# ยูนนานผงาดขึ้นอันดับ 1 ด่านนำเข้าทุเรียนสดของจีน แซงหน้ากวางตุ้ง รับอานิสงส์รถไฟจีน–ลาว

ผู้บริโภคที่ชื่นชอบการรับประทานทุเรียนอาจสังเกตเห็นความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในช่วงที่ผ่านมา “ราชาแห่งผลไม้” ซึ่งครั้งหนึ่งเคยมีราคาสูง ปัจจุบันมีราคาที่ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงได้ง่ายขึ้นเรื่อย ๆ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่หลายคนอาจยังไม่ทันสังเกตคือ พื้นที่ที่กำลังเข้ามาเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดทุเรียนภายในประเทศจีน กลับไม่ใช่ด่านศุลกากรบริเวณชายฝั่งทะเลของมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งดำเนินธุรกิจนำเข้ามาเป็นเวลาหลายสิบปี หากแต่เป็นมณฑลยูนนาน ซึ่งมีภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูงและป่าไม้อุดมสมบูรณ์



ข้อมูลอย่างเป็นทางการที่เผยแพร่เมื่อไม่นานมานี้ ระบุว่า ในช่วงเดือนมกราคม–กันยายน ปี 2569 ประเทศจีนนำเข้าทุเรียนสดรวมทั้งสิ้น 2.0397 ล้านตัน โดยปริมาณการนำเข้าผ่านมณฑลยูนนานคิดเป็นร้อยละ 25.9 ของปริมาณนำเข้าทั่วประเทศ ส่งผลให้ยูนนานก้าวขึ้นสู่อันดับ 1 ของประเทศในทันที หลายคนอาจรู้สึกประหลาดใจและตั้งคำถามว่า เป็นมณฑลยูนนานได้อย่างไร ทั้งที่ไม่ได้มีพื้นที่ติดทะเล และไม่ใช่มณฑลที่เป็นศูนย์กลางการค้าสำคัญมาแต่เดิม เหตุใดจึงสามารถก้าวขึ้นมาแซงหน้าด่านศุลกากรบริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ในเส้นทางการค้าทุเรียนได้ การพลิกสถานะขึ้นมาเป็นผู้นำของมณฑลยูนนานครั้งนี้ เป็นผลจากการสั่งสมศักยภาพด้านการเปิดประเทศและการพัฒนาการค้าชายแดนมาเป็นเวลาหลายปี จนในที่สุดศักยภาพดังกล่าวได้แสดงผลอย่างเป็นรูปธรรมในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาสัดส่วนร้อยละ 25.9 นั่นหมายความว่า ในบรรดาทุเรียนที่นำเข้าสู่ประเทศจีนทุก ๆ 4 ลูก จะมีทุเรียน 1 ลูกที่นำเข้าผ่านด่านศุลกากรของมณฑลยูนนาน เมื่อย้อนกลับไปเพียงไม่กี่ปีก่อน มณฑลกวางตุ้งยังคงครองตำแหน่งศูนย์กลางการนำเข้าผลไม้เป็นอันดับหนึ่งของประเทศ โดยผลไม้นำเข้าเกือบครึ่งหนึ่งของจีนจะผ่านท่าเรือบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง ก่อนกระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการค้าภายในระยะเวลาเพียงไม่กี่ปีนี้ มิได้เกิดขึ้นเฉพาะกับทุเรียนเท่านั้น แต่ทุเรียนเป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

จากการตรวจสอบข้อมูลการค้าชายแดนของมณฑลยูนนาน พบว่า นอกจากทุเรียนแล้ว ผลไม้ยอดนิยมจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกหลายชนิด อาทิ มังคุด ลำไย และมะพร้าวอ่อน ต่างมีปริมาณการนำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ณ ด่านชายแดนหลายแห่ง ได้แก่ ด่านโม่ฮาน (Mohan) ด่านรุ่ยลี่ (Ruili) และด่านชิงสุ่ยเหอ (Qingshuihe) มีรถบรรทุกห้องเย็นหลายร้อยถึงหลายพันคันต่อแถวรอผ่านพิธีการศุลกากรในแต่ละวัน โดยสินค้าที่ขนส่งเข้ามาเป็นผลไม้สดจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในขณะที่สินค้าที่ส่งออกไป ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค ตลอดจนผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและเครื่องใช้ไฟฟ้าจากภายในประเทศจีน

เหตุใดทุเรียนจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งแต่เดิมขนส่งทางเรือไปยังมณฑลกวางตุ้ง จึงเปลี่ยนเส้นทางมุ่งหน้าสู่มณฑลยูนนานในปัจจุบัน คำตอบสำคัญอยู่ที่ช่องทางการขนส่งระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ของรถไฟจีน–ลาว ซึ่งได้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างระบบโลจิสติกส์สำหรับการนำเข้าผลไม้ของจีนไปอย่างสิ้นเชิง

**เส้นทางขนส่งทุเรียนจากประเทศไทยสู่ประเทศจีน: จากการขนส่งทางทะเลสู่รถไฟจีน–ลาว**




ทุเรียนจะถูกเก็บเกี่ยวจากสวนในจังหวัดจันทบุรี ซึ่งตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย จากนั้นนำเข้าสู่กระบวนการลดอุณหภูมิเบื้องต้น (Pre-cooling) และบรรจุลงกล่อง ก่อนขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย เพื่อบรรทุกลงเรือสินค้าและขนส่งทางทะเล โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 7–8 วัน จึงจะถึงท่าเรือกว่างโจว เมื่อผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว จึงกระจายขนส่งต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศจีน เมื่อคำนวณระยะเวลาตั้งแต่การเก็บเกี่ยวทุเรียนจากต้นจนถึงมือผู้บริโภค จะต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 10 กว่าวัน

เพื่อรองรับการขนส่งระยะไกลดังกล่าว ทุเรียนจึงจำเป็นต้องเก็บเกี่ยวในระยะที่มีความสุกเพียงประมาณร้อยละ 70 และอาศัยกระบวนการเร่งการสุกภายหลังการเก็บเกี่ยว ส่งผลให้คุณภาพด้านรสชาติด้อยลง อีกทั้งยังมีอัตราการสูญเสียระหว่างการขนส่งค่อนข้างสูง โดยอัตราการสูญเสียเฉลี่ยของอุตสาหกรรมอยู่ที่มากกว่าร้อยละ 15 ซึ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้ย่อมถูกผลักภาระไปยังราคาจำหน่ายที่ผู้บริโภคต้องจ่ายในท้ายที่สุด

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีขบวนรถไฟขนส่งระบบห่วงโซ่ความเย็นบนเส้นทางรถไฟจีน–ลาว สถานการณ์การขนส่งก็เปลี่ยนแปลงไปอย่างสิ้นเชิง ทุเรียนที่เก็บเกี่ยวจากสวนในประเทศไทยในช่วงเช้า จะถูกขนส่งด้วยรถบรรทุกห้องเย็นไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ในช่วงบ่าย จากนั้นนำขึ้นบรรทุกในตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิของรถไฟจีน–ลาว โดยใช้ขบวนรถไฟด่วน “ล้านช้าง–แม่โขง” (Lancang-Mekong Express) มุ่งหน้าขึ้นสู่ทางเหนือ ซึ่งใช้เวลาเพียง 26 ชั่วโมงก็สามารถเดินทางถึงนครคุนหมิงได้ ขณะเดียวกัน หากนำตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิขึ้นรถไฟจากจังหวัดหนองคายของประเทศไทย จะใช้เวลาเร็วที่สุดเพียง 24 ชั่วโมงในการขนส่งไปถึงด่านโม่ฮานเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากร

ผู้ประกอบการธุรกิจผลไม้รายหนึ่งได้คำนวณไว้ว่า นับตั้งแต่การเก็บเกี่ยวทุเรียนจากสวนในประเทศไทยจนถึงการนำขึ้นวางจำหน่ายบนชั้นสินค้าในซูเปอร์มาร์เก็ต ณ นครคุนหมิงหรือนครเฉิงตู จะใช้เวลารวมไม่ถึง 3 วัน แม้แต่การขนส่งไปยังกรุงปักกิ่งหรือนครเซี่ยงไฮ้ ก็ใช้เวลาเพียง 4–5 วันเท่านั้น

การลดระยะเวลาขนส่งลงมากกว่าครึ่งหนึ่ง ทำให้สามารถเก็บเกี่ยวทุเรียนจากต้นในระยะที่มีความสุกประมาณร้อยละ 80–90 ส่งผลให้เนื้อทุเรียนมีรสชาติหวานและเนื้อสัมผัสเหนียวนุ่มมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกัน อัตราการสูญเสียระหว่างการขนส่งก็ลดลงเหลือต่ำกว่าร้อยละ 5 โดยเส้นทางขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสามารถควบคุมอัตราการสูญเสียให้อยู่ที่ประมาณร้อยละ 3 เท่านั้น

