

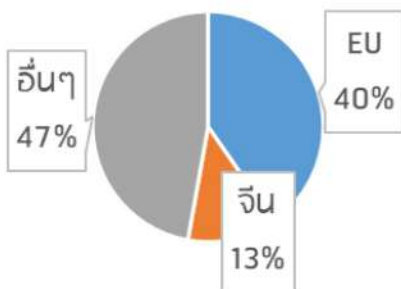
## เปิดมุมมองเศรษฐกิจอาเซียน สถานะยุโรปไม่ใช่จีน

อาเซียนประเทศที่ตั้งอยู่ใจกลางของเส้นทางสายไหมโบราณ และแผนทางสายไหมใหม่ในปัจจุบัน (BRI) ที่เชื่อมโยงยุโรปและเอเชียมาหลายพันปีตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน อาเซียนจึงมีสำคัญต่อจีนและยุโรปเป็นอันมาก อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน จีนยังไม่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์จากอาเซียนได้มาก แตกต่างจากยุโรปที่มีการค้าและการลงทุนร่วมกับอาเซียนเป็นอันมาก เพราะเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น ? บทความนี้จะชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์ในปัจจุบัน และมูลเหตุที่อาเซียนมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่ดีกับยุโรปมากกว่าจีน

### ยุโรป vs จีน ในอาเซียน

มูลค่าการค้าและการลงทุนของอาเซียนชี้ให้เห็นว่าอาเซียนให้ความสำคัญกับทางยุโรปมากกว่าจีน

### สัดส่วนมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของอาเซียน ปี 2018 (ร้อยละ)



ที่มา: UNCTAD (2019)

จากข้อมูลของ UNCTAD พบว่า จีนมีมูลค่าการค้ากับอาเซียนเพียง 11,657.08 ล้าน USD หรือคิดเป็นร้อยละ 13 ของมูลค่าการค้าทั้งหมด ขณะที่สหภาพยุโรป

(European Union: EU) มีมูลค่าการค้ากับอาเซียนมากถึง 37,713.74 ล้าน USD หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของมูลค่าการค้าทั้งหมด

โดยรายการสินค้าส่งออกจากอาเซียนไป EU ส่วนใหญ่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง และแร่ธาตุต่างๆ ส่วนสินค้าที่อาเซียนนำเข้าจากยุโรป ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มสินค้าประเภทเครื่องจักรและเคมีภัณฑ์ สำหรับจีน สินค้าที่อาเซียนมีการซื้อขายร่วมกันมีลักษณะเช่นเดียวกับการค้ากับ EU แต่เป็นมูลค่าที่น้อยกว่า ยกเว้น การนำเข้าเครื่องจักรและเครื่องใช้ไฟฟ้าพบว่า ในกลุ่มสินค้านี้อาเซียนนำเข้าจากจีนในมูลค่าที่ใกล้เคียงกับการนำเข้าจาก EU

นอกจากนี้ ข้อมูลของ IMF ชี้ว่าเนเธอร์แลนด์เป็นผู้ลงทุนอันดับที่ 1 มีมูลค่าการลงทุน 62,517 ล้าน USD หรือคิดเป็นร้อยละ 43 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมดในอาเซียน ในทางกลับกัน ฝั่งขาออกการลงทุน เนเธอร์แลนด์ก็เป็นปลายทางของการลงทุนอันดับที่ 1 ของอาเซียนเช่นกัน

เห็นได้ว่า แม้จีนมีแต้มต่อจากความใกล้ชิด และชาติพันธุ์ที่คล้ายคลึงกัน “แต่ความสัมพันธ์ระหว่างยุโรปกับอาเซียนกลับแสดงผลทางเศรษฐกิจมากกว่า”

### ภูมิหลังความสัมพันธ์ อาเซียน-ยุโรป-จีน

2 ปีให้หลัง นับจากแยกตัวและประกาศอิสรภาพจากสหภาพโซเวียต ในปี 1994 EU ได้สร้างช่องทางเข้าสู่อาเซียนด้วย the 1994 Partnership and Cooperation Agreement (PCA) ซึ่งในช่วงแรกยังเกี่ยวข้องกับความร่วมมือทั่วไป ก่อนที่ PCA จะมีพัฒนาการ

การลงทุนขาเข้าของต่างชาติสถาน ปี 2017			การลงทุนขาออกของต่างชาติสถาน ปี 2017		
ประเทศ	มูลค่าการลงทุน (ล้าน USD)	สัดส่วนต่อการลงทุนทั้งหมด (%)	ประเทศ	มูลค่าการลงทุน (ล้าน USD)	สัดส่วนต่อการลงทุนทั้งหมด (%)
เนเธอร์แลนด์	62,517	43	เนเธอร์แลนด์	11,709	57
สหรัฐฯ	27,161	19	สหราชอาณาจักร	4,242	21
ฝรั่งเศส	13,219	9	ลักเซมเบิร์ก	1,654	8
จีน	9,397	6	รัสเซีย	1,328	6
ญี่ปุ่น	5,938	4	บราซิล	782	4

