



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ

วิจัยร่วมเพื่อพัฒนากรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือ
ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและเศรษฐกิจ ไทย-จีน
โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)

โดย

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเช่าว์ และคณะ

กันยายน 2548

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ

วิจัยร่วมเพื่อพัฒนากรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือ
ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและเศรษฐกิจ ไทย-จีน
โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และคณะ,
มูลนิธิสถาบันที่ดิน

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

“ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป”

คำนำ

การพัฒนาภาคตะวันตกของจีนที่อยู่ห่างจากภาคเหนือตอนบนของไทยประมาณ 200 กว่า กิโลเมตร ซึ่งสามารถติดต่อกันได้โดยทางแม่น้ำโขง ได้รับการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่องภายใต้โครงการต่างๆ จึงควรมีการขยายความร่วมมือทางการค้า การลงทุน การเกษตร การท่องเที่ยว ทรัพยากรมนุษย์ และระบบคมนาคมการขนส่ง ของไทย กับ จีนตะวันตก โดยการประสานนโยบาย และกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขันของไทย-จีน และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการพัฒนาจีนตะวันตก โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เส้นทางเชียงรายได้-คุนหมิง ผ่านสปป.ลาว การเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มน้ำโขงตอนบนระหว่างเชียงรุ่ง-เชียงแสน ที่เชื่อมตลาดใหม่ตามนโยบายสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของจีนในทางตอนใต้และตะวันตกเข้ากับตลาดของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

อย่างไรก็ตามความร่วมมือทางวิชาการ การค้า การลงทุน การเกษตร การท่องเที่ยว ทรัพยากรมนุษย์ และระบบคมนาคมการขนส่ง ที่ผ่านมายังคงมีปัญหและอุปสรรค โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดจากการดำเนินมาตรการที่ขาดการกำหนดแนวทางความร่วมมือให้ชัดเจน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือตามศักยภาพที่ทั้งสองประเทศมีอยู่โดยแท้จริง ดังนั้นการวิจัยนี้จะเป็นเสมือนเครื่องมือในการทบทวน รวบรวมข้อมูล และข้อเท็จจริงทั้งในอดีตและปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพและความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของทั้งสองประเทศ พร้อมเสนอยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของไทย-จีน และประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง บนพื้นฐานของการเกื้อกูลกัน เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินความร่วมมือที่ชัดเจนและยั่งยืนในอนาคต

อนึ่ง การศึกษาโครงการในครั้งนี้ทางคณะทีมที่ปรึกษาได้นำเสนอรายงานเป็นสองส่วน คือรายงานโครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนากรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและเศรษฐกิจไทย-จีน โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC) ซึ่งเป็นรายงานหลัก และรายงานศักยภาพทางเศรษฐกิจของมณฑลจีนตะวันตก ที่เป็นส่วนหนึ่งของรายงานหลัก ซึ่งทีมงานที่ปรึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานทั้งสองส่วนนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีนต่อไป

รศ.ดร วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์

ผู้อำนวยการโครงการฯ

กันยายน 2548

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้ทำการศึกษาใคร่ขอแสดงความขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่สนับสนุนให้คณะผู้ทำการศึกษาได้มีโอกาสดำเนินงานวิจัยนี้ นอกจากนี้คณะผู้ทำการศึกษาขอแสดงความขอบคุณ ดร.ขจิต จิตตเสวี ที่ได้ให้ความรู้และข้อเสนอแนะทางด้านวิชาการ และคุณนรินทร์น์ เชาว์ทอง ที่ได้ประสานงานวิจัยนี้ให้สำเร็จลุล่วงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อนึ่ง ขอขอบคุณศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนของยูนนาน (China Yunnan International Culture Exchange Centre) ที่อำนวยความสะดวก ประสานงาน และให้ข้อชี้แนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการฯ ตลอดการศึกษาในพื้นที่การศึกษาในภาคตะวันตกของจีน อันเป็นผลให้การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ สำเร็จไปด้วยดี

รศ.ดร วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และคณะ
มูลนิธิสถาบันที่ดิน
กันยายน 2548

คณะวิจัย

1. **คณะวิจัย** คณะวิจัยแบ่งเป็นสามส่วนคือ คณะบริหารงานวิจัย คณะวิจัยฝ่ายไทย และ คณะวิจัยฝ่ายจีน

1.1 คณะบริหารงานวิจัย ประกอบด้วย

1) รศ. ดร. วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์	ผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายไทย
2) นายโจว หยุนเสียง	ผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายจีน
3) นายภวัต ตั้งตรงจิตร	ผู้จัดการโครงการ
4) นางสาวสุภาพรณ ลีลามเลิศ	เหรัญญิกโครงการ
5) นายอนันท์ ยี่สุดี	เลขานุการโครงการฝ่ายไทย
6) นายเจากัง	เลขานุการโครงการฝ่ายจีน
7) นางสาวหวังจิ้น	ล่ามและผู้ประสานงานฝ่ายจีน

1.2 ทีมวิจัยไทย

1) ทีมพัฒนาการลงทุนด้านเทคโนโลยี	
1.1) รศ. วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน	ผู้อำนวยการโครงการร่วม และ นักเศรษฐศาสตร์การลงทุน
1.2) นายอนันท์ ยี่สุดี	นักกฎหมายการลงทุน
1.3) นางสาวอวยพร สุธาทองไทย	นักวิจัยผู้ช่วย
1.4) นายวิกิจ พานิชสาส์น	นักวิจัยผู้ช่วย
2) ทีมพัฒนาการค้า	
2.1) อาจารย์อักษรศรี พานิชสาส์น	หัวหน้าทีม และ นักเศรษฐศาสตร์การพาณิชย์
2.2) นายวิบูลย์ ตั้งกิตติภาภรณ์	นักกฎหมายพาณิชย์
2.3) นางสาวหวังจิ้น	ผู้เชี่ยวชาญด้านกระจายสินค้า
2.4) นางสาวธัญนีย์ ศุภนาม	นักวิจัยผู้ช่วย
3) ทีมพัฒนาการท่องเที่ยว	
3.1) นายภวัต ตั้งตรงจิตร	หัวหน้าทีม และ ผู้เชี่ยวชาญด้านการลงทุน การท่องเที่ยว
3.2) นางสาวโม้ จุนเียน	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว
3.3) นายชญาน์วัต สัตตบุศย์	นักกฎหมายท่องเที่ยว
3.4) นางสาวอรพินผลอินทรหอม	นักวิจัยผู้ช่วย

4) ทีมพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

4.1) นายธีรฤทธิ์ ปางวิรุพรัักษ์	หัวหน้าทีม และนักลงทุนอุตสาหกรรม
4.2) นางลดาวัลย์ เอกสิทธิชัย	นักบริหารการเงิน
4.3) นางสาวณอมขวัญ ญ ลำพูน	นักบริหารธุรกิจ
4.4) นางสาวสุกัญญา ศรีเมือง	นักวิจัยผู้ช่วย

5) ทีมพัฒนาเทคโนโลยีการเกษตร

2.1) ดร. ประสutti สิทธิสรวง	หัวหน้าทีม และนักการเกษตร
2.2) รศ.ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเขาว์	นักเศรษฐศาสตร์การวางแผน
2.3) นายสุพจน์ อัมพวานนท์	นักวิจัยผู้ช่วย

6) ทีมพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

6.1) ดร.โสฬส ศิริไสย	หัวหน้าทีม
6.2) ดร.พรเลิศ อ่วมพ่วง	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรมนุษย์
6.3) นายตรีศุล บำรุงจิตร	นักศึกษานิเทศก์
6.4) รศ.ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเขาว์	นักเศรษฐศาสตร์การวางแผน
6.5) นายสมัย คำบุญเกิด	นักวิจัยผู้ช่วย

7) ทีมพัฒนาเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่ง (Logistics)

7.1) นายวิบูลย์ ตั้งกิตติภาภรณ์	หัวหน้าทีม และนักกฎหมายการคมนาคมขนส่ง
7.2) นายสุธรรม มนिला	ผู้เชี่ยวชาญโทรคมนาคม
7.3) นายศานิตย์ พึ่งอาตม์	วิศวกรโครงสร้างการขนส่ง
7.4) รศ.ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเขาว์	นักเศรษฐศาสตร์การวางแผน
7.5) นายหลิว จินชิน	นักวิจัยผู้ช่วย

1.3 ทีมวิจัยจีน

ทีมวิจัยจีนเป็นทีมที่ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่จากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน อาจารย์และเจ้าหน้าที่จากมหาวิทยาลัยยูนนานและศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างประเทศมณฑลยูนนานมีรายชื่อดังนี้

1) นายโจว หยุนเสียง	ผู้อำนวยการโครงการร่วม และ ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรมนุษย์
2) นายหลิว จัน	ผู้อำนวยการกองเอเชียและแอฟริกา กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ประเทศจีน
3) รศ.ดร.ฟู หยุนมิน	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์
4) นายเฉิน ยูนเฟิง	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว
5) นายเจา กัง	นักวิจัยผู้ช่วย

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. ความเป็นมาของโครงการวิจัย

“โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนารอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน โดยเน้นตำแหน่งและการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์” เกิดขึ้นจากข้อตกลงระหว่างนายกรัฐมนตรีไทยกับนายกรัฐมนตรีจีนเพื่อทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area Agreement) และทำกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในเรื่องการทำกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ซึ่งเป็นที่มาของโครงการฯ นั้น นายกรัฐมนตรีไทยได้มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ไปเจรจากับฝ่ายจีนเพื่อทำกรอบความร่วมมือ ซึ่งรองนายกรัฐมนตรีของไทยพร้อมกับรองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายสมเจตน์ เตระคุป) ได้ไปพบและลงนามข้อตกลงกับสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนานฝ่ายจีน ที่คุนหมิง เมื่อวันที่ 17-18 มิถุนายน 2546 ซึ่งกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีนนี้เป็นโครงการระดับประเทศของทั้งสองฝ่าย ตามข้อตกลงทางฝ่ายจีนจะต้องจัดตั้งทีมวิจัยขึ้นมาชุดหนึ่ง เพื่อทำงานร่วมกับทีมไทย โดยมีผู้อำนวยการวิจัยโครงการของฝ่ายไทยเป็นหัวหน้าทีม และแต่ละฝ่ายจะต้องไปเยือนซึ่งกันและกันสักครั้ง และเมื่อสิ้นสุดงานวิจัยนี้แล้ว ข้อเสนอของโครงการวิจัยจะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีของทั้งสองฝ่ายเพื่อจัดงบประมาณสนับสนุน แต่หลังจากลงนามในข้อตกลงแล้ว ได้มีการเปลี่ยนแปลงการบริหารภายในของสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนานฝ่ายจีน การจัดตั้งทีมวิจัยฝ่ายจีนจึงไม่มีการสานต่อตามข้อตกลง ปัจจุบันงานวิจัยโครงการฯ เสร็จสิ้นแล้ว แต่ฝ่ายจีนยังอยู่ในขั้นตอนการเสนอจัดตั้งคณะวิจัย ซึ่งถ้าให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างประเทศเดิม จะต้องมีการทำวิจัยระยะ 2 โดยทีมฝ่ายไทย เพื่อโอกาสร่วมในการทำการวิจัยกับทีมวิจัยของจีนที่กำลังจัดตั้งขึ้นมาได้

2. ศักยภาพความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและจีน

หลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จะทำให้เศรษฐกิจจีนผสมผสานเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลกอย่างเต็มกำลัง และช่วยส่งเสริมสถานะและบทบาทของจีนในเศรษฐกิจโลกและระหว่างประเทศ ขนาดและศักยภาพที่ยิ่งใหญ่ของเศรษฐกิจจีนจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อเศรษฐกิจโลกในอนาคต ก่อให้เกิดทั้งโอกาสการค้าและการลงทุนในตลาดจีนที่กำลังเปิดกว้างขึ้น และมีผลกระทบต่อประเทศอื่นๆ เนื่องจากสมรรถนะด้านการแข่งขันของจีนที่ความได้เปรียบทางด้านแรงงาน และวัตถุดิบ ซึ่งเป็นความกังวลและความท้าทายของหลายประเทศที่เป็นคู่ค้าของจีน

ในส่วนของประเทศไทย ตลาดจีนมีขนาดใหญ่ทั้งในด้านพื้นที่และประชากรซึ่งมีจำนวนถึง 1.3 พันล้านคน มณฑลต่างๆ ของจีนมีปัจจัยแวดล้อมและระดับการพัฒนาเศรษฐกิจแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายมณฑล แต่ละมณฑลมีโครงสร้างการผลิตที่แตกต่างกัน ผู้บริโภคมีกำลังซื้อ และรสนิยมที่หลากหลาย บางมณฑลผลิตสินค้าที่แข่งขันกับประเทศไทย บางมณฑลก็น่าจะเป็นตลาดสำหรับสินค้า/บริการของไทย เพราะมีโครงสร้างการผลิตที่ไม่แข่งขันกับไทยแต่เสริมซึ่งกันและกัน ไทยจึงมีโอกาที่จะขยายการส่งออกสินค้าและบริการหลายชนิดได้¹

ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากไทยอยู่ใกล้จีนตอนใต้ซึ่งจีนให้ความสำคัญไทยในความร่วมมือเพื่อพัฒนาปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคทั้งในกรอบ GMS และ ASEAN ตลอดจนความร่วมมือในด้านการค้าและการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนกับประเทศในภูมิภาค

อย่างไรก็ตามการพัฒนาความร่วมมือไทย-จีนจะต้องคำนึงถึงประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ พม่า และสปป.ลาว เนื่องจากประเทศจีน-ไทยไม่มีพรมแดนติดต่อกัน การเชื่อมโยงทางด้านการคมนาคม (ถนน เส้นทางรถไฟ) และการพัฒนาด้านพลังงาน (ไฟฟ้า ท่อน้ำมัน เชื้อเพลิง) จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงประเทศเหล่านี้เป็นสำคัญ

3. แนวทางพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

แนวทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยตอนเหนือ และประเทศจีนตอนใต้และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมีหลักการจะต้องสร้างสรรค์การพัฒนาอย่างยั่งยืน และต่อเนื่องเพื่อให้พื้นที่อนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นดินแดนแห่งสันติเพื่อลดการขัดแย้งและเสี่ยงภัยในการใช้ลำนํ้าโขง เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน และเอื้อประโยชน์ต่อชุมชนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ในมณฑลยูนนาน ของประเทศจีน พม่า ลาว ไทย เขมร และเวียดนาม

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) หรือระบบลำเลียงขนส่ง ให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้ระบบการจัดซื้อที่เป็นห่วงโซ่เชื่อมโยงกัน (Supply Chain) มีประสิทธิภาพทั้งในด้านต้นทุน การจัดซื้อ และการรักษาคุณภาพของที่ลำเลียงขนส่งสิ่งของ (Flow Stocks) จนถึงปลายทางไม่ได้รับความสูญเสีย รวมถึงเรื่องปัจจัย

¹ ที่มา กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ของสถาบัน (Institution Factors) เช่นระบบศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง กฎระเบียบในการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องกันและเอื้ออำนวยให้แก่กัน

4. กรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การพัฒนาความร่วมมือจึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพร้อมกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เช่น การสร้างฐานการผลิตด้านการแปรรูปสินค้าทางการเกษตร การลงทุนให้ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ด้านการเพาะปลูกพืชที่สามารถนำมาเป็นวัตถุดิบด้านการผลิต การถ่ายทอดเทคโนโลยีความรู้ด้านการเกษตร การอุตสาหกรรม การบริการ เพื่อสร้างงานและรายได้ของประชากรทั้งสองประเทศและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง การลดความยากจนและนำมาซึ่งความมั่นคงและมั่งคั่งของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง การให้ความช่วยเหลือทางด้านการศึกษาและสาธารณสุข เพื่อความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งสามารถลดปัญหาด้านการลักลอบเข้าเมือง การค้าสิ่งผิดกฎหมาย การเชื่อมโยงปัจจัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบซึ่งกันและกัน ความร่วมมือระหว่างกลุ่มสมาชิก 4 ประเทศจะนำมาเป็นแนวทางการวางแผนงาน โครงการ และนโยบายด้านการพัฒนาศักยภาพ และปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาค เพื่อนำนโยบายความร่วมมือมาปฏิบัติและเกิดผลขึ้นจริงตามวัตถุประสงค์ความร่วมมือไทย-จีน แนวคิดการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ จะต้องมุ่งเน้นทางด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารและสาธารณูปโภคเพื่อรองรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันของโลกได้ และการจัดการทรัพยากรของทั้งสองประเทศที่สามารถนำมาพัฒนาร่วมกัน และก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภายใต้ความร่วมมือที่มีความเสมอภาค มั่นคง และยั่งยืน

5. ยุทธศาสตร์ร่วมทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

5.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาอนุภาคลุ่มน้ำโขงอย่างยั่งยืน (Mekong Sustainability Strategy)

ปัญหาข้อขัดแย้งและการกระทบกระทั่งของกลุ่มชนตามแนวตะเข็บระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติด ทำให้การพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคนี้ขาดความต่อเนื่อง ไม่เป็นไปอย่างที่ควรจะเป็น ดังนั้นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอีก 3 ประเทศ คือ พม่า ลาว เวียดนามนั้น ควรเป็นการพัฒนาแบบบูรณาการ ยั่งยืน และต่อเนื่อง โดยเน้นการพัฒนา

เรื่องการศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร การประมง และทรัพยากรมนุษย์ ทั้งนี้เพื่อให้ประชากรของชุมชนในพื้นที่เหล่านี้มีอาชีพ มีรายได้ มีสุขภาพจิต และสังคมที่ดี ปัญหาต่างๆที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคนี้ก็จะลดน้อยลง

5.2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน(Strengthening Competitiveness Strategy)

แนวโน้มของโลกาภิวัตน์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีความสำคัญต่อการแข่งขันของแต่ละประเทศในเศรษฐกิจโลก กระแสการแข่งขันเสรีทางการค้าและการลงทุนเป็นไปอย่างเข้มข้นและรุนแรงแนวโน้มของเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนไป ภายใต้กรอบของการค้าโลก (WTO) ในยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความได้เปรียบในตลาดโลก จึงมีการใช้ทรัพยากรของประเทศในทุกด้านเพื่อเป็นตัวผลักดันความได้เปรียบนี้ การกำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีน และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคในอนาคต จึงต้องคำนึงถึงอิทธิพลของกระแสการเปิดเสรีทางการค้า (FTA) และการแข่งขันภายใต้กรอบของการค้าโลก (WTO) การกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (จีนตอนใต้ ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม) ควรเน้นเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาให้ครบทุกด้าน ทั้งทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้า โลจิสติกส์ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อให้ประเทศในภูมิภาคมีรากฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก สามารถรักษาและขยายฐานด้านเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและเข้าถึงตลาดทั้งในภูมิภาคเอง และตลาดโลกอย่างทั่วถึง และสามารถผลักดันให้กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคสามารถเผชิญและก้าวเข้าสู่เงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงภูมิภาคและของโลกได้อย่างมั่นคง

5.3 ยุทธศาสตร์สร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy)

อีกหนึ่งยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจไทย-จีน คือ การเชื่อมโยงพื้นที่ภายในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ภายใต้โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS : Greater Mekong Subregion) ซึ่งการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจมิได้จำกัดอยู่เฉพาะไทยกับจีนเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการเชื่อมโยงกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงทั้งหมด สิ่งจำเป็นที่ต้องมีคือ การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่เส้นทางที่ต้องผ่านในจีนตอนใต้ เมียนมาร์ และลาว คือ มลพหลยูหนาน ในเขตพื้นที่ประเทศจีน รัฐฉาน เชียงตุง ในเขตพื้นที่ประเทศเมียนมาร์ แขวงหลวงน้ำทา แขวงม่อแก้ว แขวงอุดมไซ แขวงไชยบุรีในเขตพื้นที่ประเทศลาว และพื้นที่อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ รวมถึงพื้นที่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ พะเยา ในเขตภาคเหนือตอนบนของไทย

6. สาขาความร่วมมือตามแผนยุทธศาสตร์

6.1 ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี เรื่องที่สำคัญ คือเรื่องไบโอ-เทค (Bio-Tech) หรือเทคโนโลยีทางชีวภาพ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยของไทย และของจีน ในการนี้ควรรวมการฝึกอบรมบุคลากรในด้านนี้ด้วย ความร่วมมือที่เกิดขึ้นอาจจะเป็น มหาวิทยาลัยแม่โจ้ที่เชียงใหม่ กับมหาวิทยาลัยยูนนาน นอกจากความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยแล้ว ควรจะมีความร่วมมือจัดตั้งศูนย์วิจัยในเรื่องไบโอ-เทคขึ้น ในเมืองเชียงรุ่ง

6.2 ความร่วมมือทางการเกษตร หลักการความร่วมมือคือควรพัฒนาการเกษตรในสองฟากของแม่น้ำโขงตั้งแต่เมืองเชียงรุ่งลงมาจนถึงเชียงของของไทย พื้นที่นี้ครอบคลุมถึงพื้นที่ในประเทศพม่า ปลายประเทศลาวด้วย ขอบเขตของพื้นที่ประกอบด้วย พื้นที่สิบสองพันนาของมณฑลยูนนาน อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของของไทย พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของถนนสาย แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองยอง-ดอย 240 ถึงฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่ทางด้านตะวันตกของถนนสายบ่อหาร-เมืองสิงห์-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย ถึงฝั่งแม่น้ำโขง การพัฒนาเกษตรนี้พัฒนาโดยใช้หลักบูรณาการ คือมีทั้งพืชหลักที่ส่งเสริม การปศุสัตว์ และการประมงน้ำจืด การจัดการแผนการใช้ที่ดิน (Land-use Plan) การบริหารฟาร์ม เทคโนโลยีการผลิตและการตลาด พืชที่สำคัญในการส่งเสริมคือยาง พืชอาหารสัตว์ พืชเมืองหนาว ปศุสัตว์ที่ส่งเสริมจะเป็นโคเนื้อ ซึ่งมีความต้องการของตลาดในประเทศไทย ประมงที่ส่งเสริมคือ การเพาะเลี้ยงสัตว์เพื่อเป็นอาชีพเสริม ในการพัฒนาการเกษตรนี้ ควรตั้งศูนย์วิจัยการเกษตรขึ้นที่เชียงรุ่ง ภายในศูนย์อาจจะรวมศูนย์วิจัยไบโอ-เทค ที่กล่าวข้างต้นเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ควรจะมีการจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมการเกษตรที่เชียงรุ่ง ที่เมืองยอง ที่หลวงน้ำทา และที่เชียงราย

6.3 ความร่วมมือทางอุตสาหกรรม มีความสำคัญที่พัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง เพราะพื้นที่แถบลุ่มน้ำโขงจะเป็นพื้นที่ปลูกยาง ผลิตภัณฑ์ยางที่สำคัญคงจะเป็นยางล้อยานยนต์ เนื่องจากประเทศจีนมีความต้องการในผลิตภัณฑ์นี้อย่างมาก เพราะประเทศจีนกำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว ชนชั้นกลางได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ความต้องการยานยนต์ก็มีมากเป็นเงาตามตัว ยางรถยนต์มีอายุการใช้งานอย่างจำกัดทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนเป็นครั้งคราว ทำให้การจำหน่ายยางรถยนต์ขยายตัวมากยิ่งขึ้น นอกจากผลิตภัณฑ์ยางอุตสาหกรรมที่อาศัยไบโอเทค (bio-tech) เช่น สมุนไพร ยารักษาโรค เครื่องสำอาง ก็เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความต้องการมากของจีน จีนเป็นตลาดที่ใหญ่เลยต้องการสินค้าเหล่านี้จำนวนมาก ประกอบกับนิคมไฮเทคของมณฑลยูนนานก็มีโรงงานประเภทไบโอเทคมาก ทำให้สามารถสร้างระบบคลัสเตอร์ (Cluster) ทางอุตสาหกรรมและจะช่วยขยายกิจกรรมได้อย่างมาก เกี่ยวกับอุตสาหกรรม

อีกอย่างหนึ่งคือ นิคมไฮเทคของมณฑลยูนนาน จะขยายการสร้างนิคมไฮเทคมายังเชียงรายซึ่งจะทำให้เชียงรายมีพื้นที่อุตสาหกรรมมากขึ้น และเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมโดยเฉพาะที่อุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กหรือ SME นั้น ซึ่งที่ความร่วมมือระหว่างไทย – จีน จะต้องพิจารณาคือการตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital) และสถานบ่มเพาะ (Incubator) ทางอุตสาหกรรมขึ้น

6.4 ความร่วมมือทางด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ควรจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีนขึ้น คณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่ดูแลการท่องเที่ยวทั้งเป็นธุรกิจเข้าประเทศ (Inbound) และออกนอกประเทศ (Outbound) มีการวิจัยวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวและการตลาดของการท่องเที่ยวในไทยและจีนตลอดทั้งประเทศที่สาม วิจัยวิเคราะห์และอุปสรรคเกี่ยวกับการท่องเที่ยว สร้างมาตรฐานการท่องเที่ยว และรองรับคุณภาพของผู้ประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยว สิ่งสำคัญที่จะส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวมากขึ้น ควรจะมีการพิจารณาเรื่องบัตรผ่านแดน (Border Pass) ให้ผู้ใช้สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศได้ นอกจากนี้ควรให้มีระบบวีซ่าที่ออกแล้วใช้ได้กับประเทศต่างๆ ในแถบลุ่มน้ำโขงได้เลยโดยไม่ต้องเป็นการออกวีซ่าเป็นประเทศประเทศไปดังเช่นที่ปฏิบัติในปัจจุบัน สำหรับการท่องเที่ยวนี้เพื่อพัฒนาจังหวัดเชียงราย ควรให้เชียงรายเป็นศูนย์การบินขนาดเล็ก บินไปยังจุดท่องเที่ยวในเมืองต่างๆ ของพม่า ลาว เวียดนาม และภาคเหนือของไทย

6.5 ความร่วมมือทางระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ (Logistics Information Center) ขึ้นที่ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ที่สำคัญ เช่น ที่เชียงรายและเชียงรายแล้วต่อระบบข้อมูลทั้งสองจุดที่กรุงเทพฯ และคุนหมิง ศูนย์ข้อมูลนี้จะเป็นที่ติดตามการเคลื่อนไหวของพาหนะการขนส่งสินค้าที่ขนส่งสินค้าและข้อมูลอื่นๆ เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ทำให้ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นการลดค่าใช้จ่ายในด้านเวลาและการคงคลัง (Inventory) ของสินค้า

6.6 ความร่วมมือทางด้านส่งเสริมการค้า ควรมีการวางมาตรฐานสินค้าที่สอดคล้องกับระหว่างประเทศไทยจีนและไทย ควรมีการตรวจสอบคุณภาพสินค้านำเข้ากันทั้งนี้โดยมีการจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นที่ยอมรับทั้งสองฝ่ายเป็นผู้ทำหน้าที่นี้ นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุงระเบียบพิธีทางศุลกากรให้สะดวกยิ่งขึ้น ข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) ควรจะมีการขยายขอบเขตมากขึ้นโดยเฉพาะควรรวมเรื่องยางพาราและข้าวสารเข้าในข้อตกลงด้วย

6.7 ความร่วมมือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ บุคลากรในการจัดการ (Management) บุคลากรในธุรกิจการท่องเที่ยว และบุคลากรเกี่ยวกับโลจิสติกส์มีความสำคัญทั้งภาคเหนือของประเทศไทยและมณฑลยูนนานของประเทศจีน จึงควรจัดตั้งศูนย์การศึกษาเน้นหนักวิชาการการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ อาจจะตั้งขึ้นเป็นวิทยาลัยเรียกว่า “วิทยาลัยนานาชาติแม่น้ำโขง” (Mae Kong International University) และเนื่องจากวิทยาลัยนี้เกี่ยวกับแม่น้ำโขงกลับจึงควรจะต้องเน้นวิชาเกี่ยวกับการจัดการน้ำเข้าด้วย มหาวิทยาลัยนี้ควรจัดตั้งขึ้นที่เชียงราย และควรเป็นวิทยาลัยที่ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยต่างๆ ในไทยและจีน โดยจัดการเรียนการสอนเป็นการร่วมทีมกัน ควรจะมีการทบทวนความร่วมมือในการพัฒนาทรัพยากรที่กรมวิเทศน์ทำกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีนว่าจะสามารถนำมาปรับปรุงเพื่อพัฒนามนุษย์ทรัพยากรที่จำเป็นในพื้นที่โครงการได้อย่างไร

7. แผนงาน/โครงการ

โครงการ (Project) เพื่อเสริมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนจะต้องคำนึงถึงบริบทความร่วมมือของประเทศไทย และจีนทั้งประเทศทั้งนี้เพื่อให้โครงการและโครงการมีประสิทธิภาพ และสามารถรวมพลัง (Synergy) ร่วมกับโครงการอื่นๆ ของทั้งสองประเทศ โครงการที่เสนอเป็นสิ่งที่เกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์ที่ได้กล่าวถึงข้างต้น นอกจากนี้ก็จะมีโครงการที่ต่อเนื่อง (Action Plan) ด้วย โครงการได้แบ่งไปตามแผนงานทั้งหมดมี 3 แผนงาน ตามยุทธศาสตร์ของการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 ประการที่กล่าวถึง คือ

7.1 แผนงานและโครงการพัฒนาอนุภูมิภาคภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน เพื่อให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นไปอย่างยั่งยืนและต่อเนื่อง แผนงานนี้ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศของ ประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 2) โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด
- 3) โครงการพัฒนาสุขอนามัยของชุมชน
- 4) โครงการส่งเสริมศาสนกิจของชุมชน
- 5) โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง
- 6) โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio – Tech) ขึ้นที่เมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูน
- 7) โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างร่วม
- 8) โครงการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการ

- 9) โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัยนานาชาติแม่น้ำโขง (Mae Kong International University) ที่เชียงรุ่ง

7.2 แผนงานและโครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน ตามยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขันของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง แผนงานนี้ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและจีน
- 2) โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital) และศูนย์บ่มเพาะ (Incubator)
- 3) โครงการส่งเสริมการเดินทางในลุ่มน้ำโขง
- 4) โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA)
- 5) โครงการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (Joint Commission for Promotion of Sino – Thai Tourism)
- 6) โครงการทุดกิตติมศักดิ์)
- 7) โครงการหนึ่งวิชา สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม)
- 8) โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม
- 9) โครงการฝึกอบรมดูงานระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น
- 10) โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ SME ระหว่างประเทศ

7.3 แผนงานและโครงการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ ระหว่างไทยและจีน เพื่อรองรับยุทธศาสตร์พัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางภูมิศาสตร์ไทย-จีน และประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ควรมีโครงการ ดังนี้

- 1) โครงการส่งเสริมระบบการบินขนาดเล็ก
- 2) โครงการปรับปรุงถนนสายห้วยโก๋นจังหวัดน่าน เมืองเงิน ปากแบ่ง เมืองไชยบ่อเต็น ประเทศลาว และเมืองบ่อหาร เมืองลา เมืองเชียงรุ่งประเทศจีน
- 3) โครงการปรับปรุงถนนสาย ท่าลี่ จังหวัดเลยประเทศไทย นากะแซ้ง เมืองไชยบุรี เมืองหลวงพระบาง ท่งไห่หิน หนองเห็ด (Nong Het) ประเทศลาว เมืองกีซอน (Ky Son) เตียนโจว (Dien Chau) ดันหัว (Thanh Hoa) และฮานอย ประเทศเวียดนาม
- 4) โครงการพัฒนารถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ
- 5) โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่เชียงราย เชียงใหม่ และเด่นชัย
- 6) โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ ที่คุณหมิงและเชียงราย

- 7) โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า ที่คุนหมิงและที่เชียงราย
- 8) โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก ที่บ้านบ่อตาน จังหวัดพังงา
- 9) โครงการความร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวีไทย และจีน
- 10) โครงการโรงกลั่นน้ำมันที่ระนอง เด่นชัย เชียงรายและเชียงใหม่
- 11) โครงการพัฒนาระบบน้ำมันเชื้อเพลิง

8. งบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย – จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

โดยการประมาณการคร่าวๆ จะต้องใช้เงินถึง 107,392 ล้านบาท (หนึ่งแสนเจ็ดพันสามร้อยเก้าสิบสองล้านบาท) โดยแบ่งตามยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

- 8.1 ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน 14,150 ล้านบาท
- 8.2 ยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน 5,600 ล้านบาท
- 8.3 ยุทธศาสตร์สร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ 87,642 ล้านบาท

9. แหล่งทุน

งบประมาณที่ต้องใช้ในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หากไม่รวมงบประมาณของแต่ละประเทศแล้ว จะต้องใช้เงินถึง 107,392 ล้านบาท (หนึ่งแสนเจ็ดพันสามร้อยเก้าสิบสองล้านบาท) ภายในระยะเวลา 5 ถึง 10 ปี งบประมาณนี้จะต้องร่วมกันจัดสรรจากงบประมาณของประเทศที่เกี่ยวข้องส่วนหนึ่ง มาจากภาคเอกชนส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งควรมาจากงบความช่วยเหลือของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และประเทศในยุโรป และธนาคารพัฒนาเอเชีย เป็นต้น

10. ตารางแสดงงบประมาณ/แหล่งทุน แผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย – จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เพื่อให้เป็นไปตามกรอบแนวคิดพัฒนา (Development framework) ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจไทย-จีน และประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง ตามยุทธศาสตร์ที่เสนอในกรอบแนวคิดซึ่งได้จัดเป็นหมวดหมู่เป็นโครงการ รวมอยู่ในยุทธศาสตร์ 3 ยุทธศาสตร์ นั้นงบประมาณที่ใช้เพื่อสนองยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ดังกล่าว โดยการประมาณการที่จะต้องใช้จ่ายเงิน 107,392 ล้านบาท (หนึ่งแสนเจ็ดพันสามร้อยเก้าสิบสองล้านบาท) โดยแบ่งตามยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

ตารางแสดงงบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และในการพัฒนาภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

: ล้านบาท

1. ยุทธศาสตร์พัฒนาภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน	
1.1 แผนงานพัฒนาภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน	
1.1.1 โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (ใช้งบประจำ)	-
1.1.2 โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด (ปีละ 50 ล้านบาท, 5ปี)	250
1.1.3 โครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน (ปีละ 100 ล้านบาท, 5ปี)	500
1.1.4 โครงการส่งเสริมศาสนิกชุมชน (ปีละ 20 ล้านบาท, 5ปี)	100
1.1.5 โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง	4,000
1.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio-tech) ที่เมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน	2,000
1.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางร่วมที่เมืองเชียงรุ่ง ของจีน หรือจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย หรือทั้งสองประเทศ	2,000
1.1.8 โครงการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการ	300
1.1.9 โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัยนานาชาติแม่น้ำโขง (Mae Kong International University) ที่เชียงรุ่ง	5,000
รวม	14,150
1. ยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน	
2.1 แผนงานพัฒนาประสิทธิภาพการแข่งขัน	
2.1.1 โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและจีน (ใช้งบประจำ)	-
2.1.2 โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital)	5,000
2.1.3 โครงการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะ (Incubator)	300
2.1.4 โครงการส่งเสริมการเดินทางเรือในลำน้ำโขง (ใช้งบประจำ)	-
2.1.5 โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี	-

(FTA) ,ใช้บังคับประจำ	-
2.1.6 โครงการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (ใช้บังคับประจำ)	-
2.1.7 โครงการทุดกิตติมศักดิ์ (ใช้บังคับประจำ)	-
2.1.8 โครงการหนึ่งวิซ่า สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม) ,ใช้บังคับประจำ	-
2.1.9 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม	100
2.1.10 โครงการฝึกอบรมบุคลากรระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น	100
2.1.11 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ SME ระหว่างประเทศ	100
รวม	5,600
3. ยุทธศาสตร์สร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ ระหว่างไทยและจีน	
3.1 แผนงานพัฒนาความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน	500
3.1.1 โครงการส่งเสริมระบบบินขนาดเล็ก จังหวัดเชียงราย	
3.1.2 โครงการปรับปรุงถนนห้วยโก๋น-ปากแบ่ง(ประมาณ 40 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 8 ล้าน)	320
3.1.3 โครงการปรับปรุงถนนสายท่าลี่-ไชยบุรี-หนองเห็ด-กีซอน-เตียนโขว (ควรเป็นลักษณะศึกษาความเป็นไปได้)	50
3.1.4 โครงการพัฒนารถไฟสาย เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	11,766
3.1.5 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่เชียงราย เชียงใหม่ และเด่นชัย	900
3.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ที่ขุนหมิง และเชียงราย (แห่งละ 500 ล้านบาท)	1,000
3.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่ขุนหมิงและที่เชียงราย(ที่ขุนหมิงมีอยู่เดิมแล้วที่หลอซือวัน งบประมาณนี้จึงเกี่ยวเฉพาะที่เชียงราย)	500
3.1.8 โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก ที่ท้ายเหมืองจังหวัดพังงา	100
3.1.9 โครงการร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวิไทยและจีน	2,494
3.1.10 โครงการกลั่นน้ำมันที่ระนองและการสร้างคลังน้ำมันที่	

ระนอง-เชียงใหม่	12,789
3.1.11 โครงการพัฒนาท่อและGas	57,223
รวม	87,642
รวมทั้งหมด	107,392

ตารางแสดงแหล่งทุนเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

: ล้านบาท

	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคองค์กร ระหว่าง ประเทศ	รวม
1. ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภาคลุ่ม แม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน				
1.2 แผนงานพัฒนาอนุภาคลุ่มแม่ น้ำโขงอย่างยั่งยืน				
1.2.1 โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไข ข้อขัดแย้งระหว่างประเทศ ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง	(งบประจำ)	-	-	-
1.2.2 โครงการปราบปรามอาชญา กรรมและยาเสพติด	100	-	150	250
1.2.3 โครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน	250	-	250	500
1.2.4 โครงการส่งเสริมศาสนิกชุมชน	100	-	-	100
1.2.5 โครงการพัฒนาประเทศสอง ฝั่งแม่น้ำโขง	2,000	-	2,000	4,000
1.2.6 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ- เทค (Bio-tech) ที่เมืองเชียง รุ่ง มณฑลยูนนาน	1,000	-	1,000	2,000
1.2.7 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและ พัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างร่วมที่ เมืองเชียงรุ่ง ของจีน หรือ จังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาค เหนือตอนบนของไทย หรือทั้ง สองประเทศ				

1.2.8	โครงการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการ	1,000	-	1,000	2,000
1.2.9	โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัยนานาชาติแม่โขง (MaeKong International University) ที่เชียงราย	300	-	-	300
		2,000	-	3,000	5,000
	รวม	6,750	-	7,400	14,150
2.	ยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน				
2.1	แผนงานพัฒนาประสิทธิภาพการแข่งขัน				
2.1.1	โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและจีน (งบประจำ)		-	-	-
2.1.2	โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital)	5,000	-	-	5,000
2.1.3	โครงการศูนย์บ่มเพาะ (Incubator)	100	-	200	300
2.1.4	โครงการส่งเสริมการเดินทางในลำน้ำโขง (งบประจำ)		-	-	-
2.1.5	โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA)		-	-	-
2.1.6	โครงการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (งบประจำ)		-	-	-
2.1.7	โครงการทูตกิตติมศักดิ์ (งบประจำ)		-	-	-
2.1.8	โครงการหนึ่งวิชา สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม) (งบประจำ)		-	-	-

2.1.9 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม	(งบประจำ)	-	-	-
2.1.10 โครงการฝึกอบรมดูงานระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น	100	-	-	100
2.1.11 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ SME ระหว่างประเทศ	100	-	-	100
	100	-	-	100
รวม	5,400	-	200	5,600
3. ยุทธศาสตร์พัฒนาความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน				
3.1 แผนงานพัฒนาความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน				
3.1.1 โครงการส่งเสริมระบบบินขนาดเล็ก จังหวัดเชียงราย	(งบประจำ)	-	-	-
3.1.2 โครงการปรับปรุงถนนห้วยโก๋น-ปากแบ่ง	200	-	300	500
3.1.3 โครงการปรับปรุงถนนสายท่าลี่-ไชยบุรี-หนองเห็ด-กีซอน-เตียนโขง (ควรเป็นลักษณะศึกษาความเป็นไปได้)	220	-	100	320
3.1.4 โครงการพัฒนาทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย	-	-	50	50
3.1.5 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่เชียงราย เชียงใหม่ และเด่นชัย	5,766	-	6,000	11,766
3.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์		-	-	

สตีกส์ที่คุนหมิง และเชียงราย	900			900
3.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์กระจาย สินค้าที่คุนหมิงและที่เชียงราย	500	500	-	1,000
3.1.8 ศึกษาความเป็นไปได้โครง การจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก จังหวัด พังงา	500	-	-	500
3.1.9 โครงการร่วมมือกองเรือ พาณิชย์นาวีไทยและจีน	50	-	50	100
3.1.10 โครงการกลั่นน้ำมันที่ระนอง และการสร้างคลังน้ำมันที่ ระนอง-เชียงรายและเชียงใหม่	1,294	-	1,200	2,494
3.1.11 โครงการพัฒนาท่อและGas	-	12,789	-	12,789
รวม	27,223	-	30,000	57,223
	36,153	13,289	37,700	87,642
รวมทั้งหมด	48,343	13,789	45,300	107,392

Executive Summary

1. Background of the Study

Joint Study on the Development of Strategic Framework for China-Thailand Economic Cooperation: With Special Reference to Geographical Positioning and Spatial Linkages (Phase 2) was established by the agreement between Prime Minister of Thailand and China in response to the Free Trade Area Agreement and also for the cooperation strategic framework between Thailand and China. For the cooperation framework, the prime minister of Thailand assigned Mr. Somkid Jatusripitak, Deputy Prime Minister and Deputy Secretary-General of Office of National Economic and Social Development Board: NESDB (Mr. Somjet Terakoop) to sign the agreement with Yunnan Provincial Development and Reform Commission Foreign Capital Utilization Division at Kunming on June 17-18, 2003. This agreement was an international research project between the two countries. From the commitment, the Chinese set up one team of researchers to work with Thai team. The Thai project director acted as team leader. Each team visited each other four times. When the project was finished, the report was approved by ministerial steering committee of both countries in order to set up the budget. After the signed agreement, it was put under the management board in Yunnan Provincial Development and Reform Commission Foreign Capital Utilization Division. Currently, there is no party is working on the project directly. At present, the project is finished and awaiting the Chinese team to set up processing before proceeding to Phase 2.

2. Relative Potential in Economic Cooperation between Thailand and China.

With China's entrance into the WTO, its economy has more closely integrated with the global system. As a WTO member, China plays an increasingly important role in the world economy and bears a strong impact on other countries, due to its competitive advantages in labour and raw materials. Membership also dictates, however, that China comply with WTO rules and regulations, especially in terms of fairness and transparency towards competitors.

China, with its enormous land size and large population of 1.3 billion, represents a substantial opportunity for Thailand to expand its export market . Considering the

numerous provinces of China, there are different economic structures with different manufacturing environments, tastes, styles and consumer buying power. It is worthwhile to note that some of these provinces are Thailand's competitors, while some may become new markets for Thailand's products².

Due to its proximity to South China, Thailand has the potential to be a nexus for ASEAN and GMS countries to develop cooperation on fundamental economic issues to which China has agreed. It also has the potential to spearhead trade and investment development, establishing economic links between China and other countries in the region.

However, as Thailand and China are not geographically connected, their logistic links would have to pass through Myanmar and Laos, via road and railway; land transport will be necessary for energy development as well, in electricity lines, oil pipelines, and dams. Therefore, to be a reality, Thai-Chinese cooperation must also involve neighboring countries.

3. Guidance for the Economic Cooperation Development of Thai-China and Greater Mekong Subregion Countries

The guidance of the economic cooperation between northern Thailand and south China, as well as the GMS countries, must be undertaken with an approach toward sustainable and continuous development, which maximizes competitiveness by propagating peace in the region, and minimizes risk in utilizing the Mekong River resources. Spatial linkages between Thailand and China must benefit other countries, such as Myanmar, Laos, Cambodia and Vietnam, who can also claim the Mekong as a shared natural resource.

It is crucial to develop more effective and efficient logistics and transport linkages by improving the supply chain in terms of material cost, purchasing, and the quality of flow stocks. To improve the logistics system, the two countries have to harmonize institutional rules and regulations on customs, immigration, and international transportation

² International Trade Negotiation Department, Ministry of Commerce.

4. The Economic Cooperation Development Framework of Thai-China in GMS Sub-region Development

One important cooperation development is to create jobs for the local populations by promoting agro-based industries and growing crops that can be used as raw materials for these industries. However, despite all the improvements in farming based technology, health and education aid remains crucial in minimizing poverty, illegal immigrants and drug trafficking. This cooperation concept should be used as a guide for Thailand and China to plan and implement their joint projects, concentrating on logistic transport, communications and public utilities in preparation for the future change in world competition. Moreover, the natural resources management of the two countries is also a significant area of cooperation development that can bring benefits to all GMS countries. In order to achieve success with the Thai – China co-operation, it is necessary to base the economic quadrangle of development on equitable benefits, sustainable and multi-lateral cooperation among all *four nations*.

5. The Sino – Thai Economic Cooperation Development Strategies in GMS Sub-region Development

5.1 Sustainable Development Strategy

Cooperation development in the GMS sub-region is quite slow and not progressing due to conflict and fighting, including criminal and drug related problems along border area between GMS countries. Therefore, the economic cooperation development strategy of Thai and China and Mekong river countries needs to focus on stability and sustainable growth in education, public health, agriculture, aquaculture and human resources. This will create jobs, generate income, and promote healthy societies, resulting in a reduction of incidents or conflicts among the GMS countries.

5.2 Increase of Efficient Competitiveness

In the globalization paradigm, competition becomes more intense and deliberated in free trade and investment structures under the changing World Trade Organization (WTO) framework for international trade. All natural resources must be used as a measure to gain an advantage in the world market. To identify the direction

of the economic cooperation of Thai-China and GMS countries, the effects of Free Trade Agreements and the competition under the WTO framework must be considered prudently. Increased competency for the GMS countries calls for development in numerous areas, including science and technology, agriculture, industry, tourism, trade, logistics, and human resources development. This development will prepare and strengthen the basic economic scaffold of the GMS region, making competition with the world market possible, while simultaneously maintaining and expanding the regional economy.

5.3 Spatial Linkage Development Strategy

It is strategically important that Thai-China economic cooperation to economic and social development in areas with geographical connections to both Myanmar and Laos, such as Yunnan in China, Chan state and Chiang Tung in Myanmar, and Luoangnamtha, Mokeaw, Udomchai and Chaiburi in Laos, and Chiang Sean, Chiang Kong in Chiang Rai province, as well as some areas of Chiang Mai and Pyao province, in the northern part of Thailand.

6. Subject of the Cooperation Strategic Plan

6.1 Science and Technology Co-operation

The biotechnology industry has enormous potential and should play a major role in the future growth of the region, in the form of collaboration between Thailand and China research institutes including a staff-training program. The Mae Jo University in Chiang Mai and Yunnan University can jointly conduct this program. Additionally, a Biotech research center can be set up in Jinghong, Yunnan.

6.2 Agriculture Co-operation

There will be agricultural cooperation along Mekong River banks from Jinghong, Yunnan province to Chiang Khong, Chiang Rai province. The project covers the regions of Xishuangbanna in Yunnan province, Mae Sai and Chiang Khong in Chiang Rai province, an area on the east side of the Myanmar road: Tachilek in Myanmar to

Mong Yang, Mount 240 to Mekong River, and an area on the west side of the Laos road: Bohan, Muang Sing, Louangnamtha, Houayxay to Mekong River.

This development's integrated approach will emphasize major crop selection, livestock, river aquaculture, land-use planning, farm management, marketing and manufacturing technology. Promoted products will include para-rubber, animal feed, cold climate fruits, flowers and crops, as well as cattle-meat, due to its high demand in the Thai market. Aquaculture will be promoted as an extra source of income.

An agriculture research center should be set up in Jinghong, Yunnan together with the Biotech research center. Agriculture promotion centers will be located at Jinghong in Yunnan, Mong Yang in Myanmar, Louang Namtha in Laos, and Chiang Rai in Thailand.

6.3 Industry Co-operation

Industrial cooperation will concentrate on developing high demand products, including the automobile industry, as China has been able to record steady economic growth in that area, and para-rubber, which is an important economic plant. It is environmentally friendly, and the latex will be sent from Mekong River plantations to tire manufacturing facilities in Guiyang and Chongqing.

In addition, biotech based products such as herbs, medicines, cosmetics are also in demand in China, and factories in Yunnan can form an industrial cluster to promote and support these activities. Furthermore, the Yunnan hi-tech industrial zone has planned to build a similar hi-tech industrial zone in Chiang Rai to support SME businesses. Both parties will therefore have to streamline efforts in amassing the venture capital required for the project.

6.4 Promoting Tourism Co-operation

The need for a Thai-China tourism promotion committee is recognized and has been recommended. This committee would be responsible for both inbound and outbound travel. They would identify and analyze new entrance points, and conduct market research and analysis in both countries and neighboring states. The creation of

tourism standards, certification of tour operators and identification of obstacles for tourists visiting these areas would follow.

One of the strategies to boost tourism is the creation of the GMS border pass, which would allow tourists to visit the GMS countries region with one single pass. As Chiang Rai province is strategically placed and falls within GMS countries' linkage, it should also be considered as an aviation hub.

6.5 Logistics Co-operation

A Logistics Information Center at important distribution points such as Chiang Rai Province, and Jinghong, Yunnan should be set-up with linkages to both Bangkok and Kunming, acting as a tracking and flow of information center, contributing to expense reduction in terms of time and goods inventory. An effective logistics system should result in improved overall cost effectiveness.

6.6 Trades Promotion Co-operation

A surveyor company or organization should be established to ensure product quality is in accordance with both countries' standards. Both countries need to eliminate institutional and operational impediments in order to facilitate future trade. In addition, the FTA should be expanded to include para-rubber and rice.

6.7 Human Resources Development Co-operation

Human resources management for both the logistics system and tourism industry is imperative. A training institute or international college should be established in Jinghong under the name of "Mekong International College", offering courses on logistics and tourism as well as water resource management. These courses should be conducted with the cooperation of universities in Thailand and China. The cooperation of science and technology and natural resources development strategies can be adopted into human resources development to ensure the best results in research and training in the project area.

7. Plans and Projects

The promotion of Thai - China economic cooperation development should be comprehensive so as to produce effective projects and encourage a synergy with other cooperative projects between the two countries. The proposed projects are tied to the key activities and action plans mentioned earlier. These projects are categorized into 3 plans according to the strategy on Thai-China and Mekong subregion economic cooperation promotion as follows:

7.1 Plans and projects on sustainable GMS development consisting of:

- 1) Division of conflict solving among GMS countries
- 2) Drug and criminal reduction
- 3) Community health development
- 4) Community religious activities promotion
- 5) Mekong River's bank development
- 6) Bio-Tech research center at Jinghong, Yunnan
- 7) Joint commission for research and development of para-rubber based products
- 8) Integrated agricultural development plan
- 9) Mekong International University at Jinghong, Yunnan

7.2 Plans and projects on competence efficiency of GMS countries consisting of:

- 1) Strategic plan on Sino – Thai development cooperation
- 2) Venture capital and incubator establishment
- 3) Promotion of commercial shipping fleets operating on Mekong River
- 4) Expansion of FTA agreement
- 5) Joint Commission for promotion of Sino – Thai tourism
- 6) One visa for four countries: Myanmar, Laos, Cambodia and Thailand
- 7) Training program for Thai and Chinese language skills and cross culture interaction development.
- 8) Short-term training program for necessary skill development
- 10) Training program for international SMEs development

7.3 Plans and projects on Sino – Thai spatial linkage development consisting of:

- 1) Small-size aviation promotion
- 2) Road rehabilitations in Huaygron in Nan province, Muang Nguen, Pakbang, Chaiburi, Boten in Laos and Bohan, Muang La, Jinghong in China.
- 3) Road rehabilitations in Thali, Leoy province, Nagazeng, Chaiburi, Luongprabang, Thung Hai Hin, Nong Het in Laos, Ky Song, Dien Chau, Than Hoa and Hanoi in Vietnam.
- 4) Denchai – Chiang Rai – Chiang Khong railway development
- 5) Goods transportation station establishment in Chiang Rai, Chiang Mai, and Denchai
- 6) Logistic information center establishment in Kunming and Chiang Rai
- 7) establishment of goods distribution center in Kunming and Chiang Rai.
- 8) Deep seaport construction at Ban Bodan, Phan-Nga province
- 9) Establishing Thai – China cooperation between merchant marine services
- 10) Oil refinery construction in Ranong, Denchai, Chiang Rai, and Chiang Mai
- 11) Fuel/oil system development

8. Budget for Sino-Thai Economic Cooperation Promotion Plan on Greater Mekong River SubRegion Development

The total budget required is approximately 106,492 million baht, categorized by the following strategies:

- 1) Greater Mekong River subregion sustainable development strategy is approximately 14,150 baht.
- 2) Increase of competence efficiency strategy is approximately 5,600 million baht.
- 3) Thai-Sino spatial linkage development strategy is approximately 86,742 million baht.

9. Financial Sources

Excluding combined regular annual budget of GMS countries, a total budget of approximately 106,492 million baht (One hundred and six thousand four hundred and

ninety two million baht) is needed to promote Thai-China economic cooperation on GMS development. The money has to be raised within 5 to 10 years from member countries, private sector, and others such as international organizations from developed countries e.g. Australia, Japan, Europe and Asian Development Bank.

10. Proposed Projects and Programs

The promotion of Thai - China economic cooperation development should be comprehensive, so as to produce effective projects and encourage a synergy with other cooperative projects between the two countries. The proposed projects are tied to the key activities and action plans mentioned earlier. These projects are categorized into 3 plans according to the strategy on Thai-China and Mekong subregion economic cooperation promotion as follows:

10.1 Mekong Sustainability Strategy Projects		Public Sector	Private Sector	International Funding Agencies	Total (Mil. USD)
1	Establishment of Conflict management mechanism among GMS countries				0.00
2	Drug and criminal reduction	2.50		3.75	6.25
3	Community health development	6.25		6.25	12.50
4	Community religious activities promotion	6.50			6.50
5	Mekong River's bank development	50.00		50.00	100.00
6	Bio-Tech research center at Jinghong, Yunnan	25.00		25.00	50.00
7	Joint commission for research and development of para-rubber based products	50.00		50.00	100.00
8	Integrated agricultural development plan	7.50			7.50
9	Mekong International University at Jinghong, Yunnan	50.00		75.00	125.00
Subtotal:		197.75	0.00	210.00	407.75

10.2 Plans and projects for Strengthening Competitiveness Strategy		Public Sector	Private Sector	International Funding Agencies	Total (Mil. USD)
1	Strategic plan on Sino – Thai development cooperation				0.00
2	Venture capital and incubator establishment	125.00			125.00
3	Establishing an Industrial Incubator*				0.00
4	Promotion of commercial shipping fleets operating on Mekong River	2.50		5.00	7.50
5	Expansion of FTA agreement *				0.00
6	Joint Commission for promotion of Sino – Thai tourism*				0.00
7	Installing honorary Counsel-General*				0.00
8	One visa for four countries: Myanmar, Laos, Cambodia and Thailand*				0.00
9	Training program for Thai and Chinese language skills and cross culture interaction development.	2.50			2.50
10	Short-term training program for necessary skill development	2.50			2.50
11	Training program for international SMEs development	2.50			2.50

Subtotal:	135.00	0.00	5.00	140.00

* Funds for these Programs will come from the Regular
Annual Budgets of both Nations

10.3 Projects and Programs on Sino–Thai Spatial Linkage Strategy		Public Sector	Private Sector	International Funding Agencies	Total (Mil. USD)
1	Promotion of Aviation Using Small-Size Aircraft in Chaing Rai	5.00		7.50	12.50
2	Road rehabilitations in Huaygron in Nan province, Muang Nguen, Pakbang, Chaiburi, Boten in Laos and Bohan, Muang La, Jinghong in China.	5.50		2.50	8.00
3	Feasibility Study of Road Improvement in Thali, Leoy province, Nagazeng, Chaiburi, Luongprabang, Thung Hai Hin, Nong Het in Laos, Ky Song, Dien Chau, Than Hoa and Hanoi in Vietnam.			1.25	1.25
4	Denchai – Chiang Rai – Chiang Khong railway development	144.15		150.00	294.15
5	Goods transportation station establishment in Chiang Rai, Chiang Mai, and Denchai	22.50			22.50
6	Logistic information center establishment in Kunming and Chiang Rai	12.50			12.50
7	Establishment of goods distribution center in Kunming and Chiang Rai.		25.00		25.00
8	Feasibility Study of Deep seaport construction at Ban Nadan, Phan-Nga province	1.25		1.25	2.50
9	Establishing Thai – China cooperation between merchant marine services	32.35		30.00	62.35
10	Oil refinery construction in Ranong, Denchai, Chiang Rai, and Chiang Mai		319.72		319.72
11	Fuel/oil system development	223.25	344.72	192.5	760.47
Subtotal:		446.50	689.44	385.00	1520.94
Grand Total		779.25	689.44	600.00	2068.69

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	I
กิตติกรรมประกาศ	II
คณะวิจัย	III
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการวิจัย	1-1
1.2 ศักยภาพความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและจีน	1-1
1.3 วัตถุประสงค์ของความร่วมมือ	1-6
1.4 แนวคิดความร่วมมือไทย-จีน	1-6
1.5 ยุทธศาสตร์ตามแนวคิดความร่วมมือไทย-จีน	1-9
1.6 ขอบเขตของของการศึกษาความร่วมมือ	1-11
1.7 พื้นที่การศึกษา	1-12
บทที่ 2 สถานภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	
2.1 สถานภาพพื้นที่ศึกษาของไทย	2-1
2.1.1 พื้นที่ภาคเหนือของไทย	2-1
2.1.2 จังหวัดเชียงราย	2-5
2.1.3 จังหวัดพะเยา	2-11
2.1.4 จังหวัดลำปาง	2-15
2.1.5 จังหวัดเชียงใหม่	2-19
2.1.6 จังหวัดลำพูน	2-25
2.1.7 จังหวัดน่าน	2-33
2.2 สถานภาพพื้นที่ศึกษาของจีน	2-38
2.2.1 มณฑลกว่างซี (เขตปกครองตนเองชนชาติจ้วง)	2-38
2.2.2 มณฑลกุ้ยโจว	2-41
2.2.3 มณฑลส่านซี	2-43
2.2.4 มณฑลยูนนาน	2-46
2.2.5 มณฑลเสฉวน	2-49
2.2.6 มหานครฉงชิ่ง	2-52

บทที่ 3 ลำแม่น้ำโขงในบริบทความร่วมมือไทย-จีน

3.1	ลักษณะทางกายภาพของแม่น้ำโขง	3-1
3.2	ลักษณะกิจกรรมตามลำแม่น้ำโขง	3-12
3.3	นโยบายและการลงทุนที่เกี่ยวกับลุ่มน้ำโขง	3-16
3.4	ประเด็นที่ต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับนโยบายการลงทุน	3-25
3.5	บทบาทแม่น้ำโขง	3-27
3.6	การเปลี่ยนแปลงบทบาทของแม่น้ำโขงในอนาคต	3-32
3.7	ปัจจัยหลักแห่งการเปลี่ยนแปลงของลำแม่น้ำโขง	3-33
3.8	แนวทางการร่วมมือไทย-จีนกับภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-35
3.9	กรอบความร่วมมือไทย-จีน กับภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-36
3.10	แผนงาน/โครงการ	3-36

บทที่ 4 ความร่วมมือไทย-จีน ในภาควิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

4.1	ความนำ	4-1
4.2	นโยบายและแผนกลยุทธ์วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทย (พ.ศ.2547-2556)	4-1
4.3	การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทย	4-2
4.4	เทคโนโลยีชีวภาพของไทย	4-3
4.5	การพัฒนาไฮเทคโนโลยีของจีน	4-5
4.6	การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีชีวภาพของจีน	4-8
4.7	แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทย-จีน	4-9
4.8	กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือ	4-10
4.9	แผนงาน/โครงการ	4-11

บทที่ 5 ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคการเกษตร

5.1	ความนำ	5-1
5.1.1	ยางพารา	5-1
5.1.2	ข้าว	5-6
5.1.3	ผลไม้	5-8
5.1.4	สมุนไพร	5-10
5.2	กรอบยุทธศาสตร์และยุทธวิธีความร่วมมือด้านการเกษตรไทย-จีน	5-10
5.2.1	ยางพารา	5-11

5.2.2 ข้าว	5-12
5.2.3 ผลไม้	5-13
5.2.4 สมุนไพร	5-15
5.3 การบริหารจัดการในความร่วมมือไทย-จีน ด้านการเกษตร	5-15
5.4 แผนงาน/โครงการ	5-16

บทที่ 6 ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคอุตสาหกรรม

6.1 ความนำ	6-1
6.2 สถานภาพอุตสาหกรรมในพื้นที่ศึกษา	6-2
6.3 นโยบายการลงทุนรายมณฑลทางภาคตะวันออก	6-10
6.4 ภาพรวมรายอุตสาหกรรมของไทย	6-14
6.5 สถานภาพอุตสาหกรรมไทยภาคเหนือ	6-17
6.6 แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางอุตสาหกรรมไทย-จีน แบบรวมกลุ่มอุตสาหกรรมตามลักษณะพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ (Clustering)	6-18
6.7 กรอบความร่วมมือการเชื่อมโยงด้านอุตสาหกรรมไทยตอนเหนือ กับจีนตอนใต้	6-19
6.8 กรอบความร่วมมืออุตสาหกรรม (รายสาขา)	6-21
6.9 แผนงาน/โครงการ	6-22

บทที่ 7 ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคการท่องเที่ยว

7.1 ความนำ	7-1
7.2 ภาพรวมการท่องเที่ยวจีน	7-2
7.3 ภาพรวมการท่องเที่ยวของจีนตะวันตก	7-5
7.4 ภาพรวมการท่องเที่ยวไทย	7-11
7.5 การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมการท่องเที่ยวไทย-จีน	7-14
7.6 แนวทางความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว	7-16
7.7 กรอบความร่วมมือทางการท่องเที่ยว	7-18
7.8 แผนงาน/โครงการ	7-19

บทที่ 8 ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคการค้า

8.1 การคมนาคมในจีนและภาคตะวันตก	8-1
8.2 การขนส่งสินค้าในจีนและภาคตะวันตก	8-16

8.3	การศึกษาการค้าภายในของจีนเบื้องต้น	8-27
8.4	การค้าระหว่างประเทศจีน-ไทย และการค้าระหว่างประเทศของพื้นที่ศึกษา	8-51
8.5	การค้าระหว่างประเทศของพื้นที่ศึกษา และการค้าชายแดน	8-54
8.6	นโยบาย กฎระเบียบต่าง ๆ และปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศของจีน	8-64
8.7	แนวทางด้านการค้าไทย-จีน	8-71
8.8	กรอบความร่วมมือทางด้านการค้าไทย-จีน	8-73
8.9	แผนงาน/โครงการ	8-74

บทที่ 9 ความร่วมมือไทย-จีน ในระบบ Logistics

9.1	ความนำ	9-1
9.2	การพัฒนาระบบลอจิสติกส์ของไทย	9-1
9.3	การพัฒนาระบบลอจิสติกส์ของจีน	9-4
9.4	แนวโน้มการพัฒนาระบบระบบลอจิสติกส์ของจีน	9-8
9.5	การเชื่อมโยงเส้นทางความร่วมมือด้านลอจิสติกส์ภาคเหนือตอนบนของไทยกับภาคตะวันตกของจีน	9-9
9.6	แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางลอจิสติกส์ไทย-จีน	9-15
9.7	กรอบการพัฒนาความร่วมมือทางลอจิสติกส์ไทย-จีน	9-15
9.8	แผนงาน/โครงการ	9-16

บทที่ 10 ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคทรัพยากรมนุษย์

10.1	ความนำ	10-1
10.1.1	แนวคิดกลุ่มนักคิดในประเทศสหรัฐอเมริกา	10-2
10.1.2	แนวคิดกลุ่มนักคิดในสหราชอาณาจักร	10-2
10.1.3	การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์	10-3
10.2	การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน	10-5
10.3	แนวทางการร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน	10-7
10.4	กรอบความร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน	10-8
10.5	แผนงาน/โครงการ	10-11

บทที่ 11 บทสรุปการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

11.1	ความนำ	11-1

11.2	แนวทางพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	11-3
11.3	กรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	11-4
11.4	ยุทธศาสตร์ร่วมทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	11-6
11.5	สาขาความร่วมมือตามแผนยุทธศาสตร์	11-10
11.6	แผนงานและโครงการ	11-13
11.6.1	แผนงานและโครงการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน	11-13
11.6.2	แผนงานและโครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน	11-15
11.6.3	แผนงานและโครงการพัฒนาการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ ระหว่างไทยและจีน	11-16
11.7	งบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย – จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	11-17
11.8	แหล่งทุน	11-23

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1-1	แสดงตัวอย่างสัดส่วนสินค้าที่ผลิตในจีนต่อการผลิตรวมของโลก	1-2
ตารางที่ 1.1.-2	แสดงสินค้าส่งออก 20 รายการแรกจากไทยไปจีน	1-4
ตารางที่ 1.1.-3	แสดงสินค้าส่งออก 19 รายการแรกจากจีนมาไทย	1-5
ตารางที่ 3.1.2-1	แสดงสถิติแม่น้ำ 10 สายที่มีพื้นที่ลุ่มน้ำใหญ่ที่สุดเทียบกับแม่น้ำโขง	3-4
ตารางที่ 3.2-1	แสดงศักยภาพการเดินเรือในลำแม่น้ำโขง : Lang Chang Jang-Mekong River International (Shipment)	3-15
ตารางที่ 3.3-1	แสดงสถานะภาพของเขื่อนต่างๆ ในโครงการ	3-24
ตารางที่ 5.1.1-1	แสดงพื้นที่ปลูกยางทั่วโลก	5-5
ตารางที่ 5.1.2-1	แสดงมูลค่าการส่งออก	5-7
ตารางที่ 5.1.3-1	แสดงปริมาณและมูลค่าการค้าผลไม้	5-8
ตารางที่ 6.3-1	นโยบายสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมในรายมณฑล จำแนกตามสาขา	6-10
ตารางที่ 7.3-1	แสดงเปรียบเทียบรายได้จากการท่องเที่ยวประเทศจีน	7-6
ตารางที่ 7.3-2	เปรียบเทียบรายได้การท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันตกกับทั่วประเทศ	7-6
ตารางที่ 7.3-3	แสดงรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศ (Domestic Tour)	7-7
ตารางที่ 7.3-4	แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญระดับประเทศ	7-8
ตารางที่ 8.1-1	ระยะทางรถไฟ เส้นทางน้ำ ทางหลวงในเขตพื้นที่ต่างๆ ในปี ค.ศ. 2002	8-4
ตารางที่ 8.1-2	อัตราขยายตัวของเส้นทางหลวงในภูมิภาคต่างๆ	8-7
ตารางที่ 8.1-3	จำนวนผู้ใช้เครื่องมือสื่อสารโทรคมนาคมในเขตพื้นที่ต่างๆ ในปี ค.ศ.2002	8-11
ตารางที่ 8.2-1	การเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งของจีนตามพันธกรณี WTO	8-26
ตารางที่ 8.3-1	แสดงสัดส่วนการจำหน่ายสินค้าต่างๆ ในตลาดค้าปลีกของจีน ปี 2001	8-28
ตารางที่ 8.3-2	แสดงอันดับของบริษัทค้าปลีกของจีน ปี 2001	8-29
ตารางที่ 8.3-3	แสดงการเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งของจีนตามพันธกรณี WTO	8-44
ตารางที่ 8.3-4	กฎระเบียบเกี่ยวกับการลงทุน การค้าระหว่างประเทศ การค้าส่งและ ค้าปลีกในจีน	8-46
ตารางที่ 8.5-1	แสดงการเปรียบเทียบดัชนีเศรษฐกิจสำคัญมณฑลทางตะวันตกของจีน ปี 2002	8-55
ตารางที่ 8.5-2	แสดงสินค้าที่เสถียรนำเข้าจากไทย	8-57

ตารางที่ 8.5-3	แสดงสินค้าที่เสฉวนส่งออกมาไทย	8-57
ตารางที่ 8.5-4	แสดงสินค้าที่ฉงชิ่งนำเข้าจากไทย	8-59
ตารางที่ 8.5-5	แสดงสินค้าที่ฉงชิ่งส่งออกมาไทย	8-59
ตารางที่ 9.1-1	แสดงการเปรียบเทียบระบบโลจิสติกส์ ของประเทศในภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ , Main Land Southeast Asia (The Logistics Positioning of Thailand With GMS)	9-3
ตารางที่ 9.3-1	แสดงโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ ภายในปี ค.ศ. 2010	9-5
ตารางที่ 9.2-1	แสดงสัญชาติของนักศึกษาที่มาศึกษาต่อในไทยมากที่สุด เรียงตามอันดับ 10 ลำดับแรก	10-6
ตารางที่ 11.7-1	แสดงงบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	11-17
ตารางที่ 11.7-2	แสดงงบประมาณวางท่อน้ำมันจากไทยสู่จีน	11-22
ตารางที่ 11.8-1	แหล่งทุนเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	11-24

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 2.1.2-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดเชียงราย	2-10
แผนภาพที่ 2.1.3-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดพะเยา	2-14
แผนภาพที่ 2.1.4-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดลำปาง	2-18
แผนภาพที่ 2.1.5-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดเชียงใหม่	2-24
แผนภาพที่ 2.1.6-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดลำพูน	2-32
แผนภาพที่ 2.1.7-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดน่าน	2-37
แผนภาพที่ 2.2.1-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลกว่างซี	2-40
แผนภาพที่ 2.2.2-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลกุ้ยโจว	2-42
แผนภาพที่ 2.2.3-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลส่านซี	2-45
แผนภาพที่ 2.2.4-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลยูนนาน	2-48
แผนภาพที่ 2.2.5-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลเสฉวน	2-51
แผนภาพที่ 2.2.6-1 แสดงพื้นที่เขตมหานครฉงชิ่ง	2-54
แผนภาพที่ 3.1-1 แสดงเส้นทางแม่น้ำโขง	3-3
แผนภาพที่ 9.5-1 แสดงระบบลอจิสติกส์ของจีนจากคุนหมิง	9-14
แผนภาพที่ 11.7-1 แสดงแสดงเส้นทางวางท่อน้ำมันจากไทยสู่จีน	11-21

ภาคผนวก

- ภาคผนวกที่ 1 สรุปย่อการดำเนินการโครงการ
- ภาคผนวกที่ 2 รายงานการเดินทางสำรวจเบื้องต้นและเชิงลึก
- ภาคผนวกที่ 3 วิเคราะห์ศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ
- ภาคผนวกที่ 4 เขตการค้าเสรี (FTA) กับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีน
- ภาคผนวกที่ 5 มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) ของจีน

บรรณานุกรม

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการวิจัย

“โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนารอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน โดยเน้นตำแหน่งและการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์” เกิดขึ้นจากข้อตกลงระหว่างนายกรัฐมนตรีไทยกับนายกรัฐมนตรีจีนเพื่อทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area Agreement) และทำกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในเรื่องการทำกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ซึ่งเป็นที่มาของโครงการฯ นั้น นายกรัฐมนตรีไทยได้มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ไปเจรจากับฝ่ายจีนเพื่อทำกรอบความร่วมมือ ซึ่งรองนายกรัฐมนตรีของไทยพร้อมกับรองเลขาธิการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายสมเจตน์ เตระคุป) ได้ไปพบและลงนามข้อตกลงกับสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนานฝ่ายจีน ที่คุนหมิง เมื่อวันที่ 17-18 มิถุนายน 2546 ซึ่งกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีนนี้ เป็นโครงการระดับประเทศของทั้งสองฝ่าย ตามข้อตกลงทางฝ่ายจีนจะต้องจัดตั้งทีมวิจัยขึ้นมาชุดหนึ่ง เพื่อทำงานร่วมกับทีมไทย โดยมีผู้อำนวยการวิจัยโครงการของฝ่ายไทยเป็นหัวหน้าทีม และแต่ละฝ่ายจะต้องไปเยือนซึ่งกันและกันสี่ครั้ง และเมื่อสิ้นสุดงานวิจัยนี้แล้ว ข้อเสนอของโครงการวิจัยจะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีของทั้งสองฝ่ายเพื่อจัดงบประมาณสนับสนุน แต่หลังจากลงนามในข้อตกลงแล้ว ได้มีการเปลี่ยนแปลงการบริหารภายในของสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนานฝ่ายจีน การจัดตั้งทีมวิจัยฝ่ายจีนจึงไม่มีการสานต่อตามข้อตกลง ปัจจุบันงานวิจัยโครงการฯ เสร็จสิ้นแล้ว แต่ฝ่ายจีนยังอยู่ในขั้นตอนการเสนอจัดตั้งคณะวิจัย ซึ่งถ้าให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างประเทศเดิม จะต้องมีการทำวิจัยระยะ 2 โดยทีมฝ่ายไทย เพื่อโอกาสร่วมในการทำการวิจัยกับทีมวิจัยของจีนที่กำลังจัดตั้งขึ้นมาได้

1.2 ศักยภาพความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและจีน

จีนได้นำนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและเปิดประเทศมาใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2522 ส่งผลให้เศรษฐกิจจีนเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาภายในสองทศวรรษ และจากสถิติล่าสุดในปี พ.ศ. 2545 เศรษฐกิจจีนได้ขยายตัวจนมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 6 ของโลก และมีเงินทุนสำรองเงินตราต่างประเทศเป็นอันดับ 2 ของโลก ปัจจัยผลักดันสำคัญที่ทำให้จีนเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าสถานการณ์เศรษฐกิจของโลกในบางช่วงเกิดความขบเซา คือ พลังทางเศรษฐกิจของตลาดภายใน

ขนาดใหญ่ของจีนที่มีประชากรจำนวนเกือบ 1,300 ล้านคน เศรษฐกิจของจีนมีการพึ่งพาปัจจัยภายในประเทศเป็นอัตราส่วนสูงถึงร้อยละ 80 ของ GDP

สำหรับภาพโดยรวมของสถานะด้านการค้าระหว่างประเทศ¹ ภายในสองทศวรรษสถานะของจีนได้เลื่อนจากประเทศที่มีปริมาณการค้าจากอันดับ 32 ในปี พ.ศ. 2522 เลื่อนสูงขึ้นเป็นอันดับ 6 ของโลก หลังจากที่ได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2544 และด้านการส่งออกของจีนได้ก้าวขึ้นเป็นผู้นำการส่งออกที่สำคัญเป็นอันดับ 6 ของโลก² โดยเฉพาะสัดส่วนของการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของจีนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 89.8 ของสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยจีนเป็นประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกที่มีสินค้าที่สำคัญหลายรายการประกอบกับในขณะนี้ ประเทศต่างๆได้ให้ความสนใจที่จะร่วมประกอบธุรกิจกับจีนโดยเฉพาะ หลังจากที่ได้เข้าเป็นสมาชิก WTO และในปี พ.ศ. 2545 นักลงทุนต่างชาติได้ย้ายฐานการผลิตเข้ามาในจีนเพิ่มมากขึ้น จนทำให้จีนกลายเป็นประเทศที่มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศไหลเข้ามากที่สุดในโลก นำหน้าสหรัฐฯได้เป็นปีแรก ทำให้ภาพลักษณ์ของจีนในตลาดโลกเริ่มแปรเปลี่ยนจากการเป็น "ผู้บริโภคสินค้ารายใหญ่ของโลก"³มาเป็นแหล่งผลิตสินค้า ส่งออกไปขายทั่วโลก จนทำให้เกิดคำกล่าวที่ว่า จีนได้กลายเป็น "โรงงานโลก" (World Factory) อย่างไรก็ตาม ด้วยอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในพื้นที่ทางด้านชายฝั่ง

ตารางที่ 1.2-1 แสดงตัวอย่างสัดส่วนสินค้าที่ผลิตในจีนต่อการผลิตรวมของโลก

รายการสินค้าที่ผลิตในจีน	สัดส่วนของจีนต่อการผลิตรวมของโลก (2002)
เครื่องเล่น DVD	54.1%
เครื่องปรับอากาศ	43.7%
โทรศัพท์มือถือ	27.8%
เครื่องซักผ้า	24%
เครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพา desktop PCs	29.6%
จอคอมพิวเตอร์	42%
ยาเม็ดเพนิซิลลิน Penicillin tablets	60%

¹ ข้อมูลจากรายงานประจำปีของ WTO ปี 2001

² ตัวอย่างเช่น สหรัฐฯได้นำเข้าสินค้าจากจีนสูงเป็นอันดับสาม รองจากแคนาดาและเม็กซิโก การส่งออกสินค้าจากจีนเข้าสหรัฐฯได้แซงหน้าญี่ปุ่นที่เคยครองส่วนแบ่งตลาดในอันดับต้นๆ และหากเปรียบเทียบกับไทย ในขณะนี้ ไทยมีปริมาณการค้ามากเป็นอันดับที่ 24 ของโลกและส่วนแบ่งตลาดคิดเป็นร้อยละ 0.99 และเป็นประเทศผู้ส่งออกสำคัญอันดับที่ 24 ของโลก หรือคิดเป็นร้อยละ 1.04 ของการส่งออกทั้งหมด ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่าประเทศจีนมาก

³ ปัจจุบันนี้ จีนเป็นประเทศที่มีการใช้โทรศัพท์มือถือมากที่สุดในโลกประมาณ 160 ล้านคน เพิ่มจากจำนวน 60 ล้านคนในปี 2000 และมีผู้ใช้ internet ประมาณ 30 ล้านคนถือเป็นอันดับสองของโลก รองจากสหรัฐฯ

ที่มา: รวบรวมจากบทความต่างๆใน Far Eastern Economic Review

ตะวันออก จนทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำกับพื้นที่ในส่วนอื่นๆ ของประเทศ โดยเฉพาะมณฑลตอนในทางทิศตะวันตก ทำให้ทางการจีนจำเป็นต้องปรับทิศทางและนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริงของจีนในยุคปัจจุบัน ดังนั้น รัฐบาลกลางจีนจึงได้ประกาศกลยุทธ์การพัฒนาภาคตะวันตกที่เรียกว่า Xibu Da Kaifa หรือ Great Western Development Strategy ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2543⁴ โดยครอบคลุมพื้นที่ตอนในของประเทศรวมทั้งสิ้นประมาณ 6.85 ล้านตารางกิโลเมตร คิดเป็นเนื้อที่ประมาณร้อยละ 57 ของจีนครอบคลุมมณฑลต่างๆ 6 มณฑล ได้แก่ มณฑลกานซู (Gansu) ซิงไห่ (Qinghai) ซานซี (Shaanxi) เสฉวน (Sichuan) กุ้ยโจว (Guizhou) ยูนนาน (Yunnan) และเขตปกครองตนเอง 3 เขต ได้แก่ เขตปกครองตนเองซินเจียง (Xinjiang) นิงเจีย (Ningxia) และทิเบต/ซีจ้าง (Xizang) รวมทั้ง มหานครฉงชิ่ง (Chongqing) พื้นที่ดังกล่าวมีประชากรทั้งสิ้น 285 ล้านคน หรือร้อยละ 23 ของประชากรโดยรวมต่อมา ในเดือนมีนาคมปีเดียวกัน⁵ ทางการจีนได้เพิ่มเขตปกครองตนเองอีก 2 เขต คือ กว่างซี (Guangxi) และมองโกลเลียใน (Inner Mongolia) รวมเข้าไปในพื้นที่เป้าหมายตามนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกดังกล่าวด้วย เนื่องจากทั้งสองเขตนี้มีพื้นที่ติดต่อกับจีนตอนในตะวันตกและมีสภาพการพัฒนาเศรษฐกิจที่ล้าหลัง โดยสรุป พื้นที่กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจจีนตะวันตกรวมทั้งสิ้น 6 มณฑล 1 มหานคร และ 5 เขตปกครองตนเอง



การพัฒนาภาคตะวันตกของจีนเป็นโครงการที่ไทยควรให้ความสนใจเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีอาณาเขตที่อยู่ห่างจากภาคเหนือตอนบนของไทยประมาณ 200 กว่ากิโลเมตร และยังสามารถติดต่อกันได้โดยทางแม่น้ำโขง ดังนั้น ภาคตะวันตกของจีนได้รับการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่องภายใต้โครงการดังกล่าว จึงเป็นโอกาสดีของไทยในการขยายความร่วมมือทางการค้า การลงทุน กับ จีนตะวันตก นอกจากนี้ หลังจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจและสภาพการณ์เศรษฐกิจโลกตกต่ำที่ผ่านมา ทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบโดยตรงและรุนแรงจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้น จึงทำให้แนวโน้มการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศในเอเชียภายหลังปีพ.ศ. 2540 จึงมุ่งสู่ความเป็นภูมิภาคนิยม (Regionalism) มากขึ้น และส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในอนุภูมิภาค ภูมิภาค ภูมิภาค ระหว่างการพึ่งพาตนเองและประเทศในอนุภูมิภาคกับการเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก

ตารางที่ 1.2-2 แสดงสินค้าส่งออก 20 รายการแรกจากไทยไปจีน

: ล้านบาท

รายการ	มูลค่าการส่งออก				
	2543	2544	2545	2546	2547
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	17,301.19	22,483.82	25,342.31	44,459.88	61,010.18
2 ยางพารา	12,027.56	12,041.03	15,381.58	29,775.10	31,416.69
3 เม็ดพลาสติก	8,038.98	9,712.57	12,415.59	16,080.69	22,760.35
4 เคมีภัณฑ์	3,954.90	4,591.22	8,611.45	12,967.29	14,557.55
5 ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	1,235.26	5,496.76	5,894.95	7,057.46	11,321.53
6 น้ำมันดิบ	2,478.66	1,285.51	6,170.32	14,592.47	11,042.15
7 แผงวงจรไฟฟ้า	6,268.29	6,235.45	6,145.15	8,473.58	9,086.25
8 ข้าว	4,840.70	3,633.87	4,456.64	3,994.44	9,000.93
9 ไม้ และผลิตภัณฑ์ไม้	1,042.03	1,999.55	3,988.04	5,776.21	8,392.37
10 น้ำมันสำเร็จรูป	5,754.28	5,708.72	6,873.89	5,176.77	7,495.30
11 ก๊าซปิโตรเลียมเหลว	8,887.30	6,479.16	4,283.68	4,605.39	5,422.56
12 เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	2,672.73	2,569.41	4,062.35	8,045.77	5,062.33
13 เครื่องใช้ไฟฟ้า และส่วนประกอบอื่นๆ	497.80	1,176.00	1,088.07	1,770.65	4,604.65
14 เครื่องจักรกล และส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	2,582.92	1,983.51	1,755.00	2,925.86	4,333.86
15 เครื่องอุปโภคบริโภคไฟฟ้าสำหรับให้สัญญาณเสียง	19.74	24.80	391.12	1,446.86	3,653.55
16 หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ	607.77	1,066.55	1,574.02	3,181.71	3,639.16
17 ผลิตภัณฑ์ยาง	911.47	1,161.81	1,145.55	1,719.94	3,429.42
18 วงจรพิมพ์	775.90	740.00	964.89	1,510.82	3,197.96
19 ผ้าผืน	929.41	929.88	899.72	1,999.96	3,153.62
20 ผลิตภัณฑ์ยางและหนัง	901.86	1,382.70	1,489.46	2,822.08	2,931.69
รวม 20 รายการ	81,710.75	90,702.32	112,933.78	181,382.93	225,512.10
อื่นๆ	31,567.33	36,502.85	39,657.89	54,674.97	60,405.74
20 รายการคิดเป็น % ของทั้งหมด	72.13	71.30	74.01	76.84	78.87
มูลค่ารวม	113,278.08	127,205.17	152,591.67	236,057.90	285,917.84

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

ในปัจจุบันประเทศไทยมีโอกาพัฒนาและขยายความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน การเกษตร การท่องเที่ยว ทรัพยากรมนุษย์ และระบบคมนาคมขนส่ง โดยการประสานนโยบายเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการพัฒนาจีนตะวันตก โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เส้นทางเชียงรายได้-คุนหมิง ผ่านสปป.ลาว ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550 และการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มน้ำโขงตอนบนระหว่างเชียงรุ่ง-เชียงแสน จะเป็นการเชื่อมตลาดใหม่ตามนโยบายสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของจีนในทางตอนใต้และตะวันตกเข้ากับตลาดของประเทศลุ่มแม่น้ำโขง โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมและการบริการที่สะดวกโดยผ่านประเทศไทย นับว่าเป็นโอกาสดีต่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีน ซึ่งเป็นมูลค่าการค้าระหว่างไทย-จีน ทั้งการนำเข้า ส่งออก และการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยตลอด เป็นตัวแสดงถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของไทยและจีนที่ยิ่งทวีความใกล้ชิดกันมากขึ้นตามลำดับ เห็นได้จากอัตราการเพิ่มขึ้นของธุรกรรมด้านการค้าระหว่างไทยจีนตั้งแต่ปี 2543-2547 ที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นทั้งจากไทยที่ส่งออกไปจีน และจากจีนที่ไทยนำเข้า

ตารางที่ 1.2-3 แสดงสินค้าส่งออก 19 รายการแรกจากจีนมาไทย

: ล้านบาท

รายการ	มูลค่าการส่งออก				
	2543	2544	2545	2546	2547
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	22,087.86	29,766.93	43,463.97	47,886.41	48,529.52
2 เหล็ก และเหล็กกล้า	6,368.91	3,039.15	3,728.67	5,251.76	26,423.03
3 เคมีภัณฑ์	10,183.94	13,396.73	14,766.44	16,440.39	23,280.47
4 เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม	6,057.79	6,705.67	10,803.70	14,849.90	22,410.70
5 ผ้าผืน	3,745.15	10,743.57	11,436.30	11,891.42	13,467.11
6 ผลิตภัณฑ์โลหะ	5,968.75	4,699.41	6,005.10	8,372.83	11,582.88
7 เครื่องใช้ไฟฟ้า	5,968.75	6,772.79	7,420.28	8,836.45	11,508.13
8 แผงวงจรไฟฟ้า	4,315.57	3,613.03	4,546.61	5,292.52	8,111.10
9 เครื่องเพชร พลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	7.3.24	2,036.36	2,571.29	4,767.29	8,108.24
10 เสื้อผ้า รองเท้า และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ	4,269.49	5,511.08	5,469.99	6,421.20	7,906.49
11 สินแร่โลหะอื่นๆ และเศษโลหะ	2,619.11	2,371.86	2,476.32	4,040.27	7,841.48
12 เครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์การแพทย์	3,235.71	3,784.44	4,562.34	6,006.97	7,318.09
13 หลอดภาพโทรทัศน์	728.76	1,139.34	3,622.87	6,448.69	6,397.02
14 ผัก ผลไม้ และของปรุงแต่งที่ทำจากผักผลไม้	1,344.59	1,843.19	2,169.95	3,969.46	4,972.86
15 แก้ว และผลิตภัณฑ์เครื่องปั้นดินเผา	1,091.27	1,355.68	1,934.44	2,830.64	4,727.62
16 ผลิตภัณฑ์พลาสติก	2,644.86	3,495.40	3,839.81	4,008.32	4,669.20
17 ด้ายทอผ้าและด้ายเส้นเล็ก	3,793.20	4,722.58	3,982.10	4,059.29	4,044.56
18 ยากำจัดศัตรูพืช	926.93	1,439.22	1,925.64	2,755.74	3,991.10
19 ส่วนประกอบและอุปกรณ์เครื่องเล่นแผ่นเสียง	1,380.15	1,727.99	2,669.85	3,634.58	3,248.21
รวม 19 รายการ	94,095.03	110,708.42	139,940.67	170,310.13	231,084.81
อื่นๆ	41,604.82	54,351.79	71,765.89	80,761.37	98,686.65
19 รายการคิดเป็น % ของทั้งหมด	69.34	67.07	66.10	67.83	70.07
มูลค่ารวม	135,699.85	165,060.21	211,706.56	251,071.50	329,771.46

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออก

แม้ว่าในอดีตที่ผ่านมาไทยและจีนจะมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็น ในส่วนของความร่วมมือทางวิชาการ การค้า การลงทุน การเกษตร การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม แต่ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ของความร่วมมือเหล่านั้น โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดจากการดำเนินมาตรการในลักษณะต่างคนต่างทำ ยังมีได้มีการมองในภาพรวมและกำหนดแนวทางความร่วมมือให้ชัดเจนเพื่อส่งเสริมความร่วมมือตามศักยภาพที่ทั้งสองประเทศมีอยู่โดยแท้จริง ดังนั้นการวิจัยนี้จะเป็นเสมือนเครื่องมือในการทบทวน รวบรวมข้อมูล และข้อเท็จจริงทั้งในอดีตและปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพและความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของทั้งสองประเทศ พร้อมเสนอแนะความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการเกื้อกูลกัน เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินความร่วมมือที่ชัดเจนและยั่งยืนในอนาคต

1.3 **วัตถุประสงค์ของความร่วมมือ** ความร่วมมือไทย-จีนในครั้งนี้ ประกอบด้วยวัตถุประสงค์หลัก คือ

- 1.3.1 เพื่อสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับประเทศจีนสร้างสรรค์ประโยชน์ทางวิชาการ
- 1.3.2 เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ ทิศทาง กระบวนการในการส่งเสริม และพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจบนรากฐานความเป็นมิตรแท้อย่างยั่งยืน
- 1.3.3 เพื่อวางแผนความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจไทย-จีนในสาขาที่มีศักยภาพเช่น การคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยว และทรัพยากรมนุษย์
- 1.3.4 เพื่อศึกษารูปแบบ กระบวนการ การใช้ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบและโอกาสทางการตลาดของธุรกิจ สินค้า และบริการที่ไทยและจีนสามารถเกื้อหนุนกันได้
- 1.3.5 เพื่อศึกษาอุปสรรคและปัญหาทั้งด้านกายภาพด้านเทคโนโลยี และนโยบายที่ภาครัฐและเอกชนประสบอยู่ ทั้งเสนอแนะนโยบายและมาตรการสนับสนุนภาคเอกชนดำเนินกิจกรรมการค้า การลงทุน การผลิต และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับจีนได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 1.3.6 เพื่อเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในลักษณะเครือข่ายระหว่างภาครัฐ เอกชนและสถาบันการศึกษา ตลอดจนความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นระบบศูนย์ข้อมูลเทคโนโลยีและเศรษฐกิจไทย-จีนในระยะต่อไป

1.4 **แนวคิดความร่วมมือไทย-จีน**

สำหรับแนวคิด (Concept) ความร่วมมือไทย-จีนทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีนั้น ตามวัตถุประสงค์ของความร่วมมือนี้ จะใช้แนวคิดการเชื่อมโยงของความสัมพันธ์ที่เป็นองค์รวม (Connective Relational Holism) โดยมีการเชื่อมโยงของความสัมพันธ์ 3 แนวทางด้วยกัน คือ

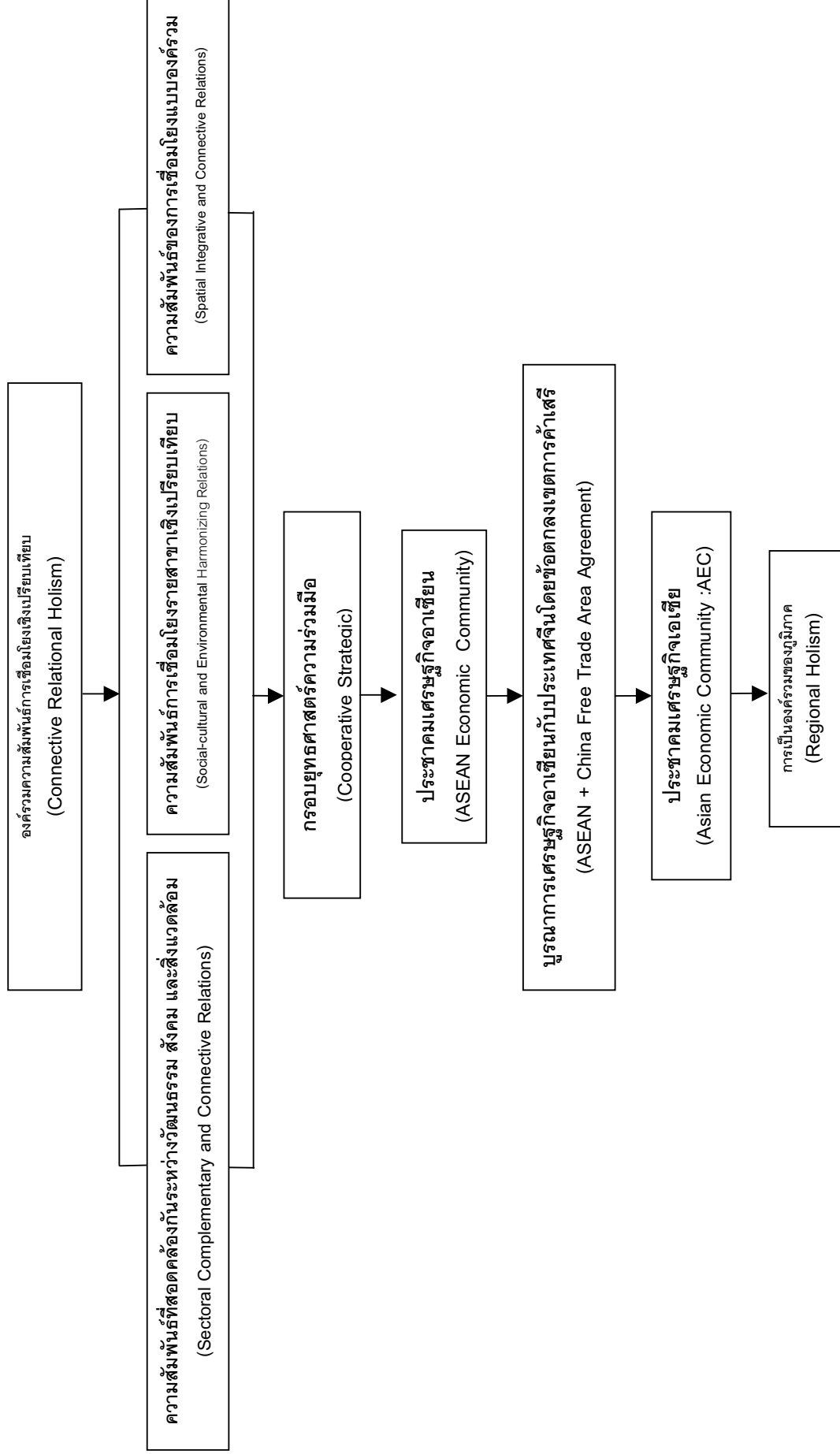
1.4.1 การเชื่อมโยงความสัมพันธ์รายสาขาซึ่งเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน(Sectoral complementary and Connective Relation) โดยมีการเกื้อหนุนซึ่งกันและกันระหว่างสาขาเศรษฐกิจและระหว่างประเทศไทยและจีน

1.4.2 ความสัมพันธ์ทางสังคมและวัฒนธรรมตลอดจนเรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่จะให้เกิดความสมดุล (Social Cultural and Environmental Harmonizing Relations) ในการพัฒนาประเทศไทยและจีน

1.4.3 ความสัมพันธ์ของการเชื่อมโยงแบบองค์รวม (Spatial Integrative and Connective Relations)

แนวคิดทั้งสามแนวทางข้างต้นจะรวมเป็นแนวคิดยุทธศาสตร์ความร่วมมือ (Cooperative Strategic Framework) ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ซึ่งเป็นแนวคิดทางยุทธศาสตร์ที่จะการบูรณาการความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้ง 2 ประเทศ อันจะนำไปสู่การสถาปนาสังคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) และหากมีการรวมประเทศจีนและญี่ปุ่นเข้าด้วยกันโดยอาศัยข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreements, FTA) เป็นตัวนำ ก็จะทำให้เกิดสังคมทางเศรษฐกิจของเอเชีย (Asian Economic Community, AEC) ขึ้นในที่สุด นั่นก็คือการรวมกลุ่มที่เป็นองค์รวมของภูมิภาค (Regional Holism) อันเป็นเป้าหมายของแนวคิดนี้ (แผนภูมิที่ 1.4-1)

แผนภูมิที่ 1.4-1 แนวคิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีไทย-จีน



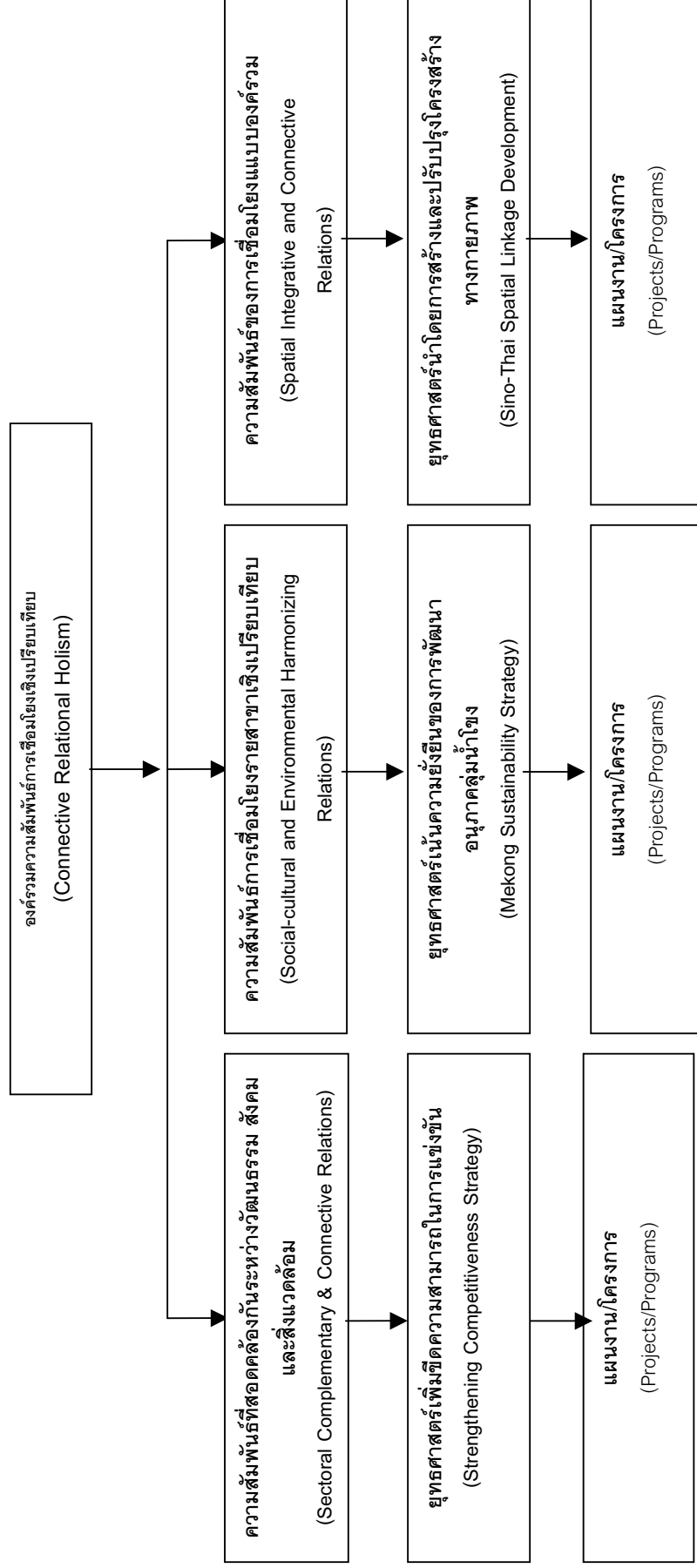
1.5 ยุทธศาสตร์ตามแนวคิดความร่วมมือไทย-จีน

ยุทธศาสตร์ที่จะใช้กับความเชื่อมโยงทางความสัมพันธ์ทั้งสามชุดตามเสนอในแนวคิดซึ่งข้างต้นมีอยู่สามยุทธศาสตร์คือ

1. ยุทธศาสตร์เน้นความยั่งยืนของการพัฒนาอนุภาคลุ่มน้ำโขง (Mekong Sustainability Strategy) เป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดความสัมพันธ์ทางสังคมวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม (Social-cultural and Environmental Harmonizing Relations)
2. ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์รายสาขาที่เกื้อหนุนซึ่งกันและกัน (Sectoral Complementary and Connective Relations)
3. ยุทธศาสตร์การสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy) เป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดความสัมพันธ์ของการเชื่อมโยงแบบองค์รวม (Spatial Integrative and Connective Relations)

ยุทธศาสตร์แต่ละยุทธศาสตร์ข้างต้นมีโครงการ (Projects) และโครงการ (Programs) สนับสนุนและขับเคลื่อนโดยกลไกดำเนินการ (Implementation Mechanism) (แผนภูมิที่ 1.5-1)

แผนภูมิที่ 1.5-1 การเชื่อมโยงระหว่างแนวคิด/ยุทธศาสตร์/แผนงานและโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีไทย-จีน



1.6 ขอบเขตของการศึกษาความร่วมมือ

1.6.1 ความร่วมมือไทย-จีนทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจ

- 1) ประวัติความร่วมมือในอดีตถึงปัจจุบัน ศึกษาทิศทางการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย-จีนที่ผ่านมาโดยสังเขป
- 2) ศึกษาสถานการณ์ปัจจุบัน และวิเคราะห์บทบาทในอนาคตของประเทศไทยและจีนในเวทีความร่วมมือระดับทวิภาคี พหุภาคี และประชาคมโลก
- 3) เสนอร่างยุทธศาสตร์ความร่วมมือไทย-จีนบนรากฐานของความเป็นมิตรแท้ ที่ยั่งยืน

1.6.2 การค้าภายในและการนำเข้า-ส่งออกและทรัพย์สินทางปัญญา

- 1) ศึกษานโยบายและมาตรการการค้าต่างประเทศของมณฑลทางตะวันตก ทั้งด้านการนำเข้าและส่งออก ตลอดจนการค้าชายแดน
- 2) ศึกษาสำรวจสภาพทางการตลาดของมณฑลเป้าหมาย การกระจายและไหลเวียนของสินค้า ระบบศูนย์การรวบรวมและการกระจายสินค้า ระบบและรูปแบบของตลาดค้าส่งและค้าปลีก
- 3) ศึกษาวิเคราะห์ด้านอุปสงค์และด้านอุปทานของสินค้าส่งออกสำคัญของไทยในพื้นที่เป้าหมาย และวิเคราะห์โอกาสความร่วมมือระหว่างกัน เช่น กระบวนการผลิต การแปรรูป การเพิ่มมูลค่า การขนส่ง การบรรจุหีบห่อ เป็นต้น
- 4) วิเคราะห์ช่องทางการค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ การคมนาคมและการขนส่ง กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พิธีการศุลกากร การผ่านแดน ด่านกักกันสินค้า ข้อมูลและการเข้าถึงข้อมูลผู้ผลิตและผู้ค้าภายในและต่างประเทศ
- 5) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคทางการค้าด้านต่าง ๆ ภายในพื้นที่การศึกษา เสนอแนะแนวทางความร่วมมือทางการค้าระหว่างไทย-จีน

1.6.3 การลงทุนด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยว และเทคโนโลยี

- 1) สำรวจภาวะตลาดและรูปแบบการลงทุนด้านอุตสาหกรรม และธุรกิจด้านบริการของมณฑลเป้าหมาย รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่นักลงทุนทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษาประสบ
- 2) ศึกษานโยบายการใช้ที่ดินของจีน และนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น