ประเด็นที่สำคัญยิ่งกว่านั้นคือ เส้นทางขนส่งทางบกดังกล่าวได้เปลี่ยนสถานะของมณฑลยูนนานจากพื้นที่ชายแดนที่เป็นเพียงจุดปลายทางของการเปิดรับการค้า ให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้า (Hub)

ในอดีต การนำเข้าผลไม้จำเป็นต้องขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเลก่อน แล้วจึงขนส่งย้อนกลับเข้าสู่พื้นที่ตอนในของประเทศ แต่ปัจจุบัน เมื่อสินค้านำเข้าผ่านมณฑลยูนนานแล้ว สามารถกระจายสินค้าโดยอาศัยเครือข่ายรถไฟไปยังตลาดในภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ และแม้แต่ภาคเหนือของจีนได้โดยตรง ซึ่งช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลงได้ ส่งผลให้เครือข่ายการนำเข้าผลไม้จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีมณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางกำลังก่อตัวขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

**ปัจจัยสำคัญที่ทำให้มณฑลยูนนานแซงหน้ามณฑลกวางตุ้ง**

การที่มณฑลยูนนานสามารถแซงหน้ามณฑลกวางตุ้งในด้านการนำเข้าทุเรียนได้นั้น มิได้เกิดจากการมีเส้นทางรถไฟเพียงสายเดียว แต่เป็นผลจากการบูรณาการและการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพของ 3 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การบริหารจัดการเมืองโม่ฮาน เส้นทางรถไฟจีน–ลาว และประสิทธิภาพในการดำเนินพิธีการศุลกากร

<u>ประการที่ 1 การยกระดับศักยภาพจากการบริหารจัดการเมืองโม่ฮาน</u>

ในปี 2565 นครคุนหมิงได้เข้ามาบริหารจัดการเมืองโม่ฮานอย่างเป็นทางการ ส่งผลให้โม่ฮานกลายเป็นด่านชายแดนเพียงแห่งเดียวของประเทศที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการโดยตรงของเมืองเอกประจำมณฑล

ในอดีต โม่ฮานเป็นเพียงเมืองชายแดนขนาดเล็ก ทำให้มีข้อจำกัดทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพในการรองรับอุตสาหกรรมบริเวณจุดผ่านแดน ภายหลังการเข้ามาบริหารจัดการของนครคุนหมิง เงินทุน บุคลากร และทรัพยากรด้านอุตสาหกรรมจากนครคุนหมิงได้ถูกจัดสรรและสนับสนุนมายังพื้นที่ด่านชายแดนโดยตรง โดยมีมูลค่าการลงทุนสะสมรวมกว่า 14,000 ล้านหยวน มีการก่อสร้างและจัดตั้งนิคมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น คลังสินค้าทัณฑ์บน และศูนย์กระจายสินค้าอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ขีดความสามารถในการรองรับการผ่านพิธีการศุลกากรของด่านทางหลวงเพิ่มขึ้นจากเดิม 600,000 ตันต่อปี เป็น 13 ล้านตันต่อปี ทำให้ด่านชายแดนแห่งนี้เปลี่ยนสถานะจากการเป็นเพียง “จุดผ่านทาง” ไปสู่การเป็น “ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า” ซึ่งสามารถรองรับธุรกิจนำเข้าผลไม้ในปริมาณมากได้

<u>ประการที่ 2 การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟจีน–ลาว</u>

ภายหลังการเปิดให้บริการมานานกว่า 3 ปี ขบวนรถไฟขนส่งสินค้าระบบห่วงโซ่ความเย็นบนเส้นทางรถไฟจีน–ลาวได้รับการขยายการให้บริการอย่างต่อเนื่อง จากเดิมที่มีเพียงสัปดาห์ละ 1–2 ขบวน ปัจจุบันได้เพิ่มเป็นการให้บริการประจำทุกวัน โดยมีจำนวนมากกว่า 3 ขบวนต่อวัน

