



จุฬาลงกรณ์อาเซียน-จีนศึกษา

中国东盟研究中心通讯

China ASEAN Studies Center (CAS) Newsletter

ปีที่ 3 ฉบับที่ 7 มกราคม - เมษายน 2558

Vol. 3 No. 7 January - April 2015

HIGH-SPEED RAIL WAY

Cover Story :

ความร่วมมือรถไฟไทย-จีน :
ปฏิวัติรถไฟไทยและบทพิสูจน์
เทคโนโลยีรถไฟจีน

China Focus :

สนช. จับมือ CAS จัดสัมมนา
ผลักดันยุทธศาสตร์หุ้นส่วน
พัฒนารถไฟทางคู่ไทย-จีน

ส่องอาเซียน :

ศิลปวัฒนธรรมการแสดง
10 ประเทศอาเซียน



ความร่วมมือรถไฟฟ้าไทย-จีน

ปฏิวัติรถไฟไทยและบทพิสูจน์เทคโนโลยีรถไฟจีน

จากการศึกษาวิจัยของศูนย์อาเซียน-จีนศึกษาสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ เรื่อง “ความร่วมมือพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าไทย-จีน” พบว่า ประวัติศาสตร์การคมนาคมขนส่งทางรางของไทยกำลังจะพลิกโฉมหน้าครั้งสำคัญ เมื่อรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ความร่วมมือการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วปานกลาง 160-180 กม./ชม. เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 อันนำมาซึ่งโครงการรถไฟฟ้าขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าโครงการแรกของประเทศไทย ในเส้นทางหนองคายถึงมาบตาพุด ความยาวรวม 867 กิโลเมตร โดยไทยและจีนจะร่วมกันดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการในปี 2558 และถือเป็นส่วนหนึ่งในวาระฉลองการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-จีน ครบรอบ 40 ปี

ความสำเร็จของความร่วมมือนี้ เป็นเพราะทั้งไทยและจีนได้ปรับกระบวนทัศน์ของตนเองใหม่ โดยรัฐบาลไทยภายใต้การนำของพล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชานั้นมีความเด็ดขาดในการตัดสินใจ ยอมปรับลดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน “อภิมหาโปรเจ็ค” ให้มีขนาดเล็กลง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและประโยชน์ในการใช้งานมากขึ้น

โดยทั่วไปแล้ว รถไฟฟ้าความเร็วสูงที่วิ่งตั้งแต่ 200 หรือ 250 กม./ชม. ขึ้นไปนั้นมักจะเน้นใช้ขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ส่วนการขนส่งสินค้า

จะกำหนดไว้ที่ราว 120 กม./ชม. ซึ่งการปรับความเร็วของรถไฟไทยให้อยู่ที่ระดับ 160-180 กม./ชม. นั้น ถือเป็นการปรับเพื่อให้รองรับได้ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อีกทั้งช่วยปรับลดงบประมาณก่อสร้างลงได้ด้วย หากในอนาคตประเทศไทยมีปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟมากขึ้นเรื่อยๆ รางรถไฟขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตรนี้ ก็สามารถยกระดับเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้ในวันข้างหน้า ถือเป็นการแบ่งเบาภาระการลงทุนให้สมดุลมากขึ้น โดยไม่ต้องทุ่มงบประมาณมหาศาลหลายๆ ในครั้งเดียว จนอาจนำไปสู่ปัญหาการคลังของประเทศ

ในขณะที่ฝ่ายจีนเองก็ปรับตัวเช่นกัน โดยเคาร์พในปัจจัยภายในของประเทศไทย ทั้งจากปัญหาการเมืองและระดับความพร้อมในการพัฒนาสู่ยุครถไฟความเร็วสูงที่ยังต้องมี “ระยะเปลี่ยนผ่าน” ทั้งเรื่องการจัดสรรงบประมาณ จำนวนผู้โดยสาร การพัฒนาเทคโนโลยี เป็นต้น พร้อมทั้งได้แสดงความจริงใจที่จะช่วยเหลือพัฒนาศักยภาพการรถไฟของไทยอย่างแท้จริง ทั้งการช่วยศึกษาความเป็นไปได้ การจัดฝึกอบรม และให้เงินทุน ตลอดจนสร้างความชัดเจนที่จะไม่ถือครองพื้นที่สองข้างทางรถไฟ อันเป็นประเด็นอ่อนไหวที่หลายฝ่ายจับจ้อง



สาระสำคัญ ของร่าง MOU

รัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้ามีส่วนร่วมดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาปุระระยะทางประมาณ 740 กิโลเมตร และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร รวมระยะทาง 873 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ขนาดรางมาตรฐานโครงการแรกของไทย โดยทั้ง 2 ฝ่ายจะใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาล (G2G)

โดยฝ่ายจีนจะรับผิดชอบก่อสร้างและพัฒนาระบบรถไฟเส้นทางดังกล่าว สำหรับการสนับสนุนเงินลงทุน และการชำระเงินลงทุนจะมีการหารือกันต่อไป ส่วนฝ่ายไทยตกลงที่จะให้ฝ่ายจีนเข้ามา

