

## “นครอู่ฮั่น” หัวเรือแห่งยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง กับความเชื่อมโยงภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

ศุภกร คนคล่อง

สำนักวิชาจีนวิทยา มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง 57100 ประเทศไทย

อีเมลล์: suppakorn.kho@mfu.ac.th

รับบทความ: 9 มิถุนายน 2562 แก้ไขบทความ: 19 พฤศจิกายน 2562 ตอรับบทความ: 30 พฤศจิกายน 2562

**บทคัดย่อ :** นครอู่ฮั่น (武汉市) เมืองเอกและมหานครที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของมณฑลหูเป่ย์ ปัจจุบันมีประชากรกว่า 10 ล้านคน มีอัตราการการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 7 ของประเทศจีน โดยในปี ค.ศ. 2018 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของนครอู่ฮั่นมีอัตราสูงถึง 10.96% และมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรสูงถึง 941,805 หยวนต่อปี ตลอดช่วงเวลาหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา นับตั้งแต่รัฐบาลจีนประกาศยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง ในปี ค.ศ. 2006 นครอู่ฮั่นจัดได้ว่าเป็นเมืองหนึ่งที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับเมืองอื่นๆ ที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคจีนตอนกลางด้วยกัน การประกาศใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาจีนตอนกลางของรัฐบาลจีนส่งผลให้มหานครอู่ฮั่น เมืองที่ได้ชื่อว่าเป็นหนึ่งในเมืองสำคัญของประเทศจีนนับตั้งแต่ยุคชุนชิว-จ้านกั๋ว (春秋战国) สามารถก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยี กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคจีนตอนกลาง และด้วยความโดดเด่นของการพัฒนาที่หลากหลาย ทำให้นครอู่ฮั่นถูกหยิบยกให้เป็นจุดยุทธศาสตร์อีกจุดภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

**คำสำคัญ :** นครอู่ฮั่น; ยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง; หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

# Wuhan: The Leading city of the Rise of Central of China plan and its linkage to the BRI

Suppakorn Khonkhlong

School of Sinology, Mae Fah Luang University, 57100, Thailand

E-mail: suppakorn.kho@mfu.ac.th

Received: 9<sup>th</sup> June 2019    Revised: 19<sup>th</sup> November 2019    Accepted: 30<sup>th</sup> November 2019

**Abstract:** Wuhan City (武汉市), the metropolis and the economic center of Hubei Province. Currently, Wuhan has over 10 million populations. It's also China's fast-growing economic, with 7th position in China's GDP ranking. Back in 2018, the economic growth of Wuhan had reached 10.96%, which recorded a 941,805 yuan GDP. For the past decade, since the Central government announced the strategy to develop the Central China region in 2006, Wuhan's economic growth was faster than other cities located in the same region. The Rise of Central of China plan establishment provided Wuhan the great opportunities. It was drive Wuhan, which known as one of the important cities of China since The Spring and Autumn period (春秋战国), become the economy and technology leader in the Central China region. With the various dimensions of developments, it causing Wuhan to be placed as another strategic point under the Belt and Road Initiative.

**Keyword:** Wuhan; the Rise of Central of China plan; the Belt and Road Initiative

# 武汉“中部崛起”的先锋与国家“一带一路”、 打造战略支点

宋雪锋

皇太后大学汉学院，清莱，57100，泰国

电子邮件：suppakorn.kho@mfu.ac.th

收稿日期：2019-06-09 修回日期：2019-11-19 接受日期：2019-11-30

**摘要：**武汉是湖北省省会，中部六省唯一的副省级市和特大城市。目前，武汉是经济增长最快的几个城市之一，常住人口已超过一千万人。武汉在中国GDP排名中第七位，而在2018年，武汉的经济增长率达到10.96%，人均可支配收入为941,805元/人元。从2006年，中共中央政治局召开会议指出促进中部地区崛起以来，武汉的经济增长速度与中部的其他城市相比迅速。中部崛起计划的建立为武汉提供了巨大的机遇，推动了自春秋战国以来被誉为中国重要城市之一的武汉，成为中部地区的经济和技术领先城市。随着各个方面的发展，武汉获得了“一带一路”倡议下的另一个重点战略地位。

**关键词：**武汉；中部崛起；一带一路

## บทนำ

ยุทธศาสตร์พัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลางนั้นเป็นอีกสัญลักษณ์การแสดงให้เห็นว่าประเทศจีนประสบความสำเร็จด้านการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก สืบเนื่องมาจากกว่า 40 ปีที่แล้วที่จีนเริ่มเปิดประเทศใหม่ ๆ ในยุคนั้นรัฐบาลจีนเน้นสนับสนุนการดึงดูดเงินทุนจากต่างชาติเพื่อเข้ามาร่วมลงทุนและพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆตามชายฝั่ง เพื่อหวังให้มณฑลเหล่านั้นกลายเป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศ จนมาถึงในปัจจุบัน มณฑลตามชายฝั่งทะเลเหล่านั้นได้พัฒนาจนสามารถเรียกได้ว่าเกือบถึงขีดสุด ไม่ว่าเศรษฐกิจของมณฑลจะพัฒนาไปเพียงไร แต่ปัญหาหลักของประเทศจีนที่ต้องคำนึงอยู่เสมอๆ นั่นก็คือ ปัญหาประชากรแออัดในพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก ตามข้อมูลอ้างอิงจากปีค.ศ. 2015 ประชากรจีนกว่า 94% กระจุกตัวกันอยู่ที่มณฑลตามชายฝั่ง และในทางกลับกันมณฑลตามชายฝั่งมีพื้นที่รวม 43% ของพื้นที่ประเทศจีนทั้งหมดเท่านั้นเอง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวและเพื่อเป็นการสร้างช่องทางการพัฒนาเศรษฐกิจให้ยั่งยืนในอนาคต โดยในปีค.ศ. 2004 อดีตนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน นายเวินเจียเป่าได้หยิบยกแนวความคิดที่จะพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลางขึ้นมา เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของประชากรในภูมิภาคจีนตอนกลาง (ซึ่งประกอบไปด้วยมณฑลชานซี มณฑลเจียงซี มณฑลเหอหนาน มณฑลหูเป่ย์ มณฑลหูหนานและมณฑลอานฮุย)

ทั้ง 6 มณฑลที่กล่าวไปข้างต้นนั้นล้วนมีความสำคัญกับแผนยุทธศาสตร์พัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลางเป็นอย่างมาก เพราะแต่ละมณฑลต่างมีทั้งทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรมนุษย์ที่อุดมสมบูรณ์ รวมไปถึงทั้ง 6 มณฑลนี้ต่างก็เป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมหลักๆ ของประเทศไว้อีกด้วย โดยตัวแผนยุทธศาสตร์นี้นั้นจะเน้นไปที่การสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตรและอุตสาหกรรม ผลักดันให้กลุ่มอุตสาหกรรมที่ล้ำสมัยปรับตัวกลายเป็นอุตสาหกรรมไฮเทค รวมไปถึงการสร้างระบบคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงทั้ง 6 มณฑลนี้เข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าระหว่างมณฑล และที่ขาดไม่ได้เลยคือการผลักดันให้เกิดความร่วมมือทางการศึกษาและวิจัย เพื่อให้เศรษฐกิจเดินไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคง การศึกษาและวิจัยคือปัจจัยสำคัญที่ขาดไม่ได้เป็นอย่างยิ่ง