นอกจากนี้ เทคโนโลยีการควบคุมอุณหภูมิและการรักษาความสดของสินค้ายังได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยตู้คอนเทนเนอร์แช่เย็นรุ่นใหม่สามารถควบคุมอุณหภูมิได้อย่างแม่นยำภายในช่วง ±0.5 องศาเซลเซียส ซึ่งสามารถตอบสนองต่อความต้องการในการขนส่งทุเรียน ซึ่งเป็นผลไม้ที่มีความอ่อนไหวต่ออุณหภูมิสูงได้เป็นอย่างดี

การมีเส้นทางรถไฟที่ให้บริการอย่างสม่ำเสมอและมีเสถียรภาพ ช่วยให้ผู้ประกอบการค้าผลไม้ไม่จำเป็นต้องเสี่ยงกับความไม่แน่นอนของกำหนดการเดินเรือสินค้า และไม่ต้องกังวลกับความล่าช้าที่อาจเกิดจากพายุไต้ฝุ่นหรือฝนตกหนัก ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีความมั่นใจในการสั่งซื้อและสำรองสินค้าเพิ่มมากขึ้น

<u>ประการที่ 3 ประสิทธิภาพในการดำเนินพิธีการศุลกากรที่รวดเร็วและเห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม</u>

ผลไม้สดเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพสูง การล่าช้าเพียง 1 วันย่อมหมายถึงความเสียหายที่เพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้ ด่านศุลกากรในมณฑลยูนนานจึงได้ผลักดันรูปแบบการดำเนินงานได้แก่ “การยื่นสำแดงสินค้าล่วงหน้า” “การนัดหมายเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากร” และ “การตรวจสอบสินค้าอย่างรวดเร็ว” อย่างเต็มรูปแบบ ผู้ประกอบการสามารถอัปโหลดข้อมูลและเอกสารการสำแดงสินค้าล่วงหน้าได้ โดยสินค้าสดที่ผ่านเข้ามาทางด่านรถไฟโม่ฮานสามารถดำเนินการตรวจสอบและอนุมัติปล่อยสินค้าได้เร็วที่สุดภายใน 8 นาที ส่วนรถบรรทุกที่ผ่านด่านทางหลวงใช้เวลาในการตรวจสอบและอนุมัติปล่อยสินค้าเพียง 4 นาทีเท่านั้น

ผู้บริหารบริษัท Shenzhen Fantai Fresh Cold Chain Supply Chain เปิดเผยว่า ในอดีตการใช้บริการด่านศุลกากรบางแห่งต้องใช้เวลารอผ่านพิธีการ 1–2 วัน ถือเป็นเรื่องปกติ แต่ในปัจจุบัน เมื่อสินค้ามาถึงด่านโม่ฮานก็สามารถเคลื่อนย้ายออกไปได้ทันที ทุเรียนสามารถเข้าสู่ประเทศจีนโดยยังคงอยู่ภายใต้ระบบควบคุมความเย็น ส่งผลให้ความสดใหม่ของสินค้าแตกต่างจากเดิมอย่างสิ้นเชิง

เมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลกวางตุ้ง แม้ว่าจะมีท่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลขนาดใหญ่และมีปริมาณการขนถ่ายสินค้าสูง แต่การขนส่งทางทะเลมีข้อจำกัดด้านระยะเวลา เนื่องจากใช้เวลาค่อนข้างนาน จึงเหมาะกับสินค้าประเภทสินค้าโภคภัณฑ์ปริมาณมากที่สามารถเก็บรักษาได้นานมากกว่า

สำหรับสินค้าผลไม้สดระดับพรีเมียมอย่างทุเรียน ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความรวดเร็วในการขนส่งและต้องแข่งขันกับเวลาอย่างยิ่งนั้น เส้นทางขนส่งทางบกที่สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็วมีข้อได้เปรียบที่ชัดเจนเป็นอย่างมาก เมื่อข้อได้เปรียบของทั้งสองเส้นทางเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะดังกล่าว การที่มณฑลยูนนานสามารถแซงหน้ามณฑลกวางตุ้งได้จึงกลายเป็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นอย่างมีเหตุผลรองรับ

**ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากราคาทุเรียนที่ลดลง**

สำหรับประชาชนทั่วไป ประโยชน์ที่เห็นได้ชัดและเป็นรูปธรรมมากที่สุดมีเพียงประการเดียว นั่นคือ ทุเรียนมีราคาถูกลง เนื่องจากเมื่อปริมาณการนำเข้าเพิ่มขึ้นและปริมาณสินค้าในตลาดมีเพียงพอ ราคาจำหน่ายย่อมปรับตัวลดลงตามกลไกตลาด