มีส่วนร่วมในขั้นตอนการเตรียมการของโครงการ รวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ และจะพยายามให้เริ่มการก่อสร้างได้ภายในปี 2559 นอกจากนั้น จะมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมขึ้นใหม่ชุดหนึ่งเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ สำหรับไทยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานร่วม สำหรับจีน ให้ประธานคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Council) เป็นประธานร่วม ซึ่งบันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ 7 ปี (พ.ศ. 2558-2564) นับจากวันลงนาม

แผนที่แสดงเส้นทาง รถไฟทางคู่รางมาตรฐาน 1.435 เมตร ในความร่วมมือ ไทย-จีน

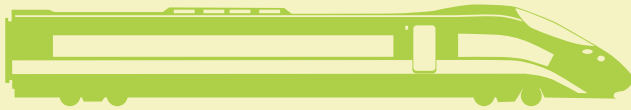


แผนก่อสร้างรถไฟไทย-จีน



สอดคล้องยุทธศาสตร์การพัฒนาของทั้งสองชาติ

โครงการความร่วมมือด้านการรถไฟระหว่างไทย-จีนที่กำลังจะก้าวสู่ศักราชใหม่นี้ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของทั้งสองชาติ มีนัยสำคัญต่อความสัมพันธ์ทั้งด้าน เศรษฐกิจ การเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของทั้งไทยกับจีน ซึ่งถือเป็น ปัจจัยหนุนนำสำคัญที่ทำให้ความร่วมมือครั้งนี้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยสามารถสรุปได้ดังนี้



- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ค.ศ.2011-2015)
- แผนพัฒนาด้านการรถไฟภายใต้แผน 12
- ส่งเสริมการพัฒนาอย่างสอดคล้องประสานกันระหว่างแต่ละพื้นที่ภายในของจีน
- ลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างเมืองกับชนบท
- เสริมสร้างการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิด Connectivity กับเพื่อนบ้านอย่างแท้จริง
- นโยบาย “เมืองหัวสะพาน” ของยูนนาน และ “ประตูสู่อาเซียน” ของกวางซี
- นโยบายเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21
- นโยบาย “ก้าวออกไป” ของรถไฟความเร็วสูงจีน อาศัยไทยเป็นฐานการ ขยายศักยภาพเทคโนโลยีรถไฟของจีนในคาบสมุทรอินโดจีน
- บรรลุจุดเริ่มต้นประวัติศาสตร์หน้าใหม่แห่งความสัมพันธ์จีน-ไทยและ จีน-อาเซียน
- สร้างสรรค์ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันที่แน่นแฟ้นระหว่างจีน-อาเซียน



- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559)
- กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ของไทย (พ.ศ.2558-2565)
- ลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลง 2% จาก 15.2%
- เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจาก 2.5% เป็น 5%
- เพิ่มปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟจาก 45 ล้านคนเที่ยว/ปี เป็น 75 ล้านคน เที่ยว/ปี
- เชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาระบบการผลิตและลงทุน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
- พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและ Connectivity กับประเทศ เพื่อนบ้าน
- ส่งเสริมบทบาทไทยในการเป็นศูนย์กลางอาเซียนและ Logistic Hub
- แบบฉบับความสัมพันธ์ฉันมิตรของสองประเทศที่มีระบบการปกครอง ต่างกัน
- ความร่วมมือไทย-จีนจะเป็นปัจจัยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง จีนกับอาเซียน อันนำมาซึ่งเสถียรภาพในภูมิภาค

รูปแบบความร่วมมือ

ไทยกับจีน ตกลงกันที่จะใช้แนวทางความร่วมมือแบบ Engineering Procurement Construction (EPC) หรือ EPC&F คือให้เอกชนลงทุนสำรวจออกแบบก่อสร้าง และบริหารจัดการ จัดเก็บค่าบริการ เพื่อชำระหนี้ โดยในข้อตกลงจีนจะเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินทุนให้ ส่วนไทยจะทำหน้าที่บริหารโครงการและชำระหนี้คืนในระยะยาว

หน้าที่ฝ่ายจีน	หน้าที่ร่วม	หน้าที่ฝ่ายไทย
เทคโนโลยีวิศวกรรมก่อสร้างขั้นสูง (อุโมงค์ ไหล่เขา)	สำรวจออกแบบ	EIA
ระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณ	การเดินทาง & ซ่อมบำรุง ปีที่ 1-3 จีนรับผิดชอบหลัก ปีที่ 4-7 รับผิดชอบร่วม ปีที่ 7 เป็นต้นไป ไทยรับผิดชอบ	การเวนคืนที่ดิน
ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบจ่ายกำลังไฟ		วิศวกรก่อสร้างเกือบทั้งหมด
ศูนย์ควบคุมการเดินทาง	สถานีรถไฟ ศูนย์รับ-ส่งสินค้า	จัดหาวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือ เช่น ไม้หมอน ยางรองหมอนรางรถไฟ

ข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน

พิธีลงนามข้อตกลง MOU เป็นเพียงจุดเริ่มต้นแห่งศักราชใหม่ของความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน อย่างไรก็ตาม ความร่วมมือครั้งประวัติศาสตร์นี้จะสำเร็จลุล่วงได้ ยังมีสิ่งที่ทั้งสองฝ่ายต้องคำนึงถึง