และในปีค.ศ. 2010 รัฐบาลกลางได้แต่งตั้งให้ นครอู่ฮั่น (武汉市) ซึ่งเป็นเมืองเอกและมหานครที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของมณฑลหูเป่ย์ ขึ้นเป็นเมืองศูนย์กลางของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง ซึ่งนอกจากนครอู่ฮั่นจะมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภูมิภาคจีนตอนกลางแล้ว ต่อมาในปีค.ศ. 2013 รัฐบาลกลางประกาศผลักดันนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ขึ้นมาเป็นนโยบายหลักของประเทศชาติ นครอู่ฮั่นจึงถูกหยิบยกขึ้นมาในฐานะจุดเชื่อมโยง และจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในด้านการคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก รวมไปถึงด้านวิศวกรรมการก่อสร้างในหลากหลายรูปแบบอีกด้วย

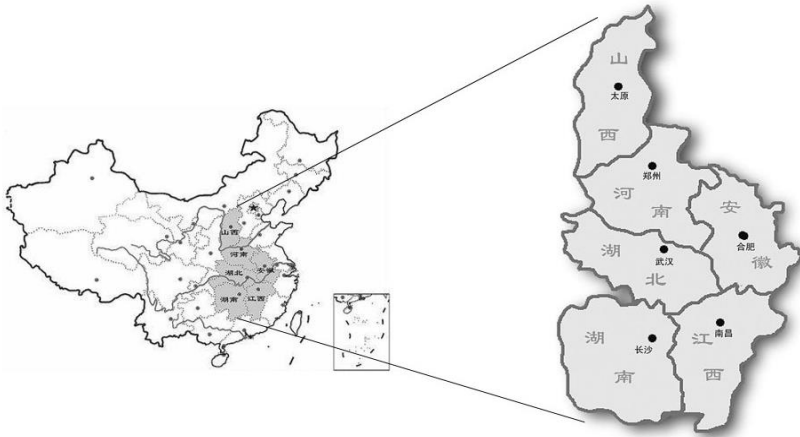
### **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง**

แต่เดิมแล้วนั้น แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลางนั้นมีขึ้นเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตของชุมชนเมืองของภูมิภาคตะวันออกและภูมิภาคตะวันตกของประเทศจีน ด้วยการเป็นตัวกระตุ้นและเป็นตัวเชื่อมของเศรษฐกิจและสังคมของทั้งสองภูมิภาค แต่เพราะภูมิภาคตอนกลางของจีนนั้นถือว่าเป็นอู่ข้าวอู่น้ำของประเทศ โดยผลผลิตมวลรวมทางการเกษตรของภูมิภาคนี้คิดเป็นกว่า 40% ของประเทศ โดยเฉพาะมณฑลชานซี มณฑลเหอหนาน มณฑลอานฮุยที่อุดมไปด้วยทรัพยากรถ่านหิน ฉะนั้นจึงทำให้หมดข้อสงสัยได้เลยว่าภูมิภาคจีนตอนกลางที่อุดมไปทั้งทรัพยากรทางการเกษตรและพลังงานนั้นเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศจีนจริงๆ หรือไม่ โดยใน 6 มณฑลของภูมิภาคนี้ที่มีประชากรรวมกันสูงถึง 361 ล้านคน หรือคิดเป็นกว่า 28.1% ซึ่งโดยส่วนมากจะอาศัยอยู่ในชุมชนชนบท ทำให้ในภูมิภาคนี้ยังต้องการการลงทุนในด้านการเกษตรเป็นอย่างสูง เพื่อเป็นการผลักดันให้ระบบการเกษตรของจีนพัฒนาว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ปัจจุบันทั้งนักวิชาการและนักธุรกิจต่างรู้กันดีว่า ภูมิภาคจีนตอนกลางคือศูนย์กลางของทรัพยากรและแร่ธาตุต่างๆ มากมายหลากหลายชนิด เรียกได้ว่าภูมิภาคนี้มันคือแหล่งวัตถุดิบและแหล่งพลังงานที่สำคัญที่สุดของประเทศ ซ้ำยังเป็นศูนย์กลางและรอยต่อทางการคมนาคมของประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ความสำคัญของภูมิภาคจีนตอนกลางไม่ได้อยู่เพียงแค่ทรัพยากรหรือวัตถุดิบแต่เพียงเท่านั้น ยังรวมไปถึงวัฒนธรรมประเพณีที่เก่าแก่ ทรัพยากรมนุษย์และด้าน

การศึกษาอีกด้วย แต่เพราะกว่า 40 ปีที่ผ่านมา นโยบายการพัฒนาภูมิภาคนี้ยังไม่ได้รับการให้ความสำคัญเท่าที่ควร จึงทำให้นักลงทุนทั้งในและนอกประเทศจีนยังไม่เข้าใจถึงความสำคัญและความคุ้มค่าในการลงทุนในภูมิภาคนี้เท่าที่ควรจะเป็น เพราะแบบนี้เองทำให้ภาพลักษณ์ของภูมิภาคจีนตอนกลางถูกมองในแง่ลบเป็นส่วนมาก เนื่องจากขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่ จนทำให้ในระยะเวลาหนึ่งภูมิภาคนี้ถูกเรียกกันติดปากว่า “แอ่งกระทะภูมิภาคจีนตอนกลาง” ซึ่งเป็นการนิยามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของภูมิภาค ที่เหมือนกับว่าจะพัฒนาได้เทียบเท่าทางตะวันออก แต่ก็ได้แค่นี้คิด หรือจะว่าล้าหลังเหมือนกับทางตะวันตก ก็ไม่เชิง แต่หลังจากปี.ศ. 2004 ที่อดีตนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน นายเวินเจียเป่าได้หยิบยกแนวความคิดที่จะพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลางขึ้นมา ทำให้ภูมิภาคนี้กลับมาเป็นที่สนใจของผู้คนอีกครั้ง พอมาถึงในปี.ศ. 2005 รัฐบาลกลางของประเทศจีนได้ประกาศภารกิจและหน้าที่หลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไว้ทั้ง 6 ประการ ดังนี้

1. หน้าที่สำคัญอันดับแรกคือการพัฒนาพื้นฐานโครงสร้างทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค
2. พัฒนาและสำรวจพื้นที่ภูมิภาคตะวันตก
3. บูรณาการโครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรมของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4. พัฒนาและให้ความสำคัญกับภูมิภาคกลาง
5. ปรับปรุงแนวทางโครงสร้างการพัฒนาภูมิภาคตะวันออก
6. ใช้หลักการพัฒนาเหล่านี้สนับสนุนซึ่งกันและกัน และพัฒนาไปพร้อมๆกันในที่สุด



รูปภาพ 1: พื้นที่ภูมิภาคจีนตอนกลางตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนภูมิภาคจีนตอนกลาง

ที่มา: จัดทำโดยผู้เขียน

และการประกาศภารกิจในครั้งนั้นเอง ทำให้เห็นว่าประเทศจีนเริ่มเล็งเห็นถึงความสำคัญของภูมิภาคจีนตอนกลางขึ้นมา โดยภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนภูมิภาคจีนตอนกลางนี้ นั้น ภายในภูมิภาคจะถูกขับเคลื่อนด้วยแรงจากอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ โดยตัวแผนจะเน้นที่การพัฒนาและสร้างพื้นฐานทางอุตสาหกรรมให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น รวมไปถึงการพัฒนาชุมชนเมืองภายในภูมิภาคให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับแรงงานที่อาจจะย้ายถิ่นฐานเข้ามาอาศัยในอนาคต ทั้งนี้ไม่เพียงแต่หยิบยกประเด็นเรื่องอุตสาหกรรมมาพัฒนาแต่เพียงด้านเดียว ยังรวมไปถึงการพัฒนาาระบบเกษตรกรรม เสริมสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็นต่อการเกษตรเพื่อเพิ่มจำนวนผลผลิตอีกด้วย และไม่เพียงแค่การเพิ่มจำนวนผลผลิตยังพัฒนาไปถึงขั้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิตทางการเกษตรด้วยการแปรรูปอีกด้วย โดยในด้านอุตสาหกรรมหนักจะแบ่งออกเป็นหลายส่วนตามรูปแบบผลิตภัณฑ์ อาทิ เน้นไปให้ความสำคัญด้านการทำเหมืองถ่านหินและสร้างโรงงานไฟฟ้าถ่านหิน เสริมสร้างและพัฒนาอุตสาหกรรมการถลุงเหล็ก เคมีภัณฑ์ หรือวัสดุก่อสร้างที่เป็นวัตถุดิบพิเศษของภูมิภาคจีนตอนกลางเอง ทั้งนี้ยังเสริมสร้างในส่วนของอุตสาหกรรมไฮเทค ที่เน้นการผลิตไปในด้านของชิ้นส่วนอุปกรณ์สารสนเทศ หรือ

อุปกรณ์ไฟฟ้าชนิดต่างๆ รวมไปถึงการคิดค้นสิ่งประดิษฐ์ใหม่ๆให้แก่วงการเทคโนโลยี ทั้งหมดที่กล่าวไปข้างต้นล้วนคือส่วนเล็กๆ ของแนวทางการพัฒนาที่ประกอบขึ้นมาเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนามาฉบับนี้ แต่ปัจจัยสำคัญที่แท้จริงที่ทำให้ผู้คนกลับมาภูมิภาคนี้ก็คือ การเป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมของประเทศจีน ทั้งนี้ช่วงเวลาหลาย 10 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่เริ่มบังคับใช้แผนยุทธศาสตร์นี้ก็ได้มีการสร้างศูนย์ขนส่งมวลชน สถานีรถไฟความเร็วสูงรวมถึงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายใหม่ สนามบิน หรือแม้กระทั่งท่าเรือในแม่น้ำขึ้นหลายแห่ง เพื่อให้สมกับการเป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมของประเทศ และเพื่อให้เป็นการอำนวยความสะดวกแก่การร่วมมือกันระหว่างมณฑลในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคไปพร้อมๆกันอีกด้วย

### สถานภาพทางเศรษฐกิจของ 6 มณฑลแห่งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนามิภาคจีนตอนกลาง

ในช่วง 10 กว่าปีมานี้ ทั้ง 6 มณฑลในภูมิภาคต่างก็มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยแต่ละมณฑลต่างก็ยึดแนวทางการพัฒนาจากแผนยุทธศาสตร์เป็นแกนหลักในการออกนโยบายเพื่อพัฒนามณฑลของตน

ตารางที่ 1 ตารางแสดง GDP, อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและรายได้รวมต่อหัวของ 6 มณฑล

	GDP (หน่วย : ร้อยล้านบาท)	อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ	รายได้รวมเฉลี่ยต่อหัว (หน่วย : หยวน)
1. มณฑลเหอหนาน	30,000	10.1%	31,753
2. มณฑลหูเป่ย์	22,250	11.3%	38,642
3. มณฑลชานซี	12,113	10.1%	33,712
4. มณฑลหูหนาน	22,154	11.3%	33,587
5. มณฑลอันฮุย	17,212	12.1%	28,840
6. มณฑลเจียงซี	12,948	11%	28,851

ที่มา : China Statistical Yearbook-2018 (2018 年的中国统计年鉴)

จากตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่า แต่ละมณฑลนั้นมีค่า GDP หรือค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ค่า GDP สูงสุดจะอยู่ที่มณฑลเหอหนาน รองลงมาจะเป็นมณฑลหูเป่ย์



ส่วนมณฑลที่มีค่า GDP รุ่งท่ายคือมณฑลซานซี แต่หากดูในเรื่องของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะเห็นได้ว่า มณฑลอานฮุยจะมีอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุด รองลงมาจะเป็นมณฑลหูเป่ย์และมณฑลหูหนาน และในส่วนของรายได้รวมต่อหัว มณฑลที่อยู่มีรายได้รวมต่อหัวสูงสุดก็จะเป็นมณฑลหูเป่ย์ ทั้งนี้ตัวเลขดังกล่าวเป็นเพียงแค่ตัวเลขเพื่อประกอบความเข้าใจถึงสถานภาพทางเศรษฐกิจของมณฑลต่างๆ เพราะถึงค่าตัวเลขจะแตกต่างกันก็จริง แต่ในแต่ละมณฑลต่างก็มีวิวัฒนาการที่สำคัญและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีลักษณะเด่นเป็นของตนเอง ดังนี้

1. มณฑลเหอหนาน เน้นพัฒนาสังคมเมืองในพื้นที่ราบตอนกลางของประเทศ ผลักดันให้มณฑลกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคจีนตอนกลาง ถือว่าเป็นหนึ่งในสองเสาหลักสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง ที่พัฒนาในด้านอุตสาหกรรม สังคมเมือง และเกษตรกรรม ซ้ำยังเป็นแหล่งวัฒนธรรมเก่าแก่ที่สำคัญของประเทศอีกด้วย โดยปัจจุบันพื้นที่ส่วนมากในมณฑลได้ถูกเป็นให้เป็นศูนย์กลางทางการค้นคว้าวิจัยและอุตสาหกรรม

2. มณฑลหูเป่ย์ เน้นพัฒนาศักยภาพทางการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรให้แก่ประเทศ รวมไปถึงเป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมการผลิต ศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมไฮ-เทค และศูนย์กลางการขนส่งของประเทศจีน

3. มณฑลหูหนาน เน้นพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจที่เป็นตัวเชื่อมเศรษฐกิจของภูมิภาคจีนตอนกลางและภูมิภาคจีนตอนใต้ เพื่อเป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างการผลิต การแลกเปลี่ยนทรัพยากรระหว่างกันของสองภูมิภาค

4. มณฑลอานฮุย เน้นพัฒนาพื้นที่ของมณฑลให้เป็นตัวกลางของการนำพาความเจริญทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกให้ไหลไปสู่ภูมิภาคตะวันตกของจีน โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นทางผ่านของนักลงทุน เพื่อผลักดันให้สังคมเมืองของมณฑลเจริญเติบโตขึ้น จนกลายเป็นจุดที่น่าสนใจในการลงทุน

5. มณฑลเจียงซี เน้นพัฒนามณฑลเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายทะเล แม้ว่ายังไม่สามารถพัฒนาได้เทียบเท่ากับเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ ทางตอนใต้ มณฑลเจียงซีจึงหนีภัยจากความโดดเด่นในด้านผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรมาเป็นจุดดึงดูดการลงทุน และเน้นพัฒนาด้านเศรษฐกิจในส่วนของการท่องเที่ยวแทน

6. มณฑลซานซี เน้นพัฒนาในด้านของอุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมผลิตวัตถุดิบขั้นพื้นฐาน และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตถ่านหินและพลังงาน เพื่อพัฒนาให้ตนเองกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตพลังงานแห่งใหม่ของประเทศ