ที่มา: CDIS, IMF (2019)

คืบหน้ามากขึ้นในปี 2006 ด้วยการเพิ่มความร่วมมือการลงทุนด้านพลังงาน จนในปี 2015 ได้มีการขยายขอบเขตความร่วมมือไปอีก 29 ข้อ อาทิ ความปลอดภัยในระดับภูมิภาคและนานาชาติ การค้า การลงทุน โครงสร้างพื้นฐานขั้นสูง นวัตกรรม วัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว เป็นต้น ส่งผลให้ธุรกิจของยุโรปได้เติบโตในอาเซียน

ขณะที่จีน แม้มีความสัมพันธ์กับอาเซียนมาอย่างยาวนานนับตั้งแต่ยุคของราชวงศ์ฮั่น (60 ปีก่อนคริสตกาล) จนถึงปัจจุบัน แต่การค้าและการลงทุนร่วมกับอาเซียนยังไม่คืบหน้ามากนัก ด้วยเหตุผล 2 ประการ คือ หนึ่ง จีนให้ความสำคัญกับอาเซียนในระดับปานกลาง โดยจีนตั้งเป้าหมายแรกไว้ที่ยุโรปและให้ความสำคัญกับอาเซียนในระดับรองลงมา กล่าวคือ จีนต้องการใช้

อาเซียนเป็นจุดผ่าน เปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือใช้เป็นพื้นที่ผ่องถ่ายสินค้าส่วนเกินที่จีนผลิตได้ เป็นหลัก ดังนั้นโครงการลงทุนของจีนส่วนใหญ่ในอาเซียนจึงเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับ BRI ทั้งถนนและระบบราง มากกว่าการลงทุนเพื่อการผลิต หรือบริการ

และสอง ความตึงเครียดบริเวณชายแดนของทั้งสองประเทศมาอย่างยาวนาน ทั้งปัญหาความสัมพันธ์ในอดีตแต่โบราณสมัยที่ยังอยู่ภายใต้สหภาพโซเวียต และปัญหาในปัจจุบันที่ถูกจับตามองโดยนักสิทธิมนุษยชน โดยมีการกล่าวหาว่าจีนได้ใช้ความรุนแรงในค่ายปรับทัศนคติกับกลุ่มชาติพันธุ์คาซัค ในมณฑลซินเจียง ของจีน ด้วยเหตุนี้อาเซียนจึงไม่พอใจจีน และหันไปสานสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศทางยุโรปแทน

ความสำคัญของคาส์คสถานต่อ BRI ของจีน

เส้นทางขนส่งสำคัญระหว่างเอเชีย-ยุโรปผ่านคาส์คสถาน



ที่มา: Google Map

จีนยังไม่สามารถละลายคาส์คสถานได้หากยังหมกมุ่นกับตลาดยุโรป ทั้งนี้ เส้นทางขนส่งสินค้าทางรางสำคัญของ BRI ที่พาดผ่านคาส์คสถานเพื่อไปยัง EU แบ่งเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางตอนเหนือ (the Northern Route) และเส้นทางตอนใต้ (the Southern Route) โดยเส้นทางตอนเหนือ รถไฟจากจีนจะข้ามชายแดนที่ Khorgos ก่อนเข้าสู่คาส์คสถาน และเดินทางต่อไปยังรัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ และเยอรมนี โดยมีจุดหมายปลายทางที่เมือง Duisburg ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางของทวีปยุโรป มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อครอบคลุมทั่วทวีป

ส่วนเส้นทางตอนใต้ เมื่อขบวนรถไฟเข้าสู่คาส์คสถานแล้ว จะต้องเดินทางต่อไปยังเมือง Aktau เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือ ใช้ทะเลสาบแคสเปียนขนส่งไปยังอาเซอร์ไบจานและลำเลียงต่อไปยังจอร์เจีย ตุรกี และเข้าสู่ยุโรปที่บัลกาเรีย

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศของคาส์คสถาน นาย Roman Vassilenko ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า ในปี 2011 คาส์คสถานมีจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ 1,200 ตู้ ลำเลียงผ่านประเทศ ต่อมา ในปี 2017 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 200,000 ตู้ และในปี 2018 เพิ่มขึ้นเป็น 400,000 ตู้ ด้วยอัตราการเติบโตเช่นนี้ คาดการณ์ว่าในปี 2019 จะมีจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ 800,000 ตู้ และมากถึง 1.5 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ ในปี 2020