สำหรับฝ่ายจีนนั้น แม้หลายปีมานี้จะพยายามขยายความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงกับหลายประเทศทั่วโลก แต่จีนยังไม่เคยมีรูปแบบ “การส่งออก” รถไฟความเร็วสูงแบบครบวงจร คือตั้งแต่กระบวนการสำรวจออกแบบ ก่อสร้าง วางระบบอาณัติสัญญาณ-ระบบรถไฟ จนถึงจัดหาขบวนรถไฟและบริหารการเดินทาง เหมือนยักษ์ใหญ่ในวงการอย่างซีเมนส์ บอมบาร์ดิเออร์ หรือ อัลสทอม ซึ่งหากจีนต้องการให้ครบวงจรดังกล่าว จีนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือในรูปแบบพิเศษเฉพาะ ซึ่งความร่วมมือระหว่างไทย-จีนครั้งนี้ จะเป็นบทพิสูจน์ว่ารถไฟความเร็วสูงจีน พร้อมแล้วหรือไม่ ที่จะกลายเป็นผู้เล่นระดับแถวหน้าของโลกด้านรถไฟความเร็วสูง

แม้ปัจจุบันจีนจะเป็นประเทศที่มีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่เปิดให้บริการยาวเป็นอันดับหนึ่งของโลกรวมเกือบ 12,000 กิโลเมตร และที่อยู่ระหว่างก่อสร้างอีกราว

11,000 กิโลเมตร และมีจุดเด่นที่ต้นทุนก่อสร้างถูกที่สุดในโลก กล่าวคือ ต้นทุนก่อสร้างเฉลี่ยโครงการรถไฟที่วิ่ง 350 กม./ชม. คิดเป็น 125 ล้านหยวนต่อ 1 กิโลเมตร ส่วนรถไฟที่วิ่ง 250 กม./ชม. คิดเป็น 87 ล้านหยวนต่อ 1 กิโลเมตร ขณะที่สถิติจาก International Transportation Forum เมื่อเดือนธันวาคม 2556 ระบุว่า ต้นทุนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในฝรั่งเศสคิดเป็น 150-210 ล้านหยวนต่อ 1 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตาม ความได้เปรียบด้านต้นทุนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงของจีนที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นนั้น เป็นผลจากปัจจัยภายในประเทศของจีนเอง นั่นคือต้นทุนการเวนคืนที่ดินและต้นทุนแรงงานต่ำ ขณะที่มิชอบขยับการก่อสร้างขนาดใหญ่ ล้วนส่งผลให้จีนก่อสร้างได้เร็วและถูกกว่าชาติอื่น ซึ่งต่างจากสถานการณ์ภายในของไทย เนื่องจากที่ดินของไทยเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล ต้องมีกระบวนการเวนคืนที่ดินที่ซับซ้อนกว่าจีน ส่วนต้นทุนแรงงานแม้จะถูกกว่าจีน แต่ศักยภาพและประสิทธิภาพก่อสร้างของแรงงานไทยด้านรถไฟสมัยใหม่ ต่ำกว่าจีนมาก

ขณะเดียวกัน สิ่งที่รัฐบาลไทยต้องคำนึงถึง คือ การบริหารต้นทุนการก่อสร้างและหนี้สินที่จะตามมา รวมทั้งแผนการบริหารการเดินทางเพื่อให้เกิดผลกำไร จากผลการศึกษาของธนาคารโลกระบุว่า ความหนาแน่นของประชากรตามแนวรถไฟต้องไม่น้อยกว่า 20 ล้านคน จึงจะคุ้มทุน นอกจากนั้นแล้ว เนื่องจากระบบรถไฟรางมาตรฐานที่จะสร้างขึ้นใหม่นี้ใช้ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ฉะนั้น ไทยยังต้องคำนึงถึงอุปทานไฟฟ้าที่เพียงพอสำหรับรองรับการเดินทางรถไฟตลอดเส้นทาง ซึ่งย่อมหมายถึงไทยต้องหาทางเพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าและต้องสร้างสถานีจ่ายไฟฟ้าเป็นระยะๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟด้วย ดังนั้น ความร่วมมือระหว่างไทย-จีนครั้งนี้ ด้านหนึ่งจึงเป็นการปฏิวัติวงการรถไฟครั้งประวัติศาสตร์ของไทย และด้านหนึ่งจะเป็นบทพิสูจน์ว่าเทคโนโลยีรถไฟที่ทันสมัยของจีนนั้น จะเป็นที่ยอมรับและครองความเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคอาเซียนได้สำเร็จหรือไม่





สนข. จับมือ CAS

จัดสัมมนาผลักดันยุทธศาสตร์หุ้นส่วนพัฒนารถไฟทางคู่ไทย-จีน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกับ ศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา (CAS) สถาบันการจัดการปัญญาภิวัตน์ (PIM) จัดสัมมนา “ยุทธศาสตร์หุ้นส่วนพัฒนารถไฟทางคู่ไทย - จีน สายเอเชียอาคเนย์” เมื่อวันพฤหัสบดี ที่ 2 เมษายน 2558 ณ ห้อง Auditorium ชั้น 16 ซีท CP ALL Academy สถาบันการจัดการปัญญาภิวัตน์