เห็นได้ชัดว่า 6 มณฑลของภูมิภาคจีนตอนกลางเหล่านี้ล้วนมีวัตถุดิบที่เป็นเอกลักษณ์ของตนอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นผลผลิตทางการเกษตร พลังงาน หรือวัตถุดิบที่จำเป็นต่อภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ แสดงให้เห็นว่ามณฑลต่างๆ ในภูมิภาคจีนตอนกลางมีศักยภาพทางการแข่งขันสูงทั้งในด้านวัตถุดิบ แหล่งผลิต แหล่งแปรรูปที่อุดมไปด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง และแรงงานปริมาณมากที่รวมตัวกันอยู่ในภูมิภาค ซ้ำยังเป็นแหล่งรวมวัฒนธรรมโบราณของประเทศที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั้งในและนอกประเทศได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ในส่วนถัดไปผู้เขียนจะขอหยิบยก นครอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ที่ถือว่าเป็นเรือธงของภูมิภาคจีนตอนกลางมาเป็นประเด็นหลักในการอภิปราย สืบเนื่องจากในบรรดาเมืองทั้งหมดของทั้ง 6 มณฑล นครอู่ฮั่นนั้นมีอัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุด โดยในปีค.ศ. 2018 มีค่า GDP สูงถึง 14,847.29 ล้านหยวน ซึ่งโตขึ้นจากปีที่แล้วถึง 10.96%

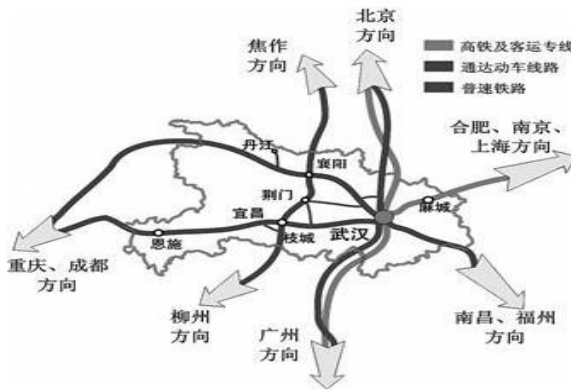
**บทบาทของ “นครอู่ฮั่น” ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภูมิภาคจีนตอนกลาง**

**“นครอู่ฮั่น” จากพื้นที่ยุทธศาสตร์ในประวัติศาสตร์สู่การพัฒนาตัวเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในยุคปัจจุบัน**

“นครอู่ฮั่น” ถือว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศจีนมาตั้งแต่สมัยอดีตกาล อาจเพราะตำแหน่งของตัวเมือง ที่ตั้งอยู่บนจุดกึ่งกลางของประเทศ และจุดกึ่งกลางของแม่น้ำแยงซีเกียง ด้วยความที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมทำให้บริเวณนี้ได้กลายเป็นที่ตั้งของเมืองเก่า

และป้อมปราการโบราณมากมาย ซึ่งในปัจจุบันสถานที่เหล่านี้ก็ได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของพื้นที่

ความเจริญรุ่งเรืองของนครอู่ฮั่นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันปฏิเสธไม่ได้เลยว่าล้วนมาจากสถานที่ที่ตั้ง โดยตัวนครอู่ฮั่นสามารถอาศัยข้อได้เปรียบเรื่องสถานที่ตั้งได้เป็นอย่างดี จนสามารถนำมาประกอบการพัฒนาระบบคมนาคมทางบกและทางน้ำ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคใดก็ได้ในประเทศ



รูปภาพ 2: เส้นทางจากนครอู่ฮั่นไปยังพื้นที่อื่นๆ

ที่มา: 搜狐网站 (<http://www.sohu.com>)

ดังที่ปรากฏบนภาพแสดงให้เห็นว่า นครอู่ฮั่นนั้นสามารถเชื่อมไปถึงทุกภูมิภาคของประเทศจีน บวกกับความเป็นสังคมเมืองที่เพียบพร้อม อุดมไปด้วยเทคโนโลยีและวิทยาการมากมาย และความสะดวกสบายในการคมนาคมและขนส่ง ซึ่งจุดนี้เองที่ทำให้นครอู่ฮั่นในปัจจุบันเป็นที่น่าสนใจของเหล่านักลงทุน และทำให้เศรษฐกิจของนครอู่ฮั่นในรอบหลายปีที่ผ่านมาพัฒนาขึ้นไปอย่างไม่หยุดยั้ง โดยในปีค.ศ. 2018 ค่า GDP มวลรวมของนครอู่ฮั่นจัดอยู่ในอันดับ 7 ของประเทศจีนและเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคจีนตอนกลาง จึงทำให้นครอู่ฮั่นถูกยกระดับให้เป็น 1 ใน 10 มหานครที่ทรงอำนาจทางเศรษฐกิจของประเทศจีน

## ข้อได้เปรียบของความเป็น “นครอู่ฮั่น”

ภายใต้การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มภูมิภาคจีนตอนกลาง นครอู่ฮั่นมีข้อได้เปรียบมากมายจนสามารถผลักดันให้ตนเองเป็นผู้นำของภูมิภาคนี้ โดยความได้เปรียบสำคัญนั้นก็หนีไม่พ้นเรื่องสถานที่ตั้งของตัวเมืองที่เป็นจุดศูนย์กลางของประเทศ แต่นั่นก็ไม่ใช่เหตุผลเพียงอย่างเดียว สิ่งที่ทำให้เมืองนี้ได้เปรียบกว่าเมืองอื่นๆ ในภูมิภาคสามารถแบ่งเป็น 5 ปัจจัยหลักๆ ดังนี้

### 1. ปัจจัยในด้านที่ตั้ง

นครอู่ฮั่นถือว่าเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ในจุดกึ่งกลางของประเทศจีน โดยระยะห่างจากนครปักกิ่ง หมู่เกาะฮ่องกง นครเซี่ยงไฮ้และนครฉงชิ่งอยู่ที่ประมาณ 1,200 กิโลเมตรพอดี เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก โดย XU Shi-qi (2011) ได้กล่าวไว้ว่า นครอู่ฮั่นสามารถรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาได้อย่างหลากหลายรูปแบบ อาทิเช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาในลักษณะตัวอักษร T ที่เน้นพัฒนาจากภูมิภาคจีนตอนบนสู่ภูมิภาคจีนตอนล่าง หรือจะใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาในลักษณะตัวอักษร H ที่เน้นพัฒนาจากภูมิภาคจีนฝั่งตะวันออกสู่ภูมิภาคจีนฝั่งตะวันตกก็ได้

### 2. ปัจจัยในด้านการคมนาคม

นครอู่ฮั่นถือว่าเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทางการคมนาคมที่ใหญ่ที่สุดในประเทศจีนเลยทีเดียว ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนาและจุดเชื่อมต่อการเปลี่ยนเส้นทางของรถไฟความเร็วสูง หรือจะเป็น การขนส่งทางน้ำที่มีแม่น้ำขนาดใหญ่รองรับในการขนส่ง รวมไปถึงสนามบินเทียนเหอ ซึ่งถือว่าเป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคจีนตอนกลางเลยทีเดียว

### 3. ปัจจัยในด้านทรัพยากรทางธรรมชาติ

นครอู่ฮั่นถูกยกให้เป็นพื้นที่การทดลองการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่สำคัญที่สุดของประเทศ ทั้งนี้ก็เพราะมีทรัพยากรพื้นฐานที่สำคัญมากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ซึ่งก็คือทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรน้ำนั้นไม่เพียงแต่เป็นทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ ยังเป็นทรัพยากรที่สามารถสร้าง

มูลค่าทางเศรษฐกิจได้ในหลายๆ ทาง ทั้งนี้ปริมาณอัตราน้ำไหลและอัตราการกักเก็บน้ำของ  
อุ้ยอันนั้นถือว่าเป็นอันดับหนึ่งของประเทศจีน โดยคิดเป็นอัตราเฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ประมาณกว่า 1  
แสนลูกบาศก์เมตร เรียกได้ว่ามากที่สุดในโลก