ในช่วงหลายปีก่อนหน้านี้ ซึ่งเป็นช่วงที่ทุเรียนเริ่มได้รับความนิยมในประเทศจีน ราคาทุเรียนสูงถึงจินละ 30–40 หยวน (1 จินเท่ากับ 500 กรัม) โดยทุเรียนผลขนาดเล็กหนึ่งผลมีราคาสูงถึง 200–300 หยวน (1,000–1,500 บาท) ทำให้ผู้บริโภคจำนวนมากสามารถซื้อรับประทานได้เฉพาะในช่วงเทศกาลหรือโอกาสพิเศษเท่านั้น

ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา จากการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของปริมาณการนำเข้าผ่านด่านศุลกากรของมณฑลยูนนาน ส่งผลให้ปริมาณทุเรียนที่จัดจำหน่ายภายในประเทศจีนมีความมั่นคงและต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น **ราคาจำหน่ายในตลาดปลายทางลดลงประมาณร้อยละ 30** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยในช่วงฤดูกาลที่มีผลผลิตออกสู่ตลาด ราคาจำหน่ายทั่วไปอยู่ที่ประมาณจินละสิบกว่าถึงยี่สิบกว่าหยวน ผู้บริโภคสามารถใช้เงินเพียงร้อยกว่าหยวนเพื่อซื้อทุเรียนผลขนาดใหญ่กลับไปรับประทานที่บ้านได้ ทำให้แนวคิดเรื่อง “การมีอิสระในการรับประทานทุเรียน” (榴莲自由) กำลังเปลี่ยนจากคำขวัญไปสู่ความเป็นจริง

นอกจากราคาที่ถูกลงแล้ว คุณภาพของทุเรียนยังปรับตัวดีขึ้นอีกด้วย เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟใช้ระยะเวลาสั้นและมีประสิทธิภาพสูง ทำให้สามารถเก็บเกี่ยวทุเรียนจากต้นในระยะที่มีความสุกมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาการใช้สารหรือผลิตภัณฑ์เร่งการสุก ส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับประทานทุเรียนที่มีรสชาติและเนื้อสัมผัสใกล้เคียงกับทุเรียนที่สุกตามธรรมชาติบนต้นอย่างแท้จริง

ในอดีต ผู้บริโภคจำนวนมากมักกังวลเกี่ยวกับความสดใหม่ของผลไม้นำเข้า แต่ปัจจุบันทุเรียนที่เก็บเกี่ยวจากต้นในประเทศไทยสามารถขนส่งถึงหน้าบ้านของผู้บริโภคได้ภายในเวลาเพียง 3 วัน ทำให้มีความสดใหม่ไม่แตกต่างจากการรับประทานผลไม้สดที่ผลิตในท้องถิ่นมากนัก

การเปลี่ยนแปลงของทุเรียนเพียงหนึ่งผลได้สะท้อนให้เห็นถึงพัฒนาการด้านการเปิดประเทศและการพัฒนาการค้าชายแดนของมณฑลยูนนาน จากเดิมที่เป็นเพียงพื้นที่ชายแดนห่างไกล ปัจจุบันได้ก้าวขึ้นมาเป็นแนวหน้าของการเปิดประเทศและการขยายการค้า โดยอาศัยข้อได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ การยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการ จนสามารถสร้างรูปแบบและจังหวะการเติบโตของตนเองในเส้นทางการนำเข้าผลไม้ได้สำเร็จ แน่นอนว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมิใช่จุดสิ้นสุด เนื่องจากในอนาคต เมื่อขีดความสามารถในการขนส่งของรถไฟจีน–ลาวได้รับการพัฒนาและเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับประสิทธิภาพการดำเนินพิธีการศุลกากรของด่านชายแดนต่าง ๆ ที่ได้รับการยกระดับให้ดียิ่งขึ้น จะส่งผลให้สินค้าท้องถิ่นจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จำนวนมากขึ้นสามารถขนส่งผ่านมณฑลยูนนานเข้าสู่ตลาดจีนได้ ขณะเดียวกัน สินค้าที่ผลิตในประเทศจีนก็จะสามารถส่งออกผ่านเส้นทางดังกล่าวไปยังตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

**********

*แปลและเรียบเรียงโดย สปษ.ปักกิ่ง*

*แหล่งที่มา: https://mp.weixin.qq.com/s/4uJy2dqJEEVadc7lynmk0w*