Thailand - China Railway
Strategic Partnership

นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติปาฐกถาพิเศษในหัวข้อ “ยุทธศาสตร์เส้นทางรถไฟทางคู่แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้” ระบุในปี 2556 ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนถึง 924,241 ล้านบาท ในอนาคตหากเส้นทางรถไฟภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทย-จีนสร้างเสร็จและเชื่อมต่อผ่าน สปป.ลาว ไปสู่ประเทศจีน ย่อมจะช่วยขยายการส่งออกและนำเข้าระหว่างไทยกับจีน และไทยกับ สปป.ลาว ให้เพิ่มสูงขึ้น โดยจะสามารถเชื่อมโยงเส้นทางจากกรุงเทพฯ - หนองคาย - เวียงจันทน์ - บ่อเต็น - บ่อหาน - นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน จากนั้นสามารถแยกเป็นสามสายไปยังนครเฉิงตู มณฑลเสฉวน นครฉงชิ่ง และนครหนานหนิง เขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกว่างซี ซึ่งจะช่วยลดเวลาในการเดินทางระหว่างกันได้กว่า 50% ในอนาคตจะสามารถโดยสารรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังนครคุนหมิงระยะทางประมาณ 1,700 กิโลเมตร ภายในเวลาประมาณ 19 ชั่วโมง

ด้านนางหยิน ไห่หง (尹海红) ที่ปรึกษาฝ่ายการเมือง สถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำราชอาณาจักรไทย ได้กล่าวบรรยายพิเศษในหัวข้อ “การผลักดันความร่วมมือรถไฟไทย-จีน เพื่อบรรลุการเชื่อมโยง (Connectivity) จีน-อาเซียน” ระบุถึงแนวคิดของจีนที่ว่าด้วยการพัฒนา “แถบเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมทางบก” และ “เส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21” หรือ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)” เพื่อส่งเสริมให้แผ่นดินเอเชีย-แอฟริกา-ยุโรป และมหาสมุทรโดยรอบได้เชื่อมโยงถึงกันและกัน เพื่อบรรลุความรุ่งเรืองและการพัฒนาร่วมกันของแต่ละประเทศตลอดแนวเส้นทาง

ทั้งนี้ จีนได้ก่อตั้งกองทุนเงินกู้โครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 10,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อเป็นกองทุนเริ่มต้นของธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย และยังตั้งกองทุนเส้นทางสายไหมอีก 40,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ สิ่งเหล่านี้จะกลายเป็นเงินทุนก้อนใหญ่สำหรับสนับสนุนการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างจีน-อาเซียนตั้งแต่ปีที่ผ่านมา จีนเพิ่งก่อตั้งธนาคารเพื่อการชำระบัญชีด้วยเงินหยวน หรือ (RMB Clearing Bank) ในประเทศไทยเชื่อมั่นว่าจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างจีน-อาเซียนได้อย่างแน่นอน



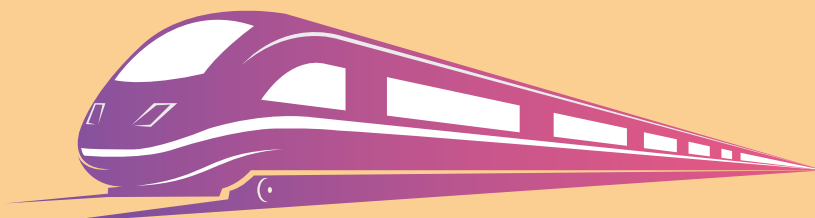
นางหยิน ไห่หง
ที่ปรึกษาฝ่ายการเมือง
สถานเอกอัครราชทูตจีนประจำประเทศไทย



นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

สถานทูตจีนมีความเห็นว่า ความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน เป็นความต้องการเพื่อบูรณาการความเป็นหนึ่งเดียวกันของภูมิภาค การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานคือทิศทางหลักของการพัฒนาสู่บูรณาการ ในภูมิภาคเอเชียให้ลึกซึ้งขึ้นอีกระดับ ประเทศไทยตั้งอยู่ใจกลางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หลังจากการเชื่อมโยงรถไฟระหว่างประเทศจีน-สปป.ลาว-ไทยเข้าด้วยกันแล้ว จะสามารถขยายต่อไปยังประเทศอื่นในอาเซียน และสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายของจีนกับยุโรป ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างแท้จริง และไทยจะเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์เป็นประเทศแรกจากการพัฒนาครั้งใหญ่ด้านการเชื่อมโยงในภูมิภาคนี้

ด้านนายเกริกกล้า สนธิมาศ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ได้เสนอนโยบาย 5 ค. เพื่อพัฒนารailway ไทย-จีน กล่าวคือ การพัฒนา (1) คน (2) เครื่องมือ (3) ความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน (4) ความรู้ และ (5) ความก้าวหน้าอย่างยั่งยืน เพื่อนำไปสู่การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ การเพิ่มมูลค่าทางการค้าต้องมีการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง กล่าวคือต้องมีการเชื่อมโยงกันของระบบการขนส่งแบบต่างๆ ทั้งทางถนน ทางเรือและ