#### 4. ปัจจัยในด้านวิทยาการและการศึกษา

อุ้ยอันเป็นเขตพัฒนาวิทยาการและการศึกษาที่สำคัญที่อีกแห่งของประเทศ โดยมีศูนย์  
ทดลองระดับชาติกว่า 18 แห่ง และสถาบันอุดมศึกษากว่า 40 แห่ง ในแต่ละปีมีจำนวน  
นักศึกษากว่า 2 แสนคน และมีสถาบันวิจัยขนาดย่อมอีกกว่า 687 แห่งทั่วประเทศ โดยเฉพาะ  
บริเวณเขตพัฒนาอุตสาหกรรมไฮ-เทคตงหู (东湖新技术产业开发区) ที่ถูกยกให้เป็น  
เขตพัฒนาอุตสาหกรรมไฮ-เทคที่มีความสำคัญและก้าวหน้าเป็นอันดับ 2 ของประเทศจีน

#### 5. ปัจจัยในด้านศิลปวัฒนธรรม

ศิลปวัฒนธรรมส่วนใหญ่ของนครอุ้ยอันจะเป็นลักษณะของแคว้นฉู่ (楚国) ซึ่งมี  
ประวัติศาสตร์มาอย่างยาวนานในอดีต และถือว่าเป็นศิลปวัฒนธรรมที่สำคัญแขนงหนึ่งของ  
ประเทศจีน โดยภายในเมืองจะมีทั้งปราสาท ป้อมปราการหรือหอคอยปรากฏให้เห็นทั่วไป

จากทั้ง 5 ปัจจัยที่ได้กล่าวไปข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่า นครอุ้ยอันมีความพร้อมและ  
ความสำคัญที่หลากหลายต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสามารถพูดได้อย่างชัดเจนว่า ปัจจัย  
เหล่านี้คือหัวใจหลักของการพัฒนาตัวอย่างรวดเร็วของนครอุ้ยอันในระยะเวลากว่า 10 ปีที่  
ผ่านมา

“นครอุ้ยอัน” กับการแข่งขันเพื่อการเป็นผู้นำที่แท้จริงของภูมิภาคจีนตอนกลาง

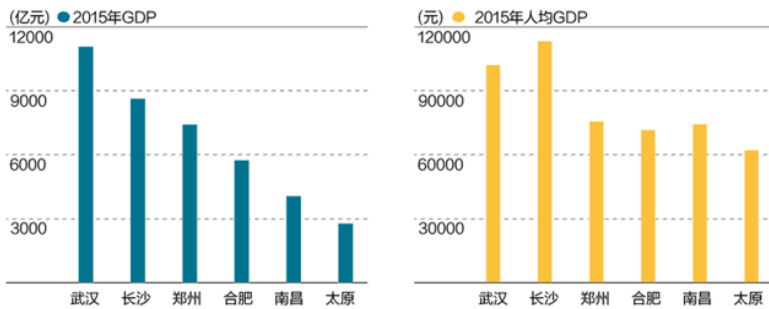
#### หนึ่งในสี่พยัคฆ์แห่งภูมิภาคจีนตอนกลาง (中部四虎)

ภูมิภาคจีนตอนกลางนั้นจะมีลักษณะการพัฒนาตัวของเมืองที่ไม่เป็นเหมือนกันกับเมือง  
ตามแถบชายฝั่งตะวันออก โดยทั่วไปแล้วในภูมิภาคจีนตอนกลางและฝั่งตะวันตก ความเจริญ  
ของสังคมเมือง หรือความเจริญทางเศรษฐกิจจะอยู่เพียงแค่เมืองเอกของมณฑล ไม่ว่าจะเป็น  
การศึกษา วัฒนธรรม การแพทย์ รวมไปถึงระบบสาธารณสุขไปรษณีย์พื้นฐานต่างๆ ทั้งนี้ กว่าระยะ  
10 กว่าปีที่ผ่านมานั้นประเทศจีนได้มีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงมาอย่างต่อเนื่อง ทำ

ให้เมืองเอกของมณฑลต่างๆ ในภูมิภาคจีนตอนกลางกลายเป็นศูนย์กลางและจุดเชื่อมของสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งส่งผลให้เมืองเหล่านี้ได้รับประโยชน์ในการพัฒนาเป็นอย่างดี โดยมีนครอู่ฮั่น นครเหอเฟย์และนครฉางซาเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจ ตามมาด้วยนครเจิ้งโจวที่มีอัตราการพัฒนาตัวอย่างต่อเนื่อง และจะมีนครหนานชางและไท่หยวนรั้งท้าย

แผนภูมิ 1: อัตราค่า GDP ประจำปี.ศ. 2015 ของทั้ง 6 มณฑลของภูมิภาคจีนตอนกลาง

ที่มา: 武汉晚报 (网站)



อ้างอิงจากแผนภูมิข้างต้น โดยทางฝั่งซ้าย (แผนภูมิแสดงอัตราค่า GDP ประจำปี.ศ. 2015 ของทั้ง 6 มณฑลของภูมิภาคจีนตอนกลาง) จะเห็นได้ว่านครอู่ฮั่นนั้นมีอัตราค่า GDP สูงมาเป็นอันดับแรกและค่อนข้างทิ้งห่างจากเมืองอื่นๆ และทางฝั่งขวา (แผนภูมิแสดงอัตราค่า GDP ต่อหัวประจำปี.ศ. 2015 ของทั้ง 6 มณฑลของภูมิภาคจีนตอนกลาง) แสดงให้เห็นว่าถึงแม้ว่านครอู่ฮั่นจะมีอัตราค่า GDP สูงมาเป็นอันดับแรก แต่ในส่วนของอัตราค่า GDP ต่อหัวประจำปี.ศ. 2015 นั้น นครฉางซาของมณฑลหูหนานนั้นมาเป็นอันดับหนึ่ง

หากมองจากภาพรวมทางเศรษฐกิจแล้ว จะเห็นได้ว่านครอู่ฮั่น เป็นเพียงเมืองเดียวในภูมิภาคจีนตอนกลางที่มีอัตราค่า GDP สูงกว่า 1 ล้านล้านหยวน ตามมาด้วยนครฉางซา นครเจิ้งโจว และนครเหอเฟย์ที่มีอัตราค่า GDP สูงกว่า 5 แสนล้านหยวน โดยที่มีนครหนานชางและไท่หยวนรั้งท้าย จึงเป็นเหตุผลที่ว่าทำไม “นครอู่ฮั่น” “นครเหอเฟย์” “นครเจิ้งโจว” และ “นครฉางซา” ถูกขนานนามให้เป็น 4 พยัคฆ์แห่งภูมิภาคจีนตอนกลาง

## การพัฒนาภายใต้ภาพลักษณ์ “นครอู่ฮั่น ทุกวันที่แตกต่างกัน” (武汉, 每天不一样)

“นครอู่ฮั่น ทุกวันที่แตกต่างกัน” เป็นโฆษณาในรูปแบบสื่อวีดีโอซึ่งถูกนำเสนอครั้งแรกในปี ค.ศ. 2015 ที่ Time Square ใน New York โดยเป็นการนำเสนอภาพลักษณ์ใหม่ของนครอู่ฮั่นในมุมมองต่างๆ ที่ไม่เหมือนแต่ก่อน และจะไม่เหมือนกันในแต่ละวัน เปรียบเปรยเหมือนกับการพัฒนาที่ไม่หยุดยั้ง ผลงานชิ้นนี้มีความยาวอยู่ที่ 30 วินาที ซึ่งรวมเอาสถานที่สำคัญต่างๆของนครอู่ฮั่นเอาไว้ อาทิ หอนกกระเรียนเหลือง (黄鹤楼) มหาวิทยาลัยอู่ฮั่น (武汉大学) สะพานข้ามแม่น้ำแยงซีเกียง (长江大桥) แสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลง และความสวยงามของแต่ละสถานที่ไว้อย่างลงตัว