- 3) วิเคราะห์ทางเลือกของการลงทุนให้สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ เช่น เขตอุตสาหกรรม เขตการท่องเที่ยว/บริการ และเขตพัฒนาการเกษตร เป็นต้น
- 4) วิเคราะห์ข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันของพื้นที่เป้าหมายทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร การท่องเที่ยวและบริการอื่นที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ
- 5) กำหนดประเภทกลุ่มอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยและจีนมีโอกาสขยายความร่วมมือเพื่อเลี่ยงการแข่งขันระหว่างกัน และใช้ความได้เปรียบเกื้อกูลซึ่งกันและกันเพื่อสนับสนุนการเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของทั้งสองประเทศ
- 6) เสนอแนะเขตพื้นที่เศรษฐกิจการผลิตร่วมที่มีศักยภาพและเสนอแนะรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีนในอนาคตตามศักยภาพพื้นที่

1.6.4 การพัฒนาด้านแรงงานและทรัพยากรมนุษย์

- 1) ศึกษาและเปรียบเทียบทักษะแรงงานและทรัพยากรมนุษย์ระหว่างไทย-จีนเพื่อประสานความร่วมมือด้านการแลกเปลี่ยน และการฝึกอบรมในการสร้างความเชี่ยวชาญด้านทักษะแรงงานเฉพาะด้านที่เป็นองค์ประกอบและสอดคล้องในการพัฒนารอบยุทธศาสตร์ทางการเกษตร อุตสาหกรรม เทคโนโลยี การขนส่งและการท่องเที่ยว
- 2) วิเคราะห์องค์ความรู้ด้านแรงงานและเทคโนโลยีเชิงเปรียบเทียบเพื่อพัฒนารอบความร่วมมือการถ่ายทอดกระบวนการเรียนรู้การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเทคโนโลยีซึ่งกันและกัน
- 3) เสนอแนะแนวทางความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยเสนอกรอบนโยบายการพัฒนาความร่วมมือระหว่างสองประเทศ

1.6.5 ข้อมูลข่าวสาร

- 1) ศึกษาความร่วมมือในแง่ของการแลกเปลี่ยนและการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารทางเศรษฐกิจให้สนับสนุนการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานไทย-จีนในปัจจุบันและอนาคต
- 2) วิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเครือข่ายข้อมูลข่าวสารเชื่อมโยงระหว่างภาครัฐ-ภาคเอกชน-สถาบันการศึกษาไทย-จีนพร้อมสำรวจความพร้อมองค์กร เทคโนโลยีบุคลากร

- 3) เสนอแนะรูปแบบการพัฒนาระบบเครือข่ายในระยะสั้น และระยะต่อเนื่อง
(การพัฒนาศูนย์ข้อมูลเพื่อการวิจัยและพัฒนาระหว่างไทย-จีน)

1.7 พื้นที่การศึกษา

- 1.7.1 ภาคเหนือตอนบนของไทย ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง แพร่ น่าน พะเยา
- 1.7.2 ภาคใต้และตะวันตกของจีน ได้แก่ มณฑลยูนนาน (Yunnan) กุ้ยโจว (Guizhou)
เสฉวน (Sichuan) ซานซี (Shaanxi) เขตปกครองตนเองกวางสี (Guangxi) และ
มหานครฉงชิ่ง (Chongqing)

บทที่ 2

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา¹

2.1 สถานภาพพื้นที่ศึกษาของไทย

การศึกษาเพื่อพัฒนาความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจไทย-จีน ได้กำหนดพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของ
ไทยที่มีศักยภาพและความสำคัญในการเชื่อมโยงกับจีนตะวันตก คือ จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่
จังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน จังหวัดแพร่ จังหวัดน่าน โดยสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา
ในส่วนของไทย ประกอบด้วย

2.1.1 พื้นที่ภาคเหนือของไทย

ภาคเหนือมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสหภาพพม่าและประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน
ลาว ประกอบด้วย 17 จังหวัดมีพื้นที่รวมประมาณ 106 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 33 ของพื้นที่ประเทศ
ลักษณะภูมิประเทศของภาคเหนือมีความแตกต่างกันจึงแบ่งพื้นที่ออกเป็นภาคเหนือตอนบนซึ่งพื้นที่
ส่วนใหญ่จะเป็นภูเขาและป่าไม้ มีแอ่งที่ราบระหว่างทิวเขาและภาคเหนือตอนล่างมีพื้นที่ราบเป็นส่วน
ใหญ่ โดยมีภูเขาสูงด้านทิศตะวันตกและตะวันออก

1) ภาคเหนือตอนบน ประกอบด้วยจังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำพูน
ลำปาง พะเยา แพร่ น่านและตาก รวม 9 จังหวัดมีพื้นที่รวม 64 ล้านไร่ หรือประมาณร้อยละ 60
ของพื้นที่ภาคเหนือ จำแนกเป็นพื้นที่สูง (high land) ประมาณ 39.8 ล้านไร่ (ร้อยละ 62.3) พื้นที่
ดอน (upland) ประมาณ 18.9 ล้านไร่ (ร้อยละ 29.6) และพื้นที่ราบมีจำกัดเพียง 5.2 ล้านไร่ (ร้อย
ละ 8)

¹ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีนาคม 2546

2) ภาคเหนือตอนล่าง ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก อุตรดิตถ์ สุโขทัย กำแพงเพชร พิจิตร นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ และอุทัยธานี รวม 8 จังหวัด โดยมีพื้นที่รวม 42 ล้านไร่ หรือประมาณร้อยละ 40 ของพื้นที่ภาคเหนือเป็นพื้นที่ราบลุ่มของแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน สะแกกรัง และป่าสักซึ่งเป็นแหล่งทำการเกษตรที่สำคัญ จำแนกเป็นพื้นที่ราบ (low land) รวมทั้งสิ้นประมาณ 13.5 ล้านไร่ พื้นที่ดอน (upland) 13.0 ล้านไร่ (ร้อยละ 30.9) พื้นที่สูง (high land) ประมาณ 15.6 ล้านไร่ (ร้อยละ 37)

3) ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ

- 3.1) ทรัพยากรน้ำ** ภาคเหนือเป็นแหล่งกำเนิดน้ำแหล่งใหญ่ของประเทศถึงประมาณหนึ่งในสาม กลุ่มน้ำของภาคเหนือและภาคกลาง คือ ปิง วัง ยมและน่าน มีพื้นที่รวม 64.15 ล้านไร่ รวมปริมาณน้ำท่าเฉลี่ยต่อปีประมาณ 21,260 ล้านลูกบาศก์เมตร
- 3.2) กลุ่มน้ำปิง** มีพื้นที่ลุ่มน้ำ 21.19 ล้านไร่ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ตาก กำแพงเพชร และนครสวรรค์ ปริมาณน้ำท่าเฉลี่ยต่อปี 7,965 ล้านลูกบาศก์เมตร มีเขื่อนขนาดใหญ่ คือ เขื่อนภูมิพล มีความจุอ่าง 13,462 ล้าน ลบ.ม. ใช้งาน 9,662 ล้าน ลบ.ม. มีพื้นที่ได้รับประโยชน์จากชลประทาน 1.59 ล้านไร่ จากการประมาณการจะมีพื้นที่เพื่อส่งน้ำเพิ่มขึ้นตามโครงการชลประทานใหม่ปีละ 43,000 ไร่
- 3.3) กลุ่มน้ำวัง** มีพื้นที่ลุ่มน้ำ 6.74 ล้านไร่ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดลำปาง และ ตาก ปริมาณน้ำท่าเฉลี่ยต่อปี 1,104 ล้านลูกบาศก์เมตร มีเขื่อนกักเก็บความจุอ่าง 112 ล้าน ลบ.ม. พื้นที่รับประโยชน์จากชลประทาน 0.41 ล้านไร่
- 3.4) กลุ่มน้ำยม** มีพื้นที่ลุ่มน้ำ 14.76 ล้านไร่ ครอบคลุมพื้นที่ จังหวัดพะเยา (เชียงม่วน , ปง) ลำปาง (งาว) แพร่ สุโขทัย พิษณุโลก (บางระกำ) พิจิตร(สามง่าม , โพธิ์ทะเล) และกำแพงเพชร (ลานกระบือ) ปริมาณน้ำท่าเฉลี่ยต่อปี 3,033 ล้านลูกบาศก์เมตร มีพื้นที่ได้รับประโยชน์จากชลประทาน 1.24 ล้านไร่ จากการประมาณการว่าจะมีโครงการชลประทานทุกขนาดเพิ่มขึ้นประมาณปีละ 58,000 ไร่

- 3.5) ลุ่มน้ำน่าน** มีพื้นที่ลุ่มน้ำ 21.46 ล้านไร่ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดน่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ (วังโป่ง ชายแดน) และนครสวรรค์(ชุมแสง) ปริมาณน้ำท่าเฉลี่ย 9,158 ล้านลูกบาศก์เมตร มีเขื่อนขนาดใหญ่ คือ เขื่อนสิริกิติ์ มีความจุอ่าง 9,910 ล้านลบ.ม. ใช้งาน 6,660 ล้าน ลบ.ม. มีพื้นที่ได้รับประโยชน์จากชลประทาน 1.42 ล้านไร่ ประเมินการว่าจะมีพื้นที่ชลประทานเพิ่มขึ้นปีละ 29,400 ไร่
- 3.6) ทรัพยากรป่าไม้** ภาคเหนือมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดของประเทศในปี 2543 มีพื้นที่ป่าไม้ 61.3 ล้านไร่ หรือร้อยละ 57 ของพื้นที่ภาคเหนือ โดยพื้นที่ป่าส่วนใหญ่ประมาณ 47 ล้านไร่ จะอยู่ในภาคเหนือตอนบน โดยจังหวัดที่มีพื้นที่ป่ามากที่สุดคือ เชียงใหม่ 10.3 ล้านไร่ รองลงมาคือ ตาก และแม่ฮ่องสอน 8.3 และ 7.1 ล้านไร่ ตามลำดับหรือประมาณร้อยละ 70 ของพื้นที่จังหวัด
- 3.7) ทรัพยากรแร่** ภาคเหนือมีทรัพยากรแร่มากกว่า 20 ชนิดแร่ที่สำคัญได้แก่ ลิควินต์ สังกะสี ดินขาว ยิปซัม หินอ่อน ทองคำ และปิโตรเลียมโดยผลิตแร่เกือบทั้งหมดกระจายอยู่ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน

4) ประชากร จำนวนประชากร ในปี 2544 รวม 12.2 ล้านคนคิดเป็นร้อยละ 20 ของประเทศ จังหวัดที่มีประชากรเกินกว่า 1 ล้านคน ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย เพชรบูรณ์ และนครสวรรค์ มีชนกลุ่มน้อย ที่เป็นชาวไทยภูเขา อาศัยอยู่ที่สูงประมาณ 0.91 ล้านคน มีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยทั้งภาคประมาณ 71 คน ต่อตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีประชากรหนาแน่นที่ได้แก่ พิจิตร 131 คน ต่อตารางกิโลเมตรและจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่นน้อยที่สุด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน 19 คน ต่อตารางหน่วย โดยอัตราการเพิ่มประชากรภาคเหนือได้ลดลงอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2544 อัตราเพิ่มของประชากรภาคเหนือ เท่ากับร้อยละ 0.20การย้ายถิ่น ในปี 2539 ภาคเหนือมีการย้ายถิ่นเข้า-ออกค่อนข้างสูงรวม 1.16 ล้านคน แบ่งเป็นผู้ย้ายถิ่นเข้า 0.63 ล้านคน และย้ายถิ่นออก 0.53 ล้านคน ในปี 2544 การย้ายถิ่นเข้า - ออกลดจำนวนลงเหลือเพียง 1.11 ล้านคนจำนวน ผู้ย้ายถิ่นเข้ายังคงมากกว่า คือ 0.57 ล้านคน ส่วนจำนวนผู้ย้ายถิ่นออก 0.54 ล้านคน

5) เศรษฐกิจ เศรษฐกิจของภาคเหนือโดยรวมที่ผ่านมาในรอบ 10 ปี พิจารณาในด้านมูลค่าการผลิตของภาค (GRP) สรุปได้ดังนี้

- 5.1) มูลค่าผลิตภัณฑ์** ภาคเหนือเปรียบเทียบกับทั้งประเทศในปี 2535 มีสัดส่วนร้อยละ 9.98 มูลค่า 282,439 ล้านบาท ในปี 2543 มีสัดส่วนลดลงเป็นร้อยละ 8.99 มูลค่า 440,948 ล้านบาท เมื่อจัดลำดับเปรียบเทียบกับภาคอื่นของประเทศในปี 2535 มีมูลค่าอยู่ในลำดับที่ 3 แต่ในปี 2543 ได้ตกลงมาอยู่ในลำดับ 5
- 5.2) อัตราการเจริญเติบโต** ในช่วงปี 2535 – 2543 มีอัตราเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.92 ต่อปี เปรียบเทียบกับการเพิ่มขึ้นของผลผลิตภัณฑ์ของประเทศเฉลี่ยที่ร้อยละ 4.20 แต่หากไม่นำข้อมูลภาวะเศรษฐกิจในปี 2541 ซึ่งเป็นที่ภาวะเศรษฐกิจผิดปกติเพราะประสบภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ อัตราเติบโตเพิ่มเฉลี่ยเป็นร้อยละ 3.96 ต่อปี ซึ่งในหลักการเดียวกันนี้การขยายตัวการผลิตของประเทศเติบโตเพิ่มเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.02 ทั้งนี้ช่วงที่เกิดภาวะวิกฤตทำให้เศรษฐกิจภาคเหนือลดลงเกือบทุกสาขา ยกเว้นสาขาเดียวที่มีการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้น แต่เมื่อเปรียบเทียบอัตราการเติบโตกับภาคอื่น ๆ พบว่ามีการเติบโตในอัตราที่ต่ำสุด สำหรับอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2543 ภาคเหนือเท่ากับร้อยละ 2.84 โดยของประเทศเท่ากับร้อยละ 4.64
- 5.3) ผลิตภัณฑ์ภาคต่อหัวประชากร** ในปี 2535 ผลิตภัณฑ์ภาคต่อหัวประชากรของภาคเหนือมีมูลค่าเท่ากับ 25,857 บาท ขณะที่ของประเทศมีมูลค่า 49,410 บาท ในปี 2542 ผลิตภัณฑ์ภาคต่อหัวประชากรของภาคเหนือ มีมูลค่าเท่ากับ 37,905 บาท ของประเทศ 74,675 บาท และเมื่อเทียบกับภาคอื่น ๆ พบว่าผลิตภัณฑ์ภาคต่อหัวประชากรของภาคเหนือยังคงมีมูลค่าต่ำเป็นอันดับที่ 2 รองจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นอันดับเดียวกันในปี 2535

6) โครงสร้างการผลิตสำคัญ สาขาการผลิตที่สำคัญในช่วง ปี 2535 - 2543 สาขาเกษตรกรรมยังคงมีความสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง รองลงไปคือสาขาบริการ สาขาการค้า (ในช่วงแรกสาขาการค้าสำคัญเป็นอันดับ 2 แต่ในปี 2541 ได้ปรับตัวลดลงมาอยู่อันดับ 3 โดยมีสาขาบริการขึ้นเป็นลำดับ 2 แทน) สาขาอุตสาหกรรม และสาขาการธนาคารฯ ตามลำดับ

- 6.1) สาขาการเกษตรกรรม** ในปี 2535 สัดส่วนมูลค่าการผลิตของภาคเหนือเท่ากับร้อยละ 22.27 คิดเป็นมูลค่า 62,913 ล้านบาท ปี 2543 มีสัดส่วนลดลง

เป็นร้อยละ 19.37 คิดเป็นมูลค่า 85,417 ล้านบาท การผลิตภาคการเกษตร
กรรมส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ถึงร้อยละ 59.40 หรือ มูลค่าเท่า
กับ 50,737 ล้านบาท

6.2) สาขาการบริการ ปี 2535 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 15.0 ปี 2543 ได้รับตัว
สูงขึ้นมากจนมีความสำคัญอันดับสอง มีสัดส่วนการผลิตเท่ากับร้อยละ 18.73
การผลิตสาขาการบริการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดภาคเหนือตอนบน ในปี
2543 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 62.27 มูลค่า 46,499 ล้านบาท

6.3) สาขาการค้า มีความสำคัญเป็นอันดับสอง ในปี 2535 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ
16.61 ในปี 2543 มีสัดส่วนการผลิตเท่ากับร้อยละ 16.57 มูลค่า 73,064
ล้านบาท ซึ่งมีแนวโน้มปรับตัวลดลงต่ำลงจนมีความสำคัญอันดับสาม

6.4) สาขาอุตสาหกรรม มีความสำคัญเป็นอันดับสี่ ปี 2535 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ
10.86 มูลค่า 30,669 ล้านบาท ปี 2543 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 13.85 มูลค่า
61,079 ล้านบาท

6.5) สาขาการธนาคาร ๗ มีความสำคัญเป็นอันดับห้า อันดับสุดท้ายในสาขาการ
ผลิตหลักของภาคเหนือในปี 2535 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 4.27 ในปี 2543 ได้
ชะลอตัวลดลงมากสัดส่วนการผลิตเท่ากับร้อยละ 3.37 ส่วนใหญ่ตั้ง อยู่ใน
จังหวัดภาคเหนือตอนบน

7) อัตราการขยายตัวรายสาขาที่สำคัญ สาขาอุตสาหกรรมมีอัตราการขยายตัวมากโดย
เฉลี่ยร้อยละ 5.93 ต่อปี โดยได้รับผลกระทบเบงในปี 2540และ 2541 เท่านั้น โดยสาขาการธนาคาร
ขยายตัวโดยเฉลี่ยต่ำสุดคือ ร้อยละ 0.46 ส่วนสาขาเกษตรกรรมมีการขยายตัวโดยเฉลี่ยต่ำกว่ามาก
เว้นเฉพาะบางปีเท่านั้น

8) ภาวะอุตสาหกรรมและการลงทุน โรงงานอุตสาหกรรมจดทะเบียนใหม่ ในปี 2535
จำนวน 145 ราย ในปี 2544 เพิ่มขึ้น 579 โรง โดยมีเงินลงทุนรวม 4,583.4 ล้านบาท และในปี
2544 มีจำนวนโรงงานที่เลิกกิจการถึง 420 โรง คิดเป็นอัตราเพิ่มจากปี 2543 ถึงร้อยละ 61.5

9) ภาวะการท่องเที่ยวของภาคเหนือ นักท่องเที่ยวในปี 2544 มีจำนวน 9.14 ล้านคน
เพิ่มขึ้น จากปี 2543 ร้อยละ 4.43 โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวมากที่สุด คือ เชียงใหม่ 3.18
ล้านคน รองลงมาคือ จังหวัดพิษณุโลก 1.49 ล้านคน และ จังหวัดเชียงราย 1.02 ล้านคน จังหวัดที่มี

อัตราการเพิ่มของจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดพะเยา และแม่ฮ่องสอน มีรายได้จากการท่องเที่ยวที่ภาคเหนือในปี 2544 ถึง 61,753 ล้านบาท

2.1.2 จังหวัดเชียงราย²

จังหวัดเชียงรายตั้งอยู่ภาคเหนือของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ 785 ก.ม. มีเนื้อที่ประมาณ 11,678.369 ตร.ก.ม. หรือประมาณ 7,298,981 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้ ทิศเหนือ ติดต่อกับ ประเทศสหภาพพม่า และประเทศสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดลำปาง และจังหวัดพะเยา ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ประเทศสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว และจังหวัดพะเยา ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ประเทศสหภาพพม่า และจังหวัดเชียงใหม่

1) **ภูมิอากาศ** ในช่วงระหว่างปี 2541 ถึง 2545 จังหวัดเชียงรายมีอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี มีค่าอยู่ในช่วง 24.00 องศาเซลเซียส ถึง 25.00 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดจะอยู่ในช่วง 1.5 องศาเซลเซียส ถึง 8.70 องศาเซลเซียส โดยอุณหภูมิต่ำสุดวัดได้ 1.5 องศาเซลเซียส เมื่อปี 2542 และอุณหภูมิสูงสุดอยู่ในช่วง 36.40 องศาเซลเซียส ถึง 38.80 องศาเซลเซียส โดยอุณหภูมิสูงสุดวัดได้ 38.80 องศาเซลเซียส เมื่อปี 2544

2) **ป่าไม้** ในปี 2528 จังหวัดเชียงราย มีเนื้อที่ป่าไม้ 2,861,250 ไร่ หรือประมาณ 39.20% ของเนื้อที่ทั้งหมดของจังหวัด เนื้อที่ป่าถูกบุกรุกทำลายไปเรื่อย ๆ จนเหลือ 2,386,875 ไร่ ในปี 2541 หรือประมาณ 32.69% ของเนื้อที่ทั้งหมดของจังหวัด สภาพป่าเป็นป่าดงดิบ ป่าเบญจพรรณ และป่าเต็งรัง มีไม้สำคัญได้แก่ ไม้สัก ตะเคียน เต็งรัง ประดู่ แดงเหียงพลวง ตะแบก ยมหิน เกิดดำ เกิดแดง มะค่าโมง ในปี 2544 มีป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 31 ป่า มีอุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง อุทยานแห่งชาติขุนแจ อุทยานแห่งชาติแม่ปืม มีวนอุทยาน 8 แห่ง คือ วนอุทยานโป่งพระบาท วนอุทยานน้ำตกขุนกรณ์ วนอุทยานถ้ำหลวง - ขุนน้ำนางนอน วนอุทยานสันผาพญาไพร วนอุทยานน้ำตกห้วยแม่คำ วนอุทยานภูชี้ฟ้า วนอุทยานน้ำตกห้วยแก้ว - ป่อน้ำร้อนห้วยหมากเหลี่ยม วนอุทยานน้ำตกแม่ใจ มีเขตห้ามล่าสัตว์ป่า 1 แห่ง คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลสาบหนองบงคาย มีสวนรุกขชาติ 1 แห่ง คือ สวนรุกขชาติโป่งสลง

3) **แหล่งน้ำธรรมชาติ** จังหวัดเชียงราย มีแม่น้ำ ห้วย ลำธาร คลอง 1,087 สาย ซึ่งในจำนวนนี้มีที่ใช้งานได้ในฤดูแล้ง 1,056 สาย มีหนอง บึง 461 แห่ง ที่มีสภาพใช้งานได้ในฤดูแล้ง 422

² จากศูนย์ข้อมูลจังหวัดเชียงราย (www.chiengrai.go.th)

แห่ง มีน้ำพุ น้ำซับ 38 แห่ง ที่มีสภาพใช้งานได้ในฤดูแล้ง 37 แห่ง และอื่น ๆ 51 แห่ง ที่มีสภาพใช้งานในฤดูแล้ง 50 แห่ง

4) **แร่ธาตุ** ในปี 2544 จังหวัดเชียงราย มีเหมืองแร่ที่มีสัมปทานและเปิดทำการแล้ว 11 แปลง คนงาน 125 คน และมีรายได้จากค่าภาคหลวงแร่ และค่าธรรมเนียมแร่รวม จำนวน 2,609,139.79 บาท ลดลงจากปี 2543 จำนวน 709,138.16 บาท แร่ธาตุที่สำคัญคือ หินอุตสาหกรรม ปี 2544 ผลิตได้ 1,256,250 เมตริกตัน นอกจากนี้ยังมีแร่ธาตุอื่น ๆ ได้แก่ บอรัลเคลย์ หินแกรนิต แมงกานีสเคมี เป็นต้น จำนวนเหมืองแร่ กรรมกร และรายได้ ปี 2534 – 2544

5) **ประชากร** ประชากร ณ เดือนมีนาคม 2546 รวมทั้งสิ้น 1,273,445 คน เป็นชาย 634,454 คน หญิง 638,991 คน สำหรับอำเภอที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองมีจำนวน 233,173 คน รองลงมา ได้แก่ อำเภอพาน มีจำนวน 133,087 คน และอำเภอแม่จัน มีจำนวน 110,282 คน สำหรับอำเภอที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด คือ อำเภอแม่สาย 191.35 คน/ตร.กม. รองลงมา ได้แก่ อำเภอเมือง 190.32 คน/ตร.กม. และอำเภอเวียงชัย 174.81 คน/ตร.กม.

6) **เศรษฐกิจ** สภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายในปี 2543 พบว่า ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 30,710 บาทต่อปี เป็นลำดับที่ 13 ของภาคเหนือ เป็นอันดับที่ 56 ของประเทศ โดยทั้งจังหวัดมีผลิตภัณฑ์มวลรวม 34 ,303 ล้านบาท รายได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับสาขาการเกษตรมากที่สุด ถึงร้อยละ 21.29 คิดเป็นมูลค่า 7,304 ล้านบาท รองลงมาเป็นสาขาบริการ ร้อยละ 20.90 คิดเป็นมูลค่า 7,171 ล้านบาท และ สาขาค้าปลีกค้าส่งร้อยละ 20.79 คิดเป็นมูลค่า 7,132 ล้านบาท อัตรการขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 6.59

- 7) **เกษตรกรรม** การใช้พื้นที่จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่ทั้งหมด 7,298,981 ไร่ แยกออกเป็น
- 7.1) พื้นที่ป่าไม้ จำนวน 2,386,875 ไร่ (ร้อยละ 32.70) แบ่งเป็นป่าสงวนแห่งชาติ (30 ป่า) 4,354,627 ไร่ และป่าจำแนกหรือป่าถาวร 154,671 ไร่
 - 7.2) พื้นที่ทำการเกษตร จำนวน 2,245,446 ไร่ (ร้อยละ 30.76) แบ่งเป็นพื้นที่นา 1,274,146 ไร่ พืชไร่ 489,663 ไร่ ไม้ผล ไม้ยืนต้น 226,223 ไร่ ไม้ดอก ไม้ประดับ 730 ไร่ และพืชผัก 235,710 ไร่
 - 7.3) พื้นที่ไม่ได้จำแนก จำนวน 2,666,660 ไร่ (ร้อยละ 36.54)
 - 7.4) การออกเอกสารสิทธิ ปี 2546 มีพื้นที่ออกเอกสารสิทธิแล้ว 2,034,388 ไร่ (27.87% ของพื้นที่จังหวัด) เป็นเอกสารสิทธิประเภทโฉนด จำนวน 453,297 แปลง พื้นที่ 1,536,691 ไร่ สก. 3ก. จำนวน 91,436 แปลง พื้นที่ 257,226 ไร่

นส. 3 จำนวน 32,251 แปลง พื้นที่ 240,471 ไร่ ใบจอง 19,344 แปลง พื้นที่ 96,639 ไร่

8) อุตสาหกรรม จังหวัดเชียงราย มีจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมทั้งหมด 3,095 แห่ง จำนวนลูกจ้างทั้งหมด 34,099 คน แยกเป็น ชาย 20,358 คน หญิง 13,661 คน แรงงานเด็ก 80 คน

9) การท่องเที่ยว จังหวัดเชียงรายมีพื้นที่ทางด้านประวัติศาสตร์อันยาวนาน จึงมีโบราณสถาน โบราณวัตถุและศิลปวัฒนธรรม เป็นเอกลักษณ์ของตน และจากลักษณะของภูมิประเทศซึ่งเป็นพื้นที่ป่าเขา เชียงรายจึงมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติอยู่เป็นจำนวนมาก หากจะจำแนกทรัพยากรการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย ออกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ก็จะสามารถจะจำแนกได้เป็น 3 ประเภท คือ

9.1) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ คือสิ่งที่เกิดขึ้นทางธรรมชาติและมีความสวยงามเหมาะสมที่จะใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ มีการคมนาคมสะดวกและปลอดภัย สามารถสร้างความประทับใจให้กับผู้มาเยือนได้เป็นอย่างดีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติของเชียงราย ได้แก่

- (1) วนอุทยานน้ำตกขุนกรณ์** อยู่บนยอดเขาตอยช้าง ตำบลแม่กรณ์ เป็นน้ำตกที่สูงและสวยที่สุดของจังหวัดเชียงราย ชาวบ้านเรียกว่า “น้ำตกตาดหมอก” มีความสูงถึง 70 เมตร
- (2) อุทยานแห่งชาติดอยหลวง (น้ำตกปูแกง)** อยู่ในเขตตำบลแม่เย็น น้ำตกเป็นน้ำตกใหญ่มากแห่งหนึ่งในจังหวัดเชียงราย น้ำไหลจากภูเขาสูงสลับซับซ้อนเป็นชั้นสวยงามมากมีถึง 11 ชั้น
- (3) ดอยแม่สลองหรือดอยสันติคีรี** เป็นที่ตั้งของหมู่บ้านชาวจีน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกองพล 93 ที่ถูกปราบปรามถอยร่นมาจากจีนแผ่นดินใหญ่ในสมัยมหาเจ๋อตุงมาอยู่ที่ดอยแม่สลองตั้งแต่ปี 2504
- (4) ถ้ำปืม ถ้ำปลา ถ้ำเสาหินพญานาค** ตั้งอยู่ที่ดอยจ้อง หมู่ 11 ตำบลโป่งผา อำเภอแม่สาย
- (5) วนอุทยานขุนน้ำนางนอน** ตั้งอยู่ที่บ้านจ้อง หมู่ 1 ตำบลโป่งผา อำเภอแม่สาย

- (6) **สถูปและจุดชมวิวดอยช้างมูบ** ตั้งอยู่บริเวณเดียวกันบนดอยช้างมูบริมถนนสายพระธาตุดอยตุง - บ้านผาหมี ห่างจากทางแยกพระธาตุดอยตุง 4 กม. จุดชมวิวดอยช้างมูบเป็นจุดที่สูงที่สุดในโครงการพัฒนาดอยตุง
- (7) **ดอยเชียงเมี่ยงและสบรวก** ดินแดนแห่งสามเหลี่ยมทองคำ จากดอยเชียงเมี่ยงต่อไปทางทิศเหนืออีกประมาณ 500 เมตร จะถึงสบรวกดินแดนแห่งสามเหลี่ยมทองคำ เป็นบริเวณที่แม่น้ำโขงกั้นดินแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว มาพบกับแม่น้ำรวก ซึ่งกั้นดินแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศพม่า
- (8) **ดอยผาตั้ง** อยู่ในเขตอำเภอเวียงแก่น ห่างจากเชียงราย 159 กม. อยู่สูงจากระดับน้ำทะเล ประมาณ 1,800 เมตร อุณหภูมิในฤดูหนาวราว 4 องศาเซลเซียส สภาพลมแรงเพราะอยู่บนดอยผาที่สูงชัน
- (9) **ภูชี้ฟ้า** เป็นจุดชมวิวกีฬาแห่งหนึ่ง อยู่ห่างจากดอยผาตั้งลงมาทางทิศใต้ 20 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นยอดเขาที่แหลมชี้ขึ้นไปบนท้องฟ้า บนดอยภูชี้ฟ้าเป็นทุ่งหญ้ากว้างถึง 1 ตารางกิโลเมตร โดยใช้เส้นทางเชียงราย - เทิง ระยะทาง 64 กิโลเมตร และจากเทิง - ปางคำ ระยะทาง 24 กิโลเมตร จากนั้นเป็นทางลูกรัง ถึงภูชี้ฟ้าระยะทาง 19 กิโลเมตร หรือใช้เส้นทาง 1021 เทิง - เชียงคำ ระยะทาง 27 กิโลเมตร ก่อนถึงเชียงคำ 6 กิโลเมตร มีทางแยกไปวนอุทยานน้ำตกภูซาง (1093) บ้านฮวกอีก 19 กิโลเมตร แล้วเดินทางต่อไปยังภูชี้ฟ้าอีก 30 กิโลเมตร และเดือนกุมภาพันธ์ จะมีงานดอกเสี้ยวบาน หรืองานประเพณีปีใหม่ม้ง
- (10) **แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน** ได้แก่ วัดพระแก้ว วัดพระสิงห์ พระธาตุจอมทอง อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช ดอยเชียงเมี่ยงและสบรวก พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเชียงแสน พระธาตุดอยตุง พระธาตุจอมแว่น พระธาตุจอมเว้า วัดป่าสัก วัดพระเจ้าล้านทอง วัดพระธาตุผาเงา วัดเจดีย์เจ็ดยอด วัดเจดีย์หลวง
- (11) **แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและหัตถกรรม** ได้แก่ ดอยแม่สลอง สวนแม่ฟ้าหลวง ศูนย์หัตถกรรมเวียงกาหลง ศูนย์พัฒนาและส่งเสริมชาวเขา

ที่มา : จากศูนย์ข้อมูลจังหวัดเชียงราย (www.chiangrai.go.th)

2.1.3 จังหวัดพะเยา³

พะเยา เป็นเมืองเก่าแก่แห่งแคว้นล้านนาไทย เดิมชื่อว่า “ ภูกามยาว ” หรือ “ พยาว ” ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 1639 โดยพ่อขุนศรีจอมธรรม กษัตริย์แห่งราชวงศ์ลัวะจักรราช และเจริญรุ่งเรืองสูงสุดพร้อมกับกรุงสุโขทัย สมัยพ่อขุนงำเมือง จนถึงปี พ.ศ. 1883 จึงถูกผนวกเข้าไว้ในอาณาจักรล้านนาไทยของราชวงศ์เม็งราย ต่อมาปี พ.ศ. 2473 สมัยรัชกาลที่ 5 ได้จัดระเบียบการปกครองใหม่เป็นเจ้าเมือง ข้าหลวงรวมหัวเมืองต่าง ๆ ให้ขึ้นกับมณฑล และในปี พ.ศ. 2475 ได้ยุบตำแหน่ง เจ้าผู้ครองนครทั้งหมดโดยเปลี่ยนเป็นอำเภอ จังหวัด ทำให้เมืองพะเยาเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดเชียงราย กระทั่งในปี พ.ศ. 2520 ทำให้อำเภอพะเยามีฐานะเป็นจังหวัดพะเยาเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2520 เป็นจังหวัดที่ 72 ของประเทศไทย

จังหวัดพะเยา ตั้งอยู่ภาคเหนือของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานคร 735 กม. มีเนื้อที่ประมาณ 6,335.06 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,959,413 ไร่ ลักษณะภูมิประเทศเป็นป่าเขา ที่ราบสูง มีระดับความสูงตั้งแต่ 300 – 1,550 เมตรจากระดับน้ำทะเล นอกนั้นพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบ ลักษณะภูมิอากาศ เนื่องจากมีป่าไม้และภูเขาล้อมรอบ จึงทำให้อากาศหนาวมากในฤดูหนาวและอากาศไม่ร้อนจัดในฤดูร้อน มีเทือกเขาสำคัญ คือ เทือกเขาฝ้ายน้ำ มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 3 สาย คือ แม่น้ำอิง แม่น้ำยม และแม่น้ำลาว โดยทิศเหนือ มีอาณาเขตติดต่อกับ อ. พาน อ. ป่าแดด อ. เทิง จังหวัดเชียงราย ทิศใต้ ติดต่อกับ อ. จาว จ. ลำปาง และ อ. สอง จ. แพร่ ทิศตะวันออก ติดต่อกับ แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และ อ. ท่าวังผา อ. บ้านหลวง กิ่ง อ. สองแคว จ. น่าน ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อ. จาว อ. วังเหนือ จ. ลำปาง

1) ทรัพยากรธรรมชาติ

1.1) ป่าไม้ ในปี 2528 จังหวัดพะเยา มีเนื้อที่ป่าไม้ 1,906,250 ไร่ หรือ ประมาณ 48.14% ของเนื้อที่ทั้งหมดของจังหวัด เนื้อที่ป่าถูกบุกรุกทำลายไปเรื่อยๆ จนเหลือ 1,513,125 ไร่ ในปี 2541 หรือประมาณ 38.23 % ของเนื้อที่ทั้งหมดของจังหวัด ส่วนใหญ่เป็น ป่าดงดิบ และไม้เบญจพรรณกระจายอยู่ทั่วไป อำเภอที่ป่าหนาแน่น ได้แก่ อำเภอเชียงคำ เชียงม่วน ปง และอำเภอเมืองพะเยา ไม้ที่สำคัญคือ ไม้สัก ไม้ประดู่ ไม้มะค่า ชิงชัน ยาง เต็ง รัง ฯลฯ ในปี 2543 มีป่า

³ ศูนย์ข้อมูลจังหวัดพะเยา (www.payao.go.th)

สงวนแห่งชาติ 13 แห่ง มีอุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง มีวนอุทยาน 1 แห่ง มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง

- 1.2) **แร่ธาตุ** ในปี 2542 จังหวัดพะเยา มีเหมืองแร่ที่มีสัมปทาน จำนวน 8 เหมือง (15 แปลง) มีจำนวนคนงาน 248 คน และมีรายได้จากค่าภาคหลวงแร่ และธรรมเนียมแร่ จำนวน 13,296,680 บาท แร่ธาตุที่สำคัญ คือ ถ่านหิน (ลิกไนต์) ปริมาณแร่ผลิตได้ 1,074,431.81 เมตริกตัน มูลค่า 325.84 ล้านบาท

2) **ประชากร** จังหวัดพะเยามีจำนวนประชากร 508,740 คน (ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2545) เป็นชาย 251,640 คน หญิง 257,100 คน ความหนาแน่นโดยเฉลี่ยประมาณ 80 คน/ตร.กม. ออกจากข้อมูลสาธารณสุขจังหวัดพะเยา ปี 2545 ปรากฏว่า จังหวัดพะเยามีอัตราการเกิด 8.04 ต่อพันคน อัตราการตาย 8.37 ต่อพันคน และอัตราการเพิ่มของประชากร -0.33 ต่อร้อยคน ทารกตาย 8.27 ต่อการเกิดมีชีพพันคน มารดาตาย 0.97 ต่อการเกิดมีชีพพันคน เด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ตาย 14.83 ต่อเด็ก 0-1 ปีพันคน

3) **เศรษฐกิจ** เศรษฐกิจในภาพรวมของจังหวัดพะเยาในช่วงครึ่งแรกของปี 2545 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปรับตัวดีขึ้นในหลายสาขา โดยในสาขาเกษตรกรรมมีแนวโน้มราคาที่ดีขึ้นทั้งข้าวและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในสาขาอุตสาหกรรม ยังไม่มีการลงทุนใหม่มากนัก มีการขยายตัวเพียงเล็กน้อย ในสาขาพาณิชยกรรม มีการขยายตัวของการลงทุนประกอบการเพิ่มมากขึ้น ในด้านการก่อสร้างและจดทะเบียนรถใหม่ มีการขยายตัวสูงมาก แสดงให้เห็นว่าการบริโภคขยายตัวดีขึ้น ขณะที่ราคาน้ำมันช่วงครึ่งปีแรกราคาเฉลี่ยลดลง แต่อย่างไรก็ตามราคาสินค้าอุปโภคบริโภค จำพวกผักมีแนวโน้มที่จะปรับตัวสูงขึ้นตามฤดูกาลในครึ่งปีหลังประกอบกับการเกิดน้ำท่วมที่อาจจะทำให้ราคาพืชผักปรับตัวสูงขึ้นอีกได้

4) เกษตรกรรม

- 4.1) **ข้าวนาปี** จากสถิติการเพาะปลูกปี 2535 - 2539 พบว่า ปริมาณผลผลิตมีแนวโน้มไม่ชัดเจน กล่าวคือ ในปี 2539 ผลิตได้จำนวน 216,784 ตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2538 เป็นจำนวน 7,793 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.73 โดยมีเนื้อที่เพาะปลูกในปี 2539 เป็นจำนวน 514,927 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี 2538 เป็นจำนวน 14,901 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.98

- 4.2) **ถั่วลิสง** จากสถิติการเพาะปลูกปี 2535 - 2539 พบว่า ปริมาณผลผลิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยแต่ในปี 2539 ลดลง กล่าวคือ ในปี 2539 ผลิตได้จำนวน

7,320 ตัน ลดลงจากปี 2538 เป็นจำนวน 723 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.99 โดยมีเนื้อที่เพาะปลูกในปี 2539 เป็นจำนวน 33,947 ไร่ ลดลงจากปี 2538 เป็นจำนวน 1,020 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.92

4.3) กระเทียม จากสถิติการเพาะปลูกปี 2535 - 2539 พบว่า ปริมาณผลผลิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยยกเว้นคือ ในปี 2539 ผลิตได้จำนวน 6,591 ตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2538 เป็นจำนวน 356 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.71 โดยมีเนื้อที่เพาะปลูกในปี 2539 เป็นจำนวน 10,931 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี 2538 เป็นจำนวน 434 ไร่ หรือคิดเป็น ร้อยละ 4.13

4.4) อุตสาหกรรม ภาวะการอุตสาหกรรม ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2545 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 44 ยังไม่มีความเปลี่ยนแปลงมากเท่าใดนัก มีการลงทุนในระดับที่ใกล้เคียงกัน โดยในปี 45 จังหวัดพะเยามีการลงทุนประกอบการอุตสาหกรรมรวม 6 ราย เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปี 44 ที่มียอดลงทุนประกอบการอุตสาหกรรมรวม 5 ราย

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลจังหวัดพะเยา (www.payao.go.th)

2.1.4 จังหวัดลำปาง⁴

จังหวัดลำปาง ตั้งอยู่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ ตามทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธิน ประมาณ 602 กม. ตามทางรถไฟประมาณ 625 กม. มีเนื้อที่ประมาณ 12,533.961 ตร.กม. หรือประมาณ 7,833,726 ไร่ มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 5 ของภาคเหนือ รองจากเชียงใหม่ ตาก แม่ฮ่องสอน และเพชรบูรณ์

1) ภูมิประเทศ จังหวัดลำปาง อยู่สูงจากระดับน้ำทะเล 268.80 เมตร พื้นที่ของจังหวัดลำปางเป็นรูปยารี่ ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง มีภูเขาสูงอยู่ทั่วไป ทอดตัวยาวตามแนวทิศเหนือไปทางทิศใต้ของจังหวัดลำปาง และมีที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำเป็นบางส่วน ในบริเวณตอนกลางของจังหวัด ตามลักษณะทางกายภาพทางด้านธรณีสัณฐานวิทยา จังหวัดลำปางมีพื้นที่เป็นที่ราบล้อมรอบด้วยภูเขา มีลักษณะเป็นแอ่งแผ่นดินหรืออ่างเรียกว่า “อ่างลำปาง” เป็นอ่างที่ยาวและกว้างที่สุดในภาคเหนือ แบ่งลักษณะภูมิประเทศออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ 1. บริเวณตอนบนของจังหวัด มีลักษณะเป็นที่ราบสูง ภูเขา และเป็นป่าค่อนข้างทึบ อุดมสมบูรณ์ด้วยไม้มีค่า 2. บริเวณตอนกลางของจังหวัด มีลักษณะเป็นที่ราบและที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ ส่วนใหญ่เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญของจังหวัด 3. บริเวณตอนใต้ของจังหวัดมีลักษณะเป็นป่าไม้รังบางส่วนมีลักษณะเกือบเป็นทุ่งหญ้า

2) ภูมิอากาศ จากลักษณะพื้นที่ของจังหวัดที่เป็นแอ่งคล้ายก้นกะทะ จึงทำให้อากาศร้อนอบอ้าวเกือบตลอดปี ฤดูร้อนร้อนจัด และหนาวจัดในฤดูหนาว มีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 41.6 องศาเซลเซียส เฉลี่ยต่ำสุด 10.5 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนวัดได้ 1,105.0 มิลลิเมตรต่อปี ลักษณะภูมิอากาศ แบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู คือ 1. ฤดูร้อน เริ่มประมาณต้นเดือน มีนาคม จนถึงกลางเดือน พฤษภาคม อากาศจะร้อนอบอ้าวมาก เดือนที่มีอากาศร้อนที่สุด คือ เดือนเมษายน 2. ฤดูฝน เริ่มประมาณกลางเดือน พฤษภาคม 3. ฤดูหนาว เริ่มประมาณเดือน พฤศจิกายน จนถึงเดือน กุมภาพันธ์ อากาศจะหนาวเย็นมาก ช่วงที่มีอากาศหนาวจัดคือเดือนมกราคม

3) ทรัพยากร จังหวัดลำปาง เป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย ที่สำคัญ ได้แก่ ป่าไม้ ปัจจุบันจังหวัดลำปางมีพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 4,896,875 ไร่ หรือร้อยละ 62.51

⁴ ศูนย์ข้อมูลจังหวัดลำปาง (www.lamphang.go.th)

ของพื้นที่จังหวัด โดยเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติรวม 33 ป่า อุทยานแห่งชาติ 5 แห่ง และเตรียมการ 2 แห่ง เนื้อที่ 2,067,049 ไร่ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง เนื้อที่ 86,984 ไร่ แร่ธาตุ จังหวัดลำปาง มีแร่ธาตุอยู่มากและหลายชนิด ซึ่งล้วนเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในทางอุตสาหกรรม โดยมีแร่สำคัญพอสรุปได้ คือ ถ่านหินลิกไนต์ ดินขาว หินอ่อน หินแกรนิต บอลเคลย์ซีไลท์ พลวง และวุลแฟรม เป็นต้น โดยเฉพาะถ่านหินลิกไนต์ แร่ดินขาวและหินปูน จากการสำรวจในปี 2538 – 2539 ของกรมทรัพยากรธรณี พบว่าจำนวนถ่านหินลิกไนต์มีปริมาณสำรองมากถึง 1,544 ล้านตัน สามารถขุดมาใช้ในการเชิงพาณิชย์ประมาณ 850 ล้านตัน ซึ่งกำลังการผลิตในปัจจุบันประมาณปีละ 17 ล้านตัน สามารถมีถ่านหินใช้ต่อไปได้นานประมาณถึง 50 ปี ส่วนแร่ดินขาวมีปริมาณสำรอง 107 ล้านตัน และยังสามารถมีแร่ดินขาวใช้ต่อไปได้อีกประมาณ 147 ปี สำหรับหินปูนมีปริมาณสำรอง 320 ล้าน สามารถขุดมาใช้ในการเชิงพาณิชย์ประมาณ 320 ล้านตัน มีกำลังการผลิตปัจจุบัน ประมาณปีละ 6 ล้านตัน สามารถขุดใช้ต่อไปได้อีกประมาณ 53 ปี

4) ประชากร จังหวัดลำปาง (31 ธันวาคม 2545) มีจำนวนทั้งสิ้น 798,334 คน เป็นชาย 396,756 คน หญิง 401,578 คน อำเภอที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองลำปาง (รวมเขตเทศบาลนครฯ) มีจำนวน 245,644 คน

5) เศรษฐกิจ ทางเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดลำปางในปี 2543 มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 32,066 ล้านบาท รายได้ส่วนใหญ่ ขึ้นอยู่กับสาขาการค้าส่งและค้าปลีกมากที่สุดถึงร้อยละ 19.72 คิดเป็นมูลค่า 6,095 ล้านบาท รองลงมาเป็นสาขาการเหมืองแร่และการย่อยหิน ร้อยละ 17.89 คิดเป็นมูลค่า 5,530 ล้านบาท สาขาการบริการ ร้อยละ 16.19 คิดเป็นมูลค่า 5,006 ล้านบาท และสาขาการเกษตรกรรม ร้อยละ 10.81 คิดเป็นมูลค่า 3,343 ล้านบาท

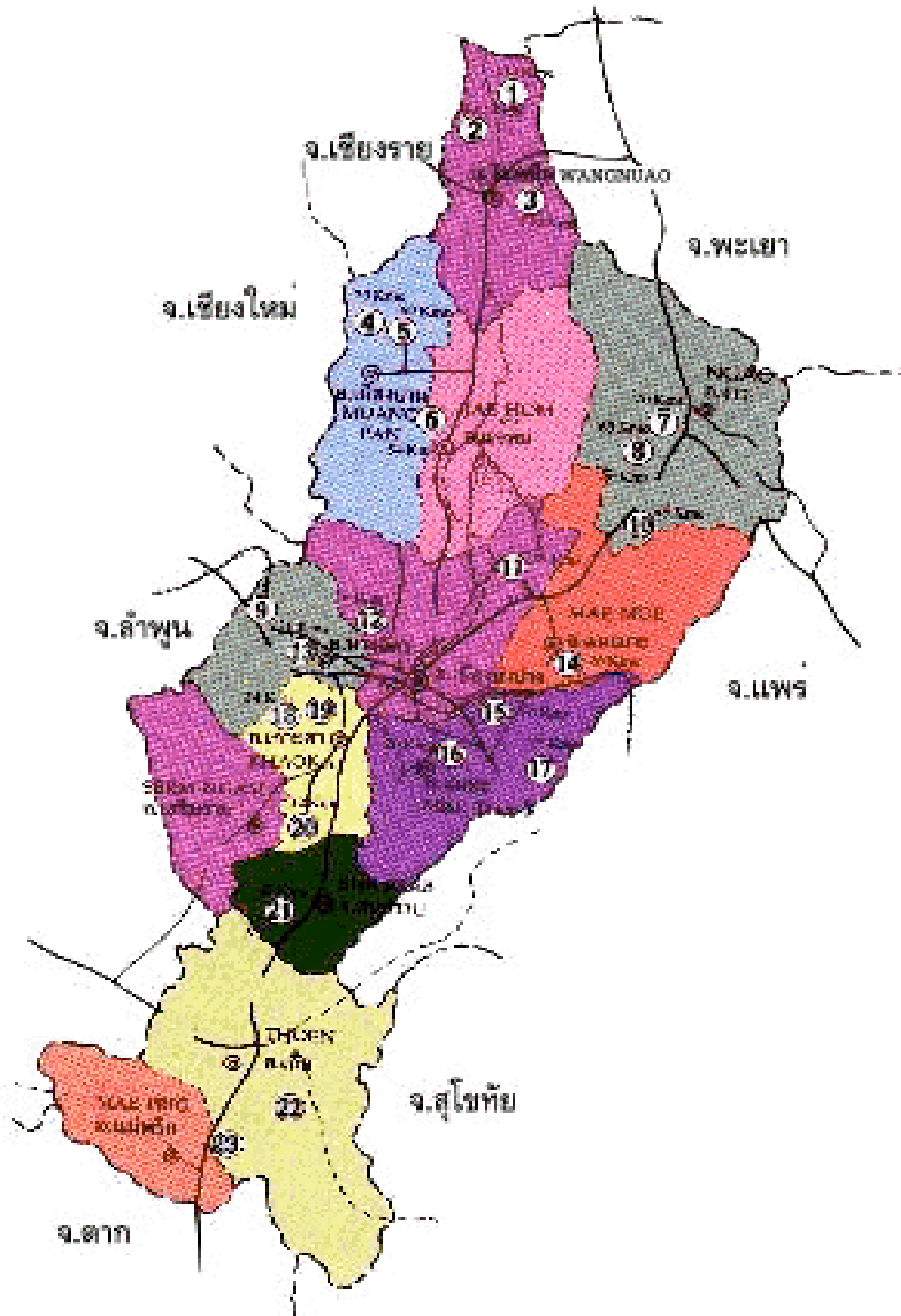
6) เกษตรกรรม ประชากรจังหวัดลำปางส่วนใหญ่ประกอบอาชีพด้านการเกษตร โดยมีจำนวนครัวเรือนที่ประกอบอาชีพการเกษตร ทั้งสิ้น 133,224 ครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 49.09 จากจำนวนครัวเรือนทั้งจังหวัด (271,374 ครัวเรือน)

7) อุตสาหกรรม การประกอบกิจการอุตสาหกรรมในจังหวัดลำปาง ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่พึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติในท้องถิ่น และจากการที่จังหวัดลำปางมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ ประกอบกับปัจจัยความพร้อมในด้านอื่น ๆ จึงทำให้แนวโน้มของอุตสาหกรรมในจังหวัดลำปางขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 1,638 แห่ง เงินลงทุน 53,074,873,615 บาท จ้างแรงงาน 28,701 คน

8) การท่องเที่ยว จังหวัดลำปาง เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีศักยภาพในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม วิถีชีวิต และกิจกรรมงานประเพณี และมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการท่องเที่ยวพร้อมที่จะให้บริการแก่นักท่องเที่ยว โดยมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด คือ

- 8.1) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน ได้แก่ ภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ประตุม้า วัดม่อนพระยาแช่ วัดพระธาตุลำปางหลวง วัดพระธาตุเสด็จ วัดศรีร้องเมือง วัดพระแก้วดอนเต้า วัดเจดีย์ขาว วัดพระธาตุจอมปิง วัดศรีชุม ศาลเจ้าพ่อประตุม้า วัดป่าฝาง วัดอักโขชัยคีรี ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง วัดถ้ำพระสบาย วัดถ้ำสุกเกษมสวรรค์
- 8.2) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและหัตถกรรม ได้แก่ รถม้า บ้านเสานัก หมูบ้านแกะสลัก (บ้านหลุก) ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย หมูบ้านทอผ้าพื้นเมือง หมูบ้านกระดาศสา โรงงานอุตสาหกรรมเซรามิค โครงการศิลปาชีพบ้านแม่ต๋ำ
- 8.3) แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ ได้แก่ เขื่อนกิ่วลม อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน อุทยานแห่งชาติดอยขุนตาล อุทยานแห่งชาติถ้ำผาไท น้ำตกวังแก้ว อ่างเก็บน้ำวังเหือ ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย ภูเขาไฟ สวนป่าทุ่งเกวียน

แผนภาพที่ 2.1.4-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดลำปาง



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลจังหวัดลำปาง (www.lamphang.go.th)

2.1.5 จังหวัดเชียงใหม่⁵

ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของประเทศไทยอยู่ ระหว่าง เส้นรุ้งที่16 องศาเหนือ และ เส้นแวงที่ 99 องศาตะวันออก สูงจากน้ำทะเลประมาณ1027 ฟุต ห่างจาก กรุงเทพฯประมาณ 750 กิโลเมตร โดย ทางรถไฟ 720 กิโลเมตร โดยทาง รถยนต์ ตามแนวเส้นทางหลวงแผ่นดิน สายเหนือ มีเนื้อที่ประมาณ 20,107.057 ตร.กม. หรือ ประมาณ 12,566,911 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง โดยทิศเหนือ ติดต่อกับ รัฐฉาน ของสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทย ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงราย ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดตากและจังหวัดลำพูน

1) ทรัพยากร

1.1) แร่ธาตุ ในปัจจุบันในจังหวัดเชียงใหม่ มีการผลิตแร่ดีบุก ซีไลต์ ลิควินต์ หินอุตสาหกรรรมชนิดหินปูน หินอุตสาหกรรรมชนิดหินแอนดีไซต์ ในพื้นที่ อำเภอสะเมิง แม่แจ่มจอมทอง ฮอด ดอยสะเก็ด เชียงดาว และไชยปราการ สำหรับปริมาณการผลิตขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาด ดังนั้นปริมาณการผลิตจึงไม่แน่นอน ผันแปรไปตามความต้องการของตลาดและราคาแร่ โดยในปี 2543 มีการผลิตแร่ทั้งสิ้นจำนวน 1,353,120 เมตริกตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 21.36 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของการผลิตหินปูนมากกว่าร้อยละ 57.27 จากการเปิดเหมืองขึ้นอีก 1 แห่ง ในขณะที่มีการปิดเหมืองแมงกานีสทั้งหมด และปิดเหมืองเฟลด์สปาร์อีก 1แห่ง ส่งผลให้ปริมาณการผลิตเฟลด์สปาร์ลดลงจากปีก่อนกว่าร้อยละ 66

1.2) ป่าไม้ จังหวัดเชียงใหม่มีเนื้อที่ 20,107.057 ตารางกิโลเมตร หรือ 12,566,910.625 ไร่ ปี 2541 มีเนื้อที่ป่าไม้เหลืออยู่ 14,060 ตารางกิโลเมตร หรือ 8,787,656 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 69.93 ของเนื้อที่จังหวัด และนับเป็นจังหวัดที่มีเนื้อที่ป่าเหลืออยู่มากที่สุดในประเทศ ป่าไม้ในจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย ป่าไม้ไม่ผลัดใบ ได้แก่ ป่าดงดิบ และป่าสนเขา ส่วนป่าผลัดใบ ได้แก่ ป่าเบญจพรรณ ป่าแพะ หรือป่าแดง และป่าไม่ผลัดใบ ได้แก่ ป่าดงดิบ พบในที่ชุ่มชื้นที่ลุ่มริมลำธารและแม่น้ำ หากอยู่ในที่สูงกว่า 1,000 เมตร จากระดับน้ำทะเลจะกลายเป็นป่าดิบเขาที่มีพรรณไม้ขึ้นหนาแน่น ต้นไม้ที่ลำต้นเหี้ยมตรงอาจมีความสูงถึง

⁵ ศูนย์ข้อมูลจังหวัดเชียงใหม่ (www.chiangmai.go.th)

ต้นละ 30-50 เมตร รองลงมาไม้ชั้นล่างและไม้พุ่มเตี้ย ไม้ และเถาวัลย์ ยากแก่การบุกเข้าไป โดยง่าย ไม้มีค่าในป่านี้ ได้แก่ ยางแดง ตะเคียน กระบาก ยมหอม เป็นต้น ป่าดิบจะเป็นป่าที่มีความชื้นมากที่สุด และเป็นแหล่งต้นน้ำให้แก่พื้นที่ด้านล่าง รวมถึงป่าสน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นไม้สนสองใบและสนสามใบ ป่าผลัดใบ ได้แก่ ป่าเบญจพรรณหรือป่าผสมผลัดใบ มีไม้ที่สำคัญ ได้แก่ ไม้สัก ไม้มะค่าโมง ไม้ชั้นล่างตระกูลปาล์มและไผ่ ส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอเชียงดาว แม่แตง พร้าว สันทราย ดอยสะเก็ด สันป่าตอง เป็นต้น และป่าแพะหรือป่าแดง มีไม้สำคัญ คือ เต็ง รัง พลวง เหียง โดยปกติเป็นไม้ขนาดกลางขึ้นกระจายอยู่ห่างๆ กัน ป่าชนิดนี้พบโดยทั่วไป และเป็นป่าที่มีความชื้นต่ำสุดง่ายต่อการเกิดไฟป่า

นอกจากนี้ จังหวัดยังมีป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ และวนอุทยาน ตลอดจนเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ จังหวัดเชียงใหม่มีป่าสงวนแห่งชาติ 25 ป่า รวมเนื้อที่ 19,555.83 ตารางกิโลเมตร หรือ 12,222,395.87 ไร่ อุทยานแห่งชาติและวนอุทยาน ซึ่งอุทยานแห่งชาติมีจำนวน 12 แห่ง รวมเนื้อที่ประมาณ 10,149.50 ตารางกิโลเมตร (6,343,437.50 ไร่) วนอุทยาน จำนวน 1 แห่ง คือ วนอุทยานน้ำตกบัวตอง-น้ำพุเจ็ดสี เนื้อที่ประมาณ 15 ตารางกิโลเมตร (9,375 ไร่) และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า มีจำนวน 4 แห่ง รวมเนื้อที่ประมาณ 2,128 ตารางกิโลเมตร (1,330,000 ไร่) เขตห้ามล่าสัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง รวมเนื้อที่ประมาณ 10,937 ไร่

1.3) แหล่งน้ำธรรมชาติ จังหวัดเชียงใหม่ มีแหล่งน้ำธรรมชาติ ประกอบด้วย แม่น้ำ ลำคลอง หนองและบึงธรรมชาติหลายแห่ง สำหรับแม่น้ำที่สำคัญ ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่มี 8 สายด้วยกัน คือ

(1) แม่น้ำปิง เป็นแม่น้ำสายใหญ่และยาวที่สุด ต้นน้ำอยู่บริเวณหมู่บ้านเมืองงามของภูเขาแดนลาวติดพรมแดนตอนเหนือ ไหลผ่านหมู่บ้านเมืองงามมายังอำเภอเชียงดาว แม่แตง แมริม ผ่านกลางเมืองเชียงใหม่ ลงไปกลายเป็นเส้นกั้นเขตจังหวัดลำพูนกับเชียงใหม่ ผ่านอำเภอสารภีและอำเภอหางดง อำเภอป่าซาง อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน อำเภอจอมทอง และอำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ ลงไปยังเขตจังหวัดตาก จังหวัดกำแพงเพชร บรรจบแม่น้ำน่านที่ปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์

(2) แม่น้ำฝาง อยู่ในเขตอำเภอฝาง เป็นแม่น้ำที่ไหลย้อนขึ้นไปทางทิศเหนือ ต้นน้ำเป็นลำธารหลายสายไหลมารวมกันจากตอนใต้สุดของอำเภอฝาง แล้วไหลไปบรรจบกัน

ทางทิศตะวันออกของตัวอำเภอฝางและไหลไปบรรจบกับแม่น้ำกกที่บ้านท่าตอน และไหลลง
ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ผ่านจังหวัดเชียงรายแล้ววกขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ
บรรจบลำน้ำแม่โขง

(3) แม่น้ำแม่แตง ต้นน้ำเกิดจากห้วยลำธารต่างๆ เขตตำบลเมืองแหง ทางทิศ
ตะวันออกเฉียงเหนือของอำเภอเชียงดาว ไหลมารวมกับน้ำแม่คงกลายเป็นลำน้ำแม่แตง
ไหลผ่านอำเภอแม่แตงบรรจบแม่น้ำปิงทางทิศใต้ของอำเภอแม่แตงบริเวณบ้านสหกรณ์

(4) แม่น้ำแม่จัด ต้นน้ำเกิดจากห้วยลำธารจากภูเขาซึ่งล้อมรอบตัวอำเภอพร้าว
แม่น้ำสายนี้ไหลผ่านเขตอำเภอดอยสะเก็ดบรรจบกับแม่น้ำกั้น แม่น้ำดาว ลงสู่แม่น้ำปิง

(5) แม่น้ำแม่กวง ต้นน้ำเกิดอยู่บนเทือกเขาบริเวณบ้านยางนายน้อย ไหลผ่าน
อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอสันทราย อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ อำเภอเมืองลำพูน แล้วไหล
บรรจบกับแม่น้ำปิง บริเวณบ้านสบทา

(6) แม่น้ำแม่ขาน ต้นน้ำเกิดอยู่บนเทือกเขาบริเวณบ้านแม่ขานใหญ่ อำเภอสะ
เมิง ไหลผ่านทุ่งนาบริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของอำเภอสันป่าตองไหลบรรจบแม่น้ำ
ปิงบริเวณท่ามะโอ อำเภอสันป่าตอง

(7) แม่น้ำแม่กลาง ต้นน้ำเกิดอยู่บนเทือกเขาดอยอินทนนท์ หรือดอยอ่างกา ใน
เขตอำเภोजอมทอง แล้วไหลผ่านตัวอำเภोजอมทองลงสู่แม่น้ำปิง

(8) แม่น้ำแม่แจ่ม ต้นน้ำเกิดอยู่บนเทือกเขา สาขาของดอยหัวช้างในเขตอำเภอ
แม่แจ่ม ไหลมารวมกับลำธารอื่นๆ ในเขตบ้านม่วงป่องกลายเป็นแม่น้ำแม่แจ่ม ไหลผ่านภูเขา
ซึ่งขนานอยู่สองข้างเต็มไปด้วยทิวทัศน์ธรรมชาติสวยงามเลียบเชิงดอยอินทนนท์ ทางด้านทิศ
ตะวันตกแล้วไหลผ่านที่ราบป่าไม้ ทุ่งนา หมู่บ้านผ่านตัวอำเภอแม่แจ่มแล้ววกอ้อมดอยเลื้อมุน
ทางทิศตะวันตกและทิศใต้ลงมาบรรจบแม่น้ำแม่ปิงที่บ้านแม่แจ่ม ห่างจากที่ว่าการอำเภอฮอด
ไปทางทิศเหนือ

2) ประชากร ในปี 2543 จังหวัดเชียงใหม่มีประชากรจำนวน 1,590,327 คน แยกเป็นชาย
787,784 คน หญิง 802,543 คน อำเภอที่มีประชากรมากที่สุด คือ อำเภอเมืองเชียงใหม่ มีประชากร
จำนวน 257,261 คน และมีความหนาแน่นสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งคือ 1,546.14 คนต่อตร.ก.ม. อำเภอที่
มีประชากรมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อำเภอฝาง แต่มีความหนาแน่นอยู่ในอันดับที่เก้า และอำเภอสัน
ทราย ที่มีประชากรมากเป็นอันดับที่สาม แต่มีความหนาแน่นอยู่ในอันดับที่สี่ ทั้งนี้ อำเภอที่มีประชา

กรณีสุดท้ายคือ อำเภอแม่ฮ่องสอนมีประชากรเพียง 21,844 คน แต่มีความหนาแน่นอยู่ในอันดับที่ 16 โดยอำเภอที่มีความหนาแน่นต่ำสุด ได้แก่ อำเภอแม่แจ่มมีประชากร 19.27 คนต่อตร.ก.ม.เท่านั้น

3) เศรษฐกิจ ในปี 2542 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเชียงใหม่ (ณ ราคาตลาด) ลดลงจากปีก่อนเล็กน้อยร้อยละ 1.38 คิดเป็นมูลค่า 80,503 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของภาคการเกษตรร้อยละ 7.68 เป็น 10,499 ล้านบาท และภาคธนาคาร ประกันภัยและธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ลดลงร้อยละ 57.89 เป็น 3,204 ล้านบาท ภาคการคมนาคม และขนส่งร้อยละ 4.36 เป็น 5,736 ล้านบาท ในขณะที่ภาคบริการซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่สร้างรายได้อันดับหนึ่งของจังหวัดเชียงใหม่ยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 เป็น 21,507 ล้านบาท รองลงมา ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.23 เป็น 14,173 ล้านบาท เป็นต้น

4) เกษตรกรรม ภาคเกษตรจัดเป็นอาชีพหลัก ที่สร้างรายได้สำคัญเป็นอันดับที่สามของจังหวัดเชียงใหม่ โดยร้อยละ 34.78 ของกำลังแรงงานที่มีงานทำของจังหวัดจะอยู่ในภาคเกษตร จากโครงสร้างจะพบว่า ส่วนใหญ่จะทำ กิจกรรม รองลงมา ได้แก่ ปศุสัตว์ และการแปรรูปสินค้าเกษตรอย่างง่าย เป็นต้น

5) อุตสาหกรรม เมื่อพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของจังหวัดเชียงใหม่จะพบว่าสาขาอุตสาหกรรมมีความสำคัญ ซึ่งสามารถนำรายได้มาสู่จังหวัดเชียงใหม่เป็นอันดับสอง รองจากภาคบริการ จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงใหม่ สามารถพิจารณาจากสถิติและที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมจากหน่วยงาน 2 แห่ง คือ จากสถิติโรงงานปี 2543 จังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 2,507 โรงงาน มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรม 20,664.19 ล้านบาท และมีการจ้างงานรวม 41,356 คน แยกเป็นชาย 17,370 หญิง 23,986 คนโดยอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมเกษตรกว่าร้อยละ 40.52 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ อุตสาหกรรมบริการ อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมก่อสร้าง และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาจะพบว่าเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องมาจากอุตสาหกรรมภาคบริการซึ่งนำรายได้มาเป็นอันดับหนึ่งของจังหวัด

แหล่งที่ตั้งโรงงานที่มีความหนาแน่นมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมือง มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 587 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 23.77 รองลงมา ได้แก่ อำเภอสันกำแพง มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 226 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 9.15 และอำเภอสารภี มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม 195 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 7.90 ตามลำดับ ส่วนอำเภอที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมน้อยที่สุด ได้

แก่ อำเภออมก๋อย อำเภอเวียงแหง และอำเภอแม่แจ่ม โดยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม 3 แห่ง 4 แห่ง และ 5 แห่ง ตามลำดับ

6) การท่องเที่ยว จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปีในช่วงปี 2540-2543 ซึ่งจากจำนวนผู้มาเยือนทั้งหมด สามารถแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 90-95 ส่วนที่เหลือคือ นักทัศนาจร โดยในปี 2543 มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้นจากปี 2542 ร้อยละ 1.2 เป็น 3.36 ล้านคน แบ่งเป็นคนไทย 2.00 ล้านคน และคนต่างประเทศ 1.36 ล้านคน เมื่อพิจารณาถึงถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวและนักทัศนาจรชาวไทยที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงใหม่พบว่า ส่วนมากมาจากเขตภาคเหนือและกรุงเทพมหานครมากที่สุด โดยในปี 2543 มีนักท่องเที่ยวและนักทัศนาจรที่มาจากภาคเหนือ 652,532 คน ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 0.27 เช่นเดียวกับกรุงเทพฯ ที่ลดลงร้อยละ 6.79 เป็น 612,784 คน รองลงมาคือนักท่องเที่ยวที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกและตะวันตก ตามลำดับ

สำหรับจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศนั้นจะมาจากยุโรปมากที่สุด โดยในปี 2543 ผู้มาเยี่ยมเยือนชาวยุโรป ลดลงร้อยละ 33.18 เป็น 513,459 คน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37.75 ของจำนวนผู้มาเยือนที่เป็นชาวต่างประเทศทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เอเชีย 376,639 คนหรือร้อยละ 27.69 และสหรัฐอเมริกา 202,255 คนหรือร้อยละ 14.87 สำหรับการเดินทางมายังจังหวัดเชียงใหม่ ผู้มาเยี่ยมเยือนนิยมเดินทางโดยรถไฟมีสัดส่วนมากที่สุด คือร้อยละ 29.65 รองลงมาคือ รถส่วนตัว ร้อยละ 24.93 รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 22.98 เครื่องบินร้อยละ 22.26 ตามลำดับ

ในปี 2543 ระยะเวลาที่นักท่องเที่ยวเข้ามาพักในจังหวัดเชียงใหม่โดยเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อนเล็กน้อยอยู่ที่ 4.27 วัน ส่วนค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยที่นักท่องเที่ยวใช้จ่ายในการเดินทางมาท่องเที่ยวที่เชียงใหม่ นั้นอยู่ที่ 2,793.33 บาท/คน/วัน เพิ่มขึ้นจากปี 2542 ร้อยละ 6.64 จากจำนวนนักท่องเที่ยวและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้รายได้ที่ได้จากผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มเป็น 35,605.46 ล้านบาทในปี 2543 เพิ่มขึ้นจากปี 2542 ร้อยละ 4.58 ในปี 2543 นักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังจังหวัดเชียงใหม่นิยมจะเข้าพักแรมที่โรงแรมเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีสัดส่วนร้อยละ 54.8 ในปี 2542 เพิ่มเป็น 56.03 ในปี 2543 รองลงมาคือ การพักที่บ้านญาติหรือบ้านเพื่อนซึ่งมีสัดส่วนลดลงจากปีก่อนเล็กน้อยจากร้อยละ 31.5 เป็น 30.30 ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ โดยแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 8 กลุ่ม คือ กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวในตัวเมือง กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวดอยสุเทพ กลุ่มแหล่งเที่ยวน้ำตกแม่สา กลุ่มแหล่งท่องเที่ยว

เที่ยวถ้ำเชียงดาว กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวท่าตอน กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวสันกำแพง กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวดอย
อินทนนท์ และกลุ่มแหล่งท่องเที่ยวดอยเต่า

แผนภาพที่ 2.1.5-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดเชียงใหม่



ที่มา : จากศูนย์ส่งเสริมการค้าทำสวนยาง กระทรวงเกษตร

2.1.6 จังหวัดลำพูน⁶

จังหวัดลำพูน ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายเอเชีย) เป็นระยะทาง 689 กิโลเมตรตามทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธิน เป็นระยะทาง 724 กิโลเมตร และตามทางรถไฟ 729 กิโลเมตร ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 18 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 99 องศาตะวันออกอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ที่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงหรือพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ จังหวัดลำพูนเป็นจังหวัดที่มีขนาดเล็กที่สุดของภาคเหนือมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 4,505.882 ตร.กม. หรือประมาณ 2,815,675 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 4.85 ของพื้นที่ภาคเหนือตอนบน บริเวณที่กว้างที่สุดประมาณ 43 กม. และยาวจากเหนือจดใต้ 136 กม

อาณาเขตของจังหวัดลำพูนในด้านทิศเหนือติดต่อกับ อ.สารภี อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่ ทิศใต้ติดต่อกับ อ.เถิน จ.ลำปาง และ อ.สามเงา จ.ตาก ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อ.ห้างฉัตร อ.สบปราบ อ.เสริมงาม จ.ลำปาง ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อ.ฮอด อ.จอมทอง อ.หางดง อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่

1) ภูมิประเทศ มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบหุบเขา และพื้นที่ภูเขา ที่ราบอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของจังหวัด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของที่ราบเชียงใหม่ - ลำพูน หรือที่ราบลุ่มแม่น้ำปิง กวง ลี้ และแม่ทา เป็นที่ตั้งของอำเภอเมืองลำพูน อำเภอป่าซาง และตอนเหนือของอำเภอบ้านโฮ่ง มีความสูงเฉลี่ย 200-400 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ตัวเมืองลำพูนมีระดับความสูง 290.29 ม. จากระดับน้ำทะเลปานกลาง พื้นที่ค่อยลาดสูงขึ้นไปตอนกลาง ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงใต้ ตั้งแต่อำเภอแม่ทาตอนใต้ของอำเภอบ้านโฮ่ง อำเภอทุ่งหัวช้าง และอำเภอลี้ มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงและภูเขาสูง มีระดับความสูงระหว่าง 400 - 800 เมตร ขึ้นไป ระดับความสูงจะลดลง เมื่อเข้าเขตที่ราบในอำเภอลี้ที่ระดับความสูงประมาณ 400 - 800 เมตร แล้วค่อย ๆ ยกตัวสูงขึ้นมาทางทิศใต้ซึ่งเป็นเขตชายแดนติดต่อกับจังหวัดลำปางและ จังหวัดตาก ที่ระดับความสูง 600 - 1,000 เมตร

2) ภูมิอากาศ จังหวัดลำพูนตั้งอยู่ในภาคเหนือ ซึ่งตามตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในเขตร้อนที่ค่อนข้างไปทางเขตอากาศอบอุ่น ในฤดูหนาวจึงมีอากาศเย็นค่อนข้างหนาว แต่เนื่องจากอยู่ลึกเข้าไปในแผ่น

⁶ ศูนย์ข้อมูลจังหวัดลำพูน (www.lamphun.go.th)

ดินห่างไกลจากทะเล จึงมีฤดูแล้งที่ยาวนานและอากาศจะร้อนถึงร้อนจัดในฤดูร้อน จังหวัดลำพูนมีสภาพภูมิอากาศแตกต่างกันอย่างเด่นชัด 3 ฤดู คือช่วงเดือนมีนาคมกับเมษายนมีอากาศร้อน ช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม จะมีฝนตกชุกเป็นฤดูฝนและช่วงเดือนพฤศจิกายนถึง เดือนกุมภาพันธ์มีอากาศหนาวเย็นเป็นฤดูหนาว ซึ่งฤดูหนาวและฤดูร้อนนั้น เป็นช่วงฤดูแล้ง ที่มีระยะเวลาติดต่อกันประมาณ 6 เดือน ในช่วงฤดูฝนอีก 6 เดือน นั้น อากาศจะไม่ร้อนเท่ากับ ในฤดูร้อน และไม่หนาวเย็นเท่าฤดูหนาว คือมีอุณหภูมิปานกลางอยู่ระหว่างสองฤดูดังกล่าว ซึ่งอุณหภูมิ ในปี 2545 อุณหภูมิสูงสุด ในปี 2545 ในเดือนเมษายน วัดได้ 41.2 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุด ในปี 2545 ในเดือนธันวาคม วัดได้ 11.4 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี 2545 เท่ากับ 24.17 องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ย ร้อยละ 74.78

3) ทรัพยากร

3.1) **พื้นที่ป่าไม้** จำนวน 2,725.49 ตารางกิโลเมตร หรือ 1,703,429 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 60.49 ของพื้นที่ทั้งหมด ป่าไม้ที่พบในบริเวณจังหวัด ประกอบด้วยป่าไม้ 3 ประเภทคือ 1) ป่าเต็งรัง ป่าแพะ ป่าแดง พบในที่แห้งแล้ง ดินขาดความอุดมสมบูรณ์ มีกรวดปน ไม้ที่พบคือ ไม้เหียง ไม้พลวง 2) ป่าเบญจพรรณ หรือป่าผสมผลัดใบ พบบริเวณที่มีดินค่อนข้างลึกตามเชิงเขาและพื้นที่ราบที่มีความชุ่มชื้นมาก โดยเฉพาะริมห้วยและหุบเขา มักจะมีไม้ดกขึ้นปะปนทั่วไป ไม้อื่น ๆ ประกอบด้วย ประดู่ ตะแบก มะค่าโมง จั้ว ส่วนไม้พื้นล่างได้แก่ ไม้ชนิดต่าง ๆ 3) ป่าดิบแล้ง พบบริเวณหุบเขา ริมลำห้วย เหมือนป่าเบญจพรรณ แต่บริเวณที่พบป่าประเภทนี้จะมีดินลึกกว่า ความชุ่มชื้นมากกว่า พันธุ์ไม้ที่พบคือ ยาง ตะเคียนทอง

3.2) แหล่งน้ำ ในจังหวัดลำพูนมีแม่น้ำที่สำคัญ 4 สายดังนี้

(1) แม่น้ำปิง เป็นแม่น้ำสายสำคัญที่ไหลอยู่ในหุบเขาระหว่างทิวเขาถนนธงชัย กลางกับทิวเขาผีปันน้ำตะวันตก มีต้นน้ำอยู่ที่ดอยถั่ว ในเทือกเขาแดนลาว เขตตำบลเมืองนะอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่จากต้นกำเนิดแม่น้ำไหลลงมาทิศใต้ ผ่านเมืองเชียงใหม่ลำพูนและไหลเข้าเขตจังหวัดตาก ไปบรรจบกับแม่น้ำวังที่อำเภอบ้านตาก จังหวัดตากแล้วไหลต่อไปทางใต้ผ่านอำเภอเมืองกำแพงเพชร บรรจบกับแม่น้ำน่านที่จังหวัดนครสวรรค์รวมเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 715 กิโลเมตร ระยะทางที่แม่น้ำ

ปิงไหลผ่านพื้นที่ในเขตจังหวัดเชียงใหม่มีความยาวประมาณ 335 กม.และ
เป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และ จ.ลำพูน ลงไปทางทิศใต้
เป็นระยะทางยาวประมาณ 70 กม.ในจังหวัดลำพูน น้ำที่ไหลลงสู่แม่น้ำปิง
โดยเรียงจากเหนือจดใต้คือ น้ำแม่ทา น้ำแม่กวง แม่น้ำลี้ ห้วยแม่ตาล ห้วย
แม่หาด และน้ำแม่ก่อ นอกจากนี้ยังมีลำน้ำที่ไม่มีชื่ออีกเป็นจำนวนมากที่
ไหลลงสู่แม่น้ำปิง แม่น้ำปิงมีพื้นที่รับน้ำ (CATCHMENT AREA) ประมาณ
6,355 ตารางกิโลเมตร

- (2) น้ำแม่กวง มีต้นน้ำอยู่ที่ดอยผีปันน้ำ (หรือดอยนางแก้ว) ดอยมด แล้วไหลไป
ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ลงสู่ที่ราบเชียงใหม่-ลำพูน ผ่านอำเภอดอยสะเก็ด
อำเภอสันทรายและไหลต่อไปทางใต้ผ่านอำเภอเมืองลำพูน แล้วบรรจบ
กับแม่น้ำปิงที่บ้านสบทา อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน น้ำแม่กวงมีความยาว
ประมาณ 110 กิโลเมตร น้ำแม่กวงเป็นแม่น้ำที่สำคัญอีกสายหนึ่งใน บริเวณ
ที่ราบเชียงใหม่ - ลำพูน มีลำน้ำสาขาที่สำคัญคือน้ำแม่ทาและห้วยแม่สะแงะ
น้ำแม่กวงมีพื้นที่รับน้ำ (CATCHMENT AREA)ประมาณ 1,740 ตาราง
กิโลเมตร
- (3) น้ำแม่ทา น้ำแม่ทามีต้นน้ำอยู่ที่ดอยขุนทา ในเทือกเขาผีปันน้ำตะวันตก กิ่ง
อำเภอแม่ออน จังหวัดเชียงใหม่ ไหลผ่านที่ราบซึ่งขนานไปด้วยภูเขา ไปสู่
อำเภอแม่ทาทางทิศใต้แล้วไหลวกขึ้นไปทางเหนือผ่านที่ราบเชียงใหม่-ลำพูน
ผ่านอำเภอป่าซางแล้วบรรจบกับแม่น้ำกวงที่บ้านสบทา เขตต่อระหว่าง
อำเภอเมืองลำพูนกับอำเภอป่าซางนอกจากนี้แม่น้ำทายังได้หล่อเลี้ยงพื้นที่
ทำการเกษตรของชุมชนหลายตำบล ในกิ่งอำเภอแม่ออน อำเภอสันกำแพง
จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน น้ำแม่ทามีความยาว
ประมาณ 90 กม.
- (4) แม่น้ำลี้ แม่น้ำลี้ต้นน้ำอยู่ที่ดอยสบเทิม อำเภอทุ่งหัวช้างจังหวัดลำพูน ไหล
ลงไปทางใต้จนถึงบริเวณใกล้อำเภอลี้ จึงค่อยไหลวกกลับไปทางเหนือเป็นรูป
ตัวยู ผ่านอำเภอลี้ อำเภอบ้านโฮ่ง แล้วไหลต่อไปทางทิศตะวันตกเฉียง
เหนือ บรรจบกับแม่น้ำปิงที่บ้านวังสะแก กิ่งอำเภอเวียงหนองล่อง จังหวัด
ลำพูน แม่น้ำลี้มีความยาวประมาณ 180 กม. แม่น้ำลี้มีพื้นที่รับน้ำ

(CATCHMENT AREA) ประมาณ 315 ตารางกิโลเมตร นอกจากลำน้ำสำคัญที่กล่าวถึงแล้ว ยังมีลำธาร ลำห้วยจำนวนมากตามอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดลำพูน ได้แก่ น้ำสาน ไหลผ่านอำเภอเมืองลำพูน น้ำเย็น ไหลผ่านอำเภอบ้านโฮ่ง น้ำแม่ธิ ไหลผ่านอำเภอบ้านธิ น้ำขนาด ไหลผ่านอำเภอแม่ทา น้ำแวน ไหลผ่านอำเภอลี้ น้ำเมย ไหลผ่านอำเภอแม่ท่าน้ำก้อ ไหลผ่านอำเภอลี้ น้ำแม่สะปาว ไหลผ่านอำเภอแม่ท่าน้ำอบ ไหลผ่านอำเภอบ้านโฮ่งและ น้ำแม่ตูด ไหลผ่านอำเภอแม่ทา และมีลำธารเล็กๆ อีกจำนวนมาก ซึ่งเป็นทางน้ำที่มีน้ำเฉพาะในฤดูฝน

3.3) แร่ธาตุ ในเขตท้องที่จังหวัดลำพูนมีชนิดแร่ที่สำรวจพบในปัจจุบัน จำนวน 17 ชนิด ได้แก่ แร่ถ่านหิน แร่ฟลูออไรต์ แร่แมงกานีส แร่พลวง แร่เฟลด์สปาร์ แร่ดินขาว แร่บอแรกไซต์ แร่ตะกั่ว แร่สังกะสี แร่ดีบุก แร่แบไรต์ แร่แคลไซต์ แร่ฟอสเฟต แร่ทองคำ หินอ่อน หินอุตสาหกรรมชนิดหินปูนเพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้างและหินประดับชนิดหินปูน โดยแหล่งแร่แต่ละชนิดมีการสำรวจพบในพื้นที่ต่าง ๆ ของจังหวัดลำพูน ดังนี้

- (1) แหล่งแร่ถ่านหิน (ลิกไนต์) สำรวจพบในเขตอำเภอลี้ (ที่ตำบลลี้, ตำบลดงดำ, ตำบลนาทราย) และในเขตอำเภอทุ่งหัวช้าง (ที่ตำบลบ้านปวง)
- (2) แหล่งแร่ฟลูออไรต์ สำรวจพบในเขตอำเภอแม่ทา (ที่ตำบลทาชุมเงิน, ตำบลทาภาค) ในเขตอำเภอบ้านโฮ่ง (ที่ตำบลป่าพญู, ตำบลบ้านโฮ่ง) และในเขตอำเภอป่าซาง (ที่ตำบลนครเจดีย์)
- (3) แหล่งแร่แมงกานีส สำรวจพบในเขตอำเภอลี้ (ที่ตำบลแม่ลาน, ตำบลแม่ตืน, ตำบลป่าไผ่, ตำบลศรีวิชัย, ตำบลก้อ) ในเขตอำเภอป่าซาง (ที่ตำบลนครเจดีย์) และในเขตอำเภอบ้านโฮ่ง (ที่ตำบลป่าพญู)
- (4) แหล่งแร่พลวง สำรวจพบในเขตอำเภอแม่ทา (ที่ตำบลทาชุมเงิน, ตำบลทาสบง)
- (5) แหล่งแร่เฟลด์สปาร์ สำรวจพบในเขตอำเภอลี้ (ที่ตำบลศรีวิชัย)
- (6) แหล่งแร่ดินขาว สำรวจพบในเขตอำเภอลี้ (ที่ตำบลดงดำ) ในเขตอำเภอแม่ทา (ที่ตำบลทาชุมเงิน) และในเขตอำเภอป่าซาง (ที่ตำบลนครเจดีย์)

- (7) แหล่งแร่บอลเคลย์สำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลดงดำ) และในเขตอำเภอทุ่งหัวช้าง (ที่ตำบลบ้านปวง)
- (8) แหล่งแร่ตะกั่ว สำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลศรีวิชัย)
- (9) แหล่งแร่สังกะสีสำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลศรีวิชัย)
- (10) แหล่งแร่แบไรต์ สำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ตำบลศรีวิชัย)
- (11) แหล่งหินอ่อน สำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลแม่ลาน, ตำบลลี่) เขตอำเภอบ้านโฮ่ง (ที่ตำบลป่าพลู, ตำบลบ้านโฮ่ง)
- (12) แหล่งหินอุตสาหกรรมชนิดหินปูน เพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้าง สำรวจพบในเขตอำเภอแม่ทา (ที่ตำบลทาชุมเงิน) ในเขตอำเภอบ้านโฮ่ง (ที่ตำบลป่าพลู, ตำบลบ้านโฮ่ง) ในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลศรีวิชัย, ตำบลแม่ดิน, ตำบลแม่ลาน, ตำบลป่าไผ่, ตำบลลี่) และในเขตอำเภอป่าซาง (ที่ตำบลนครเจดีย์)
- (13) แหล่งหินประดับชนิดหินปูน สำรวจพบในเขตอำเภอบ้านโฮ่ง (ที่ตำบลป่าพลู) และในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลแม่ดิน, ตำบลศรีวิชัย, ตำบลป่าไผ่, ตำบลแม่ลาน)
- (14) แหล่งแร่แคลไซต์ สำรวจพบในเขตอำเภอบ้านโฮ่ง (ที่ตำบลป่าพลู) และในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลแม่ลาน)
- (15) แหล่งแร่ฟอสเฟต สำรวจพบในเขตอำเภอแม่ทา (ที่ตำบลทาชุมเงิน) และในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลป่าไผ่)
- (16) แหล่งแร่ดีบุก สำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลแม่ดิน) แหล่งแร่ทองคำสำรวจพบในเขตอำเภอลี่ (ที่ตำบลดงดำ)

4) ประชากร จังหวัดลำพูนปัจจุบันมีประชากร จำนวน 409,056 คน เป็นเพศชาย 200,461 คน เพศหญิง 208,595 คน มีความหนาแน่นของประชากร โดยเฉลี่ยเท่ากับ 90 คน ต่อพื้นที่ 1 ตร.กม. อัตราการเกิดเท่ากับ 9.36 ต่อพันประชากร อัตราตายเท่ากับ 9.79 ต่อพันประชากร และอัตราเพิ่มตามธรรมชาติ เท่ากับร้อยละ -0.004 อยู่ในเกณฑ์ต่ำ

5) เศรษฐกิจ จังหวัดลำพูน มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาตลาด 27,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 0.88 ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ฯ สูงสุดคือ สาขาอุตสาหกรรม 13,107 ล้านบาท คิดสัดส่วนเป็นร้อยละ 48.46 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ทั้งนี้ เนื่องจากลำพูนเป็นที่ตั้ง

ของนิคม อุตสาหกรรมภาคเหนือ และสวนอุตสาหกรรมเครือข่ายพัฒนาของเอกชน รองลงมา ได้แก่ สาขาเกษตรกรรม คิดเป็นมูลค่า 3,992 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.76 และสาขาที่มีมูลค่าสูงในลำดับที่ 3 ได้แก่ สาขาค้าส่งและค้าปลีก คิดเป็นมูลค่า 2,598 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.61 สำหรับทิศทางแนวโน้มของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดลำพูน จะพบว่า ภาคที่มีอัตราการขยายตัวสูง ในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา (2536-2542) ได้แก่ ภาคการไฟฟ้าและประปา ที่มีอัตราขยายตัวเฉลี่ย ร้อยละ 12.8 ต่อปี รองลงมา ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม เฉลี่ยร้อยละ 6.9 ต่อปี และภาคบริหารราชการและป้องกันประเทศ เฉลี่ย ร้อยละ 5.4 ต่อปี ในขณะที่ภาคเกษตรกรรมกลับลดลง เฉลี่ยร้อยละ 2.8 ต่อปี ภาคเหมืองแร่และย่อยหินลดลง เฉลี่ยร้อยละ 3.5 ต่อปี และภาคการก่อสร้างลดลงร้อยละ 8.8 ต่อปี ตามลำดับ ตัวเลขประมาณการผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดลำพูน (ณ ราคาตลาด)ปี 2543 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2542 เล็กน้อยร้อยละ 0.03 เป็น 27,055 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของภาคในด้านอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก

6) เกษตรกรรม จังหวัดลำพูนมีพื้นที่ที่ถือครองเพื่อการเกษตร รวม 641,889 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 22.79 ของพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัด จำนวนเกษตรกร 224,971 คน คิดเป็นร้อยละ 55.37 ของประชากรทั้งหมด เฉลี่ย 3.38 คน / ครัวเรือนเกษตรกร และคิดเป็น 55.37 ของประชากรในจังหวัด หรือ 50.78 ครัวเรือนทั้งจังหวัดพื้นที่ทางการเกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ ปลูกไม้ผลไม้ยืนต้น (43.79 %) และ มี แนว โนม้ เพิ่มขึ้น เรือ ย ๆ ส่วน ท่าง กัน กับ พื้นที่ นา ซึ่งลดลงเรื่อย ๆ เนื่องจากถูกใช้ไปในการปลูกไม้ผลไม้ยืนต้นและการอยู่อาศัยตลอดจนเพื่อการอุตสาหกรรม

7) อุตสาหกรรม จังหวัดลำพูนมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด 833 โรงงาน เงินลงทุน 33,242 ล้านบาท การจ้างงานรวม 51,863 คน แยกเป็นนอกเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จำนวน 765 โรงงาน มีเงินลงทุน 6,375 ล้านบาท มีคนงาน 14,923 คน รวมโรงงานที่ตั้งในพื้นที่สวนอุตสาหกรรมเอกชนในเครือข่ายพัฒนาอินเตอร์ไฮลด์จิ่ง จำกัด จำนวน 9 โรงงาน เงินลงทุนประมาณ 1,131 ล้านบาท คนงาน 2,397 คน โรงงานที่ตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ ที่เปิดดำเนินการแล้ว 68 โรงงาน มีเงินลงทุนประมาณ 26,867 ล้านบาท และมีแรงงานประมาณ 36,940 คน มีมูลค่าการส่งออก (ปี 2543) 40,105 ล้านบาท

8) การท่องเที่ยว ลำพูนหรือนครหริภุญไชยในอดีตเป็นเมืองเก่าที่สุดในภาคเหนือ มีอายุกว่า 1,300 ปี มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม มีโบราณสถาน โบราณวัตถุ ประเพณีวัฒนธรรมตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่น่าสนใจของหมู่บ้านชาวยอง หมู่บ้านชาวเขาเผ่ากระเหรี่ยง หมู่

บ้านผลิตสินค้า ศิลปวัฒนธรรม ผลผลิต กิจกรรมต่าง ๆ ทั้งที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอยู่แล้วและมีศักยภาพ ที่จะพัฒนาให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ควรแก่การอนุรักษ์และการจัดการอย่างเหมาะสม แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- 8.1) ประเภทธรรมชาติ ได้แก่ ดอยคะม้อ บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์วัดปิงห่าง (อำเภอมืองลำพูน) ถ้ำเอราวัณ (อำเภอป่าซาง) น้ำตกวังหลวง ถ้ำหลวง (อำเภอบ้านโฮ่ง) อุทยานแห่งชาติแม่ปิง ถ้ำป่าไผ่ น้ำตกก้อหลวง (อำเภอลี้) อุทยานแห่งชาติดอยขุนตาล อ่างเก็บน้ำแม่เส้า ถ้ำจำหมาฟ้า (อำเภอแม่ทา)
- 8.2) โบราณสถาน ได้แก่ วัดพระธาตุหริภุญชัย วรมหาวิหาร วัดจามเทวี วัดพระยืน วัดมหาวัน วัดรมณียาราม พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ อนุสาวรีย์พระนางจามเทวี อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย กู่ช้าง กู่ม้า ร่องรอยกำแพงเมืองประตูเมืองโบราณ ฯลฯ (อำเภอมืองลำพูน) วัดพระพุทธรูปตากผ้า วัดพระนอนม่อนช้าง วัดเกาะกลาง (อำเภอป่าซาง) วัดพระเจ้าตนหลวง วัดตีนดอย วัดป่าปวย (อำเภอบ้านโฮ่ง) วัดจอมสหัสศรีทรายมูลเมือง (วัดบ้านปาง) วัดพระธาตุห้าดวง เวียงห้าหลัง วัดพระบาทห้วยต้ม วัดพระพุทธรูปผาหนาม (อำเภอลี้) วัดดอยครั้ง วัดดอยแต ศาลเจ้าพ่อขุนตาน (อำเภอแม่ทา) พระธาตุดอยเวียง วัดห้วยไทร (อำเภอบ้านธิ) วัดโขงขาว แหล่งโบราณสถานบ้านเวียง (กิ่งอำเภอเวียงหนองล่อง)
- 8.3) ประเภทวัฒนธรรม หมู่บ้านชาวเขา ผลผลิตและกิจกรรม วิถีชีวิตหมู่บ้านชาวยอง อำเภอมือง, อำเภอป่าซาง และอำเภอบ้านธิ หมู่บ้านหนองช้างคื่น (สวนลำไย เทศกาลลำไย) อำเภอมืองลำพูน บ้านหนองเงือก (หมู่บ้านทอผ้า) อำเภอป่าซาง หมู่บ้านกระเหรี่ยงแม่ชะนาค แม่เหล็กใน อำเภอแม่ทา กระเหรี่ยงบ้านป่าแป๋ อำเภอบ้านโฮ่ง กระเหรี่ยงพระบาทห้วยต้ม อำเภอลี้

แผนภาพที่ 2.1.6-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหวัดลำพูน



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลจังหวัดลำพูน (www.lamphun.go.th)

2.1.7 จังหวัดน่าน⁷

จังหวัดน่าน เป็นจังหวัดชายแดนด้านตะวันออกของภาคเหนือ ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 18 องศา 00 ลิปดา 45 ฟลิปดา ถึง 19 องศา 37 ลิปดา 53 ฟลิปดาเหนือและเส้นแวงที่ 100 องศา 20 ลิปดา 34 ฟลิปดา ถึง 100 องศา 06 ลิปดา 29 ฟลิปดาตะวันออก ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางรถยนต์ ประมาณ 668 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 7,170,045 ไร่ หรือ 11,472.076 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น ร้อยละ 2.23 ของพื้นที่ทั้งประเทศ ทิศเหนือและทิศตะวันออก ติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว มีความยาวตามแนวชายแดนประมาณ 277 กิโลเมตร ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดพะเยา ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดแพร่ และจังหวัดอุตรดิตถ์

1) ภูมิประเทศ สภาพพื้นที่โดยทั่วไปของจังหวัดน่าน ส่วนใหญ่ประกอบด้วยภูเขาและป่าไม้ ซึ่งมีความลาดชันเกินกว่า 30 องศา โดยมีเนื้อที่ประมาณ 85 เปอร์เซ็นต์ ของเนื้อที่จังหวัด มีลักษณะเป็นภูเขาลูกคลื่นลอนลาด และลูกคลื่นลอนชัน พื้นที่ราบลุ่มมีเป็นส่วนน้อย ได้แก่ ที่ราบกว้างใหญ่อยู่ในลุ่มน้ำน่าน - น้ำสา ตามลำน้ำน่าน และที่ราบลุ่มแคบๆ อยู่แถบอำเภอนาน้อยตอนใต้ อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว อำเภอเชียงกลาง และอำเภอทุ่งช้าง ภูเขาที่มีความสูงมาก ส่วนใหญ่อยู่บริเวณเขตชายแดน ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ภูเขาที่สำคัญ ได้แก่ ภูแว ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของเขตอำเภอปัว เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำน่าน ภูเขาที่สูงที่สุดในจังหวัดน่าน คือดอยภูคา มีความสูง 1,980 เมตร เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ในเขตท้องที่อำเภอปัว เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นภูเขาสูงและป่าไม้ ทำให้มีลุ่มน้ำ และแหล่งน้ำที่เป็นต้นกำเนิด ของต้นน้ำลำธารสำคัญหลายสาย เช่น แม่น้ำน่าน แม่น้ำสา แม่น้ำว้า แม่น้ำสมุน แม่น้ำหลง แม่น้ำปัว แม่น้ำกอน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีลำธารและลำห้วยจำนวนมาก ชาวบ้านจึงมักตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ เพราะต้องใช้น้ำเพื่อการเกษตรกรรมและใช้อุปโภคบริโภค โดยมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 7,170,045 ไร่ หรือ 11,472,076 ตารางกิโลเมตร จำแนกเป็นพื้นที่ป่าไม้และภูเขา 3,437,500 ไร่ ร้อยละ 47.94 พื้นที่ป่าเสื่อมโทรม 2,813,980 ไร่ ร้อยละ 39.24 พื้นที่ทำการเกษตร 876,043 ไร่ ร้อยละ 12.22 พื้นที่อยู่อาศัยและอื่น ๆ 43,522 ไร่ ร้อยละ 0.60

2) ภูมิอากาศ จังหวัดน่านมีอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี มีค่าอยู่ในช่วง 25.3 องศาเซลเซียส ถึง 26.7 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดอยู่ในช่วง 2.7 องศาเซลเซียส ถึง 11.5 องศาเซลเซียส โดย

⁷ ศูนย์ข้อมูลจังหวัดน่าน (www.nan.go.th)

อุณภูมิต่ำสุดวัดได้ 2.7 องศาเซลเซียส เมื่อปี 2542 และอุณภูมิสูงสุดอยู่ในช่วง 39.5 องศาเซลเซียส ถึง 41.2 องศาเซลเซียส โดยอุณภูมิสูงสุดวัดได้ 41.2 องศาเซลเซียส เมื่อปี พ.ศ.2541

3) ประชากร จังหวัดน่านมีประชากรรวมทั้งหมด 487,274 คน แยกเป็นชาย 246,381 คน หญิง 240,893 คน จำนวนครัวเรือน 129,988 ครัวเรือน

4) การท่องเที่ยว

4.1) พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติน่าน ตั้งอยู่ในบริเวณคุ้มของอดีตเจ้าผู้ครองนครน่าน ที่เรียกว่า "หอคำ" โดยพระเจ้าสุริยพงษ์ผริตเดช เจ้าเมืองน่านสร้างขึ้น เป็นที่ประทับเมื่อปี พ.ศ.2446 ลักษณะตัวอาคารโอโถง งดงาม ก่ออิฐถือปูนแข็งแรง แต่ตกแต่งให้อ่อนช้อยสวยงาม ด้วยลายลูกไม้ นับเป็นสถาปัตยกรรมก่อสร้าง ที่ดีเด่นแห่งหนึ่งของเมืองไทย นอกจากนี้ บริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑ์ เป็นที่ตั้งอนุสาวรีย์ พระเจ้าสุริยพงษ์ผริตเดช ผู้เป็นเจ้าของหอคำแห่งนี้ด้วย กรมศิลปากรได้รับมอบอาคารหอคำเพื่อใช้เป็นอาคารพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติน่าน เมื่อปี พ.ศ.2517 จัดแสดง โบราณวัตถุ ตลอดจนสิ่งที่น่าสนใจเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ ศิลปะ โบราณคดีและชาติพันธุ์วิทยา ประจำท้องถิ่น มาจัดแสดงให้ชมอย่างมีระบบ และระเบียบสวยงาม คือส่วนที่เป็นห้องจัดแสดงชั้นล่างจัดแสดงชาติพันธุ์วิทยาเกี่ยวกับล้านนา เช่น ลักษณะอาคารบ้านเรือน และเครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน การทอผ้า และผ้าพื้นเมืองน่านแบบต่าง ๆ ที่สวยงามมาก การสาธิตงาน ประเพณีและความเชื่อต่างๆ เช่น การแข่งเรือ การจุดบั้งไฟ สงกรานต์และพิธีสืบชะตา เป็นต้นที่น่าสนใจ ในการจัดแสดงห้องโถงชั้นล่างนี้ ยังมีการจัดแสดงเรื่องราวชีวิตความเป็นอยู่ และเครื่องใช้ของชนกลุ่มน้อยในจังหวัดน่าน รวม 5 เผ่าด้วยกัน คือ ไทลื้อ ม้ง เย้า ถิ่น และตองเหลือง ส่วนบริเวณห้องจัดแสดงชั้นบน เป็นการจัดแสดงเรื่องราวเกี่ยวกับ ประวัติศาสตร์ของเมืองน่านการสร้างเมืองและโบราณสถานที่สำคัญ รูปถ่ายโบราณ งานประณีตศิลป์ เครื่องใช้เงินตรา อารูธ ศิลาจารึก และเครื่องถ้วยที่ค้นพบในเมืองน่าน ที่สำคัญที่สุดคือ ห้องเก็บ "งาช้างดำ" ซึ่งเป็นปูชนียวัตถุคู่เมืองน่าน ตามประวัติกล่าวว่า ได้มาจากเมืองเชียงตุงตั้งแต่โบราณ เมื่อเจ้ามหาพรหมสุรธาดา เจ้าผู้ครองนครน่านองค์สุดท้ายถึงแก่พิราลัย เจ้านายบุตรหลานจึงมอบให้เป็นสมบัติของแผ่นดิน พร้อมหอคำลักษณะของงาช้างดำนี้เป็นงาปลี ยาว 94 เซนติเมตรเปลือกสีน้ำตาลเข้ม ส่วน

ปลายมณีนีจารีกอักษรรวมล้านนาภาษาไทย กำกับไว้ว่า "กึ่งนี้หนักหนึ่งหมื่นห้าพัน" หรือประมาณ 18 กิโลกรัม พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติน่าน เปิดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเข้าชมทุกวัน โดยเสียค่าธรรมเนียมเข้าชมคนละ 10 บาท ชาวต่างประเทศ 30 บาท ทั้งยังมาการบริการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทางด้านวิชาการ การจำหน่ายเอกสารสำคัญ หัตถกรรมพื้นบ้าน และสินค้าที่ระลึกต่าง ๆ น่าสนใจมาก

4.2) วัดช้างค้ำวรวิหาร อยู่ตรงข้ามพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติน่าน เดิมชื่อ วัดหลวงกลางเวียง เจ้าผู้ครองนครน่าน พญาภูไท เป็นผู้สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.1949 ภายในวัดประดิษฐาน เจดีย์ช้างค้ำ ซึ่งเป็นศิลปสมัยสุโขทัย อายุประมาณพุทธศตวรรษที่ 20 รอบเจดีย์มีรูปปั้นช้างปูนปั้น เพียงครึ่งตัวประดับอยู่โดยรอบ นอกจากนี้ยังมี พระพุทธรูปทองคำปางลีลา คือ พระพุทธรูปนันทบุรีศรีศากยมุนี ซึ่งเป็นทองคำ 65 % สูง 145 เซนติเมตร ยอดพระโมฬีทำเสริม เมื่อ พ.ศ. 2442 หนัก 69 บาท เจ้าแก้วฟ้าธามสม เจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 14 แห่งราชวงศ์ภูคา เป็นผู้สร้างเมื่อวันพุธ เดือน 6 เหนือ พ.ศ. 1969 เป็นศิลปะสุโขทัย ประดิษฐานอยู่ที่หอพระไตรปิฎกใหญ่ที่สุดในประเทศ