เส้นทางสายไหม



ทางรางกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อก่อให้เกิด Value Chain อย่างยั่งยืน ขณะที่ห่วงโซ่การผลิตมีความเกี่ยวข้องกับการค้าในภูมิภาคและระดับโลก ดังนั้น ต้องมีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง การจัดเก็บและการกระจายสินค้า (Distribution) ภาคอุตสาหกรรมและการปรับปรุงระบบสินค้าคงคลัง ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุนโยบาย 5 ค. ภาครัฐและเอกชนของไทยต้องเร่งพัฒนาหลักสูตรการศึกษา พัฒนาศูนย์บริการบุคคลด้านระบบราง เครื่องมืออำนวยความสะดวก และ เทคโนโลยีระบบราง เพื่อนำไปสู่การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการและสามารถเพิ่มมูลค่าทางการค้าอย่างต่อเนื่อง

ขณะที่ Prof. Dr. Tang Zhimin คณบดีวิทยาลัยนานาชาติและผู้อำนวยการศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ กล่าวถึง ยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” ว่าเป็นการเชื่อมโยงของเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางน้ำ ครอบคลุมทั้งกลุ่มอาเซียน เอเชียใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป ไปจนถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน รวมทั้งการเชื่อมโยง 2 มหาสมุทร คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดียเข้าด้วยกัน

เส้นทางสายไหมทางทะเลเริ่มต้นจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เวียดนาม ผ่านมาเลเซีย

อินโดนีเซีย แล้วเข้าสู่เอเชียใต้ที่โคลัมโบ ประเทศศรีลังกา และเมืองกัลกัตตา ประเทศอินเดีย จากนั้นเข้าสู่ทวีปแอฟริกาที่กรุงไนโรบี ประเทศเคนยา แล้วเข้าสู่ประเทศกรีซ ก่อนจะไปถึงสิ้นสุดที่เมืองเวนิส ประเทศอิตาลี ขณะที่ เส้นทางสายไหมทางบกเริ่มที่เมืองซีอานของจีน ต่อไปยังเมืองประเทศคาซัคสถาน คีร์กีซสถาน อุซเบกิสถาน ทาจิกิสถาน อิหร่าน ตุรกี รัสเซีย เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ และบรรจบกับเส้นทางสายไหมทางทะเลที่เมืองเวนิส ประเทศอิตาลี

ทั้งนี้ Prof. Dr. Tang Zhimin ชี้ว่า ยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” มีเป้าหมายเน้นให้ทุกๆ ประเทศบรรลุความร่วมมือ 5 ด้าน ได้แก่ สื่อสารนโยบายระหว่างกัน (政策沟通) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมต่อกัน (设施联通) อำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างกัน (贸易畅通) บูรณาการด้านเงินทุนและความร่วมมือภาคการเงินระหว่างกัน (金融畅通) ตลอดจนส่งเสริมการแลกเปลี่ยนภาคประชาชนเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างกัน (民心相通) โดยการบรรลุเป้าหมาย 5 ด้านนี้ จะต้องตั้งอยู่บนหลักการ 5 ประการ คือ (1) หลักปรัชญาศึลแห่งการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ (2) เปิดกว้างให้ทุกประเทศเข้าร่วมได้ (3) แสวงจุดร่วม สงวนจุดต่าง (4) อาศัยกลไกตลาดในการขับเคลื่อน และ (5) เป็นประโยชน์และได้รับชัยชนะร่วมกัน

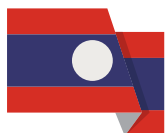


ASEAN Art Culture

ศิลปวัฒนธรรมการแสดง 10 ประเทศอาเซียน



ประเทศไทย โขน (Khon) เป็นนาฏศิลป์เก่าแก่ของไทย มีลักษณะสำคัญที่ผู้แสดงต้องสวมหัวโขนทั้งหมด ยกเว้น ตัวนาง พระ และเทวดา เป็นการแสดงที่ไม่มีบทพูดสื่อสาร แต่มีคณะพากย์อยู่ด้านข้างเวทีทำหน้าที่บรรยายเนื้อหาและการดำเนินเรื่องประกอบกับวงปี่พาทย์ ซึ่งแสดงโดยใช้ท่ารำและท่าทางประกอบทำนองเพลงโขน ที่นิยมแสดงคือ รามเกียรติ์



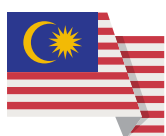
ประเทศลาว ลำลาว (Lam Lao) หรือ หมอลำ (Mor Lam) เป็นการแสดงดนตรีพื้นบ้านของลาวและอีสานของไทย มีนักร้องหรือผู้เล่าเรื่องและแคนเป็นองค์ประกอบ เป็นการโต้ตอบกันผ่านโคลงกลอน หรือการร้องที่มีสัมผัสคล้องจองระหว่างนักร้องชายและหญิง