หากมองผ่านๆ การนำเสนอในครั้งนี้อาจเป็นเพียงแค่โฆษณาเชิงท่องเที่ยวทั่วไป แต่แท้จริงแล้วผลงานชิ้นนี้คือการบอกเล่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น รวมถึงบอกเล่าการเปลี่ยนแปลงของยุคสมัยผ่านสถานที่สำคัญๆ ของตัวเอง ภายใต้ภาพลักษณ์ที่ว่า “นครอู่ฮั่น ทุกวันที่แตกต่างกัน” นั้น มีการพัฒนาต่างๆ มากมายได้เกิดขึ้นในตัวเมือง ซึ่งการพัฒนาเหล่านั้นเองเป็นเส้นทางที่ผลักดันให้นครอู่ฮั่นเป็นผู้นำที่แท้จริงของภูมิภาคจีนตอนกลาง

มีผู้กล่าวไว้ในบทความออนไลน์ 《乐活武汉》 ว่าภาพลักษณ์ “นครอู่ฮั่น ทุกวันที่แตกต่างกัน” ไม่ได้เป็นเพียงแค่ คำโฆษณา หรือสโลแกน แต่มันคือคำอธิบายความตั้งใจในการพัฒนาสิ่งต่างๆที่อยู่ในนครอู่ฮั่น รวมไปถึงเป็นการประกาศให้เห็นถึงความพร้อมในด้านต่างๆ อาทิ การพร้อมรับการลงทุนจากต่างประเทศ การพร้อมเป็นศูนย์กลางในการขนส่งและการค้า หลังจากสื่อนี้ถูกนำเสนอ ตลอดช่วงปีค.ศ. 2015 เกิดการพัฒนา และเปลี่ยนแปลงมากมายภายในตัวเมือง อาทิ

### 1. การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของพื้นที่พัฒนาใหม่กวางกู่

หากถามเรื่องการพัฒนาของชุมชนเมือง หรือความเจริญของเมืองกับคนอู่ฮั่นแล้ว ส่วนใหญ่ก็ล้วนจะตอบว่า ความเจริญส่วนมากกระจุกตัวอยู่ที่พื้นที่ฮั่นไค่ว์ (汉口区) ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่สำคัญของนครอู่ฮั่น แต่อีกจุดหนึ่งที่ลืมไม่ได้เลยคือพื้นที่พัฒนาใหม่กวางกู่ ในช่วงปี

ค.ศ. 2015 หากดู GDP ในแต่ละพื้นที่ของนครอู่ฮั่น พื้นที่พัฒนาใหม่กว่างู่มี GDP อยู่ที่ 70% จากทั้งหมด และมีประชากรย้ายเข้าไปอยู่ในพื้นที่สูงถึง 1.5 ล้านคนภายใน 1 ปี

## 2. รถไฟใต้ดินที่สะดวกสบายยิ่งขึ้น เชื่อมโยงสามพื้นที่เข้าด้วยกัน

แต่เดิมระบบการคมนาคมในนครอู่ฮั่นถือว่าอยู่ในระดับดี แต่เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเมืองที่มีแม่น้ำผ่ากลาง ทำให้การคมนาคมระหว่างสองฝั่งทำได้แค่ทางเรือ หรือข้ามสะพาน ทำให้เกิดข้อจำกัดของการพัฒนารถไฟใต้ดิน ทั้งนี้ในปีค.ศ. 2013 นครอู่ฮั่นได้เปิดตัวเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน สาย 2 ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินที่ลอดใต้แม่น้ำแยงซีเกียง เชื่อมโยงพื้นที่อู่ชาง (武昌区) และพื้นที่ฮั่นโคว (汉口区) เข้าไว้ด้วยกัน จนมาถึงปีค.ศ. 2015 ทางรถไฟได้เปิดตัวเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน สาย 4 ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อู่ชาง (武昌区) และพื้นที่ฮั่นหยาง (汉阳区) ทำให้การไปมาหาสู่กันระหว่างสามพื้นที่ที่โดนแม่น้ำคั่นกลางสะดวกสบายยิ่งขึ้น

สองตัวอย่างข้างต้นเป็นหลักฐานแสดงให้เห็นถึงภาพลักษณ์ที่ว่า “นครอู่ฮั่น ทุกวันที่แตกต่าง” ซึ่งจะเปลี่ยนแปลง และแตกต่างไปในทิศทางที่ดีขึ้นไปยิ่งกว่าเดิม

## “นครอู่ฮั่น” ผู้นำที่แท้จริงของภูมิภาคจีนตอนกลาง

จากการพิจารณาถึงข้อดีต่างๆ ของนครอู่ฮั่นจะเห็นได้ว่าการขึ้นเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจของภูมิภาคจีนตอนกลางไม่ใช่เรื่องยากสำหรับเมืองนี้ เพราะนครอู่ฮั่นคือเมืองที่มีระบบการศึกษา การแพทย์ การคมนาคม รวมไปถึงระบบสาธารณสุขที่ ดีที่สุดของภูมิภาค ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อศักยภาพทางการแข่งขัน และถือว่าเป็นข้อได้เปรียบเป็นอย่างยิ่ง LI Lei และ TANG Xue-bin (2017) ได้กล่าวไว้ในผลงานวิจัยของพวกเขา ศักยภาพทางเศรษฐกิจของนครอู่ฮั่นมีองค์ประกอบจากสภาพแวดล้อมการลงทุนที่มีคุณภาพ อันเนื่องมาจากระบบคมนาคม และระบบสาธารณสุขที่ดี รวมไปถึงมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ล้ำหน้ากว่าเมืองอื่นๆ จนทำให้สามารถเป็นผู้นำเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ได้

ปัจจัยสำคัญอีกหนึ่งสิ่งที่ผลักดันให้นครอู่ฮั่นพัฒนาอย่างก้าวกระโดดตลอดช่วงหลายปีมานี้คือปัจจัยด้านการศึกษาและวิจัย จนมีการจัดตั้งเขตพื้นที่พัฒนาใหม่กว่างู่ (武汉光谷



新区) ซึ่งใช้เป็นศูนย์กลางในการศึกษาค้นคว้าเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง มีบริษัทชั้นนำด้านเทคโนโลยีของประเทศมารวมตัวกันในพื้นที่นี้เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ในพื้นที่นี้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง (高新技术产业 หรือ high-tech industry) เพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน ด้วยเหตุนี้เอง ทำให้ศักยภาพทางการแข่งขันในด้านอุตสาหกรรมของนครอู่ฮั่นเพิ่มสูงขึ้นจนเป็นที่จับตามอง และสามารถดึงดูดทุนมนุษย์ที่มีศักยภาพสูงเข้าสู่พื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง โดยอ้างอิงจากรายงานการปฏิบัติงานของมหาบัณฑิต และคณาจารย์ของ Huazhong University of Science and Technology (华中科技大学) แสดงให้เห็นว่า กว่า 43.5% ของผู้จบการศึกษาเลือกที่จะทำงานในเขตพื้นที่พัฒนาใหม่กวางกู่ ซึ่งทำให้นครอู่ฮั่น แห่งมณฑลหูเป่ย์มีอัตราการจ้างงานสูงถึง 40% หากคิดรวมกับมณฑลอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน โดยในปีค.ศ. 2017 อุตสาหกรรมในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยีสุขภาพ เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการผลิตอัจฉริยะของนครอู่ฮั่นเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคิดเป็นกว่า 17% นับจากปีค.ศ. 2015 โดยมีจำนวนบริษัทในด้านที่เกี่ยวข้องกว่า 1268 บริษัท (LUO Tian-hao, 2018) จนปัจจุบันทำให้นครอู่ฮั่นก้าวสู่ตำแหน่ง 1 ใน 3 นครที่เป็นเจ้าแห่งอุตสาหกรรมการผลิต