4.3) วัดภูมินทร์ อยู่ใกล้พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติน่าน เป็นวัดที่มีลักษณะแปลกกว่าวัดอื่น ๆ คือ โบสถ์และวิหาร สร้างเป็นอาคารหลังเดียวกัน ประตูไม้ทั้งสี่ทิศ แกะสลักลวดลายงดงาม โดยฝีมือช่างเมืองน่าน นอกจากนี้ฝาผนัง แสดงถึงชีวิตและวัฒนธรรม ของยุคสมัยที่ผ่านมา ตามพงศาวดารของเมืองน่าน วัดภูมินทร์สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2139 โดยเจ้าเจตบุตรพรหมมินทร์ สร้างขึ้น หลังจากขึ้นครองนครน่านได้ 6 ปี ปรากฏในคัมภีร์เมืองเหนือว่าเดิมชื่อ "วัดพรหมมินทร์ " ซึ่งเป็นชื่อของเจ้าเจตบุตรพรหมมินทร์ ผู้สร้างแต่ตอนหลัง ชื่อวัดได้เปลี่ยนไปจากเดิม เป็นวัดภูมินทร์ ดังกล่าว ความสวยแปลกของวัดภูมินทร์ ที่ไม่เหมือนใครและไม่มีใครเหมือน เป็นหนึ่งเดียวในประเทศไทยคือ เป็นพระอุโบสถและพระวิหาร สร้างเป็นอาคารหลังเดียวกัน เป็นทรงจตุรมุข (กรมศิลปากร ได้สันนิษฐานว่าเป็นอุโบสถจตุรมุข หลังแรกของประเทศไทย) นาคสะดุ้งขนาดใหญ่ แห่แห่นพระอุโบสถเทินไว้บนกลางลำตัว ตรงใจกลางพระอุโบสถ ประดิษฐานพระพุทธรูปปางมารวิชัยขนาดใหญ่สององค์ ประทับนั่งบนฐานชุกชี หันพระพักตร์ออกด้านประตู ทั้งสี่ทิศ

เบื้องพระปฤษฎางค์ชนกัน ภายในพระอุโบสถ มีภาพจิตรกรรมฝาผนัง ศิลปกรรม
ไทลื้อ ที่เล่าเรื่องชาดก ตำนานพื้นบ้าน และความเป็นอยู่ของชาวน่านในอดีต

- 4.4) วัดพญาวัด** ตั้งอยู่ที่บ้านพญาวัด ตำบลคูใต้ ตามเส้นทางหลวงหมายเลข ๑๐๑
กิโลเมตรที่ ๒๔๙-๒๕๐ ก่อนถึงตัว เมืองน่าน มีทางแยกซ้ายมือ ทางหลวงหมายเลข
๑๐๒๕ เข้าไปประมาณ ๓๐๐ เมตร วัดพญาวัด นับเป็น ปุชนิยสถาน ที่เก่า
แก่ และสำคัญ ของจังหวัดน่าน แห่งหนึ่ง มี เจดีย์จามเทวี หรือ พระธาตุวัดพญา
วัด ซึ่งเป็นศิลปะผสมระหว่างล้านนา ล้านช้าง และศิลปะน่าน และ พระพุทธรูป
พระเจ้าสายฝน ประดิษฐานอยู่ ภายในพระวิหาร ซึ่งเป็นที่เคารพนับถือ ของชาว
บ้าน และมาขอฝน เมื่อเกิดความแห้งแล้ง ฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาล
- 4.5) วัดพระธาตุเขาน้อย** สันนิษฐานว่ามีอายุใกล้เคียงกับพระธาตุแช่แห้ง จากบน
ยอดเขา จะมองเห็นทิวทัศน์ตัวเมืองน่าน และวัดพระธาตุแช่แห้งได้อย่างชัดเจน
มีพระพุทธรูปประจำเมือง ประดิษฐานคือพระพุทธรูปมหาอุตมมงคลนันทบุรีศรี
เมืองน่าน
- 4.6) เตาเผาโบราณบ้านบ่อสวก** เป็นแหล่งผลิตเครื่องเคลือบดินเผา ที่สำคัญแห่ง
หนึ่งของเมืองน่านในอดีต ที่มีรูปแบบและกรรมวิธีการผลิตเป็น ลักษณะเฉพาะ
ของตัวเอง ที่แตกต่างไปจากเตาเผาแหล่งอื่น ๆ ของล้านนา เตาเผาแห่งนี้ได้
สำรวจและศึกษาเบื้องต้น โดยกองโบราณคดี กรมศิลปากร มาตั้งแต่ปี พ.ศ.
2527 ปัจจุบันยังไม่สามารถกำหนดอายุ สมัย และลำดับการพัฒนาการได้ เตา
เผาที่สมบูรณ์ที่สุดและนักท่องเที่ยวสามารถขอเข้าชมได้ อยู่ที่บ้านของ จ.ส.ต.
มนัส และคุณสุนัน ตีคำ

แผนภาพที่ 2.1.7-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองจังหว็ด่าน



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลจังหว็ด่าน (www.nan.go.th)

2.2 สถานภาพพื้นที่ศึกษาของจีน

พื้นที่การศึกษาเพื่อพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีนภาคตะวันตกของจีน คือ มณฑลยูนนาน (Yunnan) มณฑลกุ้ยโจว (Guizhou) มณฑลเสฉวน (Sichuan) มณฑลส่านซี (Shaanxi) เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi) และมหานครฉงชิ่ง (Chongqing)

2.2.1 มณฑลกว่างซี (เขตปกครองตนเองชนชาติจ้วง)⁸ มณฑลกว่างซีตั้งอยู่ทางภาคใต้ของประเทศ มีพื้นที่ประมาณ 240,000 ตารางกิโลเมตร ทางทิศใต้ติดกับมณฑลยูนหนัน ทางเหนือติดกับกุ้ยโจว ทางตะวันออกเฉียงเหนือติดกับหูหนาน ทางตะวันออกเฉียงใต้ติดกับกว่างตง ทางใต้ติดกับอ่าวตังเกี๋ย และทางตะวันตกเฉียงใต้ติดกับประเทศเวียดนาม มณฑลนี้แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 14 เมืองใหญ่ 7 เมืองระดับอำเภอ 58 อำเภอและ 12 เขตการปกครองตนเอง

- 1) **ภูมิประเทศ** กว่างซีมีลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบแอ่งกระทะ และเทือกเขาขนาดเล็กที่ยาวคดเคี้ยวติดต่อกัน เทือกเขาสำคัญ ได้แก่ ภูเขาต้าหมิงซันและ ด้าเหยาซัน เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นเขตหินปูนขาวที่ครอบคลุมพื้นที่ครึ่งหนึ่งของประเทศ ด้วยเหตุนี้เองจึงมีถ้ำหินปูนอยู่มากมาย
- 2) **ภูมิอากาศ** สภาพอากาศแบบเขตร้อน โดยทางเหนือเป็นเขตร้อนแถบเอเชียกลาง ทางใต้เป็นเขตร้อนแถบเอเชียใต้ อุณหภูมิเฉลี่ย 16-23 องศาเซลเซียส มีฝนตกชุก ฤดูร้อนยาวนานกว่าฤดูหนาว อุณหภูมิสูงสุดในเดือนกรกฎาคม ประมาณ 27-29 องศาเซลเซียส และต่ำสุดในเดือนมกราคมประมาณ 5.5-15.2 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,000-2,800 มิลลิเมตรต่อปี
- 3) **ทรัพยากร** กว่างซีเป็นหนึ่งในสิบเขตมณฑลที่ผลิตแร่ที่สำคัญของประเทศ ที่มีการสำรวจพบปริมาณสะสมมากติดอันดับ 1 ใน 10 ของประเทศมี 53 ชนิด ได้แก่ แร่กานิกนิต ดีบุก สังกะสี แร่อาร์เซนเนียม เป็นต้น เป็นแหล่งป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ โดยไม้เศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ไม้จำปา สน ต้นชาน้ำมัน ต้นน้ำมันงา ต้นปาเจียว และพืชสมุนไพรไยวักยี่ กว่างซีเป็นมณฑลที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยแหล่งน้ำซึ่งมีมากเป็นอันดับห้าของประเทศ มีแหล่งกำเนิดมาจากแม่น้ำในมณฑลและนอกมณฑล ปริมาณน้ำทั้งหมดในมณฑลมีประมาณ 1.880 ล้านล้านลูกบาศก์เมตร แม่น้ำสายหลักได้แก่ สาขาของแม่น้ำ

⁸ ข้อมูลจาก เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์ (www.manager.co.th/)

น้ำจืดเจียง ซีเจียง ฉางเจียง กุ้ยหนัน รวมถึงทะเลสาบตั้งถึงหู มีการสร้างเขื่อนกักเก็บน้ำ เชื่อมกันน้ำ ฝายทดน้ำ เขื่อนอนุรักษ์น้ำและดิน รูปแบบการชลประทานที่ครบถ้วน สมบูรณ์เหล่านี้ จัดสร้างขึ้นเพื่อป้องกันอุทกภัย การพังทลายของหน้าดิน และเพื่อทดน้ำ มาใช้ในการเกษตร เมื่อการใช้น้ำขยายตัวมากขึ้นตามความเจริญทางเศรษฐกิจจึงมีโครงการสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้า และอ่างเก็บน้ำเพื่อการสาธารณูปโภคมากขึ้นอีกด้วย ประเมินว่ามีโครงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรน้ำรวมอยู่ถึง 290,000 กว่าแห่ง กระจายอยู่ทั่วประเทศปกครองตนเองกว่างซี

- 4) **ประชากร** 44.89 ล้านคน (ปี2001) กว่างซีเป็นแหล่งอาศัยดั้งเดิมของคนเชื้อสาย ต่างๆ 12 ชนชาติ อาทิ จ้วง ฮั่น เย้า แม้ว มุสลิม เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีชนชาติอื่นอีก 25 ชนชาติ ข้อมูลสถิติปี 1999 ในจำนวนประชากร 47.13 ล้านคนในกว่างซี เป็นชนชาติ ส่วนน้อย 17.956 ล้านคน คิดเป็น 38.1% นับเป็นเขตปกครองตนเองที่มีชนชาติส่วน น้อยอาศัยอยู่มากที่สุดในประเทศ โดยมีชาวจ้วงอาศัยอยู่มากที่สุด
- 5) **เศรษฐกิจ** ปี 2001 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (จีดีพี) มีมูลค่าถึง 223,119 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 8.2% มูลค่าการเติบโตในภาคเกษตร 55,621 ล้าน หยวน ภาคอุตสาหกรรม 81,689 ล้านหยวน ภาคบริการ 85,809 ล้านหยวน สัดส่วนจีดีพีในการผลิตทั้งสามภาคคิดเป็น 24.9 : 36.6 : 38.5 ตัวเลขการส่งออก 12.36 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐ และมีการลงทุนจากต่างชาติในกว่า 270 รายการ
- 6) **เกษตรกรรม** การผลิตภาคการเกษตรปี 2001 ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากอุทกภัย แต่ด้วยการวางแผนปรับโครงสร้างการเกษตรที่ดีทำให้ภาคการเกษตรฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว ถึงแม้ปริมาณผลผลิตบางประเภทจะลดต่ำลง แต่อย่างไรก็ตาม มูลค่ารวมการผลิตใน ภาคการเกษตร ปศุสัตว์และประมงเท่ากับ 87,290 ล้านหยวน เพิ่มจากปีก่อนหน้า 4.9% ผลผลิตหลักคือ ข้าวนาข้าว ข้าวโพด มัน อ้อย และใบชาเป็นต้น
- 7) **อุตสาหกรรม** อุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ ถ่านหิน พลังงาน ทอผ้า หลอมโลหะ เครื่องกล รถยนต์และอสังหาริมทรัพย์

แผนภาพที่ 2.2.1-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลกว่างซี



ที่มา : จากเว็บไซต์ www.gxi.gov.cn

2.2.2 มณฑลกุ้ยโจว⁹

กุ้ยโจว ซื่อหย่อ ฉีเยิน หรือ กุ้ย ตั้งอยู่บนที่ราบสูงหยุนกุ้ยส่วนตะวันออก ระหว่างเส้นลองจิจูด 103.36-109.31 องศาตะวันออก และละติจูด 24.37-29.13 องศาเหนือ ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน มีพื้นที่ทั้งสิ้น 176,100 ตร.กม. แบ่งเขตการปกครองเป็น 3 เมืองใหญ่ 3 เขต 3 แคว้นปกครองตนเอง

- 1) **ภูมิประเทศ** เป็นแบบเทือกเขาสูงหุบเขาลึก พื้นดินด้านตะวันออกสูงด้านตะวันตกต่ำ สูงจากระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 1,000 เมตร มีที่ราบแอ่งกระทะมากกว่า 300 แห่ง มีแม่น้ำอุเจียง ซื่อส่วยเหอ และซิงส่วยเหอ แม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน
- 2) **ภูมิอากาศ** อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี 14-16 องศาเซลเซียส เดือนมกราคมอุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 4-9 องศา เดือนกรกฎาคมอุณหภูมิเฉลี่ย 20-28 องศา ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยวัดได้ 900-1,500 มิลลิเมตร/ปี
- 3) **ทรัพยากร** เป็นแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งสัตว์ป่าและสมุนไพร ที่มีชื่อเช่น ต้นท้ออาทิตย์ เห็ดหนูหนู เห็ดหอม นอกจากนี้กุ้ยโจวยังจัดเป็น 1 ใน 4 แหล่งใหญ่ของจีนที่มีพืชสมุนไพรมากกว่า 3,700 ชนิด คิดเป็น 80%ของประเทศ มีทรัพยากรน้ำและถ่านหินอยู่มากมาย โดยสามารถผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานน้ำได้ถึง 18.745 ล้านกิโลวัตต์ เป็นอันดับ 6 ของประเทศ ทั้งนี้มีปริมาณการจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ 16.833 ล้านกิโลวัตต์ คิดเป็น 4.4%ของปริมาณการผลิตของประเทศ นอกจากนี้ยังมีชั้นถ่านหินที่อุดมด้วยก๊าซถ่านหิน จากความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรน้ำและก๊าซถ่านหินนี้ ทำให้กุ้ยโจวกลายเป็นฐานพลังงานสำคัญของดินแดนทางใต้ของจีน
- 4) **ประชากร** กุ้ยโจวมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 37.55 ล้านคน อัตราการเพิ่มประชากร 14.26% อัตราการเกิดเฉลี่ย 22.02% อัตราการตายเฉลี่ย 7.76% และมีชนชาติต่างๆ ถึง 49 กลุ่ม อาทิ ชาวฮั่น มุสลิม มองโกล ไป่ จ้วง แมนจูและอื่นๆ ซึ่งมีประชากรรวม 13.339 ล้านคน คิดเป็น 37.85% ของจำนวนประชากรทั้งหมดในมณฑลกุ้ยโจว
- 5) **เศรษฐกิจ** ปี 2001 ค่าจีดีพีเท่ากับ 108,200 ล้านหยวน ซึ่งอัตราส่วนระหว่างการผลิตในภาคการเกษตร : ภาคอุตสาหกรรม : ภาคบริการ เท่ากับ 31.1 : 39.5 : 29.4% โดย

⁹ ข้อมูลจาก เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์ (www.manager.co.th/)

มูลค่าการผลิตของภาคอุตสาหกรรมเท่ากับ 79,551 ล้านบาท อัตราการเติบโต 13.2% กุ้ยโจวมีรายได้ในภาคการเงินทั้งสิ้น 17,690 ล้านบาท มูลค่าการนำเข้าและส่งออกเท่ากับ 646 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 2.1% โดยเป็นมูลค่าการส่งออก 422 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 0.6% และมูลค่าการนำเข้า 225 ล้านดอลลาร์ ลดลง 6.2% อุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ โรงงานผลิตวัตถุดิบ เครื่องจักรกล อิเล็กทรอนิกส์ และสิ่งทอ

แผนภาพที่ 2.2.2-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลกุ้ยโจว



2.2.3 มณฑลส่านซี¹⁰

มณฑลส่านซี ชื่อย่อ ซาน หรือ ฉิน ตั้งอยู่ในเขตใจกลางประเทศแถบลุ่มแม่น้ำเหลือง (หวงเหอ) ตอนกลาง ครอบคลุมเนื้อที่ 205,600 ตร.กม. จากเหนือจรดใต้ยาว 1,000 กว่ากิโลเมตร ตะวันออกจรดตะวันตกกว่า 360 กิโลเมตร ถือเป็นเมืองหน้าด่านที่จะเข้าสู่ภาคตะวันตกเฉียงเหนือของจีน เชื่อมภูมิภาคตะวันออกและภาคกลางเข้ากับภาคตะวันตกเฉียงเหนือและตะวันตกเฉียงใต้เข้าด้วยกัน อีกทั้งยังเป็นเส้นทางเศรษฐกิจเอเชีย-ยุโรปที่สำคัญอีกด้วย ส่านซีมีอาณาเขตติดต่อกับ 7 มณฑล ได้แก่ ชันซี เหอหนัน หูเป่ย์ ซื่อชวน(เสฉวน) กานซู หึงชวี่ และมองโกเลียใน

- 1) **ภูมิประเทศ** มณฑลส่านซีโดยมากมีลักษณะภูมิประเทศคล้ายแอ่งอยู่ระหว่างภูเขาหลายแห่ง กล่าวคือ ทางตอนเหนือและใต้เป็นที่สูง ขณะที่ตอนกลางเป็นที่ราบต่ำ จากเหนือถึงใต้จึงมีลักษณะพิเศษทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกัน ทางตอนเหนือเป็นที่ราบสูงดินเหลือง มีความสูงจากระดับน้ำทะเล 800-1,300 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ 45% ของมณฑล ตอนกลางเป็นที่ราบกวางจงอันเลื่องชื่อ เริ่มจากเมืองเป่าจีทางตะวันตกจรดเมืองถงกวนทางตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเลโดยเฉลี่ย 520 เมตร ทางตอนใต้เป็นเขตภูเขาฉินปาชัน ได้แก่ เขตภูเขาฉินหลิง เขาปาชันและหุบเขาอันเจียง ครอบคลุมเนื้อที่ 36% ของมณฑล ความสูงโดยเฉลี่ย 1,000-2,000 เมตร
- 2) **ภูมิอากาศ** ทางใต้ของเทือกเขาฉินหลิงอยู่ในเขตอิทธิพลลมสุ่มเขตร้อนชื้นแถบเอเชีย ทางตอนเหนือกลับค่อนข้างแห้งแล้ง ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยต่อปี 800-1,000 มิลลิเมตร โดยทางตอนใต้ของมณฑลมีฝนตกชุกมากกว่า
- 3) **ทรัพยากร** ปัจจุบันมีการสำรวจพบทรัพยากรแร่ธาตุต่าง ๆ กว่า 91 ชนิด โดยแร่ธาตุกว่า 58 ชนิดมีปริมาณมากจนติดอันดับ 1 ใน 10 ของประเทศ เช่น ทองคำ มีมากเป็นที่ 5 ของจีน โดยมีปริมาณการผลิตเป็นอันดับ 4 แร่โมลิบดีนัมมีปริมาณการผลิตครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศ ฯลฯ สำหรับทรัพยากรแร่ธาตุที่มีมากที่สุดในมณฑลได้แก่ ถ่านหิน ซึ่งมีการสำรวจพบประมาณ 161,800 ล้านตัน

ทรัพยากรน้ำ ทางตอนเหนือของเขาสฉินหลิงมีสาขาของแม่น้ำหวงเหอไหลผ่าน ทางตอนใต้มีสาขาของแม่น้ำแยงซีเกียง ลำน้ำสาขาของแม่น้ำหวงเหอที่สำคัญได้แก่ เว่ยเหอ จิง

¹⁰ ข้อมูลจาก เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์ (www.manager.co.th/)

เหอ ลั่วเหอ อู่ต้งเหอ ส่วนสาขาของแม่น้ำแยงซีเกียงที่สำคัญได้แก่ อันเจียง ตันเจียง
เจียหลิงเจียง โดยมีอันเจียงเป็นแม่น้ำสายหลักของมณฑล

สัตว์ป่า ส่วนที่มีสัตว์มีกระดูกสันหลังกว่า 750 ชนิด ในจำนวนนี้เป็นสัตว์หายาก 79
ชนิด และมีสัตว์สงวนที่สำคัญ 12 ชนิดได้แก่ หมูป่าดำ ลิงขนทอง เสือดาวลายเมฆ
 เป็นต้น

พืชพรรณ พื้นที่ป่าของมณฑลส่วนที่ครอบคลุมเนื้อที่ 59,300 ตร.กม.กระจายตัวอยู่
ตามพื้นที่ขุนเขาต่าง ๆ ได้แก่ เขตเทือกเขาฉินปาซัน เขากวนซัน หวงหลงซัน และเฉียวซัน
น สัดส่วนป่าไม้มี 28.8% มีพืชพรรณไม้ป่าอยู่กว่า 3,300 ชนิด อาทิ พืชพันธุ์หายาก 37
ชนิด พืชสมุนไพรกว่า 800 ชนิด นอกจากนี้ยังเป็นส่งออกพืชเศรษฐกิจอย่าง ลูกจ๊อบแดง
วอลนัท น้ำมันจากต้นถั่ว เป็นต้น

- 4) **ประชากร** 36.586 ล้านคน (ปี 2001) อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากร 4.16% สัดส่วน
ประชากรและชนกลุ่มน้อย โดยชาวฮั่นมีสัดส่วนประชากร 99.4% ที่เหลือเป็นชนกลุ่ม
น้อยได้แก่ ชนเผ่ามุสลิม แมนจู มองโกล เป็นต้น ความหนาแน่นของประชากรคิดเป็น
174 คน / ตร.กม.
- 5) **เศรษฐกิจ** ปี 2001 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ(จีดีพี)ของส่วนที่ 184,124 ล้าน
หยวน จีดีพีเฉลี่ยต่อคน 5,015 หยวน อัตราการเติบโตของจีดีพี 9.1% สัดส่วนจีดีพีแบ่ง
ตามภาคการผลิต ภาคเกษตรกรรม 15.2% ภาคอุตสาหกรรม 44.3% ภาคการบริการ
40.5% รายได้ส่วนภูมิภาค 9,333.09 ล้านหยวน มูลค่าการผลิตในภาคอุตสาหกรรม
129,500 ล้านหยวน เกษตรกรรม 34,000 ล้านหยวน อุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ ไฟฟ้า
อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกล ยา เคมีภัณฑ์ อาหาร ท่องเที่ยว
- 6) **การค้าระหว่างประเทศ** ในปี 2001 มูลค่าการนำเข้าส่งออกรวมของมณฑลส่วนที่เท่า
กับ 2,064 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีมูลค่าส่งออก 1,110 ล้านเหรียญ การลงทุนจากต่าง
ประเทศ ในปี 2001 มีปริมาณทุนจากต่างประเทศเข้ามา 222 ราย มูลค่าการลงทุน 730
ล้านเหรียญ บริษัทที่เข้ามาลงทุน ได้แก่ Brother International จากญี่ปุ่น MCME จาก
อเมริกา ฟิลลิปส์จากฮอลแลนด์ และ Beijing Northern Electrical จากแคนาดา เป็นต้น

แผนภาพที่ 2.2.3-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลส่านซี



ที่มา : จากเว็บไซต์ www.shaanxi.gov.cn

2.2.4 มณฑลยูนนาน¹¹

มณฑลยูนนาน ชื่อย่อ หยุน หรือ เตียน เป็นมณฑลชายแดนภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีพื้นที่ทั้งสิ้น 394,000 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น 4.1% ของพื้นที่ทั้งประเทศ ด้านตะวันออกติดกับมณฑลกุ้ยโจวและเขตปกครองตนเองมณฑลกว่างซี ด้านเหนือมีแม่น้ำจินซาเจียงกั้นคนละฟากกับมณฑลชื้อชวน ด้านตะวันตกเฉียงเหนือเชื่อมต่อกับเขตปกครองตนเองทิเบต ด้านตะวันตกติดกับประเทศพม่า ด้านใต้ติดกับประเทศลาวและเวียดนาม รวมทั้งสิ้นมีพรมแดนติดต่อถึงกันเป็นระยะทางยาว 4,060 กิโลเมตร

- 1) **ภูมิประเทศ** พื้นที่ทางตอนเหนือสูง ส่วนทางตอนใต้ต่ำ ความสูงต่ำต่างกันมาก ด้านใต้สูงราว 1,500-2,200 เมตรจากระดับน้ำทะเล ส่วนด้านเหนือสูงประมาณ 3,000-4,000 เมตร ยอดเขาซาเก้อป้อแห่งทิวเขาหิมะเหมยหลี่ สูงถึง 6,740 เมตร สูงที่สุดในยูนนาน และที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและทำทายนักนิยมกีฬาไต่เขาจากทั่วโลก
- 2) **ทรัพยากร** ยูนนาน เป็นมณฑลที่มีความหลากหลายของพืชไม้นานาพันธุ์ของประเทศจีน พืชชั้นสูงมีถึง 18,000 ชนิดมากเกินครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศที่มีอยู่เกือบ 30,000 ชนิด โดยไม่เพียงแต่มีพืชพันธุ์ของเขตร้อน เขตร้อนแถบเอเชีย เขตอบอุ่น หรือในเขตกึ่งหนาวเท่านั้น ยังมีพันธุ์ไม้โบราณ และการเพาะปลูกพืชพันธุ์ดีที่นำเข้ามาจากต่างประเทศอีกด้วย

ทรัพยากรน้ำ ในแต่ละปีจะมีปริมาณการไหลของน้ำถึง 200,000 ลูกบาศก์เมตร เป็น 3 เท่าของแม่น้ำเหลือง(หวงเหอ) จึงกลายเป็นแหล่งที่มีความได้เปรียบจากการใช้พลังงานน้ำที่ใหญ่ที่สุด

ทรัพยากรแร่ ปัจจุบันพบว่าแร่ธาตุที่สามารถนำมาใช้ได้ทั้งสิ้น 150 ชนิด เป็น 93% ของแร่ธาตุที่พบทั้งประเทศ ที่มีการสำรวจและมีสำรองอยู่ 86 ชนิด และมีแหล่งขุดแร่อยู่ทั้งสิ้น 2,700 แห่ง โดยมีแร่ที่เป็นที่ต้องการติดอันดับหนึ่งของประเทศ เช่น สังกะสี ตะกั่ว ดีบุก เป็นต้น

- 3) **ประชากร** จากการสำรวจในปี 1998 ยูนนานมีประชากรทั้งสิ้น 41.44 ล้านคน ซึ่งมีอัตราการเพิ่มอยู่ที่ 12.10% โดยเพศชายจะมีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 65.1 ปี และเพศหญิง 67.7

¹¹ ข้อมูลจาก เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์ (www.manager.co.th/)

ปี โดยเป็นมณฑลที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติมีถึง 25 ชนชาติ จากทั้งสิ้น เช่น ชาวไท แมนจู มองโกล ทิเบต ไป่ จ้วง เป็นต้น ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วน 38.07% จากประชากรทั้งมณฑล โดยชนกลุ่มน้อยทั้ง 20 กว่ากลุ่มนี้ ต่างมีจำนวนประชากรเกินกว่า 8,000 คนทั้งสิ้น

- 4) **เศรษฐกิจ** ค่าจีดีพีของปี 2001 ทะลุถึง 206,000 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นราว 6.5% และมีอัตราส่วนระหว่างภาคการเกษตรต่อภาคอุตสาหกรรมต่อภาคการบริการเป็น 22.8 : 46.2 : 31.1
- 5) **อุตสาหกรรมหลัก** ผลิตยาสูบ, อุตสาหกรรมเหมืองแร่, อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- 6) **การท่องเที่ยว** กล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของยูนนานเป็นกิจกรรมหลักที่นำรายได้มาสู่มณฑลตลอด 20 กว่าปีที่ผ่านมา นำเศรษฐกิจเจริญเติบโตไปอย่างรวดเร็วเนื่องจากเป็นตัวจักรสำคัญของการผลิตในภาคบริการ โดยในปี 2000 ทำรายได้รวมเป็นสัดส่วนเท่ากับ 10.8% ของจีดีพี นำเงินตราต่างประเทศเข้ามาได้ถึง 28.8% ของรายได้จากการส่งออกทั้งมณฑล และที่สำคัญเป็นหนทางทำมาหากินที่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของชนกลุ่มน้อยที่ยากจนในมณฑล
- 7) **การค้าระหว่างประเทศ** ปี 2000 มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสูงถึง 1,813 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 9.3% โดยเป็นมูลค่าการส่งออก 1,175 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้น 13.6% และนำเข้า 638 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้น 2.1% มีการใช้ประโยชน์จากเงินทุนต่างประเทศ 220 ล้านดอลลาร์ ลดลง 7.6%

แผนภาพที่ 2.2.4-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลยูนนาน



ที่มา : จากเว็บไซต์ www.vn.gov.cn

2.2.5 มณฑลเสฉวน¹²

ชื่อย่อ ชวน หรือ สู่ มณฑลเสฉวนอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน ช่วงตอนบนของแม่น้ำแยงซีเกียง มีลักษณะทางภูมิศาสตร์แบบแอ่งกระทะ คือพื้นที่โดยรอบถูกโอบล้อมด้วยภูเขาสูง 4 ด้าน ตรงกลางเป็นที่ราบ ลักษณะภูมิอากาศอบอุ่นไม่ร้อนหรือหนาวเกินไป มีพื้นที่โดยรวมกว่า 485,000 ตร.กม.

- 1) **ภูมิประเทศ** ภูมิประเทศมีลักษณะหลากหลายซับซ้อนมาก ด้านตะวันตกเป็นพื้นที่สูง ด้านตะวันออกลาดลงต่ำ ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 เขตได้แก่ เขตพื้นที่ราบต่ำแอ่งกระทะเสฉวน มีพื้นที่กว้างใหญ่ ติดอันดับ 1 ใน 4 ของพื้นที่แอ่งกระทะใหญ่ของจีน โดยมีพื้นที่ถึง 170,000 ตร.กม. สูงจากระดับน้ำทะเล 300-700 เมตร โอบล้อมด้วยภูเขาสูง ประกอบด้วยที่ราบต่างๆ โดยมีที่ราบเฉิงตู ซึ่งมีพื้นที่ถึง 6,200 ตร.กม. เป็นส่วนที่ใหญ่สุดในมณฑลเขตพื้นที่ขอบแอ่งกระทะ โดยมากเป็นพื้นที่ราบสูง และส่วนใหญ่เป็นภูเขาระดับกลางถึงต่ำสูง 1,500 - 3,000 เมตรจากระดับน้ำทะเล ซึ่งขอบแอ่งกระทะด้านตะวันตกเฉียงใต้ คือ เขาเอ๋อเหมยซัน(จ้อไบ๊) และด้านตะวันตกเฉียงเหนือ คือเขาที่มีชื่อแห่งลัทธิเต๋า เขาชิงเฉิง ซึ่งถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวชื่อดังที่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกแล้วทั้งคู่ บริเวณนี้มีที่ราบลุ่มไม่มากนัก ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเกษตรของเขตนี้

เขตเทือกเขาตะวันตกเฉียงใต้ อยู่ทางตอนกลางของเขาสหทัยธรณีภาคซึ่งอยู่ทางตะวันออกของที่ราบสูงทิเบต พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและหุบเขา โดยเรียงตัวจากใต้ไปเหนือ ส่วนใหญ่มีความสูงราว 3,000 เมตรจากระดับน้ำทะเล และที่ราบร่อนน้ำอันหนึ่งซึ่งอยู่ตอนกลางของพื้นที่ จัดว่าเป็นพื้นที่ราบที่ใหญ่เป็นอันดับสองของมณฑล โดยมีพื้นที่ประมาณ 960 ตร.กม.เขตที่ราบสูงตะวันตกเฉียงเหนือ ได้แก่ ส่วนหนึ่งของเขตตะวันออกเฉียงใต้ของที่ราบสูงทิเบตกับเขาสหทัยธรณีภาค ซึ่งสูงจากระดับน้ำทะเล 4,000-4,500 เมตร แบ่งออกเป็นสองส่วน คือ ที่ราบสูงด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ซึ่งจะลาดต่ำลงจากตะวันตกไปทางตะวันออก กับเขตภูเขาด้านตะวันตก ซึ่งพื้นที่ด้านตะวันตกเฉียงเหนือจะสูง ด้านตะวันออกเฉียงใต้จะต่ำ ยอดเขาที่สูงเป็นอันดับหนึ่งของมณฑลเสฉวน และ

¹² ข้อมูลจาก เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์ (www.manager.co.th/)

เป็นยอดเขาที่มีชื่อในโลก คือ เขากังกา มีความสูง 7,556 เมตรเหนือระดับน้ำทะเล เป็นยอดหลักของเทือกเขาต้าเสวียนชั้นที่อยู่ในบริเวณนี้

- 2) **ภูมิอากาศ** มณฑลเสฉวนจัดอยู่ในเขตร้อนแถบเอเชีย เนื่องจากความหลากหลายทางภูมิศาสตร์และอิทธิพลลมมรสุมพัดผ่านตามฤดูต่างๆ ทำให้สภาพอากาศมีความซับซ้อนมาก มีตั้งแต่ลักษณะอากาศแบบเขตร้อนชื้นไปจนถึงแบบหนาวเย็นตลอดปี ทั้งนี้มีประโยชน์ต่อการพัฒนาผลผลิตทางการเกษตร พื้นที่แอ่งกระทะด้านตะวันออกจะมีภูมิอากาศแบบร้อนชื้น มีอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดทั้งปี 14-19 องศาเซลเซียส ส่วนที่ราบสูงด้านตะวันตก หนาวเย็นตลอดทั้งปี อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำกว่า 8 องศา เขตที่ราบสูงตอนใต้มีสภาพอากาศแบบเขตร้อน ส่วนที่ราบสูงทางตอนเหนือมีสภาพอากาศหนาวเย็นตลอดปี
- 3) **ทรัพยากร** เสฉวนมีแม่น้ำไหลผ่านกว่า 1,400 สาย สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าให้แก่ประเทศเป็นอัตราส่วนถึงหนึ่งในห้า โดยผลิตได้เกือบร้อยละล้านกิโลวัตต์ มากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ อีกทั้งอุดมไปด้วยแหล่งน้ำใต้ดิน เป็นบ่อน้ำพุร้อน 354 แห่ง และการเจาะแหล่งน้ำร้อนใต้ดิน 114 ที่ ส่วนพื้นที่ป่ามีทั้งสิ้น 74,600 ตร.กม. ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศ เนื่องจากเป็นภูมิภาคเขตร้อน จึงอุดมด้วยพืชพันธุ์สำคัญและสัตว์ป่านานาชนิด โดยมีสัตว์ที่จีนจัดอยู่ในความคุ้มครองอยู่ถึง 55 ชนิด ที่สำคัญได้แก่หมีแพนด้า ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่อนุรักษ์ 36 อำเภอบริเวณเขตเทือกเขาทั้ง 4 แห่ง เสฉวนมีการสำรวจพบแร่ธาตุถึง 123 ชนิด หากไม่รวมน้ำมันปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติแล้ว มีแหล่งขุดเจาะวัตถุดิบแร่ต่างๆถึง 1,153 แห่ง โดยมีปริมาณแร่ไททาเนียมมากเป็นแหล่งใหญ่ที่สุดในโลก และแร่วานาเดียม เป็นอันดับสามของโลก
- 4) **ประชากร** 86.396 ล้านคน (ปี 2001) ชนกลุ่มน้อยส่วนใหญ่ได้แก่ ไท แม้ว แมนจู อีหลี เชียง ลีซู่ นาซี ทิเบต มองโกล จ้วง เป็นต้น
- 5) **เศรษฐกิจ** ค่าจีดีพี(ปี 2001)คิดเป็นมูลค่า 4,421.8 ล้านหยวน มีอัตราการเพิ่ม 9.2% โดยมีอัตราส่วนระหว่างภาคการเกษตรต่อภาคอุตสาหกรรมต่อภาคการบริการเป็น 2.4 : 12.3 : 10.2 % รายได้ 27,100 ล้านหยวน
- 6) **เกษตรกรรม** สืบเนื่องจากการปรับโครงสร้างทางการเกษตร ทำให้เกษตรกรมีรายรับที่เพิ่มขึ้น คุณภาพผลผลิตทางการเกษตรและสินค้ามีอัตราเพิ่มสูงขึ้น มูลค่ารวมในการผลิตด้านปศุสัตว์เป็น 44%ของมูลค่ารวมในภาคเกษตรกรรม (ปี2001)

- 7) **อุตสาหกรรม** มีการเติบโตในภาคอุตสาหกรรม 12.5% ผลกำไรสุทธิ 8,500 ล้าน
หยวน เพิ่มขึ้น 18.2% (ปี 2001) อุตสาหกรรมหลักได้แก่ เทคโนโลยีสารสนเทศ การ
ผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ ชิ้นส่วนเครื่องจักร เวชภัณฑ์ การท่องเที่ยว และการผลิตสิน
ค้าบริโภค
- 8) **การค้าระหว่างประเทศ** ปี 2001 มูลค่าการส่งออกเพิ่มสูงถึง 1,583 ล้านดอลลาร์
สหรัฐ โดยด้านตะวันตกมาเป็นอันดับหนึ่ง มีธุรกิจด้านการนำเข้าและส่งออก 1,267
บริษัท (ปลายปี 2001) ถือว่าเป็นก้าวสำคัญนำไปสู่ขบวนการทำธุรกิจข้ามชาติ ทั้งยัง
มีการบุกเบิกตลาดใน 4 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียกลาง แอฟริกา เอเชียอาคเนย์ และ
อเมริกาใต้ จากการที่มีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนอยู่ถึง 73 บริษัท ทำให้เสฉวนกลายเป็น
แหล่งระดมเงินทุนที่สำคัญทางด้านตะวันตกของจีน

แผนภาพที่ 2.2.5-1 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลเสฉวน



ที่มา : จากเว็บไซต์ www.sc.gov.cn

2.2.6 มหานครฉงชิ่ง¹³

นครฉงชิ่ง ชื่อย่อ ฉีว เป็นหนึ่งในสามเมืองใหญ่ที่อยู่ในแผนการพัฒนาพื้นที่ตะวันตกของจีนอีกสองเมืองคือ ซีอานและเฉิ่นตู เป็นมหานครใหญ่ที่อยู่ต้นน้ำแยงซีเกียง เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าที่สำคัญ และเป็นเมืองอุตสาหกรรม

- 1) **ภูมิประเทศ** ตั้งอยู่ทางตอนบนของแม่น้ำแยงซีเกียง เป็นพื้นที่ค่อมระหว่างเขตที่ติดต่อกับภาคกลางและภาคตะวันตกของจีน มีพื้นที่ติดกับมณฑล หูเป่ย์ หูหนัน กุ้ยโจว ซีอานและส่านซี มีพื้นที่ 82,400 ตร.กม. ภายในตัวเมืองมีแม่น้ำไหลพาดผ่านหลายสาย
- 2) **ภูมิอากาศ** มีอุณหภูมิระหว่าง 24-25 องศาเซลเซียส สำหรับอุณหภูมิสูงสุดโดยเฉลี่ย 29-29.7 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดโดยเฉลี่ย 20.6-21 องศาเซลเซียส
- 3) **ทรัพยากร** ฉงชิ่งเป็นหนึ่งในสามของแหล่งสินแร่ที่สำคัญของประเทศ เทาที่สำรวจพบได้แก่ ถ่านหิน ก๊าซธรรมชาติ สตรอนเตียม อลูมิเนียม แมงกานีส หินปูน ยิปซัม ปรอท หินเขียวหนุมาน หินเกล็ด และอื่น ๆ กว่า 38 ชนิด ในจำนวนนี้แร่สตรอนเตียมมีมากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ และเป็นอันดับสองของโลก นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งที่อุดมด้วยทรัพยากรน้ำและสัตว์ป่า มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย เช่น น้ำตก น้ำพุ ป่าเขาและถ้ำต่างๆ รวมถึงหุบเขาแห่งแม่น้ำแยงซีซึ่งปัจจุบันกลายเป็นเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำซานเสี
- 4) **ประชากร** 30.97 ล้าน (ปี 2001) เป็นเชื้อชาติฮั่นเป็นหลัก และอีก 43 ชนกลุ่มน้อยได้แก่ ญี่เจีย ทิเบต แม้ว แมนจู จ้วง มองโกล ปู้อี้ ไป่ ไต๋ นาซี ลาหู่ หว่า เป็นต้น รวมประชากรชนกลุ่มน้อย 1,750,000 คนในจำนวนนี้ ชนชาติญี่เจียมีประชากรมากที่สุด รองลงมาคือ ชนชาติแม้ว
- 5) **เศรษฐกิจ** นครฉงชิ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ 175,000 ล้านหยวน มูลค่าการเติบโตของการผลิตในภาคการเกษตรคิดเป็น 2.2% ภาคอุตสาหกรรม 11.8% ภาคบริการ 9%

¹³ ข้อมูลจาก เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์ (www.manager.co.th/)

- 6) **เกษตรกรรม** มีผลผลิตอุดมสมบูรณ์ และเป็นฐานการผลิตที่สำคัญได้แก่ วัตถุดิบข้าว หมู ไข่ไก่ ส้ม ส้มจีน และใบยาสูบ
- 7) **อุตสาหกรรม** จีนซึ่งเป็นหนึ่งในเขตอุตสาหกรรมเก่าแก่ของจีน ในปี 2002 มีมูลค่าการเติบโตทางการผลิตในภาคอุตสาหกรรมสูงถึง 58,020 ล้านหยวน มีผลกำไรเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าสูงขึ้นเท่าตัว อุตสาหกรรมหลัก 3 ประเภทที่ก่อรูปก่อร่างขึ้น ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรกล โดยมีการผลิตรถมอเตอร์ไซด์ รถเครื่องเป็นหลัก อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ซึ่งเน้นไปที่การสังเคราะห์เคมีภัณฑ์สำหรับผลิตยา และเคมีภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติ และอุตสาหกรรมโลหะได้แก่ การผลิตวัตถุดิบอลูมิเนียม และเหล็ก นอกจากนี้ ยังมีภาคอุตสาหกรรมที่เด่นอีก 4 ประเภท ได้แก่ สารสนเทศ อาหาร วัตถุดิบในการก่อสร้าง และผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ที่ใช้ในชีวิตประจำวัน
- 8) **การค้าระหว่างประเทศ** หลังจีนเปิดประเทศได้เปลี่ยนแปลงสภาพการณ์การค้าระหว่างประเทศในเชิงไปในทางที่ดี มูลค่าการนำเข้าส่งออกเท่ากับ 1,830 ล้านเหรียญสหรัฐ ในจำนวนนี้เป็นมูลค่าส่งออก 1,100 ล้านเหรียญ โดยเฉพาะเป็นมูลค่าการส่งออกในอุตสาหกรรมหลักอุปกรณ์ผลิตรถยนต์และมอเตอร์ไซด์สูงถึง 61.7%

ที่มา : จากเว็บไซต์ www.cq.gov.cn

บทที่ 3

ลำแม่น้ำโขงในบริบทความร่วมมือไทย-จีน

แม่น้ำสายหลักที่มีอิทธิพลต่อความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจร่วมของจีน และประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขงทั้งหมดทั้งพม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และไทย ซึ่งมีหลากหลายกิจกรรมหลากหลายโครงการ ที่ถูกกระทำลงบนแม่น้ำสายนี้ ส่งผลกระทบในด้านต่างๆ ทั้งต่อจีนเองในฐานะประเทศต้นน้ำ และประเทศกลุ่มลุ่มแม่น้ำตลอดทางที่สายน้ำไหลผ่าน ในบริบทความร่วมมือไทย-จีนแล้ว จะเห็นเสียมิได้เลยที่จะไม่กล่าวถึงลำแม่น้ำโขงมีความสำคัญทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยเชื่อมต่อกับภาคเหนือตอนบนของไทยกับภาคตะวันตกของจีน แม้ว่าเส้นทางน้ำจะลดความสำคัญลงสำหรับกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้า เมื่อเส้นทางบกตามจุดเชื่อมโยงต่างๆ ได้รับการพัฒนาขึ้น แต่ความสำคัญของสายน้ำนี้ก็กลับมิได้ลดลง มีการพัฒนาปรับเปลี่ยนกิจกรรมในด้านอื่นขึ้นทดแทน ให้คงความสำคัญของกิจกรรมร่วมตามลำน้ำไว้ตลอดไป

3.1 ลักษณะทางกายภาพของแม่น้ำโขง

แม่น้ำโขง มีต้นกำเนิดจากบริเวณที่ราบสูงทิเบต แถบเทือกเขาจีฟู เขตปกครองตนเองยูนนานของธิเบต มณฑลชิงไห่ (Qinghai) ประเทศจีน มีแม่น้ำจาก และอาคุไหลมารวมกัน เรียกว่า “ แม่น้ำหลานซาง ” ซึ่งมีความหมายว่า แม่น้ำที่ไหลเชี่ยวกราก ไหลผ่านมณฑลยูนนาน และออกจากประเทศจีนที่เมืองเชียงรุ้ง (Cheingrong) โดยชนชาติลื้อในแคว้นสิบสองพันนาหรือสิบสองปันนาเรียกแม่น้ำสายนี้ว่า แม่น้ำ “ ล้านซาง ” เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศจีนกับประเทศพม่า เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศพม่ากับประเทศลาว รวมทั้งเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว โดยแบ่งเป็น 2 ช่วงตอน คือ ช่วงตอนบนกันพรมแดนระหว่างพื้นที่จังหวัดเชียงรายของประเทศไทยกับพื้นที่แขวงบ่อแก้วของประเทศลาว แล้วไหลเข้าประเทศลาวที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว กลับมาไหลออกจากประเทศลาวอีกที่เมืองसानะคาม กำแพงนครเวียงจันทน์ และเป็นเส้นกันพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวในช่วงตอนล่าง ซึ่งกันพรมแดนระหว่างพื้นที่ 6 จังหวัดของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี กับพื้นที่ของประเทศไทยได้แก่ กำแพงนครเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวัน และแขวงจำปาสัก จากนั้นไหลเข้าไปในประเทศลาวอีกตอนหนึ่งที่เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก แล้วไหลออกจากประเทศลาวที่เมืองโขง แขวงจำปาสัก เข้าสู่

ประเทศกัมพูชา ที่จังหวัด สตึงเตรง (Stung treng) ไหลออกจากประเทศกัมพูชาที่จังหวัดพนมเปญ (Phnom Phen) เข้าสู่ประเทศเวียดนามและแยกออกเป็นหลายสาย บริเวณที่เรียกว่า ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ก่อนที่จะไหลลงสู่ทะเลจีนใต้

สายน้ำโขงของตอนบนจะได้รับน้ำจากการละลายของหิมะเป็นส่วนใหญ่ ส่วนตอนล่างได้รับน้ำจากเทือกเขาต่าง ๆ ที่ไหลลงสู่แม่น้ำสาขาของแม่น้ำของบริเวณประเทศไทยที่แม่น้ำสายนี้ไหลผ่านมีแม่น้ำสาขาที่ไหลลงสู่แม่น้ำสายนี้ดังนี้ ในภาคเหนือของไทยมีแม่น้ำกก แม่น้ำอิง ในภาคอีสานมีแม่น้ำมูล และแม่น้ำสงคราม ในลาวมี แม่น้ำยอน แม่น้ำงาว แม่น้ำจิม แม่น้ำเทิน แม่น้ำเซกอง ในกัมพูชามี โตนเลสาป หรือทะเลสาบเขมร ซึ่งต้นน้ำส่วนหนึ่งต่อเนื่องมาจากเทือกเขาสอยดาวฝั่งตะวันออกของจังหวัดจันทบุรี และในเวียดนามมีแม่น้ำเซซาน ลักษณะทางกายภาพและความเกี่ยวพันทางด้านต่าง ๆ ตลอดเส้นทางที่สายน้ำแห่งลำแม่น้ำโขงไหลผ่าน ประกอบด้วย

3.1.1 ความยาว หลิว เสี่ยวจวง (Liu Shaochuang) จาก Institute of Remote Sensing Application ซึ่งร่วมงานกับสถาบันวิทยาศาสตร์จีน (The Chinese Academy of Science) ได้ใช้ระบบ remote-sensing ศึกษาวิจัยจนกำหนดได้ว่าจุดเริ่มต้นของแม่น้ำโขงอยู่ที่ 94 องศา 40 ลิปดา 52 พิลิปดา ทางด้านทิศตะวันออกของเส้นแวง และ 33 องศา 45 ลิปดา 48 พิลิปดา ทางทิศเหนือของเส้นรุ้ง ซึ่งจุดภูมิศาสตร์อยู่ในหุบเขาจีฟู ในเขตปกครองตนเองยูนนานของทิเบต ที่อยู่เหนือระดับน้ำทะเลถึง 5,200 เมตร มีความยาวตลอดสายรวมทั้งสิ้นประมาณ 4,909 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) อยู่ในประเทศจีน ประมาณ 2,198 กิโลเมตร
- 2) เป็นเส้นเขตแดนกันระหว่างจีน - พม่า ประมาณ 31 กิโลเมตร
- 3) เป็นเส้นเขตแดนกันระหว่างพม่า - ลาว ประมาณ 234 กิโลเมตร
- 4) เป็นเส้นกันเขตแดนระหว่างไทย - ลาว ประมาณ 937 กิโลเมตร (อยู่ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 85 กิโลเมตร และในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งแต่จังหวัดเลยถึงจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 852 กิโลเมตร)
- 5) อยู่ในประเทศลาว ประมาณ 789 กิโลเมตร
- 6) อยู่ในประเทศกัมพูชา ประมาณ 490 กิโลเมตร อยู่ในประเทศเวียดนาม ประมาณ 230 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 3.1-1 แสดงเส้นทางแม่น้ำโขง



ที่มา : www.pantethai.com

3.1.2 ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมลำน้ำโขง ด้วยความยาวราว 4,909 กิโลเมตร แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่ยาวเป็นอันดับที่ 10 ของโลก มีขนาดพื้นที่ลุ่มน้ำประมาณ 795,000 ตารางกิโลเมตร มีความกว้างเป็นอันดับที่ 24 มีพันธุ์ปลา 450-1,300 ชนิด* ซึ่งรวมทั้งปลาที่ใหญ่ที่สุดในโลกและที่มีขนาดเล็กที่สุดเป็นอันดับสองในโลก มีความหลากหลายเป็นอันดับที่ 3 รองลงมาจากแอมะซอนและคองโก

ตาราง 2.1.2-1 แสดงสถิติแม่น้ำ 10 สายที่มีพื้นที่ลุ่มน้ำใหญ่ที่สุดเทียบกับแม่น้ำโขง

อันดับ	แม่น้ำ	พื้นที่ลุ่มน้ำ (ตร.กม.)	จำนวนชนิดพันธุ์ปลาที่ยืนยันได้
1	แอมะซอน	6,063,681	2,500 (อันดับ 1)
2	คองโก	3,692,062	690 (อันดับ 2)
3	มิสซิสซิปปี	3,225,218	225 (อันดับ 8)
4	ไนล์	3,071,306	115 (อันดับ 28)
5	โอบ	3,070,962	43 (อันดับ 52)
6	พารานา	2,571,187	170 (อันดับ 15)
7	เลนา	2,404,487	43 (อันดับ 52)
8	เอเมอว์	2,207,981	120 (อันดับ 25)
9	ไนเจอร์	2,112,774	149 (อันดับ 17)
10	เยนิเซ	1,916,400	42 (อันดับ 53)
24	แม่น้ำโขง	804,381	450 (อันดับ 3)

ที่มา : Groom bridge & Jenkins, 1998

1) ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมแม่น้ำโขงตอนบน แม่น้ำโขงเกิดจากน้ำแข็งละลายในทิเบตในระดับความสูง 5,000 เมตรเหนือระดับน้ำทะเล แล้วไหลลดระดับลงมาอย่างรวดเร็ว ผ่านจีนและพม่า ถึงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ คือ แนวเขตไทย – ลาว – พม่า ก็ตกลงมาอยู่เพียงแค่ 500 เมตรเหนือน้ำทะเล ระยะทาง 2,500 กิโลเมตรในแนวตั้ง 4,500 เมตรของแม่น้ำโขงตอนบน ก่อให้เกิดสายน้ำที่ไหลเร็ว และแรง ทางจีนเรียกแม่น้ำสายนี้ว่า “Lancangjiang” แปลว่า “แม่น้ำที่ปั่นป่วน” สายน้ำตัดผ่านล่องเขาชันสลับซับซ้อนหลายแห่งเป็น

* มีงานสำรวจพันธุ์ปลาหลายชิ้นในลุ่มน้ำโขง ต่างก็ให้ข้อมูลไม่ตรงกัน

หุบลึกแคบๆ ขนาบด้วยผาตั้งสูงเป็น 100 เมตร ความยากลำบากของภูมิประเทศทำให้พื้นที่หลายแห่งในบริเวณนี้ยังคงตรวจสอบอยู่จนไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับระบบนิเวศและสถานภาพของสัตว์น้ำแม่น้ำโขงในเขตนี้ นอกจากภาพถ่ายภูมิทัศน์สายน้ำเท่านั้น แต่พื้นที่ส่วนนี้มีเอกลักษณ์ที่หลากหลายทางธรรมชาติ เป็นถิ่นกำเนิดสายน้ำสำคัญสามสายได้แก่ สาละวิน แม่โขง และแยงซี ซึ่งไหลขนานตามหุบเทือกเขาหิมาลัยในบริเวณที่แผ่นดินอินเดียเคลื่อนเข้ามาบรรจบกับเอเชียเมื่อ 10 ล้านปีก่อน แม่น้ำทั้งสามสายถูกบีบเข้ามาไหลเคียงติดกันแถวสี่เจียงเป็นแนวหุบร่องลึกหลายชั้น บริเวณนี้เป็นศูนย์ความหลากหลายทางชีวภาพแห่งหนึ่งของโลกมีพันธุ์พืชหลากหลายมากที่สุดในพื้นที่แผ่นดินเอเชีย – ยุโรป เป็นเขตที่นักสำรวจพันธุ์พืชยุคต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 หลายคนเข้ามาบุกเบิกสำรวจพันธุ์พืชจนครั้งหนึ่งเคยเชื่อกันว่า บริเวณตะวันออกเจียงใต้ของหิมาลัยอาจเป็นแหล่งกำเนิดของพืชมีดอกในโลก จึงเป็นไปได้ว่าพันธุ์ปลาในลุ่มน้ำแถบนี้จะมีลักษณะแปลกโดดเด่นเช่นกัน

เมื่อประเทศจีนประกาศนโยบาย “ก้าวกระโดดไกล” ในช่วง ค.ศ. 1958 – 1962 การตัดป่ามาทำฟืนใส่เตาหลอมผลิตเหล็กกล้า ทำให้เทือกเขาของจีนก็ถูกโค่นล้มลงจำนวนมาก จนปัญหาน้ำท่วม น้ำดินพังทลาย ตะกอนถมเต็มแหล่งน้ำอย่างรุนแรง แม้ว่าจะมีความพยายามแก้ไขปัญหานี้โดยปลูกป่าซ่อมแซมตามเขาหลายแห่งก็ตาม จากการสังเกต นักชีวะด้านปลาในเอเชีย เชื่อว่าพันธุ์ปลาและจำนวนพันธุ์ปลาในลุ่มน้ำโขงเริ่มลดลงในทศวรรษ 1970 จากปัญหาตะกอนในลำน้ำ อย่างไรก็ตาม ตะกอนในคุณภาพและระดับพอประมาณ ก็เป็นปัจจัยหลักที่หล่อเลี้ยงชีวิตสัตว์น้ำและคน 55 ล้านคนในลุ่มน้ำโขงตอนล่าง หรือประมาณหนึ่งในสามของประชากรไทย ลาว เขมร และเวียดนามรวมกัน

2) ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมแม่น้ำโขงตอนล่าง จากสามเหลี่ยมทองคำชายแดนไทย – ลาว – พม่า แถวๆ เชียงแสน ด้วยความสูงเพียง 500 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลจนถึงทะเลจีนใต้ แม่น้ำโขงมีระยะทางอีก 2,300 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางแม่น้ำโขงตอนล่างมีลำน้ำสาขาทั้งเล็กและใหญ่จำนวนมากเกินร้อยสายไหลเข้ามาสมทบมากมาย ลำน้ำสาขาเหล่านี้เป็นสายเลือดสำคัญที่หล่อเลี้ยงให้แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่ยิ่งใหญ่ ปล่อยน้ำออกมาเฉลี่ย 475 ร้อยล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี มากเป็นอันดับที่ 8 ของโลก โดยที่น้ำจากแม่น้ำโขงตอนบนซึ่งส่วนใหญ่เป็นน้ำจากหิมะละลายและครอบคลุมพื้นที่ลุ่มน้ำโขงเพียงร้อยละ 26 ให้น้ำลงมาคิดเป็นเพียงร้อยละ 20 ของแม่น้ำโขงทั้งหมดที่เหลืออีกร้อยละ 80 มาจากลำน้ำสาขาแม่น้ำโขงตอนล่าง ลำน้ำสาขาเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ไหลมาจากลุ่มน้ำในพื้นที่มรสุม จึงมีพฤติกรรมให้น้ำแตกต่างกันเป็นพิเศษตามฤดูกาล ในหน้าฝน น้ำจะหลากอาบไหล่เขาลงหุบเขาจนเอ่อล้นร่อนน้ำ ความแรงของสายน้ำจะกัดเซาะชะล้างผิวดินทั้งลุ่มน้ำไหลมารวมกันในลำน้ำสาขา แล้วไหลลงสู่แม่น้ำโขง หอบเอาตะกอนและแร่ธาตุ

ทั้งหลาย จากพื้นที่ทั้งหมดที่ไหลผ่าน ไปทับถมตามเส้นทางเดิน โดยเฉพาะที่ลุ่มต่ำใกล้ชายฝั่ง ก่อนไหลออกสู่ทะเล ชาวไร่ชาวนาเรียกตะกอนสารเหล่านี้ว่าปุ๋ย พืชและสัตว์เรียกว่าอาหาร

พอถึงหน้าแล้งน้ำกลับลดลงถึง 8-10 เมตร กลายเป็นแม่น้ำที่มีหน้าตาต่างไปโดยสิ้นเชิง การเปลี่ยนแปลงทางฤดูกาลนี้ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อชีวิตในแม่น้ำโขงตอนล่าง ให้ทั้งผลผลิตอาหารและความหลากหลายของระบบนิเวศ จากเชียงแสนถึงเวียงจันทน์ แม่น้ำโขงไหลผ่านแก่งและวังน้ำจำนวนมากมายาวเรียงรายต่อกันเป็นชุดๆ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นหุบชัน มีหินโผล่ระเกะระกะพ่นขึ้นมาเหนือน้ำ ในหน้าน้ำน้อยน้ำหลากจะถูกช่องเขาบีบทะเล็กไหลลงมารุนแรงในเดือนเมษายน ต้องชนของไปทางบก แล้วใช้เชือกดึงเรือทวนน้ำขึ้นมา สายน้ำช่วงนี้หลายตอนถูกโขดหินขนาดยักษ์และสันดอนทรายอันมหึมาขอยอกให้แตกตั้งเป็นสายน้ำแคบๆ หลายสาย ซึ่งจะเอ่อท่วมสันดอนทรายเหล่านี้เมื่อหิมะจากทิเบตละลายไหลลงมามากๆ ในฤดูใบไม้ผลิ แต่เมื่อพ้นเวียงจันทน์ลงมาแล้ว แม่น้ำโขงไหลเข้าสู่ที่ลุ่มกว้าง รวมตัวเป็นแม่น้ำสายใหญ่จนสามารถเดินเรือได้ เมื่อผ่านภูมิประเทศราบเรียบของที่ราบอีสาน จนเลยนครพนมสู่เขมราฐจึงจะพบแนวแก่งเป็นชุดยาว พอพ้นปากเซลงมา แม่น้ำโขงก็แผ่กว้างออกถึงเกือบ 14 กิโลเมตร ไหลชอกแซกผ่านหมู่เกาะเล็กน้อยที่วากันว่ามีถึง 4,000 เกาะหรือที่เรียกว่า “สี่พันดอน” สายน้ำไหลผ่านเกาะโขงบริเวณชายแดนลาว – กัมพูชา ซึ่งเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดในแม่น้ำโขง ก่อนจะไหลตกลงไปกับน้ำตกโขง หรือที่เรียกว่า “คอนพะเพ็ง” คอนพะเพ็งไม่ใช่ น้ำตกใหญ่อันเดียวอย่างในแอกราหรือเขวนรก แต่เป็นชุดน้ำตกเล็กใหญ่ที่เชื่อมโยงกันตลอดจากฝั่งถึงฝั่ง เป็นระยะทางยาว 11 กิโลเมตร บางส่วนมีความสูง 60 ฟุตสู่วังน้ำลึก บางส่วนตกลงเป็นชั้นๆ ชั้นละ 2-3 ฟุต จากคอนพะเพ็ง ผ่านแก่งพระตะบองที่เขียวกราก เต็มไปด้วยน้ำวน ผ่านหมู่เกาะแนวยาวแถวจังหวัดสตูลตรัง จนถึงเมืองกระดี และไหลเข้าสู่ที่ลุ่มกว้างต่ำของแม่น้ำโขงในกัมพูชาและเวียดนาม

ตลอดการเดินทางที่ผ่านมา ลำน้ำสาขาทั้งเล็กและใหญ่ในลุ่มน้ำไทย – ลาว ที่ไหลเข้ามาสู่แม่น้ำโขงรวมแล้วมากถึงร้อยละ 70 ของแม่น้ำโขงทั้งสายไม่ว่าจะเป็นน้ำอู (ให้น้ำร้อยละ 3) น้ำงึม (ให้น้ำร้อยละ 5.4) น้ำเทิน (ให้น้ำร้อยละ 6.3) น้ำสงคราม (ให้น้ำร้อยละ 2.1) น้ำเซบั้งไฟ (ให้น้ำร้อยละ 3.7) น้ำชี – มูน (ให้น้ำร้อยละ 20.5) ฯลฯ ในหน้าน้ำ เมื่อแม่น้ำโขงไหลลงมาถึงพนมเปญ ปริมาณน้ำมหาศาลเหล่านี้ก่อให้เกิดปรากฏการณ์พิเศษขึ้นมาในกัมพูชา กัมพูชามีสภาพไม่ผิดจากอ่างขนาดยักษ์ ที่น้ำจากขุนเขารอบๆ ไหลรวมไปนองเจิ่งตรงกลางเป็นทะเลสาบขนาดใหญ่ ในหน้าแล้ง น้ำจากทะเลสาบจะไหลลงมาสวมทบน้ำแม่น้ำโขง แต่ในหน้าฝน เมื่อแม่น้ำโขงไหลคดเคี้ยวลงมาถึงพนมเปญ น้ำที่มากจนเอ่อล้นล้นน้ำ จะไหลแยกออกไปสองทาง เส้นหนึ่งไหลลงไปตามแม่น้ำโขงสายหลักไปสู่ทะเลจีนใต้ที่เวียดนาม อีกเส้นกลับไหลย้อนขึ้นตะวันตกเฉียงเหนือ

เข้าไปสู่ทะเลสาบเขมร ขยายพื้นที่ทะเลสาบจาก 3,000 ตร.กม. ในหน้าแล้ง ออกเป็น 12,000 ตร.กม. พร้อมๆ กับพาตะกอนดินที่เป็นปุ๋ยชั้นดีเข้าไปฉาบแผ่นดินกัมพูชาตอนในให้อุดมสมบูรณ์ พอถึงเวลาน้ำลด ก็จะมีการปลูกข้าวหล่นลงตามระดับน้ำ ในขณะที่เดียวกันตัวทะเลสาบเองก็ให้ผลผลิตปลาสูงถึง 4 แสนตันต่อปี และมีปลาถึงกว่า 140 ชนิด กัมพูชาจึงเปรียบเหมือนท้องของแม่น้ำโขง มีทะเลสาบเป็นแหล่งทรัพยากรพิเศษที่สามารถแลกเปลี่ยนผลผลิตกลับไปมากับแม่น้ำโขง สายหลักตามแต่ทิศทางของกระแส

เมื่อแม่น้ำโขงไหลออกจากทะเลสาบพันพนมเปญไปไม่มากนัก เกือบถึงชายแดนกัมพูชา – เวียดนาม ก็เริ่มแปรสภาพเป็นปากน้ำรูปสามเหลี่ยม เพื่อออกสู่ทะเล ปากแม่น้ำโขงครอบคลุมพื้นที่ของเวียดนามในส่วนนี้ประมาณ 40,000 ตร.กม. แตกแยกแผ่ออกเป็นหลายสาย แต่ละสายกว้างใหญ่สุดตาในน้ำนั้น จนคนเวียดนามเรียกว่า “เกาลอง” หรือ “แก้มังกร” ครอบคลุมชายฝั่งทะเลยาวถึง 300 กิโลเมตร เช่นเดียวกับทะเลสาบ พื้นที่ส่วนของเวียดนามนี้ได้รับอิทธิพลของน้ำท่วมและน้ำลดสูงมาก จึงเป็นอู่ข้าวอู่น้ำของเวียดนาม และเป็นบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุด ในลุ่มแม่น้ำโขงทั้งสาย แต่ความอุดมสมบูรณ์ของลุ่มแม่น้ำโขงไม่ได้มาจากตะกอนที่ใส่ปุ๋ยแก่การเกษตรเพียงอย่างเดียว การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลยังสร้างพื้นที่ชุ่มน้ำและภูมิประเทศใต้น้ำที่หลากหลายมากมายเป็นพิเศษอีกด้วย

3.1.3 พื้นที่ชุ่มน้ำและความหลากหลายทางชีวภาพ ลักษณะทางกายภาพของสายน้ำโขงตอนบนที่ไหลผ่านหุบเขาและโตรกผาสูงชันในระดับความสูงจากน้ำทะเล 4,500 เมตร พื้นที่ชุ่มน้ำจึงมีน้อย แม้จะมีความหลากหลายทางด้านชีวภาพและสิ่งแวดล้อมก็ตาม ส่วนแม่น้ำโขงในช่วงจากอำเภอเชียงแสนและเชียงของ นอกจากปลาบึกที่หาได้ยากใครที่เป็นที่รู้จัก มีผลจากการวิจัยของชาวบ้านเชียงของ บริเวณแก่งคอนผีหลง และแม่น้ำโขงบริเวณใกล้เคียงแก่ง มีพันธุ์ ปลาที่อาศัย หากินและวางไข่ 92 ชนิดพันธุ์ ดังนี้

ปลาบึก	ปลาเลิม	ปลาค้าวยาง	ปลาแค้เหลือง	ปลาแค้ขาว
ปลากัง	ปลากดเหลือง	ปลากดขาว	ปลากดดำ	ปลาสะปาก
ปลาเพี้ย(เพ็)	ปลาหว่า	ปลาสะโม้	ปลาเกก(ขบ)	ปลายอน
ปลาหวาน	ปลาตาบลาว	ปลาหาง(โม่ง)	ปลาบอกขาว	ปลาบอกหางดำ
ปลาบอกข้างลาย	ปลาเขี้ยวไก้ขาว	ปลาเขี้ยวไก้ดำ	ปลาหลด	ปลาแกด
ปลามะหาร	ปลาแดง	ปลาแกง	ปลาปึกเหลือง	ปลาเขี้ยวหมู
(ปากกว้าง)			(ปลาเจ้าถิ่น)	(ก้องแก้ง)

ปลาจาด	ปลาบู๋	ปลาตอง	ปลาเกล็ดถี่	ปลาสะเต็ด
ปลามาง	ปลาดุก	ปลาสะหลาก	ปลาชีวข้าว	ปลาชีวอ้าว
ปลาชีวหนวด	ปลาชีวคาว	ปลาเต้ป	ปลาแวน	ปลาดูด
ปลากั้ง	ปลาฮิม	ปลาสะไท	ปลาฝาไม	ปลาฝาดอง
ปลาเอียน	ปลาเป่า	ปลามัน	ปลาหลิม(ก๋อ)	ปลาเสื่อ
ปลาสิก	ปลาสะวาด	ปลาข้าวทูป	ปลาสา	ปลาเค็ง
ปลาขอ	ปลาป็อก	ปลาตอกตอง	ปลากระดี่	ปลาดีอะ
ปลานวลจันทร์	ปลาตะเพียน	ปลาไนคำ	ปลาสวาย	ปลานิล
ปลาจักไค	ปลาหมู	ปลาฮากกล้วย	ปลาเอียนหู	ปลาขม้น
ปลาขม	ปลาก้วน	ปลาลิด	ปลากว่าง	ปลาปีกแดง
ปลาแม่เปิบ	ปลาแม่อ้าว	ปลาป็อก	ปลากัด	ปลาบั่น
ปลาสะตูป	ปลากังมัด	ปลาหมันหมู(มันมุด)	ปลาตองดาว	ปลาหลด
ปลาป๋อบายาน				

นอกจากนั้นแม่น้ำโขงตอนบนและพื้นที่ชุ่มน้ำโดยรอบเป็นที่อยู่อาศัยของนกที่หายากและมีความสำคัญต่อการอนุรักษ์หลายชนิด อาทิ นกกระเต็นเฮอคิวลิส (Blyth's Kingfisher) นกหายากที่มีรายงานการเก็บตัวอย่างเพียงครั้งเดียวบริเวณบ้านแพ้ว ตำบลเชียงแสน นกกระเต็นขาวดำใหญ่ (Crested Kingfisher) นกกินปลาที่หายากและพบอาศัยเฉพาะตามแม่น้ำในป่าที่ไหลเชี่ยวและมีตลิ่งชัน นกกระแตผิใหญ่ (Great Thick-knee) นกหายากมากที่อาศัยอยู่ในบริเวณสันทรายและกองหินพบครั้งล่าสุดบริเวณระหว่างเชียงแสนกับเชียงของ นกหัวโตปากยาว (Long-billed Plover) นกอพยพหายากมากที่พบตามชายฝั่งที่เป็นสันทรายสันกรวดของแม่น้ำโขงช่วงเชียงแสนและเชียงของ นกกระแตหาด (River Lapwing) นกหายากอีกชนิดที่ทำรังบนสันทรายริมฝั่งแม่น้ำโขงตั้งแต่ช่วงตอนบนเชียงแสนลงไปถึงเชียงของ คือนกนางนวลเกลบท้องดำ (Black-billed Tern) มีการพบนกชนิดนี้เพียงครั้งเดียวในรอบหลายปีบริเวณเชียงแสน เมื่อปี พ.ศ. 2539 ในอดีตเคยทำรังอยู่ตามตลิ่งทรายของแม่น้ำ นกนางนวลเกลบแม่น้ำ (River Tern) นกนางนวลหายากที่พบในบริเวณแม่น้ำโขงช่วงเชียงแสน เวียงจันทร์ และบริเวณใกล้เขมราฐ นกกาน้ำใหญ่ (Great Cormorant) นกกาน้ำขนาดใหญ่ที่สุดที่หายากที่มีรายงานการพบบนสันทรายเหนือเชียงแสนเมื่อต้นปี 2543 นกกระสาดำ (Black Stork) นกกระสาใกล้สูญพันธุ์ หากินบริเวณสันทราย เรื่อย ๆ นี้มีการพบนกกระสาดำสามตัวในหนองบงคายพื้นที่ชุ่มน้ำใกล้กับแม่น้ำโขงช่วงเชียงแสน นกยอดหญ้าหลังดำ (Jerdon's Bushchat) เป็นนกหายากใกล้สูญพันธุ์ และประชากรในบริเวณแม่น้ำโขงถือเป็นกลุ่มประชากรที่

สำคัญที่สุดในเชิงอนุรักษ์ชนิดพันธุ์ มีการพบชนิดนี้อาศัยพึ่งพิงกับไม้พุ่มชื่อ ไคร้ห้า (Homonoia riparia) บนสันทรายและสันกรวดสองฝั่งแม่น้ำโขงช่วงเชียงแสนลงมาถึงเชียงของ โดยเฉพาะสันดอนและเกาะแก่งบริเวณลาวดอนใต้และดอนเหนือของเขมร อันเป็นแหล่งอาศัยของนกเฉพาะถิ่นที่เพิ่งมีการค้นพบใหม่อย่างเป็นทางการเมื่อปีที่แล้วนี้เอง ได้แก่ นกเต่าลมแม่น้ำโขง /Motacilla samveasnae (Mekong Wagtail)

บริเวณหลักที่เป็นแหล่งที่อยู่และแพร่พันธุ์ของนกตามลำแม่น้ำโขงในช่วงนี้ คือ

1) บริเวณแก่งหินและร่องน้ำ พื้นที่บริเวณนี้ถือได้ว่าเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนกน้ำที่หลากหลายมาก แก่งหินและร่องน้ำระหว่างแก่งนั้นเป็นแหล่งอาศัยประจำและชั่วคราวของ เป็ดเทา (Spot-billed Duck) นกกระแตผิโหล่ง (Great Thick-knee) นกนางนวลเกลบแม่น้ำ (River Tern) นกนางแอ่นหางลวด (Wire-tailed Swallow) และนกยอดหญ้าหลังดำ (Jerdon's Bushchat)

2) บริเวณสันทรายเปิด ลักษณะพื้นที่เช่นนี้เป็นที่ทำรังวางไข่ของนกนางนวลเกลบท้องดำ (Black-billed Tern) นกนางนวลเกลบแม่น้ำ (River Tern) นกนางนวลเกลบเล็ก (Little Tern) นกกระแตหัวเทา (Grey-headed Lapwing) นกหัวโตเล็กขาเหลือง (Little Ringed Plover) และนกแอ่นทุ่งเล็ก (Small Pratincole) ชายหาดขนาดใหญ่บริเวณสบรวก ดอนเหนือของเชียงแสนน่าจะเป็นพื้นที่อาศัยที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งสำหรับนกน้ำย้ายถิ่นช่วงฤดูหนาว รวมไปถึงนกกระสานวล (Grey Heron)

3) บริเวณพงหญ้าและสันทราย บริเวณนี้เป็นบ้านของนกขนาดเล็กที่น่าสนใจหลายชนิดเช่น นกกระดัดแดง (Red Avadavat) นกกระจิด นกพง (Warblers) และนกจาบปีกอ่อน (Buntings) หลายชนิด นกยอดหญ้าหลังดำก็ทำรังในถิ่นอาศัยเช่นนี้ รวมไปถึงนกย้ายถิ่นหายากมากอย่างนกคอตบ์ทิมอกดำ (White-tailed Rubythroat) ก็มีรายงานการพบที่นี่

4) แนวตลิ่งสูงสองฝั่งอันเป็นที่ทำรังวางไข่ของ ฝูงนกนางแอ่นทรายสีน้ำตาล (Plain Martin) และนกจาบคาหัวเขียว (Blue-tailed Bee-eater)

ส่วนด้านพื้นที่ชุ่มน้ำของแม่น้ำโขงตอนล่างในกัมพูชาและเวียดนามมีหนองน้ำและทุ่งหญ้าขึ้นอยู่ทั่วไป ที่ใหญ่ที่สุดและมีชื่อมากที่สุดเห็นจะเป็นบริเวณพื้นที่ทางทิศเหนือและด้านบนของปากน้ำ ซึ่งเป็นที่ลุ่มต่ำกว้างประมาณ 13,000 ตรกม. มีธารเล็กน้อยเซาะผ่าน บางแห่งมีป่าเสม็ดและป่าพรุขึ้นอยู่เป็นหย่อมๆ ในเดือนกรกฎาคมถึงมกราคม น้ำจะท่วมจนกลายเป็นทะเลสาบใหญ่ บางครั้งลึกถึงเกือบ 4 เมตร ในช่วงนี้ปลาและสัตว์น้ำต่างๆ จะพากันผสมพันธุ์ วางไข่ เลี้ยงลูก พอหน้าแล้ง น้ำจะลดจนเหลือแต่หนองบึงเล็กๆ กระจัดกระจายทั่วไป กลายเป็นที่หลบแล้งของบรรดา

สัตว์น้ำ หรือถ้ามองในเชิงเศรษฐกิจ หนองหญ้าบึงบัวพวกนี้ทำหน้าที่เป็นแหล่งเก็บพันธุ์สัตว์ไว้แพร่พันธุ์ในต่อไป พื้นที่ลุ่มนี้มีกักเก็บกระจุยหลายชนิด และหญ้าต่างๆ ขึ้นอยู่เต็ม อย่างพงอ้อ หญ้าปล้อง หญ้าแดง จนเราเรียกทุ่งหญ้านี้ว่าท่วมแถวปากแม่น้ำโขงว่า “ทุ่งกก” เวียดนามเองเรียกว่า “ทุ่งเวียดนาม” เป็นที่ไม่กี่แห่งยังมีข้าวป่า *Oryza rufipogon* ขึ้นอยู่ และมีบัวอีกมากมายหลายชนิด

หนองเหล่านี้มีสภาพหลากหลายกว่าบ่อเลี้ยงปลาที่คนขุด เพราะมีบ้านสัตว์แบบต่างๆ มากมาย ทั้งที่น้ำตื้น น้ำลึก โคนกกอก และกอพืชลอยน้ำ ฯลฯ ล้วนเป็นบ้านของสัตว์และแมลงซึ่งเป็นอาหารของปลาชนิดต่างๆ กันไป บึงตื้นขึ้นแฉะยังเปิดโอกาสให้สัตว์น้ำบางชนิด อย่างปลาตุ๊กและปลาหมอต่างๆ สามารถเดินทางข้ามถิ่นระหว่างพื้นที่ชุ่มน้ำต่างๆ ได้ นาก จระเข้ และสัตว์อื่นๆ ก็เข้ามาใช้พื้นที่ชุ่มน้ำหากินได้เช่นกัน

ทุ่งกกเป็นแหล่งอาศัยของนกน้ำขนาดใหญ่ใกล้สูญพันธุ์หลายชนิด โดยเฉพาะนกกระเรียนซึ่งกินกกเป็นอาหารหลัก พงอ้อก็สำคัญไม่แพ้กัน เพราะมีแมลงเป็นอาหารของนกมากเป็นพิเศษ และตงหญ้าทั้งหมดเป็นที่หลบภัยสร้างรังให้แก่ก้น้ำ นกเหล่านี้ หลายชนิดอพยพไปมาระหว่างพื้นที่ชุ่มน้ำต่างๆ ในเวียดนามกับกัมพูชา

การทำเกษตรอย่างหนาแน่นในบริเวณปากแม่น้ำโขงในช่วง 40 ปีที่ผ่านมาได้ทำลายทุ่งกก และป่าชายเลนของเวียดนามไปเกือบหมด จากเดิมที่เคยครอบคลุมพื้นที่ตามแนวชายฝั่งกว้างใหญ่ถึง 2,800 ตร.กม. เป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำกร่อยน้ำเค็ม รวมทั้งปลากว่า 300 ชนิดและจระเข้น้ำเค็ม ถูกฝนเหลืองจากสงครามเวียดนามทำลายไปมาก ปัจจุบันพื้นที่ปากน้ำทั้งหมด 40,000 ตร.กม. เหลือเพียงร้อยละ 1.3 ที่ยังคงสภาพดั้งเดิมไว้

ถัดขึ้นมาเหนือน้ำ ยังมีป่าน้ำท่วมตามฤดูริมแม่น้ำโขงและลำน้ำสาขาขึ้นอยู่หลายประเภท รวมถึงป่าบุงป่าทามที่รู้จักกันตามแม่น้ำชี – มูน ซึ่งปัจจุบันเหลืออยู่ไม่มากนัก ป่าพวกนี้ปรับตัวอยู่ได้กับน้ำท่วมถึง 8-10 เมตร บางแห่งขึ้นริมแก่งเขี้ยวกราก ประกอบไปด้วยพันธุ์พืชถึงกว่า 200 ชนิด เช่น กระโดนน้ำ (*Barringtonia acutangula*) มะกอกน้ำ (*Elaeocarpus hygrophilous*) มะเกลือเขมร (*Diosporas Cambodians*) ฯลฯ ไม้พวกนี้หลายชนิดออกดอกออกผลในช่่วงน้ำท่วม เป็นอาหารของปลากินผลไม้ถึงอย่างน้อย 34 ชนิด และปลามากกว่า 200 ชนิดใช้ป่าน้ำท่วมพวกนี้เป็นแหล่งหากิน ผสมพันธุ์ และอนุบาลสัตว์เลี้ยงลูกเช่นเดียวกับพวกนกน้ำขนาดใหญ่

โดดเด่นที่สุดคือป่าชุ่มน้ำรอบทะเลสาบเขมร ในช่วงหน้าน้ำ น้ำจะเอ่อท่วมป่าถึง 5,000 ตร.กม. ป่านี้ประกอบไปด้วยพันธุ์พืช 170 ชนิด หลายชนิดจะผลัดใบเวลาน้ำท่วม ป่าชุ่มน้ำจึงมีบทบาทสำคัญที่ทำให้ทะเลสาบเป็นบ้านของปลาหลากหลายพันธุ์กว่า 140 ชนิด ป่าชุ่มน้ำรอบทะเลสาบเป็นถิ่นแพร่พันธุ์นกน้ำขนาดใหญ่ที่สำคัญที่สุดในเอเชีย รวมนกใกล้สูญพันธุ์อย่างนกตะกราม (Greater Adjutant) เป็ดกำ (Whitewinged Duck) นกกระทุง (Spot-billed Pelican) นกกระสาหม (Milky Stork) นกตะกรุม (Lesser Adjutant) นก้าย้ง (Painted Stork) เข้าใจกันว่านกพวกนี้จะบินอพยพมาจากพื้นที่ชุ่มน้ำอื่นๆ ในแม่น้ำโขงตอนล่างในช่วงน้ำท่วมทะเลสาบ ป่าน้ำท่วมในลุ่มแม่น้ำโขงได้แก่ ป่าที่ขึ้นระหว่างจังหวัดสตึงแตรกับชายแดนลาว บริเวณนี้มีแก่งพระตะบางที่น้ำเชี่ยวกราก ป่าน้ำท่วมสตึงแตรขึ้นอยู่ตามเกาะทรายและโชดหินกลางน้ำ ประกอบไปด้วย ต้นไม้ที่ยังไม่รู้จักชนิดกัน เช่น จิกเอ็กซ์ หว่าว และไทรแซด ทั้งลำต้น กิ่งก้าน ของต้นไม้พวกนี้ทอดลู่ยาวเกือบเป็นเส้นขนานไปกับทางน้ำ ทำให้ดูเหมือนกับกำลังถูกพัดตามน้ำไป บางต้นมีพุ่มพองขนาดใหญ่สูงถึง 2 เมตรยื่นออกมาได้น้ำ ช่วยค้ำลำต้นให้ต้านกระแสน้ำไว้ได้ รูปใบก็ปรับตัวมีรูปร่างยาวเรียวยาวเช่นกัน ตามกิ่งก้านมีทั้งกาฝากและพืชอิงแอบขึ้นเกาะอยู่ เหมือนกับปากบักที่โตเต็มที่อื่นๆ

ป่าน้ำท่วมสตึงแตร ในเชิงเศรษฐกิจและในเชิงนิเวศ จะเป็นที่หลบภัยและแหล่งวางไข่ที่สำคัญของปลาบางชนิดในหน้าน้ำ มีบทบาทสำคัญต่อชีวิตของลิงและชะนีในละแวกนั้น ปัจจุบันป่าน้ำท่วมนี้ก็รวมอยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำอนุรักษณ์แรมซาสตึงแตร (Stoeng Treng Ramsar Site) บริเวณนี้คาดว่าอาจมีตะโขง (False Gavial) หลงเหลืออยู่ด้วย

ส่วนเกาะเล็กเกาะน้อยและสันดอนทรายอื่นๆ บนแม่น้ำโขงและลำน้ำสาขาที่เกิดจากการทับถมของตะกอนที่พัดมาในหน้าน้ำ มักจะมีต้นคร้อเทียน (Anogeissus rivularis) ขึ้นเป็นพุ่มเตี้ยๆ เป็นไม้บุกเบิก เกาะทรายเล็กๆ พวกนี้เป็นแหล่งผสมพันธุ์วางไข่ที่สำคัญมากสำหรับนกชายน้ำ รวมถึงนกหายากใกล้สูญพันธุ์อย่างนกนางนวลกลบท้องดำ (Black-billed Tern) และเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของประชากรนกกระแตผิโหล่ง (Great Thick-knee) นกแอ่นทุ่งเล็ก (Small Pratincole) และนกกระแตหาด (River Lapwing) ที่ใหญ่ที่สุดในอนุภาคเนย์ นกพวกนี้ล้วนแต่หายากหรือหายไปจากเมืองไทยแล้วทั้งสิ้น นานปีเข้าเมื่อตะกอนทับถมเกาะทรายเล็กๆ พวกนี้จนใหญ่ขึ้น และซากพืชสะสมเป็นดิน ป่าดิบชื้นริมน้ำแบบเดียวกับที่ขึ้นริมฝั่งในแต่ละท้องถิ่นจะค่อยๆ พัฒนาขึ้นมาแทนที่ตงพุ่มต้นคร้อเทียน

พื้นที่ชุ่มน้ำอีกประเภทหนึ่ง คือ หนองน้ำขนาดเล็กในป่าเต็งรังและป่าดิบแล้งแถวลำน้ำแม่โขงและลำน้ำสาขา พบมากที่สุดในลาวตอนใต้ – เขมรตอนเหนือ ระดับน้ำหน้าแล้งในหนองน้ำเหล่านี้ขึ้นอยู่กักระดับน้ำใต้ดินซึ่งสัมพันธ์กับระดับน้ำในแม่น้ำ และเป็นแหล่งน้ำที่สำคัญมากของสัตว์ป่าบนบกในหน้าแล้ง ไม่ว่าจะเป็น ช้าง กระทิง กวางป่า กระซู่ หรือกูปรีในหน้าฝน หนองน้ำพวกนี้เป็นแหล่งหากินแพร่พันธุ์ของนกใกล้สูญพันธุ์อย่างนกกระเรียนและนกน้ำหายากอื่นๆ รวมทั้งเป็นที่อยู่แหล่งสุดท้ายของนกช้อนหอยใหญ่ (Giant Ibis) ซึ่งเพิ่งถูกค้นพบอีกครั้งในบริเวณนี้ในปี 2536 หลังจากที่ถูกคิดว่าสูญพันธุ์ไปนานแล้ว เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนกยูงไทย (Green Peafowl) ที่หนาแน่นที่สุด และเป็นพื้นที่ไม่กี่แห่งที่ยังคงมีจระเข้แม่น้ำจืดไทย (Siamese Crocodile) จำนวนมากพอต่อการดำรงพันธุ์

3.2 ลักษณะกิจกรรมตามลำแม่น้ำโขง

3.2.1 จำนวนเรือ เทียบเรือ ค่าใช้จ่าย การขนส่งสินค้าทางน้ำทางแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางที่สำคัญที่สุด ในการค้าจีนตอนใต้ กับกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงโดยมีสัดส่วน ประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด จากการประชุมระหว่าง 4ประเทศ ประกอบด้วย ไทยจีน ลาว พม่า ที่ประชุมลงนาม ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 เรื่องความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน “Agreement on Commercial on Lancang-Mekong River” ใน 4 ประเทศ และมีการลงนามอย่างเป็นทางการระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4ประเทศ ณ นครเชียงรุ่งเขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544 ส่งผลให้เกิดกฎระเบียบการใช้แม่น้ำโขงร่วมกัน และมีอัตราภาษีการขนส่งสินค้าผ่านประเทศต่างๆอย่างชัดเจน และแน่นอน และแต่ละประเทศต่างจะเปิดท่าเรือพาณิชย์ รวม 14 แห่ง จำแนกเป็นท่าเรือในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา เชียงรุ่งหรือจิ่งหง เหมิงหาน และกวนเหล่ย ท่าเรือในประเทศลาวได้แก่ ท่าเรือบ้านทราย เชียงกก เมืองมอม บ้านคูน ห้วยทราย และหลวงพระบาง ท่าเรือในพม่าได้แก่ ท่าเรือวังเสิงและวังปุง ส่วนท่าเรือในประเทศไทย ได้แก่ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ จังหวัดเชียงราย

การขนส่งตามแม่น้ำโขงโดยทางเรือจากซือเหมาและเชียงรุ่งเพื่อมายังเชียงแสนจังหวัดเชียงราย ปัจจุบันจีนใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศไทยและประเทศกลุ่มลุ่มน้ำโขง และนำสินค้าเข้าสู่ประเทศจีน ระยะเวลาที่ใช้ในการล่องขึ้นอยู่กักระดับของแม่น้ำโขง จากเชียงรุ่งถึงเชียงแสนต้องใช้เวลารวันครึ่ง และล่องทวนน้ำจากเชียงแสนไปเชียงรุ่งใช้เวลามากขึ้นเป็นเวลา 2 วัน ปัจจุบันมีเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าประมาณ 100 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือของผู้ประกอบการชาวจีนและจดทะเบียน

ในประเทศจีน ส่วนเรือของประเทศไทยมีน้อยและบางส่วนของผู้ประกอบการไทยก็จดทะเบียนในจีน เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านพม่าและลาว การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ เริ่มจากการนำสินค้า จากคุนหมิง ลงเรือที่ทำเรือกว๋นเหล่ย์ (ทำเรือที่สำคัญของจีนบริเวณลำน้ำโขง) แวะทำเรือในลาว เพื่อเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วันถึงท่าเรือเชียงแสน ส่วนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงรุ่งจะใช้เวลา 3 วัน และหากออกจากท่าเรือซือเหมา ใช้เวลา 4 วัน

สำหรับการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ จากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกว๋นเหล่ย์ใช้เวลา 2.5 วันการขนส่งสินค้าจากจีน ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนถึงร้อยละ 70 เพื่อจำหน่ายบริเวณด่านแม่สาย ที่เหลืออีกร้อยละ 30 นำขึ้นที่ท่าเรือวังป๋องของพม่า เพื่อนำไปจำหน่ายที่จังหวัดท่าขี้เหล็ก หรือลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายที่ด่านแม่สาย สำหรับท่าเรือเชียงของ มีผู้ประกอบการนำสินค้าจากจีนขึ้นท่าน้อยมาก เนื่องจากอยู่ไกลจากท่าเรือเชียงแสน 70 กิโลเมตร อีกทั้งยังมีเกาะแก่งมากมาย

ในช่วงเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะลึกระหว่าง 2-7 เมตร (บางช่วงที่น้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ ขนส่ง สินค้าได้ถึงลำละ 120-150 ตัน ในช่วงเดือนมกราคม – เมษายน ปริมาณน้ำจะน้อย ระดับน้ำลึกระหว่าง 1.5 – 2 เมตร ต้องใช้เรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าได้เพียง 40-60 ตัน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนมีแผนขุดลอกแม่น้ำโขงที่อยู่ ในอาณาเขตของจีนให้สามารถขนส่งสินค้าได้ตลอดทั้งปี สำหรับระยะทางในการขนส่งสินค้าจาก เชียงของ ไปซือเหมา ระยะทางรวม 540 กิโลเมตร จำแนกเป็นช่วงจากท่าเรือเชียงของไปเชียงแสน 70 กิโลเมตร จากท่าเรือเชียงแสนไปเชียงรุ่ง ประมาณ 380 กิโลเมตร และจากท่าเรือเชียงรุ่งไปซือเหมาอีกประมาณ 90 กิโลเมตร

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือ ประกอบด้วยค่าขนส่งสินค้า ค่าจ้างกรรมกร ค่าจ้างรถบรรทุก ภาชนะนำเข้า ค่าธรรมเนียม และค่าบำรุงท่า เริ่มจากค่าขนส่งสินค้าอยู่ระหว่างตันละ 120-450 หยวน ขึ้นอยู่กับภาวะความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้า และความยากลำบากในการขนส่ง โดยทั่วไปค่าขนส่งทางเรือ เช่น เรือขนาด 150 ตัน ในช่วงเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ค่าขนส่ง 35,000 – 40,000 หยวน (ประมาณ 168,000-192,000 บาท) ขณะที่ช่วงเดือนธันวาคม – เมษายน ราคาค่าขนส่งจะสูงขึ้นเป็น 45,000 หยวน (ประมาณ 216,000 บาท) เรือขนาด 80 ตัน เดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ค่าขนส่ง 30,000 – 32,000 หยวน (ประมาณ 144,000 – 153,600 บาท) ขณะที่เดือนธันวาคม – เมษายน ค่าขนส่งจะสูงขึ้นเป็น 35,000 – 40,000 หยวน (ประมาณ 168,000 - 192,000 บาท) อนึ่ง

ค่าขนส่งยังขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้า หากความต้องการขนส่งสินค้าต่ำกว่าปริมาณเรือขนส่ง
ค่าขนส่งจะถูกลง แต่ในทางกลับกันหากมีความต้องการขนส่งมากกว่าราคาก็จะแพงขึ้นไปด้วย

ส่วนค่าจ้างกรรมกรขนสินค้าจากเรือขึ้นรถบรรทุกที่ทำเรือจีน 150 หยวน/คัน ค่าจ้างกรรมกรที่ทำ
เรือเชียงแสน 5 บาท/กระสอบ หรือ 3 บาท/กล่องผลไม้ (สาลี แอปเปิ้ล) สำหรับค่ารถบรรทุกสินค้า
จากกว๋นเหล่ย์ – คุณหมิง ต้นละ 250 หยวน ส่วนในไทยเหมาจ่ายคันละ 9,500 บาท (12 ต้น) นอก
จากนี้ผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าภาษีนำเข้าที่ประเทศไทยและจีนเรียกเก็บจากสินค้านำเข้าชนิด
ต่างๆ ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า จำแนกเป็น

- 1) เมื่อเข้าลาว เสียค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตราร้อยละ 0.1 ของมูลค่าสินค้า แต่ส่วนใหญ่
เสียในอัตราเหมาจ่ายประมาณ 2,000 บาท/ลำเรือ (เดิมคิดตามมูลค่าที่กำหนดในใบ
กำกับสินค้า ประมาณ 40,000-50,000 บาทต่อลำ)
- 2) เมื่อเข้าจีนต้องเสียภาษีนำเข้า เช่น ลำไยสด เสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 30 ของมูลค่า
สินค้า รวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้า ลำไยอบแห้งเสียภาษีนำเข้า
ในอัตราร้อยละ 28 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มอีกร้อยละ 13 ซึ่งโดย
ปกติผู้นำเข้าของจีนส่วนใหญ่จะแจ้งว่าเป็นสินค้าจากพม่าหรือลาวเพื่อเสียภาษีในอัตรา
ที่ลดลงตามข้อตกลงระหว่างจีนกับพม่าและลาวซึ่งจะเสียภาษีเพียงกึ่งหนึ่ง ของราคา
ปกติเท่านั้น หรืออาจชำระภาษีโดยการเหมาจ่าย โดยในปัจจุบันภาษีเหมาจ่ายสำหรับ
ลำไยอบแห้งเกรด AA ค่าภาษี 2.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด A ค่าภาษี 1.86 หยวนต่อ
กิโลกรัม เกรด B ค่าภาษี 1.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด C ภาษี 1.28 หยวนต่อ
กิโลกรัม
- 3) ค่าบำรุงท่าเรือ จำแนกเป็น สินค้าขนถ่ายลงที่ทำเรือเชียงรุ่ง เสียค่าบำรุงท่าร้อยละ
1.2-2.0 ของราคาสินค้า

ตารางที่ 3.2-1 แสดงศักยภาพการเดินเรือในลำแม่น้ำโขง :Lang ChanngJang-Mekong River International (Shipment)

Sources: Maritime Supervisor Bureau of Xishuan Banna

Year	Number Of Shipping Enterprises	Shipment Capacity			Quantity of Shipment		Passenger Transit	Compare with last year	
		Passenger Ship Ship/Guests/KWT	Cargo/Passenger Ship Ship/ Passenger /KWT	Cargo Ship Ship/KWT	Cargo /Tons			Cargo	Passenger
1997	13	7/303/2,525	4/92/1,265	44/13,358	33,891	8,743,479	6,608	941,913	
1998	21	9/503/4,679	4/92/1,265	47/14,175	45,393.5	11,742,639	19,116	2,431,026	189.29%
1999	23	10/603/5,010	6/177/1,790.6	50/15,081	85,421	26,098,037	3,800	1,055,999	-80.12%
2000	32	8/480/3,912.06	6/152/2,077	58/17,276.7	120,754.8	32,568,934	2,438	376,771	-35.84%
2001	34	9/530/4,590	6/152/2,077	73/6818/23,723.42	168,588	38,990,326	3,168	636,768	29.91%
2002	36	9/530/4,590	6/152/2,017	75/7064/24,802	129,202	39,971,971	4,558	1,354,123	43.88%
Total					583,250.3	158,115,384	39,688	6,796,599	

Goods : by-Agriculture products, daily-use commodities, Construction material, Textile, Rubber product, Porcelain, Timber and So On

3.3 นโยบายและการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับลุ่มน้ำโขง

3.3.1 การลงทุนภายในกรอบ GMS

โครงการ Greater Mekong Subregion (GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 (ค.ศ.1992) โดย 6 ประเทศสมาชิกมีพื้นที่รวมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสน ตารางกิโลเมตร หรือประมาณพื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

โครงการ GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ สนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank-ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก โดยได้แบ่งโครงการความร่วมมือในกรอบ GMS เป็น 9 สาขา ประกอบด้วย คมนาคมขนส่ง การลงทุน การสื่อสาร พลังงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สิ่งแวดล้อม การค้า การท่องเที่ยว การเกษตร

กลไกการดำเนินงานระหว่างประเทศของ GMS ประกอบไปด้วย (1) การประชุมระดับผู้นำ (Summit) ทุก 3 ปี (2) การประชุมระดับรัฐมนตรี ซึ่งจัดโดยเฉลี่ยปีละ 1 ครั้ง (3) การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ซึ่งจัดโดยเฉลี่ยปีละ 1 ครั้ง (4) การประชุมระดับคณะทำงานของแต่ละสาขาความร่วมมือเพื่อประสานงานความคืบหน้าของกิจกรรมต่าง ๆ โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการ และผู้ประสานงานกลาง

กลไกการดำเนินงานในประเทศไทยมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยประสานงานหลักในประเทศไทย (National Coordinator) และมีหน่วยงานอื่นๆ รวมถึงกระทรวงการต่างประเทศร่วมดำเนินงาน

ความร่วมมือของ GMS ในช่วง 11 ปี ที่ผ่านมา มีส่วนผลักดันให้ประเทศสมาชิกขยายความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นและความไว้วางใจซึ่งกัน โดยมีการกำหนดแผนงานลำดับความสำคัญสูง (Flagship Programs) จำนวน 11 แผนงาน ได้แก่

1) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เป็นโครงการเกี่ยวกับการขนส่ง เช่น ปรับปรุงถนนเชื่อมคุนหมิง-ผ่านพม่า-เข้าเชียงราย

และโครงการปรับปรุงการเดินเรือแม่น้ำโขงเพื่อการพาณิชย์ (ระเบิดแก่ง) รวมถึงการเชื่อมส่งพลังงาน เช่น

- 1.1) สายส่งขนาด 500 กิโลวัตต์ 1 สาย จาก นาบอน ประเทศลาว-อุดร
- 1.2) สายส่งขนาด 500 กิโลวัตต์ 2 สาย จากเขื่อนท่าซาง-แม่มาะ-ท่าตะโก
- 1.3) การเชื่อมต่อระหว่างเขื่อนจิงหง ในแคว้นยูนนาน-ประเทศไทย
- 1.4) การเชื่อมต่อพลังงานในภูมิภาค โดยเน้นที่การใช้พลังงานน้ำจากเขื่อนและก๊าซธรรมชาติ เพราะไม่ก่อให้เกิดปรากฏการณ์เรือนกระจก เป็นการเชื่อมต่อพลังงานในภูมิภาคและสร้างตลาดพลังงาน/ระบบซื้อขายพลังงาน โดยเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน-IPP เข้ามามีส่วนร่วมด้วย และโครงการที่สำคัญที่สุดคือโครงการเขื่อนเชียงรุ่ง เพื่อส่งพลังงานมาประเทศไทย และเขื่อนต้าเจาซานที่ส่งพลังงานมาประเทศไทยเช่นเดียวกัน โดยโครงการเหล่านี้ยังไม่รวมโครงการไฟฟ้าพลังน้ำอื่นๆที่อาจจะเป็นไปได้ในลุ่มน้ำอื่นในภูมิภาคนี้ เช่น เขื่อนแม่น้ำสาละวิน เป็นต้น

2) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เป็นโครงการการพัฒนาการขนส่งเชื่อมระหว่างทะเลอันดามันประเทศพม่าผ่านประเทศไทย ออกทะเลจีนใต้ในเวียดนาม เพื่อเชื่อมต่อกับนอกภูมิภาค โดยเฉพาะญี่ปุ่น โดยมีโครงการหลักๆ เช่น ทำเรื่อน้ำลึกที่มะละแหม่ง , ถนนในประเทศพม่า มะละแหม่ง-เมียวดี รวมถึงเขตอุตสาหกรรมพิเศษที่ อ.แม่สอด

- 3) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)
- 4) แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecommunications Backbone)
- 5) แผนงานซื้อ-ขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (Regional Power Interconnection and Trading Arrangements)

6) แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน (Facilitating Cross-Border Trade and Investment)

7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน (Enhancing Private Sector Participation and Competitiveness)

8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ (Developing Human Resources and Skills Competencies)

9) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม (Strategic Environment Framework)

10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ (Flood Control and Water Resource Management)

11) แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism Development)

ความสำเร็จที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจโดยมีโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางคมนาคมซึ่งรวมถึงถนนแนวตะวันออก-ตะวันตก (พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม) แนวเหนือ-ใต้ (ไทย-พม่า-ลาว-จีน) แนวชายฝั่งทางใต้ (ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม) การพัฒนาและซื้อขายไฟฟ้า การเชื่อมโยงระบบโทรคมนาคมด้วยเครือข่ายใยแก้ว และการส่งเสริมการท่องเที่ยวจุดหมายเดียว (GMS single tourist destination) รวมทั้งการจะนำการตรวจปล่อยศุลกากร ณ จุดเดียว (Single-stop inspection) มาทดลองใช้ในกลุ่มประเทศสมาชิก เป็นต้น

ล่าสุดมีการประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 12 ณ เมืองต้าหลี่ มณฑลยูนนาน เมื่อ 19 ก.ย. 46 ที่ประชุมเห็นพ้องถึงความสำคัญของความร่วมมือเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) ที่จะช่วยสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจทั้งสาม และการประชุมครั้งนี้ เป็นครั้งแรกที่จัดให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างรัฐมนตรีประเทศสมาชิก GMS กับผู้แทนหุ้นส่วนพัฒนา (Development Partners) ได้แก่ องค์กรนานาชาติและประเทศผู้ให้รวมถึงตัวแทนภาคเอกชนด้วย โดยทุกฝ่ายเห็นพ้องถึงความสำคัญของบทบาทของภาคเอกชน และความสำคัญของการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ในภูมิภาคนี้ซึ่งจะเป็นจักรกลสำคัญที่จะช่วยให้เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถพัฒนาต่อไปอย่างยั่งยืน

ประเทศไทยได้ริเริ่มกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกัมพูชา-ลาว-พม่า-ไทย (Economic Cooperation Strategy: ECS) ซึ่งได้กำหนดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยจะเน้นการพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายแดนซึ่งสอดคล้องกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS ทั้งนี้ การดำเนินงานของ ECS จะเป็นกลไกเร่งรัดที่สำคัญที่จะช่วยสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดมิติการพัฒนาต่างๆ โดยเฉพาะภาคการผลิต การค้า และการลงทุน และให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมภายใต้กรอบ GMS อย่างเป็นรูปธรรมชัดเจนยิ่งขึ้น

3.3.2 การลงทุนของไทย

1) ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือที่ก่อสร้างขึ้นตามแผนแม่บทในการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับจังหวัดที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่าเดิม) ในโครงการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการพัฒนาภูมิภาคอินโดจีนที่สอดคล้องกับโครงการสื่เหลี่ยมเศรษฐกิจซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือ 4 ประเทศ ระหว่างประเทศไทย จีน ลาว และพม่า

ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่บนพื้นที่ 9 ไร่ ในเขตเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายด้านหน้าติดแม่น้ำโขงฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของเป็นถนน 2 ช่องทาง แบบท่าเรือเป็นลักษณะท่นเทียบเรือ (Pontoon) โดยสร้างจำนวน 2 ท่น ขนาดท่นละ 12 X 50 เมตร อยู่บริเวณน้ำลึกสูงสุดของบริเวณโครงการฯ มีหลังคาป้องกันฝนขณะทำการขนถ่ายสินค้า มีสะพานทางเชื่อม (Gang Way) กว้าง 6 เมตร ยาว 30 เมตร จำนวน 2 ชุด สามารถรับเรือเทียบท่าได้ไม่เกิน 200 ตันกรอส ยาว 50 เมตรกินน้ำลึก 2 เมตร อย่างไรก็ตามในอนาคตสามารถรับเรือขนาด 300 ตันกรอสได้ โดยการปรับปรุงด้านข้างของท่าเทียบเรือ ท่นเทียบเรือจำนวน 1 ท่นสามารถรองรับเรือสินค้าได้อีก 2 ลำ/ครั้ง ท่นเทียบเรือในโครงการจำนวน 2 ท่นและด้านข้างอีก 1 ลำ สามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุด 5 ลำ/ครั้ง การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานเพื่อป้องกันฝนขณะขนถ่ายสินค้าโดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร สามารถใช้รถ Fork Lift และรถบรรทุกขนาดเล็กในการขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันประมาณ 12 องศา ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างคณะเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคไทย และ สปป.ลาว มีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อ ได้ประมาณ 18 คัน ลานจอดรถกระบะและรถยนต์สามารถรองรับได้ 50 คัน ทั้งนี้หากมีจำนวนรถมากขึ้น สามารถขยายพื้นที่จอดรถบริเวณด้านทิศใต้ได้อีกจำนวนหนึ่ง

สินค้าที่มีการขนถ่ายที่เชียงแสนในขณะนี้ปี 2545 มีการส่งออกจากไทยไปจีนตอนใต้ผ่านเชียงแสนเพิ่มขึ้นจากปี 2544 ประมาณ 44% และสินค้าที่ส่งออกมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ลำไยอบแห้งยางรถยนต์ และผงชูรส ส่วนสินค้าขาเข้า จะเป็นแอปเปิลสด กระบี่มีชีวิต ไม้แปรรูป สาเล่สด เมล็ดทานตะวัน กระเทียม การค้าขายระหว่างไทย - จีน ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าขาออกของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ไทยได้ดุลการค้ากับจีนตอนใต้ถึง 1,831.24 ล้านบาท

ในปี 2545 นอกจากนี้ มีนักธุรกิจจากจีนติดต่อมายังการทำเรือฯ ขอนำเรือขนาด 300 ตันเพื่อนำตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ที่บรรจุสินค้าเกษตรจากจีน เข้าเทียบท่าเรือเชียงแสน โดยการทำเรือฯ ต้องปรับปรุงพื้นที่หน้าท่าและจัดหาเครื่องมือบริการระบบตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งคาดว่าจะมีเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะมาใช้บริการประมาณเดือนมีนาคม 2547 ซึ่งจะช่วยให้ระบบการขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับไทยมีการพัฒนาที่รวดเร็วยิ่ง

2) ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 สืบเนื่องจากการลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River) ร่วมกับประเทศจีน ลาว และพม่า รัฐบาลไทยได้กำหนดให้มีท่าเทียบเรือเพื่อสนับสนุนการเดินเรือในแม่น้ำโขงขึ้นใหม่ 2 แห่ง คือท่าเทียบเรือเชียงแสน กับท่าเทียบเรือเชียงของ และภายใต้ข้อตกลงเดียวกัน ให้มีการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือเพื่อรองรับขนาด 100 ตันในต้นปี 2545 และในระยะที่สองต้องมีการระเบิดแก่งและขุดลอกสันดอนอีก 51 แห่ง เพื่อให้เรือระวางบรรทุกไม่ต่ำกว่า 300 ตัน เดินทางได้ตลอดปี ในระยะสุดท้ายจะปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงให้มีลักษณะคล้ายคลอง เพื่อเปิดเส้นทางให้เรือระวางบรรทุกไม่ต่ำกว่า 500 ตัน เดินทางจากท่าเรือชื่อเหมาถึงหลวงพระบาง โดยด้านจีนได้มีการการระเบิดแก่งในช่วงรอยต่อพม่า-ลาวคืบหน้าไปได้ประมาณ 80 เปอร์เซนต์แล้ว

ในระหว่างการก่อสร้างท่าเทียบเรือทั้งสองแห่ง ได้ประสบกับปัญหาจากการออกแบบท่าเทียบเรือที่ยื่นออกไปในแม่น้ำโขงเกินเขตแดนของลาว ที่จะมีความกระทบกับการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำ หลังการเจรจาข้อตกลงร่วมกันระหว่างไทย-ลาว เมื่อเดือนมกราคม 2545 จึงมีการดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบทั้งสองแห่ง โดยที่กรมการขนส่งทางน้ำได้ปรับแบบขยายความกว้างฐานสี่เหลี่ยมคางหมูเพื่อลดระยะที่ยื่นออกจากแนวตลิ่ง ทำให้วงเงินการก่อสร้างจากเกือบ 200 ล้านบาทเพิ่มเป็น 257 ล้านบาท ในระยะเวลาการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ ภายในเดือนสิงหาคม 2546

หลังจากประเทศจีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ปลายปี 2544 ทำให้การค้าระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และจากโครงการพัฒนาสีเหลี่ยมเศรษฐกิจทำให้จังหวัดเชียงรายมีศักยภาพที่จะเปิดเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ให้สามารถเป็นศูนย์กลางการค้าของประเทศ และเป็นประตูในการติดต่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขงมองว่าบริเวณท่าเรือแห่งใหม่นี้มีแนวโน้มอย่างมากที่จะมีการพัฒนาให้บริเวณใกล้เคียงเกิดเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรม จึงมีโครงการศึกษาสำรวจและออกแบบท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการค้าที่จะมีการขยายตัวในอีก 5 ปีข้างหน้า ในขณะที่ประเทศจีนเองกำลังต่อเรือขนาดระวางบรรทุก 500 ตันขึ้น จึงต้องการท่า

เทียบเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าเดิมเพื่อรองรับเรือบรรทุกสินค้าจากจีน ส่วนท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งแรกจะมีการปรับปรุงให้เป็นเพียงท่าเรือแห่งท่องเที่ยวเท่านั้น

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้แจ้งบริษัท เซ้าท์อีสเอเชีย เทคโนโลยี จำกัด และบริษัทโกลเด้นท์ แพน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย งบประมาณค่าจ้าง 8.5 ล้านบาท ระยะเวลาการดำเนินการศึกษา 15 เดือน ตั้งแต่วันที่ 17 ต.ค.2546 - 3 ม.ค.2548 โดย 8 เดือนแรกจะศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นรวมทั้งการชี้แจงโครงการต่อประชาชน และ 7 เดือนหลังออกแบบการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ทั้งนี้เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางน้ำจากจีนมายังไทยที่คาดว่าจะมีการขยายตัวในอนาคต

3.3.3 การลงทุนของจีน

1) การปรับปรุงร่องน้ำลำแม่น้ำโขง โครงการปรับปรุงร่องน้ำโขงเพื่อการเดินเรือพาณิชย์เป็นแผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มีประเทศจีนเป็นผู้ผลักดันโครงการ เพื่อให้สามารถเดินเรือพาณิชย์จากเมืองซือเหมา มณฑลยูนนานของจีนลงไปยังหลวงพระบาง เป็นระยะทาง 331 กิโลเมตร โดยประเทศจีนเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการระเบิดแก่งหินจำนวน 5.3 ล้านเหรียญสหรัฐ จากการศึกษาและประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายน พ.ศ.2544 และใช้เวลาเก็บข้อมูลภาคสนามเร่งด่วน 1 เดือนของจีน ได้เสนอให้ดำเนินการเป็น 3 ระยะ คือ **ระยะแรก** ระเบิด 11 แก่ง 10 กลุ่มหินใต้น้ำ เพื่อให้เรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ 100 ตันแล่นผ่านได้ โดยมีแก่งที่อยู่บริเวณพื้นที่ของไทย คือ คอนผีหลง **ระยะที่สอง** ระเบิดและขุดลอกสันดอน 51 แห่ง เพื่อให้เรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ 300 ตัน แล่นผ่านได้ มีแก่งที่อยู่ในพื้นที่ของไทยในอำเภอเชียงแสน เชียงของ เวียงแก่น รวม 9 แห่ง **และระยะที่สาม** ปรับปรุงร่องน้ำให้มีลักษณะคล้ายคลอง เพื่อให้เดินเรือระวางบรรทุกไม่ต่ำกว่า 500 ตันได้

นอกจากนี้ ยังมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เช่น มาตรา 1 ในบทบัญญัติทั่วไป ข้อ 105 ระบุว่า ไม่อนุญาตให้ทำการขุดดิน หิน ทลาย วางตาข่ายจับปลา และเคลื่อนย้ายไม้ไผ่ หรือซุงลอยน้ำในบริเวณร่องน้ำ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายทั้งทางตรงและทางอ้อมในร่องน้ำที่สามารถเดินเรือได้

ในการระเบิดแก่งในลำแม่น้ำโขง ที่วิศวกรจีนจัดอันดับความอันตรายของแก่งหินแม่น้ำโขงอยู่ ๓ ระดับ คือ เอ บี และ ซี โดยระดับเอ หมายความว่าถึงเป็นแก่งหินที่อันตรายมากที่สุดต่อการเดินเรือ

ระดับบี คือ อันตรายระดับปานกลางต่อการเดินเรือ และระดับซี คืออันตรายต่อการเดินเรือ การระเบิดชุดแรกเมื่อฤดูแล้งปี ๒๕๔๕ (มีนาคม-เมษายน) เป็นแก่งที่อยู่พรหมแดนพม่าลาว ๓ แก่ง คือ แก่งต้งอ้อ (Tang Ao) ซึ่งทีมวิศวกรจีนจัดระดับความอันตรายอยู่ในระดับเอ แก่งท่งหลวงล่าง (Lower Tang Luang) อันตรายในระดับ บี แต่แก่งสุดท้ายคือแก่งปากแม่น้ำไหลย (Nam Loi River Mouth) ระดับ บี ยังไม่เสร็จต้องดำเนินการต่อในฤดูแล้งต่อไป

การระเบิดชุดต่อไป เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๔๕-๑๕ เมษายน ๒๕๔๖ จีนจะทำการเปิด ประตูเขื่อน ๑ วัน และปิด ๓ วัน เพื่อปรับระดับน้ำให้ระเบิดแก่งได้ ตามแผนแก่งทั้ง ๑๖ แก่ง ซึ่งอยู่ในแม่น้ำโขง รอยต่อ พม่า-จีน พม่า-ลาว ที่จะถูกระเบิดคือ

- 1.1) แก่งห้วยลา (Huai La) อันตรายระดับ ซี
- 1.2) แก่งไคร้ หรือแก่งหาดไคร้ (Khai) อันตรายระดับ บี
- 1.3) แก่งช่องน้ำทั้งลาน (Chuang Nam Tang Lan) อันตรายระดับ ซี
- 1.4) แก่งร่องจอม หรือที่คนจีนเรียกแก่งหล่งซ่ง (Long Zhom) อันตรายระดับบี
- 1.5) แก่งขอนแก่น (Kon Mu Tai) อันตรายระดับซี
- 1.6) แก่งปากน้ำไหลย (Nam Loi River Mouth) อันตรายระดับบี
- 1.7) แก่งคลองตัน (Khong Tan) อันตรายระดับบี
- 1.8) แก่งตันปานกยาง (Ton Pa Nok Yang) อันตรายระดับซี
- 1.9) แก่งห้วยนาย้อ (Huai Na Yo) อันตรายระดับ ซี
- 1.10) แก่งท่งสะลัม (Tang Salum) อันตรายระดับเอ
- 1.11) แก่งท่าบ้านบ่อ (Tha Ban Bo) อันตรายระดับซี
- 1.12) แก่งว่องวิท (Wong Wit) อันตรายระดับบี
- 1.13) แก่งแสนปี (Saen Pi) อันตรายระดับซี
- 1.14) แก่งวังเส็ง (Rang Seng) อันตรายระดับซี
- 1.15) แก่งเมืองป่าเลียวล่าง (Lower Mong Pa Liao) อันตรายระดับบี
- 1.16) แก่งสามเสา (Sam Zhao) อันตรายระดับบี

การระเบิดชุดสุดท้าย กำหนดการวางไว้ในเดือนธันวาคม ๒๕๔๖-เมษายน ๒๕๔๗ ตามแผนงานจะทำการระเบิด ๓ แก่ง คือ แก่งปากแม่น้ำไหลย (Nam Loi River Mouth) อันตรายระดับบี และแก่งท่งป้ง (Tang Pang) อันตรายระดับซี และแก่งคอนผีหลวง (Khon Pi Luang) ซึ่งเป็นแก่งที่อยู่ในเขตแดนไทย-ลาว บริเวณ อ.เชียงของ จ.เชียงราย

การระเบิดแก่งนี้เป็นเพียงขั้นตอนแรก หรือที่เรียกกันว่า เฟสแรกเท่านั้น จีนมี ๓ เฟสในการดำเนินการเกี่ยวกับแม่น้ำโขงทั้งหมดเพื่อให้สามารถเดินเรือได้ตลอดปี โดยในเฟสแรก ระเบิด ๒๐ แก่งเพื่อให้เรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ ๑๐๐ ตันเดินเรือได้ตลอดทั้งปี เฟสที่ ๒ จะระเบิด ๕๑ แก่งและตอนทั้งหมด ให้เรือขนาดระวาง ๓๐๐ ตันอย่างต่ำ เดินเรือได้ตลอดทั้งปี ต่อจากนั้นเฟสที่ ๓ จะปรับให้แม่น้ำโขงเป็นคลอง ให้เรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ ๕๐๐ ตัน เดินเรือได้ตลอดทั้งปี ซึ่งปัจจุบันนี้ เรือระวางบรรทุก ๑๐๐-๒๐๐ ตันก็สามารถเดินเรือในแม่น้ำโขงได้แล้ว แต่ได้เฉพาะหน้าน้ำ หน้าแล้งเดินไม่ได้ แนวคิดของจีนคือ ระเบิดสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคขวางกั้นออกให้หมด เพื่อให้เดินเรือได้ตลอดทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะในฤดูกาลใดฤดูกาลหนึ่งเท่านั้น

2) การสร้างเขื่อน ประเทศจีนได้กำหนดแผนที่จะสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำขนาดใหญ่กันแม่น้ำโขงตอนบน หรือแม่น้ำหลานชาง ในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ทั้งหมด 15 เขื่อน (แผนภาพที่ 3.1-1) เขื่อนที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ คือ เขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำซีเอ้อเฮอ (Xi Er He) เขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำมานวัน (Man Wan) สร้างเสร็จในปี 2538 และเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำต้าเฉาซาน (Da Chao Shan) เขื่อนที่มีโครงการจะก่อสร้าง 9 เขื่อน คือ ส่วนเขื่อนที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ในปัจจุบัน มีทั้งหมด 3 เขื่อน คือ

- 2.1) เขื่อนเสี่ยววัน (Xia Wan) เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2545 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2555
- 2.2) เขื่อนเจียงรุ่ง (Jing Hong) เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2546 ซึ่งกำหนดเดิมจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2547 แต่เนื่องจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตของประเทศไทยได้ทำสัญญาซื้อขายพลังงานไฟฟ้าที่จะผลิตได้จากเขื่อนแห่งนี้ จึงมีการเริ่มดำเนินการก่อสร้างก่อนกำหนด
- 2.3) เขื่อนโน่นจาตุ้ (Nuo Zha Du) ซึ่งเป็นเขื่อนขนาดใหญ่ สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าได้ถึง 5,500 MKW. ปัจจุบัน (2547) ได้เริ่มปรับพื้นที่ และก่อสร้างถนนเข้าสู่พื้นที่ เพื่อเตรียมงานก่อสร้าง

ตารางที่ 3.3-1 แสดงสถานะภาพของเขื่อนต่าง ๆ ในโครงการ

เขื่อน	ความสูง (เมตร)	กำลังการผลิตไฟฟ้า (เมกะวัตต์)	สถานภาพ ปัจจุบัน	หมายเหตุ
มานวาน (Manwan)	๑๒๖	๑,๕๐๐	แล้วเสร็จ ปี 2539	-
ต้าเฉาซาน (Dachaosan)	๑๑๐	๑,๓๕๐	แล้วเสร็จ ปี 2546	-
เซี่ยววาน (Xiaowan)	292	๔,๒๐๐	กำลังก่อสร้าง	เป็นเขื่อนที่สูงที่สุดในโลกมีพื้นที่กักน้ำยาว 169 กม.
เจียงรุ่ง (Jinghong)	๑๑๘	๑,๕๐๐	กำลังก่อสร้าง	คาดว่าจะสามารถส่งกระแสไฟฟ้าให้ไทยได้ใน ปี 2557
นอซาตู	๒๕๔	๕,๕๐๐	เตรียมการ ก่อสร้าง	-
กอนเกาเคียว	๑๓๐	๗๕๐	-	-
กันลันป้า	-	๑๕๐	-	-
เมงซอง	-	๖๐๐	-	-

ที่มา: นิตยสารสารคดี แม่น้ำโขง

จีนได้สร้างเขื่อนเพื่อพลังงานไฟฟ้า เพื่อป้องกันน้ำท่วม และการชลประทานมาแล้ว 22,000 เขื่อน ที่เป็นเขื่อนขนาดใหญ่ และได้อพยพประชากรออกจากที่น้ำท่วมถึงประมาณ 40 ล้านคน ปัจจุบันจีนกำลังก่อสร้าง เขื่อนอีก 280 เขื่อน เนื่องจากจีนต้องการเพิ่มไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังน้ำ จากที่เป็นอยู่ 19 % ไปถึง 40 % ในปี 2558 สำหรับลุ่มน้ำโขงจีนเพิ่งมาสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้าในปี 2538 เขื่อนที่สร้างเสร็จคือ เขื่อนมานวาน โดยมีกำลังผลิต 1,5000 เมกะวัตต์แผนการสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้า

ของจีนบนแม่น้ำล้านช้าง ในช่วงต้นมี 8 เขื่อนจากแผนที่ทั้งหมดซึ่งมีอยู่ 14 เขื่อน เขื่อนในระยะขั้นต้น คือเขื่อนมานวาน ต้าเฉาซาน เขี้ยววาน เชียงรุ่ง นอซาถู กอนโกเกียวก กันลันป่า เมงซองในจำนวนนี้เขื่อนที่สร้างเสร็จแล้วมี มานวาน ต้าเฉาซาน ที่ได้เริ่มการก่อสร้างมี เขี้ยววาน เชียงรุ่ง และเตรียมการสร้างมี นอซาถู คาดกันว่าหากเขื่อนทั้ง 8 สร้างเสร็จจะต้องอพยพประชากรอย่างน้อย 68,000 คน และจะท่วมพื้นที่ทั้งหมด 65,000 เฮกเตอร์

นอกจากเขื่อนที่สร้างเสร็จแล้วของจีนในกลุ่มแม่น้ำโขงประเทศลาว ได้สร้างเขื่อนเสร็จแล้ว 5 เขื่อน คือ น้ำจิม(Nam Ngum) เซเซท(Xeset) เทินหิโนน(Theun Hinboun) หวังโฮ (Houng ho) น้ำลีก(Nam Leuk) ซึ่งรวมแล้วมีกำลังการผลิตรวมเท่ากับ 615 เมกะวัตต์ เท่านั้น ส่วนประเทศไทยมี 4 เขื่อนคือ สิรินทร จุฬารักษ์ อุบลรัตน์ และปากมูล โดยมีกำลังการผลิตรวมเท่ากับ 212 เมกะวัตต์เท่านั้น ส่วนเวียดนามมี 2 เขื่อน คือ ดรายลิง(Dray Ling) และเลลาย (Laly) รวมแล้วมีกำลังการผลิตเท่ากับ 733 เมกะวัตต์ ซึ่งมากกว่า ไทยและลาว แต่น้อยกว่าจีนมาก จีนคงจะหาทางผลิตไฟฟ้ามากขึ้นภายในทศวรรษหน้า จีนต้องการมีกำลังผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีกถึง 16 กิกะวัตต์ (Gigawatts)

3.4 ประเด็นที่ต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับนโยบายการลงทุน

ประเด็นที่ต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับนโยบายการลงทุนในเรื่องพลังงานไฟฟ้าประเทศจีนต้องการพลังงานไฟฟ้ามากโดยเฉพาะทางภาคตะวันออกของจีนคือพื้นที่สามเหลี่ยม ลุ่มแม่น้ำจูเจียง(กวางตุ้ง ฯลฯ) และไฟฟ้าสามารถขายให้แก่ประเทศไทยส่วนหนึ่งโดยตกลงกับ EGAT การสร้างเขื่อนต้องย้ายประชากรออกจากพื้นที่น้ำท่วมถึงแต่การย้ายประชากรจากพื้นที่สร้างเขื่อนในแม่น้ำล้านช้าง (ต้นน้ำของแม่น้ำโขง) ไม่ใช่เรื่องใหม่ของจีน เพราะประชากรที่จะต้องย้ายมีเพียง 1/10 ของประชากรที่ถูกย้าย ตอนสร้างเขื่อนตามแม่น้ำแยงซีเกียง ซึ่งประชาชนต้องถูกย้ายถึง 1.3 ล้านคน แต่ก็มิได้สร้างปัญหาให้แก่ประเทศจีนเลย

การสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้าในแม่น้ำล้านช้างนั้นมีผลประโยชน์ต่อภาคเอกชนของจีนมาก เดิมทีเรื่องพลังงานไฟฟ้าอยู่ในกระทรวงการพลังของจีนซึ่งได้รวมเรื่องปิโตรเลียม และถ่านหินด้วย ต่อมามีการปฏิรูปองค์กรของรัฐในปี พ.ศ. 2540 ได้มีการแปรสภาพกระทรวงให้เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีอยู่สามรัฐวิสาหกิจด้วยกันคือ รัฐวิสาหกิจพลังงานแห่งรัฐ การปิโตรเลียมจีน และการถ่านหินของรัฐ

ในปีพ.ศ. 2545 มีการปฏิรูปใหม่โดยแบ่งรัฐวิสาหกิจ พลังงานแห่งรัฐออกเป็น บริษัทเอกชน 5 บริษัททำให้บริษัทเหล่านี้ต้องการแข่งขันเพื่อเข้ายึดลำนํ้าที่สร้างเขื่อนได้ บริษัทที่ยึดลำนํ้าล้านช้าง ได้คือ กลุ่มฮัวเหลิน (Hua Neng Group) ซึ่งเป็นกลุ่มของลูกของ หลี่เผิงซื่อ หลี่เสี่ยวผิง บุคคลผู้ที่มีความสัมพันธ์ ทางการเมือง และการเงินสามารถที่จะหาทุนมาสร้างเขื่อนได้ไม่ยาก ประกอบกับบริษัทของกลุ่มนี้อยู่ในตลาดหุ้นของฮ่องกง จึงสามารถระดมทุนจาก off-shore ได้ง่าย เมื่อเป็นเช่นนี้การจะให้การยุติการสร้างเขื่อนนั้นจะต้องแก้ไขโดย วิธีการทางการเมืองระหว่าง ประเทศเท่านั้น โดยประเทศที่อยู่ใต้นํ้าที่ได้รับผลกระทบ คือ ลาว ไทย เขมร และ เวียดนาม จะต้องมีการเจรจายึ่นที่สอดคล้องกันเพื่อการเจรจา

เขื่อนพลังงานไฟฟ้าที่จีนสร้างเสร็จแล้วและได้ส่งผลกระทบกระเทือนถึงการไหลของกระแสนํ้า ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางนิเวศ และการประกอบอาชีพ และวิถีชีวิต ประชากรใต้นํ้าดังที่ปรากฏใน ปัจจุบัน แต่เขื่อนเหล่านี้ก็สร้างแล้วคงแก้ไขอะไรไม่ได้ เขื่อนที่กำลังสร้างโดยเริ่มลงมือก่อนกำหนด คือ เขื่อนเชียงรุ่ง ซึ่งเพิ่งเริ่มต้นเดือนตุลาคม เมื่อปีที่แล้ว(2546) อาจจะยับยั้งไม่ให้ก่อสร้างก็ได้ นอกจากนี้ เขื่อนนอซาดู (Nuo Zha Du) ซึ่งเพิ่งจะเตรียมการก่อสร้างน่าจะหยุดการก่อสร้างได้ เขื่อนนี้หากสร้างเสร็จจะเป็นเขื่อนที่ใหญ่มาก สามารถผลิตไฟฟ้าได้ถึง 5,500 เมกะวัตต์ และจะ สร้างปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศใต้นํ้าได้มาก

สำหรับปัญหาที่เกิดจากเขื่อนในปัจจุบัน จะต้องมีการจ้างผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับนํ้าที่เป็นกลางนั้นมา เสนอวิธีแก้ไข เช่น วิเคราะห์ว่าเขื่อนให้ปริมาณนํ้าได้เขื่อนสามารถเก็บกักได้และสามารถปล่อยให้ ไหลลงสู่ปากนํ้าโดยมีปริมาณนํ้าตามที่เคยเป็น หรือแม้จะลดลงบ้างแต่ไม่ทำให้เกิดผลกระทบมาก ดังเช่นปัจจุบัน วิธีหนึ่งคือ อาจจะเก็บนํ้าไว้ที่ต้นนํ้าคือจากท่าเรือที่เชียงรุ่ง ถึงด่านกวางหลอย ของจีน หากจะทำเขื่อนเก็บกักนํ้านี้จะต้องใหญ่มากเพื่อเก็บกักนํ้าที่เหลือใช้ในหนานนํ้า อีกแห่งหนึ่ง ที่ควรเก็บกักนํ้าไว้ คือ ที่โดนเลसानในประเทศเขมร เก็บโดยมีการทำประตูนํ้าไว้รอบ มีประโยชน์ ต่อเขมรในการป้องกันนํ้าท่วมในเขมรดด้วย เมื่อถนนระหว่างคุนหมิง และ กรุงเทพฯ เสร็จสิ้นลงในอีก 5 ปีข้างหน้า เมื่อถนนสร้างเสร็จความสำคัญของแม่น้ำโขงเพื่อการขนส่งจะลดบทบาทลง แม่นํ้าโขง จะใช้เพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่การท่องเที่ยวนี้ควรเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ (Eco-tourism) เมื่อเป็นเช่นนี้การระเบิดเพิ่มขึ้นจึงไม่มีความจำเป็น หากหยุดการระเบิดแก่งได้ก็จะเป็นการรักษา สิ่งแวดล้อมของกลุ่มนํ้าโขงให้มีความยั่งยืนได้และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชากรในลุ่มนํ้าโขง จะไม่ถูกกระทบกระเทือนมากนัก

ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนสร้างทางรถไฟไปถึงเชียงของ จังหวัดเชียงรายแต่โครงการนี้จะเป็นโครงการในระยะยาว คือ ควรจะร่วมงานหลังจากถนนระหว่าง คุณหมิง และกรุงเทพฯเสร็จแล้วลง ทางฝ่ายจีนในปัจจุบันยังไม่ได้มีแผนแน่นอนที่จะสร้างทางรถไฟ จากคุณหมิงถึงซังเหมาในสิบสองปันนา ไปสู่อู่ทหาร แล้วเข้าประเทศลาวแล้วไปตามทางถนน คุณหมิง-กรุงเทพฯ จนถึงบ้านห้วยทรายฝั๋ง ลาวไปสู่อู่เชียงของฝั๋งไทย เมื่อเป็นเช่นนี้ความจำเป็นที่จะต้องใช้น้ำมันฝั๋งโขงเป็นที่ขนส่งสินค้ายิ่งลดความจำเป็นลง

3.5 บทบาทแม่น้ำโขง

แม่น้ำโขงมีบทบาทสำคัญต่อการดำรงชีพของประชากรในลุ่มแม่น้ำโขงมากกว่า 300 ล้านคน ซึ่งเปรียบเสมือนสายโลหิตที่สำคัญของภูมิภาคนี้ เป็นที่พึ่งพา ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม วัฒนธรรม ความเป็นอยู่ที่คล้ายคลึงกัน ประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงจึงมีโครงการความร่วมมือพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงที่สำคัญหลายโครงการ ภายใต้กรอบเศรษฐกิจต่างๆ เช่น โครงการหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ (GMS) โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ โครงการแม่โขง-คองคา โครงการต่างๆภายใต้การสนับสนุนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (ECMECS) ของประเทศกัมพูชา ลาว พม่า ไทย (CLMT) นับว่าแม่น้ำโขงมีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม ต่อภูมิภาคนี้เป็นอย่างยิ่ง โดยมีบทบาทที่สำคัญด้านต่างๆ ดังนี้

3.5.1 การคมนาคม

แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางน้ำคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สำคัญ โดยเป็นเส้นทางขนส่งสินค้ามา กว่า 10 ปี เส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างไทย-จีนตอนใต้ จากจังหวัดเชียงรายถึงเชียงรุ่งมีระยะทางประมาณ 264 กิโลเมตร ปัจจุบันการเดินเรือในแม่น้ำโขงใช้เรือระวางการบรรทุกตั้งแต่ 50 ตัน ถึง 200 ตัน โดยสามารถขนส่งสินค้าจากเมืองเชียงรุ่งมาอำเภอยางตลาด จังหวัดเชียงรายได้ตลอดปี ในช่วงฤดูแล้ง ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม ต้องใช้เรือเล็กขนาดน้ำหนักประมาณ 50 ตัน การเดินทางในแม่น้ำโขงได้มีข้อตกลงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน ตามมติคณะกรรมการลุ่มแม่น้ำโขง (MRC) ซึ่งมีสมาชิก 4 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว และจีน เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2544 ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินเรือมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการแก้ไขปัญหาคอขวดด้านการขนส่ง การค้าร่วมกัน และปัญหาด้านอื่นๆ ทำให้ บทบาทแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย – จีน (ตอนใต้) ที่มีปริมาณการค้าสูงขึ้นทุกๆ ปี

ในอนาคตการขนส่งสินค้าทางบกจะเพิ่มบทบาทมากขึ้น เมื่อการก่อสร้างถนนจากเมืองท่าซีเหล็ก-เชียงตุง(พม่า)-เชียงรุ่ง (จีน) ซึ่งใช้เวลาเดินทางจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย - เมืองเชียงตุงของพม่า ระยะทางประมาณ 164 กิโลเมตร และใช้เวลาการเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง ซึ่งสามารถเดินทางไปยังชายแดนจีนได้ หากสถานการณ์ในประเทศพม่ามีความปลอดภัยเส้นทางนี้จะเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง สำหรับเส้นทางสำคัญอีกเส้นทางหนึ่งที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างคือเส้นทางเชียงของ-ห้วยทราย (สปป.ลาว) – เชียงรุ่ง (จีน) ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2550 โดยจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สามที่อำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูงอีกเส้นทางหนึ่ง

จากการพัฒนาและความร่วมมือเบื้องต้นระหว่างประเทศตามลุ่มแม่น้ำโขง ในอนาคตอันใกล้คาดว่าจะมีการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจากประเทศจีน ผ่านสปป.ลาว เส้นทางรถไฟสร้างขึ้นโดยมีจุดประสงค์เดียวกันกับการสร้างเส้นทางคมนาคมทางถนน เพื่อส่งสินค้าจากประเทศจีนมายังประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าของประเทศจีนสู่ประเทศในกลุ่มอาเซียนและผ่านต่อไปทะเลอันดามันสู่มหาสมุทรอินเดีย ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยสามารถเป็นจุดรวบรวมสินค้าในภูมิภาคอาเซียนเพื่อลำเลียงส่งสินค้าไปยังประเทศจีน

3.5.2 พลังงาน

การพัฒนาด้านพลังงานที่สำคัญของแม่น้ำโขงที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ได้แก่ การสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าจำนวน 8 เขื่อนในประเทศจีนคือ เขื่อนกวงกุเคียง เขื่อนเซียววัน เขื่อนมันวัน เขื่อนดาเซาซัน เขื่อนนุฉาดู เขื่อนจิงหง เขื่อนกันลันบา และเขื่อนเมงซง เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าและนำมาใช้ภายในประเทศจีน และประเทศเพื่อนบ้าน (ไทย พม่า สปป.ลาว และกัมพูชา) การผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำตามลุ่มแม่น้ำโขงทำให้ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงสามารถใช้กระแสไฟฟ้าที่มีต้นทุนต่ำ และลดปริมาณการผลิตกระแสไฟฟ้าและการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตกระแสไฟฟ้าจำนวนมาก

ยุทธศาสตร์พลังงานของประเทศไทยได้กำหนดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านพลังงานของภูมิภาคเอเชีย (Hub energy of regional) ทั้งด้านการไฟฟ้า ก๊าซ และน้ำมัน เนื่องจากประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการเชื่อมต่อด้านพลังงานกับประเทศเพื่อนบ้าน ในอนาคตประเทศไทยมีโครงการก่อสร้างสะพานเศรษฐกิจพังงา-นครศรีธรรมราช (ท้ายเหมือง-สิชล) เพื่อการลำเลียงน้ำมันจากฝั่งทะเลอันดามันสู่ทะเลจีนใต้ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์พลังงานของไทยในการเป็นศูนย์กลางทาง

ด้านพลังงานของภูมิภาคเอเชีย โดยมีโครงการต่อท่อน้ำมันจากสะพานเศรษฐกิจขึ้นไปทางเหนือตามเส้นทางรถไฟ เพื่อเชื่อมกับท่อก๊าซธรรมชาติที่จังหวัดราชบุรี และต่อท่อไปยังจังหวัดเชียงราย เพื่อลำเลียงน้ำมันสำเร็จรูป ส่งผ่านตามเส้นทางเชียงรุ่งเพื่อลำเลียงให้กับประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งในอนาคตจีนตอนใต้มีความต้องการน้ำมันเพื่อการพัฒนาการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่ง (Logistic) ที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งจากภาคตะวันออกของจีน

3.5.3 การประมงลุ่มแม่น้ำโขง

ลุ่มแม่น้ำโขงเป็นแหล่งน้ำที่อุดมสมบูรณ์ด้วยปลาน้ำจืดมากที่สุด โดยมีปลามากกว่า 1,000 ชนิด ดังนั้น แม่น้ำโขงจึงเป็นแหล่งการประมงน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ปริมาณปลาที่จับได้จากลุ่มน้ำนี้สูงถึง 2.6 ล้านตันต่อปี มีมูลค่าสูงกว่า 17 พันล้านดอลลาร์¹ ประชากรที่อาศัยอยู่บนลุ่มแม่น้ำโขงประมาณ 65 ล้านคน ต้องพึ่งพาและยังชีพโดยตรงและโดยอ้อมจากปลา ทั้งเพื่อการบริโภคและการค้า

การประมงในลุ่มแม่น้ำโขงเวียนไปตามฤดูกาล ปริมาณฝนที่ตกปกคลุมทั่วลุ่มน้ำทำให้แม่น้ำโขงมีปริมาณน้ำในแม่น้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งจะท่วมชายน้ำที่อยู่บริเวณลุ่มต่ำ ระหว่างช่วงฤดูแล้งปลาหลายชนิดจะอพยพเคลื่อนย้ายไปอยู่ตามแอ่งลึก และลำน้ำสาขา เพื่อวางไข่ ระหว่างช่วงฤดูฝนแม่น้ำโขงและลำน้ำสาขาจะมีน้ำมาก ลูกปลาก็จะว่ายสู่พื้นที่น้ำท่วมถึงเพื่อหาอาหารและเจริญเติบโตต่อไป

3.5.4 การท่องเที่ยวในลุ่มแม่น้ำโขง

การท่องเที่ยวในลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่เป็นที่แพร่หลาย และรู้จักมากนัก ข้อจำกัดด้านการท่องเที่ยวในลุ่มแม่น้ำโขงยังมีอยู่มาก เช่น นโยบายด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งต้องผ่านประเทศสปป.ลาว และพม่า ซึ่งทั้งสองประเทศยังมีข้อจำกัดด้านสาธารณสุขโรค ความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว และมีกฎระเบียบที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยว เช่นระบบวีซ่าเพื่อการท่องเที่ยวซึ่งไม่เอื้อต่อการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขงจากประเทศจีนจนถึงประเทศเวียดนาม จากการเดินทางสำรวจด้านการค้าและการท่องเที่ยวเดือนธันวาคม ปี 2546 พบว่าได้มีการดัดแปลงเรือบรรทุกสินค้าขนาด 200 ตัน ให้มีห้องโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวซึ่งสามารถรองรับนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยว

¹ รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการศึกษาการเดินทางเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน จีนหง-เชียงแสน ในปัจจุบันใช้เวลาในการเดินทางสามวัน สองคืน ทศนิยม ภาพระหว่างทางที่เริ่มต้นจากเมืองจีนหงผ่านพรมแดนประเทศพม่า และสปป.ลาว มีความสวยงามทางธรรมชาติที่ยังไม่มีการพัฒนาใดๆ เข้ามาทำลายธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของกลุ่มแม่น้ำโขงแห่งนี้ ชุมชนริมแม่น้ำโขงยังคงดำเนินชีวิตตามวิถีชีวิตที่ได้สืบทอดมาจากบรรพบุรุษ และขนบธรรมเนียมที่สืบทอดต่อกันมาหลายชั่วอายุคนยังคงดำเนินให้เห็นทุกวันตลอดระยะทางของการเดินทาง การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวตามลำแม่น้ำโขงยังมีอุปสรรคอยู่บ้างเช่น การพักแรมจะต้องพักแรมในเรือ ซึ่งเรือขนส่งจะต้องจอดค้างแรมตามริมฝั่งข้างทางของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งยังมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสำหรับนักเดินทาง ความไม่แน่นอนของระยะเวลาเดินทางหากเดินทางในฤดูน้ำลด ร่องน้ำจะตื้น เนื่องจากเรือขนส่งไม่สามารถเดินทางต่อไปได้จะต้องรอน้ำขึ้น และสุขอนามัยระหว่างการเดินทาง เช่น ห้องน้ำ และการทำอาหาร (น้ำที่ใช้ในการบริโภคและปรุงอาหารยังคงใช้น้ำจากลำน้ำโขง)

การท่องเที่ยวตามลำแม่น้ำโขงตอนบนมีศักยภาพสูงมาก ในปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจำนวน น้อยที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างเมืองจีนหงกับเชียงแสน เนื่องจากยังไม่มีธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรองรับ การพัฒนาการท่องเที่ยวตามลำแม่น้ำโขงตอนบนจึงต้องมีการพัฒนาระหว่าง 4 ประเทศ เช่น จะต้องมีการกำหนดเมืองที่พักระหว่างเส้นทางสัญจรร่วมกัน และสร้างสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการท่องเที่ยวรวมถึงการพัฒนาบุคลากรเพื่อการท่องเที่ยวด้วย

การท่องเที่ยวตามลำแม่น้ำโขงตอนล่างจากอำเภอเชียงของ หลวงพระบาง ต้องใช้เรือขนาดเล็กประมาณ 50 ที่นั่ง ซึ่งใช้ระยะเวลาเดินทาง 2 วัน 1 คืน หรือ เรือเร็ว 4 ที่นั่ง ใช้เวลาเดินทาง 1 วัน นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางเชียงของหลวงพระบาง จะต้องขึ้นเรือที่ฝางลาว (ห้วยทราย) ซึ่งเรือธรรมดาจะเดินทางวันละ 7 ชั่วโมง และพักแรมที่ เมืองปากแบ่ง ซึ่งเป็นเมืองเล็ก ๆ ที่พักราคาตั้งแต่คืนละ 100 – 500 บาท ทศนิยมภาพตามลำแม่น้ำโขงระหว่างเชียงของ-หลวงพระบางมีธรรมชาติที่สวยงามมากเนื่องจากแม่น้ำโขงได้ไหลเข้าสู่ประเทศ สปป.ลาว ที่มีธรรมชาติที่ยังไม่ถูกทำลาย จากเมืองหลวงพระบางนักท่องเที่ยวสามารถนั่งรถไปยังประเทศกัมพูชา หรือเดินทางเข้าประเทศไทยเพื่อเดินทางไปยังกรุงเทพมหานคร และเวียดนาม ต่อไป

ในปัจจุบันมีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวนมากใช้เส้นทางแม่น้ำโขงตอนล่าง (เสียมเรียบ พนมเปญ เวียดนาม) เพื่อการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวเพื่อศึกษาธรรมชาติ ขนบธรรมเนียมประเพณี และประวัติศาสตร์อารยธรรม เช่น การเที่ยวชมนครวัดซึ่งเป็นนคร (เมือง) ที่

ใหญ่ที่สุดในกลุ่มโบราณสถานยุคอังกอร์ ซึ่งแสดงถึงความเจริญที่รุ่งเรืองที่สุดในศิลปะเขมร และยังมี
กลุ่มปราสาทต่างๆถึง 10 กลุ่มเช่น กลุ่มปราสาท Prasat Kravan, Preah Rup, Thousand Lingas
และ Banteay Samre กลุ่มปราสาท Roluos เป็นต้น

จากเมืองเสียมเรียบนักท่องเที่ยวสามารถขึ้นเรือที่ทะเลสาบ Tonle Sap ใช้เวลาในการเดินทางโดย
ทางเรือจากเสียมเรียบสู่พนมเปญประมาณ 7 ชั่วโมง จากเมืองพนมเปญนี้นักท่องเที่ยวสามารถขึ้น
เรือตามลำแม่น้ำโขงจากพนมเปญไป Kratie ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของเมืองพนมเปญ หากแต่
ปัจจุบันถนนได้มีการพัฒนาทำให้ประชาชนที่เดินทางไป Kratie สามารถเดินทางทางบกได้เพราะมี
ความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่า ทำให้การเดินทางเรือตามลำแม่น้ำโขงจากพนมเปญไปกัมปงจาม
(Kampong Cham) ได้ถูกยกเลิก ยังคงมีการใช้เรือในการเดินทางระหว่าง Kampon Cham กับ
Kratie อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางทางบกจากพนมเปญไป Kratie ที่เมืองคานัก
ท่องเที่ยวสามารถเช่ารถเพื่อชมศูนย์อนุรักษ์พันธุ์ปลาโลมาน้ำจืด ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเช่าเรือ
เพื่อชมฝูงปลาโลมาน้ำจืดขนาดใหญ่จำนวนมาก จากนั้นนักท่องเที่ยวยังสามารถเดินทางโดยทาง
เรือจากเมืองคานักลงตามลำแม่น้ำโขงจากเมืองคานัก-เมืองกัมปงจาม โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 4
ชั่วโมง จากเมืองกัมปงจามนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางต่อโดยทางรถจากเมืองกัมปงจามถึงกรุง
พนมเปญ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง

จากกรุงพนมเปญนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาตามลุ่มแม่น้ำโขงไปยังประเทศเวียดนามโดย
สามารถลงเรือที่กรุงพนมเปญเพื่อไปยังเมืองโชติอ็อก (Chau Doc) ซึ่งเป็นเมืองชายแดนของประเทศ
เวียดนาม ใช้ระยะเวลาประมาณ 4 ชั่วโมง จนถึงเมืองโชติอ็อก นักท่องเที่ยวจะต้องผ่านด่านตรวจคน
เข้าเมืองเพื่อเดินทางสู่เข้าประเทศเวียดนาม ที่พักค้างแรมในเมืองโชติอ็อก มีจำนวนโรงแรมไม่มาก
นัก ราคาที่พักประมาณ 3 -10 ดอลลาร์สหรัฐ

จากเมืองโชติอ็อกนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยรถโดยสาร เนื่องจากไม่มีบริการการท่องเที่ยวทาง
เรือตามลุ่มแม่น้ำโขง อย่างไรก็ตาม จะมีบริษัทบริการด้านการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้
เดินทางต่อจากเมืองโชติอ็อกไปเมืองโฮจิมินห์ซิตี้ได้ ระหว่างเดินทางโดยสารรถประจำทางจะมีการ
จอดรถเป็นช่วงๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวลงเรือเล็กเพื่อชมทัศนียภาพความเป็นอยู่ของชุมชน ตลาดน้ำ
ตลอดสองฝั่งตามลำแม่น้ำโขงจนมาถึงเมืองกานโท (Can Tho) ซึ่งเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงเป็น
เมืองที่สวยงามเมืองหนึ่ง มีประชากรไม่มากนักและยังเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีคนต่างชาติแถบยุโรปเดิน
ทางเข้ามาเที่ยวชมจำนวนมาก

จากเมืองแคนเตาไปเมืองวินห์ลอง (Vinh Long) ระหว่างทางนักท่องเที่ยวสามารถลงเรือเล็กต่อเพื่อชมพระอาทิตย์ตก รวมทั้งล่องเรือตามลำแม่น้ำโขงเดลต้า (Maekong Delta) จนมาถึงเมืองวินห์ลอง และนักท่องเที่ยวสามารถเช่าเรือล่องจากเมืองวินห์ลองไปยังเมืองไมโท (My Tho) ใช้เวลาการเดินทางทางเรือประมาณ 6 ชั่วโมง และเป็นการล่องเรือที่จะได้เห็นสภาพโดยรอบของแม่น้ำโขงที่แตกแขนงออกไป และกลับเข้ามารวมกันอีกครั้งซึ่งเป็นความกว้างใหญ่ของแม่น้ำแห่งนี้

จากเมืองไมโท (My Tho) นักท่องเที่ยวสามารถนั่งรถโดยสารต่อไปเมืองโฮจิมินห์ซิตี้ โดยใช้ระยะเวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง การท่องเที่ยวตามลำแม่น้ำโขงตอนล่างมีความสะดวกมากกว่าตอนบน เนื่องจากประเทศ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนามได้เริ่มมีการพัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขง และนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จากกลุ่มประเทศยุโรป อเมริกา ฯลฯ สามารถที่จะเรียนรู้ประสบการณ์ความเป็นอยู่วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณี และประวัติศาสตร์ของประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขงแห่งนี้

3.6 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของแม่น้ำโขงในอนาคตของแม่น้ำโขงในอนาคต

ปัจจุบันแม่น้ำโขงโดยเฉพาะช่วงจากเมืองเชียงรุ่งในมณฑลยูนนานถึงอำเภอเชียงแสนจังหวัดเชียงรายของไทยได้มีบทบาทต่อประชากรในแถบลุ่มน้ำโขงที่สรุปได้มีอยู่ 6 ประการ

3.6.1 เป็นแหล่งหาเลี้ยงชีพของชนชนท้องถิ่น เช่น การประมง การเกษตร และแม้แต่การปศุสัตว์ก็มี เป็นการเลี้ยงชีพแบบดั้งเดิม เป็นวิถีชีวิตของชาวท้องถิ่นลุ่มน้ำโขงแต่โบราณ

3.6.2 เป็นเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้า ซึ่งสินค้าส่วนมากเป็นสินค้าจากจีนและจากไทย เมื่อประเทศไทยและประเทศจีนได้เซ็นสัญญาเขตการค้าเสรี (FTA) กับปริมาณของสินค้าที่ใช้ลำน้ำโขงมีปริมาณเพิ่มขึ้นและแนวโน้มก็จะเป็นเช่นนี้ต่อไปหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการคมนาคมในตัวอย่างเช่น ถนนสายคุนหมิง – กรุงเทพฯ หากเปิดใช้ได้การขนส่งสินค้าตามลำน้ำโขงก็จะลดลงค่อนข้างแน่ชัด

3.6.3 เป็นเส้นทางทัศนียภาพทางน้ำที่มีความสวยงามทางธรรมชาติอย่างมากประกอบด้วยการเดินทางจากจุดเมืองเชียงรุ่งซึ่งเป็นแหล่งวัฒนธรรมชาวดไตและจากจุดเมืองเชียงแสนซึ่งเป็นนครโบราณ ประกอบกับเป็นที่ตั้งสามเหลี่ยมทองคำอันลือชื่อ การล่องลำน้ำโขงในช่วงนี้จึงสามารถแวะแหล่ง

ท่องเที่ยวที่สำคัญทั้งสองแห่งนี้ประกอบ ได้ชมความสวยงามทางธรรมชาติของประเทศจีนพม่า ลาว และไทย ตามลุ่มน้ำโขงด้วย แม่น้ำโขงในช่วงนี้จึงมีคุณค่าทางการท่องเที่ยวมาก

3.6.4 เป็นแหล่งที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ (Bio-diversity) สูง การสำรวจความหลากหลายทางชีวภาพเฉพาะในช่วงลุ่มน้ำโขง ระหว่างเชียงรุ่งและเชียงแสนยังมิได้มีการดำเนินการ แต่ก็มีเหตุผลที่จะเชื่อได้ว่าสูงเพราะมีการประมาณว่าชนิดพันธุ์ปลาลุ่มน้ำโขงมีมากกว่าพันธุ์

3.6.5 เป็นแหล่งน้ำที่ช่วยสร้างความสมดุลย์ทางสิ่งแวดล้อมแก่ประเทศเขมรที่โดนเลสาบและแหล่งน้ำจืดด้านน้ำเค็มที่สามเหลี่ยมแม่น้ำโขงที่ประเทศเวียดนาม การดัดแปลงการไหลของน้ำที่ต้นน้ำแม่น้ำโขงในประเทศจีน หรือในประเทศท้ายน้ำ เช่น ในประเทศไทย ประเทศลาว ย่อมมีส่วนกระทบถึงความสมดุลย์ของน้ำในประเทศเขมรและในประเทศเวียดนามได้

3.6.6 เป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าจากน้ำ ปัจจุบันจีนได้สร้างเขื่อนขึ้นหลายเขื่อนในมณฑลยูนนานตามลำน้ำโขงดังที่ได้กล่าวแล้ว เขื่อนเหล่านี้ผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อใช้ในมณฑลยูนนาน ทางกวางโจว หรือในพื้นที่เศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta Area) และประเทศไทย การสร้างเขื่อนมีผลกระทบต่อการไหลของน้ำในแม่น้ำโขง ทำให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนในลุ่มน้ำโขงเป็นอันมาก ประเทศที่ได้รับผลกระทบไม่เฉพาะประเทศจีนแต่ยังรวมถึงไทย พม่า ลาว เขมร และเวียดนามด้วย

3.7 ปัจจัยหลักแห่งการเปลี่ยนแปลงของลำแม่น้ำโขง

บทบาทของแม่น้ำโขงทั้ง 6 ประการที่กล่าวสรุปไว้ข้างต้นจะต้องเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากในอนาคตอันใกล้ก็คือภายใน 5 ปีข้างหน้าทั้งนี้เพราะเหตุแห่งปัจจัยหลัก 3 ประการ

3.7.1 ได้มีความพยายามที่จะระเบิดแก่งในแม่น้ำโขงโดยเฉพาะช่วงจากเมืองเชียงรุ่งถึงเมืองหลวงพระบางของประเทศลาว ในช่วงของต้นน้ำโขงจีนได้ทำการระเบิดแก่งจนสามารถยกระดับแม่น้ำในตอนนั้นจากระดับ 6 ซึ่งเดินเรือชนิด 150 ตันได้ขึ้นเป็นระดับ 5 ซึ่งเดินเรือเกิน 300 ตันได้ แก่งสำคัญที่พิจารณาจะระเบิดต่อคือที่อยู่ระหว่างช่วงเชียงแสนถึงหลวงพระบาง การระเบิดเขื่อนนี้ประชาชนในลุ่มน้ำไม่เห็นด้วยเป็นจำนวนมากเพราะจะทำให้วิถีชีวิตของตนเปลี่ยนแปลงไป แต่หากมีการระเบิดแก่งจนทำให้การเดินเรือระหว่างเชียงรุ่งและหลวงพระบางสะดวกขึ้นก็จะทำให้

ปริมาณการขนส่งสินค้าตามลำน้ำโขงเพิ่มมากขึ้นและการท่องเที่ยวโดยใช้เรือท่องเที่ยวขนาด 300 ตันหรือใหญ่กว่าก็จะมีมากขึ้น

3.7.2 การสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำทางต้นน้ำโขงของจีนทำให้การไหลเวียนของน้ำเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ทำให้มีผลกระทบต่อการเดินเรือในลุ่มน้ำโขงด้วย บทบาทของแม่น้ำโขงในทางลำเลียงสินค้าก็จะเปลี่ยนแปลงไป วิถีชีวิตดั้งเดิมของชุมชนตามลุ่มแม่น้ำโขงแต่เดิมก็ต้องเปลี่ยนแปลงไปด้วย

3.7.3 การสร้างถนนสายคุนหมิงผ่านหลวงน้ำทาประเทศลาวและสู่เชียงของจังหวัดเชียงรายสู่กรุงเทพฯ ซึ่งจะสร้างเสร็จสิ้นภายในปี 2550 ข้างหน้าจะทำให้บทบาทในการลำเลียงสินค้าของแม่น้ำโขงต้องเปลี่ยนไปอย่างมากและอาจจะทำให้การระเบิดแก่งตามลำน้ำโขงขาดความจำเป็นไปก็ได้

ในอนาคตอันใกล้หากมีการสร้างทางรถไฟจากเด่นชัยจังหวัดแพร่ไปยังเชียงราย และเชียงของเพื่อเชื่อมต่อกับถนนคุนหมิง – หลวงน้ำทา – กรุงเทพฯซึ่งประเทศไทยได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้เรียบร้อยแล้วและหากมีงบประมาณก็สามารถดำเนินการได้เลย ส่วนทางจีนตอนนี้กำลังศึกษาความเป็นไปได้ที่จะสร้างทางรถไฟจากคุนหมิงสู่ซือเหมาและเมืองล่าเข้าสู่ลาวเพื่อต่อกับทางรถไฟที่ไทยจะสร้างไปยังเชียงของ² ในประเทศจีนรถไฟช่วงจากคุนหมิงถึงยี่ชี่นั้นมียูอยู่แล้ว ยังขาดช่วงยี่ชี่ไปยังซือเหมาและเมืองล่า ตลอดจนช่วงที่อยู่ในประเทศลาว รถไฟสายนี้มีความสำคัญสำหรับประเทศจีนมากเพราะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าค้าขายต่ำที่ทำให้มณฑลยูนนานและมณฑลอื่นๆในภาคตะวันตกของจีนสามารถมีทางออกมหาสมุทรที่สิงคโปร์ได้ทำให้สินค้าจีนสามารถเข้าสู่ตลาดโลกได้โดยผ่านมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิกได้ เนื่องจากไทยมีแผนที่จะสร้างที่เรือน้ำลึกที่ท้ายเหมืองจังหวัดพังงา และหากมีการต่อทางรถไฟจากสุราษฎร์เข้าสู่ท้ายเหมืองได้ การที่จีนและไทยจะส่งสินค้าไปตะวันออกกลาง ยุโรป และ แอฟริกา ก็จะสะดวกขึ้นทำให้รถไฟสายคุนหมิง – หลวงน้ำทา – เชียงรายยิ่งมีคุณค่าขึ้น เส้นทางรถไฟนี้หากมีการตกลงจะสร้าง จะต้องใช้เวลาอย่างน้อย 15 ปี ตามการประมาณของผู้เชี่ยวชาญ หากทางรถไฟสายคุนหมิง – เชียงของสร้างเสร็จรวมทั้งถนนสายคุนหมิง – หลวงน้ำทา – กรุงเทพฯสำหรับบทบาทของแม่น้ำโขงในการลำเลียงสินค้าจะลดลงอย่างมากและการระเบิดแก่งในลำน้ำโขงย่อมไม่มีความจำเป็นแต่อย่างใด บทบาทของลำน้ำโขงทางเศรษฐกิจที่สำคัญคงเหลือไว้แต่การท่องเที่ยวเท่านั้น แต่เนื่องจากการสร้างเขื่อนพลังไฟฟ้าทางน้ำ

² ดร.ฟู หยุนหมิง อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยยูนนานและเป็นผู้วิจัยในโครงการความร่วมมือไทยจีนด้วย

ขึ้นในมณฑลยูนนานบทบาทการผลิตไฟฟ้าของลำน้ำโขงก็จะคงมีอยู่และจะมีมากขึ้นหากมีการสร้างเขื่อนมากขึ้น การสร้างเขื่อนมีผลกระทบต่อประเทศท้ายน้ำเช่นไทย ลาว เขมร และเวียดนามอย่างมาก ประเทศพม่าก็ได้รับผลกระทบเหมือนกันแต่ประเทศที่กล่าวมาทั้งสี่จะน้อยกว่ามาก เรื่องนี้เป็นเรื่องที่ต้องได้รับการแก้ไขร่วมมือกันอย่างจริงจังจึงมีฉะนั้นแล้วจะนำความทุกข์ยากให้แก่ชุมชนตามลุ่มน้ำโขงอย่างมากแต่จะเกิดปัญหาใหญ่โตขึ้นได้

อาจสรุปได้ว่าบทบาทของแม่น้ำโขงในอนาคตอันใกล้นี้ คือหลังจากเส้นทางขนส่งทางบกระหว่างคุนหมิง - หลวงน้ำทา - เชียงของ - กรุงเทพฯ สำเร็จลงประมาณการว่าจะสำเร็จได้ภายในปี 2550 บทบาทของแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าจะลดลง บทบาทของแม่น้ำโขงจะคงไว้ซึ่งการท่องเที่ยวเท่านั้น และการระเบิดแก่งในลำน้ำโขงคงจะเป็นสิ่งไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป เนื่องจากปัจจุบันเขื่อนต่างๆ ที่สร้างขึ้นในทางต้นน้ำที่มณฑลยูนนานเริ่มจะให้ผลกระทบต่อชุมชนในลุ่มน้ำโขงตอนท้ายน้ำกระแสน้ำการต่อต้านการสร้างเขื่อนจะรุนแรงขึ้น ซึ่งอาจจะนำมาซึ่งการหยุดการสร้างเขื่อนและคงต้องมีการหารือกันเกี่ยวกับการจัดการน้ำในลำน้ำโขงระหว่างประเทศทั้งห้าในลุ่มน้ำโขง คือ ประเทศจีน พม่า ลาว ไทย เขมร และเวียดนาม ในระยะยาวอาจมีการสร้างทางรถไฟเชื่อมคุนหมิงกับสิงคโปร์ความจำเป็นในการขนส่งทางน้ำในลำน้ำโขงจะยิ่งลดลง และการขยายตัวทางการค้าและการท่องเที่ยวจะยิ่งมากขึ้น

3.8 แนวทางความร่วมมือไทย-จีนกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

แนวทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนตอนใต้ทางด้านการใช้ประโยชน์ร่วมกันในระบบการขนส่งตามลำแม่น้ำโขงมีหลักการที่สำคัญ คือ เพื่อให้มีการใช้ลำน้ำโขงอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และเอื้อประโยชน์ต่อชุมชนของประเทศในลุ่มน้ำโขงตลอดเส้นทางที่สายน้ำไหลผ่าน ประกอบด้วยมณฑลยูนนาน ของประเทศจีน พม่า ลาว ไทย เขมร และเวียดนาม

สร้างสรรค์ให้พื้นที่อนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นดินแดนแห่งสันติเพื่อลดการขัดแย้งและเสี่ยงภัยในการใช้ลำน้ำโขง และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และการปรับปรุงทางด้านกฎ ระเบียบ ให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์สะดวกขึ้น

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) หรือระบบลำเลียงขนส่ง ให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อให้ระบบการจัดซื้อที่เป็นห่วงโซ่เชื่อมโยงกัน (Supply Chain) มีประสิทธิภาพทั้งในด้านต้นทุน การจัดซื้อ และการรักษาคุณภาพของที่ลำเลียงขนส่งสิ่งของ

(Flow Stocks) จนถึงปลายทางไม่ได้รับความสูญเสีย การเสริมสร้างความร่วมมือที่จะให้ระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (Spatial Linkages) ระหว่างไทยและจีนมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย เพื่อที่จะเอื้อประโยชน์ไม่เฉพาะต่อประเทศไทย และประเทศจีนเท่านั้น ยังเอื้อประโยชน์ต่อประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (พม่า ลาว เขมร และประเทศเวียดนาม) ด้วย

3.9 กรอบความร่วมมือไทย-จีนกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

กรอบที่ควรจะมีระหว่างประเทศจีนและประเทศไทยโดยเน้นการใช้ประโยชน์ร่วมในระบบการขนส่งตามลำน้ำโขง ตามแนวทางดังกล่าวจึงควรอยู่ภายใต้กรอบการใช้ลำน้ำโขงอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่ออำนวยความสะดวกต่อชุมชนในลำน้ำโขง รวมถึงการพัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี, ทางเกษตรกรรม, ทางอุตสาหกรรม, ทางการท่องเที่ยว, ทางส่งเสริมการค้า และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สิ่งแวดล้อมและการดำเนินชีวิตของชุมชนให้ปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตทันกับสิ่งที่เกิดขึ้น และเปลี่ยนไปของลำแม่น้ำโขง และสร้างผลประโยชน์การใช้ทรัพยากรในลุ่มน้ำโขง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ต่ออนุภูมิภาคอย่างทั่วถึง

การสร้างสรรค์พื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ให้เป็นดินแดนสันติสุข ปราศจากอาชญากรรม สิ่งเสพติดทั้งหลาย รวมทั้งการพัฒนาการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ ระหว่างมณฑลยูนนาน-เชียงราย การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามเส้นทางการเชื่อมโยงผ่านเมียนมาร์ และลาว และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลโลจิสติกส์ เพื่อให้การกระจายสินค้าระหว่างจีน-ไทย ตลอดจนประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขงมีความคล่องตัว การพัฒนาระบบการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้สะดวก รวดเร็วและเพียงพอต่อกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาค

3.10 แผนงาน/โครงการ

การใช้ประโยชน์ร่วมกันในบริบทความร่วมมือไทย-จีน ตามลำแม่น้ำโขง เพื่อพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ควรมีแผนงานและโครงการ ดังนี้

3.10.1 แผนงานพัฒนาการใช้ประโยชน์ร่วมจากลำแม่น้ำโขง แผนงานนี้ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

- 2) โครงการส่งเสริมการเดินทางเรือในลำน้ำโขง ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ การสร้างท่าเรือ การปรับปรุงรักษาร่องน้ำโดยจะไม่มีกระเปิดเกาะแก่งในลำน้ำโขงอีก
- 3) โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง ซึ่งได้แก่แคว้น สิบสองปันนา และซือเหมา ของมณฑลยูนนานประเทศจีน พื้นที่ประเทศเมียนมาร์ ได้แก่ รัฐฉานของเมียนมาร์ที่รวมเมืองท่าขี้เหล็ก เชียงตุง เมืองยอง พื้นที่ประเทศลาว ได้แก่ พื้นที่ของแขวงหลวงน้ำทา บ่อแก้ว อุดมไชย และแขวงไชยบุรี ในประเทศลาว และพื้นที่ประเทศไทยในจังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และจังหวัดพะเยา

บทที่ 4

ความร่วมมือไทย-จีน ในภาควิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

4.1 ความนำ

การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศไทยที่ผ่านมาไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเท่าที่ควร การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจากการถ่ายทอดด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ผ่านมามีได้รับการถ่ายทอดมาจากเทคโนโลยีต่างประเทศในรูปแบบต่างๆ เช่นจากบริษัทข้ามชาติ (MNC) ที่ได้นำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการผลิตและจากการนำเข้าเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่เอกชนนำเข้าและพัฒนาต่อยอดให้มีความเหมาะสมกับการผลิตสินค้าหรือผลิตภัณฑ์เพื่อการบริโภคภายในประเทศ การพัฒนาในรูปแบบดังกล่าวไม่ได้เป็นการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้านองค์ความรู้และทุนทางสังคม (knowledge base and social capital) ที่เป็นเสาหลักของประเทศ ทำให้ประเทศไทยขาดความได้เปรียบในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ภูมิปัญญาท้องถิ่นและทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ในปัจจุบันความร่วมมือการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทย ได้มีความร่วมมือร่วมกับหลายประเทศในหลายสาขา ซึ่งเป็นการส่งเสริมความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ของไทยอีกทางหนึ่ง แต่ความร่วมมือดังกล่าวเป็นความร่วมมือในระดับหน่วยงาน ซึ่งไม่ได้เป็นการกำหนดความร่วมมือการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในระดับมหภาค ซึ่งจะเป็นการพัฒนาความร่วมมือที่ส่งประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

4.2 นโยบายและแผนกลยุทธ์วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทย (พ.ศ.2547-2556)¹

กรอบการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลรวมทั้งวิสาหกิจชุมชนให้เข้มแข็งเพื่อนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจชุมชน สร้างสังคมเรียนรู้ ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของประเทศให้ดีขึ้นตามนโยบายของรัฐบาล เป้าหมายของกรอบนโยบายฯ การเพิ่มสัดส่วนสถานประกอบการที่มีนวัตกรรมเป็น 35% และมีสินค้า/บริการที่ใช้ความรู้มีมูลค่ามากกว่า 50% ของ GDP การเพิ่มรายได้ คุณภาพชีวิต และเศรษฐกิจให้แก่ท้องถิ่น และยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสูงกว่าจุดกึ่งกลางของ IMD ซึ่งกลยุทธ์การเชื่อมโยงและผลัก

¹ สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ

ด้านการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทยที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของภาคเศรษฐกิจและ สังคมในช่วงระยะเวลา 10 ปีข้างหน้าได้แก่

- 1) การเพิ่มขีดความสามารถทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมของภาคการผลิตและเศรษฐกิจชุมชน โดยดำเนินการในรูปแบบเครือข่ายวิสาหกิจ
- 2) การสร้าง พัฒนา และนำเข้าสู่บุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อรองรับความต้องการของภาคเศรษฐกิจและสังคม และเตรียมพร้อมเข้าสู่สังคมความรู้
- 3) การขยายและเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- 4) การกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักในความสำคัญและมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- 5) การปรับปรุงระบบบริหารจัดการด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีให้มีเอกภาพและมีประสิทธิภาพชุมชน โดยดำเนินการในรูปแบบเครือข่ายวิสาหกิจ

4.3 การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทย

การพัฒนาเศรษฐกิจด้วยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจะต้องมีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานวิจัย สถาบันการศึกษาที่เป็นแหล่งบุคลากรที่มีความรู้ และภาคเอกชนที่เป็นผู้ใช้ประโยชน์ แนวนโยบายของกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่กำหนดให้ใช้แนวคิดแบบเครือข่ายวิสาหกิจ (Clustering) เป็นแกนหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจ วิจัยทัศน์และเป้าหมายในการพัฒนาขีดความสามารถของเทคโนโลยีที่สำคัญของประเทศไทยมี 4 ด้าน ได้แก่ biotechnology, information and communication technology, material technology และ nanotechnology โดยเริ่มสร้างฐานความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ใน สาขาที่เกี่ยวข้องให้เข้มแข็งควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขา life science, physics, chemistry, mathematics, computer science และ material science รัฐบาลไทยได้จัดทำโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน/ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายวิสาหกิจตามแนวคิดการพัฒนาแบบเครือข่าย 3 โครงการ ได้แก่

4.3.1 โครงการอุทยานวิทยาศาสตร์ประเทศไทย

อุทยานวิทยาศาสตร์ประเทศไทยเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งแรกประเทศ ประกอบด้วย 3 ศูนย์แห่งชาติ ได้แก่ ศูนย์พันธุวิศวกรรมและเทคโนโลยีชีวภาพแห่งชาติ ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ และศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์

แห่งชาติ มีการให้บริการด้านต่างๆ เช่น การตรวจวิเคราะห์และทดสอบ การวิจัยและพัฒนา การศึกษาอุตสาหกรรม การสนับสนุนด้านการเงิน เป็นต้น ภารกิจหลักของอุทยานวิทยาศาสตร์ฯ นอกจากจะเป็นศูนย์กลางด้านการวิจัยและพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแล้ว ยังเป็นแหล่งบ่มเพาะนวัตกรรม ได้แก่ การวิจัยค้นคว้าและทดลองงานวิจัยที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ งานวิจัยที่ประสบผลสำเร็จจะนำไปสู่การพัฒนาที่สามารถขยายผลต่อไปได้อย่างยั่งยืน ทำให้เกิดคุณค่าต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของประเทศ วัตถุประสงค์การดำเนินงานของอุทยานวิทยาศาสตร์ฯ คือ การมุ่งสร้างเครือข่ายงานวิจัยกับมหาวิทยาลัยต่าง ๆ และพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ (industry cluster) ให้มีความยั่งยืนและแข่งขันได้ โดยระยะแรกอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญสำหรับประเทศไทย ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหารและเกษตร อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และสารสนเทศ

4.3.2 โครงการเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์

เขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ เริ่มก่อตั้งในปี 2540 เพื่อเสริมสร้างอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ให้เป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของชาติโดยสนับสนุนผู้ประกอบการด้านซอฟต์แวร์ เพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาเทคโนโลยี โดยการยกระดับความสามารถบุคลากรทางด้านพัฒนาซอฟต์แวร์ให้เป็นมืออาชีพ และยกระดับคุณภาพองค์กรของการผลิตและพัฒนาซอฟต์แวร์ให้เป็นที่ยอมรับในสากล เพื่อทดแทนการนำเข้าซอฟต์แวร์ และในระยะยาวสามารถพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมส่งออกได้ การสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์มีการให้บริการดังนี้คือ

- 1) บริการพื้นที่สำนักงานสำหรับบริษัทซอฟต์แวร์และพื้นที่ห้องประชุม/ห้องฝึกอบรม
- 2) บริการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านซอฟต์แวร์
- 3) บริการด้านการพัฒนาธุรกิจ
- 4) บริการศูนย์บ่มเพาะนักพัฒนาซอฟต์แวร์
- 5) บริการเทคโนโลยีพื้นฐานเพื่อการพัฒนาซอฟต์แวร์

4.3.3 โครงการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจคอมพิวเตอร์

เครือข่าย (Cluster) เป็นรูปแบบหนึ่งที่สามารถสร้างระบบนวัตกรรมของประเทศไปสู่เศรษฐกิจฐานความรู้ โครงการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจคอมพิวเตอร์เป็นศูนย์กลางการถ่ายทอดเทคโนโลยีการพัฒนาระบบงานและคอมพิวเตอร์ที่ใช้เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ขั้นสูงยุคใหม่ เป็นศูนย์รวมกิจกรรมวิจัยและพัฒนาอย่างครบวงจร

4.4 เทคโนโลยีชีวภาพของไทย

เทคโนโลยีชีวภาพเป็นเทคโนโลยีหลักที่ประเทศต่างๆ ในโลกมุ่งพัฒนา และมีแนวโน้มการลงทุนทั้งในภาครัฐและธุรกิจมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากเป็นเทคโนโลยีสำคัญที่จะสามารถก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงได้อย่างมากต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจและ สังคม การพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพเป็นกิจกรรมที่รวมเรื่องการพัฒนาเทคโนโลยี การถ่ายทอดเทคโนโลยี การให้ความคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา กฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดูแลความปลอดภัยต่อผู้บริโภค การแบ่งปันผลประโยชน์ที่เป็นธรรม และการรักษาสมดุลทางด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ และต้องการการทำงานร่วมกันอย่างเป็นบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน สถาบันวิจัย และภาคสังคม

การกำหนดแนวทางในการพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพของประเทศและใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีชีวภาพของโลก มีเป้าหมายสอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาประเทศทั้งในด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและ สร้างภาวะการเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน โดยอาศัยฐานความได้เปรียบด้านความหลากหลายทางธรรมชาติเป็นทุนทางชีวภาพ ทุนทาง สังคม ซึ่งรวมถึงภูมิปัญญาที่ได้มีการสั่งสมกันมาอย่างยาวนาน และเสริมด้วยความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีชีวภาพที่จะเข้าไปหนุนนำให้เกิดการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน บนฐานความสามารถในการผลิตและใช้เทคโนโลยีของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันนี้ไทยประสบความสำเร็จพอสมควรในการใช้เทคโนโลยีชีวภาพในการปรับปรุงพันธุ์พืช ตัวอย่างก็คือ การปรับปรุงพันธุ์ข้าว และขยายพันธุ์พืชอื่น โดยวิธีการอาบรังสี หรือวิธีการถ่ายทอดกรรมพันธุ์ที่ต้องไปจากพันธุ์หนึ่งไปสู่อีกพันธุ์หนึ่ง เพื่อให้ได้พันธุ์ใหม่ที่ดีกว่าเดิมขึ้นมา หรือการใช้ tissue culture ในการขยายพันธุ์กล้วยไม้ เป็นต้น

ประเทศไทยมีกฎเกณฑ์ที่เคร่งครัดและพลังต่อต้านขององค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ที่รุนแรงในการใช้ประโยชน์จากพืชที่มีการตัดต่อพันธุกรรมที่ได้มาจากสิ่งที่มีชีวิตต่างประเภทหรือต่างชนิดกัน เช่น ตัดต่อพันธุกรรมต้านทานโรคจากแบคทีเรีย (bacteria) บางชนิด มาต่อกับพันธุกรรมของพืชเช่น ถั่วเหลือง ข้าวโพด ฝ้าย และมะละกอ เป็นต้น มีความพยายามที่จะแนะนำให้ปลูกฝ้ายที่มีการตัดต่อพันธุกรรมเพื่อให้ต้านทานการทำลายของหนอนเจาะสมอฝ้าย (American bollworm) หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าฝ้ายบีที (B T Cotton) ที่พัฒนาโดยบริษัทของต่างประเทศ คือบริษัท บอนซานโด แต่ได้รับการต่อต้านอย่างหนักจนกระทั่งบัดนี้ นอกจากนี้ประเทศไทยเองโดยกรมวิชาการเกษตรก็ประสบความสำเร็จในการตัดต่อพันธุกรรมของมะละกอโดยใช้พันธุกรรมต้านทานโรคจากแบคทีเรียชนิดหนึ่ง เพื่อให้ได้สายพันธุ์ใหม่ที่ต้านทานต่อโรคไวรัสวงแหวน (Ring spot virus) ซึ่งเป็นโรคที่ร้ายแรงของการปลูกมะละกอ แต่จนกระทั่งขณะนี้ก็ยังไม่สามารถนำออกขยายพันธุ์ให้เกษตรกรนำไปปลูกได้

4.5 การพัฒนาไฮเทคโนโลยีของจีน

โครงการวิจัยและพัฒนาไฮเทคโนโลยีแห่งชาติ เริ่มต้นเดือนมีนาคม 1986 รัฐบาลจีนมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อการแข่งขันระหว่างประเทศ และพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการวิจัยและการพัฒนาเทคโนโลยี จากการนำแผนแห่งชาติสู่การปฏิบัติตามแผน 7 แผน 8 และแผน 9 ที่ประสบผลสำเร็จในอดีต ดังนั้นการสานต่อการวิจัยและพัฒนาผ่านโครงการวิจัยและพัฒนาไฮเทคโนโลยีให้ต่อเนื่อง จึงต้องมีการบรรจุการพัฒนาการวิจัยด้านไฮเทคโนโลยีไว้ในแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10 เพื่อให้การวิจัยและพัฒนาโครงการไฮเทคโนโลยีของจีนบรรลุจุดประสงค์

ภารกิจโครงการวิจัยและพัฒนาไฮเทคโนโลยีของจีน เพื่อมุ่งเน้นตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแห่งชาติ เพื่อเป็นผู้นำด้านไฮเทคโนโลยี ที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศจีนทั้งในระยะกลางและระยะยาว และเพื่อสนับสนุนการพัฒนาไฮเทคโนโลยี การบ่มเพาะอุตสาหกรรมไฮเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่ ในประเทศจีน

4.5.1 วัตถุประสงค์การพัฒนาไฮเทคโนโลยีของจีน

แผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10 โครงการวิจัยมีวัตถุประสงค์การพัฒนาดังนี้

- 1) เพื่อการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีพื้นฐานด้านโครงสร้างเครือข่ายข้อมูล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี ชีวภาพ การเกษตร และเวชภัณฑ์ และยกระดับคุณภาพชีวิต
- 2) เพื่อสนับสนุนและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถทางด้านอุตสาหกรรม
- 3) เพื่อสนับสนุนและพัฒนาทรัพยากรที่มีคุณค่า การป้องกันสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีพลังงาน ที่เกี่ยวกับการพัฒนาทางสังคมที่ยั่งยืน

4.5.2 ความสำคัญในการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน

โครงการพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยีของจีนมี 19 โครงการ ซึ่งอยู่ใน 6 สาขาได้แก่ เทคโนโลยีสารสนเทศ (information technology) เทคโนโลยีชีวภาพและการเกษตรก้าวหน้า (biological and advance agricultural technology) อุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัย (advanced materials) เทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย เทคโนโลยีเครื่องมืออัตโนมัติ (advance manufacturing and

automatic technology) เทคโนโลยีด้านพลังงาน(energy technology) เทคโนโลยีด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม (resource and environment technology) และยังมีโครงการที่สำคัญอีกหลายโครงการ

- 1) **เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีในพื้นที่ศึกษา²** เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีของจีน (Economic and Technological Development Zone) ได้กำหนดพื้นที่ก่อสร้างสาธารณูปโภคขั้นสูงเพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีโดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างบรรยากาศการลงทุนจากต่างประเทศโดยคาดหวังแหล่งทุน (Foreign Capital) เทคโนโลยีขั้นสูง (Advance Technology) และความเชี่ยวชาญ (Expertise) จากต่างประเทศเข้ามามีส่วนผลักดันเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นความร่วมมือทางเทคโนโลยี (Technical Cooperation) ภายในท้องถิ่น และภูมิภาคใกล้เคียง ปัจจุบันเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีของจีนมี 54 เขต ที่ผ่านการอนุมัติจัดตั้งจากรัฐบาลจีน เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีในพื้นที่ศึกษาของประเทศจีนมีดังนี้

ชื่อ	สถานที่
1. Xi'an Economic and Technological Development Zone	Shaanxi Province
2. Chengdu Economic and Technological Development Zone	Sichuan Province
3. Kunming Economic and Technological Development Zone	Yunnan Province
4. Guiyang Economic and Technological Development Zone	Guizhou Province
5. Nanning Economic and Technological Development Zone	Guangxi Zhuangzu Autonomous Region
6. Taiyuan Economic and Technological Development Zone	Shanxi Province

- 2) **เขตพัฒนาอุตสาหกรรมไฮเทคในพื้นที่ศึกษา³** เขตพัฒนาอุตสาหกรรมไฮเทค (High-tech industrial development zone) ได้ถูกกำหนดเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีความชำนาญทางเทคโนโลยี และความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจในท้องถิ่น เพื่อรองรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูง และแหล่งทุนจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมในนิคมไฮเทคของจีนต่างจากเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี คือเขตอุตสาหกรรมไฮเทคมีการใช้เทคโนโลยีเพื่อการผลิตเข้มข้นกว่าเขตพัฒนา

² China Intercontinental Press, China Business, 2004.

³ China Intercontinental Press, China Business, 2004.

เศรษฐกิจและเทคโนโลยีมีทั้งหมด 53 เขต และเขตพัฒนาอุตสาหกรรมไฮเทคจีนในพื้นที่ศึกษามีทั้งสิ้น 8 เขตดังนี้

ชื่อ	สถานที่
1. Chengdu High-Tech Industrial Development Zone	Sichuan Province
2. Mienyang High-Tech Industrial Development Zone	Sichuan Province
3. Kunming High-Tech Industrial Development Zone	Yunnan Province
4. Xi'an High-Tech Industrial Development Zone	Shaanxi Province
5. Yangling Agricultural High-Tech Zone	Shaanxi Province
6. Baoji High-Tech Industrial Development Zone	Shaanxi Province
7. Chongqing High-Tech Industrial Development Zone	Chongqing Municipality
8. Buiyang High-Tech Industrial Development Zone	Guizhou Province

3) อุตสาหกรรมไฮเทคของจีนในพื้นที่ศึกษา

- 3.1) **มณฑลยูนนาน** มณฑลยูนนานมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคือ Kunming Economic and Technological Development Zone และเขตอุตสาหกรรมไฮเทคคือ Kunming High-tech Industrial Development ซึ่งมีอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวคือ อุตสาหกรรมไบโอเทค อุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี อุตสาหกรรมเคมีและเวชภัณฑ์
- 3.2) **มณฑลกุ้ยโจว** มณฑลกุ้ยโจวมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคือ Guiyang Economic and Technological Development Zone และเขตอุตสาหกรรมไฮเทค คือ Byiyang Hitgh-Tech Industrial Development Zone ซึ่งมีอุตสาหกรรมอยู่ในเขตอุตสาหกรรมดังกล่าวได้แก่ อุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยีถ่านหิน อุตสาหกรรมโลหะ อุตสาหกรรมเคมี
- 3.3) **มณฑลเสฉวน** มณฑลเสฉวนมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคือ Chengdu Economic and Technological Development Zone และเขตนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคคือ Chengdu High-Tech Industrial Development Zone และ Miengyang High-Tech Industrial Development Zone ซึ่งมีอุตสาหกรรมที่ดำเนินกิจการในเขตนิคมฯ ได้แก่ อุตสาหกรรมเทคโนโลยีการจัดขยะและของเสีย อุตสาหกรรมเวชภัณฑ์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนเครื่องจักรกล
- 3.4) **มณฑลส่านซี** มณฑลส่านซีมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคือ Taiyuan Economic and Technological Development Zone และเขตนิคม

อุตสาหกรรมไฮเทคคือ Xi'an High-Tech Industrial Development Zone, Yangling Agricultural High-Tech Zone Baoji High-Tech Industrial Development Zone ซึ่งมีอุตสาหกรรมในเขต/นิคมอุตสาหกรรมขังนี้คือ อุตสาหกรรมอากาศยาน (Aerospace) และอุตสาหกรรมเวชภัณฑ์ เป็นต้น

3.5) เขตปกครองตนเองกวางสี เขตปกครองตนเองกวางสีมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคือ Nanning Economic and Technological Development Zone แต่ไม่มีเขตนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคในเขตปกครองตนเองกวางสี อุตสาหกรรมที่มีอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีของกวางสีได้แก่ อุตสาหกรรมถนอมอาหาร อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมเวชภัณฑ์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

3.6) มหานครฉงชิ่ง มหานครฉงชิ่งมีนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคคือ Chongqing High-Tech Industrial Development Zone และอุตสาหกรรมที่ดำเนินการในนิคมอุตสาหกรรมขังได้แก่ อุตสาหกรรมเคมีจากแก๊สธรรมชาติ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น

4.6 การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีชีวภาพของจีน

การพัฒนาวิทยาศาสตร์ของจีนซึ่งมีความรวดเร็วอย่างรวดเร็ว เนื่องจากนโยบายการพัฒนาทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ หน่วยงานที่รับผิดชอบ และงบประมาณในการพัฒนาไว้อย่างชัดเจน อีกทั้งประเทศจีนได้สร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาแต่ในอดีต ซึ่งบางส่วนได้รับการถ่ายทอดจากประเทศรัสเซีย ทำให้ฐานการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอยู่ในระดับมหาอำนาจทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีนในปัจจุบันได้มุ่งเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (information technology) เทคโนโลยีชีวภาพและการเกษตรก้าวหน้า (biological and advance agricultural technology) อุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัย (advance materials) เทคโนโลยี การผลิตที่ทันสมัย และเครื่องมืออัตโนมัติ (advance manufacturing and automatic technology) เทคโนโลยีพลังงาน (energy technology) เทคโนโลยีทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (resource and environment technology) โดยมีวัตถุประสงค์ในการนำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติและวิศวกรรมหลักของประเทศ

สำหรับงานพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพทางด้านการเกษตร ประเทศจีนมีความกล้าได้กล้าเสียมากกว่าไทย ขณะนี้เกษตรกรชาวจีนปลูกฝ้ายบีบี และพืชตัดต่อพันธุกรรมชนิดอื่นกันอย่างกว้างขวาง ทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นอีกมาก และสามารถลดค่าใช้จ่ายในด้านปราบศัตรูพืชลงได้มาก ในด้านการวิจัยและค้นคว้าทดลองทางเทคโนโลยีชีวภาพจีนมีการดำเนินงานทั้งในสถาบัน

พัฒนาการเกษตรของรัฐบาลกลางในกรุงปักกิ่งและของมณฑลต่างๆ รวมทั้งมหาวิทยาลัยที่มีงานวิจัยทางด้านการเกษตร และมีผลงานก้าวหน้าเป็นอันมาก สิ่งที่ไทยสนใจร่วมมือกับจีนก็คือ วิทยุพืชเมืองหนาว 2 ชนิด ได้แก่ ข้าวสาลี (wheat) ข้าวบาร์เลย์ (barley) ซึ่งไทยไม่มีแหล่งพันธุ์กรรมสำหรับปรับปรุงพันธุ์ ลักษณะสำคัญ 2 ประการ ของวิทยุพืชทั้ง 2 ชนิดนี้ที่ไทยสนใจ คือ มีอายุที่ตั้งแต่ปลูกถึงเก็บเกี่ยว (maturity) สั้นและทนร้อน (cheat tolerance) ประเทศไทยเคยมีการวิจัยวิทยุพืชเมืองหนาวที่ก้าวหน้าพอสมควร แต่ภายหลังกรมวิชาการเกษตรมองไม่เห็นความสำคัญได้ยกเลิกงานวิจัยทางด้านนี้ รวมทั้งงานวิจัยเกี่ยวกับข้าวญี่ปุ่น (japonica rice) ด้วย ขณะนี้มีเพียงสถาบันวิจัยและฝึกอบรมการเกษตรของสถาบันราชภัฏลำปางกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ยังดำเนินการวิจัยอยู่ แต่ผลงานตามที่ต้องการก็ยังไม่ก้าวหน้าเนื่องจากฐานพันธุ์กรรมของพืชประเภทนี้มีไม่กว้างพอ หากมีความร่วมมือไทย-จีน ไทยอาจได้สายพันธุ์ที่ต้องการอันจะก่อประโยชน์ในด้านลดการนำเข้าวิทยุพืชทั้ง 2 ชนิดนี้ เมื่อมีการปลูกแพร่หลายปลายช่วงฤดูฝนต่อฤดูหนาว เพื่อนำเมล็ดมาปลูกเป็นแป้งสาลีเอนกประสงค์ และผลิตมอลท์ (malt) สำหรับอุตสาหกรรมเบียร์

ประเทศจีนมีความก้าวหน้าในด้านนี้ และได้รับความสำเร็จมาแล้วโดยการใช้เทคโนโลยีชีวภาพที่ถ่ายทอดพันธุ์กรรมที่ต้องการจากข้าวสาลีพันธุ์ที่มีคุณสมบัติพิเศษไปสู่พันธุ์ที่มีอยู่ จนได้สายพันธุ์ใหม่ตามที่ต้องการ อย่างที่ดำเนินการอยู่ที่มหาวิทยาลัยเกษตรแห่งเมืองหยางหลิง (Yang Ling) มณฑลซานซี ที่คณะผู้วิจัยได้ไปดูงานมาแล้ว จีนมีการปลูกและบริโภคข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์มากมีแหล่งพันธุ์กรรมที่กว้างขวางน่าจะสนับสนุนฝ่ายไทยได้ ไทยใช้แหล่งพันธุ์กรรมของพันธุ์ที่ปลูกอยู่ในตอนใต้ของประเทศจีน

4.7 แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทย-จีน

ในปัจจุบันการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทยได้รุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทย มีนโยบายการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ชัดเจนและมีหน่วยงานหลักในการแปลงนโยบายและแผนสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงวิทยาศาสตร์ได้มุ่งเน้นการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ โดยมีการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสาขาหลัก 4 สาขาที่เป็นแกนหลักต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยได้แก่ เทคโนโลยีชีวภาพ (biotechnology) เทคโนโลยีสารสนเทศ (information and communication technology) เทคโนโลยีอุปกรณ์เครื่องจักรกล (material technology) และนาโนเทคโนโลยี (nanotechnology)

กรอบนโยบายการพัฒนาความร่วมมือวิทยาศาสตร์ของประเทศไทย-จีนควรมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันด้านเทคโนโลยีการผลิตของแต่ละประเทศบนพื้นฐานทรัพยากรและความ

ได้เปรียบด้านการผลิตและทรัพยากรของประเทศนั้นๆ การพัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทย-จีน ที่สามารถเพิ่มผลผลิตของแต่ละประเทศ การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีตามนโยบายไทย-จีนที่มีนโยบายการพัฒนาที่เหมือนกัน เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีทางชีวภาพ (biotechnology) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (information technology) และการพัฒนาเทคโนโลยีอุปกรณ์เครื่องจักรกล

ความร่วมมือด้านการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทยจีนควรมุ่งเน้นการพัฒนาที่มีวัตถุประสงค์และเกิดผลสัมฤทธิ์ร่วมกัน เช่น การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนในสาขา ชีวภาพ การเกษตร เวชภัณฑ์ สารสนเทศ และการผลิตที่ทันสมัย และเอื้อต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต และป้องกันสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา โดยตอบสนองต่อความต้องการของภาคเศรษฐกิจและสังคม และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของทั้งสองประเทศได้สูงสุด

4.8 กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือ

4.8.1 กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- 1) ความร่วมมือด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (information technology)
- 2) ความร่วมมือพัฒนาด้านโครงข่ายสารสนเทศ
- 3) ความร่วมมือพัฒนาด้านข้อมูลสารสนเทศ
- 4) ความร่วมมือด้านเทคโนโลยีเครื่องจักรกล (material technology)
- 5) ความร่วมมือพัฒนาเทคโนโลยีด้านอุปกรณ์เครื่องจักรกล (advance manufacturing and automatic technology)

4.8.2 กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเทคโนโลยีชีวภาพ

ในด้านความร่วมมือทางด้านการใช้เทคโนโลยีชีวภาพในการปรับปรุงพันธุ์พืช นับว่ามีความสำคัญไม่น้อย เพราะหากความร่วมมือทางด้านนี้เกิดขึ้นได้ ไทยก็จะมีโอกาสได้รับแหล่งพันธุ์ของข้าวสาลี และข้าวบาร์เลย์ที่มีลักษณะการเจริญเติบโตเข้ากับภูมิอากาศของไทย เพื่อนำมาวิจัยต่อยอด ให้ได้พันธุ์ใหม่ตามวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงพันธุ์ เพื่อส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกเสริมรายได้ หลังฤดูเก็บเกี่ยว และผลผลิตที่ได้จะช่วยลดการนำเข้าพืชสองชนิดนี้ได้ แม้ว่าผลงานวิจัยทางด้านนี้ของไทยมีไม่มากนัก แต่ก็มีนักวิจัยจำนวนหนึ่งดำเนินการอยู่ ส่วนกรมวิชาการเกษตรซึ่งเป็นหน่วยงานที่ควรมีหน้าที่โดยตรงในงานวิจัยพืชทั้งสองชนิดนี้ก็เคยทำการวิจัยมาแล้ว แม้จะเลิกไปก็สามารถฟื้นฟูขึ้นมาใหม่ได้ กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือไทย-จีน ด้าน

เทคโนโลยีชีวภาพจึงควรที่จีนจะต้องจัดหาหรือแบ่งปันข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์พันธุ์ที่มีอายุเก็บเกี่ยวสั้น และทนทานต่อความร้อนอันเกิดจากความแห้งแล้งในฤดูปลูกให้แก่ไทยเพื่อนำมาปรับปรุงพันธุ์ต่อไปในประเทศไทย และไทยสร้างผู้เชี่ยวชาญจีนเข้ามาช่วยงานปรับปรุงพันธุ์ข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์ในประเทศไทย เป็นต้น

4.9 แผนงาน/โครงการ

4.9.1 แผนงานพัฒนาร่วมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- 1) โครงการพัฒนาระดับและความสัมพันธ์บุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของทั้งสองประเทศ เพื่อรองรับความต้องการของภาคเศรษฐกิจและสังคม
- 2) โครงการเพิ่มขีดความสามารถทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมของภาคการผลิตและเศรษฐกิจชุมชน
- 3) โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและอุตสาหกรรมของไทย-จีน

4.9.2 แผนงานพัฒนาร่วมทางด้านเทคโนโลยีชีวภาพ

- 1) โครงการขอความร่วมมือจัดหาพันธุ์กรรมข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์จากประเทศจีน
- 2) โครงการปรับปรุงพันธุ์ข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์ให้เหมาะสมกับภูมิอากาศของประเทศไทยโดยวิธีเทคโนโลยีชีวภาพ
- 3) โครงการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญจากจีนมาช่วยงานปรับปรุงพันธุ์ข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์โดยวิธีเทคโนโลยีชีวภาพในประเทศไทย

บทที่ 5

ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคการเกษตร

5.1 ความนำ

ในการที่จะให้มีความร่วมมือทางด้านการเกษตรระหว่างไทย-จีน ควรมีการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ ซึ่งรวมถึงหลักการในการร่วมมือ แนวทางการร่วมมือและการบริหารจัดการในการร่วมมือ ไว้ให้ชัดเจนเพื่อให้ผลที่เกิดขึ้นเป็นประโยชน์ทั้งสองฝ่าย การกำหนดลักษณะงาน (Commodity) ที่จะอยู่ในความร่วมมือ ฝ่ายไทยมีความเห็นว่า Commodity ทางการเกษตรที่จะร่วมมือกับฝ่ายจีนควรประกอบด้วย ยางพารา , ข้าว , ผลไม้ ,การใช้เทคโนโลยีชีวภาพ (Bio-technology) ในการปรับปรุงพันธุ์พืช และสมุนไพร ซึ่งต่อไปนี้เป็นข้อมูลของลักษณะงาน (Commodity) ต่างๆ ที่กำหนดไว้ข้างต้น เพื่อประกอบการพิจารณา

5.1.1 ยางพารา

1) **สถานการณ์ยางพาราของไทย** รายได้จากยางพารา จากการส่งออกอยู่ในอันดับสูงสุด เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากพืชชนิดอื่นๆ จากสถิติในปี 2543 มูลค่าการส่งออกเป็นอันดับสองรองจากการส่งออกกุ้งกุลาดำ และมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 123,822 ล้านบาท ประกอบด้วยมูลค่าการส่งออกในรูปวัตถุดิบ 60,742 ล้านบาท ผลิตภัณฑ์ยาง 42,206 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์จากไม้ยางพารา 20,874 ล้านบาท

ในส่วนของอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง จำแนกออกเป็นมูลค่าการส่งออกยางแผ่นรมควัน ร้อยละ 48.7 ตลาดสำคัญคือ ญี่ปุ่นและจีน มูลค่าการส่งออกยางแท่ง ร้อยละ 35.5 ตลาดสำคัญคือ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และจีน นอกนั้นเป็นผลิตภัณฑ์ยางแปรรูปชิ้นอื่น ๆ รวมทั้งน้ำยางข้นร้อยละ 15.8 มีตลาดสำคัญอยู่ที่ มาเลเซีย จีน และสหรัฐอเมริกา สำหรับผลิตภัณฑ์ยาง จำแนกออกเป็นมูลค่าการส่งออกถุงมือยาง ร้อยละ 34.3 ยางสำหรับยานพาหนะร้อยละ 33.0 ยางรัดของร้อยละ 3.0 และอีก ร้อยละ 29.1 เป็นผลิตภัณฑ์อื่นๆ

ในส่วนของการส่งออก อุตสาหกรรมไม้ยางพารา เป็นการส่งออกเฟอร์นิเจอร์ และชิ้นส่วนจากไม้ยางพารา ตลาดสำคัญได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตามประเทศไทยมีส่วนแบ่งในตลาดโลกในส่วนนี้เพียงร้อยละ 1.7 ของมูลค่าการส่งออกรวมของโลก คู่แข่งที่มีส่วนแบ่งในตลาดโลกมากกว่าไทย ได้แก่ มาเลเซีย จีน และอินโดนีเซีย ที่มีส่วนแบ่งร้อยละ 3.9 , 2.0 และ 1.9 ของมูลค่าการส่งออกรวมของโลกตามลำดับ จะเห็นได้ว่าจีนเป็นลูกค้าสำคัญของไทยในส่วนของการส่งออกอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง แต่ในส่วนของการส่งออกอุตสาหกรรมไม้ยางพารา จีนเป็นคู่แข่งของไทย

สำหรับพื้นที่ปลูกยางของประเทศไทยซึ่งมีทั้งหมด 1,980,100 เฮกตาร์ เป็นพื้นที่ปลูกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 64,124.8 เฮกตาร์ มีการทดลองปลูกในภาคเหนือตอนบนมาเป็นเวลาพอสมควร และปรากฏว่าได้ผลเป็นที่น่าพอใจ เช่นที่จังหวัดน่าน ซึ่งอยู่เหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 350 เมตร ก็ปลูกได้ดี ทั้งอายุเริ่มกรีดและผลผลิตต่อไร่ ได้ผลใกล้เคียงกับยางที่ปลูกในภาคใต้ ทำให้รัฐบาลกำหนดให้เพิ่มพื้นที่ปลูกยางอีก 200,000 ไร่ (32,000 เฮกตาร์) ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในขณะที่อยู่ในระยะเวลาการเตรียมกล้ายางสำหรับนำไปจำหน่ายแจกให้แก่เกษตรกรที่เข้าหลักเกณฑ์สำหรับการส่งเสริมดังนั้นจึงเป็นโอกาสดีสำหรับโครงการนี้ ในการที่จะเสนอให้เกิดมีความร่วมมือ วิจัยและพัฒนายางพารา ระหว่าง จีนตอนใต้และไทยตอนเหนือ

อย่างไรก็ดีพื้นที่ปลูกยางพาราส่วนใหญ่ของประเทศไทย อยู่ในภาคใต้ ซึ่งมีการปลูกกันทุกจังหวัด ตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์ ลงไปถึง ปัตตานี ยะลา นราธิวาส และสตูล ส่วนในภาคตะวันออกที่มีการปลูกยางเช่นกันมีพื้นที่ปลูกอยู่ในจังหวัด ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี ตราด และสระแก้ว รัฐบาลมีนโยบายในการลดพื้นที่ปลูกยางพาราในภาคใต้โดยเฉพาะพื้นที่ที่เหมาะสมอันดับต้นๆ เพื่อเปลี่ยนไปปลูกพืชอย่างอื่นที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่า เช่น ปาล์มน้ำมัน และไม้ผล

1.1.) แผนการพัฒนายางพาราครบวงจร (พ.ศ. 2545-2549) ตามสถานการณ์ความสามารถในการแข่งขัน และโอกาสของไทย ที่จะพัฒนายางของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็ง และเกษตรกรมีความมั่นคงในการประกอบอาชีพการทำสวนยาง รัฐบาลจึงสนับสนุนแผนพัฒนายางอย่างจริงจัง แผนการพัฒนายางได้กำหนดไว้เป็น 9 แผนคือ

(1) การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตยางของเกษตรกร

- (2) การรักษาสถียรภาพราคายาง
- (3) การพัฒนาตลาดยางทั้งภายในและต่างประเทศ
- (4) การพัฒนาอุตสาหกรรมยางดิบ
- (5) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมผลิตยางขนาดกลางและขนาดเล็ก
- (6) การแปรรูปไม้ยางพารา
- (7) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับสถาบันเกษตรกรในการแปรรูปยางดิบ
- (8) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับสถาบันเกษตรกรในการทำธุรกิจ
- (9) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับสถาบันเกษตรกรในการทำผลิตภัณฑ์ยาง

แผนพัฒนายางครบวงจรนี้ เป็นแผนเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหายางพาราของประเทศ โดยมีหน่วยงาน 23 หน่วยร่วมรับผิดชอบใช้เงินทั้งสิ้น 15,942.90 ล้านบาท เป็นเงินงบประมาณ 10,995.40 ล้านบาท เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ 3,660 ล้านบาท และเงินกู้ปลอดดอกเบี้ย 3 ปี สำหรับเกษตรกรอีก 1,287.50 ล้านบาท ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือ สามารถยกระดับราคายางให้สูงขึ้นร้อยละ 8 ลดต้นทุนการผลิตยางของเกษตรกรลงได้ร้อยละ 25 และมีรายได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 39 ในปี 2549

1.2) การจัดตั้งการยางแห่งชาติ ได้มีการเสนอร่างกฎหมายต่อกรม. ในการจัดตั้ง การยางแห่งชาติ เพื่อดูแลและบริหารจัดการเกี่ยวกับการยางทั้งหมดของประเทศ รวมทั้งการส่งยางออกนอกราชอาณาจักร โดยมีการร่างกฎหมาย 2 ฉบับ คือร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งการยางแห่งประเทศไทย และร่างพระราชบัญญัติการส่งยางออกนอกราชอาณาจักร

การยางแห่งประเทศไทย ที่เสนอให้มีการจัดตั้งขึ้นจะมีรูปแบบเป็นรัฐวิสาหกิจโดยเป็นนิติบุคคล ที่เป็นองค์กรกลางรับผิดชอบ การบริหารจัดการเกี่ยวกับการยางของประเทศทั้งระบบอย่างครบวงจร รวมทั้งกำหนดการเข้าร่วมทุนของการยางแห่งประเทศไทย กับนิติบุคคลอื่น และการกู้ยืมเงินเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานกิจการของการยางแห่งประเทศไทย และกำหนดให้มี “ คณะกรรมการนโยบายการยางแห่งประเทศไทย ” และ “ คณะกรรมการยางแห่งประเทศไทย ”

ไทย " รายได้จากการยางแห่งประเทศไทยได้รับการดำเนินงานให้ตกเป็นของ
การยางแห่งประเทศไทย

พระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งการยางแห่งประเทศไทย ยังได้กำหนดให้โอนบรรดากิจ
การ อำนาจหน้าที่ บุคลากร และทรัพย์สินขององค์การยาง และกองทุนสงเคราะห์
การทำสวนยาง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ไปยังการยางแห่งประเทศไทย
ตามมติของคณะกรรมการนโยบายยางแห่งชาติ โดยความเห็นของคณะรัฐมนตรี
สำหรับร่างพระราชพระราชบัญญัติ การส่งยางออกนอกราชอาณาจักร มีสาระสำคัญ
คือ กำหนดให้บุคคลใด ส่งออกยางนอกราชอาณาจักรต้องเสียค่าธรรมเนียมให้การ
ยางแห่งประเทศไทย

ในส่วนของการกำหนดให้การยางแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ให้ดำเนินการวิจัย
ผลิตภัณฑ์ยางนั้น อาจมีปัญหาลำบากกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ การวิจัยของ
สถาบันวิจัยยางของกรมวิชาการเกษตร ดังนั้นจึงอาจมีการปรับปรุงข้อกำหนด ให้
การยางแห่งประเทศไทยทำการวิจัยเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางบางประเภทที่กรมวิชา
การเกษตรไม่สามารถทำได้

1.3) การจัดตั้งบริษัทร่วมลงทุน 3 ประเทศในการกำหนดราคายาง ได้มี
การจัดตั้งบริษัทร่วมลงทุนยาง ตามปฏิญญาบาห์ลี ซึ่งเป็นการลงนามข้อตกลง ผู้ถือ
หุ้นบริษัทร่วมลงทุนยางพาราไทย-อินโดนีเซีย-มาเลเซีย เมื่อเดือนตุลาคม 2546 โดย
หวังจะตรึงราคายางที่โลกมีราคา 1-1.50 เหรียญสหรัฐ หากราคาต่ำกว่านี้ให้ขายโดย
รัฐบาลของแต่ละประเทศสมาชิกจะเข้าไปแทรกแซงราคา โดยเริ่มจากการใช้กลไก
การตลาด หากยังไม่พอจะจัดหาเงินกู้สนับสนุน โดยมั่นใจว่า ในระยะ 4 - 5 ปีต่อจาก
นี้จะไม่มีปัญหาราคายางตกต่ำ

ในรูปแบบของการบริหารบริษัทร่วมลงทุนดังกล่าว จะมีคณะกรรมการบริหารบริษัท
โดยประเทศไทยมีสัดส่วน 4 คน อินโดนีเซีย 2 คน มาเลเซีย 3 คน ในช่วงแรกราคา
ยางยังดีอยู่ อาจยังไม่ต้องมีผู้บริหาร เพราะค่าใช้จ่ายในแต่ละเดือนค่อนข้างสูง
อย่างไรก็ตามในข้อตกลงในการจัดตั้งบริษัท ประเทศไทยจะชำระเงินเข้าร่วมในกอง
ทุนบริหารในระยะแรก 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อินโดนีเซีย 1.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ
มาเลเซีย 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยตั้งเป้าไว้ที่ 100 ล้านดอลลาร์ เมื่อการดำเนินงาน
ของบริษัทก้าวหน้าเต็มตามรูปแบบ

