belt, one road”, enhances external cooperation*. <http://thai.cri.cn/20190618/b85b96c3-9a16-c6a4-82c9-a90f3795c4b4.html>.
- [16] Sukdanont, S. (2016, March). *China’s waterway transport*. Transportation Institute Chulalongkorn University. <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/467/>.
- [17] Manager online (2021, June). *One city, two airports! Chengdu Tianfu Airport, the new giant panda home gate*. Manager Newspapers. <https://mgronline.com/china/detail/9640000062573>.
- [18] Thailand Board of Investment (BOI) (2016, November). *Thai-Chinese investment promotion advisory project fiscal year 2016*. <https://chineseinfo.boi.go.th/images/demo/default/pdf/country-info/59/sichuan-w.pdf>.