นอกจากด้านการศึกษาและวิจัยแล้ว ระบบการคมนาคมที่โดดเด่นยังถือว่าเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้นครอู่ฮั่นกลายมาเป็นผู้นำของภูมิภาคจีนตอนกลาง โดยเฉพาะในเรื่องของรถไฟความเร็วสูง จนในปีค.ศ. 2014 ได้รับสมญานามว่า “ใจกลางของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงแห่งประเทศจีน” (高铁之心) ที่เป็นเช่นนั้นก็เพราะนครอู่ฮั่นเป็นจุดศูนย์กลางที่สามารถเชื่อมโยงไปถึงมณฑลต่างๆของประเทศจีนได้ และเป็นจุดตัดของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากฝั่งตะวันตกไปยังตะวันออก



นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” โดย Li Zhao-xing (2017) ได้กล่าวเกี่ยวกับประเด็นนี้ในงานเปิดตัวหนังสือของตนไว้ว่า นครอู่ฮั่น ประชากรของนครอู่ฮั่น รวมไปถึงบริษัทต่างๆที่อยู่ในนครอู่ฮั่น จะเป็นกำลังสำคัญ และเป็นประโยชน์แก่นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เป็นอย่างมากในอนาคต

### “นครอู่ฮั่น” จุดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือสามารถเรียกได้อีกอย่างหนึ่งคือ เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 ซึ่งถือว่าเป็นนโยบายขนาดใหญ่ของประเทศจีน ที่พยายามจะผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกันในกลุ่มประเทศตลอดเส้นทาง ประกอบด้วย “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” (Silk Road Economic Belt) ซึ่งใช้เส้นทางบก และเส้นทางมหาสมุทร เรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road) ภายใต้กรอบนโยบายนี้ ประเทศจีนจะผลักดัน ให้เกิดโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของโลก ที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจ และการค้าโลก

นครอู่ฮั่นซึ่งมีชื่อได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ ที่สามารถเชื่อมโยงมณฑลต่างๆเข้าไว้ด้วยกันได้ จึงถือว่าเป็นอีกหนึ่งจุดยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” โดยนครอู่ฮั่นเองก็มีความโดดเด่นในระบบการขนส่งมาโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็นด้าน การขนส่งทางน้ำ ทางบก หรือทางอากาศ ฉะนั้นจึงไม่แปลกที่จะใช้ประโยชน์จากจุดนี้เพื่อผลักดันให้นครอู่ฮั่นกลายเป็นจุดเชื่อมต่อตัวสำคัญระหว่างนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และนโยบาย “แถบเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง” (DU Hong-juan และ XIE Jian-gang, 2018) และนอกเหนือจากระบบการขนส่งเขตการค้าเสรีก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจซึ่งเขตการค้าเสรีถือว่าเป็นศูนย์กลางการลงทุนของนานาประเทศซึ่งจะมีประโยชน์อย่างมากในการผลักดันนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

## จุดเชื่อมโยงระหว่างนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และนโยบาย “แถบเศรษฐกิจ ลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง”

ท่าเรือหยางหลั่ว (阳逻武汉新港 หรือ Yangluo Port) เป็นท่าเรือหลักแห่งใหม่ ของนครอู่ฮั่น ซึ่งมีขนาดพื้นที่ยาวกว่า 70 กิโลเมตรตลอดแม่น้ำแยงซีเกียง ใช้เงินลงทุนไปกว่า 3,700 ล้านหยวน จึงถือว่าเป็นท่าเรือแม่น้ำที่ใหญ่ที่สุดในประเทศเลยก็ว่าได้ ทำให้ท่าเรือหยางหลั่วกลายมาเป็นจุดเชื่อมต่อทางน้ำที่สำคัญที่สุดในประเทศจีน ซึ่งมาสามารถเชื่อมโยงไปได้มากถึง 9 มณฑล และยังเป็นจุดรอยต่อทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจของภูมิภาคจีนตอนกลาง และตะวันตกอีกด้วยจนทำให้บริเวณนี้ถูกขนานนามว่าเป็น “แม่น้ำสายสีทอง” โดยเปรียบเทียบมาจากมูลค่าทางการค้าและการขนส่งที่เกิดขึ้นภายในบริเวณนี้ โดยมีผู้เชี่ยวชาญเคยกล่าวไว้ว่า การพัฒนาท่าเรือหยางหลั่ว และเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาพิเศษต่างๆของนครอู่ฮั่น เข้าไว้ด้วยกัน ถือว่าเป็นกลยุทธ์ที่ถูกต้อง และสำคัญเป็นอย่างมากต่อการพัฒนานครอู่ฮั่นในทุกระดับ ซึ่งควรจะใช้ประโยชน์จากจุดนี้ในการเป็นตัวกลางส่งผ่านสินค้าจากภูมิภาคตะวันตกต่อไปยังภูมิภาคตะวันออกตามแนวชายฝั่งทะเล

ด้วยความเปรียบพร้อมไปด้วยระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือหยางหลั่วกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่จะส่งผ่านสินค้าจากแม่น้ำสู่มหาสมุทร และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้บริเวณท่าเรือหยางหลั่วกลายมาเป็นจุดเชื่อมต่อตัวสำคัญระหว่างนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และนโยบาย “แถบเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง” หรือเรียกได้ว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศจีนในการขับเคลื่อนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” โดยมุ่งเน้นพัฒนาให้เกิดการขนส่งอย่างต่อเนื่อง หรือการขนส่งแบบหลากหลายรูปแบบในการค้าหนึ่งครั้ง โดยใช้บริเวณนี้เป็นเหมือนจุดเริ่มต้นของการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ ทั้งนี้นอกจากจะพัฒนาระบบของท่าเรือหยางหลั่วให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นไปนั้น รัฐบาลควรจะต้องผลักดันให้ท่าเรือหยางหลั่วกลายเป็น เขตการค้าเสรีไปในตัว (DU Hong-juan และ XIE Jian-gang, 2018) เพื่อให้การเชื่อมต่อของนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ซึ่งเป็นนโยบายระดับนานาชาติ และ

นโยบาย “แถบเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง” ซึ่งเป็นนโยบายเชิงพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นไป

### ความพร้อมสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งระดับนานาชาติ

ตามที่กระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงพาณิชย์แห่งประเทศจีนได้มีประกาศว่า ด้วยเรื่องการผลักดันการพัฒนาและแผนปฏิบัติการภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪 海上丝绸之路的愿景与行动》 ไว้ในวันที่ 28 มีนาคม ค.ศ. 2015 โดยมีการระบุให้มณฑลต่างๆที่อยู่ในฝั่งแผ่นดินใหญ่ หรือพื้นที่ที่ไม่ติดทะเล เร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่ง เพื่อให้สอดคล้องกับการผลักดันนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” โดยเชื่อว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งของแต่ละมณฑลจะเป็นส่วนสำคัญที่สนับสนุนให้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” พัฒนาอย่างมั่นคงในอนาคต (ZHANG Ya-fei, 2016) และการผลักดันดังกล่าวนั้นรวมไปถึงนครอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ด้วย โดยการจะพิจารณาความพร้อมสำหรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งระดับนานาชาติของเมืองใดเมืองหนึ่ง ควรพิจารณาจากปัจจัยที่หลากหลาย โดยเฉพาะเมืองที่จะต้องกลายมาเป็นศูนย์กลางการขนส่งระดับนานาชาติภายใต้กรอบนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (ZHAO Guang-hui, 2015)