ประเทศกัมพูชา ระบำอัสรา (Apsara Dance) เป็นการแสดงที่ถือกำเนิดขึ้นมาไม่นานนัก โดยเจ้าหญิงบุปผาเทวี พระราชธิดาในเจ้าบรมมหาราชวัง เพื่อเข้าฉากภาพยนตร์เกี่ยวกับนครวัด แต่กลายมาเป็นที่จดจำและเป็นระบำขวัญใจชาวกัมพูชา



ประเทศเวียดนาม แจ่ว (Chèo) เป็นรูปแบบของละครเพลงเสียดสีสังคม มักแสดงกลางแจ้ง หรือลานอเนกประสงค์ของหมู่บ้าน ในอดีตไม่มีฉาก ไม่มีเครื่องแต่งเสื้อผ้าหรือแต่งหน้าใดๆ วงดนตรีเป็นวงดนตรีแบบดั้งเดิมที่ประกอบไปด้วย ซอ ซลุ่ย และกลอง ปัจจุบันนิยมจัดแสดงในร่มมากขึ้น และแสดงโดยนักแสดงมืออาชีพ



ประเทศมาเลเซีย โยเก้ต (Joget) เป็นระบำมาเลย์แบบดั้งเดิมซึ่งมีถิ่นกำเนิดอยู่ที่มะละกา ได้รับอิทธิพลมาจากระบำโปรตุเกสที่แพร่เข้ามาตั้งแต่ยุคของการค้าขายเครื่องเทศ เป็นหนึ่งในระบำพื้นเมืองที่ได้รับความนิยมมากที่สุดของประเทศมาเลเซีย



ประเทศอินโดนีเซีย ระบำบารอง (Barong Dance) เป็นศิลปะการแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ของชาวเกาะบาหลี อินโดนีเซีย บารองเป็นสัตว์ในตำนาน ซึ่งมีหลังอานยาวและหางอนโค้ง และเป็นสัญลักษณ์แทนวิญญาณดีงาม ซึ่งเป็นผู้ปกป้องรักษามนุษย์ต่อสู้กับบริ้งดา ระบำบารอง เป็นนาฏกรรมศักดิ์สิทธิ์ การรำรำมีท่าที่อ่อนช้อยงดงาม เสียงเพลงไพเราะ



ประเทศพม่า ละครหุ่นพม่า (Yoke Thay) หรือ หุ่นสาย เดิมทีเป็นการแสดงของเด็กที่ขีดหุ่นรูปสัตว์ต่างๆ ต่อมาเริ่มมีตัวละครที่มีเรื่องราวเกี่ยวกับคน โดยได้แรงบันดาลใจจากละครหลวง ในสมัยกษัตริย์พม่า หุ่นเหล่านี้ถูกเรียกว่า Ah-Hyint-Tha-Bin ซึ่งแปลว่า การแสดงระดับสูง



ประเทศฟิลิปปินส์ ตินิคลิง (Tinikling) เป็นหนึ่งในการเล่นรำดั้งเดิมของฟิลิปปินส์ที่เป็นที่นิยมและรู้จักมากที่สุด ใช้ลำไม้ไผ่ในการแสดง การเต้นประกอบด้วยจังหวะการเดินแบบก้าวกระโดด 5 จังหวะ ในช่วง 4 จังหวะแรก คู่เต้นรำจะยืนตรงข้ามกัน ในช่วงจังหวะสุดท้ายทั้งคู่จะเริ่มเต้นรำอยู่ข้างเดียวกันระหว่างลำไม้ไผ่ 2 ลำ



ประเทศบรูไน อาลุส จูวา ดินดัง (Alus Jua Dindang) เป็นการฟ้อนรำตามแบบประเพณีโบราณ โดยมีเพลงประกอบ และมักแสดงในพิธีมงคลสมรส โดยนักเต้นรำทั้งชายและหญิงเป็นผู้แสดงการฟ้อนรำและร้องเพลงประกอบไปด้วย



ประเทศสิงคโปร์ สิงคโปร์ พัฒนารูปแบบศิลปะการแสดงหรือนาฏศิลป์ของตนเองจากวัฒนธรรมของชนชาติต่างๆ เช่น การเต้นเชิดสิงโต (Chinese Lion Dance) หรือ บังสาวัน (Bangsawan) ที่มาจากเทศกาลดรูซจีนของชาวสิงคโปร์เชื้อสายจีน

04.02.15

CAS ร่วมงานสัมมนา ‘อนาคตไทยและจีนในอาเซียน’



เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2558 ศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ ร่วมงานสัมมนา "อนาคตไทยและจีนในอาเซียน" จัดโดย สภาธุรกิจไทย-จีน สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย โดยมี นายสุนทร ว่องกุศลกิจ ประธานสภาธุรกิจไทย-จีน และ เอกอัครราชทูตจีนประจำประเทศไทย กล่าวเปิดงาน ก่อนการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำธุรกิจ หัวข้อ SME ไทยในยุค ASEAN-CHINA จาก นายวิกรม กรมดิษฐ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท อมตะคอร์ปอเรชัน จำกัด (มหาชน) และ รองประธานสภาธุรกิจไทย-จีน การเสวนาร่วมกันบนเวทีในครั้งนี้ ได้รับเกียรติจาก 2 ผู้บริหาร บริษัทยักษ์ใหญ่อย่างเครือสหพัฒน์ ที่ขึ้นชื่อเรื่องสินค้าอุปโภคบริโภคที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน และ บริษัทไทยยูเนียน