ตารางที่ 5.1.1-1 แสดงพื้นที่ปลูกยางทั่วโลก

1,000 Hectares

ประเทศ	สวนขนาดใหญ่ (Estates)	สวนขนาดเล็ก (Small – holding)	รวม
Brazil	80.0	100.0	180.0
Guatemala	-	44.5	44.5
Mexico	-	21.0	21.0
Cameroon	39.8	2.2	42.0
Central Africa	-	1.0	1.0
Cote d' Ivoire (Ivory Coast)	70.0	25.8	95.8
Gabon	10.0	3.0	13.0
Ghana	16.1	0.8	16.9
Guinea	4.5	1.5	6.0
Liberia	60.4	48.5	108.9
Nigeria	60.0	90.0	150.0
D.R. of Congo	25.0	10.0	35.0
Bangladesh	-	46.7	46.7
Cambodia	-	52.3	52.3
China	-	618.0	618.0
India	68.0	502.0	570.0
Indonesia	549.0	2,823.0	3,372.0
Malaysia	186.2	1,244.5	1,430.7
Myanmar	46.0	58.8	104.8
Papua N.G.	9.5	8.7	18.2
Philippines	92.0	-	92.0
Sri Lanka	57.0	101.0	158.0
Thailand	85.0	1,895.1	1,980.1
Vietnam	334.4	83.6	418.0
รวม	1,792.9	6,998.5	9,666.9

Note : 1. สวนขนาดใหญ่มีพื้นที่ตั้งแต่ 40 hectare ขึ้นไป
2. ผลรวมทั้งหมด ซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกยางทั่วโลก มิใช่ผลรวมของสวนขนาดใหญ่และขนาดเล็ก เนื่องจากบางประเทศมิได้มีการแยกขนาด

2) สถานการณ์ยางพาราของจีน ประเทศจีนมีพื้นที่ปลูกยางอยู่เพียง 618,000 เฮกแตร์ และมีที่ปลูกยางสำคัญอยู่ 2 แห่งคือ ที่เกาะไหหลำทางตะวันออกเฉียงใต้ และในตอนใต้ของมณฑลยูนนานในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ยางพาราของจีนเป็นยางรุ่นเก่า แต่ขณะนี้ได้ปลูกทดแทนเป็นบริเวณกว้างแล้ว และในการปลูกทดแทนทำให้มีการนำไม้ยางพาราที่ถูกตัดมาผลิตเป็นเฟอร์นิเจอร์ และผลิตภัณฑ์ไม้ยางพาราส่งออกสู่ตลาดโลก และมีมูลค่าของการส่งออกเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าส่งออกรวมของโลกสูงกว่าสินค้าประเภทเดียวกันของประเทศไทย อาจเป็นเพราะค่าแรงที่ต่ำกว่าหรือฝีมือในการผลิตที่ดีกว่า

อย่างไรก็ตามในด้านของอุตสาหกรรมยาง และผลิตภัณฑ์ยาง จีนเป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทย และเนื่องจากจีนกำลังเร่งพัฒนาประเทศ ความต้องการยางเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆเพิ่มขึ้นทุกปี จากข้อมูลปี 2544 ของสถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร จีนผลิตยางธรรมชาติได้เพียง 451,000 ตัน ซึ่งนับว่าน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกอย่างประเทศไทย และอินโดนีเซีย โดยในปี 2544 ไทยผลิตได้ 2,357,000 ตัน และอินโดนีเซียผลิตได้ 1,542,800 ตัน แม้แต่อินเดีย ซึ่งมีพื้นที่ปลูกน้อยกว่าจีนก็ยังผลิตได้มากกว่า คือ 627,100 ตัน สำหรับมาเลเซียที่เคยเป็นผู้ผลิตยางอันดับหนึ่งของโลกแต่ภายหลังได้ลดพื้นที่ปลูกยางหันไปเพิ่มพื้นที่ปาล์มน้ำมัน ผลิตได้ 545,900 ตัน

ในด้านของการบริโภคยางธรรมชาติ จีนเป็นประเทศที่มีปริมาณการใช้มากที่สุดในโลก ในปี 2544 จีนใช้ยางธรรมชาติถึง 1,215,000 ตัน แต่เมื่อดูที่การสั่งซื้อยางจากประเทศไทย จีนซื้อยางจากไทยเป็นอันดับสองรองจากญี่ปุ่น ในปี 2544 ญี่ปุ่นนำเข้ายางจากประเทศไทย 422,010 ตัน ในขณะที่จีนซื้อจากไทย 364,904 ตัน เมื่อพิจารณาจากประเด็นนี้ น่าจะเป็นที่คาดหวังได้ว่าหากมีความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจไทย-จีน โอกาสที่ไทยจะขายยางพาราให้จีนได้เพิ่มขึ้นก็มีความเป็นไปได้สูง

5.1.2 ข้าว

ประเทศไทยเป็นผู้ส่งข้าวออกเป็นอันดับหนึ่งของโลก ผู้ส่งข้าวออกไปจำหน่ายในตลาดโลกรายหลักมีอยู่ด้วยกัน 6 ประเทศได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน สหรัฐอเมริกา ปากีสถาน และอินเดีย ตารางข้าง

ล่างแสดงปริมาณและมูลค่าการส่งออกข้าวของประเทศเหล่านี้ ระหว่างปี 2541-2543 จากสถิติของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรซึ่งได้ข้อมูลจาก องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) แม้ว่าจีนจะเป็นผู้ส่งออกข้าวเป็นอันดับ 3 อยู่ในขณะนี้ แต่จีนก็ยังนำเข้าข้าวจำนวนหนึ่ง ซึ่งรวมทั้งข้าวเพื่อการบริโภค และผลิตภัณฑ์จากข้าว ในปี 2543 จีนนำเข้าข้าว 244,735 ตัน เป็นมูลค่า 4,614,000,000 บาท หนึ่งในจำนวนนี้เป็นข้าวคุณภาพสูงจากประเทศไทย คือข้าวดอกมะลิหรือหอมมะลิและข้าวขาวคุณภาพสูง เนื่องจากคนจีนที่มีฐานะดีชอบรับประทานข้าวไทย

ตารางที่ 5.1.2-1 แสดงปริมาณและมูลค่าการส่งออกข้าว ปริมาณ : ตัน มูลค่า : ล้านบาท

ประเทศ	2541		2542		2543	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
ไทย	6,540,253	86,805	6,838,793	73,810	6,141,341	65,516
เวียดนาม	3,730,000	42,187	4,508,277	38,790	3,477,000	26,801
จีน	3,791,615	38,725	2,819,010	25,527	3,070,644	23,223
สหรัฐอเมริกา	3,112,693	49,990	2,668,066	35,777	3,736,462	33,574
ปากีสถาน	1,971,601	23,485	1,791,193	22,368	2,016,273	21,418
อินเดีย	4,962,941	62,360	1,895,250	27,474	1,532,598	26,323

หมายเหตุ : ในปี 2546 ไทยส่งข้าวออกทั้งหมด 7,343,437 ตัน ด้วยมูลค่า 76,677,330 บาท

ประเทศจีนมีพื้นที่นาอยู่ถึงประมาณ 200,000,000 ไร่ ในขณะที่ประเทศไทยมีที่นา 63,000,000 ไร่ หรือประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศจีน แต่อย่างไรก็ดีเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรของจีนกับไทยที่มีสัดส่วน 1,300,000,000 : 63,000,000 คนแล้ว จีนยังมีที่น้าน้อยกว่าไทย บนพื้นฐานของขนาดประชากร แต่จีนก็มีพื้นที่เป็นแหล่งอาหาร คาร์โบไฮเดรตอยู่หลายชนิดที่ชาวจีนรับประทานเป็นอาหารหลักประจำวัน ได้แก่ มันฝรั่ง มันเทศ เผือก บัควีต (buck wheat) ธัญพืชเมืองหนาว

ชนิดต่างๆ เช่น ข้าวสาลี ข้าวบาร์เลย์ และข้าวโอ๊ต ซึ่งอาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ว่าเหตุใดจีนจึงมีข้าวเหลือสำหรับส่งออก

ข้าวจีนเป็นข้าวที่มีเมล็ดสั้นและอ้วนอยู่ในประเภท japonica เช่นเดียวกับข้าวญี่ปุ่นและเกาหลี อย่างไรก็ตามในพื้นที่ตอนใต้สุดของจีน เช่นแคว้นสิบสองปันนา ชนกลุ่มน้อยที่อาศัยอยู่ในที่ราบ คือเผ่าไตหรือไทยลื้อ ปลูกและบริโภคข้าวเมล็ดยาว เช่นเดียวกับชาวอุซเบกในเทศอื่น ๆ ประมาณปี 2533-2534 สถาบันวิจัยข้าว กรมวิชาการเกษตรได้นำข้าวเมล็ดยาวจากแคว้นสิบสองปันนามาทดลองปลูกในจังหวัดเชียงรายและพื้นที่ทรงงานชนบดอยตุง ปรากฏว่าได้ผลดี เป็นที่นิยมของชาวไทยภูเขา

5.1.3 ผลไม้

ผลไม้ก็เป็น Commodity ทางเกษตรอีกชนิดหนึ่งที่ควรอยู่ในความร่วมมือทางเทคโนโลยี และเศรษฐกิจไทย-จีน เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยและจีนมีการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้าประเภทนี้เป็นจำนวนมาก ในขณะนี้ผลไม้จากประเทศจีนเข้าสู่ประเทศไทยผ่านเข้ามาทางด่านอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยการขนส่งทางเรือล่องลงมาตามแม่น้ำโขง โดยที่ระบบการขนส่งของไทยในปัจจุบันมีความสะดวกสบายทั้งทางบกและทางอากาศ จึงเห็นผลไม้ต่างๆ จากประเทศจีนวางขายตั้งแต่เหนือจรดใต้ ทั้งภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตกของไทย ส่วนผลไม้ไทยเข้าสู่จีนทางกวางโจว มากกว่าที่ผลไม้จีนมาไทยทางแม่น้ำโขง การเปิดเขตเสรีการค้า อาเซียน-จีน ช่วง 5 เดือนแรก

ตารางที่ 5.1.3-1 แสดงปริมาณและมูลค่าการค้าผลไม้

มูลค่า : ล้านบาท

รายการ	2547	2548	อัตรายายตัว (%)
	(ม.ค.-พ.ค.)		
การค้าของไทยกับจีน รวม			
มูลค่าการค้า	224,986,551,409	306,354,009,906	36.2
มูลค่าการส่งออก	105,790,625,563	128,083,644,706	21.1
มูลค่าการนำเข้า	119,195,925,846	178,270,365,200	49.6
ดุลการค้า	-13,405,300,283	-50,186,720,494	274.4
การค้าของไทยกับจีน (ผักและผลไม้ หมวด 07-08)			
มูลค่าการค้า	5,620,101,483	11,492,121,811	104.5
มูลค่าการส่งออก	4,257,256,134	9,935,252,729	133.4
มูลค่าการนำเข้า	1,362,845,349	1,556,869,082	14.2
ดุลการค้า	2,894,410,785	8,378,383,647	189.5

มูลค่า : บาท

- 1.1) ไทยขาดแหล่งผลิตที่มี ขนาดเป็นสวนขนาดใหญ่ (estate) เกษตรกรไทย ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายย่อย ผลิตผลเพื่อการส่งออกส่วนใหญ่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งผลิตต่างๆ ของตัวแทนผู้ส่งออก (collector) จึงไม่ค่อยมีความสม่ำเสมอทั้งทางขนาดและคุณภาพ
- 1.2) การควบคุมคุณภาพในระหว่างการผลิตเป็นไปได้ยาก เพราะเกษตรกรรายย่อยขาดความรู้ ความชำนาญ และความกระตือรือร้นที่จะปฏิบัติ ผู้รวบรวมสินค้าทำได้เพียงนำผลไม้มารม หรือแช่สารเคมี กำจัดโรคและแมลงที่อาจติดมากับผลไม้ จริ่งอยู่การปฏิบัติหลังเก็บเกี่ยว (post-harvest) เป็นสิ่งสำคัญ แต่ในเรื่องของผลไม้ การควบคุมคุณภาพ จะต้องดำเนินการตั้งแต่เริ่มออกดอกจนการส่งถึงมือผู้บริโภค ฟิลิปปินส์ซึ่งมีชื่อเสียงในด้านส่งออกกล้วยและมะม่วงนั้นมีแหล่งผลิตเป็นสวนขนาดใหญ่ทั้งสิ้น ดำเนินการโดยบริษัทขนาดใหญ่อย่าง Delmonto ผลิตผลจึงมีสม่ำเสมอ คุณภาพทางด้าน

appearance ดีมาก และมีอายุการวางจำหน่ายหรือ shelf life ยาวนานกว่า
ผลไม้ไทย

- 1.3) ระบบการขนส่งของไทยไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าประเภทเสียง่าย
(perishable) ไปจำหน่ายต่างประเทศ การติดต่อกับหน่วยงานราชการเพื่อการ
ส่งออก ตามปกติแล้วจะใช้เวลานานกว่าที่ควรและเต็มไปด้วยอุปสรรคและ
ข้อขัดข้อง ทำให้สินค้าต้องไปรอคอยอยู่ตามท่าเรือหรือสนามบิน เป็นเวลา
นาน ซึ่งกว่าจะถึงปลายทาง สินค้าเหล่านั้นหากไม่เสียหาย ก็จะไม่เหลืออายุ
วางจำหน่ายไม่กี่วัน แม้ปัจจุบันทางรัฐบาลจะกำหนดให้ขั้นตอนของการติด
ต่อกับหน่วยงานราชการมีลักษณะเป็น “ จุดเดียวเบ็ดเสร็จ ” (one stop
service) ก็ยังไม่เป็นที่แน่ชัดว่าในจุดเดียวที่ให้บริการแก่ผู้ประกอบการนี้จะ
ใช้เวลาเท่าใด
- 1.4) หน่วยงานที่มีหน้าที่ติดต่อประสานงานเกี่ยวกับการส่งออก โดยเฉพาะสิน
ค้าใหม่ ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินการ และขาด tactic ในการต่อรอง
อย่างไรก็ดี ภายใต้รัฐบาลที่ใช้นโยบายส่งเสริมการส่งออก เป็นมาตรการ
หนึ่งในการแก้ปัญหาเศรษฐกิจ จุดอ่อนนี้คงจะได้รับการปรับปรุงให้เข้มแข็ง
ขึ้น

5.1.4 สมุนไพร

ทั้งประเทศไทยและจีนต่างก็มีความหลากหลายทางด้านสมุนไพร ไทยมีแหล่งของสมุนไพรอยู่ทั่ว
ประเทศ สำหรับประเทศจีนแหล่งสำคัญของสมุนไพรอยู่ทางภาคใต้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมณฑลยูน
นาน ต้องยอมรับว่าการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากสมุนไพรจีนมีความก้าวหน้ามากกว่าไทย มีการ
นำเอาสมุนไพรมาแปรรูปเป็นสารบริสุทธิ์ใช้ประโยชน์ในทางการแพทย์มานานก่อนไทย สำหรับ
ประเทศไทยหลังจากที่ใช้สมุนไพรในรูปของยากลางบ้าน ของแพทย์แผนโบราณมาช้านาน ก็เพิ่ง
เริ่มจะมีกระแสทำให้เกิดการตื่นตัวในเรื่องการใช้ประโยชน์จากสมุนไพรในรูปแบบต่างๆเมื่อไม่นาน
มานี้เอง ขณะนี้แพทย์แผนไทย หรือแพทย์ทางเลือก ได้รับการยอมรับจนเป็นหน่วยงานหนึ่งของ
กระทรวงสาธารณสุขแล้ว อย่างไรก็ตาม การแปรรูปสมุนไพรให้เป็นยาและขบวนการสกัดสารที่อาจ
เป็นพิษกับมนุษย์ออกจากสมุนไพร ไทยยังตามหลังจีนอยู่มาก ดังนั้นความร่วมมือที่จะเกิดขึ้นจะก่อ
ให้เกิดประโยชน์อย่างมากต่อวงการแพทย์และการสาธารณสุขของไทย

ขณะนี้ได้มีความร่วมมือไทย-จีนทางด้านสมุนไพรอยู่ระดับหนึ่งแล้ว เป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงสาธารณสุขของทั้งสองประเทศ ในการใช้สมุนไพรผลิตยาและสารต้านทานเชื้อเอชไอวี (AIDS) หรืออาการกลุ่มภูมิคุ้มกันบกพร่องและมีความก้าวหน้าไปไประดับหนึ่ง หากความร่วมมือด้านสมุนไพรในโครงการนี้เกิดขึ้นได้ก็จะเป็นการขยายขอบเขตของความร่วมมือกันทำการวิจัยการใช้ประโยชน์จากสมุนไพรสำหรับควบคุมโรคต่างๆ ได้มากขึ้น

5.2 กรอบยุทธศาสตร์และยุทธวิธีความร่วมมือด้านการเกษตรไทย-จีน

หลักในการร่วมมือไทย-จีนทางด้านการเกษตรรวมถึงทางด้านอื่นๆ ด้วยภายใต้โครงการนี้ ควรอยู่ในกรอบและบรรทัดฐานแห่งมิตรภาพและความเสมอภาคในการดำเนินการค้นคว้าวิจัยร่วมกัน เพื่อให้ผลที่ได้เป็นประโยชน์เป็นประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่าย และปราศจากอิทธิพลหรือ การบีบบังคับจากภาคการเมือง ขณะนี้มีตัวอย่างจากการเปิดการค้าเสรีไทย-จีน (Thailand-China Free Trade Area) ซึ่งไทยตกเป็นฝ่ายที่ดูเหมือนจะเสียเปรียบจากการลดภาษีนำเข้าของทั้งสองประเทศ ทำให้สินค้าจีนที่มีต้นทุนต่ำทะลักเข้าสู่ประเทศไทยในขณะที่ฝ่ายไทยเองแม้กระทั่งผลิตผลทางการเกษตรที่จะส่งเข้าไปขายในประเทศ ก็ยังไม่อาจลดต้นทุนลงให้ต่ำได้ ในขณะเดียวกันก็ถูกตั้งกำแพงกีดกันในลักษณะของความไม่ปลอดภัยต่างๆ การปฏิบัติในลักษณะเช่นนี้ไม่ควรเกิดขึ้นในโครงการด้านความร่วมมือครั้งนี้

5.2.1 ยางพารา ในด้านของยางพารา แม้ว่าจีนจะมีพื้นที่ปลูกยางอยู่บ้าง ก็อยู่ในบริเวณที่จำกัด การขยายพื้นที่ปลูกและการปรับปรุงเทคโนโลยีการผลิตอาจทำได้ แต่ผลผลิตภายในประเทศของจีนไม่สามารถสนองความต้องการของการบริโภค ภายใต้อัตราความเจริญทางเศรษฐกิจ ที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่อง จีนจึงยังต้องการยางพาราในปริมาณมากอีกนาน นอกจากอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว ยังมีอุตสาหกรรมที่มีการใช้ยางพาราอีกหลายด้าน เช่น การก่อสร้าง อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ในสำนักงาน ตลอดจนของใช้ในชีวิตประจำวันอีกหลายชนิด

ปัจจุบันไทยเป็นผู้ผลิตรายพาราเป็นอันดับหนึ่งของโลก แต่รายได้ที่เกิดจากยางพารายังต่ำกว่ามาเลเซียที่ปริมาณการผลิตตกลงไปอยู่อันดับสอง หรือสาม ทั้งนี้เป็นเพราะไทยจำหน่ายยางในลักษณะของวัตถุดิบเป็นส่วนใหญ่ การผลิตวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ จากยางพาราในลักษณะของการเพิ่มมูลค่า (Value added) ให้แก่ยางดิบยังมีน้อย เมื่อเทียบกับเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซีย หากเกิดความร่วมมือไทย-จีน ด้านยางพาราขึ้นไทยจะมีโอกาสขยายขอบเขตและปริมาณการค้ายางพารากับจีน ควบ

คู่ไปกับการร่วมมือด้านวิชาการมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายพื้นที่ปลูกยาง และไทยควรพิจารณาการพัฒนาผลิตภัณฑ์จากยางพาราก่อนส่งออก เพื่อเพิ่มมูลค่า และเพิ่มการจ้างงานภายในประเทศ

1) กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือไทย-จีนด้านยางพารา ในขบวนการพัฒนาประเทศ จีนมีความสามารถพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆได้ด้วยตนเอง แม้ว่าในระยะแรกของการพัฒนาประเทศ จีนจะรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากโลกภายนอก แต่เมื่อเวลาผ่านไป จีนก็สามารถสร้างเทคโนโลยีของตนเองขึ้นมาได้ ในขณะที่ประเทศไทยเทคโนโลยีที่สำคัญหรือมีความสลับซับซ้อนยังต้องพึ่งการถ่ายทอดจากต่างประเทศ แต่ในขณะเดียวกันไทยมีความก้าวหน้าในการผลิตทางการเกษตรกรรมขั้นพื้นฐาน เช่นการปรับปรุงพันธุ์ การปรับปรุงการผลิต และการเพิ่มผลผลิต ดังนั้นในเรื่องของยางพารา การกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างไทย-จีนควรอยู่บนพื้นฐานของความจริงนี้ คือ

- 1.1) ร่วมวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยาง และอุตสาหกรรมยางร่วมกันซึ่งไทยจะเรียนจากจีนได้มาก สามารถเพิ่มมูลค่าให้กับยางดิบ
- 1.2) ร่วมมือวิจัยและพัฒนาการปรับปรุงพันธุ์และการผลิตยางธรรมชาติแม้จีนจะเรียนจากไทยได้มากเพียงใด ก็ไม่อาจเป็นคู่แข่งของไทยได้ เนื่องจากจีนมีพื้นที่ปลูกจำกัด และยังมีความต้องการยางธรรมชาติในการพัฒนาอุตสาหกรรมอื่นๆอีกมาก

2) ยุทธวิธีความร่วมมือไทย-จีนด้านยางพารา ควรมีการดำเนินการตามโครงการต่างๆ ดังนี้คือ

- 2.1) จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางร่วม เพื่อร่วมมือกันพัฒนาผลิตภัณฑ์ยาง ศูนย์วิจัยและพัฒนาอาจตั้งอยู่ในประเทศจีนที่เมือง Jinghong หรือเชียงรุ่ง หรืออาจตั้งอยู่ในจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย เช่น เชียงราย เชียงใหม่ หรือน่าน หรืออาจตั้งอยู่ในทั้ง 2 ประเทศ
- 2.2) ทำโครงการพัฒนาการปลูกยางร่วม โดยมีกิจกรรมหลักคือ พัฒนาพันธุ์ยาง และพัฒนาวิธีการผลิตยาง สถานที่ตั้งควรอยู่ในทั้งสองประเทศ
- 2.3) โครงการแลกเปลี่ยนนักวิชาการทางด้านยางพารา เพื่อให้ร่วมปฏิบัติงาน และหาประสบการณ์จากกันและกัน

5.2.2 ข้าว

สำหรับข้าวแม้จีนจะผลิตได้พอเพียงและเหลือส่งขายเป็นสินค้าออก แต่ในแง่ของคุณภาพในการบริโภค ข้าวจีนมีคุณภาพสู้ข้าวไทยไม่ได้ ข้าวไทยที่วางขายในตลาดในประเทศจีนนั้นมีราคาสูงกว่า และชาวจีนที่มีกำลังซื้อสูงก็นิยมบริโภคข้าวไทยโดยเฉพาะข้าวหอม เมื่อมีความร่วมมือไทย-จีนทางด้านข้าวขึ้นในโครงการนี้ไทยสามารถที่จะช่วยจีนปรับปรุงพันธุ์ข้าวเมล็ดยาวที่มีพื้นที่เพาะปลูกเฉพาะในเขตสิบสองปันนาในขณะเดียวกันก็หาช่องทางขยายตลาดข้าวคุณภาพของไทยในจีนให้มากขึ้น เนื่องจากจีนในยุคปัจจุบันไม่ขาดแคลนอาหารโดยเฉพาะอาหารประเภทแป้งเหมือนสมัยก่อนที่มักเกิดภาวะข้าวยากมากแพงขึ้นบ่อยๆ จึงเป็นการยากที่จะกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือในส่วนนี้แต่เนื่องจากเศรษฐกิจของจีนกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว จำนวนของคนที่มีฐานะดี และมีกำลังซื้อสูงก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว และประเด็นที่บางส่วนในภาคใต้ของจีนปลูกและบริโภคข้าวเมล็ดยาว ก็อาจนำมากำหนดเป็นกรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือได้

1) กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือไทย-จีนด้านข้าว

- 1.1) ขยายปริมาณการส่งออกข้าวคุณภาพสูงจากประเทศไทยสำหรับตลาดระดับบนในประเทศจีน ในส่วนนี้ไทยยังจะขยายกำลังการผลิตเพื่อการส่งออกได้อีกมาก โดยการเพิ่มผลผลิตต่อไร่ โดยการปรับปรุงพันธุ์และเทคโนโลยีการผลิต ขณะนี้ผลผลิตต่อไร่ของข้าวไทยอยู่อันดับสองจากด้านล่างของตารางในเอเชีย คือ สูงกว่าผลผลิตต่อไร่ของลาวเพียงประเทศเดียว
- 1.2) ร่วมมือพัฒนาข้าวเมล็ดยาว ในภาคใต้ของจีน

2) ยุทธวิธีความร่วมมือไทย-จีนด้านข้าว_ควรมีการดำเนินการดังนี้

- 2.1) ส่งเสริมให้คนจีนที่มีฐานะดีเพิ่ม หรือรู้จักรับประทานข้าวคุณภาพสูงของไทยในลักษณะ Campaign หรือ Promote ผ่านทางสถานทูตอัครราชทูตที่ปรึกษาฝ่ายพาณิชย์ และอัครราชทูตที่ปรึกษาฝ่ายเกษตร
- 2.2) จัด Exposition ส่งเสริมข้าวและผลิตภัณฑ์จากข้าวไทย สำหรับข้าวเพื่อการบริโภค หรือ table rice ควรแนะนำการหุงที่ถูกต้องวิธีเนื่องจากข้าวไทยและจีนมีปริมาณแป้งประเภท อมิโลส (amylase) ต่างกัน การหุงให้สุกนารับประทานจึงต่างกัน แม้แต่ข้าวไทยด้วยกันเองข้าวแข็ง และข้าวนุ่มก็มีวิธีหุงที่ไม่เหมือนกัน
- 2.3) จัดตั้งสถานทดลองข้าวขึ้นในแคว้นสิบสองปันนา เพื่อพัฒนาข้าวเมล็ดยาวของจีน ซึ่งจีนจะได้ประโยชน์จากการพัฒนาข้าวสำหรับประชากรในเขตนั้น

ไทยเองก็อาจจะได้แหล่งพันธุ์กรรมข้าวที่เหมาะสม สำหรับภาคเหนือตอน
บนสุดของประเทศ

5.2.3 ผลไม้

ในส่วนของผลไม้ ขณะนี้ไทยได้เปรียบดุลการนำเข้าผลไม้จากจีนอยู่มาก อันเป็นผลมาจากการเปิด
การค้าเสรีกับจีน ซึ่งจีนได้เปรียบไทยด้านผลิตผลไม้เมืองหนาว (Temperate fruits) ที่ได้ต้นทุนต่ำ
จึงมีการนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยได้ในราคาถูก และไทยไม่ได้ตั้งกำแพงมาตรการใดๆ กีด
กันการนำเข้าผลิตผลทางการเกษตรเหล่านี้ ในขณะที่ไทยมีความได้เปรียบในการส่งผลไม้เมืองร้อน
(Tropical fruits) เข้าไปจำหน่ายในประเทศจีน แม้จะถูกตั้งมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางศ
รัทธาพืช และสาธารณสุข (Phyto-sanitary safety measure) กีดกัน ทั้งๆ ที่ชาวจีนนิยมบริโภคผล
ไม้จากประเทศไทย หากงานด้านผลไม้อยู่ในโครงการร่วมมือไทย-จีน ไทยจะสามารถปรับปรุงข้อขัด
ข้องต่างๆ ที่กลายเป็นจุดอ่อนของไทยเองให้เกิดความสะดวก และใช้กลไกทางความร่วมมือทาง
เศรษฐกิจช่วยให้เกิดการผ่อนปรนมาตรการกีดกัน เพื่อให้การนำเข้าผลไม้ไทยมีความสะดวกมาก
ขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อชาวสวนผลไม้ไทยในการยกระดับราคาให้สูงขึ้น และขยายตลาดผลไม้
ไทยในจีนให้ครอบคลุมกลุ่มผู้บริโภคจีนได้อย่างทั่วถึง

1) กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือไทย-จีนทางด้านผลไม้ ยุทธศาสตร์ความร่วม
มือไทย-จีนในเรื่องของผลไม้ คงมีประการเดียว เนื่องจากเป็นเรื่องของการพัฒนากลไกการตลาดให้
มีความสะดวก และคล่องตัว คือ

2.1) พัฒนากลไกและผ่อนปรนมาตรการด้านการนำเข้า-ส่งออกผลไม้ไทย-จีน

2) ยุทธวิธีความร่วมมือไทย-จีนด้านผลไม้ ในการดำเนินการเพื่อเกิดความร่วมมือ
ไทย-จีนทางด้านผลไม้ ฝ่ายไทยควรกำหนดแผนงานและโครงการเกี่ยวกับ

2.1) ปรับปรุงระบบการผลิตผลไม้ ให้มีความปลอดภัย มีคุณภาพตรงกับ
ความต้องการของตลาดจีน และมีมาตรฐานผ่านเงื่อนไขการนำเข้าที่จีน
ตั้งไว้

2.2) พัฒนาแหล่งผลิตให้เป็นสวนขนาดใหญ่สามารถควบคุมคุณภาพของผลไม้
ได้ตั้งแต่อยู่ในแปลง รัฐควรส่งเสริมการลงทุนในเรื่องนี้

2.3) ปรับปรุงระบบราชการในการอนุญาตเพื่อการส่งออก สำหรับการอนุญาต
เพื่อส่งสินค้าประเภทเสียหายง่าย (perishable goods) ควรจะมีช่องทาง

- ด่วน (fast lane) เพื่อให้ใช้เวลาน้อยที่สุดในขั้นตอนต่างๆของการพิจารณา
ออกใบอนุญาต
- 2.4) จัดนิทรรศการผลไม้ไทยในเมืองใหญ่ๆของจีนให้คนจีนรู้จักและลิ้มลองผล
ไม้ไทย ยังมีผลไม้เมืองร้อนอีกหลายชนิดที่น่าจะทำตลาดในประเทศจีน
นอกเหนือจากทุเรียน ลำไย และมังคุด ก็ยังมีเงาะ มะม่วงทั้งสุกและดิบ
กล้วยไข่ กล้วยหอม และมะพร้าว น้ำหอม
- 2.5) ปรับปรุงระบบการขนส่งให้รวดเร็วเพื่อให้สินค้าเดินทางไปถึงปลายทางใน
เวลาที่สั้นที่สุด
- 2.6) พัฒนาร่วมด้านความร่วมมือในการนำเข้าและส่งออก สินค้าผลไม้ไทย เพื่อ
เพิ่มกลไกความร่วมมือและลดมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าและส่ง
ออกผลไม้ของไทย-จีน

5.2.4 สมุนไพร

งาน (Commodity) สุดท้ายคือความร่วมมือทางด้านสมุนไพรน่าจะถือได้ว่าเป็นของใหม่สำหรับไทย
แม้ว่าไทยจะมีการใช้ประโยชน์จากสมุนไพรมาเป็นเวลาช้านาน แต่ก็ใช้ในลักษณะของยากลางบ้าน
คือการใช้โดยตรง ซึ่งส่วนใหญ่ใช้วิธีต้ม จนเมื่อไม่นานมานี้เองที่เกิดสาขาแพทย์แผนไทยหรือแพทย์
ทางเลือกขึ้น การใช้สมุนไพรเพื่อเป็นยาจึงได้รับการแปรรูปเพื่อให้ได้สารที่เป็นตัวยา (Extract หรือ
Purification) แต่ก็ยังไม่กว้างขวางในหลายๆพืช และการแปรรูปที่ให้ได้สารตัวยาแท้ๆ ที่ปราศจาก
สารอื่นที่อาจเป็นพิษต่อร่างกายเจ็บปวดยังไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควรซึ่งงานทางด้านนี้จีนมีความก้าว
หน้ามากกว่าไทยมาก มีการแปรรูปใช้ประโยชน์จากการใช้สมุนไพรอย่างหลากหลาย อย่างไรก็ตาม
จีนก็จะได้รับประโยชน์เช่นเดียวกัน เนื่องจากการค้นคว้าวิจัยจะเปิดขอบเขตไปสู่การใช้สมุนไพร
ควบคุมโรคระบาดร้ายแรงที่กำลังเป็นปัญหาอยู่ในหลายประเทศรวมทั้งไทยและจีนอยู่ในขณะนี้ ได้แก่
แอก ไรเคเอดส์ (AIDS) โรคซาร์ส (SARS) และโรคไข้หวัดนก (Birdflu)

1) กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือไทย-จีนด้านสมุนไพร ในเมื่อเป็นที่ยอมรับว่า
จีนก้าวหน้ากว่าไทย ในด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับสมุนไพร ฝ่ายไทยจำเป็นต้องพึ่งพาจีนในเรื่องนี้
อย่างน้อยที่สุดในระยะแรกๆ โดยมี :

- 1.1) ความร่วมมือพัฒนาสมุนไพรไทย-จีน
- 1.2) แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากสมุนไพรแห่งชาติ
เพื่อทำหน้าที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีชีวภาพโดยเฉพาะ

5.3 การบริหารจัดการในความร่วมมือไทย-จีน ด้านการเกษตร

ในการดำเนินการความร่วมมือไทย-จีน ด้านการเกษตร ควรตั้งคณะกรรมการดำเนินการควบคุม การดำเนินการร่วมกัน ซึ่งสมาชิกของคณะกรรมการ ประกอบด้วยบุคคลจากทั้งสองประเทศ คณะกรรมการควรประกอบด้วย

5.3.1 คณะกรรมการระดับนโยบาย(Cooperating Policy Committee) มีหน้าที่กำหนดนโยบายความร่วมมือ

5.3.2 คณะกรรมการดำเนินการ (Cooperating Steering Committee) มีหน้าที่กำหนดแนวทางและขอบเขตของความร่วมมือ

5.3.3 คณะกรรมการติดตามและประเมินผล โดยคณะกรรมการติดตามและประเมินผล (Cooperating Monitoring Committee) มีหน้าที่ติดตามติดตามและประเมินผล ความร่วมมือในทั้งสองประเทศ

นอกจากนี้ในแต่ละประเทศควรมีการตั้งหรือมอบหมายภารกิจให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ และมีการตั้งงบประมาณรองรับให้เพียงพอต่อการดำเนินงาน

5.4 แผนงาน/โครงการ

โครงการความร่วมมือทางด้านการเกษตรที่ฝ่ายไทยเสนอได้แก่

5.4.1 โครงการความร่วมมือไทย-จีนด้านยางพารา ควรมีการดำเนินการตามโครงการต่างๆ ดังนี้คือ

- 1) จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาการผลิตยางร่วม เพื่อร่วมมือกันพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางศูนย์วิจัยและพัฒนาอาจตั้งอยู่ในประเทศจีนที่เมือง Jinghong หรือเชียงรุ่ง หรืออาจตั้งอยู่จังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย เช่น เชียงราย เชียงใหม่ หรือน่าน หรืออาจตั้งอยู่ในทั้ง 2 ประเทศ
- 2) ทำโครงการพัฒนาการปลูกยางร่วม โดยมีกิจกรรมหลักคือ พัฒนาพันธุ์ยาง และพัฒนาวิธีการผลิตยาง สถานที่ตั้งควรตั้งอยู่ในทั้ง 2 ประเทศ

- 3) โครงการแลกเปลี่ยนนักวิชาการทางด้านยางพารา เพื่อให้ร่วมปฏิบัติงานและหาประสบการณ์จากกันและกัน

5.3.2 โครงการความร่วมมือด้านข้าว ควรมีการดำเนินการดังนี้

- 1) ส่งเสริมให้คนจีนที่มีฐานะดีเพิ่ม หรือรู้จักกับประชาชนชาวคุณภาพสูงของไทยในลักษณะ Campaign หรือ Promote ผ่านทางสถานทูตอัครราชทูตที่ปรึกษาฝ่ายพาณิชย์ และอัครราชทูตที่ปรึกษาฝ่ายเกษตร
- 2) จัด Exposition ส่งเสริมข้าวและผลิตภัณฑ์จากข้าวไทย สำหรับข้าวเพื่อการบริโภค หรือ table rice ควรแนะนำวิธีการหุงที่ถูกวิธีเนื่องจากข้าวไทยและจีนมีปริมาณแป้งประเภท อมิโลส (amylase) ต่างกัน การหุงให้สุกนึ่งรับประทานจึงต่างกัน แม้แต่ข้าวไทยด้วยกันเองข้าวแข็ง และข้าวนุ่มก็มีวิธีการหุงที่ไม่เหมือนกัน
- 3) จัดตั้งสถานีทดลองข้าวขึ้นในแคว้นสิบสองปันนา เพื่อพัฒนาข้าวเมล็ดยาวของจีนซึ่งจีนจะได้ประโยชน์จากการพัฒนาข้าวสำหรับประชากรในเขตนั้น ไทยเองก็อาจจะได้แหล่งพันธุ์กรรมข้าวที่เหมาะสม สำหรับภาคเหนือตอนบนสุดประเทศ

5.3.3 โครงการความร่วมมือด้านผลไม้ ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความร่วมมือไทย-จีนทางด้านผลไม้ ฝ่ายไทยควรควรกำหนดแผนงานและโครงการเกี่ยวกับ

- 1) ปรับปรุงระบบการผลิตผลไม้ให้มีความปลอดภัย และแมลง มีคุณภาพตรงกับความต้องการของตลาดจีน และมีมาตรฐานผ่านเงื่อนไขการนำเข้าที่จีนตั้งไว้
- 2) พัฒนาแหล่งผลิตให้เป็นสวนขนาดใหญ่ สามารถควบคุมคุณภาพผลไม้ตั้งแต่อยู่ในแปลง รัฐควรส่งเสริมในเรื่องนี้
- 3) ปรับปรุงระบบราชการเพื่อการอนุญาตในการส่งออก สำหรับการอนุญาตเพื่อส่งสินค้าประเภทเสียหายง่าย (Perishable Goods) ควรจะมีช่องทางด่วน (Fast Lane) เพื่อให้ใช้เวลาน้อยที่สุดในขั้นตอนต่างๆ ของการพิจารณาออกใบอนุญาต
- 4) จัดนิทรรศการผลไม้ไทยในเมืองใหญ่ๆ ของจีน ให้คนจีนรู้จักและลิ้มลองผลไม้ไทย เพราะยังผลไม้เมืองร้อนอีกหลายชนิดที่น่าจะทำตลาดในประเทศจีนนอกเหนือจากทุเรียน ลำไยและมังคุด ก็ยังมีเงาะ มะม่วง (ทั้งสุกและดิบ) กล้วยไข่ กล้วยหอมและมะพร้าวน้ำหอม
- 5) ปรับปรุงระบบการขนส่งให้รวดเร็ว เพื่อให้สินค้าเดินทางถึงปลายทางในเวลาที่เหมาะสมที่สุด

5.3.4 โครงการร่วมมือด้านสมุนไพร

- 1) จัดตั้งศูนย์พัฒนาสมุนไพรไทย-จีนขึ้นในประเทศไทยเพื่อ

- 1.1) สำรวจชนิดและแหล่งของสมุนไพร
- 1.2) ศึกษาและพัฒนาการใช้ประโยชน์จากสมุนไพร
- 1.3) จัดทำธนาคารสมุนไพร
- 2) ยืมตัวผู้เชี่ยวชาญด้านสมุนไพรจากจีนมาช่วยปฏิบัติงานในประเทศไทย
- 3) ส่งตัวเจ้าหน้าที่จากไทยไปฝึกงานด้านสมุนไพรในประเทศจีน
- 4) แลกเปลี่ยนสมุนไพรระหว่างกันโดยมีเงื่อนไขที่ไม่ก่อให้เกิดการต่อต้านจากองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO)

บทที่ 6

ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคอุตสาหกรรม

6.1 ความนำ

แนวโน้มของโลกาภิวัตน์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีความสำคัญต่อการแข่งขันของแต่ละประเทศในเศรษฐกิจโลก การผลิตที่ขยายขอบเขตออกไปทั่วโลกพร้อมกับการเปลี่ยนโครงสร้างของการผลิต การขยายตัวทั้งในด้านการค้าและบริการในตลาดโลก การเคลื่อนย้ายเงินทุนทั้งในแนวกว้างและแนวลึก วิฤตการณ์ทางด้านการเงินที่ผ่านมา เป็นตัวอย่างของผลของกระบวนการโลกาภิวัตน์ที่เห็นได้อย่างชัดเจน การเปิดเสรีก็เกิดขึ้นพร้อมกับกระบวนการโลกาภิวัตน์ การแข่งขันที่เกิดขึ้นทั่วโลกนำมาซึ่งการเปลี่ยนโครงสร้างการผลิต การปรับโครงสร้างการผลิตระดับโลกพร้อมกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของเงินทุนและการค้าสากลส่งผลให้การแข่งขันเปลี่ยนรูปแบบไปอย่างสิ้นเชิง

ดังนั้นความร่วมมือในการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย-จีนจะต้องเป็นการพัฒนาที่ครอบคลุมทุกด้านและทุกขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตตลอดจนห่วงโซ่ของการเพิ่มมูลค่า (Value Chain) นับตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ อุปกรณ์ ชิ้นส่วน การออกแบบ ผู้บริการด้านขนส่ง และจัดจำหน่าย นอกจากนี้ยังจะต้องมีการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านการอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำไปสู่ความรู้ใหม่ๆ การเชื่อมโยงนี้ มิได้จำกัดอยู่เฉพาะภายในกลุ่มบริษัทผู้ประกอบการเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเชื่อมโยงกับผู้จัดสินค้าให้ (Supply Chain) ตลอดจนถึงสถาบันวิจัยและองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงจะเป็นไปทั้งในแนวดิ่งและแนวนอน ยิ่งไปกว่านั้นจะต้องมีความร่วมมือด้านกระบวนการวัดและเปรียบเทียบ ผลิตภัณฑ์ บริการ และวิธีการปฏิบัติกับองค์กรอื่นที่สามารถทำได้ดีกว่าเพื่อนำผลของการเปรียบเทียบมาใช้ในการปรับปรุงองค์กรของตนเอง (Benchmarking) และกระบวนการนี้เป็นกระบวนการ ที่นำมาสู่การเสาะหาและนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) มาประยุกต์ใช้ในองค์กร เพื่อให้สามารถแข่งขันกับองค์กรอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กระแสการแข่งขันเสรีทางการค้าและการลงทุนเป็นไปอย่างเข้มข้นและรุนแรง แนวโน้มของเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนจากการแข่งขันที่อาศัยความได้เปรียบทางด้านแรงงาน และ Economic Scale มาเป็น Technology and Knowledge มากขึ้น การระดมเครื่องมือทางการเมืองและการค้าระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความได้เปรียบในตลาดโลกและใช้เทคโนโลยีเป็นตัวผลักดันความได้เปรียบ

กำหนดแนวทางการพัฒนาในอนาคตจะต้องคำนึงถึงอิทธิพลของกระแสการเปิดเสรีทางการค้าควบคู่ไปกับความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ การสร้างความสมดุลและความเข้มแข็งและสามารถก้าวทันโลก การกำหนดความร่วมมือระหว่างสองประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาความร่วมมือไทย-จีนในภาคอุตสาหกรรม เพื่อให้ทั้งสองประเทศมี ฐานการผลิตที่แข็งแกร่งมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก สามารถรักษาและขยายรายได้ที่กระจายและเข้าถึงประชาชนของทั้งสองประเทศทั้งในเมืองและชนบทอย่างทั่วถึง และสามารถผลักดันให้อุตสาหกรรมของไทยและจีนสามารถเผชิญและก้าวเข้าสู่เงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงของโลกและประเทศได้อย่างมั่นคง

6.2 สถานภาพอุตสาหกรรมในพื้นที่ศึกษา

6.2.1 ภาพรวมรายอุตสาหกรรมของจีน

1) อุตสาหกรรมเกษตร การผลิตธัญพืชให้เพียงพอความต้องการของประชากรจีนที่มีอยู่จำนวนมาก เป็นสิ่งสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศจีน นับตั้งแต่จีนเริ่มปฏิรูปภาคการเกษตรในปี 2521 เกษตรกรรมของจีนก็ได้ขยายตัวขึ้นอย่างมาก มีอัตราการเติบโตร้อยละ 6.7 ต่อปี ภาคการเกษตรในผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของจีน ได้ลดลงจากร้อยละ 31.2 ในปี 2522 เหลือร้อยละ 20 ในปี 2538 ปัจจุบัน จีนได้ให้ความสนใจในการพัฒนาและสร้างเสถียรภาพในภาคการเกษตร รวมทั้งการส่งเสริมการลงทุนในภาคเกษตรกรรม เพื่อส่งเสริมให้เกิดความมั่นคงในภูมิภาคชนบทและการขยายตัวของอุปสงค์ในประเทศ รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องในชนบทและการพัฒนาด้านอื่น ๆ เช่น พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารภาคการเกษตร พัฒนาวិสาหกิจท้องถิ่น และปฏิรูประบบตลาด รวมทั้งการนำความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในภาคการเกษตร

- 1.1) ข้าว จีนเป็นประเทศหนึ่งที่มีปริมาณผลผลิตข้าวที่ค่อนข้างอุดมสมบูรณ์ ผลผลิตข้าวของจีนในปี (ฤดูกล) 2544/45 จะมีประมาณ 181 ล้านตัน¹ ในส่วนของพื้นที่เพาะปลูกข้าว ในปี 2544/45 คาดว่าจะมีพื้นที่ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 10 เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการอุดหนุนราคา พื้นที่ปลูกข้าวสำคัญของจีนจะอยู่ในบริเวณภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ อาทิ มณฑลหูเป่ย์ หูหนาน เจียงซู เสฉวน เฮยหลงเจียง เจียงซี กวางตุ้ง และยูนนาน และจะปลูกข้าวพันธุ์ที่แตกต่าง

¹ ผลผลิตข้าวส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 55 ของผลผลิตข้าวทั้งหมดของจีน ได้จากการปลูกข้าวในช่วงกลางปี (ปี 2544/45 มีผลผลิตประมาณ 103 ล้านตัน ลดลงจากปี 2543/44 ที่มีผลผลิต 109 ล้านตัน)

กันตามความนิยมของแต่ละพื้นที่ ขณะที่ชาวจีนทางตอนใต้จะนิยมบริโภคข้าว เมล็ดยาว แต่ชาวจีนในบริเวณภาคกลางและภาคเหนือจะนิยมข้าวเมล็ดสั้น ที่มีความเหนียวมากกว่า แต่ในปัจจุบัน ชาวจีนเริ่มคำนึงถึงเรื่องของคุณภาพของข้าวมากขึ้น ทำให้ข้าวหอมมะลิจากไทย ที่เป็นข้าวคุณภาพดี เริ่มเป็นที่นิยมบริโภคมากขึ้น โดยเฉพาะในโรงแรมหรือภัตตาคารชั้นนำ

ในปี 2542 รัฐบาลจีนได้จัดทำมาตรฐานข้าว (standard grade) ขึ้นเพื่อจำแนกประเภทของข้าว โดยแบ่งเป็น 5 ระดับสำหรับพันธุ์เมล็ดยาว (indica) และพันธุ์เมล็ดสั้น (japonica) อาทิ ข้าวเมล็ดยาวประกอบด้วยข้าวเปลือก 50% และข้าวสาร 71–79% และข้าวเมล็ดสั้นประกอบด้วยข้าวเปลือก 60% และข้าวสาร 73–81% นอกจากนี้ ในปี 2543 รัฐบาลจีนยังได้กำหนดมาตรฐานเพิ่มเติมสำหรับข้าวที่มีคุณภาพดี (premium grade) อีก 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ต่างๆ ในการจำแนก อาทิ ความสมบูรณ์ของเมล็ด รสชาติ และได้เพิ่มระดับมาตรฐานสำหรับข้าวเปลือกคือ 50–56% สำหรับข้าวเมล็ดยาว และ 60–66% สำหรับข้าวเมล็ดสั้นการปรับปรุงพันธุ์ข้าวอย่างต่อเนื่องและการกำหนดมาตรฐานใหม่ของรัฐบาล ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายได้พยายามสร้างภาพลักษณ์ของคุณภาพและความเป็นเอกลักษณ์ในสินค้าที่ใช้ตราผลิตภัณฑ์ของตน ประชาชนจีนบริโภคข้าวเป็นอาหารหลัก และสามารถผลิตข้าวได้ปริมาณมาก แต่ผลผลิตข้าวของจีนก็ยังมีคุณภาพไม่ดีและผลผลิตต่อพื้นที่ก็ไม่สูงนัก ประกอบกับปัญหาอัตราการเจริญเติบโตของจำนวนประชากรและการลดลงของพื้นที่เพาะปลูก ทำให้รัฐบาลจีนได้ให้การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้านการเกษตรเพื่อปรับปรุงพันธุ์ข้าวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านความหลากหลายและคุณภาพของพันธุ์ที่มีอยู่ และมีการเพิ่มผลผลิตต่อไร่สูง

- 1.2) ยางพารา ประเทศจีนมีพื้นที่การปลูกยางพารามากเป็นอันดับที่ 4 ของโลก และสามารถผลิตยางพาราได้เป็นอันดับที่ 5 ของโลก ในปี 2002 จีนสามารถผลิตยางธรรมชาติได้ 527,413 ตันแบ่งเป็นพื้นที่มณฑลไหหลำ 303,070 ตัน พื้นที่การเพาะปลูกที่อยู่ทางตอนใต้ของประเทศ แถบสองฝั่งแม่น้ำลานช้างในมณฑลยูนนาน 198,812 ตัน กว่างตง 24-322 ตัน กว่างซี 1,159 ตัน และฝูเจี้ยน 50 ตัน อย่างไรก็ตามการปลูกยางพาราของจีนมักจะประสบปัญหาในการเพิ่มปริมาณผลผลิต ทั้งนี้เพราะสภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันและมีลมพัดแรง ทำให้จีนต้องหันมาใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์เข้าช่วย เช่น การเพาะพันธุ์ยางพาราที่สามารถทน

ต่อสภาพอากาศได้ดี แม้จีนจะพยายามเพิ่มปริมาณการปลูกยางพารา แต่เนื่องจากสภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวย อีกทั้งปริมาณการบริโภคในประเทศที่สูงขึ้น ทำให้จีนยังคงต้องมีการนำเข้ายางพาราจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก

ในปี 2543 จีนมีความต้องการยางพาราในประเทศประมาณ 2,000,000 ตัน เป็นอันดับที่ 2 ของโลก ในจำนวนนี้เป็นยางธรรมชาติจำนวน 1,030,000 ตัน และคาดว่าในปี 2548 จะมีปริมาณความต้องการยางพาราในประเทศประมาณ 2,450,000 ตัน ในจำนวนนี้เป็นยางธรรมชาติจำนวน 1,150,000 ตัน และในปี 2553 จะมีปริมาณการบริโภคยางพาราในประเทศประมาณ 2,950,000 ตัน ในจำนวนนี้เป็นยางธรรมชาติจำนวน 1,330,000 ตัน ปัจจุบันจีนมีธุรกิจแปรรูปยางพาราประมาณ 400 แห่ง มีผลิตภัณฑ์จากยางพาราทั้งสิ้นประมาณ 10 กว่าชนิด จีนมีการเก็บยางธรรมชาติในสต็อกประมาณปีละ 20,000-40,000 ตัน

- 1.3) มั่นสำปะหลัง** การเพาะปลูกมันสำปะหลังของจีนจะอยู่บริเวณตอนใต้ อาทิ มณฑลกว่างซี มณฑลกว่างตุง มณฑลไหหลำ มณฑลยูนนาน มณฑลฟูเจี้ยน จีนมีการใช้มันสำปะหลังในอุตสาหกรรมแอลกอฮอล์ อุตสาหกรรมผงชูรส และอุตสาหกรรมกระดาษ โดยระหว่างเดือนมกราคม-สิงหาคม 2544 จีนมีการนำเข้ามันสำปะหลังปริมาณ 1,449,224 ตัน เพื่อนำมาใช้ในอุตสาหกรรมแอลกอฮอล์ และในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2544 จีนนำเข้ามันสำปะหลังคิดเป็นมูลค่า 132.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยนำเข้าจากไทยเป็นอันดับ 1 คิดเป็นมูลค่า 111.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และนำเข้ามันสำปะหลังจากเวียดนามเป็นอันดับ 2 คิดเป็นมูลค่า 12.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ ยังนำเข้าจากอินโดนีเซีย ญีปุ่น และพม่า อีกด้วย

- 1.4) ผลไม้สด** จีนมีการเพาะปลูกผลไม้เกือบทุกภาค ผลไม้ที่มีชื่อ ได้แก่ สาลี่หอมของมณฑลซินเจียง แอปเปิ้ลของเมืองเหียนไก มณฑลซานตง สาลี่ของเมืองไหหลหยาง มณฑลซานตง องุ่นของมณฑลซานซี องุ่นของมณฑลซานซี ส้มของมณฑลเสฉวน และเจียงซี ลิ้นจี่ของมณฑลฟูเจี้ยนและมณฑลกว่างตุง สตอเบอรี่ของมณฑลกว่างซี ลำไยของเมืองกุ้ยหยาง มณฑลกว่างซี ส้มโอของมณฑลกว่างซี โดยในแต่ละปี จีนมีปริมาณผลผลิตผลไม้ทั้งสิ้นจำนวนกว่า 60 ล้านตัน พื้นที่ที่สามารถให้ผลผลิตผลไม้สูงที่สุดคือ มณฑลซานตง ประมาณ 9 ล้านตัน รองลงมาคือ มณฑลเหอเป่ย์ ประมาณ 6 ล้านตัน นโยบายการเปิดตลาดในปี 2521 ทำให้การผลิตผลไม้ของจีน

เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยการปลูกผลไม้มีมากคิดเป็นอันดับสามของการเพาะปลูกทั้งหมด จีนมีการผลิตแอปเปิ้ลและลูกแพร์มากที่สุดในโลก และมีการปลูกผลไม้ตระกูลส้มมากเป็นอันดับ 3 ของโลก ในปี 2542 จีนมีพื้นที่ปลูกผลไม้ 8,600 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น 4.2 เท่าของปี 2521 ปัจจุบันจีนผลิตผลไม้ร้อยละ 14 ของการผลิตผลไม้ทั้งหมดของโลก ทำให้จีนเป็นประเทศผู้ผลิตและบริโภคผลไม้มากที่สุดในโลก

2) อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา การขยายตัวของอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับของจีนมีการขยายตัวที่สูงขึ้น ประชาชนเริ่มนิยมซื้อทองคำมากขึ้นทั้งเพื่อเป็นเครื่องประดับ และเพื่อการออมทรัพย์ นอกจากนี้ เครื่องประดับประเภทต่าง ๆ พลอยได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นด้วย ทำให้อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับเพิ่มมากขึ้น เช่น เครื่องประดับที่ทำด้วยอัญมณีสังเคราะห์ เงิน และแพลตินัมและพร้อม ๆ กับการขยายตัวของอุปสงค์และอุปทานการพัฒนาเทคโนโลยีและทักษะแรงงานของจีนก็ได้ดำเนินไปพร้อม ๆ กัน ทำให้อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับของจีน กลายเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่่อีกอุตสาหกรรมหนึ่งของจีน การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการผลิตและการออกแบบก็ได้เข้ามามีบทบาทอย่างมาก บริเวณที่เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมเครื่องประดับจีน ส่วนใหญ่จะอยู่ในแถบภาคใต้ ได้แก่ นครเซี่ยงไฮ้ มณฑลเจ้อเจียง มณฑลกวางตุ้ง มณฑลฟูเจี้ยน และมณฑลยูนนาน โดยจีนเริ่มมีการผลิตอัญมณีเพิ่มสูงขึ้น

3) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ

3.1) อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของจีนที่มีการขยายตัวอย่างมาก และมีฐานการผลิตอยู่ในบริเวณภูมิภาคตะวันออก เช่น มณฑลกวางตุ้ง มณฑลเจียงซู นครเซี่ยงไฮ้ นครปักกิ่ง และนครเทียนจิน เดิมนั้นรัฐกรรมส่วนใหญ่มีรัฐเป็นเจ้าของ แต่มีการพัฒนาให้เอกชนเข้ามามีบทบาทมากขึ้น แนวทางในการแปรรูปวิสาหกิจของรัฐให้เป็นเอกชนสำหรับอุตสาหกรรมนี้ ดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันได้มีการแปรรูปวิสาหกิจไปแล้วมากกว่า 260 แห่ง อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าของจีน มีศักยภาพในการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าได้หลากหลาย ทั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในบ้าน เช่น ตู้เย็น เครื่องปรับอากาศ เครื่องล้างจาน เครื่องครัว ตลอดจนเครื่องมือในร้านค้า เช่น สถานเสริมความงาม ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าของ

จีน มีการเติบโตประมาณร้อยละ 25 ต่อปี ในปี 2540 มีมูลค่าการผลิตทั้งหมดประมาณ 380 พันล้านหยวน (45.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ปัจจุบัน ผลิตภัณฑ์หลายประเภท เริ่มผลิตมากเกินไปจนความต้องการของตลาด ทำให้เริ่มมีการแข่งขันสูงขึ้น บริษัทหลายแห่งจึงจำเป็นต้องเร่งปรับโครงสร้างและดำเนินการควบรวมกิจการมากขึ้น ประกอบกับการมีกำลังการผลิตเกินความต้องการ อาทิ โทรทัศน์สีใช้กำลังการผลิตเพียงร้อยละ 46.1 สามารถผลิตได้มากกว่า 45 ล้านเครื่องต่อปี ทำให้รัฐบาลต้องออกมาตรการควบคุมการแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้

จีนเป็นผู้ผลิตขนาดใหญ่ที่สุดในโลกสำหรับผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าหลายชนิด เช่น เครื่องเล่นวิดีโอแผ่นดิสก์ หรือวีซีดี (VCD) ยอดขายเครื่องวีซีดีเพิ่มจาก 2 ล้านเครื่อง ในปี 2538 เป็น 15 ล้านเครื่อง ในปี 2540 ปัจจุบัน จีนมีผู้ผลิตเครื่องวีซีดีที่ทันสมัยมากกว่า 300 ราย และมีต้นทุนต่ำกว่า 100 เหรียญสหรัฐต่อเครื่อง จีนไม่เพียงแต่เป็นตลาดที่เติบโตเร็วที่สุดสำหรับผลิตภัณฑ์นี้เท่านั้น แต่ยังมียุทธศาสตร์ในการกำหนดมาตรฐานสำหรับผลิตภัณฑ์นี้ด้วย เช่น เครื่องวีซีดี (VCD) กระทรวงอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าของจีน ได้เข้ามามียุทธศาสตร์ในการกำหนดมาตรฐานของเครื่องวีซีดี ที่ผู้ผลิตชั้นนำของโลกทั้งหลาย เช่น โซนี่ ฟิลิปส์ มัตสึชิตะ และเจวีซี ต่างก็มีแนวโน้มที่จะนำเครื่องเล่นวีซีดีที่ผลิตในจีนภายใต้มาตรฐานดังกล่าวออกจำหน่ายในตลาดโลกเช่นกัน นอกจากเครื่องวีซีดีแล้ว จีนยังเป็นตลาดขนาดใหญ่สำหรับเครื่องเล่นวิดีโอดีสก์ระบบดิจิทัล หรือดีวีดี (DVD) ด้วย จีนมีเครื่องรับโทรทัศน์ประมาณ 300 ล้านเครื่อง แต่รายการโทรทัศน์มีจำกัดและเครื่องเล่นวิดีโอเทปก็ยังไม่แพร่หลาย ขณะที่เครื่องดีวีดีสามารถใช้งานแทนได้ทั้งวีดีโอและเครื่องเล่นซีดี ประกอบกับเป้าหมายที่ต้องการจะนำประเทศเข้าสู่ระบบดิจิทัล จีนจึงเป็นตลาดใหญ่ที่สุดสำหรับเครื่องดีวีดี (ในปี 2540 จำหน่ายได้ประมาณ 10 ล้านเครื่อง)

ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการกระตุ้นตลาดเครื่องดีวีดีคือ ภาพยนตร์ในรูปแบบแผ่นซีดีและคาราโอเกะ ก็มีจำหน่ายอย่างแพร่หลายในราคาที่ต่ำกว่า 2.50 เหรียญสหรัฐต่อแผ่น (ประมาณว่ามีรายการภาพยนตร์และคาราโอเกะที่จำหน่ายอย่างถูกกฎหมายมากกว่า 15,000 รายการ และเป็นรายการที่ลักลอบจำหน่ายมากกว่า 65,000 รายการ) ผู้ผลิตชั้นนำทั้งจากสหรัฐและญี่ปุ่นต่างเริ่มนำเครื่องดีวีดีเข้ามาจำหน่ายในจีน ในราคาประมาณ 650 เหรียญสหรัฐ (หรือประมาณครึ่งหนึ่งของรายได้ตลอดปีของครัวเรือนชาวจีนโดยเฉลี่ย) และมีแนวโน้มที่ราคานี้จะลดต่ำลง

3.2) อุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ หรืออุตสาหกรรมไอที ของจีน เริ่มมีการขยายตัวขึ้นในช่วงต้นปี 2533 จากการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติ การพัฒนาเทคโนโลยีของจีน มีบทบาทในด้านการพาณิชย์น้อยมาก เนื่องจากขาดแคลนทุนและการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีสารสนเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่อจีนลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับสินค้าเทคโนโลยีสารสนเทศลงประมาณปี 2533 อุตสาหกรรมภายในประเทศก็เริ่มมีความตื่นตัวมากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อจีนต้องเปิดการค้าเสรี ทำให้อุตสาหกรรมการผลิตแบบดั้งเดิมเริ่มที่จะตระหนักถึงความอยู่รอดของกิจการ แต่บริษัทไอทีของจีนก็ได้แสดงให้เห็นว่าแนวโน้มเช่นนั้น จะไม่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมนี้ก็เป็นได้ เอกลักษณะด้านการออกแบบ แนวโน้มราคาสินค้าในตลาดโลก ที่ลดลง และการเข้ามาลงทุนของบริษัทซอฟต์แวร์ชั้นนำอาจจะช่วยให้ตลาดในประเทศขยายตัวมากขึ้น นอกจากนั้น ปัจจัยด้านสถาบันและระบบราชการ ก็มีส่วนที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทท้องถิ่นด้วยเช่นกัน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจของโลกบ้าง แต่ยอดขายสินค้าสำหรับอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์จีน ก็ยังมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2541 มียอดขายเท่ากับ 148 พันล้านหยวน (17.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 13.9% แม้ว่าจะลดลงจากปี 2540 ที่มีการขยายตัวถึง 41.3% ขณะที่ตลาดคอมพิวเตอร์ภายในประเทศ มีอัตราการเติบโตมากกว่า 40% ต่อปีมาตั้งแต่ปี 2537 อุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์ในประเทศได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนเป็นอย่างมาก ทั้งในรูปของเงินอุดหนุนเบี้ยต่ำ การยกเว้นภาษี และจากการเข้ามาร่วมทุนของบริษัทซอฟต์แวร์ของต่างประเทศ แม้ว่าการละเมิดลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์จะเริ่มมีมากขึ้น ตัวอย่างเช่นบริษัทไมโครซอฟท์ก็สามารถทำกำไรจากการขายซอฟต์แวร์ให้กับผู้ผลิตคอมพิวเตอร์ในประเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่ออำนาจการต่อรองของบริษัทท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ไมโครซอฟท์ก็เริ่มคำนึงถึงตลาดค้าปลีกซอฟต์แวร์มากขึ้น

3.3) คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์ ในปี 2541 ยอดขายของคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลของจีนเท่ากับ 4.25 ล้านเครื่อง คิดเป็นมูลค่า 160 พันล้านหยวน (19.28 พันล้านเหรียญสหรัฐ) เพิ่มขึ้นจากปี 2540 เท่ากับร้อยละ 40 และในปี 2542 ยอดขายเท่ากับ 5.1 ล้านเครื่อง เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เทียบกับปี 2541 และในปี 2543 ยอดขายเพิ่มเป็น 10 ล้านเครื่อง ปักกิ่งและเซี่ยงไฮ้เป็นเมืองหลักของจีนที่มีการใช้คอมพิวเตอร์มากที่สุด ประมาณร้อยละ 6 ของครัวเรือนจะมีคอมพิวเตอร์ใช้ ทำให้เห็นถึงศักยภาพในการขยายตัวของตลาดอีกมาก ปัจจุบัน ตลาดส่วนใหญ่

(ประมาณร้อยละ 60) จะเป็นของผู้ผลิตท้องถิ่น เนื่องจากการนำเสนอแนวคิดใหม่ในด้านการใช้งานและการตลาดที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค ประกอบกับการขยายเครือข่ายการตลาดจากเมืองสำคัญแถบภาคตะวันออกเข้าสู่ภูมิภาคตะวันตกอย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัทในประเทศสามารถกลับมาครอบครองตลาดส่วนใหญ่แทนที่บริษัทต่างชาติได้ ขณะที่บริษัทต่างชาติต่างหันมาให้ความสนใจกับการร่วมกับผู้ผลิตในท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น

- 3.4) คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์** การขยายตัวของซอฟต์แวร์ในจีนมีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเติบโตของยอดขายคอมพิวเตอร์ ในปี 2539 ยอดขายซอฟต์แวร์มีมูลค่า 9.2 พันล้านหยวน (1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากปี 2538 ในปี 2539 ยอดขายคอมพิวเตอร์มีมูลค่า 71.5 พันล้านหยวน (8.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากปี 2538 การขยายตัวอย่างมากทำให้บริษัทซอฟต์แวร์ต่างชาติ ที่ครอบครองตลาดจีนประมาณร้อยละ 60 ในปัจจุบัน ต่างก็สนใจเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก แม้ว่าปัญหาการละเมิดลิขสิทธิ์จะยังคงเป็นปัญหาอย่างมากก็ตาม
- 3.5) อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม** ในปี 2544 ผลผลิตรวมของอุตสาหกรรมสิ่งทอจีนคิดเป็นมูลค่า 889.5 พันล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.5 เมื่อเทียบกับปี 2543 การส่งออกผลิตภัณฑ์สิ่งทอยังคงขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นมูลค่า 53.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 เมื่อเทียบกับปีก่อน ผลกำไรของอุตสาหกรรม 22.1 พันล้านหยวน (2.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ) การส่งออกไปยังตลาดที่สำคัญของจีนอาทิ สหรัฐอเมริกา มีการขยายตัวร้อยละ 1.8 สหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 และญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และผลกำไรของอุตสาหกรรมสิ่งทอปรับลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2543
- 3.6) อุตสาหกรรมการผลิตและการจำหน่ายยาทั้งแผนโบราณและแผนปัจจุบัน** อุตสาหกรรมการผลิตและจำหน่ายยาในประเทศจีน แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะหลักคือ

3.6.1) การแพทย์แผนโบราณ ซึ่งมีประวัติยาวนานกว่า 5,000 ปี และยังคงได้รับความนิยมทั้งจากชาวจีน และชาวต่างประเทศ โดยทางการจีนเองได้ให้การสนับสนุนด้วยการเปิดมหาวิทยาลัยเฉพาะทางการแพทย์แผนโบราณหลายแห่ง รวมทั้งมีสถาบันวิจัยยาและสถานฝึกอบรมการบำบัดโรคแผนโบราณอุตสาหกรรมยาแผนโบราณของจีน พบว่ามีการขยายตัวอย่างมากในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา จากยอดขาย 1 พันล้านหยวน หรือ 121 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2523 เทียบกับ 40 พันล้าน

หยวน หรือ 4.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในเดือนตุลาคมปี 2544 ประเทศจีนจะมีผลิตภัณฑ์ยาแผนโบราณที่เป็นที่นิยมมากมาย แต่ส่วนแบ่งการตลาดของจีนในตลาดนอกประเทศคิดเป็นเพียง 3-7% เท่านั้น เมื่อเทียบกับเกาหลีใต้และญี่ปุ่น ทั้งๆที่วัตถุดิบส่วนใหญ่ ของผลิตภัณฑ์ยาของทั้ง 2 ประเทศดังกล่าว ต้องนำเข้าจากประเทศจีน ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากการไม่ให้ความสำคัญกับสิทธิทางปัญญาของผู้ผลิตชาวจีน กล่าวคือ ประเทศจีนไม่ค่อยให้ความสำคัญในการจดทะเบียนยา และ ลิขสิทธิ์ยาอย่างเป็นแบบแผน ส่วนทางการจีนพบว่า 96% ของผู้ผลิตยาแผนโบราณ เป็นผู้ผลิตรายเล็กและรายย่อย และผู้ผลิตจีนยังคงมุ่งที่จะผลิตเพื่อตลาดภายในประเทศมากกว่า โดยผู้ผลิตที่อยู่ในมณฑลใด ก็ จะผูกขาดเป็นผู้นำตลาดในมณฑลนั้น อันเป็นลักษณะเฉพาะของตลาดผู้บริโภคจีนที่นิยมบริโภคสินค้าจากผู้ผลิตในท้องถิ่นเดียวกัน

3.6.2) การแพทย์แผนปัจจุบัน ในประเทศจีนมีมหาวิทยาลัยทางการแพทย์เป็นจำนวนมาก แต่จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศจีนที่มีความกว้างใหญ่มาก จึงทำให้โอกาสในการเข้าถึงบริการของประชาชนในพื้นที่ต่างๆ ยังไม่เท่าเทียมกัน โดยเมื่อพิจารณาจากภาพรวมพบว่าค่าใช้จ่ายในบริการสุขภาพของจีนคิดเป็นอัตราส่วนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเพียง 4% และเมื่อพิจารณาการใช้จ่ายในบริการสุขภาพต่อประชาชน 1 คน พบว่ามีค่าเท่ากับ 31 ดอลลาร์สหรัฐต่อปีเท่านั้น เมื่อเทียบกับ การใช้จ่ายในบริการสุขภาพของประชากรสหรัฐอเมริกาที่มีค่าถึง 4,090 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี และของประเทศเยอรมัน ที่มีค่า 2,339 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี

อย่างไรก็ดี การบริการสุขภาพในจีนก็ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในปลายปี 2541 มีสถานบริการสุขภาพที่รวมทั้งคลินิกแพทย์ถึง 310,000 แห่ง สามารถรองรับคนไข้ได้ 3.4 ล้านเตียง โดย 2.41 ล้านเตียงอยู่ในโรงพยาบาลและสถานอนามัย เมื่อกล่าวถึงการจ้างงานในกลุ่มงานสาธารณสุขพบว่าการจ้างงาน 4.42 ล้านคน ซึ่งเป็นแพทย์

1.41 ล้านคน และพยาบาล 1.07 ล้านคน การพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์แก่ประชาชนมีการพัฒนาทั้งในระดับมณฑล เขตซานเหมีง และในระดับหมู่บ้านในปี 2541 พบว่ามากกว่า 75% ของมณฑลทั้งหมดได้บรรลุจุดหมายในการจัดตั้งบริการสุขภาพขั้นพื้นฐานแก่ประชาชน นอกจากนี้ในพื้นที่หมู่บ้านชนบท รัฐบาลได้จัดตั้งสถานบริการอนามัยขึ้นแล้วกว่า 89.5% ของหมู่บ้านในชนบททั้งหมด ในปี 2543 ในประเทศจีนมีสถาบันป้องกันโรคระบาดและอาการเจ็บป่วยกว่า 5,900 แห่งพร้อมกับเจ้าหน้าที่ 220,000 คน และสถานผดุงครรภ์ดูแลแม่และเด็กอีก 2,630 แห่ง พร้อมกับเจ้าหน้าที่ 73,000 คน ในปีเดียวกันนี้ พบว่ามีสถานบริการรักษาพยาบาลที่รวมถึงคลินิกแพทย์เพิ่มขึ้นเป็น 325,000 แห่ง ที่สามารถรองรับผู้ป่วยได้ 3.18 ล้านเตียง พร้อมกับเจ้าหน้าที่ 4.49 ล้านคน ซึ่งเป็นแพทย์ 2.08 ล้านคน และพยาบาล 1.27 ล้านคน

6.3 นโยบายการลงทุนรายมณฑลทางภาคตะวันออก

ในขณะที่รัฐบาลกลางของจีนมีการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนและการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นทางภาคตะวันออก รัฐบาลมณฑลเองนั้นมียุทธศาสตร์ที่แสดงถึงความต้องการพัฒนาในแต่ละรายสาขา ซึ่งสามารถสรุปได้ตามตารางดังนี้

ตารางที่ 6.3-1 นโยบายสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมในรายมณฑล จำแนกตามสาขา

	มณฑล					
นโยบายเศรษฐกิจ	Shaanxi	Chongqing	Guizhou	Guanxi	Sichuan	Yunan
ภาคอุตสาหกรรม						
โลหะ/อโลหะ	✓	✓				✓
อุตสาหกรรมเบา	✓	✓				
อาหาร	✓	✓				✓
เคมีภัณฑ์	✓	✓				✓
วัสดุก่อสร้าง	✓	✓				✓
สิ่งทอ		✓				

แปรรูป		✓				
เวชภัณฑ์	✓		✓			✓
เค รี อ ง จั ก ร / อิเล็กทรอนิกส์	✓	✓	✓			✓
ชิ้นส่วนยานยนต์				✓	✓	
อุตสาหกรรมเพื่อการ ส่งออก		✓		✓	✓	✓
อุตสาหกรรมที่ใช้ เทคโนโลยีขั้นสูง				✓		
ขนส่ง						

ที่มา : สรุปรวบรวมจาก www.china.org.cn

6.3.1 อุตสาหกรรมมหานครโจงชิ่ง²

ผลิตภัณฑ์มวลรวมมหณฑโจงชิ่ง (GDP) คิดเป็น 23,899 ล้านเหรียญสหรัฐ แบ่งเป็นภาคการเกษตร 3,890 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 16.3 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรม มีมูลค่า 10,009 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 41.9 ของ GDP และอุตสาหกรรมบริการ/อื่นๆ มีมูลค่า 9,986 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็น 41.8 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรมที่สำคัญของมหานครโจงชิ่งได้แก่ อุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพื่รองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของมหานครโจงชิ่ง และจากการย้ายบ้านของประชากรจำนวนมาก และจากการทำเขื่อน Three Gorges Reservoir โจงชิ่งยังมีอุตสาหกรรมด้านวิทยาศาสตร์ และเทคนิคที่มีโรงงานกว่า 10,000 โรง โดยมีสินทรัพย์ถาวรกว่า 73,000 ล้านหยวน (9,000 ล้านเหรียญสหรัฐ) และแรงงานมากกว่า 400,000 คน อุตสาหกรรมหลักอื่นๆ ได้แก่ อุตสาหกรรมก่อสร้าง สื่อสาร โทรคมนาคม โลหะ เคมีภัณฑ์ ก๊าซธรรมชาติ อาหาร การท่องเที่ยว เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องแก้ว เซรามิค อุตสาหกรรมยานยนต์ ติดอันดับ 4 ของประเทศจีน โดยมีโรงงานผลิตรถยนต์ 5 แห่ง สามารถผลิตรถยนต์กว่า 200,000 คัน และจักรยานยนต์กว่า 3 ล้านคันต่อปี และมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กว่า 400 โรงงาน อุตสาหกรรมโลหะ สามารถผลิต

² ที่มา สดค.คุนหมิง มีนาคม 2546

โลหะได้ 2 ล้านตันต่อปี อลูมิเนียม 0.2 ล้านตันต่อปี อุตสาหกรรมถ่านหินมีผลผลิตประมาณ 35 ล้านตันต่อปี

6.3.2 อุตสาหกรรมมณฑลเสฉวน

อุตสาหกรรมในมณฑลเสฉวนส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยมีอุตสาหกรรมสำคัญดังนี้

1) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เสฉวนเป็นมณฑลผู้ด้าน R&D ครบถ้วน โดยเฉพาะอำเภอเหมียนหยางเป็นเมืองแห่งอุตสาหกรรม Hi-Tech แผน 10 มีการเจริญเติบโตร้อยละ 12 ภาคผลิตด้านอุปกรณ์การสื่อสาร IT จะมีการพัฒนาอย่างโดดเด่น ในปี 2546 ยอดการผลิตเครื่องใช้เครื่องจักรคิดเป็น 290 ล้านหยวน เจริญเติบโตร้อยละ 29.26 ต่อปี แหล่งการผลิต อุปกรณ์ IT ในจีนตูมี ศูนย์พัฒนา Software ของบริษัท Motorola ที่เมืองอุตสาหกรรมเหมียนหยาง

2) อุตสาหกรรมเครื่องจักร บริษัทสำคัญเข้ามาลงทุนผลิตเครื่องจักรได้แก่ บริษัท จางหง จำกัด และบริษัท จิงโจ้ จำกัด แผนพัฒนาฉบับที่ 10 ได้กำหนดอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเครื่องจักรไว้ร้อยละ 12 ในปี 2546 ยอดจำหน่ายเครื่องจักรคิดเป็น 549 ร้อยล้านหยวน มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 28.96 อุตสาหกรรมเครื่องจักรที่โดดเด่นได้แก่

2.1) อุตสาหกรรมเครื่องจักรด้านการไฟฟ้า ได้แก่ สายไฟ ทรานส์ฟอร์มเมอร์ เทอร์ไบน์ (เครื่องผลิตไฟฟ้าด้วยพลังน้ำ)

2.2) อุตสาหกรรมเหล็กกล้า เนื่องจากมณฑลเสฉวนมีแหล่งแร่เหล็ก และมีอุตสาหกรรมถลุงเหล็กที่ดี ดังนั้นจึงมีอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้แก่อุตสาหกรรมเครื่องจักร อัตราการเจริญเติบโตอุตสาหกรรมโลหะใน 10 ปี เติบโตร้อยละ 10 ในปี 2546 กำลังการผลิตด้านเหล็กกล้าคิดเป็น 250.3 พันล้านหยวน อัตราการเจริญเติบโตคิดร้อยละ 27.3

2.3) เคมีภัณฑ์ ในขณะที่กำลังมีการก่อสร้างนิคมเคมีภัณฑ์ที่เมืองหุยโจ้ แผนพัฒนาฉบับที่ 10 ได้กำหนดอัตราการเจริญเติบโต เคมีภัณฑ์ที่ร้อยละ 10 ยอดจำหน่ายเคมีภัณฑ์มูลค่า 302 ล้านหยวน ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตมากกว่าปีก่อนร้อยละ 25.41

3) อุตสาหกรรมยา มณฑลเสฉวนได้ถูกกำหนดให้เป็นฐานการผลิตยา โดยเฉพาะยาสมุนไพรประยุกต์ ผลิตภัณฑ์ยาในมณฑลเสฉวนมีการผลิตมากกว่า 2,000 ชนิด อัตราการเจริญเติบโต

โตเป็นอันดับ 1 ของประเทศจีน แผนฯ 10 ประมาณการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ 25
ยอดการจำหน่ายในปี 2003 คิดเป็นมูลค่า 1,108 ล้านหยวน คิดเป็นอัตราเจริญเติบโตที่ร้อยละ
27.34

4.) อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม มณฑลเสฉวนเป็นแหล่งผลิตเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์ที่มีชื่อเสียงในประเทศจีน เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีชื่อเสียง 10 ยี่ห้อในประเทศจีน 6
ยี่ห้อที่ผลิตในมณฑลเสฉวน ยอดจำหน่ายในอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่มมีมูลค่า 675 ล้าน
หยวน คิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 24.86 บริษัทไทยที่มาลงทุนในมณฑลเสฉวนคือ บริษัท
เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด มหาชน

5) อุตสาหกรรมการเกษตร มณฑลเสฉวน มีการเพาะปลูกข้าว และมีปริมาณผลผลิต คิด
เป็น 1 ใน 12 ของประเทศจีน ในปัจจุบันเสฉวนได้นำเข้าข้าวหอมมะลิจากประเทศไทยมาจำนวนมาก
ราคาข้าวสารจากประเทศไทยจำหน่ายสูงกว่าข้าวในประเทศ 3 เท่า บริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์
จำกัด มหาชน ของประเทศไทยได้เข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ เนื่องจากเกษตรกรใน
มณฑลเสฉวนมีการเลี้ยงสุกรเป็นจำนวนมาก บริษัทของมณฑลเสฉวนที่เข้าไปลงทุนในประเทศ
ไทยได้แก่ บริษัท ชีชีล่าง จำกัด ในขณะนี้ได้มีความร่วมมือภาคการเกษตรอยู่บ้างแล้ว โดยอยู่ภาย
ใต้โครงการเกษตรอาเซียน และมีแนวทางการพัฒนาการเกษตร 6 ด้าน ได้แก่

- 5.1) การพัฒนาผลผลิตภาคการเกษตรที่มีคุณภาพ
 - 5.1.1) สร้างแหล่งผลิตข้าวนาปรัง ข้าวโพดในจังหวัดเสฉวน
 - 5.1.2) จัดตั้งการตลาดของสินค้าเกษตร
 - 5.1.3) ศูนย์กระจายสินค้าภาคเกษตร เพื่อเข้าสู่ระบบการตลาดได้
- 5.2) พัฒนาภาคการเกษตรให้ได้มาตรฐานสากล WTO
- 5.3) พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารการเกษตร
- 5.4) ข้อมูลเกษตรแปรรูป เพื่อสนองตอบผู้ประกอบการ
- 5.5) การแปรรูปเกษตรครบวงจร
 - 5.5.1) ความสามารถในการแปรรูปเกษตรกรรมล้ำหลัง
 - 5.5.2) ตั้งใจนำเข้าสู่ระบบเครื่องจักรเพื่อยกระดับรายได้เกษตรกร
- 5.6) นิเวศน์วิทยาในภาคการเกษตรกรรม
 - 5.6.1) เพื่อให้นโยบายเป็นไปตามการพัฒนาอย่างยั่งยืน
 - 5.6.2) ฐานในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

6.4 ภาพรวมรายอุตสาหกรรมของไทย

6.4.1 อุตสาหกรรมเกษตร

ภาคการเกษตรเป็นสาขาการผลิตหลักที่สำคัญของไทย แม้ว่าจะมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 11 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และแรงงานกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนแรงงานรวมของประเทศประกอบอาชีพในภาคการเกษตร บทบาทของภาคการเกษตรที่ทำให้ไทยมีความสามารถพึ่งพาตนเองทางด้านอาหารได้

ในปี 2543 การผลิตภาคการเกษตรขยายตัวร้อยละ 2.2 ต่อเนื่องจากที่ขยายตัวร้อยละ 2.7 ในปีก่อน และนับเป็นอัตราการขยายตัวในเกณฑ์ปกติของภาคการเกษตรที่เฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.0 ต่อปี โดยการเพิ่มขึ้นของการผลิตภาคการเกษตรในปี 2543 เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของผลผลิตพืชผลและปศุสัตว์เป็นสำคัญ สำหรับในปี 2544 ผลผลิตภาคเกษตรจะขยายตัวประมาณร้อยละ 2 – 3 ศักยภาพการแข่งขันสินค้าเกษตรของไทยยังอยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องจากมีจุดแข็งอยู่หลายด้านทั้งสภาพภูมิประเทศ ความสามารถในการเรียนรู้วิทยาการใหม่ของเกษตรกร และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนที่ลงทุนในธุรกิจการเกษตรที่เกี่ยวข้อง มีส่วนสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันภาคการเกษตรของไทย

6.4.2 อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ

อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยประเภทหนึ่ง ทั้งในด้านการสร้างงานจากอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ตั้งแต่การทำเหมือง การเจียระไน การทำและประกอบตัวเรือน เป็นต้น ทั้งนี้ จากการประเมินของกระทรวงอุตสาหกรรม ปี 2541 อุตสาหกรรมนี้มีการจ้างงานประมาณ 1.2 ล้านคน ประกอบด้วยกิจการค้าปลีกขายย่อยไปจนถึงโรงงานผลิตขนาดใหญ่จำนวนมาก สามารถสร้างรายได้จากการส่งออกปีละกว่า 1,500 ล้านบาทหรือร้อยละ 1.5 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด จากอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ทำการผลิตเพื่อการส่งออก และการปรับปรุงคุณภาพของอัญมณีเพื่อเพิ่มมูลค่า อาทิ การหุงหรือเผาพลอย เป็นต้น

การผลิตและการจำหน่ายอัญมณีและเครื่องประดับในปี 2543 ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2542 ตามการขยายตัวทั้งการส่งออกและการจำหน่ายภายในประเทศ โดยการส่งออกมีมูลค่า 1,675 ล้านบาทหรือร้อยละ 1.6 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 6.3 เทียบกับที่ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 7.1 ต่อปี ในช่วงปี 2538-2542

เนื่องจากเศรษฐกิจของตลาดสำคัญคือ สหรัฐอเมริกา ยุโรป อิสราเอล และเบลเยียม ขยายตัวดี ผู้ประกอบการไทยมีการปรับตัวดีขึ้นในด้านการตลาดและรูปแบบผลิตภัณฑ์ รวมทั้งภาครัฐได้ดำเนินมาตรการสนับสนุนทั้งในด้านการผลิต การตลาด และการปรับโครงสร้างภาษีวัตถุดิบ ในขณะที่การจำหน่ายในประเทศเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย สินค้าอัญมณีและเครื่องประดับที่ส่งออกเพิ่มขึ้นในเกณฑ์สูง ได้แก่ เพชร (ร้อยละ 22.8) เนื่องจากผู้ผลิตจากประเทศอิสราเอลและเบลเยียม ซึ่งเป็นผู้นำทางการค้าอัญมณีและเครื่องประดับโลก ได้ขยายฐานการผลิตเพชรเจียระไนมายังประเทศไทยมากขึ้น รองลงมา ได้แก่ การส่งออกเครื่องประดับอัญมณีเทียม (ร้อยละ 13.4) เนื่องจากผู้บริโภคในตลาดส่งออกสำคัญ เช่น ญี่ปุ่น ได้หันมานิยมใช้เครื่องประดับที่มีราคาถูกกว่ามากขึ้น

อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับไทยในปี 2544 ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2543 ตามแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจของตลาดส่งออกสำคัญ คือ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป อิสราเอล และเบลเยียม ส่วนตลาดภายในประเทศคาดว่าจะขยายตัวในเกณฑ์ต่ำ โดยจะมีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นเนื่องจากประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถส่งสินค้าเข้ามาแข่งขันในไทยมากขึ้น ภายหลังการเปิดเสรีการค้าตามข้อตกลงอาฟต้า (AFTA) สำหรับปี 2544 การส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับของไทยมีมูลค่า 135.633 ล้านบาท ขณะเดียวกัน ก็มีการนำเข้าสูงถึง 50.32ล้านเหรียญสหรัฐ ส่งผลให้ขาดดุลการค้าอัญมณีและเครื่องประดับคิดเป็นมูลค่าสูงถึงกว่า 45 ล้านเหรียญสหรัฐ และเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนหลายเท่าตัว

6.4.3 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ

ในปี 2543 การผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของไทยส่วนใหญ่ยังขยายตัวต่อเนื่องจากปีก่อนในเกณฑ์สูง ส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อส่งออกมากกว่าการจำหน่ายในประเทศ เนื่องจากตลาดในประเทศยังฟื้นตัวไม่มากนัก ประกอบกับบริษัทต่างชาติที่เป็นผู้ร่วมทุนช่วยขยายตลาดส่งออกให้และมีการย้ายฐานการผลิตมาลงทุนในไทยและขยายกำลังการผลิต สำหรับปี 2544 ตลาดในประเทศขยายตัวค่อนข้างน้อยตามภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และมีการแข่งขันทางด้านราคาสูง ในขณะที่การส่งออกยังขยายตัวได้ แต่มีอัตราที่ชะลอลงจากต้องการของตลาดต่างประเทศที่ยังขยายตัวได้ดีตามอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับคอมพิวเตอร์ และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยมูลค่าส่งออกผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ของไทยในปี 2543 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 23.4 ผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกได้เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 25 คือ แผงวงจรไฟฟ้า (ร้อยละ 52.3) รองลงมาได้แก่ เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ คอมเพรสเซอร์ และเตาอบไมโครเวฟ

ผลิตภัณฑ์ที่มีการขยายกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นจากปี 2542 ที่สำคัญ ได้แก่ เตอบไมโครเวฟ เครื่องซักผ้า และแผงวงจรไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม มูลค่านำเข้าผลิตภัณฑ์ ฯ ในปี 2543 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 36.2 เนื่องจากการผลิตเพื่อส่งออกยังต้องพึ่งพาวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่นำเข้าในสัดส่วนที่สูงตามนโยบายของบริษัทต่างชาติที่ร่วมทุน ประกอบกับผู้ผลิตวัตถุดิบและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยยังไม่สามารถผลิตได้ตามความต้องการของผู้ผลิตผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ

แม้ว่าไทยยังคงเกินดุลการค้าผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในปี 2543 เป็นมูลค่า 6,507.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่อัตราเพิ่มของมูลค่านำเข้าที่สูงกว่าอัตราเพิ่มของมูลค่าส่งออกได้ส่งผลให้การเกินดุลดังกล่าวลดลง ซึ่งชี้ให้เห็นว่าอุตสาหกรรมนี้ยังต้องเร่งปรับตัวในด้านโครงสร้างการผลิต โดยลดการพึ่งพาวัตถุดิบและชิ้นส่วนนำเข้าไปพร้อมกับการเพิ่มมูลค่าเพิ่มปี 2543 ตามการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปที่เป็นตลาดหลัก ซึ่งจะเห็นได้จากการส่งออกในช่วงไตรมาสแรกปี 2544 ที่มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 6,277.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 1.6 ในขณะที่มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชีย อาทิ เกาหลีใต้ ไต้หวัน สิงคโปร์ มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ได้ลดลงประมาณร้อยละ 1.5-5 ซึ่งนอกจากจะเป็นเพราะภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาชะลอตัวแล้ว ตลาดคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลของสหรัฐอเมริกาก็เริ่มอิ่มตัว เพราะบริษัทต่าง ๆ ได้สั่งซื้อคอมพิวเตอร์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงเทคโนโลยีไปเป็นจำนวนมากตั้งแต่ช่วงปี 2542-2543 แล้ว

6.4.4 อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ประเทศสูงสุดในภาคอุตสาหกรรมในปี 2538 สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ประมาณ 9,027 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ ยังเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จากการส่งออกได้เป็นจำนวนมาก และก่อให้เกิดการจ้างงานมากที่สุดในภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยในปี 2542 มีการจ้างงานจำนวน 1,085,800 คน หรือประมาณร้อยละ 26 ของการจ้างงานทั้งหมดในภาคอุตสาหกรรมที่มีอยู่ประมาณ 3.09 ล้านคน

จากการสำรวจจำนวนโรงงานในอุตสาหกรรมสิ่งทอของไทย³ ในปี 2542 มีทั้งสิ้น 4,554 โรง ในจำนวนนี้ เป็นโรงงานผลิตเครื่องนุ่งห่มและเสื้อผ้าสำเร็จรูปมากที่สุดถึง 2,666 โรง คิดเป็นร้อยละ 58.5 ของโรงงานทั้งหมดในอุตสาหกรรมสิ่งทอ ส่วนที่เหลือจำแนกเป็นโรงงานผลิตเส้นใยสังเคราะห์ 18 โรง (ร้อยละ 0.4) โรงงานฟอกย้อม พิมพ์ และตกแต่งสำเร็จ จำนวน 410 โรง (ร้อยละ 3.3) โรงงานปั่นด้าย 150 โรง (ร้อยละ 9.0) และโรงงานทอผ้าและถักผ้า 1,310 โรง (ร้อยละ 28.7) อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ประกอบไปด้วยอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงกัน 5 อุตสาหกรรม ได้แก่ อุตสาหกรรมเส้นใย อุตสาหกรรมปั่นด้าย อุตสาหกรรมทอผ้า อุตสาหกรรมฟอก ย้อม พิมพ์ และตกแต่งสำเร็จ และอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม สามารถจำแนกกลุ่มตามขั้นตอนการผลิตได้เป็น 3 กลุ่ม คือ อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเส้นใย อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมปั่นด้าย อุตสาหกรรมทอผ้า และอุตสาหกรรมฟอก ย้อม พิมพ์ และตกแต่งสำเร็จ และอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มและเสื้อผ้าสำเร็จรูป

แม้ว่าไทยจะมีความได้เปรียบในแง่ที่มีการผลิตครบวงจร ที่สามารถทำให้เกิดระบบการเชื่อมโยงการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ แต่อุปสรรคที่สำคัญคือ ประสิทธิภาพการผลิตต่ำ เนื่องจากขาดการพัฒนาทางเทคโนโลยี และการพัฒนาวัตถุดิบเพื่อรองรับอุตสาหกรรมก็เป็นอย่างจำกัด รวมทั้งปัญหาขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะทั้งด้านการผลิตและการตลาด⁴

6.5 สถานภาพอุตสาหกรรมไทยภาคเหนือ

อุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาในภาคเหนือประกอบด้วยอุตสาหกรรมอาหาร (ผัก ผลไม้) อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (ผ้าทอ เสื้อผ้าสำเร็จรูป) อุตสาหกรรมเซรามิก และแก้ว อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน (เครื่องจักรกลการเกษตร) อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ และอุตสาหกรรมครอบครัวและหัตถกรรม ซึ่งมีโรงงานรวมกันทั้งสิ้น 527 โรง มีทุนจดทะเบียนรวม 9,610 ล้านบาท และแรงงานรวม 33,920 คน

อุตสาหกรรมอาหาร ในกลุ่มผัก ผลไม้แปรรูป และการดองอบแห้ง มีมากใจ 3 จังหวัดได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย และลำปาง อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ในกลุ่มผ้าทอและเสื้อผ้าสำเร็จ

³ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักนายกรัฐมนตรี, รายงานประจำปี 2544, หน้า 116.