มากไปกว่านี้ คาส์คสถานต้องการให้เกิดการขนส่งผ่านประเทศจำนวน 2 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2020 ซึ่งรวมถึงการขนส่งแนวเหนือ-ใต้ ด้วย โดยคาดว่ารัฐบาลจะสามารถจัดเก็บรายได้จากการขนส่งข้ามแดน 5 พันล้าน USD โดยความได้เปรียบของการขนส่งทางรางผ่านคาส์คสถานคือ สินค้าจากจีนไปยุโรปใช้เวลาเพียง 15 วัน เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางเรือซึ่งใช้เวลาประมาณ 30-45 วัน อนึ่ง

## ท่าทีของคาส์คสถาน และมุมมองต่อนักลงทุนไทย

นักลงทุนไทยสามารถถอดบทเรียนได้จากท่าทีความสัมพันธ์ที่คาส์คสถานมีต่อทั้งจีนและยุโรปได้ การที่คาส์คสถานยังคงให้ความสำคัญกับทางยุโรปมากกว่าจีน เพราะยุโรปมีความสัมพันธ์ที่ดีกว่า ขณะที่คาส์คสถานไม่พอใจจีนเพราะเน้นการลงทุนเพื่อสร้างเส้นทางเชื่อมของตนเองไปสู่ยุโรปมุ่งแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ประกอบกับข้อพิพาทระหว่างกันที่มีอยู่เดิม แม้ว่าจีนจะเริ่มให้ความสำคัญกับคาส์คสถานมากขึ้นในภายหลังก็ยังคงต้องใช้เวลาในการกระชับความสัมพันธ์

สำหรับไทยซึ่งเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ห่างไกลจากคาส์คสถาน การขนส่งทางบกยังเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างกัน ดังนั้น ลักษณะธุรกิจที่มีความเป็นไปได้ในคาส์คสถานจึงเป็นลักษณะธุรกิจที่ใช้วัตถุดิบในพื้นที่หรือละแวกใกล้เคียงเพื่อทำการผลิต แล้วจำหน่ายให้กับตลาดสำคัญต่างๆ หุ่นส่วนทางธุรกิจท้องถิ่นจึงมีความสำคัญ และต้องมีการรักษาและกระชับความสัมพันธ์ระหว่างกัน

จากบทเรียนดังกล่าว ข้อคิดเห็นต่อนักลงทุนไทยในคาส์คสถานคือ “ควรระมัดระวังการร่วมธุรกิจกับจีนเพราะในปัจจุบันการยอมรับจีนในคาส์คสถานยังไม่ดีนัก การร่วมธุรกิจกับยุโรปจึงมีความได้เปรียบมากกว่า ขณะเดียวกันการลงทุนเองในธุรกิจไทยมีความเชี่ยวชาญ และสอดคล้องกับทรัพยากรของคาส์คสถาน เช่น เกษตร เกษตรและอาหารแปรรูป หรือ พลาสติก และเคมีภัณฑ์ ก็มีโอกาสที่ดีเช่นกัน” ทั้งนี้ ไทยเป็นที่รู้จักในคาส์คสถานจากกีฬามวยไทย และการท่องเที่ยวจึงอาจใช้ประเด็นดังกล่าวเป็นช่องทางในการสร้างความสัมพันธ์ทางธุรกิจระหว่างกัน

## แหล่งอ้างอิง

1. <https://www.euractiv.com/section/central-asia/interview/nazarbayev-partnership-in-eurasia-can-strengthen-the-world-system/>
2. <https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/eurasia-comes-together-in-nur-sultan-but-differences-are-still-big/>
3. <https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/chinas-belt-and-road-initiative-explained-by-kazakhstan/>
4. <https://astanatimes.com/2019/09/kazakhstan-to-cooperate-with-norways-narvik-port-in-transit-transport-logistics/>
5. <https://www.vocaleurope.eu/why-europe-should-care-about-kazakhstans-coming-power-transition/>
6. <https://www.neweurope.eu/article/italys-eni-ge-win-renewable-contract-in-northern-kazakhstan/>
7. <https://www.eureporter.co/frontpage/2016/03/30/kazakhstan-kazakh-president-discusses-co-operation-expansion-with-commission/>
8. <https://astanatimes.com/2018/10/the-presidents-statement-at-the-asean-summit/>
9. <https://foreignpolicy.com/2019/03/04/961387-concentration-camps-china-xinjiang-internment-kazakh-muslim/>
10. <https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/kazakhstans-transition-takes-place-according-to-nazarbayevs-plan/>
11. <https://kinno.fi/en/locate-kouvola/painopistealueet/renaissance-rails>