โพรเซ่นโปรดักส์ ผู้ผลิตและจำหน่ายอาหารทะเลที่ใหญ่ที่สุดในโลก ในขณะนี้ โดยมีประธานเครือเนชั่น ผู้นำด้านสื่อสารมวลชนที่ครบวงจรขนาดใหญ่ของประเทศไทย สุทธิชัย หยุ่น ดำเนินการเสวนาอนาคตธุรกิจไทยในยุคจีนและ AEC ของธุรกิจไทยระดับโลก ทั้งนี้ รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์ อธิการบดีสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ (PIM) วิเคราะห์ถึงอนาคตจีนในอาเซียน และนายศุภวุฒิ สายเชื้อ กรรมการผู้จัดการ (สายงานวิจัย) บริษัทหลักทรัพย์ภัทร จำกัด (มหาชน) กูรูด้านเศรษฐกิจ ตลาดทุนและการเงินของโลก วิเคราะห์ถึงอนาคตเศรษฐกิจโลกและแนวโน้มประเทศไทย

09.02.15

CAS เปิดค่ายฤดูหนาว พัฒนากทักษะธุรกิจร้านสะดวกซื้อแก่เยาวชนจีน



วันที่ 9 - 11 กุมภาพันธ์ 2558 ศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา จัดโครงการฝึกอบรม ครั้งที่ 2 ในหัวข้อ “Business Skill Development with CP Winter Camp in Thailand” เพื่อเปิดโอกาสให้นักเรียนจีนได้เรียนรู้ องค์ความรู้ด้านธุรกิจค้าปลีกและร้านสะดวกซื้อ ตลอดจนค่านิยมการทำงานของเครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP) โดย ได้รับเกียรติจาก Prof. Dr. Tang Zhimin คณบดีวิทยาลัยนานาชาติ และ ผู้อำนวยการศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา เป็นประธานการอบรม พร้อมด้วย Prof. Shang Hongyan ผู้อำนวยการหลักสูตร CMBA และ คุณพลศักดิ์ เรืองปัญญาโรจน์ ผู้บริหารประจำสำนักอธิการบดี และ ที่ปรึกษางานวิเทศสัมพันธ์ เป็นวิทยากรตลอดการอบรมในครั้งนี้ ทั้งนี้ยังได้รับเกียรติจาก อาจารย์บัญชา สว่างศิริ และ อาจารย์กมลชนก โตสงวน อาจารย์ประจำคณะศึกษาศาสตร์ เป็นวิทยากรบรรยาย “เปิดประตูสู่ประเทศไทย” ซึ่งได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ยังได้รับการต้อนรับอย่างอบอุ่นจาก คุณกษมา หงษ์ศรีสุข ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายฝ่ายพัฒนาบุคลากร และ คุณธีรพันธุ์ ลักษณะภิมิรย์ ผู้จัดการทั่วไป ด้านบริหารการผลิตขนมปัง ในการเยี่ยมชม กิจกรรมเบเกอรี่ ที่โรงงาน CP RAM ในทุกกระบวนการผลิตถึงกระบวนการส่งออก ตลอดระยะเวลาในการอบรมนั้น นักเรียนจีนได้ทดลองวางแผนการเปิดร้านสะดวกซื้อของตนเอง รวมถึงการตั้งชื่อร้าน การหาทำเลที่ตั้ง ในรูปแบบที่หลากหลาย นับได้ว่าโครงการนี้ ถือเป็นการสร้างมุมมองใหม่ในการเปิดโอกาสทางธุรกิจ และเสริมสร้างประสบการณ์ที่น่าประทับใจระหว่างการปิดภาคเรียนฤดูหนาวให้แก่นักเรียนจีน อีกทั้งยังช่วยประชาสัมพันธ์หลักสูตรการเรียนการสอนแบบ Work-based Education ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของสถาบัน ให้เป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ

26.03.15

จับพลิกบทบาทในเวทีโลกด้วยการก่อตั้ง AIIB



เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 Prof.Dr.Tang Zhimin ผู้อำนวยการศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ ให้สัมภาษณ์สถานีโทรทัศน์จีนหัวออนไลัน ว่าด้วยนโยบายของรัฐบาลจีนในการก่อตั้งธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชียหรือ Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ซึ่งกำลังเป็นประเด็นที่อยู่ในกระแสความสนใจ