⁴ คณะทำงานเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมสิ่งทอไทยต่อการเปิดตลาดเสรีสิ่งทอในปี 2548, 2544, การเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมสิ่งทอไทยต่อการเปิดตลาดเสรีสิ่งทอในปี 2548, จัดทำโดย กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, หน้า 10-12

รูป ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่และแพร่ตามลำดับ อุตสาหกรรมเซรามิกส์และแก้วใน กลุ่มเซรามิกส์และเครื่องเคลือบอยู่ในจังหวัดลำปางซึ่งมีจำนวนโรงงานถึง 188 โรงงาน และแรงงานประมาณ 6,123 คน อุตสาหกรรมเซรามิกส์และแก้วในจังหวัดลำปางได้จัดให้เป็นอุตสาหกรรมต้นแบบในการพัฒนาแบบกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่จังหวัดลำพูนและเชียงราย โดยมีจำนวน 24 โรงงานและ 3 โรงงานตามลำดับ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกลการเกษตร มีมากที่สุดในจังหวัดพิษณุโลก คือ 32 โรง ส่วนอุตสาหกรรมอัญมณี ในส่วนการเจียรในพลอยอยู่ที่จังหวัดเชียงรายมีจำนวน 9 โรงงาน อุตสาหกรรมครอบครัวและหัตถกรรมมีในทุกพื้นที่ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ของแต่ละตำบลที่ได้รับการสนับสนุนจากกรมพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทยในโครงการ หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์

6.6 แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางอุตสาหกรรมไทย-จีนแบบรวมกลุ่มอุตสาหกรรมตามลักษณะพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ (Clustering)

อุตสาหกรรมของประเทศไทยตอนเหนือส่วนใหญ่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมที่ใช้ฐานวัตถุดิบในท้องถิ่น เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมจากไม้ อุตสาหกรรมก่อสร้าง และอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมในจีนตะวันตกเฉียงใต้ แต่ต่างกันที่อุตสาหกรรมในประเทศจีนตะวันตกเฉียงใต้จะมีอุตสาหกรรมแปรรูปจากวัตถุดิบมากกว่าประเทศไทย เช่นอุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมเวชภัณฑ์ และเครื่องจักรกล เป็นต้น อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมที่มีความคล้ายกันระหว่างของไทยและจีนได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบในพื้นที่ที่สามารถนำวัตถุดิบมาแปรรูป ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมก่อสร้าง ส่วนอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เทคโนโลยีเพื่อการผลิตได้แก่อุตสาหกรรมด้านพลังงาน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีฐานทรัพยากร และความชำนาญในพื้นที่ที่เหมือนกันทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยตอนเหนือและของจีนตะวันตกเฉียงใต้ควรมีความร่วมมือกันพัฒนาทางเทคโนโลยีการผลิตและแปรรูปวัตถุดิบเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่น และเป็นการสร้างงานในพื้นที่อีกด้วย ดังนั้นแนวทางการร่วมมือด้านอุตสาหกรรมพัฒนาในลักษณะเครือข่าย (Cluster) โดยเน้นความร่วมมือด้านการและเปลี่ยนเทคโนโลยีการผลิต การแลกเปลี่ยนบุคลากร และการพัฒนาความร่วมมือด้านการค้นคว้าและวิจัยทางเทคโนโลยีเพื่อการผลิตร่วมกัน

การพัฒนาความร่วมมืออุตสาหกรรมแบบรวมกลุ่ม (Cluster) เป็นขบวนการเรียนรู้และสะสมความรู้ในด้านเทคโนโลยีการผลิตของผู้ประกอบการ (entrepreneurs) ที่เน้นความชำนาญเฉพาะด้าน (specialization) ในแต่ละอุตสาหกรรมซึ่งนำไปสู่การทำนวัตกรรม มีผลโดยตรงต่อการเพิ่มประสิทธิ

ภาพของการจัดสรรทรัพยากร ขบวนการปรับปรุงของขบวนการผลิต และมีผลต่อการผลิตสินค้าใหม่ๆ ออกมา ทำให้เกิดตลาดใหม่ๆ ขึ้นในระบบ ความชำนาญเฉพาะด้าน (specialization) ของแต่ละผู้ประกอบการจะนำไปสู่การพัฒนาความถนัดหรือช่างฝีมือขึ้น (skills) ในกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง ระบบผู้ผลิตที่เชี่ยวชาญ (specialized suppliers) จะทำให้ปรับย้ายความถนัดและความชำนาญเฉพาะด้านการผลิตไปสู่คนในท้องถิ่น (localization) เป็นการกระจายความรู้ด้านการผลิตและการจัดการไปสู่กลุ่มแรงงาน และก่อให้เกิดระบบการจัดการ ความรู้ ความถนัดในขบวนการผลิตที่การจัดระบบองค์กร (Organization) ว่ามีความสำคัญต่อการผลิตในระบบอุตสาหกรรม เป็นปัจจัยที่สี่ของการผลิต เรียกว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพการจัดการ นอกเหนือไปจากปัจจัยการผลิตอื่น ๆ ที่มีอยู่ตามปกติ ได้แก่ ทุน แรงงาน และที่ดิน ดังนั้น ปัจจัยด้านความรู้หรือประสิทธิภาพการจัดการจึงเป็นตัวเร่งขบวนการสะสมทรัพย์สินของชาติ

ความแตกต่างของประสบการณ์ซึ่งเป็นตัวจักรสำคัญ ที่ทำให้เกิดการคิดค้น ปรับปรุงด้านเทคโนโลยี องค์กร สินค้า ความรู้ที่มาจากความสามารถในการคิดค้นนี้ก่อให้เกิดพลวัตแห่งการผลิตสินค้าและบริการให้แตกต่างจากผู้ผลิตอื่น ๆ ได้เป็นแนวคิดไปสู่การสร้างโอกาสอย่างมีประสิทธิภาพ (productive opportunities) เพราะสามารถปรับปรุงขบวนการผลิต และสินค้าให้ตอบสนองต่อตลาดได้ การจัดระบบเครือข่ายขึ้นตามความถนัด (Networking) ซึ่งแน่นอนว่าลักษณะกิจกรรมตามความถนัดจะมีลักษณะแตกต่างกัน แต่เป็นกิจการที่สนับสนุนต่อกัน การพึ่งพากันและร่วมมือในการจัดเครือข่ายตามความถนัดนำไปสู่การสร้างขีดความสามารถของการแข่งขันร่วมกันนั่นเอง

6.7 กรอบความร่วมมือการเชื่อมโยงด้านอุตสาหกรรมไทยตอนเหนือกับจีนตอนใต้

แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางอุตสาหกรรมไทย-จีนแบบรวมกลุ่มอุตสาหกรรมสามารถนำมาเป็นกรอบสาขาความร่วมมือภาคอุตสาหกรรมไทย-จีนได้ดังนี้

6.7.1 ความร่วมมือทางด้านการผลิตโดยเชื่อมโยงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- 1) กำหนดแนวทางความร่วมมือที่ชัดเจน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของทั้งสองประเทศ การใช้ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์สร้างมูลค่าเพิ่มในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต โดยให้ความสำคัญกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ส่งเสริมและร่วมมือการวิจัยและพัฒนาทางเทคโนโลยีด้านการเกษตรที่สอดคล้องกับความสามารถในการผลิตในพื้นที่ศึกษา สร้างความร่วมมือการพัฒนากระบวนการงานวิจัยและ

บุคลากรวิจัยทางการเกษตรให้เกิดการบูรณาการระหว่างกัน มีการสนับสนุนการวิจัย
เครื่องมือและเครื่องจักรกลที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และลดต้นทุน

- 2) สนับสนุนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกระบวนการผลิต เพื่อลดต้นทุนทางธุรกิจ
กรรมและต้นทุนการผลิต โดยส่งเสริมการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain
Management) เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยง และนำไปสู่การลดข้อจำกัดด้านภูมิศาสตร์
การจัดหาวัตถุดิบ ขบวนการผลิต การส่งมอบ และการตลาด ให้เกิดความรวดเร็วและ
ประหยัดต้นทุน
- 3) สนับสนุนการปรับโครงสร้างการบริหารบุคคลและงบประมาณให้เพียงพอเพื่อรวบรวม
อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการให้บริการทั้งเรื่องการพัฒนาประสิทธิภาพ
การผลิต การพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีตลาด
- 4) สร้างความร่วมมือในการพัฒนาเทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา ร่วมโดยการสร้างการ
เชื่อมโยงภาคธุรกิจกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในพื้นที่เป้าหมาย

6.7.2 ความร่วมมือโดยการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ให้ความสำคัญในการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอย่างเป็นระบบและครบวงจร โดยส่งเสริม
การรับช่วงและเชื่อมโยงการผลิตระหว่างกิจการอุตสาหกรรม ในลักษณะของกลุ่มอุตสาหกรรม
(Cluster) เพื่อให้เกิดการสนับสนุนและถ่ายทอดเทคโนโลยีระหว่างกันในการ ฝึกอบรมผู้ประกอบการ
ในด้านการบริหารจัดการและเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพิ่มการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา เพื่อขยายฐาน
ด้านเทคโนโลยีการผลิตและการจัดการของอุตสาหกรรมที่จะเป็นฐานการผลิตของ อุตสาหกรรมที่
เกี่ยวข้อง เพื่อให้อุตสาหกรรมของไทยทั้งระบบสามารถเชื่อมโยงการผลิตในบางสาขาดังแต่ระดับโรง
งานขนาดเล็กถึงโรงงานขนาดใหญ่ได้

สนับสนุนโครงการหรือกิจกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมชุมชนและชนบทให้สามารถเชื่อมโยงกับกิจ
กรรมที่มีขนาดใหญ่กว่าได้อย่างต่อเนื่อง สนับสนุนให้ชุมชนเป็นเจ้าของกิจการร่วมกันในด้านการจัดการ
การพัฒนาบุคลากร และพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการทุกระดับในด้านการผลิตและการ
ตลาด

6.7.3 ความร่วมมือด้านการเพิ่มศักยภาพของทรัพยากรมนุษย์

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพและทักษะให้สอดคล้องกับความต้องการในภาคการผลิตและภาคบริการ ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Cluster) โดยมีการแลกเปลี่ยนนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน การจัดฝึกอบรมทักษะและความเชี่ยวชาญให้สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรม และเทคโนโลยีในอนาคต

6.8 กรอบความร่วมมืออุตสาหกรรม (รายสาขา)

6.8.1 อุตสาหกรรมBio-Tech

ประเทศไทยและประเทศจีนมีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศที่เอื้อต่อการเจริญเติบโตของสมุนไพร หากแต่ประเทศจีนมีการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากสมุนไพรมากกว่าประเทศไทย และการแพทย์แผนโบราณของจีนมีประวัติยาวนานกว่า 5,000 ปี และในปัจจุบันอุตสาหกรรมการแปรรูปสมุนไพรหรือยาแผนโบราณของจีนได้เจริญก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็วจากการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มาแปรรูปเป็นยาแผนปัจจุบันซึ่งมีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับของคนในประเทศต่างๆ ดังนั้นความร่วมมือไทย-จีนด้านสมุนไพร (BioTech) สามารถเริ่มต้นจากการจัดตั้งศูนย์พัฒนาสมุนไพรไทย-จีน ในนิคมไฮเทคที่คุนหมิงหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย โดยมีการแลกเปลี่ยนนักวิชาการ และเทคโนโลยีการแปรรูปสมุนไพรเป็นยาแผนปัจจุบันเพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่น ให้กับผู้บริโภคยา และยังเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับสมุนไพรของไทยและจีนอย่างยั่งยืนอีกด้วย

6.8.2 อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา

เนื่องจากประเทศจีนมีความต้องการยางพาราจำนวนมากในแต่ละปี ซึ่งประเทศจีนไม่สามารถผลิตยางพาราได้เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ ทั้งที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ แต่ยังไม่มีความเชี่ยวชาญในการปรับปรุงพันธุ์ และการผลิต ซึ่งประเทศไทยมีความชำนาญมากกว่า ดังนั้นการพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย-จีน ควรมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาอย่างร่วมกัน เพื่อพัฒนาปรับปรุงพันธุ์ และการผลิตยางธรรมชาติ ที่จีนมีพื้นที่จำกัดและสภาพอากาศที่ไม่เอื้อต่อการปลูกยางพารา ในขณะที่ด้วยกันศูนย์วิจัยร่วมควรมีการพัฒนาความหลากหลาย และคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางเพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ยางพารา สถานที่ตั้งศูนย์วิจัยฯ

และพัฒนาการจัดตั้งที่เมืองจินหนิง หรือเซียงรุ้ง โดยมีการและเปลี่ยนนักวิชาการ และเทคโนโลยีการปรับปรุงและพัฒนาพันธุ์ยางและผลิตภัณฑ์ยางพาราร่วมกัน

6.8.3 อุตสาหกรรมการเกษตร

อุตสาหกรรมการเกษตรของไทยและจีนที่มีความได้เปรียบประเทศต่างๆ ได้แก่ ข้าว ผลไม้ และผลิตผลทางการเกษตรอื่นๆ อย่างไรก็ตามการพัฒนาพันธุ์ และเทคโนโลยีการผลิตข้าวของประเทศจีนยังไม่รู้หน้าเท่าที่ควร อีกทั้งการบริโภคข้าวภายในประเทศจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะข้าวที่มีคุณภาพ และพื้นที่เพาะปลูกลดลง ความร่วมมือในการพัฒนาอุตสาหกรรมพันธุ์ข้าวที่มีคุณภาพ ควรจัดตั้งสถานีทดลองข้าวที่เมืองจินหนิง หรือสิบสองปันนา เพื่อเป็นศูนย์วิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีการปลูกข้าว พัฒนาพันธุ์ข้าว และการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพข้าวร่วมกัน เพื่อเป็นการจัดระดับเกรดข้าว เป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่ม และวางตำแหน่งการทำการตลาดร่วมกัน

ความร่วมมือในการทำการตลาดผลไม้ไทย-จีนก็เช่นกันควรมีการกำหนดคุณภาพผลไม้ของแต่ละประเทศว่าผลไม้ชนิดใดประเทศไทยควรปลูกและสามารถคัดเกรด และกำหนดมาตรฐานคุณภาพสินค้าและจำหน่ายในราคาสูง เช่นเดียวกับผลไม้ของจีนว่าผลไม้ชนิดใดที่ประเทศจีนควรปลูกซึ่งสามารถนำมาเป็นเกณฑ์การจัดเกรดคุณภาพ เช่นประเทศจีนสามารถปลูกลิ้นจี่ที่มีคุณภาพ และจัดเกรดคุณภาพของลิ้นจี่เป็นเกรด A เกรด B ฯลฯ และหากประเทศไทยสามารถปลูกลิ้นจี่ที่มีคุณภาพก็สามารถจัดเกรดลิ้นจี่ไทยให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับลิ้นจี่ประเทศจีน แต่ลิ้นจี่ของประเทศไทยและจีนต้องมี ใบกำเนิดสินค้า(Certificate of Origin: CO) ดังนั้นการทำการตลาด และราคาของลิ้นจี่ไทยและจีนจะใช้มาตรฐานคุณภาพและราคาจำหน่ายเดียวกัน เช่นเดียวกับข้าว และผลผลิตการเกษตรอื่นๆ และในอนาคตสามารถกำหนดเกณฑ์มาตรฐานลักษณะนี้ในภูมิภาคแม่น้ำโขง

6.9 แผนงาน/โครงการ

ความร่วมมือไทย-จีนด้านอุตสาหกรรม ควรเน้นแผนงานและโครงการที่สำคัญ ดังนี้

6.9.1 แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมไบโอ-เทค (Bio-Tech) อุตสาหกรรมที่อาศัยไบโอเทค (Bio-tech) เช่น สมุนไพร ยารักษาโรค เครื่องสำอาง ก็เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความต้องการมากของจีน จีนเป็นตลาดที่ใหญ่เลยต้องการสินค้าเหล่านี้จำนวนมาก ประกอบกับนิคมไฮเทคของมณฑลยูนนานก็มีโรงงานประเภทไบโอเทคมาก ทำให้สามารถสร้างระบบคลัสเตอร์

(Cluster) ทางอุตสาหกรรมและจะช่วยขยายกิจกรรมได้อย่างมาก โครงการที่ควรร่วมมือ ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio-tech) ที่เมืองเซี่ยงร่ง มณฑลยูนนาน
- 2) โครงการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะ (Incubator) ที่เมืองเซี่ยงร่ง มณฑลยูนนาน

6.9.2 แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา การพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อความร่วมมือระหว่างไทย-จีน เพราะพื้นที่แถบลุ่มน้ำโขงจะเป็นพื้นที่ปลูกยาง ผลิตภัณฑ์ยางที่สำคัญคงจะเป็นยางล้อยานยนต์ เนื่องจากประเทศจีนมีความต้องการในผลิตภัณฑ์นี้อย่างมาก ประกอบกับประเทศจีนกำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว ชนชั้นกลางได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ความต้องการยานยนต์ก็มีมากเป็นเงาตามตัว ยางรถยนต์มีอายุการใช้งานอย่างจำกัดทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนเป็นครั้งคราว ทำให้การจำหน่ายยางรถยนต์ขยายตัวมากยิ่งขึ้น โครงการร่วมระหว่างไทย-จีนด้านอุตสาหกรรมยางพารา มีดังนี้

- 1) โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางร่วมที่เมืองเซี่ยงร่ง ของจีน หรือ จังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย หรือทั้งสองประเทศ
- 2) โครงการพัฒนาการปลูกยางร่วมในพื้นที่ของทั้งสองประเทศ
- 3) โครงการแลกเปลี่ยนนักวิชาการด้านยางพารา

6.9.3 แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมขนาดกลางขนาดเล็ก (SME) ความร่วมมือเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอีกอย่างหนึ่งคือ นิคมไฮเทคของมณฑลยูนนานจะขยายการสร้างนิคมไฮเทคมายังเชียงรายได้ซึ่งจะทำให้เชียงรายได้มีพื้นที่อุตสาหกรรมมากขึ้น และเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมโดยเฉพาะที่อุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กหรือ SME นั้น ซึ่งโครงการความร่วมมือระหว่างไทย – จีน จะต้องพิจารณาคือ

- 1) โครงการการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital)
- 2) โครงการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะทางอุตสาหกรรม (Industrial Incubator)

บทที่ 7

ความร่วมมือไทย-จีนด้านการท่องเที่ยว

7.1 ความนำ

ประเทศจีนเป็นที่รู้จักจากทั่วโลกในฐานะประเทศมหาอำนาจด้านการผลิตสินค้าที่มีราคาต่ำ และยังเป็นประเทศที่มีรายได้จากการส่งออกของอุตสาหกรรมต่างๆ จำนวนมหาศาล ยิ่งไปกว่านั้นการที่ประเทศจีนเป็นประเทศที่มีขนาดพื้นที่กว้างใหญ่ มีวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีอันยาวนานกว่า 5,000 ปี มีนครแห่งประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงระดับโลกถึง 99 แห่ง และมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติและโบราณสถานที่ได้รับการประกาศจาก UNESCO ให้เป็นมรดกโลกหลายแห่ง ทำให้การท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้ก็เป็นอีกอุตสาหกรรมหนึ่งของประเทศจีนที่สร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทุกๆ ปี นับแต่จีนดำเนินนโยบายเปิดประเทศ รัฐบาลจีนได้จัดสรรงบประมาณจำนวนมากเพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและระบบคมนาคมขนส่ง ตลอดจนระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามาเที่ยวประเทศจีนมากขึ้นทุกปี นอกจากนี้รัฐบาลจีนยังเปิดตลาดต้อนรับผู้ร่วมลงทุนต่างประเทศเพื่อประกอบธุรกิจท่องเที่ยว อันได้แก่ โรงแรม ที่พัก ภัตตาคาร ร้านค้า สถานบันเทิง และบริษัทตัวแทนท่องเที่ยว

ประเทศจีนประสบความสำเร็จอย่างมากสำหรับการดึงดูดนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย โดยการใช้นโยบายเชิงรุกบุกตลาดเปิดบริษัทประกอบธุรกิจการท่องเที่ยวในหลายประเทศ ทำให้การท่องเที่ยวของประเทศจีนสร้างรายได้และเติบโตอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยก็เป็นที่รู้จักเป็นอย่างดีสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วโลกด้านทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายและคล้ายคลึงกับประเทศจีน เช่น มีวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ติดอันดับโลก การท่องเที่ยวของประเทศไทยได้พัฒนามาเป็นเวลาหลายสิบปี และเป็นที่ยอมรับด้านการให้บริการการท่องเที่ยวกับนักท่องเที่ยวต่างชาติไปทั่วโลก อีกทั้งคนไทยยังมีลักษณะนิสัยที่เอื้อเฟื้อ โอบอ้อมอารี เป็นมิตร และยิ้มแย้มแจ่มใสต่อนักท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในประเทศไทยมีความรู้สึกถึงการยินดีต้อนรับนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ

โครงการความร่วมมือไทย-จีนด้านการท่องเที่ยวควรมีการเชื่อมโยงด้านทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม อารยธรรม และประวัติศาสตร์ ที่มีความคล้ายคลึงกัน มุ่งเน้นการเชื่อมโยงทางด้านกลุ่มพื้นที่ การท่องเที่ยว และร่วมกันพัฒนาด้านการให้บริการการท่องเที่ยวที่เป็นมาตรฐาน สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และ กฎ/ระเบียบ ต่างๆ ที่เป็นอุปสรรค ต่อการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ

ตารางที่ 7.1-1 เปรียบเทียบรายได้จากการท่องเที่ยวประเทศจีน

หน่วย: ร้อยล้านเหรียญ สหรัฐ.

	2543	2544	2545
ทั่วประเทศ	162.24	177.92	203.85
ภาคตะวันออก	118.05	130.88	151.82
ภาคตะวันตก	15.87	17.13	19.55
(% ของประเทศ)	(9.59%)	(9.63%)	(9.78%)
(%ของตะวันออก)	13.44%	13.02%	12.88%

ที่มา: จากสถิติรวมจีน ปี 2001-2002 รวมถึง 2003 ฉบับ 9

7.2 ภาพรวมการท่องเที่ยวจีน

ประวัติศาสตร์อันยาวนานกว่า 5,000 ปีของจีนทำให้ประเทศจีนมีประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีที่เก่าแก่และหลากหลาย รวมทั้งโบราณสถานและสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ได้รับการยกย่องให้เป็นมรดกโลกประกอบกับปัจจุบันประเทศจีนใช้กลวิธีการท่องเที่ยวเชิงรุกเพื่อเจาะตลาดต่างประเทศ การเตรียมพร้อมสำหรับการขยายตัวของตลาดการท่องเที่ยวด้วยการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสบายให้นักท่องเที่ยวผู้มาเยือนมากยิ่งขึ้น รายได้จากการท่องเที่ยวปี 2540 คิดเป็น 3,112 ร้อยล้านหยวน ปี 2541 เท่ากับ 3,438 ร้อยล้านหยวน และในปี 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 5,566 ร้อยล้านหยวน

การท่องเที่ยวในจีนสามารถแบ่งออกเป็นสามประเภท ได้แก่ 1. นักท่องเที่ยวจีนที่ท่องเที่ยวต่างประเทศ (out bound) 2. นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศจีน (inbound) 3. นักท่องเที่ยวจีนที่เที่ยวในประเทศจีน (domestic) และประเภทของการท่องเที่ยวในประเทศจีนสามารถแบ่งเป็น 3 ประเภทได้แก่ ecology tour, cultural tour, agriculture tour

7.2.1 นักท่องเที่ยวต่างชาติ (in bound tourism)

ในปี 2540 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวในประเทศจีนจำนวนทั้งสิ้น 742.8 หมื่นคน ปี 2541 เท่ากับ 710.77 หมื่นคน ปี 2542 เท่ากับ 842.23 หมื่นคน และในปี 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 1,343.95 หมื่นคน แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 62.66 จำนวนบริษัทท่องเที่ยวจีนในปี 2540 มีจำนวนทั้งสิ้น 4,986 บริษัท ปี 2541 เพิ่มขึ้นเป็น 6,222 บริษัท ในปี 2544 มีทั้งสิ้น 10,532 บริษัท บริษัทนำเที่ยวที่ไม่สามารถรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี 2540 มี 991 แห่ง ปี 2541 เพิ่มขึ้นเป็น 1,312 แห่ง ปี 2544 เท่ากับ 1,310 และบริษัทที่มีสิทธิ์ให้นักท่องเที่ยวต่างชาติพักได้ ปี 2540 เท่ากับ 3,995 แห่ง ปี 2541 เท่ากับ 4,510 แห่ง ปี 2544 เท่ากับ 9,222 แห่ง จะเห็นได้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยว และบริษัทท่องเที่ยวในประเทศจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากการเปิดประเทศของจีนและทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวของจีนที่มีทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรมและประวัติศาสตร์กว่า 5,000 ปี

7.2.2 นักท่องเที่ยวภายในประเทศ (Domestic)

การท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวจีน (Domestic) ในช่วงสัปดาห์ทอง (วันตรุษจีน) คิดเป็นอัตราส่วน 22% ของรายได้จากการนำเที่ยวภายในประเทศ ปี 2545 เทียบอัตราส่วนรายรับการนำเที่ยวภายในประเทศ (ร้อยละ70) กับการนำเที่ยวนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ร้อยละ3) ประเทศจีนสร้างอำนาจการบริโภคสามด้านในการกระตุ้นเศรษฐกิจ คือ ด้านการกิน การเดินทาง และการใช้จ่ายใช้สอย เช่นช่วงสัปดาห์ทองคือ ต้นเดือนกุมภาพันธ์ (ตรุษจีน) วันแรงงาน วันชาติ 1-9 ตุลาคม ช่วงเวลา 3 สัปดาห์นี้คิดเป็นร้อยละ 22 ของการท่องเที่ยวทั้งหมด ยิ่งไปกว่านั้นในอดีตคนจีนทำงานหกวัน หยุดหนึ่งวัน และในปัจจุบันคนจีนทำงาน 5 วันหยุดสองวัน เพื่อต้องการเพิ่มปริมาณการบริโภคมากขึ้น

7.2.3 บริษัทนำเที่ยวของจีน

บริษัทนำเที่ยวขนาดใหญ่ของจีนได้แก่ 1. บริษัท ซี ที เอส สังกัด ซี เอ็น ที เอ 2. สำนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ซี ไอ ที เอส 3. บริษัท ซี วาย ที เอส อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ 4. บริษัทท่องเที่ยวคังซูย เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างสองหน่วยงานของรัฐ คือ capital travel group ถือ ร้อยละ 51 อีก ร้อยละ 49 เป็นของรัฐ 5.บริษัทนำเที่ยวระหว่างประเทศกัวชิว เป็นของเซี่ยงไฮ้ ทั้ง 5 แห่งรัฐมีหุ้นร่วมอยู่ด้วย

การเปิดประเทศและการสร้างอุปทานเพื่อการท่องเที่ยวจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศจีน ในปี 2545 รัฐบาลจีนได้อนุญาตให้บริษัทนำเที่ยวในประเทศ และบริษัทนำเที่ยวต่างประเทศสามารถรวบรวมเพื่อสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศกลุ่มเป้าหมายเพื่อเอื้อต่อนักท่องเที่ยวต่อประเทศดังกล่าวเข้ามาเที่ยวในประเทศจีนมี 3 บริษัท ได้แก่ 1. บริษัท คังฮุย คบรวมกับบริษัท อเมริกา เป็น บริษัท หลัวเซิงคังฮุย อินเทอร์เน็ตชั้นนำ 2. บริษัท ซี ไอ ที เอส ถือหุ้นร้อยละ 51 ร่วมทุนกับบริษัทขนส่งของอเมริกา ยู พี เอส สาขาฮ่องกง ถือหุ้นร้อยละ 49 และตั้งเป็นบริษัท กั๋วหลี่กั๋วเซิง 3. บริษัท ซี ที เอส ร่วมทุนบริษัทเยอรมัน เป็นบริษัท ซี ที ไอ กรุ๊ป (สมาพันธ์การท่องเที่ยวของเยอรมัน) ตั้งเป็นบริษัทนำเที่ยวแห่งแรกที่ทุนต่างชาติเป็นผู้บริหารในเดือน 11 ปี 2545

7.2.4 ธุรกิจโรงแรมในจีน

ธุรกิจโรงแรมของจีนได้มีการเปลี่ยนแปลงจากเมื่อ 20 ปีก่อนค่อนข้างมาก ทั้งนี้เป็นผลจากการหลั่งไหลเข้ามาของทั้งนักลงทุนและเงินลงทุนจากต่างประเทศ ส่งผลให้ธุรกิจโรงแรมของจีนได้เติบโตอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งมีแนวโน้มที่ดีต่อไป ทั้งในด้านของปริมาณ (พิจารณาจากอัตราการเข้าพักและรายรับของธุรกิจ) และคุณภาพ (พิจารณาจากจำนวนโรงแรมระดับมาตรฐานสากล) โรงแรมทั่วประเทศจีนจะเป็นโรงแรมขนาดเล็ก เมื่อพิจารณาจำนวนโรงแรมเป็นรายภูมิภาคแล้ว ปรากฏว่า โรงแรมจำนวนมากกระจุกตัวอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออก มณฑลที่มีจำนวนโรงแรมมากที่สุดคือ มณฑลกว่างตุง ทั้งนี้เป็นเพราะภูมิภาคดังกล่าวเป็นเมืองท่าและมีการเจริญเติบโตสูงกว่าภูมิภาคอื่นๆ ทำให้เกิดความจำเป็นที่ต้องมีโรงแรมเป็นจำนวนมากเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ โรงแรมส่วนใหญ่คงเป็นโรงแรมที่รัฐเป็นเจ้าของเอง รองลงมาคือโรงแรมที่มีกลุ่มบุคคลเป็นเจ้าของ บริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโรงแรมของจีน จะพบว่ามีการกระจายตัวตามภูมิภาคต่างๆ คือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคเหนือของประเทศ โดยการลงทุนยังคงมีมากที่มณฑลกว่างตุงและปักกิ่ง รูปแบบการดำเนินงานของโรงแรมต่างประเทศมีลักษณะที่สำคัญ คือ เป็นการทำสัญญาเช่าดำเนินการ การให้สิทธิทางการตลาด และสัญญาข้อตกลงบริการทางเทคนิค

จำนวนโรงแรม ปี 2537 มี 2,552 แห่ง ปี 2544 เพิ่มขึ้นเป็น 10,481 แห่ง แต่ในปี 2545 มีจำนวนลดลงเหลือ 7,358 แห่ง โรงแรมที่มีระดับดาวมีรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2542 เท่ากับ 546.35 ร้อยล้านเหรียญสหรัฐ. ปี 2543 เท่ากับ 603.7 ร้อยล้านเหรียญสหรัฐ. ปี 2544 เท่ากับ 763.32 ร้อยล้านเหรียญสหรัฐ. การจ่ายภาษี ปี 2541 เท่ากับ 26.14 ปี 2542 เท่ากับ 27.21 ปี 2543 เท่ากับ 30.79 ปี 2544 เท่ากับ 39.66 รายได้เงินตราต่างประเทศในกิจการโรงแรมเทียบกับรายได้การท่องเที่ยวทั้ง

7.3.1 นักท่องเที่ยวในประเทศ (domestic)

ในปี 2545 รายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศ (domestic tour) ทั่วประเทศที่มาเที่ยวในภาคตะวันตก มีจำนวนถึง 31.72 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 41.30 ของภาคตะวันตกแต่ใช้จ่ายเงินของนักท่องเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกมีจำนวนเพียง 1,496 ร้อยล้านหยวน คิดเป็นร้อยละ 23 การท่องเที่ยวในภาคตะวันออกมีอัตราการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและการเก็บค่าธรรมเนียมที่สูงกว่าภาคตะวันตก ซึ่งเป็นโอกาสในการพัฒนาการท่องเที่ยวจีนตะวันตก และไทยตอนเหนือทางด้านวัฒนธรรม อารยธรรม ชนกลุ่มน้อย และประวัติศาสตร์ โดยมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ไม่สูงมากนัก

ตารางที่ 7.3-2 แสดงรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศ (Domestic Tour)

ปี 2545	รายได้ หน่วย ร้อยล้านหยวน
ภาคตะวันตก 12 มณฑล	1,496คน(23% ของตะวันออก)
ภาคตะวันออก 12 มณฑล	6,457
จำนวนนักท่องเที่ยว หน่วย หมื่นคน / ครั้ง	
ภาคตะวันตก 12 มณฑล	31,720 คน(41.30% ของตะวันออก)
ภาคตะวันออก 12 มณฑล	76,810 คน

ที่มา: จากสถิติรวมจีน ปี 2001-2002 รวมถึง 2003 ฉบับ 9

7.3.2 นักท่องเที่ยวต่างประเทศ (inbound)

รายได้จากการนำเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ inbound ในภาคตะวันตกของจีนมีตามลำดับดังนี้ 1.มณฑลยูนนาน 261 ล้านเหรียญสหรัฐ. 2.ซานซี 247 ล้านเหรียญสหรัฐ. 3.มหานครฉงจิง 88 ล้านเหรียญสหรัฐ. 4. มณฑลเสฉวน 84 ล้านเหรียญสหรัฐ. 5.ชิงเกียง 82 ล้านเหรียญสหรัฐ. 6. กุ้ยโจว 48 ล้านเหรียญสหรัฐ.

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ท่องเที่ยวตามมณฑลต่างๆ ได้แก่ อันดับที่ 1 คือมณฑลยูนนาน 760,900 คน 2. มณฑลซานซี 540,500 คน 3 มณฑลเสฉวน 290,600 คน 4 มหานครฉงจิง 163,400 คน และ ชิงเกียง 162,900 คน ส่วนโรงเรียน/สถาบันสอนการท่องเที่ยว ในภาคตะวันตก ในปี 2540 อันดับที่ 1 ได้แก่ มหานครฉงจิงมี 38 แห่ง รองลงมาคือ มณฑลเสฉวนมี 29 แห่ง กังซู่ 6 แห่ง มณฑลยูนนานมี 11 แห่ง และมณฑลซานซี 10 แห่ง จำนวนนักศึกษาที่เรียนในโรงเรียน/

สถาบันสอนการท่องเที่ยว ในปี 2540 อันดับ 1 ได้แก่ มณฑลเสฉวนมี 6,721 คน มณฑลซานซีมี 5,014 คน มหานครฉงชิ่งมี 4,030 คน กังซู 3,266 คน มณฑลยูนนานมี 2,989 คน และก๊วยโจวมี 2,187 คน

ตาราง 7.3-3 เปรียบเทียบรายได้การท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันตกกับทั่วประเทศ

	2543	2544	2545	เฉลี่ย 3 ปี
ทั่วประเทศ	15.1%	9.7%	14.6%	13.08%
ตะวันตก	16.7%	9%	14.1%	12.56%
ฉงชิ่ง	42.3%	18.1	33.4%	30.87
เสฉวน	25.4%	36%	20.8%	27.18
ก๊วยโจว	10.7%	12.8	15.7	13.29
ยูนนาน	-3.2	8.3%	14.2%	5.98
ธิเบต	44%	-11.3%	11.4%	12.74
กวางสี	51.6%	-2%	6.9%	16.64
ซานซี	3.1%	10.2%	13.7%	8.87
กังซู	46.3%	-18%	21.2%	13.08
ชิงไห่	86.6%	25.3%	10.7%	36.64
หมิงเซี่ย	56.1%	-0.5%	-41%	4.76
ชิงเกียก	10.6%	3.8%	0.9%	4.88
มองโกเลียใน	5.6%	8.7%	8.7%	7.55

ที่มา: จากสถิติรวมจีน ปี 2001-2002 รวมถึง 2003 ฉบับ 9

จากตารางเปรียบเทียบกับภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคกลาง จะเห็นได้ว่าประตูสู่การท่องเที่ยวในจีนตะวันตกคือมณฑลยูนนานซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากที่สุด และรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด รองลงมาคือมณฑลซานซี ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ที่ยิ่งใหญ่ อาทิเช่น สุสาน จินซีฮ่งเต้ แต่มณฑลที่ผลิตบุคลากรด้านการท่องเที่ยวคือ มณฑลเสฉวน ทำให้เห็นถึงการเตรียมการด้านการท่องเที่ยวของจีนที่นับวันจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกๆ ปี อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้าจีนทั่วประเทศ

7.3.5 แหล่งพื้นที่ท่องเที่ยวของจีน

แหล่งท่องเที่ยวระดับประเทศที่ได้รับการยอมรับจากสำนักนายกรัฐมนตรี (ตารางที่ 6.3.4) สามารถจำแนกได้ดังนี้

- 1) ด้านชมวิวทัศน์ มณฑลที่มีมากที่สุดตามลำดับ คือ 1. มณฑลยูนนานมี 10 แห่ง 2.มณฑลเสฉวนและกุ้ยโจวมี 8 แห่ง 3.มหานครฉงชิ่งมี 4 แห่ง 4.มณฑลซานซี/กังซู่มี 3 แห่ง นอกนั้นอย่างละ 1 ทั้งภาคตะวันตกมี 40 แห่ง คิดเป็น 33.6% ของทั้งประเทศ
- 2) ด้านประวัติศาสตร์/วัฒนธรรมตามลำดับคือ 1. มณฑลซานซีมี 6 แห่ง 2. มณฑลยูนนานมี 5 แห่ง 3. กังซู่มี 4 แห่ง 4. ชิเบตมี 3 แห่ง 5.กุ้ยโจวมี 2 แห่ง ทั้งภาคมี 31 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 31.3 ของทั้งประเทศ
- 3) ด้านอุทยานแห่งชาติ/สิ่งแวดล้อม มณฑลยูนนานมี 5 แห่ง กุ้ยโจว/ซานซี/กังซู่มี 4 แห่ง 3หมิงเซีย/ชิงเกียมี 3 แห่ง ทั้งภาคมี 28 แห่ง คิดเป็น 31.1% ของทั้งประเทศ
- 4) ด้านมรดกโลก มณฑลเสฉวนมี 4 แห่ง หยุนหนาน/ฉงชิ่ง/ชิเบต/ซานซี/กังซู่ 1 แห่ง ทั้งภาคมี 8 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 38.1 ของทั้งประเทศ

จากสถิติการท่องเที่ยวรายภาคของประเทศจีนที่มีบริษัทนำเที่ยวที่มีมากที่สุดเป็นอันดับ 1 คือ ภาคตะวันออกมี 3,573 แห่ง รองลงมาคือภาคกลางมี 1,402 แห่ง และภาคตะวันตกมี 1,247 แห่งตามลำดับ จำนวนพนักงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคตะวันออกมี 65,508 คน ภาคกลางมี 17,852 คน ภาค ตะวันตกมี 17,088 คน

ตารางที่ 7.3-4 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญระดับประเทศ

	มรดกโลก ปี 2544	เขตคนและ สัตว์อยู่รวม กัน (โดยUN)	แหล่งชม ทิวทัศน์	สวนป่า/ สวน สาธารณะ ระดับ ประเทศ	เมือง โบราณ/ วัฒนธรรม/ ประวัติ ศาสตร์	ที่ชมวิว ระดับ 4A ระดับ ประเทศ	แหล่งคุ้มครอง ชาติระดับ ประเทศ	จุดที่ตักเรียน ไว้สำหรับ โบราณสถาน	เมืองเก่า ท่องเที่ยว
มองโกเลียใน	0	1	0	10	1	3	8	40	1
ซานตี้	1	0	3	9	6	9	4	102	3
กังซู	1+1	0	3	9	4	4	4	49	2
หิ่งห้อย	0	0	1	0	1	2	3	10	0
ชิงเกียง	0	1	1	2	1	3	3	45	3
ฉงฉิง	1	0	4	5	1	4	0	13	0
ซื่อชวน	4	1	13	11	7	16	4	74	3
กุ้ยโจว	0	2	8	2	2	4	5	38	1
หยุนหนาน	1	0	10	18	5	12	5	20	4
กวางสี	0	0	3	11	2	7	6	29	5
ชิงไห่	0	0	1	2	1	3	1	12	0
ทิเบต	1	0	1	0	3	5	2	38	1

ที่มา : จากสถิติรวมจีน ปี 2001-2002 รวมถึง 2003 ฉบับ

7.3.6 แหล่งพื้นที่ท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

- 1) **มณฑลเสฉวน** มีเมืองหลวงคือเฉิงตู ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจได้แก่
 - 1.1) อุโมงค์หรือศาลเจ้าสมากัก มีรูปปั้นเล่าปี่ ขงเบ้ง กวนอู เตียวหุย กับ 14 ทหารเอก และ 14 เสนาบดีเอก พร้อมสุสานเล่าปี่และมเหสี 2 องค์
 - 1.2) สวนหมีแพนด้า ซึ่งเป็นเขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า
 - 1.3) เขื่อนตูเจียงเยียน ซึ่งเป็นเขื่อนชลประทานยุคจีนชื้อฮองเต้ เป็นเขื่อนชลประทานแห่งแรกของโลก
 - 1.4) อุทยานแห่งชาติ จิ่งโจ้โกว มรดกทางธรรมชาติ ที่มีสระน้ำ 5 สี น้ำตกธารไข่มุก
 - 1.5) เกาะเล่อซานสถานที่ประดิษฐานหลวงพ่อโตเล่อซาน ที่ศักดิ์บนภูเข่าที่ใหญ่ที่สุดในโลก
 - 1.6) เขาวังไ้ เทียววัดหวานเหียนชื้อ เป็นสถานที่ประดิษฐานรูปปั้นพระโพธิสัตว์ สมานตะภาตรา ประทับบนหลังช้าง

2) **มณฑลยูนนาน** มีเมืองหลวงคือคุนหมิง ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจได้แก่ คุนหมิง-ต้าลี่-ลี่เจียง

- 2.1) ถ้ำจิ่วเซียว ซึ่งเป็นถ้ำธรรมชาติ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงของมณฑลยูนนาน
- 2.2) ป่าหินงาม สิ่งมหัศจรรย์ทางธรรมชาติของโลก
- 2.3) อุทยานเขาสีอาน ที่มีหินแกะสลักที่ประตุมังกรเขาสีอาน
- 2.4) ทะเลสาบเอ้อไห่ ชมความงามทางธรรมชาติ
- 2.5) สวนบ่อน้ำมังกร (เฮยหลงถาน) ความงามของบ่อน้ำทางธรรมชาติ

- 3) **มหานครโจงจิ้ง** มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจได้แก่
 - 3.1) ล่องเรือแม่น้ำแยงซีเกียง
 - 3.2) เขื่อนซานเสี
 - 3.3) Dazu Rock Craving เจ้าแม่กวนอิมพันมือ สมัยราชวงศ์ซ่งใต้ ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกในปี 2542

- 4) **มณฑลชานซี** มีเมืองหลวงคือซีอาน ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวได้แก่
 - 4.1) ภูเขาเฉิงเฉียว กำแพงเมืองโบราณซีอาน สร้างขึ้นในราชวงศ์หมิง มีความยาว 14 กิโลเมตร

- 4.2) ต้าเหยียนถ่า หรือเจดีย์ห่านป่าใหญ่ ชมสถานที่พระถังซัมจั๋งใช้ในการแปล พระคัมภีร์ไตรปิฎก
- 4.3) บ่อน้ำร้อนหัวชิงฉือ ซึ่งเป็นสถานที่อาบน้ำของนางสนม หยางกู่เพย หญิงงาม 1 ใน 4 ของประวัติศาสตร์จีน
- 4.4) สุสานทหารจีนซื่อฮ่งเต้ ปฐมจักรพรรดิของจีน ซึ่งขุดพบรูปปั้นม้าและรูป ขุนศึกขนาดเท่าของจริงหลายหมื่นชิ้น

5) เขตปกครองตนเองกว่างซี มีเมืองหลวงคือหนานหนิง และมีสถานที่ท่องเที่ยวได้แก่

- 5.1) กุ้ยหลิน เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ที่สวยงาม พบในสมัยราชวงศ์หมิงตอนปลาย

7.4 ภาพรวมการท่องเที่ยวไทย

การท่องเที่ยวไทยเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทย ธุรกิจท่องเที่ยวไทยสร้างรายได้ให้กับประเทศได้กว่า 200,000 ล้านบาทต่อปี ยังช่วยกระตุ้นให้เกิดการผลิตและเป็นการนำทรัพยากรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนก่อให้เกิดการจ้างงานและกระจายรายได้ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดธุรกิจต่อเนื่องอีกหลายสาขา การส่งเสริมการท่องเที่ยวในปีท่องเที่ยวไทย (AMAZING THAILAND 2541-2542) ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศที่ไทยได้รับในปี 2541-2542 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9 ต่อปี และสามารถสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศในรูปเงินตราต่างประเทศเฉลี่ยถึงกว่า 247,500 ล้านบาทต่อปี

การท่องเที่ยวในปี 2543 มีจำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศที่เข้ามาประเทศไทยจำนวนถึง 9.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2542 ร้อยละ 10.8 เป็นผลจากการดำเนินงานด้านตลาดที่เน้นกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น ประกอบกับค่าเงินบาทที่อ่อนทำให้ประเทศไทยยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่คุ้มค่าเงิน จึงจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง นักท่องเที่ยวจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงเป็นตลาดนักท่องเที่ยวหลักของไทย มีส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 57.9 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8 โดยนักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยวันละ 3,861.19 บาท/คน สำหรับอัตราการเข้าพักโรงแรมเฉลี่ยในปี 2543 ขยายตัวเล็กน้อยจากร้อยละ 58.2 ในปีก่อน เป็นร้อยละ 59.8 กระแสความนิยมท่องเที่ยวต่างประเทศของคนไทยยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในปี 2543 จำนวนนักท่องเที่ยวคนไทยที่เดินทางออกนอกประเทศมีประมาณ 1.9 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 15.4 อันเป็นผลจากการแข่งขันด้านราคาของประเทศในเอเชีย ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยว

เที่ยวไม่แตกต่างกันกับการท่องเที่ยวในประเทศ การเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวส่งผลให้ในปี 2543 ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราประมาณ 82,838.21 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 18.9 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่วันละ 3,619.13 บาท/คน ดุลการท่องเที่ยวของประเทศไทยเกินดุลเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 ดุลการท่องเที่ยวของประเทศไทยในปี 2543 เกินดุลประมาณ 202,434 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 10.4 เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของรายได้เป็นสำคัญ เพราะรายจ่ายยังคงเร่งตัวอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้การกำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มดุลการท่องเที่ยวของไทย นอกจากจะมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวแล้ว ควรจะต้องดำเนินมาตรการเพื่อลดรายจ่ายทางการท่องเที่ยวควบคู่กันไปด้วย

ธุรกิจสนับสนุนหรือต่อเนื่องจากการท่องเที่ยวสามารถจำแนกออกเป็นธุรกิจต่างๆ มากมาย เช่น ธุรกิจโรงแรมและภัตตาคาร ธุรกิจการค้าของที่ระลึกและสินค้าพื้นเมือง ธุรกิจการคมนาคมขนส่ง ธุรกิจบริการท่องเที่ยว และธุรกิจแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้ธุรกิจที่สามารถทำรายได้มากที่สุด คือ รายขายของที่ระลึกและธุรกิจโรงแรม โดยในปี 2544 มีสัดส่วนร้อยละ 31.0 และ 26.0 ของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศตามลำดับ ซึ่งเมื่อรวมสัดส่วนของค่าใช้จ่ายทั้ง 2 รายการแล้วมีสัดส่วนถึงร้อยละ 58.0 ของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และในช่วงปี 2536-2544 ธุรกิจโรงแรมและภัตตาคารมีสัดส่วนต่อ GDP ประมาณร้อยละ 3.7 และมีอัตราการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้นโดยตลอดยกเว้น ในปี 2540 และ 2541

7.4.1 ธุรกิจโรงแรมไทย

ในช่วงระยะหลายปีที่ผ่านมาการขยายตัวขึ้นทุกปี จากจำนวนห้องพัก 246,113 ห้องในปี 2537 เพิ่มขึ้นเป็น 320,565 ห้องในปี 2544 โดย จำนวนห้องพักในภาคกลาง (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) มีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 51.6 ซึ่งถือเป็นอัตราการขยายตัวของห้องพักที่มากที่สุด รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบธุรกิจโรงแรมไทย-จีน จะเห็นได้ว่าธุรกิจโรงแรมในจีนมีจุดแข็ง คือ จีนเป็นประเทศใหญ่ แหล่งท่องเที่ยวมีความหลากหลายจึงเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศในการเข้าไปดำเนินธุรกิจโรงแรมเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่ระดับการให้บริการของโรงแรมจีนโดยภาพรวมแล้วยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร เนื่องจากการที่จีนเพิ่งเปิดประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการจีนยังไม่สามารถยกระดับมาตรฐานระดับสากลในการให้บริการ โรงแรมจีนส่วนใหญ่มีมาตรฐานอยู่ที่ระดับ 2 - 3 ดาว คิดเป็นสัดส่วนถึงกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนโรงแรมทั้งหมด การจัดอันดับความพึงพอใจการใช้บริการโรงแรมของลูกค้าที่มาใช้บริการในปี 2545 พบว่า โรงแรมที่อยู่ในสิบอันดับแรกส่วนใหญ่จะเป็นโรงแรมในเครือต่างชาติ

หรือเป็นโรงแรมที่มีการร่วมลงทุนระหว่างเครือโรงแรมต่างชาติกับโรงแรมท้องถิ่นของจีน นอกจากนี้ธุรกิจโรงแรมจีนยังมีจุดอ่อนในด้านของอัตราค่าที่พักในเมืองใหญ่มีราคาค่อนข้างสูง และการปิดประเทศมานานทำให้บุคลากรขาดทักษะของการเป็นผู้ให้บริการที่ดี ความร่วมมือของประเทศไทยที่จะถ่ายทอดความรู้ทักษะ และบริการด้านการท่องเที่ยวที่ประเทศไทยมีประสบการณ์สามารถยกระดับมาตรฐานการให้บริการด้านการท่องเที่ยวต่อประเทศจีนได้อีกทางหนึ่ง

7.4.2 การท่องเที่ยวภาคเหนือของไทย

ภาคเหนือของประเทศไทยมีพื้นที่ทางด้านประวัติศาสตร์อันยาวนาน จึงมีโบราณสถาน โบราณวัตถุและศิลปวัฒนธรรม เป็นเอกลักษณ์ของตน และจากลักษณะของภูมิประเทศซึ่งเป็นพื้นที่ป่าเขา จึงมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติอยู่เป็นจำนวนมาก ทรัพยากรการท่องเที่ยวของจังหวัดในภาคเหนือสามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ได้ 3 ประเภท คือ

1) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ คือสิ่งที่เกิดขึ้นทางธรรมชาติและมีความสวยงาม เหมาะสมที่จะใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ มีการคมนาคมสะดวกและปลอดภัย สามารถสร้างความประทับใจให้กับผู้มาเยือนได้เป็นอย่างดีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

2) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน ได้แก่ วัดพระแก้ว วัดพระสิงห์ พระธาตุจอมทอง อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช ดอยเชียงใหม่และสบบวก พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเชียงใหม่ พระธาตุดอยตุง พระธาตุจอมเว่น พระธาตุจอมเว้า วัดป่าสัก วัดพระเจ้าล้านทอง วัดพระธาตุผาเงา วัดเจดีย์เจ็ดยอด วัดเจดีย์หลวง

3) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและหัตถกรรม ได้แก่ดอยแม่สลอง สวนแม่ฟ้าหลวง ศูนย์หัตถกรรมเวียงกาหลง ศูนย์พัฒนาและสงเคราะห์ชาวเขา

7.4.3 อุปสรรคการท่องเที่ยวภาคเหนือ

การท่องเที่ยวในภาคเหนือนับว่ามีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติเนื่องจากมีธรรมชาติที่สวยงาม มีวัฒนธรรมที่เก่าแก่ และโบราณสถานอยู่มากมาย อย่างไรก็ตามการพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือยังขาดการวางแผนที่ดี เช่น จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางแห่งอารยธรรมของล้านนา มีความเจริญสูงสุดในเขตภาคเหนือ ด้วยรากฐานทางเศรษฐกิจ และทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ ทั้งในด้านการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ฯลฯ ทำให้เชียงใหม่มีจำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวอย่างต่อเนื่องในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา ในปี 2536 มีจำนวนนักท่องเที่ยวถึง 2.2 ล้านคน นำรายได้เข้าจังหวัดปีละ 17,380 ล้านบาท และในปี 2546 มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น 3.4 ล้านคน และทำรายได้ถึง 36,445 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ในเดือนมีนาคม 2547 National Geographic Traveller นิตยสารด้านการท่องเที่ยวชื่อดังระดับโลก ได้จัดลำดับให้เชียงใหม่ติดอยู่ในกลุ่มเมืองท่องเที่ยวที่เริ่มน่าเกรงขาม (Getting Ugly) ในอันดับที่ 29

จากทั้งหมด 37 เมือง โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมิน 3 ประเด็นคือ 1. ด้านสิ่งแวดล้อม 2. ด้านวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไปในแง่ลบ และ 3. ประสิทธิภาพการจัดการด้านท่องเที่ยวในระดับต่ำ ทั้งที่ก่อนหน้านี้ในปี 2542 จังหวัดเชียงใหม่ได้ถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองนำอยู่จากนิตยสารเอเชียนิก ในอันดับที่ 11

นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่เดินทางมาเที่ยวที่จังหวัดเชียงใหม่ และในจังหวัดใกล้เคียง ต้องการสัมผัสถึงประวัติศาสตร์วิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชาวล้านนา และชนกลุ่มน้อยที่มีมานานกว่า 700 ปี แต่ในช่วง 40 ปีที่ผ่านมา ความเป็นอยู่ของคนรุ่นใหม่ได้เปลี่ยนวิถีชีวิตของตัวเอง ด้วยการรับวัฒนธรรมตะวันตกเข้ามา โดยไม่คำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงทุนทางวัฒนธรรมของตัวเอง ประกอบกับความเจริญทางวัตถุที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วทางด้านการก่อสร้างบ้านเรือนและอาคารพาณิชย์แบบทันสมัย ได้ทำลายสิ่งปลูกสร้างทางโบราณคดีอันเป็นมรดกทางประวัติศาสตร์ของเมืองเป็นต้นเหตุให้สถานที่ทางประวัติศาสตร์หลายแห่งถูกทำลาย การพัฒนาอย่างรวดเร็วเป็นต้นเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางอากาศ การพัฒนาดังกล่าวเป็นการพัฒนาที่ก่อให้เกิดผลลบและทำลายการท่องเที่ยวของภาคเหนือ ความร่วมมือการพัฒนาการท่องเที่ยวไทย-จีน เป็นโอกาสที่ภาคการท่องเที่ยวของไทยสามารถเรียนรู้การวางแผนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแบบอนุรักษ์ และที่ยั่งยืนต่อไป

7.5 การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมการท่องเที่ยวไทย-จีน

การคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวไทยตอนเหนือกับจีนตะวันตก สามารถแบ่งออกเป็น 3 ระบบคือ ทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ ในปัจจุบันการท่องเที่ยวทางบกและทางน้ำ ยังไม่เป็นที่นิยมมากนักสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากสาธารณูปโภครองรับนักท่องเที่ยวยังไม่พร้อม อีกทั้งการจัดการด้านกฎระเบียบ ด้านวีซ่า การผ่านแดนยังเอื้ออำนวยต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติยัง รวมถึงความปลอดภัยระหว่างการเดินทางจากประเทศไทยสู่จีนตอนใต้ ส่วนการเดินทางทางอากาศมักเป็นที่นิยมสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากมีความสะดวกมากกว่า เส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทย-จีนทั้ง 3 ระบบ มีเส้นทางดังนี้

7.5.1 เส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางแม่น้ำโขง (หลานช้างเจียง)

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวทางแม่น้ำโขงยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนักเนื่องจากความไม่สะดวกในการคมนาคม เรือบรรทุกสินค้าที่ลำเลียงสินค้าจากเชียงรุ่ง (สิบสองปันนา) มายังเชียงแสนได้มีการปรับเปลี่ยนห้องโดยสารให้เป็นห้องพักสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการล่องเรือชมธรรมชาติตามลำแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและจีน การเดินทางที่ประมาณ 500 กิโลเมตรซึ่งต้องใช้ระยะเวลาเดินทางสองวันหนึ่งคืน และการเดินทางต้องผ่านประเทศเพื่อนบ้านอีกสองประเทศคือ

พม่าและลาว ซึ่งทั้งสองประเทศยังไม่มีความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภครองรับการท่องเที่ยวและความปลอดภัย เนื่องจากกระหวาทงนักท่องเที่ยวจะต้องพักแรมในเรือหนึ่งคืน รถมดลิ่งที่ไม่มีไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ ประเทศไทยยังมีโอกาสในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจีนให้เดินทางมาท่องเที่ยวในไทยจากโครงการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion) ซึ่งโครงการดังกล่าวจะมีการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างจีนตอนใต้กับภาคเหนือของไทย ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาสู่ประเทศไทยได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวของไทยมากขึ้น อีกทั้งเมื่อมีเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนโดยสมบูรณ์ ประเทศไทยจะกลายเป็นจุดผ่านไปสู่ประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

7.5.2 เส้นทาง การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางบก

เส้นทางคมนาคมทางบกจากประเทศไทยสู่จีนตอนใต้มีสองทางหลักคือ เส้นทางจากประเทศไทยผ่านประเทศพม่า สู่จีนตอนใต้ หรือเส้นทางจากประเทศไทย ผ่านประเทศสปป.ลาว สู่จีนตอนใต้ การคมนาคมทั้งสองทางกำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุง และก่อสร้าง หากเส้นทางดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์ จะเป็นการเชื่อมเส้นทางคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับจีนตอนใต้ได้อีกทางหนึ่ง เส้นทางจากไทยสู่ประเทศจีนโดยผ่านเชียงรุ่งเข้าสู่คุนหมิง มณฑลยูนนาน และฉินตู มีถนนและทางรถไฟเชื่อมจีน-ไทย 6 เส้นทาง เป็นเส้นทางใต้โครงการความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-EC : Greater Makong Subregion - Economic Cooperation) ที่มีแผนเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคทางรถไฟและทางถนน คือ

- 1) เส้นทางรถไฟคุนหมิง - เชียงรุ่ง - เมืองลา - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย - เชียงราย - เด่นชัย แต่เส้นทางนี้ต้องผ่านพื้นที่ในเขตลุ่มน้ำ 1A จึงชะลอโครงการไว้ก่อน อย่างไรก็ตาม ในส่วนของเชียงราย - คุนหมิง จะเริ่มสำรวจในปี 2546
- 2) เส้นทางรถไฟคุนหมิง - เชียงรุ่ง - เมืองลา - หลวงพระบาง - เวียงจันทน์ - หนองคาย อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเส้นทางบางส่วน และรัฐบาลสปป.ลาวอยู่ระหว่างเจรจาขอรับความช่วยเหลือการก่อสร้างจากไทย
- 3) เส้นทางรถไฟจากท่าเรือฮองกง-นครคุนหมิง และเส้นทางท่าเรือหวังปู-นครคุนหมิง
- 4) เส้นทาง (ถนน) คุนหมิง - สิบสองปันนา (ต้าหลั่ว อ.เหมิงไห่) - เชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก - แม่สาย โดยออกจากจีนที่ต้าหลั่วเข้าพม่าที่เมืองเชียงตุง ผ่านท่าซี้เหล็กในพม่าเข้าไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะประมาณ 253 กิโลเมตร และไทยจะให้ความช่วยเหลือพม่าในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 วงเงิน 38 ล้านบาท

- 5) เส้นทาง (ถนน) คุณหมิง - เชียงรุ่ง - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย - เชียงของ
ออกจากจีนเข้าลาวที่บ่อหาน ผ่าน บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยทราย เข้าไทยที่อำเภอ
เชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะประมาณ 254 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี
2550
- 6) เส้นทาง (ถนน) คุณหมิง - เชียงรุ่ง - บ่อเต็น - ไชยะบุรี - เมืองเงิน - ปากแบ่ง -
ห้วยโก๋น ออกจากจีนเมือง ลิบสองปันนา (อ.เหมิ่งล่า) เข้าลาวที่บ่อหาน ผ่านบ่อ
เต็น แขวงอุดมไซ ปากแบ่ง เมืองหงสา ด่านน้ำเงิน ด่านห้วยโก๋น เข้าไทยที่อำเภอ
ทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ระยะประมาณ 300 กิโลเมตร

7.5.3 ทางอากาศ

เส้นทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทย-จีนทางอากาศ ปัจจุบันมีเส้นทางบินระหว่างไทยและ
มณฑลยูนนานที่สำคัญ คือ

- 1) เส้นทาง กรุงเทพฯ - นครคุนหมิง มีสายการบินไทยและยูนนานแอร์ไลน์ บินไป-
กลับทุกวัน โดยเที่ยวบินของการบินไทยในวันพฤหัสบดีและอาทิตย์จะแวะ
เชียงใหม่ทั้งขาไปและกลับ)
- 2) เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - ลิบสองปันนา มีสายการบิน PG (Bangkok
Airways) ไป-กลับ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน (วันอังคาร พฤหัสบดี และเสาร์) และ
ยูนนาน 3Q สัปดาห์ละเที่ยว (วันพุธ)
- 3) เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - เฉินตู มีสายการบิน TG (Thai Airways
International) ไป-กลับ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน (วันพุธ ศุกร์ และอาทิตย์) และ SZ
(China Southwest Airlines) ไป-กลับ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน (วันจันทร์ พฤหัสบดี
และวันเสาร์)
- 4) เส้นทางกรุงเทพฯ-ฉงจิงมีสายการบิน PG (Bangkok Airways) ไป-กลับ สัปดาห์
ละ 3 เที่ยวบิน (วันอังคาร พฤหัสบดี และเสาร์)
- 5) เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงรุ่ง มีสายการบิน PG (Bangkok Airways) ไป-กลับ
สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน (วันอังคาร พฤหัสบดี และเสาร์)

7.6 แนวทางความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

7.6.1 ศูนย์กระจายนักท่องเที่ยว (Hub)

การพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวไทย-จีน สามารถกำหนดแนวทางการท่องเที่ยวแบบ
กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ (Tourism Cluster Areas) โดยใช้ความเชื่อมโยงทาง

ประวัติศาสตร์ อารยธรรม ภูมิศาสตร์และธรรมชาติของทั้งสองประเทศ เพื่อดึงดูดความสนใจนักท่องเที่ยวทั้งในภูมิภาคและนอกภูมิภาค โดยรูปแบบการประชาสัมพันธ์จะเป็นการทำการตลาดแบบกลุ่มพื้นที่ของทั้งสองประเทศ

การจัดกลุ่มพื้นที่ (Cluster) ท่องเที่ยวจะต้องใช้การเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์ อารยธรรม ภูมิศาสตร์ และธรรมชาติ นักท่องเที่ยวในปัจจุบันใช้เวลาในการท่องเที่ยวครั้งละประมาณ 10 วัน ดังนั้นการกำหนดแผนหรือโปรแกรมการท่องเที่ยวควรกำหนดระยะเวลาการท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มพื้นที่ 3 วันหรือ 5 วัน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ท่องเที่ยวได้ครั้งละ 2 ถึง 3 กลุ่มพื้นที่ และโปรแกรมการท่องเที่ยวจะต้องจัดให้เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยว และต้องสอดคล้องกับโปรแกรมท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มพื้นที่ กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวของแต่ละภาค หรือมณฑล จะมีเมืองหลักเป็นศูนย์กลาง (Hub) เช่น เชียงใหม่ ขุนหมิง ฉินตู ฉงฉิง ซีอาน ฯลฯ เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวสู่กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเป้าหมาย กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวบางแห่งอาจจะไม่ใช่เมืองหลัก แต่มีความสำคัญ และสามารถเป็นสถานที่กระจายนักท่องเที่ยวและมีท่าอากาศยานรองรับจะจัดให้เป็น ศูนย์กลางรอง (Sub-Hub) เช่น เมืองจิ่วจ้ายโกว ซึ่งสามารถกระจายนักท่องเที่ยวสู่สถานที่ท่องเที่ยว (Tourist Destination) ได้

7.6.2 ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อเอื้อต่อการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศ

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวไทย-จีนยังไม่สะดวกต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่ต้องประสบต่อกฎระเบียบต่างๆ ที่ไม่เอื้อในการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศ ตัวอย่างเช่น นักท่องเที่ยวต่างประเทศที่ต้องการมาเที่ยวประเทศไทยและจีนจะต้องทำวีซ่าของทั้งสองประเทศซึ่งสร้างความยุ่งยากให้กับนักท่องเที่ยว ประเทศไทยมีการทำวีซ่า (on arrival) ตามจุดผ่านแดน และที่ท่าอากาศยาน แต่ในประเทศจีนไม่มีบริการทำวีซ่าแบบ on arrival ดังนั้นหากนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางเที่ยวจากประเทศไทยต้องทำวีซ่าที่สถานทูตจีน ซึ่งต้องใช้ระยะเวลา 5 วันในการออกวีซ่า หากต้องการด่วนภายในวันเดียวกัน จะต้องชำระค่าธรรมเนียม 2-3 เท่า

โครงการความร่วมมือไทย-จีน ด้านการท่องเที่ยว ประเทศไทยและประเทศจีนควรมีการทำวีซ่าในลักษณะที่เอื้อต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการท่องเที่ยวทั้งประเทศไทยและจีน เช่น ประเทศไทยและจีนควรมีวีซ่า (Chinese Thailand Visa:CTV) ในลักษณะหนึ่งวีซ่าเที่ยวได้สองประเทศ (one visa for two countries) โดยคิดค่าธรรมเนียมรวมกันทั้งสองประเทศเมื่อนักท่องเที่ยวทำวีซ่าของจีนซึ่งสามารถมาเที่ยวประเทศไทยได้ สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองไทยจะเครดิตค่าธรรมเนียมจากจีน หากนักท่องเที่ยวที่ทำวีซ่า CTV จากไทยและเดินทางเข้าจีนสำนักงานตม.จีนจะเครดิตค่าธรรมเนียมจากไทยเป็นต้น

7.7 กรอบความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

ด้วยความคล้ายคลึงกันในเรื่องศิลปวัฒนธรรมและสภาพภูมิประเทศของประเทศไทยและจีน สิ่งสำคัญสำหรับความร่วมมือไทย-จีนในการจูงใจนักท่องเที่ยวต่างชาติ และนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเดียวกันเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยและจีนเพิ่มขึ้น ต้องอาศัยความร่วมมือในการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว สาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยว บริการ ทรัพยากรมนุษย์ กฎระเบียบต่างๆ ที่ไม่เอื้อต่อการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทย-จีน กรอบความร่วมมือไทย-จีนด้านการท่องเที่ยว ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างจริงจัง ใช้กลวิธีการเจาะตลาดหากลุ่มนักท่องเที่ยวที่แสวงหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่เชิงอนุรักษ์ (ธรรมชาติ) และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (ประเพณี/เทศกาล) ที่ทั้งสองประเทศมีความคล้ายคลึง และหลากหลาย การจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งให้ทันสมัยและให้ความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยวในเรื่องความปลอดภัย นอกเหนือจากนี้ ประเทศไทยและจีนควรจับมือกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค กรอบความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวไทยจีนคือการเชื่อมโยงกลุ่มพื้นที่การท่องเที่ยว (Tourism Clustering) ได้ดังนี้

7.7.1 กลุ่มพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (ธรรมชาติ)

การกำหนดกลุ่มพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (ธรรมชาติ) ร่วมกันระหว่างไทย-จีน สามารถกำหนดตามภูมิประเทศ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่คล้ายคลึงกัน การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ประเทศจีนจะมีความได้เปรียบประเทศไทยเนื่องจากจีนมีธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์กว่า การท่องเที่ยวทางภาคเหนือของประเทศไทยทางธรรมชาติก็เป็นที่รู้จักกันเป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง (Hub) เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ เป็นการสร้างโอกาสที่ไทยสามารถโปรโมทแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่คล้ายคลึงกับประเทศจีน การกำหนดมาตรการ กฎ/ระเบียบ ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศจะทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกแหล่งท่องเที่ยวได้ตามความต้องการ

7.7.2 กลุ่มพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (ประเพณี/เทศกาล)

การพัฒนาพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมไทย-จีน โดยการเชื่อมโยงพื้นที่การท่องเที่ยวด้านอารยธรรมอาณาจักรต่างๆ ของไทย กับ ยุคราชวงศ์ต่างๆ ของจีน การรวมกลุ่มแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี และเทศกาลต่างๆ ที่ยาวนานและหลากหลายของ ไทยและจีน สามารถทำการตลาดแบบองค์รวมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติทั่วโลกเข้ามาท่องเที่ยว โดยใช้จุดแข็งด้านแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจของประเทศจีนเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวของไทย ในขณะเดียวกันการเชิญชวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่

ที่ท่องเที่ยวไทยจีนสามารถเริ่มต้นการท่องเที่ยวจากประเทศไทยที่มีความสะดวกในการจัดทำวีซ่า และเข้าเมือง และมาตรการการจัดทำวีซ่าการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศไทยและจีน ณ จุดเดียวกัน (ในสถานทูตไทย หรือจีน สถานทูตใดสถานทูตหนึ่ง) เพื่อสร้างความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่การท่องเที่ยวไทย-จีน

7.8 แผนงาน/โครงการ

การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคการขนส่ง และความสัมพันธ์ที่ดีทางด้านสังคม วัฒนธรรม อารยธรรม และความเป็นอยู่ของไทย-จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคสามารถเอื้ออำนวยต่อความร่วมมือด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงในภูมิภาค แต่ยังมีข้อจำกัดทางด้านสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวเช่น โรงแรม ห้องน้ำ และยังขาดพาหนะการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ขาดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวทั้งระบบ (จีน-เวียดนาม) ขาดการปรับปรุงกฎระเบียบที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขงกับ 6 ประเทศ (จีน พม่า สปป.ลาว ไทย กัมพูชาและเวียดนาม) สามารถจัดเป็นประเภทพื้นที่การท่องเที่ยวได้ดังนี้ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติ (Eco-Tourism) การท่องเที่ยวอารยธรรมชนกลุ่มน้อย การท่องเที่ยวอารยธรรมขอม (Kmer-Tourism) การท่องเที่ยวทางด้านวัฒนธรรม (Cultural-Tourism) และสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับเลือกเป็นมรดกโลก (World Heritage) บนพื้นฐานการพัฒนาคือความร่วมมือที่มีความเสมอภาค มั่นคง และยั่งยืน โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ทางบก (ถนน รถไฟ) แผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาร่วมระหว่างไทย-จีน ด้านการท่องเที่ยว มีดังนี้

7.8.1 โครงการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน คณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่ดูแลการท่องเที่ยวทั้งเป็นธุรกิจเข้าประเทศ (Inbound) และออกนอกประเทศ (Outbound) มีการวิจัยวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวและการตลาดของการท่องเที่ยวในไทยและจีนตลอดทั้งประเทศที่สาม วิจัยวิเคราะห์และอุปสรรคเกี่ยวกับการท่องเที่ยว สร้างมาตรฐานการท่องเที่ยว และรองรับคุณภาพของผู้ประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยว

7.8.2 โครงการศูนย์การบินขนาดเล็กจังหวัดเชียงราย สำหรับการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาจังหวัดเชียงราย ควรให้เชียงรายเป็นศูนย์การบินขนาดเล็ก บินไปยังจุดท่องเที่ยวในเมืองต่างๆ ของพม่า ลาว เวียดนาม และภาคเหนือของไทย ตามการเสนอในเรื่องพัฒนาความร่วมมือทางโลจิสติกส์

7.8.3 โครงการทูตกิตติมศักดิ์ การทำวีซ่าท่องเที่ยวของสมาชิกประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และประเทศจีน) เพื่อเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยมีความยุ่งยาก เนื่องจากนักท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านจะต้องทำวีซ่าเข้าประเทศในเมืองหลวงของประเทศนั้นๆ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทาง การจัดส่ง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ฯลฯ (เช่น ในประเทศจีนมีกงสุลไทยในปักกิ่ง เชียวไฮ้ และคุนหมิง เท่านั้น) ทำให้นักท่องเที่ยวมีความไม่คล่องตัวในการดำเนินการทำวีซ่าเพื่อมาเที่ยวประเทศไทย อีกทั้งนักท่องเที่ยวบางประเทศในกลุ่มสมาชิกอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงที่ต้องการทำหนังสือเดินทาง (Pass-Sport) เพื่อต้องการเดินทางเข้ามาเที่ยวในประเทศไทย จะต้องเดินทางไปยังเมืองหลวงของตนเองเพื่อทำหนังสือเดินทาง ซึ่งในบางประเทศการทำหนังสือเดินทางมีความยากลำบาก และมีค่าใช้จ่ายที่สูง ทำให้เป็นอุปสรรคในการเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวในกลุ่มสมาชิกอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงที่ต้องการมาเที่ยวในประเทศไทย

ดังนั้นกระทรวงการต่างประเทศจึงควรมีโครงการจัดตั้งทูตกิตติมศักดิ์ โดยคัดเลือกผู้ที่ทางกระทรวงฯ ไว้วางใจได้ แต่งตั้งเป็นทูตกิตติมศักดิ์ทำหน้าที่ออกวีซ่าท่องเที่ยวเข้าประเทศไทย ต่ออายุหนังสือเดินทาง (Renew Passport) ให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย และสามารถออกบัตรผ่านแดนเพื่อเข้าออกประเทศไทยได้ทุกพื้นที่ เช่น ประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้มีการตกลงการออกหนังสือผ่านแดนที่สามารถเดินทางได้ทุกพื้นที่ทั้งในประเทศจีน และประเทศเวียดนาม ซึ่งทูตกิตติมศักดิ์จะมีรายได้บางส่วนจากค่าธรรมเนียมในการทำธุรกรรมแทนเจ้าหน้าที่ของกระทรวงการต่างประเทศ นักท่องเที่ยวที่สามารถทำบัตรผ่านแดน จะต้องอยู่ในประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยเท่านั้น และนักท่องเที่ยวที่สามารถทำบัตรผ่านแดนนั้นจะต้องทำบัตรสมาร์ตการ์ด กับทูตกิตติมศักดิ์เพื่อสามารถตรวจสอบประวัติและสามารถติดต่อได้ในภายหลัง

7.8.4 โครงการหนึ่งวีซ่า สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม) การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงยังมีข้อจำกัดอยู่มากในการทำวีซ่าเพื่อการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสมาชิกที่ยังมีข้อจำกัดด้านกฎระเบียบ ทำให้เป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงทั้งระบบ หากประเทศในกลุ่มสมาชิก เช่น ประเทศพม่า สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม สามารถทำข้อตกลงในการเข้าร่วมโครงการหนึ่งวีซ่า สี่ประเทศ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวทั้งในและนอกภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ที่ต้องการเดินทางเข้าออกในประเทศพม่า สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยนักท่องเที่ยวจากประเทศที่สามารถทำวีซ่าเข้าออกทั้งสี่ประเทศได้ ในประเทศใดประเทศหนึ่งในกลุ่มสมาชิกของทั้งสี่ประเทศ ซึ่งจะทำให้กลุ่มประเทศสมาชิกกลุ่มแม่น้ำโขงสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวได้ทั้งระบบ

เช่น การท่องเที่ยวชนกลุ่มน้อย การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การ
เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก ฯลฯ

บทที่ 8

ความร่วมมือไทย-จีน ในภาคการค้า

การค้าของจีนแบ่งเป็นสองส่วนใหญ่ คือการค้าภายใน และการค้าระหว่างประเทศของจีน เนื่องจากจีนเพิ่งเปลี่ยนจากระบบการวางแผนจากส่วนกลางในปี 1978 มาเป็นการใช้กลไกตลาด ซึ่งต้องอาศัยเวลาเพื่อสร้างพัฒนาการตามลำดับ การที่จะเข้าใจขอบข่ายและกลไกระบบการค้าภายในของจีนให้ถูกต้องชัดเจน จำเป็นต้องศึกษาปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ การคมนาคมและบริการขนส่ง และการค้าภายใน โดยพิจารณาทั้งในระดับประเทศและภาคตะวันตกโดยเฉพาะ รวมถึงการศึกษาเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน การค้าระหว่างประเทศของภาคตะวันตกของจีน และกฎระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศของจีน

8.1 การคมนาคมในจีนและภาคตะวันตก¹

ก่อนหน้านี้เพียงไม่กี่ปียังมีคำบ่นเกี่ยวกับข้อจำกัดต่างๆ ด้านการคมนาคมของจีนอยู่มาก แต่ปัจจุบัน (ปี 2004) พบว่าคำบ่นดังกล่าวเริ่มเงียบเสียงลง ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 9 และ 10 ที่ผ่านมามีการปรับปรุงและพัฒนาระบบการคมนาคมอย่างค่อนข้างรวดเร็วและเป็นไปตามแผนยิ่งกว่านั้น ระบบการคมนาคมบางด้านในบางเขตพื้นที่กลับมีการพัฒนาจนถึงระดับที่เกินจากความต้องการในปัจจุบันอยู่มาก ซึ่งสามารถรองรับความต้องการที่ขยายตัวในอนาคตได้ดี

8.1.1 การคมนาคม-สภาพทั่วไประดับประเทศและภาคตะวันตก

1) **ท่าเรือทั่วประเทศ** ก่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจในปี 1978 ระบบท่าเรือของจีนได้รับการพัฒนาแบบ “พอกิน พออยู่” ส่งผลให้มีการสร้างท่าเรือขนาดเล็กตามเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลต่างๆ เป็นจำนวนมาก และมีการแข่งขันกันเองอย่างรุนแรงเพื่อแย่งชิงความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค จนทำให้ละเลยความร่วมมือกันระหว่างเขตพื้นที่ต่าง ๆ

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประสิทธิภาพของท่าเรือถือว่าได้พัฒนาไปมาก โดยเฉพาะการจัดการตู้สินค้า ซึ่งรัฐได้ลงทุนไปกว่า 8 พันล้านดอลลาร์ สรอ.นับตั้งแต่ปี 1988 เป็นต้นมา และยังมีแผนพัฒนาท่าเรือและเส้นทางเดินเรือจากเกาะชิงหวง (Qinhuang) ทางตอนเหนือมายังหยานเทียน (Yantian) ทางตอนใต้อีกกว่า 6 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ที่สำคัญคือมีการเปิดโอกาสให้บริษัทต่าง

¹ เนื้อหาส่วนใหญ่ในหัวข้อนี้มาจากเอกสาร Asian Development Bank, 2002. *The 2020 Project: Policy support in The People's Republic of China*. Chapter 1 and 6; ยกเว้นที่ระบุ

ชาติเข้ามาลงทุนทั้งในรูปของบริษัทร่วมทุนและบริษัทต่างชาติ 100% นับตั้งแต่การพัฒนาท่าเรือไปจนถึงการขนส่งสินค้า และอนุญาตให้บริษัทต่างชาติสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าในประเทศและการใช้เส้นทางในแม่น้ำสายหลักได้ด้วย

ตัวอย่างท่าเรือของจีนที่ได้รับการพัฒนาและเติบโตเร็วมากแห่งหนึ่ง ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นท่าเรือออกสู่ทะเลที่ใหญ่ที่สุดของจีน โดยรัฐบาลได้วางแผนการพัฒนาท่าเรือดังกล่าวโดยใช้เวลา 10 ปี (2001-2010) เพื่อขุดลอกปากแม่น้ำฉางเจียง/แยงซีเกียงส่วนที่ตื้นเขิน โดยใช้เงินทุนกว่า 900 ล้านดอลลาร์ สรอ. ทำให้สามารถรองรับเรือขนส่งขนาด 1,000 TEUs จากทะเลเข้าไปถึงเมืองอู่ฮั่น ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคกลาง และเมื่อโครงการสร้างเขื่อนซานเสียเสร็จสมบูรณ์ในปี 2009 ก็จะทำให้สามารถขยายเส้นทางขนส่งไปถึงนครฉงชิ่ง มีระยะทางถึง 2,400 กิโลเมตร

การพัฒนาท่าเรือที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง ได้แก่การพัฒนาเขตพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียงให้เป็นประตูเข้าออกและคู่แข่งสำคัญของฮ่องกงในอนาคต โดยมีการพัฒนาท่าเรือหยานเทียนบริเวณพรมแดนเมืองเสิ่นเจิ้น-ฮ่องกงให้เป็นท่าเรือหลักอีกแห่งหนึ่ง พร้อมทั้งเปิดท่าเทียบเรือขึ้น 3 แห่งในปี 1995 และได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มอีก 10 แห่ง (Laurence H. Albers, Hugh L. Randall and A. Guy Ashby, 1997, p.2) ในปี 2002 เส้นทางคมนาคมทางน้ำทั้งประเทศมีระยะทางทั้งสิ้น 121,557 กิโลเมตร คิดเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำในภาคตะวันออกร้อยละ 47.7 ภาคกลางร้อยละ 30.6 และภาคตะวันตกร้อยละ 19.4 (ตารางที่ 8.1-1)

2) ท่าเรือภาคตะวันตก ระบบเส้นทางคมนาคมทางน้ำมีความสำคัญต่อภาคตะวันตกเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะมณฑลในภาคตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีระยะทางรวมกันทั้งสิ้น 19,219 กิโลเมตร เนื่องจากมีแม่น้ำแยงซีเกียงและสาขาน้อยใหญ่เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมภาคตะวันตกเฉียงใต้กับภาคกลางและภาคตะวันออกของจีน รวมทั้งแม่น้ำ Xi River เชื่อมเขตปกครองตนเองกว่างซีและมณฑลกุ้ยโจวกับฮ่องกงและมาเก๊า และแม่น้ำหลานชาง (แม่น้ำโขง) เชื่อมมณฑลยูนนานกับไทย ลาว และเวียดนาม ด้วยเหตุนี้ การก่อสร้างเพื่อพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ จึงสามารถใช้แม่น้ำสายสำคัญเพื่อการขนส่งออกสู่ทะเล และพัฒนาให้การขนส่งทางน้ำเป็นอีกทางเลือกในการขนส่งระหว่างเขตพื้นที่ต่าง ๆ ของภาคตะวันตก

3) ถนนทั่วประเทศ โครงสร้างพื้นฐานทางถนนของจีนก่อนปี 1989 ยังขาดแคลนมาก แต่ก็ได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง โดยในปี 2002 มีระยะทางทั้งสิ้นกว่า 1,765,222 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 90.1 ของเส้นทางคมนาคมทุกประเภทรวมกัน เพิ่มขึ้นจากปี 1998 ร้อยละ 38.1 อย่างไรก็ดี แม้ว่าระบบเส้นทางรถยนต์จะได้พัฒนาไปมาก แต่ในส่วนการใช้

เส้นทางดังกล่าวก็ยังประสบกับปัญหาสำคัญอื่นๆ อีก เช่น ปัญหาสินค้าถูกปล้น การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอย่างผิดกฎหมาย และการจราจรแออัด เป็นต้น

รัฐบาลมีกลยุทธ์ในการพัฒนาระบบทางหลวงสายหลักของชาติ (National Trunk Highways System) ซึ่งเชื่อมระหว่างเมืองที่มีจำนวนประชากรอาศัยอยู่กว่า 500,000 คนขึ้นไป ประกอบด้วย 12 เส้นทางหลักระหว่างมณฑล (คล้ายกับระบบ freeways ระหว่างมลรัฐของสหรัฐฯ) อย่างไรก็ดี พบว่าเส้นทางรถยนต์โดยมากจะเป็นเส้นทางที่มุ่งหน้าสู่มณฑลชายฝั่งและเมืองที่สำคัญ เช่น เส้นทางสายอุ๋หลู่มู่ฉี-หลานโจว-ซีอาน-เหอเฟย์-เซี่ยงไฮ้ เป็นต้น

ตัวอย่างเส้นทางสายตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ เส้นทางหมายเลข NH109/110 ปักกิ่ง-หลานโจว (Beijing-Lanzhou) โดย NH110 จะตัดผ่าน Hohhot และเป่าตั่ว (Baotou) ที่มองโกเลียในด้วย เส้นทางหมายเลข NH312 เซี่ยงไฮ้-เหอเฟย์-ซีอาน-หลานโจว-อุ๋หลู่มู่ฉี-ชายแดน Horgos (Shanghai-Hefei-Xi'an-Lanzhou-Urumqi-Horgos) และเส้นทางหมายเลข NH315 หลานโจว-ซีหนิง-คาซการ์ (Lanzhou-Xining-Kashgar) นอกจากนี้ยังมีเส้นทางสายเหนือ-ใต้ที่สำคัญอีกหลายสาย ได้แก่ เส้นทางหมายเลข NH212 หลานโจว-ฉงชิ่ง-คุนหมิง (Lanzhou-Chongqing-Kunming) และเส้นทางหมายเลข NH213 หลานโจว-เฉิงตู-คุนหมิง (Lanzhou-Chengdu-Kunming) ซึ่งทั้งสองเส้นทางเพิ่งจะมีการปรับปรุงเมื่อไม่นานนี้

4) ถนนภาคตะวันตก ในปี 2002 ภาคตะวันตกมีถนนระยะทางทั้งสิ้นกว่า 725,724 กิโลเมตร (ร้อยละ 41.1 ของทั้งประเทศ) แบ่งออกเป็นทางด่วนราวร้อยละ 20 เป็นทางหลวงชั้นหนึ่งราวร้อยละ 10 และเป็นทางหลวงชั้นสองราวร้อยละ 20 นอกนั้นร้อยละ 50 เป็นถนนชั้นสามและระดับต่ำลงมา นอกจากนี้ ร้อยละ 20 ของหมู่บ้านยังไม่มีเส้นทางถนนติดต่อกับภายนอก ตามแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10-11 จะมีการก่อสร้างทางหลวงทั่วประเทศเชื่อมโยงกับภาคตะวันตกจำนวน 9 สาย ได้แก่ เออเหรินเห่าเหอ-เหอโข่ว (Erenhot-Hekou) ซึ่งไปออกทะเลทางตะวันตกเฉียงใต้ สุยเฟินเหอ-หม่านโจวหลี่ (Suifenhe-Manzhouli) ตานตง-ลาซา (Dandong-Lhasa) ชิงเต่า-หยินชว่น (Qingdao-Yinchuan) เหลียนหยุนกัง-คอกาส (Lianyungang-Korgas) เซี่ยงไฮ้-เฉิงตู (Shanghai-Chengdu) เซี่ยงไฮ้-รุ่ยหลี่ (Shanghai-Ruili) หิงหยาง-คุนหมิง (Hengyang-Kunming) ภายในปี 2020 รวมระยะทาง 150,000 กิโลเมตร ซึ่งจะเปลี่ยนโฉมระบบการคมนาคมทางบกของภาคตะวันตกให้เป็นไปอย่างทั่วถึงและสะดวกรวดเร็วทัดเทียมกับภูมิภาคอื่นของจีน

ตารางที่ 8.1-1 ระยะทางรถไฟ เส้นทางน้ำ ทางหลวงในเขตพื้นที่ต่างๆ ในปี ค.ศ. 2002

เขตพื้นที่	รถไฟ	เส้นทางน้ำ	ทางหลวง	รวมเส้นทางคมนาคม ทุกประเภท
รวมทั้งประเทศ	71897	121557	1765222	1958676.5
ภาคตะวันออก				
ปักกิ่ง		1138	14359	15497
เทียนจิน		681	443	9696
เหอเป่ย์		4586	75	63079
เหลียวหนิง		3800	813	48051
เซี่ยงไฮ้		256	2037	6286
เจียงซู		1340	23899	60141
เจ้อเจียง		1300	10408	45646
ฝูเจี้ยน		1454	3701	54155
ชานตง		2855	2552	74029
กวางตุ้ง		2108	13687	108538
ไหหลำ		214	414	20876
ภาคกลาง				
ชานซี		3050	305	59611
จีหลิน		3562	1787	41095
เฮยหลงเจียง		5503	5057	63046
อันฮุย		2220	5611	67547
เจียงสี		2368	5537	60696
เหอหนาน		3594	1587	71741
หูเป่ย์		2389	7271	86098
หูหนาน		2758	10041	84808
ภาคตะวันตก				
ฉงชิ่ง		718	2324	31060
เสฉวน		2944	7357	111898
กุ้ยโจว		1893	2132	44220
ยูนนาน		2371	1824	164852
ทิเบต				39760
กวางสี		2745	5582	56297
ส่านซี		2885	1033	46564
กานซู		2317	1306	40223
ชิงไห่		1092	372	24003
หนิงเซีย		786	407	11245
ซินเจียง		2774		82929
มองโกเลียใน		6193	1188	72673
ไม่ว่าะบุ			2807	

ที่มา: China Statistical Yearbook 2003

(หน่วย: กิโลเมตร)

นอกจากนี้ มีแผนก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงภายในภาคตะวันตกโดยเฉพาะอีก 8 สาย ได้แก่ หลานโจว-ยูนนาน (Lanzhou-Yunnan) เป้าตัว-เป่ย์ไห่ (Baotou-Beihai) อัลเท ในซินเจียง-คุนเจหฺรับ (Altay-Khunjerab) หยินชว่น-อู่ฮั่น (Yinchuan-Wuhan) ซีอาน-คอร์ลา (Xi'an-Korla) เฉิงตู-ชุกซัม ในทิเบต (Chengdu-Choksum) และ ฉางชา-ฉงชิ่ง (Changsha-Chongqing) เส้นทางเหล่านี้มีระยะทางรวม 18,000 กิโลเมตร งบประมาณส่วนหนึ่งมาจากรัฐบาลกลาง อีกส่วนมาจากรัฐบาลท้องถิ่น²

5) ทางรถไฟทั่วประเทศ เครือข่ายเส้นทางรถไฟของจีนยังคงขาดแคลนเช่นเดียวกับถนน แม้ว่าการพัฒนาระบบเส้นทางรถไฟให้เป็นระบบรางคู่และมีการจ่ายกระแสไฟลงในรางของจีนจะก้าวหน้าไปเร็วมาก แต่หากเปรียบเทียบระบบเส้นทางรถไฟของจีนในปัจจุบันแล้วเทียบได้กับระบบเส้นทางรถไฟของสหรัฐฯ ในช่วงสงครามกลางเมืองเท่านั้น ในปี 2002 จีนมีเครือข่ายเส้นทางรถไฟทั้งสิ้น 71,897 กิโลเมตร คิดเป็นเพียงร้อยละ 3.7 ของเส้นทางคมนาคมทุกประเภทรวมกัน

6) ทางรถไฟภาคตะวันตก การสร้างระบบเส้นทางรถไฟในภาคตะวันตกไม่ค่อยรุดหน้าเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้าง มีเพียงไม่กี่เส้นทางที่ได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว เช่น เส้นทางสายหลานโจว-อู๋หลู่มู่ฉี (Lanzhou-Urumqi) เส้นทางเชื่อมตะวันตกจากอู๋หลู่มู่ฉีถึง Ala Pass และเส้นทางรถไฟสายคอร์ลา-คาซการ์ (Korla-Kashgar) เป็นต้น นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟในภาคตะวันตกนั้นโดยมากมุ่งหน้าสู่มณฑลชานซีและเมืองท่าในภาคตะวันออกอย่างเซี่ยงไฮ้และเหลียนหยุนกang และยังมีเส้นทางเหนือ-ใต้ซึ่งเชื่อมมณฑลและเมืองต่างๆ ในภูมิภาค เช่น หลานโจวและเฉิงตู เป็นต้น โดยมีเมืองหลานโจว กุ้ยหยาง และเฉิงตูเป็นชุมทางสำคัญในภูมิภาค ปัจจุบันภาคตะวันตกมีเส้นทางรถไฟทั้งสิ้น 26,719 กิโลเมตร หรือเพียงร้อยละ 37.2 ของเส้นทางรถไฟรวมทั่วประเทศ³ ซึ่งเส้นทางรถไฟสำคัญในภาคตะวันตก มีดังนี้

- 6.1) เส้นทางสายหลานโจว-เหลียนหยุนกang (Lanzhou-Lianyungang) เชื่อมมณฑลกานซูกับท่าเรือเหลียนหยุนกang ในมณฑลเจียงซู การใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและค่อนข้างแออัด ซึ่งหากมีการขยายเส้นทางในส่วนหลานโจว-เป่าจี้ (Lanzhou-Baoji) แล้วก็จะมารลดความแออัดของเส้นทางรถไฟสายนี้ นอกจากนี้ การสร้างเส้นทางรถไฟสายเหอฝย-ซีอาน (Hefei-Xi'an) โดยเชื่อม

² Asian Development Bank, 2002. *The 2020 Project: Policy support in The People's Republic of China*.Chapter 1

³ Asian Development Bank, 2002. *The 2020 Project: Policy support in The People's Republic of China*.Chapter 6

กับเส้นทางสายอื่นก็จะช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นและระบายความแออัดบริเวณ
คอขวดได้

- 6.2) เส้นทางสายหลานโจว-อู่เหว่ย-เจียกู่ยั้น-อู่หลู่หมู่ฉี-อะลาพาส (Lanzhou-Wuwei-Jiaguyan-Urumqi-Ala Pass) โดยกำลังดำเนินการปรับปรุงและจ่ายกระแสไฟ
บางส่วนในระยะ 1,600 กิโลเมตรในมณฑลกานซู่
- 6.3) เส้นทางสายหลานโจว-เป้าตั่ว-ฮูเหอเห่าเท่อ-ปักกิ่ง (Lanzhou-Baotou-Hohot-Beijing) เป็นเส้นทางประจำสำหรับการเดินทางระหว่างเมืองหลานโจวกับกรุงปัก
กิ่ง
- 6.4) เส้นทางสายหลานโจว-ฉงชิ่ง (Lanzhou-Chongqing) มีระยะทางทั้งสิ้น 1,043
กิโลเมตร โดยตัดผ่านเมือง Lintao Moxian Dangchang Wudu Guangyuan
Nanchong และ Wusheng เป็นเส้นทางหลักสายที่สองซึ่งเชื่อมภาคตะวันตก
เฉียงเหนือกับภาคตะวันตกเฉียงใต้ และช่วยระบายความแออัดในเส้นทางเป้าจี้-
เฉิงตู และเป้าจี้-หลานโจว เส้นทางสำคัญนี้มีโครงการที่จะขยายการจราจรใน
บริเวณตอนเหนือของมณฑลเสฉวนและฉงชิ่งเพื่อรองรับการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้น
ด้วย
- 6.5) เส้นทางสายเป้าจี้-จงเหว่ย (Baoji-Zhongwei) เป็นเส้นทางรถไฟรางเดี่ยวซึ่ง
เชื่อมระหว่างเส้นทางหลานโจว-เหลียนหยุนกาน (Lanzhou-Lianyungang) กับ
เส้นทางหลานโจว-เป้าตั่ว-ปักกิ่ง (Lanzhou-Baotou-Beijing) และเส้นทางเป้า
ตั่ว-อู่เหว่ย-เหลียนหยุนกาน-อู่หลู่หมู่ฉี (Baotou-Wuwei-Jiayuguan-Urumqi) ซึ่งจะ
ช่วยบรรเทาความแออัดและหลบหลีกขบวนรถไฟที่มาจากมณฑลชานซีเข้าสู่
ภาคตะวันตก
- 6.6) เส้นทางสายเป้าจี้-เฉิงตู (Baoji-Chengdu) และ ซีอานฟาน-ฉงชิ่ง (Xianfan-
Chongqing) ซึ่งเปรียบเสมือนประตูสู่ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ
- 6.7) เส้นทางสาย หิงถาน-ก๊วยหยาง (Yingtian-Guiyang) เชื่อมภาคตะวันตกเฉียงใต้
กับภาค กลางตอนใต้และตะวันออกของจีน
- 6.8) เส้นทางสายก๊วยหยาง-กวางสี (Guiyang-Guangxi) และก๊วยหยาง-คุนหมิง
(Guiyang-Kunming) เชื่อมภาคตะวันตกกับภาคตะวันออก

ตารางที่ 8.1-2 อัตราขยายตัวของเส้นทางหลวงในภูมิภาคต่างๆ

เขตพื้นที่	ระยะทาง (กิโลเมตร)			อัตราขยายตัว (%)		
	1992	1998	2002	92-98	98-02**	92-02**
ภาคตะวันออก						
บักกิ้ง	10827	12498	14359	2.39	3.72	3.26
เทียนสิน	4088	4335	9696	0.98	30.92	13.72
เหอเป่ย์	47034	57263	63079	3.28	2.54	3.41
เหลียวหนิง	41548	44483	48051	1.14	2.01	1.57
เซี่ยงไฮ้	3625	4104	6286	2.07	13.29	7.34
เจียงซู	25325	27331	60141	1.27	30.01	13.75
เจ้อเจียง	30281	38533	45646	4.02	4.61	5.07
ฝูเจี้ยน	41882	48021	54155	2.28	3.19	2.93
ซานตง	43134	64145	74029	6.61	3.85	7.16
กวางตุ้ง	55883	92713	108538	8.44	4.27	9.42
ไหหลำ	12937	16920	20876	4.47	5.85	6.14
ภาคกลาง						
ชานซี	31554	48560	59611	7.18	5.69	8.89
จีหนัน	27192	33812	41095	3.63	5.38	5.11
เฮยหลงเจียง	47880	49766	63046	0.64	6.67	3.17
อันฮุย	30571	39264	67547	4.17	18.01	12.10
เจียงสี	33986	36867	60696	1.36	16.16	7.86
เหอหนาน	45049	57172	71741	3.97	6.37	5.93
หูเป่ย์	47892	52989	86098	1.69	15.62	7.98
หูหนาน	58110	60071	84808	0.55	10.29	4.59
ภาคตะวันตก						
ฉงชิ่ง	31060					
เสฉวน	98920	108856	111898	1.6	0.70	1.31
กุ้ยโจว	31889	33604	44220	0.87	7.90	3.87
ยูนนาน	60045	76957	164852	4.14	28.55	17.45
ทิเบต	21842	22455	39760	0.46	19.27	8.20
กวางสี	37291	51073	56297	5.24	2.56	5.10
ส่านซี	38318	42202	46564	1.61	2.58	2.15
กานซู	34822	35865	40223	0.49	3.04	1.55
ชิงไห่	16854	17936	24003	1.04	8.46	4.24
หนิงเซีย	8200	9487	11245	2.43	4.63	3.71
ซินเจียง	26024	32762	82929	3.84	38.28	21.87
มองโกเลียใน	43704	58430	72673	4.84	6.09	6.63

ที่มา: China Statistical Yearbook 2003

*มหานครฉงชิ่งแยกตัวออกจากมณฑลเสฉวนในปี 1998 ดังนั้น ข้อมูลของมหานครฉงชิ่งในปี 1992 และ 1998 จึงรวมอยู่กับมณฑลเสฉวน

**ข้อมูลอาจคลาดเคลื่อนเล็กน้อยเนื่องจากข้อมูลบางส่วนขาดหายไป

อย่างไรก็ตาม ระบบเส้นทางรถไฟในภาคตะวันตกยังมีข้อบกพร่องสำคัญอยู่ประการ คือ การขาดประสิทธิภาพของระบบ โดยเฉพาะเส้นทางด้านตะวันออกของเมืองหลานโจวและเฉิงตู การใช้สอยประโยชน์เส้นทางด้านตะวันตกของหลานโจวยังไม่คุ้มค่า เนื่องจากหลายเส้นทางมีความวุ่นวาย โดยเฉพาะเส้นทางเหนือ-ใต้ระหว่างชุมทางสำคัญๆ ในภาคตะวันตก เช่น หลานโจวและเฉิงตู ทำให้เสียเวลาและต้นทุนการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น และ ขาดความเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางรถไฟในภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคตะวันตกเฉียงเหนือ

ในแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10 จะมีการลงทุนเพิ่มอีก 270,000 ล้านหยวนเพื่อพัฒนาเส้นทางรถไฟ แบ่งเป็นการลงทุนในภาคตะวันตก 100,000 ล้านหยวน เป้าหมายแรกคือการเร่งสร้างเส้นทางรถไฟระยะทาง 2,600 กิโลเมตรให้เสร็จสมบูรณ์ ในจำนวนนี้คิดเป็นเส้นทางระบบรางคู่ 1,300 กิโลเมตร และระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าระยะทาง 500 กิโลเมตร โดยจะเน้นที่การสร้างเส้นทางเชื่อมมณฑลชายฝั่ง อันได้แก่ เส้นทางรถไฟรางคู่สายเป่าจี-หลันโจว (Boaji-Lanzhou) สายซีอาน-เหอเฟย์-หนานจิง (Xian-Hefei-Nanjing) รางคู่สายชู่โจว-หลิวฟานสูย (Zhuzhou-Liupanshui) รางเดี่ยวสายฮูหนิง-ฉงชิ่ง-ไห่หัว (Suining-Chongqing-Haihua) รางเดี่ยวสายต้าเซียน-วานเซียน (Daxian-Wanxian) รางเดี่ยวสายวานเซียน-ซีเฉิง (Wanxian-Zhicheng) และสายไท่หยวน-จงเหว่ย (Taiyuan-Zhongwei) เส้นทางรถไฟเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันตกเฉียงเหนือ เส้นทางเชื่อมคุนหมิงกับเอเชียอาคเนย์ นอกจากนี้ มีการซ่อมแซมปรับปรุงเส้นทางรถไฟที่ที่อยู่เดิมอีกมากมายหลายสาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายที่เชื่อมถึงทิเบตและเขตพื้นที่ใกล้เคียง คือโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมมณฑลชิงไห่-ทิเบตซึ่งมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำมาก แต่จำเป็นต้องสร้างด้วยเหตุผลทางการเมือง

7) ทำอากาศยานและสายการบินทั่วประเทศ อุตสาหกรรมการทำอากาศยานและสายการบินของจีนเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังที่ได้มีการปฏิรูปสำนักงานการบินพลเรือนแห่งชาติ (China Administration of Civil Aviation: CAAC) ส่งผลให้จำนวนสายการบินเพิ่มมากขึ้น จากเดิมที่มีเพียงสายการบินเดียวเพิ่มเป็น 35 สายการบินภายในระยะเวลาห้าปี โดยประกาศแผนที่จะรวบบริษัทสายการบิน 10 แห่งไว้ภายใต้การควบคุม แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ

- 7.1) กลุ่มแรกประกอบด้วย Air China ซึ่งมีฐานการบินที่กรุงปักกิ่ง China Southwest Airlines ซึ่งมีฐานการบินอยู่ที่เมืองเฉิงตู และ China National Aviation Corporation โดยจะรวมตัวจัดตั้งกลุ่มบริษัทสายการบินแห่งใหม่มีสินทรัพย์รวม

กันประมาณ 6,800 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. มีเครื่องบินทั้งหมด 118 ลำ และจัดเส้นทาง
ทางการบินใน 339 เส้นทาง

7.2) กลุ่มที่สองประกอบด้วย China Eastern Airlines และ China Northwest Airlines ซึ่งมีฐานการบินอยู่ที่นครเซี่ยงไฮ้ จะรวมตัวกับ Yunnan Airlines จัดตั้ง
กลุ่มบริษัทสายการบินแห่งใหม่ซึ่งมีสินทรัพย์รวมกัน 5,700 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. มี
เครื่องบินทั้งหมด 118 ลำ และเส้นทางการบิน 437 เส้นทาง

7.3) กลุ่มสุดท้ายประกอบด้วย China Southern Airlines China Northern Airlines
และ Xinjiang Airlines โดยจะรวมกันจัดตั้งกลุ่มบริษัทสายการบินแห่งใหม่มีสิน
ทรัพย์รวมกันประมาณ 6,000 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. มีเครื่องบินทั้งหมด 180 ลำ
และเส้นทางการบิน 606 เส้นทาง

ทั้งนี้ คาดว่าการรวมตัวกันดังกล่าวจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยจะปรับ
โครงสร้างเส้นทางการบินที่มีความซ้ำซ้อนกัน และกระตุ้นให้สายการบินอื่นๆ หันมาร่วมมือกัน
เพื่อสร้างเครือข่ายการบินที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมี CAAC รับผิดชอบด้านการขนส่งระยะ
ทางไกลและสายการบินในแต่ละภูมิภาคเป็นผู้ให้บริการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น
การให้บริการเที่ยวบินโดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศ ส่วนด้านมาตรฐานนั้นยังไม่
เทียบเท่ากับประเทศในแถบตะวันตก แม้ว่าอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศจะยังไม่สามารถ
พัฒนาได้เต็มที่ แต่ความต้องการการขนส่งด้านนี้กำลังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตลอด
ช่วงสิบปีที่ผ่านมา ทำให้รัฐบาลต้องเร่งสร้างท่าอากาศยานขึ้นหลายแห่งทั่วประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่
อยู่ทางตอนใต้บริเวณเมืองจูไห่ เซินเจิ้น และกวางโจว และคาดว่าจะกลายเป็นคู่แข่งสำคัญของ
ท่าอากาศยาน Chep Lab Kok ของฮ่องกงในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในอนาคต

8) ท่าอากาศยานและสายการบินภาคตะวันตก เนื่องจากภาคตะวันตกมีพื้นที่กว้าง
ใหญ่ การขนส่งทางอากาศจึงจำเป็นต้องเปิดประเทศสู่โลกภายนอก ท่าอากาศยานที่
มีขนาดใหญ่จะตั้งอยู่ตามเมืองเอกของแต่ละมณฑล ส่วนตามหัวเมืองต่างๆ ไปจะเป็นท่าอากาศยาน
ขนาดเล็ก ทั้งนี้ พบว่าประมาณ 1 ใน 3 ส่วนของจำนวนท่าอากาศยานทั้งหมด 39 แห่งในภูมิ
ภาคมักตั้งอยู่ในพื้นที่ห่างไกลซึ่งระบบเส้นทางรถไฟยังไม่สามารถเข้าถึง ดังนั้น ในแผนพัฒนาแห่ง
ชาติฉบับที่ 10 จึงได้มีการวางแผนการสร้างสนามบินภูมิภาคเพิ่มขึ้น และสร้างศูนย์การบินระดับ
รองที่เมืองเฉิงตู (เสฉวน) ซีอาน (ส่านซี) อู่ฮั่น (หูเป่ย์) Kunming (ยูนนาน) และอู่หลู่ฉี (ซินเจียง)
ภายในปี ค.ศ.2015 จะก่อสร้างสนามบินระหว่างประเทศ 5 แห่ง สนามบินภายในประเทศ 40
แห่ง ทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือจะสร้างสนามบินภายในประเทศเพิ่ม 10 แห่ง รวมกับปัจจุบัน

เป็น 22 แห่ง โครงการใหญ่ที่สุดคือการก่อสร้าง Guangzhou Baiyun International Airport เสร็จในปี 2003 สามารถรับผู้โดยสาร 30 ล้านคนต่อปี ขนส่งสินค้า 2.5 ล้านเมตริกตัน ใช้งบประมาณก่อสร้าง 2.42 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ.

9) ระบบท่อขนส่ง ภาคตะวันตกของจีน กำลังมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางท่อ โดยมีการสร้างท่อส่งน้ำมันเชื่อมระหว่างเขตพื้นที่เป็นระยะทางสั้น ๆ และเป็นเส้นทางโดยตรงไม่ได้ เชื่อมกันเป็นเครือข่าย นอกจากนี้ การขยายเส้นทางขนส่งน้ำมันในเขตปกครองตนเอง ชินเจียง ในปัจจุบันยังอาจส่งผลกระทบต่อระบบเส้นทางรถไฟในพื้นที่ เนื่องจากสินค้าน้ำมันเพียงอย่างเดียวมีส่วนเกินกว่าครึ่งของการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปยังมณฑลต่าง ๆ

สำหรับการขนส่งก๊าซธรรมชาติ ขณะนี้มณฑลชื้อชวนมีการจัดสร้างเครือข่ายมีส่งก๊าซธรรมชาติ เรียบร้อยแล้ว โดยมีระยะทางทั้งสิ้นกว่า 6,000 กิโลเมตรและปริมาณการขนส่ง 7.3 กิกกะลิตรต่อปี นอกจากนี้ ท่อขนส่งก๊าซธรรมชาติจากมณฑลส่านซีตอนเหนือมายังเป่ย์จิง/ปักกิ่งได้เริ่มเปิดดำเนินการแล้ว ขณะที่การวางท่อส่งน้ำมันจากเมืองหลานโจวมายังเฉิงตูก็เสร็จสมบูรณ์แล้วเมื่อปี 2000 โดยมีระยะทางทั้งสิ้น 870 กิโลเมตร

10) โทรคมนาคม ระบบโทรคมนาคมของจีนกำลังพัฒนาไปอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ปี 1989 เป็นต้นมา การนำเครือข่ายดาวเทียมและไฟเบอร์ออปติกส์มาใช้ทำให้ระบบการโทรคมนาคมสื่อสารของจีนเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อสื่อสารระหว่างประเทศมีมาตรฐานทัดเทียมระดับสากล แม้ว่าระบบการสื่อสารภายในประเทศจะยังไม่สามารถพัฒนาให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ นอกจากนี้ เครือข่ายระบบมือถือตามเมืองใหญ่ๆ และเครือข่ายการส่งข้อมูลดิจิทัล ซึ่งควบคุมดูแลโดย China PAC ของสำนักงานโทรคมนาคมกรุงปักกิ่ง (Beijing Telecommunications Administration) ก็กำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว ขณะเดียวกันรัฐบาลได้อนุญาตให้เข้าสายส่งข้อมูลทางดาวเทียมเพื่อเปิดบริการทาง Internet เช่นกัน ปัจจุบัน จีนมีจำนวนผู้ใช้ Internet ประมาณ 52.54 ล้านคน เป็นของภาคตะวันออกร้อยละ 13.5 โดยมีมณฑลที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ เสฉวน ส่านซี เขตปกครองตนเองกวางสี ยูนนาน ขณะที่มณฑลที่มีผู้ใช้บริการน้อยที่สุด ได้แก่ เขตปกครองตนเองทิเบต และชิงไห่ (ตารางที่ 8.1-3)

โดยสรุป โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในภาคตะวันตกยังด้อยกว่าภูมิภาคอื่นอยู่มาก เมื่อพิจารณาจากระยะทางของเส้นทางรถไฟและถนนต่อหนึ่งร้อยตารางกิโลเมตร จากการเปรียบเทียบระบบคมนาคมระหว่างภาคตะวันตก ภาคกลาง และภาคตะวันออกของจีนพบว่า ทั้ง 3 ภูมิภาค

ภาคมีสัดส่วนของระยะทางเส้นทางคมนาคมที่ใกล้เคียงกัน แต่หากมองที่ความหนาแน่นของระบบ
เครือข่ายเส้นทางคมนาคมแล้ว ภาคตะวันตกมีสัดส่วนที่น้อยกว่าภูมิภาคอื่นๆ รวมทั้งคุณภาพของ
เครือข่ายเส้นทางก็ยิ่งด้อยกว่าภาคอื่นๆ

ตารางที่ 8.1-3 จำนวนผู้ใช้เครื่องมือสื่อสารโทรคมนาคมในเขตพื้นที่ต่างๆ ในปี ค.ศ.2002

เขตพื้นที่	วิ ท ยู โ ท ร ศ ัพ ท ์ ติดตามตัว	โ ท ร ศ ัพ ท ์ เคลื่อนที่	อินเทอร์เน็ต	รวมโทรศัพท์ ในประเทศ	ในเขตเมือง	ในชนบท	โ ท ร ศ ัพ ท ์ สาธารณะ
รวม	1872.1	20600.5	5254.0	22407.7	13579.1	7843.1	985.5
ภาคตะวันออก							
ปทุมธานี	14.1	919.5	266.1	610.2	510.5	75.1	24.6
เทียนสิน	23.5	306.4	128.1	318.0	265.8	32.5	19.7
หนองคาย	46.6	840.8	273.2	1106.9	558.4	546.0	28.5
เหลียวหนิง	93.1	900.5	441.2	1072.2	712.4	304.1	55.7
เซี่ยงไฮ้	34.8	913.4	336.4	678.0	672.1		5.9
เจียงซู	47.4	1487.5	314.7	1731.2	920.2	739.0	72.0
เจ้อเจียง	60.3	1460.6	318.5	1406.6	715.4	666.4	24.8
ฝูเจี้ยน	109.5	792.0	249.8	978.3	536.7	400.4	41.2
ชานตง	73.7	1188.8	279.6	1816.4	792.3	950.3	73.8
กวางตุ้ง	177.5	3214.4	572.1	2160.6	1277.6	719.2	147.4
ไหหลำ	42.0	110.1	23.8	140.6	96.9	40.5	3.2
ภาคกลาง							
ซานซี	45.5	414.0	130.0	570.7	370.5	164.5	35.7
จีหนิง	35.9	461.0	118.2	497.3	339.4	139.1	18.8
เฮยหลงเจียง	109.1	678.8	136.2	698.0	488.4	177.6	32.0
อันฮุย	24.3	540.9	107.4	813.5	376.4	415.6	21.5
เจียงสี	48.2	434.5	119.3	537.4	310.1	202.0	25.2
เหอหนาน	53.1	733.1	211.8	1241.1	641.2	540.1	59.8
หูเป่ย์	51.7	615.7	151.8	790.4	539.3	196.3	54.9
หูหนาน	352.3	630.2	217.1	868.8	445.9	364.0	58.9
ภาคตะวันตก							
ฉงชิ่ง	22.1	424.7	56.1	438.6	262.5	151.1	25.1
เสฉวน	102.0	862.0	126.3	932.4	621.8	264.6	46.0
กุ้ยโจว	12.0	246.9	43.2	282.9	204.2	70.1	8.6
ยูนนาน	60.6	502.3	104.1	462.7	357.6	79.6	25.5
ทิเบต	0.8	21.1	3.2	20.6	18.8	0.9	0.9
กวางสี	104.7	432.7	109.3	541.0	355.7	160.8	24.4
ส่านซี	17.8	467.1	110.6	550.9	358.9	180.1	12.0

กานซู	28.0	206.9	51.9	328.8	233.4	88.6	6.8
ชิงไห่	2.4	77.1	5.8	59.4	50.3	7.7	1.5
หนิงเจีย	9.3	73.7	17.5	85.8	65.6	18.7	1.5
ซินเจียง	50.6	296.8	45.6	334.5	238.4	79.6	16.6
มองโกเลียใน	19.2	346.9	34.3	324.0	242.5	68.7	12.8

ที่มา: China Statistical Yearbook 2003

(หน่วย: หมื่นคน)

8.1.2 เส้นทางเชื่อมภาคตะวันตกของจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สิ่งสำคัญในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของมณฑลในภาคตะวันตกคือการเชื่อมโยงระบบขนส่งไปยังมณฑลชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม การขยายการค้ากับต่างประเทศก็จำเป็นต้องพิจารณาการพัฒนาระบบเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างชายแดนด้วย ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้

1) เส้นทางถนน เส้นทางถนนเชื่อมระหว่างเขตพื้นที่ดังกล่าวยังคงค่อนข้างขาดประสิทธิภาพ เป็นอุปสรรคสำคัญอย่างหนึ่งต่อการค้าของประเทศในกลุ่มนี้ ที่ผ่านธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank, ADB) ได้สนับสนุนโครงการพัฒนาถนนทางตอนใต้ของมณฑลยูนนานหลายเส้นทาง กล่าวโดยสรุป จีนมีโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมระหว่างภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ ดังนี้

- 1.1) เส้นทางคุนหมิง-เชียงราย เป็นโครงการพัฒนาเส้นทางที่มีอยู่เดิมจากคุนหมิง ผ่านตัวลั่วบริเวณชายแดนจีน-พม่า ลาว มายังเชียงราย โดยใช้งบประมาณราว 353.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- 1.2) เส้นทางคุนหมิง-Lashio เป็นโครงการพัฒนาเส้นทางที่มีอยู่เดิมจากคุนหมิง ผ่านชายแดนจีน-พม่า แล้วมุ่งลงได้มายัง Lashio และ Lollam ของพม่า โดยใช้งบประมาณราว 817.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- 1.3) เส้นทางคุนหมิง-ฮานอย เป็นโครงการพัฒนาเส้นทางจากคุนหมิง ผ่าน Lao Cai บริเวณชายแดนจีน-เวียดนาม มายังฮานอย โดยใช้งบประมาณราว 49.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- 1.4) เส้นทางกว่างซี-เวียดนาม เป็นโครงการพัฒนาเส้นทางจากเขตปกครองตนเองกว่างซีมายังเวียดนาม

2) เส้นทางรถไฟ จีนมีเส้นทางรถไฟเชื่อมประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพียงไม่กี่เส้นทาง ได้แก่

- 2.1) เส้นทางยูนนาน-ไทย เป็นโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิงมายังภาคเหนือของไทย ซึ่งยาวประมาณ 1,300 กิโลเมตร โดยใช้งบประมาณ 1,300-1,800 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ เมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มผลประโยชน์จากการพัฒนาแหล่งทรัพยากร โดยเฉพาะการทำเหมืองและไม้ซุง ทั้งนี้ มณฑลยูนนานได้

ทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการก่อสร้าง โดย ยืนยันที่จะดำเนินการก่อสร้างต่อไปหากพบว่ามีค่าใช้จ่ายอื่นๆ เพิ่มเติม

2.2) เส้นทางหยุนหนาน-เวียดนาม เป็นโครงการฟื้นฟูเส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-Hekuo-Lao Cai-ฮานอย (ไห่เฟิง) ทำให้การขนส่งจากมณฑลหยุนหนานมายังท่าเรือแห่งใหม่ที่ Cai Lan เวียดนามสะดวกมากขึ้น โดยใช้งบประมาณอย่างน้อย 65 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.