นครอู่ฮั่น ถือว่าเป็นอู่ข้าวอู่น้ำสำคัญของประเทศ และยังเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของจีนตอนกลาง โดยหลายปีมานี้ยังมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม และเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากอุปสรรคด้านจำนวนประชากร หรือการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมดั้งเดิมสู่อุตสาหกรรมสมัยใหม่ ทำให้เศรษฐกิจของนครอู่ฮั่นยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร ในทางกลับกัน อุปสงค์ ด้านอุตสาหกรรมขนส่งของนครอู่ฮั่นกลับสูงเป็นอันดับ 1 เนื่องมาจากการพัฒนาเศรษฐกิจที่เข้มแข็งขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในด้านของสถานที่ตั้งซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งเป็นอย่างมาก รวมไปถึงการกระจุกตัวของสินค้าปริมาณมากในพื้นที่ ทำให้อุปสงค์ด้านอุตสาหกรรมขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ในส่วนของอุปสงค์ด้านอุตสาหกรรมขนส่ง

ของนครอู่ฮั่นอยู่ในอันดับที่ 4 ซึ่งเป็นผลมาจากกาการที่เศรษฐกิจของนครอู่ฮั่นยังไม่พัฒนาไปถึงขีดสุด ปริมาณการลงทุนยังไม่มากเท่าภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้

ในฐานะจุดเชื่อมโยงทางยุทธศาสตร์ นครอู่ฮั่นได้มีการก่อตั้งเขตการค้าเสรีตงหู (武汉东湖综合保税区 หรือ Wuhan East Lake Free Trade Zone) เพื่อใช้เป็นจุดรองรับการการค้าการลงทุนที่กำลังจะเกิดขึ้นภายใต้การขับเคลื่อนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (YANG Li-mei, 2017) ซึ่งเขตการค้าเสรีแห่งนี้จะเป็นจุดเชื่อมระหว่างการค้าและการขนส่งทางน้ำที่มีอยู่เดิมเข้ากับการค้าและการขนส่งทางบกที่กำลังจะเกิดขึ้นหลังจากเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปสร้างเสร็จสมบูรณ์ โดยจะเป็นประโยชน์ต่อพื้นที่ต่างๆ ในประเทศจีนที่ไม่มีพื้นที่ชายฝั่งทะเล ทำให้พื้นที่เหล่านั้นสามารถส่งออกสินค้าด้วยช่องทางอื่นได้มากขึ้น อย่างไรก็ตามเขตการค้าเสรีตงหูยังถือว่าเป็นเขตพัฒนาการเกิดใหม่ ทำให้การก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งระดับนานาชาติยังคงต้องการการพัฒนาอย่างรอบด้านมากยิ่งขึ้น อาทิ การดึงดูดบริษัทขนส่งที่มีชื่อเสียงในระดับนานาชาติ เข้ามาลงทุนในพื้นที่ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งและบุคลากรด้านในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การสร้างระบบฐานข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการขนส่ง รวมไปถึงการพัฒนามาตรฐานคุณภาพของอุตสาหกรรมการขนส่งให้อยู่ในระดับที่นานาชาติยอมรับ

## บทสรุป

ภายใต้นโยบายสนับสนุนต่างๆมากมาย และความพยายามตลอดหลายปีของนครอู่ฮั่น ทำให้สามารถก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยี และกลายมาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคจีนตอนกลางในที่สุด ผวนวกกับความโดดเด่นของการพัฒนาที่หลากหลายด้าน ทำให้รัฐบาลกลางที่กำลังประกาศผลักดันนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หยิบยกนครอู่ฮั่นขึ้นมาในฐานะจุดเชื่อมโยง และจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในด้านการคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก หรือความพยายามที่จะเชื่อมโยงนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เข้ากับนโยบาย “แถบเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง” ซึ่งจากข้อได้เปรียบนี้เอง ทำให้นครอู่ฮั่นกลายเป็นตัวกลางสำคัญที่จะส่งผ่านสินค้าจากภูมิภาคตะวันตก ต่ไปยังภูมิภาคตะวันออก

หรือพื้นที่ตามแนวชายฝั่งทะเล ส่งผลให้นครอู่ฮั่นมีความสำคัญมากพอๆกับเมืองต่างๆที่อยู่ตามแนวชายฝั่งทะเล และแสดงให้เห็นว่าการผลักดันนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของรัฐบาลกลางไม่ได้ให้ความสำคัญเฉพาะเมืองหลักที่อยู่ตามแถบเส้นทาง แต่ยังคงมีความพยายามหาจุดเชื่อมโยงระหว่างเมือง โดยใช้ประโยชน์จากจุดเด่นการพัฒนาของแต่ละเมืองมาเป็นปัจจัยหลักในการเชื่อมโยงนโยบายเข้าหากัน ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบกับเมืองต่างๆ ที่อยู่ตามแนวชายฝั่งทะเล นครอู่ฮั่นยังถือว่ามีความห่างชั้นกันเป็นอย่างมากในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ บวกกับการที่นครอู่ฮั่นยังไม่เป็นที่รู้จักในวงกว้างของประเทศต่างๆ ตามแถบเส้นทาง ทำให้อาจเกิดปัญหาระหว่างการพัฒนาทั้งในด้านของนโยบาย แวดล้อมการลงทุนและการตลาด เป็นต้น ซึ่งความท้าทายในประเด็นเหล่านี้ถือว่าเป็นบททดสอบสำคัญในการที่นครอู่ฮั่นจะเชื่อมโยงตนเองให้เข้ากับนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

การกำหนดจุดยืน และเข้าใจความได้เปรียบของนครอู่ฮั่นภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ถือว่าเป็นจุดสำคัญในการพัฒนา และเชื่อมโยงเมืองให้เข้ากับตัวนโยบาย โดยมุ่งเน้นการพัฒนาในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านกฎหมายหรือนโยบายที่เกี่ยวกับการค้าการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมไปถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อทิศทางการพัฒนาของเมืองในทุกๆ มิติ ควบคู่ไปกับนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

## บรรณานุกรม

- 杜洪娟, 谢建刚. (2018). 以阳逻港为核心申报武汉国际自由贸易港打造“一带一路”和“长江经济带”战略支点. 《CWT 中国水运》, 第 5 期, 17-20.
- 李磊, 汤学兵, 陈战波. (2017). 中部六省会城市区域经济竞争力评价研究. 《商业经济研究》, 第 13 期, 122-125.
- 罗天昊. (2018). 武汉与郑州: 谁才是“中部王者”. 《专题策划》, 17-19.
- 徐诗琪. (2011). 《湖北在中部崛起中的地位和作用》. 世界经济地理.
- 杨丽梅. (2017). “一带一路”背景下的国际物流发展——以武汉东湖综合保税区为例. 《广角镜》, 第 588 期, 229-230.
- 叶红玲. (2013). 武汉新港助推“中部崛起”. 《CWT 中国水运》, 第 8 期, 54-55.
- 张亚飞. (2017). “一带一路”内陆节点城市物流业务发展水平评价. 《湖北文理学院学报》, 第 38 期, 43-46.
- 赵光辉. (2015). “一带一路”战略下国际物流发展研究. 《物流技术》, 第 22 期, 67-69.