Prof.Dr.Tang Zhimin กล่าวว่า การพัฒนาเศรษฐกิจของเอเชียคือ

ประเด็นสำคัญของอนาคต 10 ปีข้างหน้า ซึ่งแต่ละประเทศในยุโรปต่างต้องการมีส่วนร่วมด้วยเช่นกัน โดยยุโรปเห็นว่าการมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย จะเป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของยุโรปเอง ในด้านหนึ่งอุปกรณ์เครื่องมือรวมถึงเทคโนโลยีของยุโรปจะถูกนำมาใช้ประโยชน์ อีกทั้งปัจจุบันเป็นยุคเศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ ที่แต่ละประเทศล้วนเชื่อมโยงถึงกันหมด ดังนั้นการที่ยุโรปเข้าร่วมกับ AIIB นั้นถือเป็นการตัดสินใจที่ชาญฉลาด เพราะสอดคล้องกับผลประโยชน์แห่งชาติของยุโรป และยังถือเป็นการยอมรับศักยภาพทางเศรษฐกิจของจีน AIIB เป็นองค์กรระหว่างประเทศที่สอดคล้องกับบริบทเฉพาะของเอเชียองค์กรแรกๆ ที่ริเริ่มและนำโดยสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งสะท้อนว่าสถานะของประเทศจีนในเวทีโลกกำลังเปลี่ยนแปลงไป จากสมัยก่อนที่จีนเข้าร่วมองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ ก็เพื่อเรียนรู้หรือเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับระบบสากล แต่เป็นครั้งแรกที่จีนกลายเป็นผู้กำหนดกติกาเสียเอง ซึ่งถือเป็นปรากฏการณ์ที่น่าสนใจยิ่ง เนื่องจากที่ผ่านมาจีนเป็นเพียงผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหรือเป็นเพียงแค่ผู้เข้าร่วมการจัดตั้งกฎเกณฑ์เท่านั้น ซึ่งธนาคารนี้จะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจโลกในระยะยาวอย่างแน่นอน ■

08.04.15

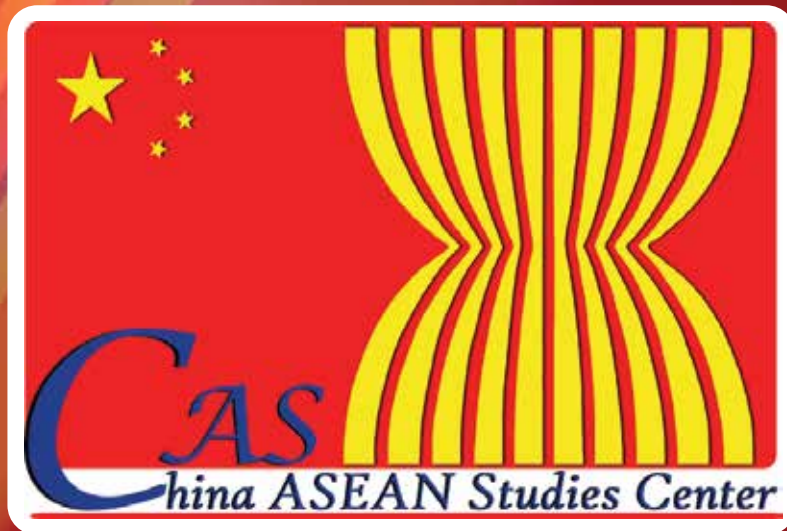
World Chinese Elite Entrepreneur Summit 2015 and China – ASEAN Cooperation Forum



เมื่อวันที่ 8-9 เมษายน 2558 Prof.Dr.Tang Zhimin ได้รับเกียรติเป็นวิทยากร ในงานสัมมนา World Chinese Elite Entrepreneur Summit 2015 and China – Asean Cooperation Forum ห้องบอลรูม โรงแรมแชงกรีล่า กรุงเทพฯ จัดโดย สมาคมการค้าอาเซียน-จีน ร่วมกับสมาคมมิตรภาพไทย-จีน สมาคมธุรกิจอาเซียน, AEC Trade Association (Malaysia), Association of Asian Food Enterprise (Singapore), Malaysia-China International



Culture and Economic Development Association และสมาคมอื่นๆ พร้อมทั้ง The World Association of Chinese Elite เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ ความคิดเห็น และประสบการณ์ระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจของจีน-อาเซียน นับว่าเป็นการจัดขึ้นครั้งแรกที่ประเทศไทย และในการนี้จะมีนักลงทุนเข้าร่วมงานประมาณ 300 คน ซึ่งแต่ละคนมีหลักทรัพย์ในการประกอบการมากกว่า 500 ล้านบาทขึ้นไป ■



ศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา
中国东盟研究中心
China ASEAN Studies Center

Making an Impact : 7 Roles of CAS

- Opinion leader in China AEC financial Integration
- Gate opener in China ASEAN FTA
- Path finder in China AEC infrastructure connection
- Incubator of Thai Entrepreneurs entering AEC and China
- Mentor for Chinese MNC in AEC
- Content developer of oriental wisdom in management education
- Projector of a balanced & objective image of China



ศูนย์อาเซียน-จีนศึกษา สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์
China ASEAN Studies Center, Panyapiwat Institute of Management(PIM)
85/1 หมู่ 2 ถ.แจ้งวัฒนะ ต.บางตลาด อ.ปากเกร็ด จ. นนทบุรี 11120
85/1 Moo.2 Chaengwattana Rd., Bang Talad, Pakkred, Nonthaburi, Thailand 11120
Tel: +66 (0) 2832 0412 Website: cascenter.pim.ac.th
www.facebook.com/CAScenter