2.3) เส้นทางหยุนหนาน-พม่า เป็นโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิงมายังพม่า โดยใช้งบประมาณ 600-700 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มผลประโยชน์จากการพัฒนาแหล่งทรัพยากรได้

3) เส้นทางน้ำ เช่น โครงการเส้นทางเดินเรือในลุ่มแม่น้ำโขง และโครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือใน Red River เป็นต้น

8.1.3 เส้นทางเชื่อมภาคตะวันตกของจีนกับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้

จีนมีเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงประเทศในเอเชียใต้สองเส้นทาง ได้แก่ ที่ Kunjirap (ซินเจียง) บริเวณทางหลวง Karakoram จากปากีสถาน และที่ Zhangmu บริเวณเส้นทางหลวงมิตรภาพจากซีจี้ (ทิเบต) มายังเนปาล การค้าขายระหว่างมณฑลยูนนานกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้สามารถกระทำโดยเส้นทางรถยนต์และทางรถไฟระหว่างจีนและพม่า ไทย หรือลาว และเส้นทางภายในมณฑลยูนนานมายังท่าเรือบริเวณจินตงใต้แล้วจึงเดินเรือต่อไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ยังมีเส้นทางเชื่อมตรงระหว่างจีนและอินเดียอีกสองเส้นทาง ได้แก่

- 1) เส้นทางรถไฟจากคุนหมิง-ย่างกุ้ง-เอเชียใต้ (ทางเรือ) เส้นทางนี้จะมีลักษณะคล้ายคลึงกับเส้นทางสายไหมด้านตะวันตกเฉียงใต้ในช่วงศตวรรษที่ 4 นอกจากนี้ ศูนย์กลางธุรกิจตามเมืองใหญ่ๆ ส่วนใหญ่จะอยู่ห่างจากท่าเรือ 300 กิโลเมตร และการขนส่งทางเรือก็มีการแข่งขันต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์
- 2) เส้นทางรถไฟหรือถนนจากดัลลี่ หยุนหนาน-ผ่าน Myithina สถานีสุดท้ายทางภาคเหนือของพม่า-Tinsukia ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย

8.1.4 นโยบายการคมนาคม

1) การแข่งขันระหว่างทางขนส่งทางถนนและทางรถไฟ ในระบบการทำงานของตลาด ผู้บริโภคจะมีทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะในตลาดการขนส่งที่มีการแข่งขันกันสูง บริษัทขนส่งจำเป็นต้องเน้นที่ความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ ในอดีตที่ผ่านมา

ต้องแจ้งการรถไฟเพื่อจองตั๋วบรรทุกสินค้าล่วงหน้า 18-48 วัน และต้องขนถ่ายสินค้าให้เสร็จสิ้นภายใน 4 ชั่วโมง แต่เมื่อตลาดสินค้ามีการขยายตัวมากขึ้น ผู้ประกอบการจึงต้องแสวงหารูปแบบการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสนองความต้องการของลูกค้ามากขึ้น ดังนั้น จึงมีการแข่งขันระหว่างทางขนส่งทางถนนและทางรถไฟ แม้ว่าแนวโน้มการขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มขึ้น แต่ชาวจีนส่วนใหญ่ก็กำลังหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางโดยรถยนต์และเครื่องบินมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากการที่รัฐทุ่มลงทุนขยายเส้นทางทางรถยนต์โดยเฉลี่ย 15,000 กิโลเมตรต่อปี ขณะที่การขยายเส้นทางรถไฟมีเพียง 350 กิโลเมตร นอกจากนี้รัฐยังมีการขึ้นค่าโดยสารรถไฟ โดยในปี 1985 มีการขึ้นค่าโดยสารสำหรับระยะทางไม่เกิน 100 กิโลเมตรถึงร้อยละ 36.7 เพื่อให้คนหันมาใช้รถโดยสารประจำทาง และในปี 1989 และ 1995 ก็ขึ้นอีกร้อยละ 112 และ 51.8 ทำให้สัดส่วนการเดินทางลดลงร้อยละ 15.9 และ 12 ตามลำดับ และสาเหตุสุดท้ายคือการขาดประสิทธิภาพในการวางแผนทาง เป็นต้น

2) การหาแหล่งสนับสนุนการลงทุนแหล่งใหม่ นับตั้งแต่ปี 1980 ความต้องการการใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งของประชาชนมีเพิ่มมากขึ้นจนรัฐไม่สามารถสนองตอบความต้องการได้อย่างพอเพียง ทำให้ระบบการขนส่งไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรแออัด ฝูการจราจรข่าวดและขาดการซ่อมบำรุง และการสัญจรไปมาก็ใช้เวลานาน ดังนั้นรัฐบาลจึงจำเป็นต้องหาแหล่งเงินทุนสนับสนุนการก่อสร้างและปรับปรุงถนนต่างๆ ที่ผ่านมา รัฐบาลกลางเป็นผู้รับผิดชอบเงินทุนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ส่วนรัฐบาลมณฑลรับผิดชอบเงินทุนในการก่อสร้างถนน อย่างไรก็ตาม การให้เงินสนับสนุนในการก่อสร้างของรัฐก็มีข้อจำกัด โดยเฉพาะการจัดสรรงบประมาณต้องแข่งขันกับกิจกรรมด้านอื่นๆ ที่มีความจำเป็นเช่นกัน เช่น การจัดการศึกษา สวัสดิการ และการป้องกันประเทศ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้รัฐจึงจำเป็นต้องหาเงินทุนจากแหล่งอื่นเพื่อใช้ในการก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางขนส่ง

เนื่องจากรัฐบาลท้องถิ่นสามารถจัดหาแหล่งเงินทุนจากภาคเอกชนและตลาดทุนต่างชาติได้ โดยเฉพาะทุนเพื่อการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง (innovative funding) ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ จีนได้มีการจัดหาแหล่งเงินทุนการก่อสร้างเส้นทางขนส่งในหลายรูปแบบ รวมถึงเงินทุนพิเศษเพื่อสมทบการลงทุนก่อสร้างเส้นทางขนส่งบางประเภทด้วย ในส่วนของการปรับปรุงและก่อสร้างถนน แหล่งเงินทุนส่วนใหญ่จะได้จาก (1) รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นสำหรับการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างเมือง (2) City Councils สำหรับเส้นทางภายในพื้นที่ของตน (3) บริษัทเอกชนและบริษัทต่างชาติในการก่อสร้างทางหลวงทั้งภายในและระหว่างเมือง และ (4) ภาษี ค่าธรรมเนียมใช้ถนนและค่าบำรุงถนนที่เก็บจากบริษัทธุรกิจและประชาชน

ในมาตรา 21 ของกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ปี 1999 (Highway Law) ได้กำหนดกฎระเบียบทั่วไปเกี่ยวกับแหล่งสนับสนุนทางการเงินในการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน โดยในบทที่ 3 ได้ระบุที่มาของแหล่งสนับสนุนทางการเงินต่างๆ อันได้แก่ การจัดสรรงบประมาณท้องถิ่นในแต่ละระดับ รวมถึงเงินทุนพิเศษที่ได้จากการจัดเก็บภาษีส่วนหนึ่ง เงินกู้จากสถาบันทางการเงินหรือรัฐบาลต่างชาติ เงินลงทุนโดยบริษัทธุรกิจ และแหล่งเงินทุนอื่นๆ ที่ไม่ขัดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับของ State Council

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้พิจารณาถึงความเป็นไปได้ของการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิง (national fuel tax) แทนการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมท้องถิ่นและค่าบำรุงต่างๆ เพราะรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นของรัฐบาลกลางจากการเก็บภาษีประเภทนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อภาคตะวันตก ซึ่งมีรายได้จากการเก็บภาษีต่ำ รัฐบาลได้ศึกษาทบทวนแหล่งที่มาของเงินทุนสำหรับการสร้างทางหลวงไว้อย่างละเอียด และได้มีการกำหนดข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อเพิ่มแหล่งที่มาของเงินทุนด้วย เช่น การออกพันธบัตรเพื่อการก่อสร้างทางหลวง (Highway Construction Bond) การปรับปรุงระบบการทำงานของแหล่งทุนจากธนาคารให้มีความสอดคล้องกัน การสนับสนุนการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนทางหลวงระดับมณฑล การใช้ทุนต่างชาติและ build-own-transfer (BOT) การจัดมาตรฐานการโอนสิทธิ์ในการดำเนินงาน และการกำหนดนโยบายและสิทธิพิเศษสำหรับภาคกลางและตะวันตก เป็นต้น และยังได้เสนอให้มีการออกพันธบัตรเพื่อการก่อสร้างทางหลวงสำหรับภาคกลางและตะวันตก รวมถึงการกู้เงินจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งชาติ เพราะตระหนักดีว่าภาคกลางและตะวันตกของจีนยังต้องพึ่งพิงเงินสนับสนุนจากรัฐบาลกลางอีกมาก ในส่วนของ การปรับปรุงและก่อสร้างทางหลวงนั้น พบว่าแหล่งที่มาของเงินสนับสนุนส่วนใหญ่มาจากการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน แทนการให้เปล่าจากรัฐซึ่งมีจำนวนน้อยลงเรื่อยๆ ในอดีตนั้นรัฐจะเป็นผู้ควบคุมและจัดการแต่เพียงผู้เดียว แต่ในปัจจุบันนักลงทุนต่างชาติและภาคเอกชนในประเทศสามารถลงทุนก่อสร้างและจัดการระบบได้เอง นอกจากนี้ ยังมีการนำเงินได้จากการขายที่ดินมาสนับสนุนในการก่อสร้างถนนภายในเมืองด้วย

สำหรับการลงทุนจากต่างชาติในระบบการคมนาคมนั้น ที่ผ่านมามีเงินได้เปิดรับการลงทุนจากต่างชาติในภาคการคมนาคม โดยได้มีการกำหนดขอบเขตความร่วมมือ การเป็นเจ้าของกิจการ ลักษณะการดำเนินงาน และระเบียบข้อบังคับต่างๆ สำหรับระบบคมนาคมแต่ละประเภทด้วย เช่น การก่อสร้างทางหลวง สะพาน และอุโมงค์ของระบบเส้นทางรถยนต์ สามารถกระทำได้ในรูปของบริษัทร่วมทุน บริษัทร่วมประกอบการ หรือการลงทุนเองทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟนั้น นักลงทุนต่างชาติไม่สามารถเป็นเจ้าของกิจการได้ทั้งหมด โดยต้องร่วมทุนกับบริษัทของจีน และการก่อสร้างต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลท้องถิ่นเท่านั้น

3) การหาเงินทุนสำหรับการพัฒนาเส้นทางขนส่งในภาคตะวันตก การหาเงินทุนสำหรับการพัฒนาสาธารณูปโภคในภาคตะวันตกนั้น ยังมีปัญหาหลายประการ คือ

- 3.1) ความหนาแน่นของประชากรต่ำทำให้การสร้างเส้นทางขนส่งไม่ได้ประโยชน์เทียบเท่ากับบริเวณมณฑลชายฝั่ง ซึ่งมีการสัญจรไปมาเป็นประจำ ทำให้ต้นทุนต่ำและมีรายได้มาก นักลงทุนจึงหันไปลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวแทน
- 3.2) นักลงทุนจากต่างชาติขาดความรู้ เนื่องจากจะคุ้นเคยกับมณฑลชายฝั่งมากกว่า จึงไม่ได้ตระหนักถึงผลประโยชน์ในการลงทุนในภาคตะวันตกเท่าที่ควร
- 3.3) พื้นที่ชายแดนกว้างใหญ่ ทำให้รัฐต้องสนับสนุนการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างชายแดนเพื่อลดความเสี่ยงแทนการพัฒนาเส้นทางภายในภูมิภาค
- 3.4) ภูมิประเทศค่อนข้างขรุขระ ทำให้ต้นทุนการก่อสร้างสูง

ด้วยเหตุนี้ รัฐจึงมีบทบาทสำคัญยิ่งในการก่อสร้างสาธารณูปโภคในภาคตะวันตก มากกว่าภาคตะวันออก โดยเฉพาะการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจเพื่อรับผิดชอบในการก่อสร้างและดำเนินการจัดการเครือข่ายการขนส่ง โดยแนวโน้มสำหรับแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาเส้นทางขนส่งในภาคตะวันตกจะได้มาจาก (1) รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งจะทำหน้าที่จัดหาแหล่งเงินทุนจากภาคเอกชนด้วย (2) การลงทุนจากต่างชาติ ทั้งในรูปของ BOT หรือ build-own-operate-transfer (BOOT) ตามแผนการพัฒนาภาคตะวันตกของรัฐบาล (3) การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนและค่าบำรุง และ (4) ส่วนเพิ่มของมูลค่าที่ดินที่ได้จากการใช้ถนนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เพื่อนำมาสนับสนุนการก่อสร้าง

4) การแยกเส้นทางรถไฟเพื่อ “การพาณิชย์” และ “สวัสดิการ” ออกจากกัน ในแง่ของการจัดการ รัฐควรแยกเส้นทางรถไฟเพื่อ “การพาณิชย์” ออกจากเส้นทางรถไฟเพื่อ “สวัสดิการ” หรือโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคของรัฐให้ชัดเจน ซึ่งจากการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างละเอียดแล้ว พบว่าโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคของรัฐนั้นควรที่จะได้รับเงินทุนสนับสนุนจากรัฐบาลโดยตรงมากกว่าอาศัยเงินทุนอุดหนุนจากบริษัทขนส่งสินค้า เพราะบริษัทจะต้องสับเปลี่ยนเงินทุนในการก่อสร้างเส้นทางขนส่งระยะทางไกล บริษัทขนส่งสินค้าไม่มีเงินทุนมากพอเพื่อการนี้ ซึ่งจะทำให้ภาคตะวันตกไม่ได้รับการเหลียวแลและถูกละเลยมากขึ้น

8.2 การขนส่งสินค้าในจีนและภาคตะวันตก

ดังได้กล่าวแล้วว่าระบบการคมนาคมประเภทต่าง ๆ ของจีนมีการพัฒนาอย่างมากในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8-10 อย่างไรก็ดีตาม ในกรณีของจีน ระบบการคมนาคมที่ดีขึ้นตามลำดับ ไม่ได้หมายความว่าระบบการขนส่งลำเลียงสินค้าจะดีขึ้นในสัดส่วนเดียวกัน เพราะก่อนเข้าเป็นสมาชิก WTO จีนกีดกันทั้งเอกชนจีนและต่างชาติในการทำธุรกิจการขนส่งสินค้า ธุรกิจขนส่งสินค้าระดับชาติและระดับมณฑลยังอยู่ในรูปรัฐวิสาหกิจ เมื่อเป็นสมาชิก WTO จีนมีพันธะต้องเปิดเสรีธุรกิจการขนส่งสินค้ารวมทั้งการค้าส่งและค้าปลีกตามกรอบเวลาที่กำหนด จึงมีการคาดหวังว่าในอนาคตอันใกล้ ธุรกิจเหล่านี้จะได้รับการพัฒนาให้ทันสมัยและการกระจายสินค้าจะเป็นไปอย่างทั่วถึงทั่วประเทศ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคของภาครัฐและเอกชนได้ประโยชน์อย่างทั่วถึง

ระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เพราะทำให้สามารถเข้าถึงทรัพยากรและตลาดได้สะดวกรวดเร็วและประหยัด ซึ่งเป็นการลดต้นทุนและราคาสินค้า ทำให้เกิดการขยายตัวด้านการผลิต ประเทศที่มีระบบบริการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ทั้งภาคการผลิตและผู้บริโภคจะได้รับผลประโยชน์จากการค้าอย่างมาก ทำให้สินค้าที่ผลิตตามความชำนาญในแต่ละเขตพื้นที่สามารถไหลเวียนอย่างทั่วถึง ระบบเศรษฐกิจได้ประโยชน์จากความชำนาญพิเศษที่เพิ่มขึ้นตามทฤษฎีความได้เปรียบเชิงสัมพัทธ์ (Comparative Advantage Theory)

8.2.1 สภาพทั่วไปบริการด้านการขนส่งก่อนปฏิบัติตามพันธะ WTO

ก่อนที่จะมีการปฏิรูปเศรษฐกิจในปี 1978 ระบบการผลิตและการกระจายสินค้าอุปโภคบริโภคของจีนใช้ระบบการวางแผนจากส่วนกลาง โดยมีกระทรวงจำนวนหนึ่งดูแลรับผิดชอบสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งแบ่งตามกลุ่มสินค้า แต่ละกระทรวงดูแลโรงงานจำนวนหนึ่งที่ผลิตกลุ่มสินค้านั้น กระทรวงทำหน้าที่ประสานงานต่าง ๆ นับตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลาง การผลิต การกระจายสินค้า และการขนส่งสินค้า ในเวลานั้นแต่ละโรงงานนอกจากทำหน้าที่ผลิตสินค้าตามแผนสั่งการจากหน่วยเหนือแล้ว ยังต้องทำหน้าที่กระจาย/จัดสรรและขนส่งสินค้าไปยังร้านค้าของรัฐซึ่งส่วนมากอยู่ในเขตพื้นที่ใกล้เคียงกับโรงงาน ด้วยเหตุนี้การกระจายและการขนส่งสินค้าจึงรวมเป็นกิจการเดียวกันและรวมอยู่ในหน้าที่ของโรงงานที่ผลิตสินค้านั้น ซึ่งต่างจากระบบเศรษฐกิจแบบตลาด การกระจายหรือการจำหน่ายสินค้าและการขนส่งสินค้าอาจรวมอยู่ในหน่วยธุรกิจเดียวกันหรือแยกกันก็ได้

ตั้งแต่ปี 1978 เป็นต้นมาเมื่อมีการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งการแปรรูปรัฐวิสาหกิจโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็กให้เอกชนรับสัมปทาน นอกจากนี้ รัฐบาลได้เปิดโอกาสให้เอกชนจีนจัดตั้งวิสาหกิจ และอนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติร่วมทุนกับฝ่ายจีนเพื่อผลิตสินค้าหรือ

บริการภายในขอบเขตที่รัฐบาลกำหนด แต่ทว่ากิจการการขนส่งทุกรูปแบบภายในประเทศจีน
ยังอยู่ในมือของรัฐวิสาหกิจ ดังจะเห็นได้ว่าในสาขาการผลิตสินค้าทั่วไปรัฐวิสาหกิจถือหุ้นเพียง
ร้อยละ 45 ขณะที่กิจการด้านการขนส่งและการจัดการคลังสินค้า รัฐวิสาหกิจยังคงถือหุ้นอยู่ถึง
ร้อยละ 90⁴

นอกจากนี้ เฉพาะรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งที่สังกัดรัฐบาลปักกิ่งเท่านั้นที่สามารถให้บริการทั่ว
ประเทศและระหว่างประเทศ ส่วนรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งระดับมณฑลส่วนมากให้บริการภายใน
ในเขตพื้นที่มณฑล ไม่มีกำลังความสามารถที่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่หลายๆ มณฑล ทำให้
ไม่สามารถกระจายสินค้าได้กว้างขวาง ตลอดเวลาที่ผ่านมาปัญหาที่บริษัทต่างชาติในจีนต้องพบ
คิด คือทำอย่างไรจะประสานเข้าด้วยกันระหว่างธุรกิจด้านการผลิต-การตลาด-การกระจายสินค้า-
การขนส่ง-บริการหลังขาย (Patrick Powers, 2001, p.10) ในบรรดาปัจจัยของการทำธุรกิจดัง
กล่าวข้างต้น การขนส่งถือเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้บริษัทข้ามชาติต่างๆ ไม่สามารถขยายกิจ
การได้อย่างเต็มที่ สืบเนื่องจากรัฐบาลจีนไม่ยอมปล่อยให้บริษัทต่างชาติเข้ามาทำธุรกิจนี้ใน
ขอบข่ายที่คลุมพื้นที่กว้างขวาง ในที่นี้ ตั้งข้อสังเกตว่าในระยะแรกของการเปิดประเทศ รัฐบาล
จีนใช้ข้อจำกัดด้านการขนส่งเป็นกลยุทธ์เพื่อป้องกันไม่ให้นักธุรกิจต่างชาติในจีนขยายตลาดสินค้า
อุปโภคบริโภคอย่างไร้ขอบเขต จนส่งผลกระทบต่อหน่วยผลิตของจีนที่ยังอ่อนแอในช่วงแรก
ของการปฏิรูปเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม ขณะที่สมรรถนะการขนส่งที่เป็นอยู่ค่อนข้างจำกัดและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
บริษัทต่างชาติที่ลงทุนในจีนและขยายการลงทุนโดยหวังจะขายสินค้าให้กับผู้บริโภคชาวจีนทั่ว
ประเทศ แต่เนื่องจากขาดความรู้ความเข้าใจในระบบการขนส่งและประสิทธิภาพของคลังเก็บสิน
ค้าในจีน รวมทั้งขาดความยืดหยุ่นในการจัดหาวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางให้เพียงพอ จึงประสบ
ความล้มเหลวมาอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจีนจะเร่งสร้างเครือข่ายเส้นทางรถไฟและถนนอย่างรวดเร็ว
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง แต่สมรรถนะของบริการการขนส่งก็ยังขยายตัวไม่ทันกับความต้องการ
 ดังนั้นก่อนที่บริษัทต่างๆ จะขยายการลงทุนจึงควรตระหนักถึงประเด็นต่อไปนี้

- 1) ประสิทธิภาพของเครือข่ายเส้นทางรถไฟในตลาดที่บริษัทต้องลำเลียงสินค้าไปยังผู้
บริโภค

⁴ (Laurence H. Alberts, Hugh L. Randall and A. Guy Ashby (1997). "China Logistics: Obstacle and
Opportunity" *Mercer Management Journal*, Mercer Management Consulting Inc. H.K.)

- 2) ระยะเวลาล่วงหน้าสำหรับการจองใช้ตู้สินค้าและช่วงที่ไม่สามารถใช้ตู้สินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ใช้ประกอบการจัดตารางการผลิตเพื่อรักษาระดับของสินค้าคงคลังไม่ให้ขาดตลาด
- 3) ความจำเป็นในการจัดหาบุคลากรประจำสถานีรถไฟเพื่อตรวจสอบสินค้าที่จัดส่งมา

นอกเหนือจากการจัดส่งสินค้าทางรถไฟซึ่งมีค่าขนส่งต่ำที่สุดแล้ว บริษัทยังอาจเลือกใช้รูปแบบการขนส่งอื่นๆ ที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะภูมิประเทศในพื้นที่นั้นๆ ตัวอย่างเช่น ในบริเวณลุ่มแม่น้ำฉางเจียง (Yangtze River Valley) ซึ่งมีประชากรกว่า 100 ล้านคน การใช้เรือบรรทุกตู้สินค้าจะสามารถควบคุมดูแลได้มากกว่าการขนส่งทางรถไฟซึ่งใช้เวลาในการขนส่งนานพอๆกัน อีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญคือประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือขนาดใหญ่ที่มักจะมีการควบคุมอย่างเข้มงวดจากรัฐบาลและ/หรือหน่วยงานกึ่งเอกชน ดังนั้น การเลือกหุ้นส่วนที่ดีก็จะสามารถช่วยลดขั้นตอนความยุ่งยากจากการดำเนินงานของรัฐ ทั้งยังได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐเป็นอย่างดี นอกจากนี้ การขนส่งด้วยรถบรรทุกตู้สินค้าก็เป็นทางเลือกที่ดีทางหนึ่งโดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีทางด่วนตัดผ่าน เช่น พื้นที่ระหว่างเมืองกวางโจวและฮ่องกง ปักกิ่ง/เป่ย์จิงและเทียนจิน เซี่ยงไฮ้/ซ่งไห่ และเมืองซูโจว เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าก็ยังมีข้อจำกัดปลีกย่อยอยู่ เช่น ความสูงของสะพานข้ามถนนส่วนใหญ่ในจีนจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของรถพ่วงที่มีตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ดังนั้น การขนส่งตู้สินค้าด้วยรถบรรทุกจึงต้องมีการปรับขนาดให้เหมาะสมกับสภาพถนนทั่วไปของจีนด้วย

8.2.2 รัฐวิสาหกิจจีนในธุรกิจการขนส่งระดับประเทศ

ดังได้กล่าวแล้วว่าธุรกิจการขนส่งขนาดใหญ่และกลางยังอยู่ในมือของรัฐวิสาหกิจ ส่วนธุรกิจขนาดเล็กมีทั้งร่วมทุนรัฐ-เอกชนและเอกชนล้วน ซึ่งมีเขตพื้นที่การให้บริการที่จำกัด รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจการขนส่งด้านต่าง ๆ ระดับประเทศมีอยู่เพียงไม่กี่แห่งดังนี้ (Robert Gates, 2001, pp.14-17)

- 1) การขนส่งทางน้ำ China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO) เป็นรัฐวิสาหกิจขนส่งทางน้ำทั้งภายในและระหว่างประเทศที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของจีน สังกัดรัฐบาลกลาง ก่อตั้งในปี 1961 มีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 500 ลำ เป็นบริษัทใหญ่เป็นอันดับ 7 ของโลก ในปี 1994 COSCO ขยายเส้นทางต่อจากฮ่องกงเข้าไปยังแผ่นดินใหญ่บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำฉางเจียง เพิ่มบริการขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำแยงซี เชื่อมเส้นทางระหว่างนครฉงชิ่งและเซี่ยงไฮ้ เซี่ยงไฮ้เป็นชุมทางท่าเรือเชื่อมระหว่างเส้นทางน้ำภายในประเทศและต่างประเทศ

China Shipping Co. เป็นบริษัทพาณิชย์นาวีใหญ่เป็นอันดับสองของจีน ก่อตั้งปี 1997 สำนักงานใหญ่อยู่ที่เซี่ยงไฮ้ มีกองเรือมากกว่า 340 ลำ ระวางขับน้ำ 8.89 เมตริกตัน ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้ามากกว่า 100 ลำ บรรทุกได้ 120,000 TEUs

China National Foreign Trade Transportation (Group) Corp. (Sinotrans) เป็นกลุ่มบริษัทที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้าใหญ่ที่สุดและมีเครือข่ายการขนส่งที่หลากหลาย สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ปักกิ่ง สำนักงานสาขา 47 แห่ง ให้บริการขนส่งร่วมกับบริษัทอื่นอีกนับร้อยแห่ง ทั้งทางน้ำ ทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ มีรถบรรทุกมากกว่า 3,000 คัน ขนส่งทางรถไฟ 77 เส้นทาง มีห้องเย็นได้มาตรฐาน 160 แห่ง มีสถานีรถไฟของตนเอง 15 สถานี ทางน้ำใหญ่เป็นอันดับสามของจีน ให้บริการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 75 ลำ ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้า 35 ลำ

2) การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางรถไฟเสียค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดแต่ใช้เวลานาน ระยะทางจากเซี่ยงไฮ้ไปทางเหนือสุดของจีนใช้เวลา 45 วัน ไปทางตะวันตกเฉียงเหนือ 60 วัน วิ่งได้เฉลี่ยวันละ 250 กิโลเมตร ลำพังการขนส่งถ่านหินจากมณฑลซานซีและมองโกเลียในไปยังแหล่งอุตสาหกรรมทางตะวันออกก็ยึดครองรางรถไฟไปมากแล้ว ยังมีการขนส่งวัตถุดิบอื่น ๆ รวมทั้งสินค้าเกษตร การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมหนักจากตะวันออกเฉียงเหนือ และสินค้าอุตสาหกรรมเบาจากภาคตะวันออก เพื่อกระจายไปทั่วประเทศ ล้วนแต่เป็นการขนส่งระยะไกล

กระทรวงรถไฟผูกขาดกิจการรถไฟ การทำงานที่ขาดประสิทธิภาพทำให้ไม่สามารถรองรับงานขนส่งสินค้าของบริษัทเอกชน ส่วนบริษัทกระจายสินค้าของต่างชาติก็มีประสบการณ์ทางลบกับการใช้บริการรถไฟ จึงไม่มั่นใจที่จะใช้บริการรถไฟ ยกตัวอย่าง HAVI Food Services ซึ่งเป็นบริษัทกระจายสินค้าของ McDonald เคยทดลองใช้บริการรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าของตน ซึ่งทางกระทรวงรถไฟได้ติดตั้งระบบทำความเย็นแบบตู้เย็นและตู้แช่แข็ง แต่แทนที่จะติดตั้ง 1 เครื่องต่อ 1 ตู้รถ กลับติดตั้ง 1 เครื่องต่อ 2-3 ตู้รถ ความเย็นจึงไม่เพียงพอและขัดข้องบ่อย อาหารเน่าเสีย ในที่สุดต้องเปลี่ยนไปใช้ขนส่งทางถนนแทน

อย่างไรก็ตาม ตามแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10 (2001-2005) กระทรวงรถไฟได้รับอนุมัติให้ใช้งบลงทุน 6.65 พันล้านดอลลาร์ สรอ. เพื่อดำเนินการปรับปรุงกิจการรถไฟ 21 โครงการ ขยายเส้นทางรถไฟอีก 2,183 กิโลเมตรเพิ่มจากปัจจุบันที่มีอยู่ 38,000 กิโลเมตร และสร้างรางคู่ขนานกับรางเดิม 1,172 กิโลเมตร รวมทั้งรางไฟฟ้า 2,824 กิโลเมตร เพิ่มความเร็วของขบวนรถตู้สินค้าเป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รัฐบาลจีนต้องเร่งปรับปรุงบริการขนส่งทางรถไฟ เมื่อจีนเข้าเป็นสมาชิก WTO การขนส่งทางรถไฟจะเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต่างชาติสนใจลงทุน

3) การขนส่งทางถนน ในปี 2000 รัฐบาลจีนใช้งบประมาณ 26.6 พันล้านดอลลาร์ สรอ. สร้างทางหลวง 50,000 กิโลเมตร ประกอบด้วยทางด่วน 4,561 กิโลเมตร ภายในปี 2005 จะมีทางหลวงรวม 1.35 ล้านกิโลเมตร โดยเป็นทางด่วน 25,000 กิโลเมตร ภายในเมืองใหญ่แต่ละเมืองมีบริษัทหลายแห่งให้บริการรถบรรทุกรับจ้างพร้อมคนขับ มีทั้งขับตามเส้นทางประจำและไม่ประจำ อย่างเช่น Beijing City Transport Co. มีรถ 1,200 คัน ส่วนมากเป็นรถบรรทุกขนาดเล็กใช้ขับเข้าไปในเขตพื้นที่ที่ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่ในชั่วโมงทำงาน

4) การขนส่งทางอากาศ เมื่อไม่กี่ปีมานี้การขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจีนยังอยู่ในระดับต่ำ มีสนามบินและจำนวนเครื่องบินไม่เพียงพอ บริษัทการบินแห่งชาติ 3 บริษัท ได้แก่ China Southern Airlines, China International Airlines (Air China) และ China Eastern Airlines รวมกันขนส่งสินค้าทางอากาศคิดเป็นร้อยละ 60 ของการขนส่งทางอากาศทั้งหมด ทั้งสามบริษัทยังไม่มีเครื่องบินบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ แต่บรรทุกรวมไปกับผู้โดยสาร มีบริษัทสายการบิน 2 แห่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้า ได้แก่ Air China Cargo (เครือของ Air China) และ China Cargo Airlines ซึ่ง Air China Cargo ก่อตั้งปี 1998 เป็นการร่วมทุนระหว่าง China Eastern Airlines และ COSCO ถือหุ้น 70-30 สำนักงานใหญ่อยู่ที่เซี่ยงไฮ้ มีเครื่องบินขนส่ง McDonnell Douglas 11 Fs 3 ลำของตนเองและเช่าเครื่องบินโบอิง 747-200 จาก Atlas Air Inc. ของสหรัฐอเมริกา เน้นเส้นทางระหว่างเมืองสำคัญของสหรัฐอเมริกากับจีน Air China Cargo มีเครื่องบินโบอิง 747-200 ระหว่างประเทศประจำเส้นทาง ปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้-นิวยอร์ก-ชิคาโก-อิลินอยส์-โอซาก้า-แฟรงก์เฟิร์ต-ฮองกง ภายในประเทศมีการติดต่อ 53 เมืองทั่วประเทศ

8.2.3 แนวโน้มความต้องการด้านการขนส่งในอนาคต

เนื่องจากการเจริญเติบโตของ GDP อย่างต่อเนื่องและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภาคตะวันตก ความต้องการขนส่งจึงมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ อย่างไรก็ตาม ในเศรษฐกิจระบบตลาดความต้องการบริการดังกล่าวอาจมีความหลากหลาย ซึ่งบริษัทขนส่งจะต้องอาศัยความรวดเร็วและความน่าเชื่อถือของตน ลดเวลาในการรอคอยและลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าให้น้อยที่สุด และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าที่มีขนาดเล็กให้มากขึ้น ขณะเดียวกัน ความต้องการบริการพิเศษก็อาจเพิ่มขึ้นด้วย เช่น การแช่เย็น การบรรจุตู้สินค้า และการส่งสินค้าด่วน เป็นต้น ทั้งนี้การขนส่งทางรถยนต์อาจตอบสนองความต้องการต่างๆ เหล่านี้ได้ดีกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการขนส่งระยะทางสั้นและปานกลาง ซึ่งจะทำให้การขนส่งทางรถยนต์มีแนวโน้มการเจริญเติบโตสูงมาก

สำหรับการขนส่งทางรถไฟ คาดว่าส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าที่มีปริมาตรสูงและเป็นระยะทางไกล แนวโน้มการใช้บริการอาจเพิ่มสูงขึ้นหากมีการพัฒนาระบบเส้นทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การขนส่งทางอากาศก็มีความสำคัญมากขึ้นต่อการพัฒนาภาคตะวันตกด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ความต้องการในการขนส่งจะมีมากขึ้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ประสิทธิภาพการผลิตในพื้นที่ เนื่องจากภาคตะวันตกมีการขนส่งสินค้าจำพวก ถ่านหิน น้ำมัน โลหะ และสินค้าเกษตรไปยังภาคตะวันออกเป็นจำนวนมาก การปฏิรูปเศรษฐกิจและการกำหนดราคาตามกลไกตลาดก็ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและการเติบโตของอุตสาหกรรมการผลิตที่เพิ่มมูลค่าสินค้าเปลี่ยนไป ตัวอย่างเช่น ภายหลังที่มณฑลกานซูได้มีการพัฒนากรรมวิธีการกลั่นน้ำมันให้มีประสิทธิภาพ ทำให้ความต้องการท่อส่งน้ำมันจากภาคตะวันตกและเขตปกครองตนเองซินเจียงมายังมณฑลกานซูเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันก็เพิ่มความต้องการการต่อท่อส่งน้ำมันไปยังโรงกลั่นน้ำมันและตลาดในมณฑลชานซีและทางใต้ด้วย
- 2) การเปลี่ยนภาคการผลิตจากอุตสาหกรรมพื้นฐานมาเป็นอุตสาหกรรมทุนยี่และ ดิจิทัล ซึ่งทำให้ปริมาณการขนส่งวัตถุดิบลดลง แต่มีความต้องการการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งด้วยตู้สินค้า ซึ่งเป็นการขนส่งโดยทางรถมากกว่าทางรถไฟ
- 3) การเปิดประเทศและเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก การปฏิรูปทางเศรษฐกิจตามกลไกตลาดและการแข่งขันจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบขนส่งในภาคตะวันตกเชื่อมไปยังภูมิภาคต่างๆ ของโลก
- 4) จำนวนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลมาในภาคตะวันตก เพราะจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อความต้องการบริการด้านการขนส่ง โดยเฉพาะภาคการบินภายใน และระหว่างประเทศ การขนส่งทางรถและทางรถไฟ

8.2.4 การแข่งขันระหว่างทางขนส่งทางถนนและทางรถไฟ

ในระบบการทำงานของตลาด ผู้บริโภคจะมีทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะในตลาดการขนส่งที่มีการแข่งขันกันสูง บริษัทขนส่งจำเป็นต้องเน้นที่ความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ ที่ผ่านมามีบริษัทขนส่งทางเรือของจีนต้องแจ้งการรถไฟเพื่อจองตู้บรรทุกสินค้าล่วงหน้า 18-48 วัน และต้องขนถ่ายสินค้าให้เสร็จสิ้นภายใน 4 ชั่วโมง ซึ่งสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟ แม้ว่าแนวโน้มการขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มขึ้น แต่ชาวจีนส่วนใหญ่ก็กำลังหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางโดยรถยนต์และเครื่องบินมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากการที่รัฐทุ่มลงทุนขยายถนนโดยเฉลี่ย 15,000 กิโลเมตรต่อปี ขณะที่การขยายเส้นทางรถไฟมีเพียง 350 กิโลเมตรต่อปี

นอกจากนี้ รัฐยังมีการขึ้นค่าโดยสารรถไฟ โดยในปี 1985 มีการขึ้นค่าโดยสารสำหรับระยะทางไม่เกิน 100 กิโลเมตรถึงร้อยละ 36.7 เพื่อให้คนหันมาใช้รถโดยสารประจำทาง และในปี 1989 และ 1995 ก็ขึ้นอีกร้อยละ 112 และ 51.8 ทำให้สัดส่วนการเดินทางลดลงร้อยละ 15.9 และ 12 ตามลำดับ และสาเหตุสุดท้ายคือการขาดประสิทธิภาพในการวางแผนเส้นทาง

8.2.5 ความสำคัญของระบบขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการส่งออก

แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศของจีนจะเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ภาคตะวันตกยังคงต้องเน้นที่นโยบายการผลิตเพื่อส่งออก เพราะแม้ภาคตะวันตกจะมีจำนวนประชากรเกินกว่าร้อยละ 60 ของทั้งประเทศ แต่ก็มีส่วนการการค้าระหว่างประเทศไม่ถึงร้อยละ 20 นอกจากนี้ ปริมาณการส่งออกและนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการปฏิรูปเศรษฐกิจและกระบวนการโลกาภิวัตน์นั้น ย่อมต้องมีระบบการขนส่งที่เหมาะสมและทันสมัย อย่างเช่น การขนส่งด้วยตู้สินค้าทำให้การขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และประหยัดต้นทุน ทำให้บริษัทหันมาเน้นที่การขนส่งแบบ door-to-door ซึ่งสามารถคาดการณ์ระยะเวลาในการขนส่งและลดความเสี่ยงจากการที่สินค้าถูกลักขโมยได้ ดังนั้นในปัจจุบันสินค้าในคลังสินค้าทั่วไปกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมด หรือร้อยละ 50 ของน้ำหนักสินค้าทั้งหมดได้หันมาใช้บริการขนส่งด้วยวิธีดังกล่าว

ปัจจุบัน ธุรกิจการขนส่งด้วยตู้สินค้าของจีนกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ในปี 2000 ท่าเรือขนส่งแต่ละแห่งมีความจุจนถึง 20 ล้าน TEU เทียบกับปี 1991 ซึ่งมีเพียง 2.2 ล้าน TEU ในประเทศพัฒนาแล้วการขนส่งด้วยวิธีนี้มักเป็นการขนส่งภายในประเทศ แต่สำหรับจีน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งบริเวณมณฑลชายฝั่งเท่านั้น มีเพียงร้อยละ 24 ของการขนส่งทางเรือด้วยวิธีนี้ที่เป็นการขนส่งไกลเมืองท่าออกไป โดยตู้สินค้าส่วนใหญ่จะมีการบรรจุสินค้าที่ทำเรือหรือไม่ก็ได้ ขึ้นอยู่กับสินค้าที่ขนส่งมาหรือขนส่งไปยังปลายทาง การขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยทางเรือด้วยตู้สินค้ายังมีอุปสรรคอีกมาก กล่าวโดยสรุป การขนส่งของจีนยังมีความล่าช้าเนื่องจากสาเหตุสำคัญดังนี้

- 1) ที่ผ่านมารัฐเน้นการจัดเส้นทางขนส่งรูปแบบเดียวแทนที่จะเป็นการขนส่งหลากหลายรูปแบบ (intermodal lines) ทำให้การดูแลควบคุมซับซ้อนกัน
- 2) ขาดการแข่งขันในตลาดการขนส่งหลากหลายรูปแบบเพราะมีรัฐวิสาหกิจเพียงสองรายที่ควบคุมกิจการอยู่ อีกทั้งขาดแคลนอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการการขนส่งด้วยตู้สินค้า ทำให้ผู้ใช้บริการเสียเวลาและเพิ่มต้นทุนการรอคอย
- 3) ระบบเส้นทางขนส่งทางรถไฟยังขาดประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทขนส่งไม่สามารถดำเนินธุรกิจการขนส่งภายในประเทศได้อย่างเต็มที่

4) ขาดประสบการณ์ในการสนองความต้องการของลูกค้า

8.2.6 สภาพการขนส่งในภาคตะวันตก

การขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่งในภาคตะวันตกเนื่องจากระยะทางและพื้นที่อันกว้างใหญ่ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงตลาดใหญ่ๆ ซึ่งในการส่งออกและนำเข้าจากต่างประเทศแต่ละครั้งต้องผ่านมณฑลชายฝั่งหรือประเทศที่สาม ดังนั้น ความร่วมมือกันด้านขนส่งภายในภูมิภาคจึงเป็นปัจจัยสำคัญและเป็นตัวกำหนดการพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันตก จากการเปรียบเทียบระบบการคมนาคมระหว่างภาคตะวันตก ภาคกลาง และภาคตะวันออกของจีนพบว่า ทั้ง 3 ภูมิภาคมีสัดส่วนของระยะทางเส้นทางคมนาคมแต่ละรูปแบบใกล้เคียงกัน แต่หากพิจารณาปริมาณการขนส่งในรูปของน้ำหนักของสินค้าที่ขนส่ง (tonnage of freight traffic) พบว่าภาคตะวันตกมีระดับต่ำกว่าภาคอื่น และสัดส่วนการขนส่งของพาหนะแต่ละประเภทก็มีความแตกต่างกันมาก ในปี 1999 ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (freight shipments) คิดเป็นการขนส่งทางถนนร้อยละ 85.4 ทางรถไฟร้อยละ 12.7 และการขนส่งทางน้ำร้อยละ 4

ปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 1998 มีสูงถึง 2,220 เมตริกตัน ซึ่งสูงกว่าปี 1990 ถึงร้อยละ 51 ตัวอย่างเช่น ในเขตปกครองตนเองซินเจียง ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรวมมีทั้งสิ้น 304 เมตริกตัน ในปี 1998 เพิ่มขึ้นจาก 139 เมตริกตัน ในปี 1990 และมีงานขนส่ง 554 ล้านตัน-กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจาก 262 ล้านตัน-กิโลเมตรในระยะเวลาเดียวกัน ในด้านสัดส่วนการขนส่งแต่ละรูปแบบ สัดส่วนการใช้บริการขนส่งทางรถยนต์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 83 เป็นร้อยละ 84 ขณะที่สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟกลับลดลงจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 11 ทั้งๆ ที่เป็นระบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าระยะทางไกลของภาคตะวันตก ส่วนการขนส่งทางท่อก็มีส่วนเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ขณะที่การขนส่งทางน้ำไม่มีตัวเลขสถิติ เขตปกครองตนเองซินเจียง และเขตปกครองตนเองหนิงเซี่ย กำลังประสบปัญหาการขนส่งสินค้าออกจากเขตพื้นที่มากกว่าการขนส่งเข้าพื้นที่ อัตราส่วนการขนส่งออก-การขนส่งเข้าสูงถึง 3:1 ทำให้พาหนะไม่ว่าจะเป็นตู้รถไฟหรือรถยนต์ต้องวิ่งตู้เปล่าตอนขากลับ

1) การขนส่งทางถนน สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ทันสมัยสำหรับการจัดการขนส่งด้วยตู้สินค้ายังมีอยู่ไม่มาก ส่วนเมืองที่มีเครื่องมือเครื่องไม้เหล่านี้อยู่บ้างอย่างเมืองหลานโจวก็มีการใช้งานต่ำกว่าศักยภาพ อย่างไรก็ตาม ในแผนพัฒนานับที่ 10 มณฑลกานซู่มีแผนที่จะพัฒนาเมืองหลานโจวด้านตะวันออกให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกของตนในอนาคต หากพิจารณาตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของมณฑลกานซู่แล้ว การพัฒนาเมืองหลานโจวให้เป็นศูนย์รวมการขนส่งทางตู้สินค้าภายในประเทศ (inland container hub) ก็ไม่ใช่เรื่องยากเย็นแต่ประการใด

2) **การขนส่งทางรถไฟ** โดยมากเป็นการขนส่งในระยะทางปานกลางคือเฉลี่ย 862 กิโลเมตร/ครั้ง ส่วนการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งในระยะสั้นคือเฉลี่ย 62 กิโลเมตร/ครั้ง ทั้งนี้การขนส่งทางถนนระยะไกลมีเป็นส่วนน้อย เนื่องจากภาคตะวันตกมีพื้นที่กว้างใหญ่ ระยะห่างภาคตะวันออกและภาคตะวันตกภายในเขตปกครองตนเองซินเจียงกิตก 2,000 กิโลเมตรแล้ว การขนส่งสินค้ามูลค่าต่ำทางถนนจึงไม่คุ้มค่าขนส่ง

2) **การขนส่งทางอากาศ** เนื่องจากความต้องการในการเดินทางโดยเครื่องบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในภาคตะวันตก การก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ให้เพียงพอแก่ความต้องการ และการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินที่มีอยู่เดิมให้ทันสมัย จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างโดยเฉพาะมณฑลชานซี เนื่องจากมณฑลเหล่านี้มีความต้องการเดินทางและการค้าขายระหว่างประเทศสูง ที่ผ่านมามีการวางแผนยังไม่ดีเท่าที่ควร ตัวอย่างเช่น ในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 รัฐบาลเขตปกครองตนเองซินเจียงได้เสนอให้มีการสร้างท่าอากาศยาน 6 แห่ง แต่ปรากฏว่าทั้ง 6 แห่งไม่ได้คำนึงถึงความเหมาะสมในการเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ภายในและระหว่างประเทศ

8.2.7 ธุรกิจการขนส่งสินค้าของจีนกับการปฏิบัติตามพันธะ WTO

ในอดีต รัฐบาลจะทำหน้าที่ควบคุมและดำเนินกิจการในภาคการขนส่งทั้งหมด ตั้งแต่การลงทุน การให้บริการ และการกำหนดราคา โดยให้รัฐวิสาหกิจผูกขาดการให้บริการ ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งระดับชาติและระดับมณฑลก็ยังอยู่ในมือของรัฐวิสาหกิจ และอนุญาตให้เอกชนเป็นเจ้าของธุรกิจการขนส่งบางประเภทได้ ซึ่งส่วนมากยังเป็นกิจการขนาดเล็ก ให้บริการภายในขอบเขตระดับจังหวัด การดำเนินงานต่างๆ จึงเป็นไปตามกลไกตลาดมากขึ้น และเริ่มจะมีการแข่งขันทั้งภายในรูปแบบการขนส่งเดียวกันและต่างรูปแบบ ทั้งนี้การเข้าสู่ตลาดการขนส่งและการแข่งขันกันอย่างเสรีเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อให้ธุรกิจบริการขนส่งเป็นไปอย่างเหมาะสมและราคายุติธรรม เมื่อจีนเป็นสมาชิก WTO ธุรกิจการขนส่งสินค้าน่าจะมีแนวโน้มดีขึ้น และคาดว่าจะมีบริษัทต่างชาติจำนวนมากสนใจลงทุนในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางถนน ตามข้อตกลงของ WTO นักลงทุนต่างชาติสามารถจัดตั้งบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติ โดยต่างชาติถือหุ้นข้างน้อยใน 3 ปีแรก และเปลี่ยนเป็นถือหุ้นข้างมากในปีที่ 4 ทำธุรกิจต่างๆ ทัดเทียมกับธุรกิจท้องถิ่นเมื่อเข้าปีที่ 5 นับจากจีนเป็นสมาชิก WTO รายละเอียดปรากฏในตารางที่ 7.2-1

อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาเงื่อนไขต่างๆ ในการให้อนุญาตนักลงทุนต่างชาติทำธุรกิจด้านการขนส่งตามตารางที่ 2-4 พบว่าเงื่อนไขเหล่านี้มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธินักลงทุนต่างชาติอยู่มาก โดยจีนพยายามสงวนอำนาจในการตัดสินใจภายในบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติที่ทำธุรกิจบริการขนส่งให้อยู่ในมือของคนจีนต่อไป นับจากต้นปี 2005 และโดยเฉพาะอย่างยิ่งปี 2007 เป็นต้นไป เป็นที่คาดหวังว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รถไฟ และ

ทางน้ำ โดยจะมีหน่วยธุรกิจขนส่งในระดับท้องถิ่นมากขึ้น ทำให้สภาพการแข่งขันในธุรกิจการขนส่งประเภทต่างๆ ในระดับท้องถิ่นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่สภาพการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในระดับมณฑล ระดับภูมิภาค และระดับประเทศจะเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นด้วยหรือไม่ เป็นสิ่งที่น่าจับตามอง

ตารางที่ 8.2-1 การเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งของจีนตามพันธกรณี WTO

ข้อผูกพันของจีน	กฎเกณฑ์หลังการเข้าเป็นสมาชิก WTO
บริการด้านการขนส่งทางทะเล การขนส่งระหว่างประเทศ (CPC 7211 และ CPC 7212 ไม่รวมการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ)	-จีนไม่จำกัดการเข้าสู่ตลาดบริการด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางทะเลข้ามพรมแดน โดยกำหนดเงื่อนไขดังนี้ เป็นการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับจีน-ต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด ประธานคณะกรรมการบริหารและผู้จัดการทั่วไปของบริษัทร่วมทุน จะต้องได้รับการแต่งตั้งโดยฝ่ายจีน
บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล (การขนส่งแบบคาร์โก การชำระภาษีศุลกากร การจัดตั้งสถานีพักตู้สินค้า)	-จีนอนุญาตให้ตั้งบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% ได้
บริการของบริษัทตัวแทนขนส่งทางทะเล	-จีนอนุญาตให้ตั้งบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50%
บริการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ บริการขนส่งสินค้า (CPC 7222)	-จีนอนุญาตให้บริการข้ามพรมแดนได้เฉพาะบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศที่เปิดบริการแก่เรือต่างชาติเท่านั้น
บริการขนส่งทางอากาศ บริการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน (CPC 8868)	-จีนอนุญาตให้ต่างชาติร่วมทุนกับจีน โดยฝ่ายจีนจะเป็นผู้ควบคุมการบริหาร หรืออยู่ในตำแหน่งระดับสูง อนุญาตเฉพาะเป็นความจำเป็นทางเศรษฐกิจ และบริษัทร่วมทุนต้องมีการดำเนินธุรกิจอย่างเดียวกันนอกประเทศจีน
บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (CPC 7112) บริการขนส่งสินค้าทางถนน (CPC 7123)	-จีนอนุญาตให้ต่างชาติจัดตั้งธุรกิจได้เฉพาะการร่วมทุนกับจีนเท่านั้น ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน 49% -การขนส่งทางรถไฟ : หลัง 2004 ต่างชาติถือหุ้นข้างมากได้ หลังปี 2007 ต่างชาติจัดตั้งสาขาย่อยโดยถือหุ้น 100% ได้ -การขนส่งทางถนน : หลังปี 2002 ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% หลังปี 2004 ต่างชาติตั้งสาขาย่อยโดยถือหุ้น 100% ได้
บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุกรูปแบบ บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า (CPC 742)	-จีนอนุญาตให้ต่างชาติตั้งธุรกิจได้เฉพาะการร่วมทุนกับจีนเท่านั้น ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน 49% -หลังปี 2002 ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% ได้ หลังปี 2004 ต่างชาติจัดตั้งสาขาย่อยโดยถือหุ้น 100% ได้

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2546). เส้นทางอนาคต ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 2 มกราคม 2546ม หน้า 119-122.

8.3 การศึกษาการค้าภายในของจีนเบื้องต้น

8.3.1 สภาพการค้าภายในจีนก่อนเข้าเป็นสมาชิก TWO

1) สภาพก่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจปี 1978 ก่อนที่จีนจะเปิดประเทศในปี 1978 ระบบการผลิตและการกระจายสินค้าทั้งหมดอยู่ในมือของรัฐ กระทรวงอุตสาหกรรมเบารับผิดชอบการผลิตสินค้าสำหรับผู้บริโภค (consumer's goods) กระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งมีหลายกระทรวงแบ่งกันดูแลการผลิตสินค้าสำหรับผู้ผลิต (producer's goods) แต่ละกระทรวงควบคุมดูแลหน่วยผลิตจำนวนหนึ่งในสังกัด สำหรับสินค้าอุปโภคบริโภคส่วนใหญ่แต่ละหน่วยผลิตทำหน้าที่ผลิต กระจายสินค้า และขนส่งสินค้าสู่ร้านค้าของรัฐที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงตามแผนสั่งการ

ส่วนในกรณีที่เป็นโรงงานขนาดใหญ่ มีกระทรวงพาณิชย์ควบคุมดูแลการกระจายสินค้าซึ่งมีหน่วยกระจายสินค้าตั้งอยู่ในท้องที่ต่าง ๆ การกระจายสินค้าอุปโภคบริโภคแบ่งได้เป็น 4 ระดับ โดยระดับที่หนึ่ง รับผิดชอบศูนย์กระจายสินค้าทั่วประเทศซึ่งมีเพียง 4 แห่ง ได้แก่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ เทียนจิน และกวางโจว ระดับที่สอง มีสำนักงานอยู่ที่เมืองเอกของแต่ละมณฑล เขตปกครองตนเอง และมหานคร ระดับที่สาม เป็นสำนักงานขายส่งประจำเมืองเอกของแต่ละจังหวัด และระดับที่สี่ เป็นหน่วยขายปลีกของรัฐ ซึ่งได้แก่สหกรณ์จัดซื้อและจำหน่าย (Gong Xiao She) เป็นระดับกระจายสินค้าสู่ผู้บริโภค แต่ละระดับมีโกดังเก็บสินค้า หน่วยงานทุกระดับทำหน้าที่กระจายสินค้าคือรับมาและส่งต่อ ไม่มีบทบาทหน้าที่มากไปกว่านี้ (Fengli Li and Jing Li, 1999, p.53) สำหรับสินค้านำเข้า มีบรรษัทการค้าต่างประเทศของรัฐทำหน้าที่สั่งสินค้าเข้าตามความต้องการของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจตามแผนการนำเข้าที่กำหนดโดยหน่วยวางแผนของส่วนกลาง เมื่อนำสินค้าเข้ามาแล้วก็ส่งมอบโดยตรงแก่หน่วยผลิตที่กำหนด ดังนั้นจึงไม่ต้องมีระบบกระจายสินค้านำเข้าเหมือนอย่างระบบเศรษฐกิจแบบตลาด

2) สภาพหลังการปฏิรูปเศรษฐกิจปี 1978 ด้านการค้าปลีก ในปี 1993 มีการรวมกระทรวงอุตสาหกรรมเบาและกระทรวงพาณิชย์เป็นกระทรวงการค้าภายใน เมื่อระบบการกระจายสินค้ามีความซับซ้อนมากขึ้น ร้านค้าปลีกของเอกชนเพิ่มจำนวนมากขึ้นและกระจายทั่วประเทศ ในปี 2001 จึงมีการทำสัญญาโอนหน่วยขายปลีกของรัฐส่วนใหญ่ให้เอกชนรับไปดำเนินการ ช่วงแรกเอกชนยังขาดประสบการณ์ด้านการค้า แต่เรียนรู้ได้เร็ว รัฐบาลอนุญาตให้เอกชนรวมตัวดำเนินธุรกิจการค้าปลีก รวมทั้งอนุญาตให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติบางรายดำเนินการค้าปลีกได้ภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดมาก

ในช่วงทศวรรษที่ 1990 การค้าปลีกมีความผันผวนมาก โดยเฉพาะช่วงปี 1997-1998 มีการเปิดพื้นที่ค้าปลีกเพิ่มขึ้นมาก ประกอบกับประชาชนเกิดความไม่มั่นใจนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาล

จึงมีการบริโภคลดลงและออมมากขึ้น ทำให้พื้นที่ค้าปลีกบางแห่งต้องปิดชั่วคราว อย่างไรก็ตามในระยะยาวยังถือว่าธุรกิจค้าปลีกยังเติบโตได้ต่อไป และมีแนวโน้มว่าธุรกิจค้าปลีกจะเป็นรูปแบบที่มีสินค้าหลากหลาย มีคุณภาพและราคาหลายระดับ สมองความต้องการของผู้บริโภคที่มีรายได้ต่างกัน ร้านค้าแบบลูกโซ่ (chain store) เป็นที่นิยมในจีน เต้าเน่เจีย (Daoneijia) เป็นบริษัทร้านค้าลูกโซ่ ใหญ่ที่สุดในกวางโจว ในปี 1998 มียอดขาย 48.2 ล้านดอลลาร์ สรอ.เฉพาะมณฑลกวางตุ้ง ส่วนร้านค้าปลีกต่างชาติดังอยู่ในขั้นเริ่มต้น แต่ดูว่าในอนาคตสดใส คนจีนมีแนวโน้มที่จะชอบซื้อของจากร้านที่มีสินค้าหลากหลาย ถ้าซื้อยกโหลก็เอาไปแบ่งกับเพื่อนบ้านซึ่งอยู่ในอาคารเดียวกัน นอกจากนี้ นโยบายลูกคนเดียว กับ “4 คนพะนอ 1 คน” ย่อมเปิดโอกาสให้กับพ่อค้าที่จะขายสินค้าสารพัดสำหรับเด็ก อาทิ ผ้าอ้อม อาหารเด็ก เสื้อผ้าเด็ก ของเล่นเด็ก หนังสือ ฯลฯ

ในช่วงทศวรรษที่ 1990 สาขาการค้าปลีกในจีนได้เปลี่ยนโฉมหน้าไปจากเดิมมาก จำนวนร้านค้าปลีกเพิ่มขึ้นมากมายในมณฑลชายฝั่งตะวันออก และเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทค้าปลีกขนาดใหญ่ ได้แก่ เซียงไฮ้ เจ้อเจียง และเจียงซู จำนวนร้านค้าปลีกเพิ่มขึ้น 32.6% ในปี 2001 มีร้านค้าปลีกจดทะเบียน 20.3 ล้านราย มูลค่าการค้าปลีกเพิ่มขึ้น 51.8% ในช่วงปี 1996-2001 และมูลค่าการค้าปลีกเพิ่มเป็น 38,560 พันล้านหยวน หมวดสินค้าอุปโภคประจำวันมีสัดส่วนการจำหน่ายสูงสุด หมวดสินค้าที่มีแนวโน้มสดใสได้แก่ อาหาร เสื้อผ้า ยาและผลิตภัณฑ์สุขภาพ เครื่องไฟฟ้าเพื่อการบันเทิง คอมพิวเตอร์ และโทรศัพท์มือถือ

ตารางที่ 8.3-1 แสดงสัดส่วนการจำหน่ายสินค้าต่างๆ ในตลาดค้าปลีกของจีน ปี 2001

หมวดสินค้า	สัดส่วนการจำหน่ายในตลาดค้าปลีก
สินค้าอุปโภคประจำวัน	35
สินค้าอุปโภคทั่วไป	29
อาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ	11
ยาและเวชภัณฑ์	8
สิ่งพิมพ์	6
การเดินทาง เครื่องใช้ไฟฟ้า และเคมีภัณฑ์	5
อาหารขบเคี้ยว	4
รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอาไหล่	2

ที่มา: www.iesingapore.gov.sg (network China)

ผู้ค้าปลีกรายใหญ่ในตลาดค้าปลีกจีน ในปี 2001 เหลียนฮวาซูเปอร์มาร์เก็ต เป็นกลุ่มค้าปลีกใหญ่ที่สุดในจีน มีธุรกิจทั้งในรูปแบบซูเปอร์มาร์เก็ตและร้านค้าสะดวกซื้อ ถัดมาคือเซียงไฮ้หนงกซางซูเปอร์มาร์เก็ต ส่วนอันดับสามคือซานเหลียน เป็นร้านค้าเน้นสินค้าเฉพาะอย่าง อันดับสี่และห้าได้

แก่ เชียงไฮ้จีนเจียงเมโท และฝูเจี้ยนฮวาซิน นักลงทุนจากฮ่องกงมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการค้าปลีกภายในของจีน

อนึ่ง ธุรกิจขายส่งและขายปลีกเป็นธุรกิจที่ต้องอยู่คู่กัน แต่ที่ผ่านมาระบบธุรกิจขายส่งและระบบการขนส่งสินค้าของจีนแบบข้ามมณฑลหรือภูมิภาคยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ข้อมูลในปี 2002 ระบุว่าราวร้อยละ 40 ของสินค้าอุปโภคบริโภคต้องผ่านบริการขายส่งของรัฐวิสาหกิจ ตามพันธะกรณีภายใต้ WTO จีนจะต้องเปิดเสรีธุรกิจค้าส่ง-ค้าปลีก ธุรกิจคลังสินค้า ธุรกิจขนส่ง ตั้งแต่ปี 2005 เป็นต้นไป เมื่อถึงเวลานั้นต่างชาติสามารถทำธุรกิจเหล่านี้ได้โดยไม่ต้องร่วมทุนกับฝ่ายจีน

ตารางที่ 8.3-2 แสดงอันดับของบริษัทค้าปลีกของจีน ปี 2001

ชื่อบริษัท	อันดับ	ยอดขายรวม (ล้านหยวน)	กำไรรวม	จำนวน พนักงาน
Lianhua Supermarket	1	986,766	9,014	18,257
Shanghai Nonggongshang Supermarket	2	747,467	27,856	9,450
Sanlian	3	702,600	5,823	2,898
Shanghai Jinjiang Metro	4	494,922	-17,668	4,615
Fujian Huaxin	5	422,930	329	17

ที่มา: www.iesingapore.gov.sg (network China)

8.3.2 ตลาดค้าส่ง-ค้าปลีกที่สำคัญในบางเขตพื้นที่

มณฑล เขตปกครองตนเอง และมหานคร แต่ละเขตพื้นที่เหล่านี้ต่างมีแหล่งขายส่งสินค้าอุปโภคบริโภค แต่ในเขตพื้นที่อันกว้างใหญ่ของจีนมีตลาดค้าส่งที่โดดเด่นอยู่เพียงไม่กี่แห่ง ในที่นี้จะกล่าวถึงตลาดค้าส่งในบางเขตพื้นที่เท่าที่รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นได้ดังนี้ (ข้อมูลส่วนหนึ่งในหัวข้อนี้มาจาก กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ ประเทศไทย โครงการหน่วยปฏิบัติการพิเศษเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเจาะตลาดจีน, 2003)

1) มหานครเทียนจิน เป็นเมืองใหญ่อันดับ 3 ของจีน รองจากเซี่ยงไฮ้และปักกิ่ง ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของปักกิ่ง มีพื้นที่ราว 4,176 ตารางกิโลเมตร มีประชากรราว 10 ล้านคน GDP ของมหานครเทียนจินมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องปีละ 9-11% อุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่ อุปกรณ์ชิ้นส่วนรถยนต์ เครื่องจักรและอุปกรณ์ ปิโตรเคมี มีการลงทุนจากต่างประเทศอยู่ในอันดับสูง ในด้านการค้าปลีก มีห้างสรรพสินค้าของทุนต่างชาติ เช่น อิเซตัน คาร์ฟูร์ และโลตัส เป็นต้น

การคมนาคมติดต่อกับเทียนจินมีทั้งทางรถยนต์ เครื่องบิน และทางทะเล มีท่าเรือติดชายฝั่งทะเลที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของจีน ชื่อท่าเรือ ซิงกัง (Xingang) ห่างจากตัวเมืองประมาณ 48 กิโลเมตร ขณะนี้การเดินทางจากไทยไม่มีเที่ยวบินโดยตรง อาจเดินทางจากกรุงเทพฯ-ฮ่องกง-เทียนจิน

2) ต้าเหลียน อยู่ในมณฑลเหลียวหนิง มีพื้นที่ 13,800 ตารางกิโลเมตร จำนวนประชากรประมาณ 5.9 ล้านคน มีอุตสาหกรรมการผลิตสำคัญหลายชนิด เช่น ปิโตรเคมี อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเส้นสั่วนยนต์ ซอฟต์แวร์ สินค้าแฟชั่น โทรทัศน์ วิดีโอ เป็นต้น เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การขนส่ง การเงิน และการท่องเที่ยว ที่สำคัญแห่งหนึ่งของจีน เมืองนี้มีประสบการณ์และความคุ้นเคยในการติดต่อกับต่างชาติมายาวนาน นอกจากนี้ ต้าเหลียนยังเป็นเขตปลูกผลไม้ เช่น แอปเปิล พีช แพร์ เป็นต้น แต่ไม่เพียงพอกับการบริโภคภายในเขตพื้นที่และเมืองใกล้เคียงคือปักกิ่ง ฉะนั้นต้าเหลียนจึงเป็นแหล่งกระจายผลไม้นำเข้าที่มีศักยภาพอีกแห่งหนึ่ง นอกจากถั่วและเห็ด

3) นานจิง อยู่ในมณฑลเจียงซู มีพื้นที่ 6,597 ตารางกิโลเมตร อยู่ห่างจากเซี่ยงไฮ้ราว 300 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ 6 ชั่วโมง มีประชากร 6.5 ล้านคน เมืองนี้มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน เคยเป็นเมืองหลวงของจีนในยุครัฐบาลก๊กมินตั๋ง ประชาชนมีการศึกษาโดยเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศอยู่ในระดับปานกลาง มีบริษัทค้าปลีกจากต่างประเทศเปิดกิจการในเมืองนี้หลายแห่ง เป็นแหล่งขายส่งผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกของจีน

4) ตลาดค้าส่งเมืองอู่ เมืองอู่ตั้งอยู่ในมณฑลเจ้อเจียง อยู่ห่างจากเซี่ยงไฮ้ราว 250 กิโลเมตร มีพื้นที่ 1,100 ตารางกิโลเมตร มีประชากรราว 670,000 คน GDP ของเมืองอู่ ในปี 2002 มีมูลค่า 15.6 พันล้านหยวน อุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่ เสื้อผ้า วัสดุการตัดเย็บ ผ้าขนสัตว์ เครื่องประดับ เครื่องใช้ต่าง ๆ สิ่งพิมพ์ เมืองอู่ได้รับสมญาว่า "เมืองโภคภัณฑ์ของจีน" (China Commodity City) แต่เดิมเมืองนี้เป็นอำเภอเล็ก ๆ อยู่ในเขตพื้นที่เกษตรกรรม ในปี 1982 ผลผลิตจากเกษตรคิดเป็นร้อยละ 98 ของ GDP ปัจจุบันสัดส่วนนี้เปลี่ยนเป็นร้อยละ 5 มาจากการเกษตร ร้อยละ 50 มาจากผลผลิตอุตสาหกรรม ที่เหลือร้อยละ 45 มาจากธุรกิจค้าส่ง-ค้าปลีก ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อปีเพิ่มจาก 200 หยวนในปี 1982 เป็น 5,688 หยวนในปี 2002

ตลาดค้าส่งสินค้าอุปโภคบริโภคของเมืองอู่ เริ่มมีการก่อตั้งในปี 1982 หลังจากที่จีนเปิดประเทศ ต่อมา มีการพัฒนาขยายตัวอย่างรวดเร็วจนกลายเป็นตลาดค้าส่งสินค้าอุปโภคบริโภคที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน มีพื้นที่ประกอบการทั้งสิ้น 1.5 ล้านตารางเมตร (ข้อมูลปี 2003) และจะขยายพื้นที่ในปี 2004 เพิ่มอีก 880,000 ตารางเมตร มีผู้ประกอบการราว 120,000 คน มีสิน

ค่าแทบทุกชนิด แบ่งเขตพื้นที่ตามประเภทสินค้า อาทิ ผลภัณฑ์อาหารสำเร็จรูป เสื้อผ้า เครื่องใช้ในครัวเรือน เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องเขียน ของที่ระลึก ฯลฯ ประมาณร้อยละ 50 เป็น สินค้าส่งออก ระบบการสื่อสารทันสมัยสามารถติดต่อได้ทั่วประเทศจีนและทั่วโลก

5) เมืองเจิ้งตูและมหานครฉงชิ่ง เจิ้งตู เมืองหลวงของมณฑลเสฉวน เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญในภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีประชากรกว่า 10 ล้านคน เจิ้งตูจึงเป็น ตลาดขนาดใหญ่ในตัวของมันเอง รวมทั้งเป็นตลาดรองรับเมืองต่างๆ ทางตะวันตกของมณฑลเสฉวน และเมืองที่อยู่ในมณฑลกุ้ยโจว รวมทั้งเขตพื้นที่มหานครฉงชิ่ง เจิ้งตูจึงมีความสำคัญในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและการเปิดตลาดในภาคตะวันตก สำหรับมหานครฉงชิ่งนั้น นับตั้งแต่มีการยกสถานะภาพเป็นมหานครขึ้นตรงต่อรัฐบาลปักกิ่ง และการทุ่มพัฒนาด้านสาธารณูปโภค อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการลงทุนจากต่างชาติและฮ่องกงเข้ามามากขึ้น ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคของสองเมืองใหญ่นี้จึงเป็นที่สนใจของนักธุรกิจทั้งภายในจีนและต่างชาติ

ส่วนที่มาของสินค้าและวิธีการชำระเงินนั้น หลังปี 2002 จีนอนุญาตให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติ ทำธุรกิจตัวแทนการจัดจำหน่ายและธุรกิจค้าส่งสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ (ยกเว้นสินค้าบางชนิดซึ่งจะอนุญาตหลังปี 2004) ขณะนี้มีบริษัทตัวแทนนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในมณฑลชานซีฝั่งตะวันออก โดยทั่วไปผู้ประกอบการท้องถิ่นในเจิ้งตูจะสั่งซื้อสินค้าจากตัวแทนนำเข้าเหล่านี้ หรือจากตัวแทนนำเข้าในกวางโจวและฮ่องกง การชำระเงินส่วนใหญ่จะจ่ายเป็นเงินสดทันทีที่ได้รับสินค้า ส่วนการซื้อสินค้าด้วยเงินเชื่อ นั้นปฏิบัติเฉพาะในระหว่างคู่ค้าที่ติดต่อซื้อขายมานานจนมีความเชื่อถือกัน โดยอาจชำระเงินเป็นรายเดือนหรือครึ่งเดือน สำหรับสินค้าที่ผลิตในประเทศ ผู้ประกอบการท้องถิ่นจะสั่งซื้อสินค้าโดยตรงจากโรงงานที่ตั้งอยู่ในประเทศหรือจากแหล่งขายส่งในเมืองเจิ้งตูและเมืองฉงชิ่ง การชำระเงินมีความยืดหยุ่นกว่าสินค้านำเข้า คืออาจชำระด้วยระบบเครดิตตามระยะเวลาที่ตกลง

ด้านการตลาด โดยทั่วไปผู้ผลิตสินค้าในต่างประเทศจะจ่ายเงินให้กับตัวแทนนำเข้าเพื่อจัดหาสถานที่จำหน่ายสินค้าตามมาตรฐานที่ทางการกำหนดไว้ และบางรายอาจสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการโฆษณาทางโทรทัศน์ และกลวิธีทางการตลาดอื่นๆ ด้วย แต่สำหรับผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคในประเทศจีน มีผู้ผลิตเพียงไม่กี่รายที่รับภาระการโฆษณาสินค้าและส่งเสริมการขาย ผู้ประกอบการท้องถิ่นจะต้องเป็นผู้แบกรับค่าใช้จ่ายนั้นเอง ผู้บริโภคในเมืองเจิ้งตูและมหานครฉงชิ่งมักจะมีรสนิยมคล้ายตามกลุ่มผู้บริโภคในมณฑลชานซีฝั่งตะวันออก อีกทั้งตัวแทนจำหน่ายสินค้าในเมืองเจิ้งตูและฉงชิ่งนิยมรับสินค้าใหม่ๆ จากผู้ค้าในมณฑลชานซีฝั่งตะวันตก ดังนั้นนักลงทุนต่างชาติที่

ต้องการเข้าสู่ตลาดสินค้าในภาคตะวันตกจึงจำเป็นต้องสร้างยี่ห้อสินค้าของตนให้เป็นที่รู้จักเสียก่อน

ปัจจุบันผู้บริโภคชาวจีนจำนวนมากมีความพร้อมในการบริโภคสินค้าใหม่ๆ มากขึ้น บริษัทค้าวัสดุก่อสร้างในฮ่องกงหลายแห่งจึงหันมาส่งเสริมการจำหน่ายผ่านระบบเครือข่ายทางธุรกิจ โดยแต่งตั้งให้ผู้ประกอบการวัสดุก่อสร้างท้องถิ่นรวมถึงบริษัทตกแต่งภายในเป็นตัวแทนจำหน่ายของตนโดยตรง เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งสำนักงานตัวแทนหรือตั้งโรงงานผลิตในจีน แต่ก็ต้องอาศัยทุนในการโฆษณาสูง รวมถึงกลวิธีการตลาดที่ดีด้วย

6) ตลาดขายส่งผลไม้นำเข้าในกวางโจว ปัจจุบันจีนมีตลาดกลางขายส่งผลไม้นำเข้าจากต่างประเทศที่สำคัญอยู่ 2 แห่ง แห่งหนึ่งตั้งอยู่ที่กวางโจว มณฑลกวางตุ้ง และอีกแห่งอยู่ที่มหานครเซี่ยงไฮ้ ก่อนหน้านี้ตลาดขายส่งผลไม้นำเข้าจากต่างประเทศที่กวางโจวชื่อหนานไห่ หลีสู่ย (Nanhai Lishui) อย่างไรก็ตาม ในปี 2003 รัฐบาลท้องถิ่นได้เปิดตลาดกลางขายส่งผัก-ผลไม้แห่งใหม่ที่ทันสมัยมากกว่า ให้บริการที่รวดเร็ว และอยู่ในทำเลที่ดีกว่าชื่อตลาดเจียงหนาน (Jiangnan) ทำให้ตลาดหนานไห่ หลีสู่ย ต้องปิดตัวลง เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับตลาดแห่งใหม่ ในที่นี้จะกล่าวถึงตลาดหนานไห่ หลีสู่ย เพื่อเป็นแนวทางให้เห็นภาพตลาดประเภทนี้ในจีน

ตลาดหนานไห่ หลีสู่ย ตั้งอยู่ติดกับทางหลวงสายกวางโจว-ฝูซาน (Guangzhou-Foshan) ห่างจากใจกลางเมืองกวางโจว 30 กิโลเมตร นักลงทุนชาวฮ่องกงได้ลงทุนร่วมกับรัฐบาลท้องถิ่นหนานไห่ โดยนักลงทุนชาวฮ่องกง พี่น้องตระกูลแลม (Lam Shoseng) เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 90 ด้วยเม็ดเงิน 4.7 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพื่อก่อตั้งเป็นตลาดกลางขายส่งผลไม้เมื่อเดือนมิถุนายน 1998 ตลาดแห่งนี้มีพื้นที่ดำเนินการราว 70,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นร้านค้าและสำนักงาน 20,000 ตารางเมตร พื้นที่พัสดุคอนเทนเนอร์ พื้นที่การค้า และพื้นที่จอดรถ ส่วนละ 15,000 ตารางเมตร ส่วนที่เหลือ 3,900 ตารางเมตรเป็นพื้นที่ใช้สอยอื่น ๆ พื้นที่การค้าแบ่งเป็น 3 ส่วน โซน A สำหรับผลไม้นำเข้าจากประเทศทั่วไป โซน B สำหรับผลไม้นำเข้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และโซน C สำหรับผลไม้ในประเทศ แต่ละวันจะมีพ่อค้าจากภายในจีนและต่างประเทศมาซื้อขายผลไม้ในตลาดแห่งนี้จำนวนมาก ผลไม้ที่นำเข้าได้แก่ เชอร์รี่และสตรอเบอรี่จากสหรัฐอเมริกา ผลไม้เมืองร้อนจากไทย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และไต้หวัน การค้าผลไม้นำเข้าจากต่างประเทศในตลาดหลี่สู่ยคิดเป็นร้อยละ 70 ของการค้าดังกล่าวในภาคใต้ของจีน การค้าผลไม้ที่ปลูกภายในประเทศจะอยู่ในช่วงพฤษภาคม-กันยายน ส่วนผลไม้จากต่างประเทศจะมีมากในช่วงกันยายน-เมษายน ในปีถัดไป

ระบบการซื้อขายในตลาดแห่งนี้เป็นไปอย่างง่าย ๆ เริ่มจากกลางรถตู้สินค้าติดเครื่องทำความเย็นสำหรับผลไม้สดมาจอดที่โซนการค้า ตัวแทนผู้นำเข้าเปิดตู้สินค้า บรรดาพ่อค้าทั้งหลายจะมาขอ

ดูตัวอย่างสินค้าและสอบถามราคา ถ้าคุณภาพและราคาเป็นที่พอใจก็จะตกลงซื้อ แล้วขนถ่ายสินค้าไปที่รถบรรทุกของตนเพื่อนำส่งร้านขายปลีกที่เป็นเจ้าประจำ หากคุณภาพสินค้าและราคาไม่เป็นที่พอใจ พ่อค้าก็จะเดินสำรวจสินค้าจากผู้ค้าอื่นๆ อนึ่ง ถ้าเป็นสินค้าของผู้ค้าที่มีชื่อเสียงเป็นที่ไว้วางใจในคุณภาพ ก็จะขายสินค้าหมดเร็วกว่าผู้ค้ารายอื่น

ดังนั้น ยังมีผู้ขายมากมายและสินค้ามีหลากหลายชนิดจากทั่วโลกเสนอขายในตลาด การแข่งขันจะอยู่ในระดับสูง ผู้ขายไม่สามารถตั้งราคาสินค้าตามใจชอบ พ่อค้าขายปลีกก็จะนิยมไปซื้อสินค้าที่ตลาดแห่งนั้นมาก ด้วยเหตุนี้ ตลาดกลางขายส่งผลไม้ในกวางโจวแต่ละแห่งจึงเกิดและดับภายในช่วงเวลาไม่นาน ก่อนหน้าที่จะเปิดตลาดหนานไห่ หลีฮู่ ในปี 1998 กวางโจวก็เคยมีตลาดกลางขายส่งผลไม้สดมาแล้วแห่งหนึ่ง ดังนั้นการที่ตลาดหนานไห่ หลีฮู่ ต้องปิดตัวลงเมื่อมีการเปิดตลาดเจียงหนาน จึงเป็นเรื่องธรรมดา

8.3.3 สภาพและการจัดการคลังสินค้าในจีน

ตั้งแต่กลางทศวรรษที่ 1980 จีนเริ่มเปลี่ยนแปลงระบบการจัดการคลังสินค้าโดยเปลี่ยนถ่ายจากการควบคุมโดยรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่ง ซึ่งรับผิดชอบดูแลจัดการคลังสินค้าของตน มาเป็นรูปบริษัทเพื่อการพาณิชย์ แต่การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาค่อนข้างล่าช้า ทั้งนี้เพราะธุรกิจบริการขนส่งในแต่ละเขตพื้นที่ยังมีอำนาจการผูกขาด โดยทั่วไปคลังสินค้ามากกว่าร้อยละ 90 ยังคงควบคุมการจัดการโดยรัฐบาลท้องถิ่น ประสิทธิภาพของคลังสินค้าก็อยู่ในเกณฑ์ต่ำ กล่าวคือคลังเก็บสินค้าทั่วไปนอกเขตเมืองเป็นอาคารก่ออิฐแบบชั้นเดียวสร้างขึ้นตั้งแต่ปี 1950 มีแสงสว่างน้อย น้ำท่วมขังได้ง่าย ไม่มีระบบการควบคุมอุณหภูมิ การป้องกันอัคคีภัย และการควบคุมแมลง สินค้าวางกองไม่เป็นระเบียบตามพื้น เป็นการใช้สอยพื้นที่อย่างไม่มีประสิทธิภาพและอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย

คลังเก็บสินค้าในเขตเมืองทั่วไปแม้จะเป็นแบบอาคารหลายชั้น แต่การก่อสร้างไม่ได้มาตรฐาน จึงมีข้อจำกัดการแบกรับน้ำหนักของพื้น ทำให้ไม่สามารถใช้รถยกสินค้าที่มีน้ำหนักมาก รวมทั้งปัญหาความไม่แน่นอนของการจ่ายพลังงานไฟฟ้า ซึ่งเป็นอุปสรรคแก่การทำงานของรางเลื่อนสินค้าเช่นกัน จึงมีเพียงคลังสินค้าตามเมืองใหญ่ๆ เท่านั้นที่สามารถดำเนินงานได้เต็มศักยภาพหรือใกล้เคียง

8.3.4 การชำระค่าสินค้า

นอกเหนือไปจากการวางแผนและสำรวจระบบการกระจายสินค้าแล้ว ผู้ประกอบการจะต้องไม่ละเลยกระบวนการทางธุรกิจซึ่งมีความสำคัญเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้สินเชื่อและการเรียกเก็บเงิน ทั้งนี้การจัดส่งสินค้าไปก่อนแล้วเก็บเงินภายหลังนับเป็นสิ่งที่เสี่ยงมากในสังคมเศรษฐกิจจีน เนื่องจากมีความยุ่งยากในการติดตามสินค้าทันทีที่ส่งออกจากโรงงานไป และปัญหานี้สินแบบสามเส้า (triangular debt) ที่มีอยู่ทั่วไปในรัฐวิสาหกิจ เมื่อตามเก็บเงินจากผู้รับสินค้าปลายทางไม่ได้ ทางรัฐวิสาหกิจที่เป็นตัวกลางการซื้อขายจะไม่รับผิดชอบการชำระหนี้ ด้วยเหตุนี้ รูปแบบการให้สินเชื่อและการเรียกเก็บเงินในจีนจึงไม่ควรมีความซับซ้อนและควรอยู่ในรูปของเงินสดเป็นดีที่สุด

8.3.5 การจำกัดสิทธิหน่วยธุรกิจต่างชาติในการค้าส่งและค้าปลีก

เฉพาะบริษัทต่างชาติในจีน การนำเข้า-การขายสินค้าที่ผลิตในจีนสู่ตลาดภายในจีน-การค้าปลีกค้าส่งในตลาดจีน มีพัฒนาการตามลำดับดังนี้ นับแต่จีนเริ่มส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ในระยะราว 10 ปีแรกจีนห้ามบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติขายสินค้าที่ผลิตในจีนสู่ตลาดภายในจีน ต้องส่งออกทั้งหมด โดยอนุญาตให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติบางรายขายสินค้าให้แก่ผู้บริโภคโดยผ่านหน่วยขายส่งของรัฐ

ในด้านการส่งสินค้าเข้า เมื่อเปิดประเทศในปี 1978 หน่วยงานต่างๆ ของรัฐต้องการสินค้านำเข้าเพิ่มขึ้นมาก รัฐบาลกลางจึงอนุญาตให้แต่ละมณฑลจัดตั้งบริษัทนำเข้า-ส่งออกในระดับมณฑล รวมทั้งทางกองทัพก็มีการจัดตั้งบริษัทนำเข้า (แต่ต่อมามีการยุบเลิกทั้งหมดในสมัยนายกรัฐมนตรี จูเหรงจี) และอนุญาตให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาตินำเข้าเครื่องจักร วัสดุ ชิ้นส่วน เพื่อใช้ในการผลิตภายในบริษัทเอง และผลผลิตทั้งหมดต้องส่งออก ทำให้การนำเข้าซึ่งแต่เดิมต้องผ่านบรรษัทการค้าต่างประเทศของรัฐที่ปักกิ่งเท่านั้น บัดนี้ค่อยๆ กระจายตัวสู่หน่วยงานอื่นมากขึ้น แต่รัฐบาลยังคงควบคุมการนำเข้าอย่างเข้มงวด การนำเข้ายังคงผูกขาดโดยภาครัฐหรือต้องขออนุญาตจากรัฐเป็นรายๆ ไม่อนุญาตให้ธุรกิจที่มีใช้รัฐวิสาหกิจนำเข้าอย่างเสรี

ในปี 1992 จีนเริ่มทดลองเปิดให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติจัดตั้งธุรกิจค้าปลีกใน 6 เมือง ได้แก่ ปักกิ่ง ต้าเหลียน เซียงไฮ้ เทียนจิน กวางโจว ชิงเต่า และ 5 เขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ ไหหนาน ซานโถว เซินเจิ้น เซี่ยเหมิน และจูไห่ เฉพาะในปักกิ่งและเซียงไฮ้ อนุญาตไม่เกิน 4 บริษัท ส่วนเมืองอื่นๆ แต่ละเมืองอนุญาตไม่เกิน 2 บริษัท ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้บริษัทของคนจีนปรับปรุงประสิทธิภาพการค้าปลีก บริษัทค้าปลีกร่วมทุนจีน-ต่างชาติเหล่านี้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ อาทิ อนุญาตให้ขายสินค้าบางประเภทและเป็นสินค้านำเข้าได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของยอดขายประจำปี บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นไม่เกิน 50% (แต่ไม่เกิน 65%) มีสิทธิเปิดสาขาไม่เกิน 3 แห่ง และบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50% มีสิทธิเปิดสาขามากกว่า 3 แห่ง เป็นต้น

เนื่องจากรัฐบาลจีนกำหนดให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติต้องรักษาสมดุลบัญชีเงินตราต่างประเทศของบริษัท บริษัทเหล่านี้จึงต้องดำเนินการ 2 ด้านควบคู่กัน กล่าวคือนอกจากมีการนำเข้าสินค้าเพื่อจำหน่ายในจีนแล้ว ยังต้องพยายามส่งสินค้าออกเพื่อหาเงินตราต่างประเทศสำหรับชำระค่าสินค้านำเข้าด้วย และในการนำเข้า-ส่งออกก็ไม่สามารถดำเนินการโดยตรงอย่างอิสระ หากแต่ต้องผ่านรัฐวิสาหกิจที่มีอำนาจนำเข้า-ส่งออกอีกทอดหนึ่ง หลังปี 1992 การเปิดให้ต่างชาติทำธุรกิจค้าปลีกมีความคืบหน้าอย่างมาก รัฐบาลปักกิ่งเพิ่งกลับมาทบทวนอีกครั้งเมื่อจีนเตรียมเข้าเป็นสมาชิก WTO

ในปี 1995 มีการจัดทำแผนการพัฒนาธุรกิจร้านค้าแบบลูกโซ่ (chain stores) บริษัทข้ามชาติให้ความสนใจเข้ามาลงทุนจัดตั้งธุรกิจหลายแห่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบการกระจายสินค้าเป็นหัวใจของธุรกิจร้านค้าแบบลูกโซ่ การที่รัฐบาลจีนสงวนธุรกิจการขนส่งและการกระจายสินค้าไว้เฉพาะรัฐวิสาหกิจและวิสาหกิจเอกชนจีน ห้ามต่างชาติดำเนินการ ประกอบกับรัฐวิสาหกิจยังไม่สามารถลงทุนขยายและปรับปรุงระบบการขนส่งอย่างเพียงพอ ทำให้การขนส่งและการกระจายสินค้าเป็นอุปสรรคกีดขวางการขยายตัวของธุรกิจต่างชาติในจีนในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา

ในด้านการจัดซื้อ ตั้งแต่ปี 1996 มีการอนุญาตต่างชาติจัดตั้งบริษัทค้าปลีกในจีน เช่น Wal-Mart Stores Inc. ของสหรัฐอเมริกา Metro-AG ของเยอรมัน Carrefour SA ของฝรั่งเศส ส่วนบริษัทค้าปลีกของจีนที่มีสาขาทั่วประเทศจีนคือ Shanghai Hualian Supermarket Co. โดยทั่วไปบริษัทค้าปลีกเหล่านี้มีการจัดซื้อสินค้า 2 วิธี คือ ซื้อโดยตรงจากโรงงาน และซื้อผ่านหน่วยค้าส่ง ทั้งสองวิธีใช้กลยุทธ์เน้นทำธุรกิจเฉพาะรายในปริมาณสูงเพื่อเป็นแรงจูงใจให้คู่ค้าพยายามปรับปรุงคุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการ ซึ่งได้ผลพอสมควร นอกจากนี้ บริษัทต่างชาติบางรายได้รับอนุญาตจัดตั้งบริษัทการค้าทั่วไป (trading company)

ในปี 1995 สำนักงานบริหารอุตสาหกรรมและการค้าแห่งรัฐ (State Administration of Industry and Commerce, SETC) ได้ออกระเบียบเกี่ยวกับการค้าแบบขายตรง (direct sales) โดยกำหนดเงินลงทุนขั้นต่ำ 5 ล้านดอลลาร์ สรอ. ห้ามจ้างลูกจ้างบางประเภท มีบริษัทต่างชาติที่ทำธุรกิจขายตรงจำนวน 4 รายยื่นขอใบอนุญาต ได้แก่ Amway, Avon, Mary Kay และ Tupperware

ในปี 1998 ทางการเงินมองว่าธุรกิจขายตรงเป็นสิ่งที่ “อันตรายมาก” โดยให้เหตุผลว่าอาจกระทบต่อ “ความมั่นคง” ทางสังคมและการเมือง เพราะเข้าถึงประตูบ้านของลูกค้ายิ่งมีประสิทธิภาพเกินไป หากมีเจตนาแอบแฝงจะตรวจสอบยาก อย่างไรก็ตาม ทางการเงินอาจมีเหตุผลอื่นที่ไม่ประสงค์เปิดเผยชัดเจน จึงมีการสั่งห้ามทำธุรกิจขายตรง ซึ่งสร้างปัญหาแก่บริษัททั้ง 4 แห่งข้างต้น หลังจากมีการเจรจาในระดับผู้นำประเทศของทั้งสองฝ่าย จีนยอมให้บริษัทต่างชาติเหล่านี้ยื่นขอใบอนุญาตใหม่โดยเปลี่ยนเป็น

ธุรกิจขายส่ง-ขายปลีกควบคู่กัน โดยต้องเปิดเป็นซูเปอร์มาร์เก็ตขายเฉพาะสินค้าของตน และขายให้เฉพาะลูกค้ากลุ่มหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “พนักงานส่งเสริมการขาย” ได้รับค่าตอบแทนเป็นคอมมิชชั่น พนักงานเหล่านี้นำสินค้าไปขายให้ลูกค้าถึงประตูบ้านอีกทอดหนึ่ง

ในปี 1999 SETC และ MOFTEC ร่วมกันออกระเบียบมาตรการนำร่องสำหรับหน่วยธุรกิจการค้าต่างชาติ (Pilot Measures for Foreign-Invested Commercial Enterprises) โดยขยายการทดลองให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติทำธุรกิจขายปลีกและขายส่งในเมืองเอกของมณฑลต่างๆ รวมทั้งมหานครและเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยอนุญาตเขตพื้นที่ที่ไม่กี่แห่งเช่นเดิม (ดูรายละเอียดตารางที่ 8.3-3)

8.3.6 ระบบลอจิสติกส์ของจีนคือปรากฏการขวางกั้นการนำเข้าที่แท้จริง

ในช่วง 26 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่จีนเปิดประเทศในปี ค.ศ. 1978 เป็นต้นมา ภาครัฐและเอกชนไทยต่างตั้งความหวังที่จะทำมาค้าขายกับจีนอย่างเต็มที่ แต่สิ่งที่ปรากฏคือสินค้าจากจีนเข้าสู่ไทยขายตัวอย่างไม่หยุดยั้ง ในขณะที่การขายสินค้าไทยให้จีนกลับเป็นไปอย่างเอื่อยๆ ไม่น่าประทับใจเท่าไรนัก เมื่อสำรวจดูรายการสินค้าไทยที่ขายให้จีน พบว่าส่วนมากเป็นสินค้าที่ฝ่ายจีนจำเป็นต้องนำเข้า ไม่ว่าจะเป็นสินค้าหมวดเกษตรเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบหรืออุตสาหกรรมเพื่อใช้เป็นสินค้าชั้นกลาง ส่วนสินค้าที่เกิดจากฝีมือทางการค้าของไทยล้วนๆ ยังมีน้อยมากและจากผู้ค้าเพียงไม่กี่ราย

นอกจากนี้ นักธุรกิจไทยที่สนใจจะส่งสินค้าไปขายให้จีน ทั้งพวกที่หมั่นเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในจีน และไปพบปะทำความรู้จักกับฝ่ายจีนด้วยตนเอง แต่สุดท้ายมักลงเอยด้วยการส่งสินค้าจากจีนเข้ามาขายในเมืองไทยเสียมากกว่า แทนที่จะส่งสินค้าไทยไปขายให้จีนตามความตั้งใจแต่แรก ทั้งนี้เพราะนักธุรกิจไทยเหล่านั้นได้พบเห็นอุปสรรคต่างๆ มากมาย ด้วยเหตุนี้แหละ ไทยจึงเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับจีนต่อเนื่องมานานปี

อะไรคืออุปสรรคแท้จริงที่นักธุรกิจไทยประสบในการเข้าสู่ตลาดจีน ? หากสอบถามนักธุรกิจไทยที่กำลังติดต่อหรือเคยทำธุรกิจกับจีนว่ามีอุปสรรคอะไรบ้างในการส่งสินค้าไปขายให้จีน จะได้รับคำตอบมากมายหลากหลาย แต่ก็สามารถประมวลรวมความได้ 2 ประการ ประการหนึ่งคือติดขัดในเรื่องหาผู้นำเข้าไม่ได้ ครั้นจะเข้าไปจดทะเบียนตั้งบริษัทนำเข้าก็ไม่ได้ อนุญาตจากทางการจีน จะหาผู้ร่วมทุนฝ่ายจีนจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าก็หาไม่ได้ อีกประการหนึ่งเป็นอุปสรรคเชิงโครงสร้าง นั่นคือ ระบบการไหลของสินค้าในจีนหรือระบบลอจิสติกส์

ทุกวันนี้มีลักษณะจำเพาะ เป็นระบบการไหลของสินค้าที่ไม่อิสระเสรีทั่วถึงเหมือนอย่างประเทศอื่นๆ ที่ใช้กลไกตลาดมานาน ในจีนยังคงเป็นระบบตกค้างจากเมื่อครั้งที่จีนใช้ระบบวางแผนจากส่วนกลางทั้งๆ ที่การปฏิรูปเศรษฐกิจผ่านมากกว่าสี่ทศวรรษแล้ว สิ่งนี้เองเป็นอุปสรรคสำคัญทำให้หน่วยผลิตของไทยรวมทั้งประเทศอื่นๆ ไม่สามารถส่งสินค้าเข้าไปในตลาดผู้บริโภคของจีนได้ตามปกติเหมือนอย่างตลาดเสรีของประเทศอื่น

เนื่องจากระยะ 10 ปี แรกของการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ จีนห้ามผู้ผลิตต่างชาติทั่วไปขายผลผลิตในจีน จึงไม่ได้เผชิญกับเสียงเรียกร้องให้พัฒนาระบบการไหลเวียนของสินค้าในประเทศ เมื่อเข้าสู่ช่วงถัดมาเรื่อยๆ ทางจีนก็คงอยากจะทำพัฒนาระบบการไหลเวียนของสินค้าโดยการปล่อยเสรี แต่แล้วคงจะสังเกตเห็นว่าการที่ระบบการไหลเวียนของสินค้าในจีนยังคงล่าช้าหลังเพราะการผูกขาดไม่ได้เป็นโทษอย่างชัดเจนในการส่งเสริมการลงทุน นักลงทุนต่างชาติในจีนก็มึนงงยอมรับสภาพเหล่านี้แต่โดยดี (ผู้เขียนเห็นเป็นเรื่องแปลกและยังไม่สามารถหาคำตอบที่น่าพอใจเกี่ยวกับประเด็นนี้ ทั้งๆ ที่นักลงทุนต่างชาติมักจะทนไม่ได้และโวยวายกับเงื่อนไขและอุปสรรคต่างๆ เวลาไปลงทุนในประเทศอื่น)

ตรงกันข้าม ความล่าช้านี้ก็กลับเป็นคุณแก่เศรษฐกิจจีน อย่างน้อยในช่วงเปลี่ยนผ่านที่จีนกำลังเจรจากับประเทศต่างๆ เพื่อขอเสียงสนับสนุนรับจีนเป็นสมาชิก WTO หรือช่วงที่จีนเริ่มใช้ข้อตกลง WTO และ FTA เป็นทางผ่านเข้าไปเจาะตลาดของประเทศสมาชิก/ประเทศคู่สัญญา และฝ่ายตรงข้ามโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาครัฐยังไม่ไหวทัน ฝ่ายจีนก็ยังสามารถเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ด้านการค้าไปข้างเดียว และใช้ช่วงเวลานั้นเร่งรีบพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้รัฐวิสาหกิจและบริษัทเอกชนจีนที่ทำธุรกิจด้านการไหลเวียนของสินค้ากล้าแข่งเพียงพอ สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติจากประเทศอุตสาหกรรมที่เข้ามาในจีน จึงเป็นเวลาที่จะจีนจะปล่อยเสรี

นี่นับเป็นกลยุทธ์ที่ฉลาดลึกซึ้งชนิดที่ฝ่ายตรงข้ามชี้หน้าต่อว่าจีนตรงๆ ไม่ได้ เพราะอุปสรรคเหล่านี้มันซับซ้อนเกินกว่าที่จะยกมาเป็นข้อกล่าวหาจีนได้

จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่หลายฝ่ายในเมืองไทยรวมทั้งนักวิชาการที่ศึกษาเศรษฐกิจจีนยังมองประเด็นนี้ไม่ทะลุ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยรวมทั้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องมองประเด็นนี้ให้เข้าใจแจ่มแจ้งเสียก่อน มิฉะนั้นการส่งเสริมข้างฝ่ายไทยหลายรูปแบบตามแต่จะคิดค้นขึ้นมา เพื่อจะส่งสินค้าไปขายให้จีนมากขึ้นจักไม่บรรลุผล หรือกล่าวง่ายๆ ว่าเหนื่อยมากแต่ได้ผลน้อย

ในระบบการค้าระหว่างประเทศของจีน จีนใช้กลยุทธ์เปิดประตูเพื่อ "ล่อ" ให้ประเทศอื่นเปิดประตูให้จีนเช่นกัน จีนทำข้อตกลงรับพันธะผูกพันไว้กับ WTO และทำ FTA กับ ASEAN เพื่อลดเครื่องกีดขวางต่างๆ ในการเดินเข้า "ประตูมังกร" อันได้แก่ การลดอัตราภาษีนำเข้า ลด/ยกเลิกโควตา ลด/ยกเลิกการขอใบอนุญาตตามระเบียบเดิม ฯลฯ แต่ในความเป็นจริงพ้นจากประตูไปแล้ว เส้นทางสายนี้กลับเต็มไปด้วยเครื่องกีดขวาง ทำให้สินค้าจากต่างประเทศไม่สามารถไหลเข้าสู่ตลาดภายในของจีนได้อย่างทั่วถึง

การที่จะค้นหาว่า "หลังประตูมังกร" มีอุปสรรคเครื่องกีดขวางอะไรบ้าง เราจำเป็นต้องเข้าใจระบบลอจิสติกส์ภายในของจีน โดยเริ่มต้นจากการศึกษากฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ และผลกระทบที่เกิดจากการใช้กฎระเบียบเหล่านั้น

1) ระบบลอจิสติกส์แบบผูกขาดและล่าช้าของจีน

ระบบลอจิสติกส์ในความหมายอย่างกว้างคือระบบการไหลของสินค้าแบบครบวงจร หมายถึงการกระจายสินค้าจากโรงงานจนกระทั่งถึงมือผู้บริโภค ซึ่งแบ่งเป็นกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บรักษาในคลังสินค้า การขนส่งระยะไกลข้ามประเทศหรือข้ามภูมิภาคภายในประเทศ การขนส่งระยะใกล้ การค้าส่ง การค้าปลีก การนำเข้า-ส่งออก การตลาด การโฆษณาสินค้า บริการหลังขาย ฯลฯ

ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศจะประสบความสำเร็จด้วยดีต้องมียอดประกอบ 2 ส่วน ส่วนหนึ่งคือเมื่อมีการทำข้อตกลงแล้วจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อตกลงอย่างตรงไปตรงมา อีกส่วนหนึ่งคือการมีระบบลอจิสติกส์ที่มีการแข่งขันเสรีในประเทศคู่ค้า-คู่สัญญา

สำหรับกรณีของจีน สองส่วนนี้ผูกพันกันอย่างใกล้ชิด กล่าวคือ ระบบลอจิสติกส์ของจีนผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจจีนตั้งแต่ก่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจจนถึงบัดนี้ และทางการจีนยังคงประวิงเวลาในการปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปิดเสรีธุรกิจการนำเข้า-ส่งออก รวมทั้งระบบลอจิสติกส์ หรือในเวลาอันใกล้หากมีการเปิดเสรีการนำเข้า-ส่งออก แต่ถ้าระบบลอจิสติกส์ยังคงล่าช้าไปอีกนาน การเปิดเสรีส่วนแรกก็ไม่มีประสิทธิผลสำหรับประเทศคู่สัญญา

ระบบลอจิสติกส์เป็นหัวใจสำคัญของระบบการไหลของสินค้า สหรัฐอเมริกาเป็นตัวอย่างอันดีของประเทศที่มีระบบลอจิสติกส์ที่มีการแข่งขันเสรีและมีประสิทธิภาพสูง อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีการปฏิบัติตามพันธะข้อตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับประเทศและระดับมลรัฐอย่างค่อนข้างตรงไปตรงมา (ส่วนกรณีการใช้มาตรการที่มีโทษเพื่อกีดกันการส่งออกของฝ่ายตรงข้าม ก็เป็นการปฏิบัติตามที่ข้อตกลงเปิดช่องให้ใช้ได้ ไม่ใช่เรื่องการเบี่ยงไม่ทำตามข้อตกลง) สิ่งที่พึงระวังในการทำข้อตกลงกับสหรัฐอเมริกาจึงเป็นเรื่องการระบุมมาตรการที่มีโทษภาษี-

NTBs-ให้รัดกุมเพียงพอและอยู่ในขอบเขตที่ไทยจะรับไหวเมื่อสหรัฐอเมริกา นำ NTBs มาใช้จริง) ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้แบบอุปมาอุปไมยว่า ในกรณีของสหรัฐอเมริกา "ประตู" อันหมายถึงข้อกีดขวางการค้า กับ "หน้าต่าง" อันหมายถึงเส้นทางเดินของสินค้านำเข้าหลังจากผ่านประตูไปแล้ว ก่อนข้างเตียงนอน ไม่เจอเครื่องกีดขวางจนทำให้เดินทางต่อไปไม่ได้

ส่วนในกรณีของจีน จีนเข้า WTO เมื่อธันวาคม 2001 โดยทำข้อตกลงรับพันธะต่างๆ เกี่ยวกับการทะยอยเปิดเสรีเศรษฐกิจด้านต่างๆ ทั้งแก่ธุรกิจเอกชนจีน (จากเดิมที่ผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจล้วนๆ) และธุรกิจต่างชาติ บัดนี้เวลาผ่านไปกว่า 3 ปี จีนยังไม่ได้ปฏิบัติตามพันธะผูกพันอย่างครบถ้วนตรงไปตรงมา กิจกรรมหลายอย่างที่ระบุในข้อตกลง จีนยังไม่เปิดให้เอกชนจีนและบริษัทต่างชาติดำเนินการโดยเสรี ยังผลให้กิจกรรมต่างๆ ในระบบลอจิสติกส์ของจีนยังคงมีลักษณะผูกขาด มีบริการไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ ดังจะเห็นได้จากภาพเบื้องต้นของลอจิสติกส์แต่ละด้านดังนี้

(1) **กิจการขนส่ง** ระยะไกลข้ามประเทศและข้ามภูมิภาคภายในประเทศของจีนยังคงผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจรายใหญ่ระดับชาติเพียง 3 กลุ่ม ได้แก่ China National Foreign Trade and Transportation Group. (SINOTRANS), China Ocean Shipping Group. (COSCO) และ China Shipping Group. รัฐวิสาหกิจทั้งสามแห่งนี้ผูกขาดการขนส่งสินค้าข้ามมณฑลทั่วประเทศ การผูกขาดทำให้รัฐวิสาหกิจเหล่านี้ขาดความกระตือรือร้นที่จะขยายกิจการให้เพียงพอ ส่วนรัฐวิสาหกิจระดับมณฑลให้บริการขนส่งเฉพาะภายในมณฑล ยังไม่มีศักยภาพที่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่หลายมณฑล ส่วนผู้ประกอบการเอกชนจีนเพิ่งจะได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งเมื่อไม่กี่ปีมานี้ ส่วนมากยังอยู่ในขั้นเริ่มต้นและเป็นกิจการขนาดเล็ก ให้บริการขนส่งระยะใกล้ในระดับจังหวัด ข้อจำกัดด้านการขนส่งจึงเป็นอุปสรรคทำให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลและภูมิภาคต่างๆ ของจีนไม่สิ้นไหลเท่าที่ควร มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงเกินไป ใช้เวลานานเกินไป ผู้ใช้บริการต้องรอคอย สินค้าประเภทอาหารสดเน่าเสียได้ง่าย

ถึงแม้ว่าภายใต้ข้อตกลง WTO ได้มีบริษัทขนส่งสินค้าต่างชาติที่มีชื่อเสียงอย่างน้อย 20 อันดับแรกของโลกได้รับอนุญาตเข้ามาเปิดกิจการในประเทศจีนแล้ว และมีหลายบริษัทที่เข้ามาลงทุนด้านการกระจายสินค้าแบบห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) ซึ่งเป็นกลุ่มธุรกิจต่างชาติที่มีทุนหนาตามข้อกำหนดของจีน แต่ถึงกระนั้นยังประสบกับเงื่อนไขต่างๆ ที่รัฐบาลจีนกำหนดขึ้นอย่างเข้มงวด ทำให้บริษัทเหล่านี้ไม่สามารถขยายกิจการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนให้ต่ำลงเท่าที่ควร

ดังนั้นบริการด้านการขนส่งของจีนที่ไม่เพียงพอและขาดประสิทธิภาพรวมทั้งค่าใช้จ่ายสูง จึงเป็นเสมือนกำแพงเครื่องกีดขวางหรือเป็น "คอขวด" ในการกระจายสินค้านำเข้า ไม่ให้สิ้นไหลเข้าสู่ตลาดของจีนในระดับมณฑล-ภูมิภาค-ทั่วประเทศ ผู้นำเข้าจึงไม่สามารถนำเข้าได้เท่าที่ควร (โปรดดูตารางที่ 8.3-3) ทั้งๆ ที่ระบบการคมนาคมของจีนทั่วประเทศในขณะนี้ถือว่าอยู่ในระดับที่น่าพอใจทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ แต่นโยบายกีดกันเอกชนจีนและบริษัทต่าง

ชาติกลับทำให้บริการด้านขนส่งของจีนยังมีขีดความสามารถต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อถึงส่วนอื่นๆ ในระบบลอจิสติกส์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

(2) **การค้าส่งและค้าปลีก** สินค้าอุปโภคบริโภคร้อยละ 40 ผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจจีน เพียง 3-4 กลุ่ม ผู้ค้าปลีกรายใหญ่ของจีนได้แก่ กลุ่มเซียงไฮ้ไปเหลียน (การรวมกลุ่มระหว่าง กลุ่มเซียงไฮ้เหลียนฮวา และกลุ่มเหลียนฮวา) มีร้านค้าสาขาทั้งหมด 4,800 แห่งทั่วประเทศ ติดตามด้วยกลุ่มปักกิ่งโกมี กลุ่มซูหนิง กลุ่มต้าเหลียนต้าซาง กลุ่มเหล่านี้มีร้านค้าปลีกรวมกัน ราว 11,000 สาขาทั่วประเทศ

ในขณะที่บริษัทค้าปลีกข้ามชาติอย่างคาร์ฟูร์จากฝรั่งเศส ซึ่งมีสาขามากที่สุดในจีนก็ยังมีสาขาทั้งหมดเพียง 50 แห่ง ส่วนวอลมาร์ตจากสหรัฐอเมริกาก็มีสาขาในจีนไม่ถึง 40 แห่ง สำหรับห้างโลตัสของกลุ่มซีพีจากไทยมีสาขาทั้งสิ้นราว 44 แห่ง นอกจากนี้ ยอดขายรวมของบริษัทค้าปลีกต่างชาติในจีนก็มีเพียงร้อยละ 3.5 ของยอดขายปลีกทั้งหมดทั่วประเทศ

(3) **การนำเข้า-ส่งออก** จีนเพิ่งอนุญาตให้บริษัทเอกชนจีนทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ภายหลังเข้า WTO โดยระยะแรกตั้งเงื่อนไขด้านทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 5 ล้านหยวน และปัจจุบันค่อยๆ ลดลงเป็น 1 ล้านหยวนหลังปี 2004 เงื่อนไขเช่นนี้ทำให้ผู้นำเข้าเอกชนจีนยังอยู่ในวัยเตาะแตะและยังมีจำนวนน้อยมาก จึงยังหวังพึ่งผู้นำเข้าเอกชนจีนไม่ได้มากนัก

อนึ่ง ที่กล่าวมานี้หมายถึงเอกชนจีนที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายของจีน ส่วนเอกชนจีนที่ทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออกตามชายแดนจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งทำกันมานานตั้งแต่ปี 1978 นั้น ส่วนมากไม่ได้จดทะเบียนการค้าเพื่อนำเข้า-ส่งออก แต่ที่ทำธุรกิจได้เพราะเจ้าหน้าที่ของรัฐในท้องถิ่น "หลับตาข้างเดียว" เสียมากกว่า

2) การตั้งเงื่อนไขที่เข้มงวดผิดปกติเพื่อกีดกันต่างชาติเข้าสู่ระบบลอจิสติกส์

การที่บริษัทต่างชาติไม่สามารถส่งสินค้าเข้าไปขายในตลาดจีน มีสาเหตุสำคัญสืบเนื่องมาจากกลยุทธ์การกีดกันทั้งธุรกิจเอกชนจีน (ในธุรกิจบางประเภท) และธุรกิจต่างชาติในการเข้าสู่ระบบลอจิสติกส์ของจีน โดยออกกฎหมายตั้งเงื่อนไขแบบต่างๆ (โปรดอ่านรายละเอียดในตารางที่ 1 และ 2) ดังตัวอย่างต่อไปนี้

(1) **ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการทำธุรกิจขนส่ง** กฎหมายฉบับต่างๆ ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งและการเก็บรักษาสินค้ารวมทั้งคลังสินค้า ตัวอย่างเช่น กฎหมายฉบับปี 2003 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจด้านนี้หลังปี 2004 แต่ในทางปฏิบัติยังไม่ได้มีการออกกฎหมายคุ้มครองบริการยื่นขอจดทะเบียนตามเวลาที่กำหนด

(2) **ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการค้าส่ง** กฎหมายฉบับปี 1999 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจค้าส่งสินค้าที่ผลิตภายในจีนและสินค้าที่นำเข้าด้วยตนเอง (ยกเว้นสินค้าสงวน) ในพื้นที่นำร่อง ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 2,500 ล้านดอลลาร์ สรอ.

ตลอดช่วง 3 ปีแรก มีสินทรัพย์อย่างต่ำ 300 ล้านดอลลาร์ สรอ. ในปีแรก มีความชำนาญในธุรกิจนี้ระดับระหว่างประเทศ กฎหมายฉบับปี 2003 ระบุว่า การขอจัดตั้งธุรกิจค้าส่งต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนาการพาณิชย์ของเขตเมือง และห้ามยื่นขออนุญาตจนกว่าการจัดทำแผนพัฒนาดังกล่าวจะแล้วเสร็จ แต่ปรากฏว่าจนถึงสิ้นปี 2004 แผนดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ

(3) **ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการค้าปลีก** กฎหมายฉบับปี 1999 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น

100% (ที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลกลาง) สามารถทำธุรกิจค้าปลีกสินค้าที่ผลิตในจีนเฉพาะในพื้นที่นำร่อง ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 2,000 ล้านดอลลาร์ สรอ. ตลอดช่วง 3 ปีแรก มีทรัพย์สินอย่างต่ำ 200 ล้านดอลลาร์ สรอ. ในปีแรก ในปี 2004 มีการออกกฎหมายแม่เพื่อผ่อนปรนเงื่อนไขดังกล่าว แต่ยังไม่มีการออกกฎหมายลูก บริษัทต่างชาติทั่วไปจึงยังตั้งบริษัทไม่ได้

(4) **ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการนำเข้า-ส่งออก** กฎหมายปี 2001 ระบุว่า เอกชนจีนถือหุ้น

100% สามารถทำธุรกิจขายส่งสินค้านำเข้าเองในพื้นที่นำร่อง ต้องมีสินทรัพย์ไม่ต่ำกว่า 5 ล้านหยวน และผ่อนปรนเงื่อนไขตามลำดับ คือลดลงเป็น 3 ล้านหยวน ในปี 2002 และ 1 ล้านหยวนในปี 2003 จะเห็นได้ว่าบริษัทเอกชนจีนเพิ่งจะเริ่มมีบทบาทในการทำธุรกิจนำเข้าเพียงไม่กี่ปีมานี้เอง การจะพึงพาบทบาทด้านนี้จากเอกชนจีนจึงต้องรอคอยต่อไป

สำหรับบริษัทต่างชาติ กฎหมายฉบับปี 2003 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 50 ล้านหยวน มียอดนำเข้า-ส่งออกกับจีนขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 30 ล้านหยวน ในช่วง 3 ปีแรก และกฎหมายฉบับปี 2004 ระบุว่า จะปล่อยเสรีบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก แต่จนถึงขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายลูกรองรับ จึงไม่มีผลในทางปฏิบัติ

เมื่อพิจารณาสาระสำคัญของกฎหมายฉบับต่างๆ ในตารางที่ 2 จะพบว่าจีนตั้งเงื่อนไขการอนุมัติ/อนุญาตที่เข้มงวดผิดปกติและประวิงเวลา เงื่อนไขเหล่านี้มีทุกรูปแบบ อาทิ จำกัดเขตพื้นที่ จำกัดจำนวนรายที่จะได้รับอนุญาต (ซึ่งก็คือการเลือกปฏิบัตินั่นเอง) จำกัดจำนวนสาขา จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นโดยโยงกับสิทธิประโยชน์ กำหนดจำนวนทุนจดทะเบียนและสินทรัพย์ขั้นต่ำที่สูงโง่ง กำหนดประวัติยอดขายของหน่วยธุรกิจที่สูงโง่ง จำกัดชนิดของสินค้า/บริการ จำกัดที่ตั้งหน่วยค้าปลีกโดยต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาการพาณิชย์ของเมือง ฯลฯ เงื่อนไขเหล่านี้ทำให้การดำเนินธุรกิจด้านการขนส่ง บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง การค้าส่ง การค้าปลีก การนำเข้า-ส่งออกโดยธุรกิจต่างชาติเต็มไปด้วยอุปสรรค

ตามพันธะ WTO จีนต้องยกเลิกเงื่อนไขส่วนใหญ่ให้หมดตั้งแต่วันที่ 11 ธันวาคม 2004 เป็นต้นไป แต่จีนได้ซื้อว่าเป็นเจ้าแห่งกลยุทธ์และกลเม็ด แม้ว่าในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาทั้งสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ได้ร่วมกันกดดันจีน แต่จนถึงสิ้นปี 2004 ก็ยังไม่มีความคืบหน้าที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามข้อตกลงที่สำคัญๆ เมื่อถูกประเทศอุตสาหกรรมกดดันมาก ๆ จีนจะใช้วิธีเลือกปฏิบัติ คือผ่อนปรนให้กับประเทศเหล่านี้ตามสิ่งที่ประเทศเหล่านี้ต้องการเป็น

รายๆ ส่วนประเทศเล็กๆ ก็ต้องรอคอยว่าเมื่อไรจีนจะเปิดทั้ง "ประตู" และหน้าต่าง" ให้ประเทศเล็กๆ เข้าสู่ตลาดการค้าภายในจีนแบบเสมอภาค

ฉะนั้น ทางของไทยควรจะร่วมมืออย่างขันแข็งกับประเทศสมาชิก WTO กดดันจีนให้ปฏิบัติตามพันธกรณีอย่างจริงจัง

อีกเรื่องหนึ่งที่ผู้เขียนได้ยินได้ฟัง คือข้าราชการไทยที่เกี่ยวข้องกับการเจรจาการค้ากับจีนได้แสดงทัศนะว่าจีนเป็นประเทศ "ใหญ่" เมื่อทำข้อตกลงไปแล้ว แม้จีนจะทำตามหรือไม่ทำตามข้อตกลงก็ดี ไทยก็ไม่พึงใช้วิธีท้วงติงให้จีนทำตามข้อตกลงเพราะเราเป็นประเทศ "เล็ก"

ผู้เขียนเห็นว่าตราบเท่าที่เรายังมีความรู้สึกเช่นนี้อยู่ ตราบนั้นเราไม่ควรริอ่านทำข้อตกลงกับจีน (หรือกับประเทศอื่นๆ) แบบทวิภาคีอย่างเช่น FTA ที่ทำไปเมื่อปี 2003 และที่กำลังจะทำกับอีกหลายประเทศ เพราะข้อตกลง FTA แบบทวิภาคีนั้นมิใช่สำหรับคู่สัญญาที่ต่างฝ่ายต่าง "ยืดอก เงยหน้า มองตากันได้" เท่านั้น ไม่เหมาะกับประเทศที่ยังมีความรู้สึกว่าตนนั้น "ต่ำต้อยกว่า" ไม่ควรทำตัวเสมอภาคกับคู่สัญญาอีกฝ่าย หากยังมีความรู้สึกเช่นนี้อยู่ เราน่าจะอยู่เฉยๆ ไม่น่า "ร่นหาเรื่องใส่ตัว" (เรื่องที่ร่นหาใส่กันนี้ไม่พ้นประชาชนคนเล็กคนน้อยระดับล่าง) เพราะถึงแม้จะมีข้อตกลงที่จัดพิธีเซ็นกันอย่างสมเกียรติ แต่ธรรมชาติปกติของผู้บริหารประเทศ "ที่ดี" ก็ยังมีการเอารัดเอาเปรียบกันอยู่ หากไม่กล้าทักท้วงเวลาคู่สัญญาอีกฝ่ายเอาเปรียบกันจนเกินไป ก็เอวัง

3) การส่งสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดจีนผ่านตลาดค้าส่งที่สำคัญ

ดังได้กล่าวแล้วว่าระบบลอจิสติกส์ของจีนเป็นอุปสรรคกีดขวางการไหลของสินค้า อีกทั้งพื้นที่จีนกว้างใหญ่ ที่ผ่านมากการส่งสินค้าจากต่างประเทศของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กไปยังตลาดภายในของจีนจึงขยายตัวได้น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอกชนจีนบางส่วนเพิ่งได้รับอนุญาตให้มีสิทธิ์นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเมื่อ 2-3 ปีมานี้ จึงมีบทบาทน้อย เมื่อเป็นเช่นนี้ฝ่ายไทยจะมีทางออกอย่างไร

ทางออกในปัจจุบันมีไม่มาก เราจะต้องรอคอยต่อไปจนกว่าจีนจะยอมผ่อนปรนความเข้มงวดในด้านการจดทะเบียนตั้งบริษัทต่างชาติในธุรกิจต่างๆ เกี่ยวกับการไหลของสินค้า เมื่อถึงเวลานั้นหากนักธุรกิจไทยสามารถเข้าไปจัดตั้งหน่วยค้าส่งในตลาดค้าส่งที่สำคัญต่างๆ ในจีน โดยร่วมทุนกับคนจีนหรือถือหุ้น 100% ก็จะช่วยทำให้สามารถกระจายสินค้าของไทยได้ ถ้าเป็นตลาดค้าส่งที่มีผู้มาติดต่อสั่งซื้อสินค้าเพื่อนำไปจำหน่ายโดยครอบคลุมพื้นที่ปริมาณหลักกว้างขวาง สินค้าไทยก็จะสามารถกระจายได้กว้างขวางตามไปด้วย

ดังได้กล่าวแล้วว่ารัฐบาลปักกิ่งยังไม่มีความคืบหน้าชัดเจนในการเปิดเสรีบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจด้านการค้าส่ง การค้าปลีก และการขนส่ง รวมทั้งส่วนอื่นๆ ของระบบลอจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม จากการกดดันของประเทศต่างๆ ผู้เขียนได้แต่หวังว่ารัฐบาลจีนจะต้องผ่อนปรนเพิ่มขึ้นๆ เป็นลำดับ ซึ่งไม่ใช่ผ่อนปรนเฉพาะนักลงทุนจากประเทศมหาอำนาจ หากผ่อนปรน

แก่ประเทศสมาชิกอื่นๆ ของ WTO อย่างเสมอหน้า ระหว่างที่รอคอยฝ่ายไทยควรเตรียมหาข้อมูลให้พร้อมไว้ก่อน

ปัจจุบันประเทศจีนมีตลาดค้าส่งขนาดใหญ่อย่างน้อย 5 แห่ง ได้แก่ Hanzhen Jie ในเมือง Wuhan มณฑลหูเป่ย์, Linyi Market ใน Linyi มณฑลซานตง, Nansantiao Market ใน Shijiazhuang มณฑลเหอเป่ย์, China Small Commodities City ในเมือง Yiwu มณฑลเจ้อเจียง และ Wuai Market ใน Shenyang มณฑลเหลียวหนิง ตลาดเหล่านี้รับใช้ภูมิภาคแถบชายฝั่งทั้งหมดของจีนร่วมกันและพื้นที่เขตเมืองที่มีประชากรหนาแน่นที่สุด ได้แก่ กว่างโจวทางตอนใต้ เชี่ยงไห้ทางฝั่งตะวันออก ปักกิ่งและเทียนจินทางฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ China Small Commodities City ของอี้หู่ (Yiwu) ยังได้จัดตั้งสาขาตลาดค้าส่งในอูรูมู่จี มณฑลซินเจียง ทำหน้าที่เป็นศูนย์ส่งออกไปยังตะวันออกกลางและยุโรปตะวันออก

รัฐบาลแต่ละมณฑลมีหน่วยบริหารอุตสาหกรรมและการค้า (Administration of Industry and Commerce, AIC) ในระดับมณฑลและระดับจังหวัด ทำหน้าที่ส่งเสริม ควบคุม และดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านการพาณิชย์โดยทั่วไป รวมทั้งเป็นผู้จัดตั้งและกำกับดูแลตลาดค้าส่ง ตามปกติ AICs จะลงทุนในการสร้างตลาดค้าส่ง-ค้าปลีกด้วยเงินทุนของตนเองและเรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการจัดการตลาดจากร้านค้าส่ง-ค้าปลีก นอกจากนี้ AICs ยังมีอำนาจออกใบอนุญาตการค้าให้กับหน่วยค้าส่ง-ค้าปลีก

ตารางที่ 8.3-3 การเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งของจีนตามพันธะกรณี WTO

ประเภทของการขนส่ง	รายละเอียดเงื่อนไข	การปฏิบัติตามพันธะกรณี WTO
บริการด้านการขนส่งทางทะเล การขนส่งระหว่างประเทศ (CPC 7211 และ CPC 7212 ไม่รวมการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ)	-จีนจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางทะเลข้ามพรมแดน โดยกำหนดเงื่อนไขดังนี้ เป็นการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับจีน-ต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด ประธานคณะกรรมการบริหารและผู้จัดการทั่วไปของบริษัทร่วมทุนจะต้องได้รับการแต่งตั้งโดยฝ่ายจีน	
บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล (CPC 741) การขนส่งแบบคาร์โก การชำระภาษีศุลกากร การจัดตั้งสถานีพักตู้สินค้า	-จีนอนุญาตให้ตั้งบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% ได้	
บริการของบริษัทตัวแทนขนส่งทางทะเล	-จีนอนุญาตให้ตั้งบริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50%	
บริการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ บริการขนส่งสินค้า (CPC 7222)	-จีนอนุญาตให้บริการข้ามพรมแดนได้เฉพาะบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศที่เปิดบริการแก่เรือต่างชาติเท่านั้น	
บริการขนส่งทางอากาศ บริการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน (CPC 8868)	-จีนอนุญาตให้ต่างชาติร่วมทุนกับจีน โดยฝ่ายจีนจะเป็นผู้ควบคุมการบริหาร หรืออยู่ในตำแหน่งระดับสูง อนุญาตเฉพาะเป็นความจำเป็นทางเศรษฐกิจ และ บริษัทร่วมทุนต้องมีการดำเนินธุรกิจอย่างเดียวกันนอกประเทศจีน	
บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (CPC 7112)	-จีนอนุญาตให้ต่างชาติจัดตั้งธุรกิจได้เฉพาะการร่วมทุนกับจีนเท่านั้น ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน 49%	
บริการขนส่งสินค้าทางถนน	-การขนส่งทางรถไฟ : หลัง 2004 ต่างชาติถือหุ้นข้างมากได้ หลังปี 2007 ต่างชาติจัดตั้งสาขาย่อยโดยถือหุ้น 100% ได้ -การขนส่งทางถนน : หลังปี 2002 ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% หลังปี 2004 ต่างชาติ ตั้งสาขาย่อยโดยถือหุ้น	

(CPC 7123)	100% ได้	
บริการที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งทุกรูปแบบ บริการเก็บรักษาและ คลังสินค้า(CPC 742)	-จีนอนุญาตให้ต่างชาติตั้งธุรกิจได้เฉพาะการร่วมทุนกับ จีนเท่านั้น ต่างชาติถือหุ้นได้ ไม่เกิน 49% -หลังปี 2002 ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% ได้ หลังปี 2004 ต่างชาติจัดตั้งสาขาย่อยโดยถือหุ้น 100% ได้	

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2546). **เส้นทางอนาคต ความสัมพันธ์ทาง
เศรษฐกิจไทย-จีน** ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 2 มกราคม 2546, หน้า 119-122. ตารางนี้ยังขาดข้อมูลด้านการปฏิบัติตาม
พันธกรณี

ตารางที่ 8.3-4 กฎระเบียบเกี่ยวกับการลงทุน การค้าระหว่างประเทศ การค้าส่ง และค้าปลีกในจีน

กฎระเบียบ	ประเภทธุรกิจและรายละเอียดเงื่อนไข	พันธกรณี WTO และ ผลการปฏิบัติตามพันธกรณี
ก่อนเข้าเป็นสมาชิก WTO	-จีนควบคุม <u>การนำเข้า</u> อย่างเข้มงวด นอกจากบริษัท การนำเข้า-ส่งออกของรัฐแล้ว จีนอนุญาตเฉพาะรัฐวิสาหกิจด้านอุตสาหกรรมและด้านการค้า (เฉพาะราย) นำเข้า-ส่งออกโดยจำกัดประเภทของสินค้า อนุญาต บริษัทร่วมทุนต่างชาติ (เฉพาะราย) นำเข้าชิ้นส่วนเพื่อใช้ในโรงงานของตน บริษัทต่างชาติที่ตั้งโรงงานในจีนห้ามขายผลผลิตในจีน ต้องส่งออกโดยใช้ระบบบัญชีสมดุลบัญชีเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากการลงทุนโดยตรงส่วนใหญ่มาจากฮ่องกงและไต้หวัน ซึ่งเคยชินและมีความสามารถในการหาตลาดต่างประเทศ จึงไม่มีปัญหา ในช่วง 3 ปีก่อนเป็นสมาชิก WTO มีการผ่อนปรนเงื่อนไขดังกล่าวมากขึ้น -จีนห้ามบริษัทต่างชาติทุกแบบในจีนทำธุรกิจกระจายสินค้าทุกรูปแบบ	
การค้าส่ง		
Regulations for the Implementation of the Law on Chinese-Foreign Equity Joint Venture in December 1987	บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นทั้งแบบข้างมากและข้างน้อย จีนเริ่มอนุญาตให้จำหน่ายหรือตั้งตัวแทนจำหน่ายสินค้าของตนที่ผลิตในจีน โดยอนุญาตเฉพาะราย	
Procedures for Pilot Projects for Commercial Enterprises with Foreign Investment in June 1999	-บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นข้างน้อย สามารถทำธุรกิจขายส่งสินค้าที่ผลิตภายในจีนและสินค้านำเข้าด้วยตนเอง (ยกเว้นสินค้าสงวน) ในพื้นที่นำร่อง ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 80 ล้านหยวน (\$ 9.64 ล้าน) กรณีจดทะเบียนในภาคกลางหรือตะวันตก ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 60 ล้านหยวน และต้องอยู่ในแผนการพัฒนาการพาณิชย์ของเมืองนั้น -บริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจค้าส่ง	-จีนต้องยกเลิกเงื่อนไขดังกล่าวหลัง 11 ธ.ค. 2003 -จีนต้องทยอยยกเลิกเงื่อนไข

	สินค้าที่ผลิตภายในจีนและสินค้านำเข้าด้วยตนเอง (ยกเว้นสินค้าสงวน) ในพื้นที่นำร่อง ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปี \$ 2.5 พันล้าน ตลอดช่วง 3 ปีแรก มีสินทรัพย์อย่างต่ำ \$ 300 ล้านในปีแรก มีความชำนาญในธุรกิจนี้ระดับระหว่างประเทศ กรณีจดทะเบียนในภาคกลางหรือภาคตะวันตก มีสินทรัพย์อย่างต่ำ \$ 200 ล้าน นอกจากนี้ ต้องมียอดขายต่อปีไม่ต่ำกว่า 200 ล้านหยวน (\$ 36.2 ล้าน) ในช่วง 3 ปีแรก -เอกชนจีนถือหุ้น 100% ทำธุรกิจค้าส่งหรือค้าปลีกขนาดใหญ่ ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 300 ล้านหยวนในช่วง 3 ปีแรก กรณีจดทะเบียนในภาคกลางหรือภาคตะวันตก ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 200 ล้านหยวนในช่วง 3 ปีแรก	เหล่านี้นั้นหมด และอนุญาตให้บริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% ทำธุรกิจขายส่ง, เป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้าต่างๆ รวมทั้งสินค้าสงวน ตั้งแต่ 11 ธ.ค. 2004 -จีนต้องทยอยยกเลิกเงื่อนไขดังกล่าวจนหมด ตั้งแต่วันที่ 11 ธ.ค. 2004
Detailed Rules for the Implementation of the Law on Wholly Foreign-Owned Enterprises in April 2001	-บริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% จีนอนุญาตให้จำหน่ายหรือตั้งตัวแทนจำหน่ายสินค้าของตนที่ผลิตในจีน โดยอนุญาตเฉพาะราย	-จีนต้องให้สิทธิบริษัทต่างชาติทุกแบบสามารถจำหน่ายสินค้าของตนที่ผลิตในจีนโดยปราศจากเงื่อนไขใด ๆ ตั้งแต่ 11 ธ.ค. 2001 แต่จนถึงสิ้นปี 2004 จีนยังไม่ได้ปฏิบัติตามพันธกรณี กล่าวคือยังคงให้อนุญาตเฉพาะรายอย่างเดิม
Notice on Strengthening the Planning Work for Urban Commercial Networks in January 2003	ย้ายมาตรการของกฎระเบียบออกเมื่อ June 1999 ที่กำหนดให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติ ที่ขอจัดตั้งธุรกิจค้าส่งต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนากฎพาณิชย์ของเขตเมือง ซึ่งต้องจัดทำให้เสร็จภายในธันวาคม 2004 และห้ามยื่นขออนุญาตโครงการจัดตั้งธุรกิจค้าส่งจนกว่าการจัดทำแผนพัฒนาดังกล่าวจะแล้วเสร็จ	แผนการพัฒนากฎพาณิชย์ของเขตเมืองยังไม่แล้วเสร็จเมื่อสิ้นปี 2004
Measures on the Management of Foreign Investment in	เพื่อยกเลิกเงื่อนไขต่างๆ และปล่อยเสรีบริษัทต่างชาติถือหุ้นทุกแบบในการทำธุรกิจค้าส่ง รวมทั้งยกเลิกสินค้าสงวน (ยกเว้นปุ๋ยเคมี น้ำมันดิบ น้ำมันกลั่น เหล็ก	จนถึงสิ้นปี 2004 MOFCOM ยังไม่ได้ออกระเบียบเกี่ยวกับการขออนุญาต การยกเลิก

the Commercial Sector in April 2004	และยาสูบ) แต่ต้องยื่นขออนุญาตจาก MOFCOM ปักกิ่งหรือระดับมณฑล และทุนจดทะเบียนตาม Company Law	เงื่อนไขจึงไม่มีผลในทางปฏิบัติ
การค้าปลีก		
	เมื่อเป็นสมาชิก WTO จีนให้บริษัทร่วมทุนต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50% ทำธุรกิจค้าปลีกสินค้าที่ผลิตในจีน และนำเข้า ในเขตเศรษฐกิจพิเศษและ 8 เมือง โดยจำกัดจำนวนบริษัทและแต่ละบริษัทจำกัดจำนวนเมือง 6 ใน 8 เมือง ยกเลิกสินค้าสงวน (ธ.ค. 2002) อนุญาตบริษัทร่วมทุนต่างชาติถือหุ้นมากกว่า 50% ทำธุรกิจค้าปลีก (ธ.ค. 2003) อนุญาตบริษัทร่วมทุนต่างชาติถือหุ้น 100% ทำธุรกิจค้าปลีก (ธ.ค. 2004)	ต้องยกเลิกข้อจำกัดด้านจำนวนบริษัท พื้นที่ ทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ ประสิทธิภาพ รวมทั้งรายการสินค้าสงวน (ยกเว้นปุ๋ยเคมี ปี 2006) แต่เนื่องจากยังไม่มีกรยกเลิกเงื่อนไขข้อจำกัดเหล่านี้ จึงกลายเป็นเครื่องกีดกันการเข้าสู่ตลาด
Procedures for Pilot Projects for Commercial Enterprises with Foreign Investment in June 1999	-บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นข้างน้อย สามารถทำธุรกิจค้าปลีกสินค้าที่ผลิตภายในจีนในพื้นที่นำร่อง ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 50 ล้านหยวน (\$ 6.03 ล้าน) กรณีจดทะเบียนในภาคกลางหรือตะวันตก ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 30 ล้านหยวน (\$ 3.62 ล้าน) และต้องอยู่ในแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์ของเมืองนั้น ตั้งร้านค้าปลีกได้มากกว่า 3 สาขา -บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นมากกว่า 65% ตั้งได้ไม่เกิน 3 สาขา ไม่ว่าจะเป็นร้านค้าปลีกในรูปแบบใดก็ตาม เว้นแต่สามารถซื้อสินค้าที่ผลิตในจีนในปริมาณมาก หรือผู้ร่วมทุนต่างชาติสามารถขายสินค้าจีนในตลาดต่างประเทศในปริมาณมาก -บริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจค้าปลีกสินค้าที่ผลิตภายในจีน ในพื้นที่นำร่อง ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยต่อปี \$ 2 พันล้าน ตลอดช่วง 3 ปีแรก มีสินทรัพย์อย่างต่ำ \$ 200 ล้านในปีแรก มีความชำนาญในธุรกิจนี้ระดับระหว่างประเทศ กรณีจดทะเบียนในภาคกลางหรือภาคตะวันตก มีสินทรัพย์อย่างต่ำ \$ 200 ล้าน นอกจากนี้ ต้องมียอดขายต่อปีไม่ต่ำกว่า 200 ล้านหยวน (\$ 36.2 ล้าน) ในช่วง 3 ปีแรก	

	บริษัทต่างชาติทุกรูปแบบไม่สามารถทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออกทั่วไป ยกเว้นการนำเข้า-ส่งออกเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจค้าปลีกที่ได้รับอนุญาต -เอกชนจีนถือหุ้น 100% ทำธุรกิจค้าปลีกขนาดใหญ่ ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 300 ล้านดอลลาร์ในช่วง 3 ปีแรก กรณีจดทะเบียนในภาคกลางหรือภาคตะวันตก ต้องมี ยอดขาย ขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 200 ล้านดอลลาร์ในช่วง 3 ปีแรก	
Measures on the Management of Foreign Investment in the Commercial Sector in April 2004	เพื่อยกเลิกเงื่อนไขต่างๆ ปลดปล่อยบริษัทต่างชาติถือหุ้นทุกแบบ ในการทำธุรกิจค้าปลีก และยกเลิกสินค้า สงวน (ยกเว้นยารักษาโรค ยากำจัดศัตรูพืช mulching films และน้ำมันก๊าด) แต่ต้องยื่นขอ อนุญาตจาก MOFCOM ปักกิ่งหรือระดับมณฑล และทุนจดทะเบียนตาม Company Law	จนถึงสิ้นปี 2004 MOFCOM ยังไม่ได้ออกระเบียบเกี่ยวกับการขออนุญาต การยกเลิก เงื่อนไขจึงไม่มีผลในทางปฏิบัติ
การนำเข้า-ส่งออก		
Procedures for Pilot Projects for Commercial Enterprises with Foreign Investment in June 1999	-เอกชนจีนถือหุ้น 100% ตั้งบริษัทการค้าต่างประเทศ (trading enterprise) ต้องมียอดขายนำเข้า-ส่งออกในบัญชีของตนขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ \$ 50 ล้าน ในช่วง 3 ปีแรก โดยต้องมีการส่งออกขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ \$ 30 ล้าน ต้องมีสินทรัพย์ไม่ต่ำกว่า 50 ล้านดอลลาร์ในปีแรก ในการยื่นขออนุญาตต้องยื่นแผน feasibility study ด้วย กรณีจดทะเบียนในภาคกลางและตะวันตก ต้อง มีสินทรัพย์ไม่ต่ำกว่า 30 ล้านดอลลาร์ในปีแรก	
Circulation Concerning the Extension of Import and Export Rights for Foreign-Funded Enterprises in July 2001	-เอกชนจีนถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจขายส่งสินค้านำเข้าเองในพื้นที่นำร่อง ต้องมีสินทรัพย์ไม่ต่ำกว่า 5 ล้านดอลลาร์ (\$ 603,000) (ธ.ค.2001) หรือ 3 ล้านดอลลาร์ (\$ 362,000) (2002) และ 1 ล้านดอลลาร์ (\$120,000) (2003) จะเห็นได้ว่าบริษัทนำเข้าภาคเอกชนจีนเพิ่งได้รับ อนุญาตให้ทำธุรกิจนี้ได้โดยมีเงื่อนไขผ่อนปรนมากกว่าที่ผ่านมา (ด้วยทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 1 ล้านดอลลาร์) ตั้งแต่ปี 2004 เป็นต้นมา การนำเข้าภาคเอกชนจีนเพิ่ง	จีนปฏิบัติตามพันธกรณี WTO ด้วยดี ล่าสุดบริษัท ด้านอุตสาหกรรมของจีน ทุนจดทะเบียน 0.5 ล้านดอลลาร์ ส่วนบริษัทนำเข้า ทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 1 ล้านดอลลาร์ ถ้าตั้งในภาค กลางและตะวันตกทุนจดทะเบียน 0.5 ล้านดอลลาร์

Notice on the Rectification of Import and Export Qualification Standards and Verification Procedures in August 2003	จะเริ่มต้น -บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นน้อยกว่า 50% สามารถทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ได้ที่หลัง 11 ธ.ค.2002 -บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นมากกว่า 50% สามารถทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ได้ที่หลัง 11 ธ.ค. 2003	จีนยังไม่ปฏิบัติตามพันธะกรณี WTO ยังคงมีเงื่อนไขเข้มงวดตามกฎหมายระเบียบ June 1999
Provisional Rules for the Establishment of Chinese-Foreign Equity Joint Venture Foreign Trade Companies in January 2003	-อนุญาตให้บริษัทร่วมทุนจีน-ต่างชาติถือหุ้นต่ำกว่า 50% (ก่อน ธ.ค.2003) และถือหุ้นมากกว่า 50 % (ธ.ค.2003) สามารถจัดตั้งบริษัทนำเข้า-ส่งออก ทุกชนิด (ยกเว้นสินค้าสงวน) ต้องมียอดการค้ากับจีนขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ \$ 30 ล้าน ในช่วง 3 ปีแรก (หรือ \$20 ล้านกรณีจดทะเบียนในเขตภาคกลางและภาคตะวันตก) -อนุญาตบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก โดยมีเงื่อนไข ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 50 ล้านหยวน มียอดนำเข้า-ส่งออกกับจีนขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 30 ล้านหยวน ในช่วง 3 ปีแรก (หรือ 20 ล้านหยวน ถ้าตั้งในภาคกลางหรือตะวันตก) มีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 50 ล้านหยวน	-จีนต้องยกเลิกเงื่อนไขที่เข้มงวด และให้วิสาหกิจทุกแบบมีสิทธิทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ตั้งแต่ 11 ธ.ค. 2004
Foreign Trade Law in April 2004	เพื่อปล่อยเสรีบริษัทต่างชาติ ในการทำธุรกิจการนำเข้า-ส่งออก	ยังไม่ออกระเบียบใหม่รองรับ ก.ม. ดังกล่าวเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามเงื่อนไขที่ผ่อนปรน อีกทั้งยังไม่ปล่อยเสรีระบบการกระจายสินค้าในจีน ทำให้สิทธิการนำเข้าไม่มีประสิทธิภาพ

ที่มา: เรียบเรียงจากรายงานของ United States Trade Representative. ฉบับปี 2003 และ 2004. 2004

Report to Congress on China's WTO Compliance. December, 2004.

8.4 การค้าระหว่างประเทศจีน-ไทย และการค้าระหว่างประเทศของพื้นที่ศึกษา

8.4.1 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของจีน ปี ค.ศ. 2003

หลังจากที่ได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกตั้งแต่ปลายปี ค.ศ. 2001 การค้าระหว่างประเทศของจีนได้ขยายตัวมากขึ้น จากข้อมูลของ WTO ในปัจจุบัน จีนเป็นประเทศผู้นำเข้าอันดับ 3 ของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาและเยอรมนี และเป็นผู้ส่งออกอันดับ 4 ของโลกรองจากเยอรมนี สหรัฐ และญี่ปุ่น ในปี ค.ศ. 2003 การค้าระหว่างประเทศของจีนมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 851,207 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.1 โดยแบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 438,371 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.6 และมูลค่าการนำเข้า 412,836 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.9

ประเทศคู่ค้าที่สำคัญจีน ได้แก่ ญี่ปุ่น (จีนเป็นฝ่ายเสียดุล) สหรัฐอเมริกา (จีนเป็นฝ่ายได้ดุล) ฮองกง (จีนเป็นฝ่ายได้ดุล) เกาหลีใต้ (จีนเป็นฝ่ายเสียดุล) ไต้หวัน (จีนเป็นฝ่ายเสียดุล) เป็นต้น สำหรับการค้ากับกลุ่มอาเซียน คู่ค้าสำคัญของจีนเรียงตามลำดับ ได้แก่ มาเลเซีย (คู่ค้าอันดับ 7 ของจีน) จีนเป็นฝ่ายเสียดุลกับมาเลเซีย รองลงมาคือ สิงคโปร์ (คู่ค้าอันดับ 8 ของจีน) ซึ่งจีนเป็นฝ่ายเสียเปรียบดุลสิงคโปร์ ส่วนไทย จัดเป็นคู่ค้าอันดับ 14 ของจีน โดยจีนเป็นฝ่ายเสียเปรียบดุลเช่นกัน

1) สินค้าส่งออกสำคัญของจีน

- 1.1) ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า มูลค่ารวม 88,978 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.6
- 1.2) อุปกรณ์เครื่องจักรกล มูลค่ารวม 83,469 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 64.3
- 1.3) เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย ที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ มูลค่ารวม 25,080 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.9
- 1.4) เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย ที่ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ มูลค่ารวม 20,679 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.4
- 1.5) ของเล่น ของเล่นเกมและอุปกรณ์เครื่องเล่นกีฬา มูลค่ารวม 13,280 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.51.

- 1.6) รองเท้า และส่วนประกอบ มูลค่ารวม 12,955 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.8
- 1.7) เพอร์นิเจอร์ เครื่องเตียง มูลค่ารวม 12,895 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.9

2) สินค้านำเข้าที่สำคัญของจีน

- 2.1) ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า มูลค่ารวม 103,926 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.9
- 2.2) อุปกรณ์เครื่องจักรกล มูลค่ารวม 71,500 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.1
- 2.3) เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ มูลค่ารวม 29,272 ล้านดอลลาร์ สรอ. ลดลงร้อยละ 51.5
- 2.4) อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์ การถ่ายรูป การถ่ายภาพ ภาพยนตร์ การวัด การตรวจสอบ การวัดความถี่ การแพทย์หรือ ศัลยกรรม รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ ประกอบของดังกล่าว มูลค่ารวม 25,137 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 86.5
- 2.5) เหล็กและเหล็กกล้า มูลค่ารวม 22,223 เพิ่มขึ้นร้อยละ 67.8
- 2.6) พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก มูลค่ารวม 21,033 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.0

8.4.2 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศจีน-ไทย (ข้อมูลฝ่ายไทย)

การค้าระหว่างประเทศจีน-ไทยในปี ค.ศ. 2003 จากรายงานจากตัวเลขของฝ่ายไทย (รายละเอียดสถิติปรากฏในตารางภาคผนวก) สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านการส่งออก จีนจัดเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 4 ของไทยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 7.09 ของมูลค่าการส่งออกรวมของไทยในปี ค.ศ. 2003 คิดเป็นมูลค่า 5,691.33 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 60.09 ตัวอย่างสินค้าส่งออกไปจีนที่สำคัญ มีดังนี้

- 1.1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นสินค้าไทยส่งออกไปจีนอันดับ 1 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.12 มูลค่า 1,145.37 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 94.36 ซึ่งการนำเข้าสินค้าในหมวดนี้ของจีน (HS.8471 Computers & Components) จากไทย จัดอยู่ในอันดับที่ 5 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.11

- 1.2) ยางพารา เป็นสินค้าไทยส่งออกไปจีนอันดับที่ 2 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.57 มูลค่า 715.61 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 99.73 ซึ่งการนำเข้าสินค้าในหมวดนี้ของจีน (HS.4001 Rubber Natural) ถือได้ว่า จีนนำเข้ายางพาราจากไทยมากเป็นอันดับหนึ่ง โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58.22 ของการนำเข้ายางพาราทั้งหมดของจีน
- 1.3) กรณีกุ้งของผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง จัดเป็นสินค้าส่งออกไปจีนอันดับที่ 18 มีสัดส่วนร้อยละ 1.21 มูลค่า 68.68 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 98.49 ด้านการนำเข้าสินค้ากลุ่มนี้ของจีน (HS.08 Edible Fruit and Nuts) จากรายงานของฝ่ายจีน ในปี ค.ศ. 2003 จีนนำเข้าจากไทยมากเป็นอันดับที่ 1 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.79 มีมูลค่า 83.039 ล้านดอลลาร์ สรอ. และขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 17.75

สำหรับรายละเอียดและข้อมูลสินค้าส่งออกไปจีน 10 รายการสำคัญ ปรากฏในภาคผนวกสำหรับสินค้าไทยส่งออกไปจีนในปี ค.ศ. 2003 ที่มีการขยายปริมาณการส่งออกมากขึ้น ได้แก่ ยางพารา ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และ ข้าว สำหรับกลุ่มสินค้าที่ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 50 ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล ผลไม้สด แช่เย็นแช่แข็งและแห้ง เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ และผลิตภัณฑ์ยาง

2) ด้านการนำเข้า ในปี ค.ศ. 2003 ไทยนำเข้าสินค้าจากจีนมูลค่า 6,002.32 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.56 สำหรับรายการสินค้านำเข้าที่สำคัญเรียงตามลำดับสัดส่วนการนำเข้า ดังนี้

- 2.1) สินค้าทุนมีสัดส่วนนำเข้าร้อยละ 57.82
- 2.2) สินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปมีสัดส่วนร้อยละ 27.23
- 2.3) สินค้าบริโภคมีสัดส่วนร้อยละ 13.40
- 2.4) สินค้าเชื้อเพลิง ยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่งและอื่นๆ ร้อยละ 1.55

8.4.3 ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศจีน-ไทย (ข้อมูลฝ่ายจีน)

เนื่องจากปัญหาข้อมูลสถิติของฝ่ายไทยและฝ่ายจีนในหลายรายการมีความแตกต่างกัน ข้อมูลในส่วนนี้ จึงเป็นการนำข้อมูลจากฝ่ายจีนที่เกี่ยวข้องกับการค้าจีน-ไทยที่สำคัญ โดยจีนจัดให้ไทยเป็นแหล่งนำเข้าอันดับที่ 11 ของจีน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.14 โดยในปี ค.ศ. 2003 จีนนำเข้าจากไทยมูลค่า 8,828.914 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.70 สินค้าที่จีนนำเข้าจากไทยเป็นส่วนใหญ่ เป็นสินค้าในอุตสาหกรรมต้นน้ำ กล่าวคือ กลุ่มสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป ในภาพรวม จีนเสียเปรียบดุลการค้ากับไทยเป็นมูลค่า 5,000.084 ล้านดอลลาร์ สรอ. โดยเสียดุล

เพิ่มขึ้นร้อยละ 89.43 สำหรับรายงานสินค้าสำคัญที่จีนนำเข้าจากไทย จากข้อมูลของฝ่ายจีน ได้แก่

- 1) เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ มูลค่ารวม 2,147 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 2) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ มูลค่ารวม 1,985 ล้านดอลลาร์ สรอ. พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก มูลค่ารวม 921 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 3) ยางดิบและผลิตภัณฑ์ยาง มูลค่ารวม 830 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 4) เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ มูลค่ารวม 714 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 5) เคมีภัณฑ์อินทรีย์ มูลค่ารวม 293 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 6) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า มูลค่ารวม 235 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 7) ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ มูลค่ารวม 210 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 8) พืชผัก มูลค่ารวม 151 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 9) อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์ มูลค่ารวม 130 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 10) กระดาษและกระดาษแข็ง มูลค่ารวม 99 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 11) ัญพิช มูลค่ารวม 96 ล้านดอลลาร์ สรอ.
- 12) ผลไม้ มูลค่ารวม 83 ล้านดอลลาร์ สรอ.

มีข้อสังเกตว่า จีนมีศักยภาพในการเป็นตลาดนำเข้าที่สำคัญมากขึ้น โดยในปีที่ผ่านมา การนำเข้าของจีนได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.89 มีมูลค่ารวม 413,095.616 ล้านดอลลาร์ สรอ. จีนจัดเป็นตลาดนำเข้าสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของทวีปเอเชีย โดยในปี ค.ศ. 2003 จีนนำเข้าจากเอเชียร้อยละ 66.12 มูลค่า 273,141.971 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.37 โดยนำเข้าจากญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลีใต้ สัดส่วนร้อยละ 17.96 11.95 และ 10.45 เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.73 29.62 และ 51.01 ตามลำดับ ส่งผลให้จีนกลายเป็นตลาดนำเข้าสำคัญอันดับ 3 ของโลก

8.5 การค้าระหว่างประเทศของพื้นที่ศึกษา และการค้าชายแดน

สำหรับการค้าระหว่างประเทศของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นมณฑลสำคัญทางภาคตะวันตกของจีน ได้แก่ มณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง มณฑลยูนนาน เขตปกครองตนเองอิสระกว่างซี มณฑลส่านซี และมณฑลกุ้ยโจว ข้อมูลทั้งด้านการนำเข้าและส่งออก และการเปรียบเทียบมูลค่าและสัดส่วนของแต่ละมณฑลเทียบกับการค้ารวมและการส่งออก/นำเข้ารวมของประเทศจีน ปรากฏในตาราง

ตาราง 8.5-1 แสดงการเปรียบเทียบดัชนีเศรษฐกิจสำคัญมณฑลทางตะวันตกของจีน ปี 2002

ดัชนีเศรษฐกิจ	ระดับประเทศ	ระดับมณฑล					
		กวางสี	ฉงชิ่ง	เสฉวน	กุ้ยโจว	ยูนนาน	ส่านซี
1. จำนวนประชากร (หมื่นคน)	128453	4822	3107	8673	3837	4333	3674
พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	9561000	240000	82400	485000	176100	394000	205600
2. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละล้านหยวน)	104790.6	2455.36	1971.30	4875.12	1185.04	2232.32	2035.96
- อุตสาหกรรมพื้นฐาน		24.3	16	21.1	23.7	21.1	14.9
- อุตสาหกรรม		35.2	42	40.7	40.1	42.6	45.5
- บริการ/อื่นๆ		40.5	42	38.2	36.2	36.3	39.6
3. รายได้ประชากรต่อหัว (หยวน)	8184	5099	6347	5766	3153	5179	5523
4. การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (หมื่นดอลลาร์ สรอ.)	5274286	41726	19576	55583	3821	11169	36005
- คิดเป็นร้อยละ	100	0.79	0.37	1.05	0.07	0.21	0.68
5. การค้ารวม (หมื่นดอลลาร์ สรอ.)	62076607	260694	202313	446145	98029	232758	278413
- คิดเป็นร้อยละ	100	0.42	0.33	0.72	0.16	0.37	0.45
การส่งออก	32559597	147665	111615	262983	56551	129403	157739
- คิดเป็นร้อยละ	100	0.45	0.34	0.81	0.17	0.40	0.48
การนำเข้า	29517010	113029	90698	183161	41478	103355	120674
- คิดเป็นร้อยละ	100	0.38	0.31	0.62	0.14	0.35	0.41
6. การจ้างงาน (หมื่นคน)	73740.0	2570.5	1640.2	4408.8	2081.4	2341.0	1873.1
7. จำนวนโรงเรียนสายวิชาชีพระดับเตรียมอุดมศึกษา (แห่ง)	2953	126	47	134	79	121	111
- วิศวกรรม	819	34	8	31	16	21	27
- เศรษฐศาสตร์และการเงิน	450	20	5	20	12	23	16

ที่มา: China Statistical Yearbook 2003

สำหรับในส่วนของการค้าชายแดน ในบรรดาพื้นที่ศึกษาทั้ง 6 แห่ง มีเพียง 2 พื้นที่ ได้แก่ มณฑลยูนนาน และกวางสีที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงจะมีการกล่าวถึงการค้าชายแดนของ 2 พื้นที่ดังกล่าวควบคู่ไปกับข้อมูลด้านการค้าระหว่างประเทศด้วย

8.5.1 การค้าระหว่างประเทศของมณฑลเสฉวน

ในบรรดาพื้นที่ศึกษาทั้ง 6 แห่งซึ่งเป็นมณฑลทางตะวันตกของจีน นับได้ว่าเสฉวนมีสัดส่วนมูลค่าการค้า รวมทั้งการนำเข้าและการส่งออกสูงกว่าพื้นที่ศึกษาอื่นๆ สะท้อนถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดกว้างและติดต่อกับต่างประเทศของเสฉวนในอัตราสูงกว่าพื้นที่เหล่านั้น

การค้าระหว่างประเทศของเสฉวนในปี ค.ศ. 2002 มีมูลค่า 4.46 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.72 ของการค้ารวมของประเทศ โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่าประมาณ 2.6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.81 ของการส่งออกรวมของประเทศ ส่วนการนำเข้า มีมูลค่า 1.8 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน 0.62 ของการนำเข้ารวมของประเทศ

1) โครงสร้างและคู่ค้าที่สำคัญของเสฉวน ตลาดส่งออกสำคัญ ได้แก่ สหรัฐฯ ฮองกง ญี่ปุ่น สิงคโปร์ อินเดีย เกาหลี และสหภาพยุโรป แหล่งนำเข้าสำคัญ ได้แก่ อิหร่าน ไต้หวัน เยอรมนี สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และเกาหลี

สินค้าส่งออกสำคัญของเสฉวน ได้แก่ สิ่งทอ เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ อุปกรณ์เครื่องจักรและไฟฟ้า เครื่องใช้ครัวดีไอและออดิโอ เครื่องหนังและผลิตภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ base metals อาหารและเครื่องดื่ม และใบยาสูบ คิดเป็นมูลค่าการส่งออกร้อยละ 85.9 ของการส่งออกรวมของมณฑลเสฉวน ทั้งนี้ สินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเติบโตเร็วที่สุดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ เครื่องหนังและผลิตภัณฑ์ อุปกรณ์เครื่องจักรและไฟฟ้า อุปกรณ์การขนส่ง และอื่นๆ

สำหรับสินค้านำเข้าสำคัญของเสฉวน ได้แก่ สินค้าแร่ เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์เครื่องจักรและไฟฟ้า เครื่องใช้ครัวดีไอและออดิโอ เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ และอุปกรณ์การขนส่ง คิดเป็นมูลค่าการนำเข้าร้อยละ 87.2 ของการนำเข้ารวมของมณฑล ทั้งนี้ สินค้าที่มีการมูลค่าการนำเข้าเติบโตเร็วที่สุดในช่วงปี ค.ศ. 1998-2002 ได้แก่ น้ำมันสัตว์ น้ำมันพืช ซีเมนต์ สินค้าแร่ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์หิน เซรามิก และเครื่องแก้ว อุปกรณ์เครื่องจักรและไฟฟ้า และอื่นๆ

เส้นทางลำเลียงและกระจายสินค้าของเสฉวน เนื่องจากเป็นมณฑลที่อยู่ตอนในและไม่มีทางออกทะเล ส่วนใหญ่แล้วจะใช้เส้นทางบกในการขนส่งสินค้าและต่อไปยังท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือกวางเจา ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือเซินเจิ้น และท่าเรือเป่ย์ไห่ของกวางสี มีข้อสังเกตว่า ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา มูลค่าการส่งออกโดยบริษัทเอกชนก็เพิ่มขึ้นอย่างมาก ในปี 2003 มีจำนวนบริษัทเอกชนอยู่ในเสฉวนทั้งสิ้น 1,620 แห่ง ด้วยมูลค่าการส่งออก 0.69 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 74.2 คิดเป็นร้อยละ 58.3 ของอัตราการขยายตัวของการส่งออกทั่วประเทศ ที่สำคัญคือมูลค่าการส่งออกของบริษัทยักษ์ใหญ่ 30 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 60.4 ของการส่งออกของมณฑล โดยบริษัทที่มีมูลค่าการส่งออกเกิน 0.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ มีทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่ Changhong Electric Group Co., Ltd., Panzhihua Steel Group, LRC-Phoenix Semiconductor Co., Ltd. และ Sichuan Provincial Silk I&E Corporation

นอกจากนี้ การส่งออกของเสฉวนไปยังตลาดอาเซียน ในปี ค.ศ. 2002 มีมูลค่า 345 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งขยายตัวสูงถึงร้อยละ 58 และที่สำคัญ บรรษัทขนาดใหญ่ของเสฉวนได้เข้าไป

ลงทุนในอาเซียนมากขึ้น เช่น บริษัทฉางหง (Sichuan Changhong Electric Co., Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงของเสฉวนในด้านการผลิตโทรทัศน์สี และได้รับความนิยมในตลาดโลกมากขึ้น ก็ได้เข้าไปลงทุนในอินโดนีเซีย เป็นต้น สำหรับการค้าระหว่างเสฉวน-ไทย⁵ จากตัวเลขในปี ค.ศ. 2001 สรุปได้ ดังนี้

2) สินค้าที่เสฉวนนำเข้าจากไทย มีมูลค่า 3.10 ล้านดอลลาร์ สรอ. (133.3 ล้านบาท)

ตาราง 8.5-2 แสดงสินค้าที่เสฉวนนำเข้าจากไทย

มูลค่า: ล้านดอลลาร์

สรอ.

ลำดับ	สินค้า	2000	2001
1	เครื่องจักรและอุปกรณ์ไฟฟ้า	0.69	2.19
2	พลาสติกและผลิตภัณฑ์จากพลาสติก	0.27	0.26
3	อาหาร เครื่องดื่ม น้ำส้มสายชู ยาสูบ	0	0.22
4	ผลิตภัณฑ์จากสัตว์	0.30	0.16
5	วัสดุสิ่งทอและผลิตภัณฑ์จากสิ่งทอ	0.25	0.11
6	กากอาหารอุตสาหกรรม	0.25	0
	อื่น ๆ	0.25	0.16
	รวม	2.01	3.10

3) สินค้าที่เสฉวนส่งออกไปไทย มีมูลค่า 24.87 ดอลลาร์ สรอ. (1,069.41 ล้านบาท)

ตาราง 8.5-3 แสดงสินค้าที่เสฉวนส่งออกไปไทย

มูลค่า: ล้านดอลลาร์ สรอ.

ลำดับ	สินค้า	2000	2001
1	ผลิตภัณฑ์เคมี	5.42	7.00
2	โลหะพื้นฐาน	4.86	6.90
3	สิ่งทอและผลิตภัณฑ์จากสิ่งทอ	2.58	4.42
4	เครื่องจักรและอุปกรณ์ไฟฟ้า	2.27	4.21
5	อาหาร	-	0.90

⁵ รายงานจากสำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง.

6	เยื่อกระดาษ เศษกระดาษ	-	0.44
7	ยานพาหนะ เครื่องบิน และอุปกรณ์	63.0	0.38
8	ผลิตภัณฑ์จากผัก	0.81	0.38
	อื่น ๆ	4.00	0.42
	รวม	82.94	24.87

8.5.2 การค้าระหว่างประเทศของมหานครฉงชิ่ง

ในปัจจุบัน ฉงชิ่งมีการติดต่อกับการค้ากับต่างประเทศทั่วโลกถึง 174 ประเทศ โดยรัฐบาลฉงชิ่งได้หันมามุ่งเน้นตลาดเอเชียเป็นหลักถึงร้อยละ 63 อย่างไรก็ตาม การค้าระหว่างประเทศของมหานครฉงชิ่งในปี ค.ศ. 2002 มีมูลค่า 2.02 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.33 ของการค้ารวมของประเทศ ทั้งนี้ การส่งออกของฉงชิ่งได้ลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 4.7 เหลือเพียงมูลค่าประมาณ 1.1 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.34 ของการส่งออกรวมของประเทศ ส่วนการนำเข้าของฉงชิ่งก็เช่นกันได้มีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 6 เหลือมูลค่า 0.9 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน 0.31 ของการนำเข้ารวมของประเทศ

1) โครงสร้างและคู่ค้าที่สำคัญของฉงชิ่ง ตลาดส่งออกสำคัญของฉงชิ่ง ได้แก่ เวียดนาม สหรัฐ ญี่ปุ่น อิหร่าน เยอรมนี เกาหลีใต้ และฮ่องกง โดยเฉพาะอิหร่านได้กลายมาเป็นตลาดต่างประเทศขนาดใหญ่ที่สุดสำหรับมอเตอร์ไซค์ส่งออกของฉงชิ่งที่น่าสนใจคือ ส่วนการส่งออกของฉงชิ่งไปบราซิล ไทย ฮ่องกง แคนาดา และอิตาลี ในปี ค.ศ. 2002 ได้ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 100

สินค้าส่งออกสำคัญของฉงชิ่ง ได้แก่ เครื่องจักร ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ ยานยนต์ (รถยนต์และมอเตอร์ไซค์) และอุปกรณ์เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง กระดาษ อัญมณี แร่ธาตุที่เป็นวัตถุดิบ อุปกรณ์เครื่องจักรและไฟฟ้า เป็นต้น สำหรับแหล่งนำเข้าสำคัญของฉงชิ่ง ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐ เกาหลีใต้ เยอรมนี สวีเดน และไต้หวัน นอกจากนี้ แหล่งนำเข้าที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วมาก ได้แก่ อิหร่าน พม่า อินเดีย ฟิลิปปินส์ ฮ่องกง รวมทั้งสหรัฐ

สินค้านำเข้าสำคัญของฉงชิ่ง ได้แก่ เครื่องจักร ยานยนต์และชิ้นส่วน เหล็กกล้า และ driver parts รายการเหล่านี้ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 80.8 ของการนำเข้ารวม และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงมาก โดยเฉพาะตัวเลขของปี ค.ศ. 2003 มีการขยายตัวของการนำเข้ายานยนต์สูงถึง 106 เท่าตัว

เพิ่มเป็นมูลค่า 40 ล้านดอลลาร์ สรอ. มีข้อสังเกตว่า กรณีของเครื่องจักรและผลิตภัณฑ์ไฟฟ้า มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76.8 ของการนำเข้ารวมของจีน และสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 56.7 ของการส่งออกรวมของจีน ดังนั้น การค้าสินค้ารายการดังกล่าว จัดได้ว่าเป็นการค้าในลักษณะ Intra-Industry Trade สำหรับเส้นทางลำเลียงและกระจายสินค้าของจีน ส่วนใหญ่แล้วจะใช้เส้นทางบกและต่อไปยังท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือ Jiu Longpo ของเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือกวางเจา ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือเซินเจิ้น และท่าเรือเป่ย์ไห่ของกวางสี ทั้งนี้ จีนซึ่งได้มีการนำเข้ายางพาราจากไทยเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจีน ถือเป็นเมืองสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ของจีน มีการผลิตรถยนต์สูงถึงปีละ 5 แสนคันต่อปี จึงมีความต้องการชิ้นส่วนการประกอบรถยนต์สูงมาก โดยเฉพาะยางพาราซึ่งนำมาผลิตล้อรถยนต์ ส่วนการค้าระหว่างจีน-ไทย⁶ จากตัวเลขในปี ค.ศ. 2002 สรุปได้ตามตาราง ดังนี้

ตาราง 8.5-4 แสดงสินค้าที่จีนนำเข้าจากประเทศไทย

มูลค่า: ล้านดอลลาร์ สรอ.

ลำดับ	สินค้า	2000	2001	2002
1	อุปกรณ์เครื่องจักร เครื่องมือ	-	0.33	1.34
2	ยางพารา Natural rubber (TSNR)	0.75	0.46	0.96
3	อุปกรณ์เครื่องทำความเย็น/ตู้เย็น	-	-	0.66
4	แป้งมันสำปะหลัง	-	0.16	0.17
	อื่น ๆ	1.44	0.40	0.42
	รวม	2.19	1.35	3.55

ตาราง 8.5-5 แสดงสินค้าที่จีนส่งออกจากประเทศไทย

มูลค่า: ล้านดอลลาร์ สรอ.

ลำดับ	สินค้า	2000	2001	2002
1	ผลิตภัณฑ์เคมี	1.11	1.46	2.99
2	เครื่องจักร	1.42	1.67	3.41
3	แผ่นอลูมิเนียม	1.29	1.38	1.26
4	สิ่งทอ	1.52	0.59	0.74
	อื่น ๆ	7.44	4.47	5.88
	รวม	12.78	9.57	14.28

⁶ รายงานจากสำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง.

8.5.3 การค้าระหว่างประเทศของยูนนาน

การค้าระหว่างประเทศของยูนนานในปี ค.ศ. 2002 มีมูลค่า 2.3 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.37 ของการค้ารวมของประเทศ การค้าของยูนนานได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.6 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่าประมาณ 1.29 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.40 ของการส่งออกรวมของประเทศและเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 4.7 ส่วนการนำเข้ามี มูลค่า 1.03 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน 0.35 ของการนำเข้ารวมของประเทศ และเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 12.5 การค้าระหว่างประเทศของยูนนานขยายตัวเติบโตขึ้นเป็นอย่างมากโดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับการค้าในเมื่อ 5 ปีก่อน โดยในปี ค.ศ. 1998 มีมูลค่าการค้ารวม 1.9 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.0 และเป็นมูลค่าการส่งออก 1.1 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.2 และมูลค่าการนำเข้า 0.5 ล้าน ดอลลาร์ สหรัฐ มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ร้อยละ 91.7

1) **โครงสร้างและคู่ค้าที่สำคัญของมณฑลยูนนาน** ตลาดส่งออกสำคัญของมณฑลยูนนาน ได้แก่ อาเซียน ฮองกง ญี่ปุ่น และสหรัฐ สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ เคมีภัณฑ์ แร่ธาตุ ยาสูบ ผัก และผลไม้ เป็นต้น สำหรับแหล่งนำเข้าสำคัญของมณฑลยูนนานเรียงลำดับความสำคัญตามมูลค่า ได้แก่ ฮองกง สหรัฐฯ สหภาพยุโรป และพม่า สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ แร่ธาตุ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องมือสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น

2) **การค้าชายแดนของยูนนาน** ในฐานะที่เป็นมณฑลที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล แต่มีอาณาเขตติดต่อกับเพื่อนบ้านหลายประเทศ การค้าชายแดนจึงถือว่าเป็นส่วนที่สำคัญของการค้ากับต่างประเทศของมณฑลยูนนาน ซึ่งยูนนานมีอาณาเขตทางบกติดต่อกับ 3 ประเทศ คือ เวียดนาม ลาวและพม่า โดยมี 27 อำเภอใน 8 เขต/เมืองของมณฑลยูนนานที่มีพรมแดนติดกับ 3 ประเทศดังกล่าว สำหรับไทย แม้ว่ายูนนานจะไม่มีพรมแดนติดต่อกับไทยโดยตรง แต่มีแม่น้ำโขงหรือแม่น้ำ “หลานซาง” ในภาษาจีนเป็นพรมแดนธรรมชาติเชื่อมต่อยูนนานกับภาคเหนือตอนบนของไทย และมีระยะทางห่างจากประเทศไทยประมาณ 300 กิโลเมตร สำหรับรายงานการค้าชายแดนของยูนนาน ปี ค.ศ. 2002 มีมูลค่าการส่งออกสินค้าจากมณฑลยูนนานไปยัง กัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนามประมาณ 295 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 และคิดเป็นร้อยละ 22.8 ของมูลค่าการส่งออกรวมของมณฑลยูนนาน โดยสินค้าที่ส่งออกเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 80 ในปี ค.ศ. 2002 ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหนัก สินค้าเกษตร เช่น ปุ๋ย สิ่งทอ เหล็ก เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ ฟอสเฟต ผักและผลไม้ ส่วนสินค้าที่ส่งออกหลักอยู่แล้ว ได้แก่ ยาสูบ นมผง กาแฟ ใบชา

ปัจจุบัน เมืองหน้าด่านซึ่งเป็นเมืองท่าเปิดระดับชาติ (ภายใต้การดูแลของรัฐบาลกลาง) ที่ตั้งอยู่ในมณฑลยูนนานมี 9 แห่ง ได้แก่

- 2.1) เมืองท่าสนามบิน 2 แห่ง ได้แก่ นครคุนหมิงและเมืองเซียงรุ่ง (Jinghong)
- 2.2) เมืองท่าทางน้ำ 2 แห่ง ได้แก่ เมืองซือเหมา (Simao) และเมืองเซียงรุ่ง (Jinghong)
- 2.3) เมืองท่าทางบก 6 แห่ง ได้แก่ เมืองรุยลี่ (Ruili) อยู่ใกล้พม่า, หว่านติง (Wanding) อยู่ใกล้พม่า, เหอโข่ว (Hekou) อยู่ใกล้เวียดนาม, ม่อฮาน หรือบ่อฮาน (Mohan) อยู่ใกล้ลาว, เทียนเป่า (Tianbao) อยู่ใกล้เวียดนามม จินสู่ยเหอ (Jinshuihe) อยู่ใกล้เวียดนาม
- 2.4) เมืองหน้าด่านระดับมณฑล (ควบคุมโดยรัฐบาลมณฑล) รวม 8 แห่ง ได้แก่ ต้าลั่ว (Daluo) ในเขตสิบสองปันนา อยู่ใกล้พม่า, เม้งต้ง (Mengding) ในอำเภอเกิ่งหม่า (เขตหลินซาง) อยู่ใกล้พม่า, นานซาน (Nanshan) ในอำเภอเจิ้นคัง อยู่ใกล้พม่า, เถิงชง (Tengchong) ในเขตเป่าซาน อยู่ใกล้พม่า, จางฟง (Zhangfeng) ในเขตเต๋อหง อยู่ใกล้พม่า, เม้งเหลียน (Menglian) ในเขตซือเหมา อยู่ใกล้พม่า, เปียนหม่า (Pianma) เขตหนู่เจียง อยู่ใกล้พม่า, อิงเจียง (Ying Jing) ในเขตเต๋อหง อยู่ใกล้พม่า

นอกนั้นเป็นด่านที่ไม่เปิดอย่างเป็นทางการอีกจำนวนมาก ตลอดแนวพรมแดนจีนและประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า ลาว และเวียดนาม) และมีเส้นทางการติดต่อด้านการค้าส่งออกกว่า 100 เส้นทาง ที่สำคัญ หากนักธุรกิจต่างประเทศได้เข้ามาลงทุนในเมืองท่าเปิดระดับชาติของยูนนานก็จะได้รับสิทธิพิเศษเช่นเดียวกับที่ลงทุนในเขตเมืองเปิดตามมณฑลชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นนโยบายที่ต้องการกระตุ้นการค้า และการลงทุนในมณฑลยูนนาน

8.5.4 การค้าระหว่างประเทศของกวางสี

ก่อนหน้านี้ กวางสีจัดว่าเป็นมณฑลที่ล้าหลังมีฐานะยากจน แต่หลังจากที่รัฐบาลกลางได้ให้ความสำคัญกับเขตปกครองตนเองกวางสีมากขึ้น โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 2000 ได้ขยายนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนให้ครอบคลุมกวางสีด้วย เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจของกวางสีได้ขยายตัวและเปิดกว้างสู่โลกภายนอกมากขึ้น ประกอบกับกวางสีเป็นมณฑลเดียวภายใต้ นโยบายพัฒนาจีนตะวันตกที่มีทางออกทะเล จึงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางสินค้าทางภาคตะวันตกของจีนไปยังตลาดต่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศของกวางสีในปี ค.ศ. 2002 มีมูลค่า 2.6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.42 ของการค้ารวมของประเทศ โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่าประมาณ 1.47 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.45 ของการส่งออกรวมของประเทศ ส่วนการนำเข้ามีมูลค่า 1.13 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน 0.38 ของการนำเข้ารวมของประเทศ

1) **โครงสร้างและคู่ค้าที่สำคัญของกวางสี** ตลาดส่งออกสำคัญของกวางสี คือ อ่องกง เวียดนาม สหรัฐ ญี่ปุ่น และเนเธอร์แลนด์ และมีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ เสื้อผ้า อาหาร ปูนซีเมนต์ สิ่งทอ อุปกรณ์ประกอบเครื่องใช้ไฟฟ้า วัสดุก่อสร้าง สำหรับแหล่งนำเข้าสำคัญของกวางสี คือ อ่องกง เวียดนาม ญี่ปุ่น สหรัฐ และเยอรมัน โดยมีสินค้านำเข้าสำคัญคือ ปุ๋ย น้ำมันดีเซลและน้ำมันดิบ วัตถุดิบสำหรับเคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์โลหะ ในภาพรวม คู่ค้าสำคัญของกวางสี คือ เวียดนาม เนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกัน และการค้ากับเวียดนามมีสัดส่วนการค้าระหว่างสูงถึงประมาณร้อยละ 18 ของการค้ารวมของกวางสี ในขณะที่ไทยไม่ได้ติดอันดับคู่ค้าสำคัญของกวางสี แม้จะมีปริมาณการค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในระยะ 1-2 ปีที่ผ่านมา สินค้าที่กวางสีนำเข้าจากไทยส่วนใหญ่ ได้แก่ แก๊สแอลพีจี (Liquefied Petroleum Gas: LPG) ผลิตภัณฑ์พลาสติก ยางพารา เป็นต้น ส่วนกรณีการนำเข้าผลไม้จากไทยส่วนใหญ่ไม่ได้ส่งตรงมาที่กวางสี แต่นำเข้าผ่านทางมณฑลกว่างตุง ส่วนสินค้าที่กวางสีส่งออกมาไทยส่วนใหญ่ ได้แก่ ทลัคม bearing ลำโพง ชันสน กรดเรซิน เป็นต้น ที่น่าสนใจ คือ กวางสีได้นำเข้ายางพาราจากไทยเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการเติบโตในภาคอุตสาหกรรม และมีผู้นำเข้าสำคัญ คือ บริษัท South Rubbery Group ซึ่งเป็นบริษัทท้องถิ่นของกวางสีเป็นผู้นำเข้ายางพารารายใหญ่ ส่วนแหล่งนำเข้ายางพาราอื่นๆ นอกจากไทย ได้แก่ มาเลเซีย และเวียดนาม ซึ่งบางส่วนผ่านทางการค้าชายแดน

รัฐบาลกลางโดยนายกรัฐมนตรีเวินเจียเป่าได้วางตำแหน่งกวางสี ให้เป็นประตูเชื่อมต่อเงินทั้งประเทศสู่อาเซียน จากรายงานของกรมศุลกากรจีน พบว่า การค้าระหว่างกวางสีกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ในปี ค.ศ. 2003 ได้เพิ่มสูงมากขึ้นถึง 820 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ โดยมีมูลค่าการค้าเพิ่มจากปีที่แล้วร้อยละ 31.5 สินค้าที่กวางสีนำเข้าจากอาเซียนส่วนใหญ่ ได้แก่ วัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรม ขณะที่สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ สินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 ของสินค้าที่กวางสีส่งออกไปยังอาเซียนทั้งหมด ที่น่าสนใจคือ การนำเข้าและส่งออกของกวางสี-อาเซียน ส่วนใหญ่มาจากการค้าระหว่างชายแดน มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 65 โดยมีมูลค่าการส่งออก 314 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 52.7 และนำเข้า 221 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 59 ทั้งนี้เป็นเพราะการค้ากวางสีกับเวียดนาม ซึ่งเป็นหนึ่งใน 10 ประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียน และเวียดนามถือเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของกวางสี ตัวเลขปี 2003 มีมูลค่า

การค้ากับเวียดนามประมาณ 666 ล้านดอลลาร์ สรอ. คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 81 ของการค้าระหว่างกวางสีและอาเซียนทั้งหมด

2) การค้าชายแดนของกวางสี ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า คู่ค้าสำคัญของกวางสี คือ เวียดนาม เนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกันยาวประมาณ 1,000 กว่ากิโลเมตร และหลังจากที่ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับเวียดนามฟื้นฟูเป็นปกติ ทำให้การค้าชายแดนขยายตัวมากขึ้น ปัจจุบันมีตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าตามแนวชายแดนประมาณ 25 แห่ง ที่สำคัญ คือ เมืองหนาดานตงซิง (Dongxing) ในเขตเมืองฝางเจิง และเมืองผิงเสียง (Pingxiang) ในเขตปกครองหนานหนิง ซึ่งได้ตั้งเป็นเขตร่วมมือเศรษฐกิจชายแดนกับเวียดนาม และมีการเปิดด่านการค้าตามเมืองต่างๆ ที่อยู่ติดแนวพรมแดนเวียดนาม-กวางสีมากกว่า 10 แห่ง เช่น เมือง Shuikou สินค้าส่งออกตามแนวพรมแดนสำคัญได้แก่ วัสดุก่อสร้าง ยาฆ่าแมลง จักรยาน พัดลมไฟฟ้า จักรเย็บผ้า เครื่องจักร เบียร์ สิ่งทอ เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้าสำคัญตามแนวพรมแดน ได้แก่ ผลไม้ ไม้ท่อน สินค้าจากทะเล ยางพารา และแร่ธาตุ เป็นต้น

3) ระบบการกระจายสินค้าของกวางสี เนื่องจากกวางสีเป็นมณฑลเดียวภายใต้นโยบายพัฒนาจีนตะวันตกที่มีทางออกทะเล จึงมีจำนวนท่าเรือมากถึง 21 แห่ง โดยมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และสามารถรองรับเรือบรรทุกน้ำหนักกว่า 1 หมื่นตันได้มี 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือฝางเจิง (Fangcheng) ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในกวางสี ท่าเรือชินโจว (Qinzhou) ท่าเรือเป่ย์ไห่ (Beihai) ท่าเรือจินโจว (Zhenzhou) และ ท่าเรือเตี้ยซาน (Tieshan) โดยระยะทางจากท่าเรือเป่ย์ไห่ไปยังฮ่องกงนั้นประมาณ 425 ไมล์ทะเล ระหว่างท่าเรือชินโจวกับสิงคโปร์ 1,338 ไมล์ทะเล และระหว่างท่าเรือฝางเจิงกับไท่เป่ย์ในเวียดนามประมาณ 151 ไมล์ทะเล และระยะห่างจากท่าเรือกรุงเทพฯ ประมาณ 1,439 ไมล์ทะเล ตามลำดับ

8.5.5 การค้าระหว่างประเทศของसानซี

การค้าระหว่างประเทศของมณฑลसानซีเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยในปี ค.ศ. 2002 การค้าระหว่างประเทศโดยรวมมีมูลค่า 2.79 พันล้านดอลลาร์ สรอ. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.45 ของการค้ารวมของประเทศ โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่าประมาณ 1.58 พันล้านดอลลาร์ สรอ. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.48 ของการส่งออกรวมของประเทศ ส่วนการนำเข้ามีมูลค่า 1.2 พันล้านดอลลาร์ สรอ. คิดเป็นสัดส่วน 0.41 ของการนำเข้ารวมของประเทศ สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เครื่องจักรกล อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า วัตถุดิบสำหรับการแพทย์ โดยส่งไปขายในตลาดส่งออกสำคัญ ได้แก่ สหภาพยุโรป สหรัฐฯ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และเกาหลีใต้ สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เส้นใยสังเคราะห์ เครื่องจักรกล เคมีภัณฑ์ วัตถุดิบสำหรับผลิตภัณฑ์ยา เครื่องมือเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น และแหล่งนำเข้าสำคัญ ได้แก่ สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และเกาหลีใต้

มีข้อสังเกตว่า การค้าของส่วนที่ส่วนใหญ่เป็นการค้าแบบทั่วไป (ไม่ใช่การค้าเพื่อเป็น export processing) มีสัดส่วนถึงร้อยละ 85 ของการนำเข้าทั้งหมดของมณฑล และร้อยละ 84 ของการส่งออกของมณฑล

8.5.6 การค้าระหว่างประเทศของก๊วยโจว

การค้าระหว่างประเทศของมณฑลก๊วยโจวยังมีสัดส่วนไม่มากเมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลอื่นๆ มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.16 ของการค้ารวมของประเทศ และมีมูลค่ารวม 0.98 พันล้านดอลลาร์ สรอ. โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่าประมาณ 0.56 พันล้านดอลลาร์ สรอ. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.17 ของการส่งออกรวมของประเทศ ส่วนการนำเข้ามีมูลค่าน้อยกว่าการส่งออกอยู่พอสมควร โดยมีมูลค่านำเข้ารวม 0.41 พันล้านดอลลาร์ สรอ. คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.14 ของการนำเข้ารวมของประเทศ จึงนับได้ว่า ก๊วยโจวมีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศค่อนข้างน้อยมาก

ทั้งนี้ ไม่มีรายงานตัวเลขการค้าไทย-ก๊วยโจว เนื่องจากไทยไม่ใช่คู่ค้าสำคัญของก๊วยโจว อย่างไรก็ตาม มีการรวบรวมรายงานตัวเลขการค้าก๊วยโจวและกลุ่มอาเซียน ซึ่งจากรายงานของเจ้าหน้าที่การค้าประจำมณฑลก๊วยโจว ในระยะหลังมานี้ การค้าระหว่างก๊วยโจวและอาเซียนได้ขยายตัวมากขึ้น โดยในปี ค.ศ. 2001 มูลค่าการค้าระหว่างก๊วยโจว-อาเซียนประมาณ 101 ล้านดอลลาร์ สรอ. ขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 25.4

8.6 นโยบายและกฎระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศของจีน : ปัญหาและอุปสรรค

ในการศึกษา นโยบายและกฎระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศของจีน สิ่งที่สำคัญประการหนึ่งคือ การศึกษาและทำความเข้าใจกฎหมายการค้าระหว่างประเทศของจีน (Foreign Trade Law) เนื่องจากเป็นกฎหมายแม่บทที่หน่วยงานต่างๆ ของจีนที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพาณิชย์ของจีน (Ministry of Commerce: MOFCOM) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการดูแลด้านการค้าระหว่างประเทศจะใช้เป็นแนวทางในการออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับปลีกย่อยอื่นๆ ต่อไป รายงานในส่วนนี้จึงเป็นการศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายการค้าระหว่างประเทศฉบับดังกล่าว

8.6.1 กฎหมายการค้าระหว่างประเทศของจีน ปี ค.ศ. 2004

กฎหมายการค้าระหว่างประเทศฉบับแก้ไขของจีน เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2004 โดยกฎหมายการค้าฉบับล่าสุดของจีนนี้เป็นฉบับปรับปรุงแก้ไขจากกฎหมายการค้า

ระหว่างประเทศฉบับเดิมที่ใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1994 เนื่องจากกฎหมายฉบับเดิมมีความล้าสมัย และมีบางข้อบทกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับพันธกรณีของจีนในฐานะสมาชิก WTO พร้อมกันนี้ กฎหมายฉบับใหม่ยังเพิ่มเติมเนื้อหาว่าด้วย “การปกป้องสิทธิทรัพย์สินทางปัญญาที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ” ซึ่งเป็นไปตามหลักการของ WTO ที่กำหนดให้ประเทศต่างๆ ต้องระบุไว้ในกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญในการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ ดังนั้น สภาประชาชนแห่งชาติของจีน จึงมีมติตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน ค.ศ. 2004 ให้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายการค้าฉบับดังกล่าว และจะประกาศใช้บังคับกฎหมายฉบับใหม่นี้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2004 เป็นต้นไป สาระของกฎหมายการค้าฉบับใหม่มีทั้งสิ้น 11 หมวด 70 มาตรา

จากการวิเคราะห์บทบัญญัติของกฎหมาย สามารถแบ่งเนื้อหาของกฎหมายฉบับนี้ออกเป็น 3 กลุ่มสำคัญ ดังนี้

1) กลุ่มแรก เป็นกลุ่มเนื้อหาสาระของบทกฎหมายที่สะท้อนให้เห็นว่า ทางทางจีนจะเปิดโอกาสหรือ“เปิดช่องส่งเสริม”ให้กับคนทั่วไปหรือธุรกิจขนาดเล็กของจีนได้ทำการค้าระหว่างประเทศได้มากขึ้น โดยบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ระบุไว้ว่า “ทางทางจีนจะนำระบบส่งเสริมและช่วยเหลือวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (หรือ SME จีน) ให้มีโอกาสและสามารถแข่งขันในการประกอบกิจการค้าระหว่างประเทศได้”

นอกจากนี้ ยังได้มีการขยายขอบเขตการดำเนินกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศ และเปิดกว้างแก่บุคคลชาวจีนทั่วไปสามารถประกอบกิจการนำเข้าส่งออก จากเดิมที่จำกัดเพียงแค่นิติบุคคลและองค์กร และต้องขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจระหว่างประเทศจากรัฐบาลจีนก่อนเท่านั้น ถึงจะเป็นผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกได้ และได้ผ่อนปรนคุณสมบัติของผู้ต้องการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการการค้าระหว่างประเทศที่เข้มงวดบางประการด้วย ตามข้อตกลงที่ให้ไว้ใน การเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO)

2) กลุ่มที่สอง เป็นกลุ่มตัวบทกฎหมายที่สะท้อนให้เห็นว่า ทางทางจีนได้นำกฎกติกาการค้าของ WTO มาปกป้องผู้ประกอบการชาวจีนหรือธุรกิจของจีนอย่างเต็มที่ โดยรัฐบาลจีนให้เหตุผลว่า เป็นการนำ“สิทธิอันพึงได้”ในฐานะสมาชิก WTO มาใช้เพื่อปกป้องผลประโยชน์ทางการค้าของจีนเอง โดยมีตัวอย่างเนื้อหาสาระของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเด็นนี้ ดังนี้

- 2.1) การที่จีนมักจะตกเป็นเป้าของการถูกตรวจสอบว่าทำการทุ่มตลาดจากนานาประเทศและมักจะประสบปัญหาการถูกกีดกันในรูปแบบต่างๆ ดังนั้น จีนจะอาศัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่ในการกำหนดมาตรการป้องกัน

กันการทุ่มตลาดหรือมาตรการการอุดหนุนหรือมาตรการปกป้องต่างๆ ในการเยียวยาความเสียหายหรือตอบโต้ความเสียหายเปรียบด้วยการใช้มาตรการตรวจสอบการค้าระหว่างประเทศกับประเทศคู่ค้าของจีนที่ใช้มาตรการกีดกันทางการค้ากับจีนในรูปแบบต่างๆ ได้

- 2.2) การที่จีนมักจะประสบปัญหาถูกประเทศคู่ค้าเลือกปฏิบัติด้วยการใช้มาตรการจำกัดหรือต้องห้ามต่างๆ ดังนั้น จีนจะอาศัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่นี้ทำการตอบโต้ด้วยมาตรการที่เหมาะสมกับคู่ค้าที่เลือกปฏิบัติกับตนได้
- 2.3) การที่บริษัทข้ามชาติของต่างประเทศมักจะอาศัยอำนาจการผูกขาดหรือการเอาเปรียบทางการค้าในรูปแบบต่างๆ ในการประกอบธุรกรรมในจีน อันเป็นภัยต่อระบบการแข่งขันที่มีระเบียบและเป็นธรรมของตลาดภายในประเทศจีน จีนจะอาศัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่นี้ประกอบกับกฎหมายและกฎระเบียบบริหารที่เกี่ยวกับการป้องกันการผูกขาดหรือการคุ้มครองการแข่งขันที่เป็นธรรม เข้าจัดการกับพฤติกรรมการผูกขาดหรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการขายตัดราคา การฮั้วประมูล การโฆษณาเท็จ การให้สินบนทางการค้า การปลอม เลียน หรือซื้อขายหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองการนำสินค้าเข้าออก หนังสือกำหนดโควตา หรือหนังสือรับรองอื่นใดที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งการหลบ หลีกเลี่ยง หนีภาษี และพฤติกรรมใดๆ อันเป็นการละเมิดกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการตรวจตราสินค้า ฯลฯ

3) **กลุ่มที่สาม** เป็นกลุ่มตัวบทกฎหมายที่เปิดช่องให้รัฐบาลจีนเข้าไปมีบทบาทได้ ทั้งๆ ที่ไม่ได้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในดินแดนของจีนโดยตรง และจีนก็ไม่ใช้คู่ค้าโดยตรง แต่เมื่อจีน (อ้างว่า) ได้รับผลกระทบก็สามารถนำกฎหมายใหม่นี้มาปกป้องผลประโยชน์ของตนได้ ตัวอย่างเช่น

- 3.1) **มาตรา 42** ซึ่งระบุว่า “ประเทศหรือเขตภูมิภาคใดที่ส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สามด้วยราคาที่ต่ำกว่าปกติอย่างไม่สมเหตุสมผลจนทำให้เกิดความเสียหายในสาระสำคัญหรือเป็นภัยคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายในสาระสำคัญแก่อุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วภายในประเทศ (จีน) หรือทำให้เกิดอุปสรรคในสาระสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ภายในประเทศ(จีน) เมื่อได้รับคำร้องเรียนจากภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศ(จีน) หน่วยงานกำกับการค้าระหว่างประเทศของสำนักนายกรัฐมนตรี(จีน) สามารถเข้าเจรจากับรัฐบาลของประเทศที่สามเพื่อร้องขอให้ประเทศที่สามดังกล่าวใช้มาตรการที่เหมาะสมได้”

3.2) มาตรา 46 ซึ่งระบุว่า “หากประเทศที่สามจำกัดการนำเข้าจนเป็นเหตุให้สินค้าบางชนิดถูกนำเข้าสู่ตลาดของจีนเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากจนทำให้อุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วภายในประเทศได้รับความเสียหายหรือถูกคุกคามจนน่าจะเกิดความเสียหายหรือทำให้เกิดอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ภายในประเทศ(จีน) รัฐบาล (จีน) สามารถประกาศใช้มาตรการช่วยเหลือเท่าที่จำเป็นในการจำกัดการนำเข้าสินค้านั้นๆ ได้”

ดังนั้น หน่วยราชการไทยและนักธุรกิจไทยที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องทำความเข้าใจและศึกษากฎหมายการค้าของจีนฉบับนี้ เพื่อเตรียมรับมือ กรณีที่ทางการจีน (อาจจะ) นำกฎหมายฉบับนี้มาใช้จัดการกับสินค้าหรืออุตสาหกรรมของไทย โดยเฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ ของไทย ควรจะตระหนักถึงความสำคัญและมีการศึกษาตัวบทกฎหมายฉบับนี้อย่างถี่ถ้วน เพื่อเป็นแนวทางหรือแบบอย่างที่จะออกกฎหมายหรือระเบียบการค้าของไทยเพื่อนำเครื่องมือกฎหมายทางการค้ามาปกป้องผลประโยชน์ของคนไทยเช่นกัน

8.6.2 ปัญหาและอุปสรรคทางการค้า

แม้ว่าการทำข้อตกลง FTA ไทย-จีนในการลดภาษีศุลกากรลงเหลือศูนย์จะมีส่วนกระตุ้นให้มีการค้าขายระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น แต่ในทางปฏิบัติ สินค้าผักและผลไม้ไทยยังประสบกับปัญหาและอุปสรรคอื่นๆ ในการส่งเข้าไปขายในตลาดจีน เนื่องจากทางการจีนได้นำมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีในรูปแบบต่างๆ มาเป็นอุปสรรคในการนำเข้า เช่น วิธีการตรวจสอบด้านความปลอดภัย การกำหนดเงื่อนไขในการกักกันพืชและสัตว์ ตลอดจนเงื่อนไขด้านใบรับรองการตรวจโรคพืชและแมลง โดยสินค้าต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของจีนซึ่งต้องใช้เวลา และมีผลกระทบต่อคุณภาพของผลไม้ของไทยซึ่งเป็นผลไม้เมืองร้อน เก็บไว้ได้ไม่นานและอาจเน่าเสียได้ รายงานในส่วนนี้ จึงเป็นการวิเคราะห์มาตรการและขั้นตอนพิธีการทางศุลกากรของทางการจีนและปัญหาอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคของสินค้าไทยในการเข้าสู่ตลาดจีน

1) **ปัญหาด้านพิธีการศุลกากร มาตรการและขั้นตอนในการขออนุญาตนำเข้าสินค้าเกษตร (รวมถึงผักและผลไม้)** มาตรการ ขั้นตอนและพิธีการทางศุลกากร และการตรวจสอบสินค้าของทางการจีนต่างๆ ที่ทางการจีนได้นำมาใช้ในการนำเข้าสินค้าเกษตร โดยเฉพาะกลุ่มผัก-ผลไม้ ถือเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการค้าขายกับจีนในขณะนี้ เนื่องจากความล่าช้า และขั้นตอนต่างๆ ในการตรวจสอบ อาจจะสร้างความเสียหายให้กับผัก-ผลไม้จากไทย เนื่องจากเป็นผลไม้เมืองร้อนที่บอบช้ำและเน่าเสียได้ง่าย หากต้องถูกกักไว้ที่ด่านนำเข้าเพื่อตรวจสอบตามขั้นตอนดังกล่าว ดังนั้น รัฐบาลไทยและจีนควรจะต้องร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้ต่อไป เช่น การทำความตกลงร่วมกันในการตรวจสอบก่อนส่งออก (Pre-shipment Inspection) โดยการยอมรับมาตรการตรวจสอบก่อนส่งออก ณ ประเทศผู้ส่งออกเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสอบซ้ำ ณ เมืองท่าที่นำเข้า และเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพทางการค้ากับคู่ค้าทั้ง 2 ฝ่าย ลดอุปสรรคความเดือดร้อนของผู้ส่งออก และเร่งรัดการส่งออกผลไม้ที่กำลังทยอยออกสู่ตลาดได้อีกทางหนึ่ง

2) **ปัญหาช่องทางกระจายสินค้าผลไม้ในประเทศจีน** นอกจากปัญหาในเรื่องขั้นตอนและพิธีการทางศุลกากรและการตรวจสอบสินค้าของทางการจีน ในขณะนี้ ปัญหาที่สำคัญอีกประการของผักผลไม้ไทยในการเข้าสู่ตลาดจีน คือ ปัญหาข้อจำกัดช่องทางกระจายสินค้าผลไม้ เนื่องจากในปัจจุบันนี้ ตลาดนำเข้าผลไม้ที่สำคัญของจีนมีเพียง 2 แหล่งใหญ่ คือ ตลาดกลางขายส่งผลไม้ที่เมืองกวางเจา มณฑลกวางตุ้ง และตลาดขายส่งผลไม้ที่นครเซี่ยงไฮ้ โดยทั่วไป ผลไม้จากไทยส่วนใหญ่จะขนส่งทางทะเลไปเข้าที่กวางเจา โดยผ่านท่าเรือของฮ่องกง ซึ่งใช้เวลาประมาณ 4-5 วัน ส่วนการขนส่งไปยังท่าเรือเซี่ยงไฮ้ก็จะใช้เวลานานกว่าประมาณ 12 วัน แล้วค่อยกระจายสินค้าเหล่านั้นต่อไปยังมณฑลอื่นๆ โดยอาจจะใช้เส้นทางรถไฟ หรือรถยนต์ ซึ่งต้องใช้ระยะทางและระยะเวลาในการกระจายต่อไปนานพอสมควร ขึ้นอยู่กับวิธีการและเส้นทางในการลำเลียงและขนส่ง

สำหรับแหล่งนำเข้าผลไม้ของไทยส่วนใหญ่จะอยู่ในมณฑลกวางตุ้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอดีตนิยมส่งผลไม้ไทยเข้าไปยังตลาดขายส่งผลไม้หลิสุ่ย ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากเมืองกวางเจา ประมาณ 30 กิโลเมตร ก่อนที่จะกระจายไปตามมณฑลต่าง ๆ ทั่วประเทศจีน อย่างไรก็ตาม ในปีที่ผ่านมา ได้มีการส่งผลไม้ไทยไปขายที่ตลาดขายส่งผลไม้อีกแห่งของเมืองกวางเจา คือ ตลาดเจียงหนาน ซึ่งในขณะนี้ จัดว่าเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่สุดในเมืองกวางเจา มีพื้นที่ประมาณ 400,000 ตารางเมตร มีผลไม้ซื้อขายในตลาดวันละประมาณ 40 ตู้คอนเทนเนอร์หรือคิดเป็นปริมาณ 86,000 ตัน และมีความสำคัญเข้ามาแทนที่ตลาดหลิสุ่ยเดิมที่อาจจะต้องปิดตัวลง

ในการซื้อขายระหว่างภาคเอกชนไทย-จีน โดยปกติ ผู้นำเข้าผลไม้ของจีนเกือบทั้งหมดจะมีตัวแทนรับซื้อหรือผู้ร่วมทุนฝ่ายไทยในการรวบรวมผลไม้ไทยก่อนส่งมายังจีน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการส่งผ่านทางฮ่องกง และบริษัทขนส่งสินค้าในฮ่องกงจะเป็นตัวแทนในการดำเนินการขนถ่ายสินค้าลงเรือเล็กก่อนที่จะถ่ายใส่รถบรรทุกเพื่อขนส่งมายังตลาดขายส่งผลไม้ของจีนอีกทีหนึ่ง ในการนำผลไม้ไปขายผ่านตลาดขายส่งผลไม้แห่งนี้ ในอดีตที่ผ่านมา ทางตลาดก็จะคิดค่าภาษีนำเข้า (ในอัตราของจากฮ่องกงมายังเมืองกวางเจา) ค่าลากตู้สินค้า และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ โดยเป็นการคิดค่าธรรมเนียมตามชนิดของผลไม้ และตามขนาดของตู้คอนเทนเนอร์

ในส่วนของการชำระเงินระหว่างผู้นำเข้าจีนและผู้ส่งออกของไทย จะมีการตกลงร่วมกันว่าจะชำระเงินในลักษณะใด ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะของการฝากขาย ทั้งนี้เนื่องจากราคาผลไม้ของตลาดขายส่งแห่งนี้ในแต่ละวันจะมีราคาไม่คงที่ ขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของตลาด และปริมาณผลไม้ที่เข้ามาขายเป็นหลัก เนื่องจากการกำหนดราคาขายในตลาดแห่งนี้เป็นลักษณะของการประมูลที่ผู้ให้ราคาสูงที่สุดจะเป็นผู้ได้รับสินค้า โดยถ้ามีผลไม้ส่งเข้ามามากเกินไป ความต้องการของตลาด ราคา ก็จะลดลง และในทางตรงข้าม ถ้ามีผลไม้เข้ามาน้อย ราคา ก็จะปรับตัวสูงขึ้น นอกจากนี้ค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้าผลไม้จากท่าเรือฮ่องกงมายังตลาดขายส่งผลไม้แห่งนี้ ผู้ส่งออกจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด โดยผู้นำเข้าจะเก็บค่าธรรมเนียมในการขาย ดังนั้น การส่งออกผลไม้ไทยมายังจีนส่วนใหญ่จึงเป็นการส่งผ่านบริษัทหุ้นส่วนหรือบริษัทเครือญาติ เพื่อความสะดวกและความเชื่อมั่นในการเรียกเก็บเงิน หรือไม่เช่นนั้นก็เป็น การหักบัญชีระหว่างผู้ส่งออกผลไม้ไทยกับผู้ส่งออกผลไม้จีน

อย่างไรก็ดี ปัญหาอีกประการในขณะนี้ คือ เส้นทางขนส่งผลไม้ทางเรือจากไทยมา กวางเจา มีน้อย เพียงวันละ 1 เที่ยว ในขณะที่ฮ่องกงมีเรือขนส่งผลไม้จากไทยมาถึงวันละ 5 เที่ยว ดังนั้นผลไม้ไทยที่จะนำเข้าไปตลาดจีนส่วนใหญ่ยังคงต้องผ่านฮ่องกงก่อน ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลาเพิ่มขึ้น ทั้งๆ ที่ ถ้าไทยสามารถจัดเรือขนส่งมาที่กวางเจาโดยตรง ก็จะประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากขึ้น เท่าที่มีรายงานข้อมูล พบว่า อาจจะประหยัดค่าใช้จ่ายจากการขนส่งได้ประมาณตัวละ 4,000-5,000 เหรียญฮ่องกง หรือประมาณ 20,000-25,000 บาท และประหยัดเวลาได้ไม่ต่ำกว่า 1 วัน

3) ข้อจำกัดในการขนส่งผลไม้ไทยไปทางแม่น้ำโขง นอกเหนือจากแหล่งนำเข้าผลไม้ไทย 2 แห่งหลัก คือ ที่เมืองกวางเจา มณฑลกวางตุ้งและที่เซี่ยงไฮ้ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในปัจจุบัน ยังไม่ค่อยนิยมนำผลไม้ไทยเข้าไปในตลาดจีนโดยผ่านช่องทางหรือมณฑลอื่นๆ โดยตรง รวมทั้งมณฑลยูนนาน ทั้งๆ ที่สามารถใช้เส้นทางแม่น้ำโขงในการขนส่งผัก-ผลไม้ไทยไปยังเมืองเชียงรุ่ง (จิ่งหง) ในมณฑลยูนนานของจีนโดยตรงๆได้

จากรายงานของสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงหนิง⁷ สาเหตุสำคัญที่ไม่นิยมส่งผลไม้สดจากไทยตรงไปยังยูนนานโดยตรง ทั้งๆ ที่ได้สิทธิพิเศษลดภาษีนำเข้าลงเหลือร้อยละ 0 ตามข้อตกลง FTA ก็เพราะค่าครองชีพของคนยูนนานค่อนข้างต่ำ ประกอบกับการบริโภคผลไม้ต่างประเทศน้อยกว่ามณฑลทางภาคตะวันออกของจีน ดังนั้นผู้นำเข้าที่ยูนนานจึงเห็นว่าไม่คุ้มที่จะไปขอใบอนุญาตนำเข้าผักและผลไม้ภายใต้ข้อตกลง FTA ไทย-จีน ที่สำคัญ รัฐบาลกลางที่ปักกิ่ง ได้บวกค่าพิธีการออกของผลไม้สด ที่เรียกเก็บสูงมาก สำหรับตัวอย่างค่าใช้จ่ายในการนำเข้าผลไม้สด ทางอากาศที่กรุงหนิง (กรณียกเว้นภาษีนำเข้าร้อยละ 0) หลังจากจ่ายค่าขนส่งทางอากาศประมาณ 11.50 บาท/กิโลกรัมแล้ว จะประกอบไปด้วย

- 3.1) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ร้อยละ 13⁸
- 3.2) ค่าพิธีศุลกากร (customs clearance) 650 หยวน (อัตราใหม่ครั้งละ 130 หยวน/ครั้ง)
- 3.3) ค่าตรวจสุขอนามัย (quarantine inspection) 350 หยวน
- 3.4) ค่าขนส่งในประเทศ บวกค่าแรงงานที่สนามบิน 500 หยวน (0.40 หยวน/กิโลกรัม)
- 3.5) ค่ารมควัน (fumigation) กรณีพบแมลงในผลไม้สด 200 หยวนครั้ง
- 3.6) ค่าดำเนินการจากบริษัทผู้นำเข้า/ส่งออก 1,000 หยวน (อัตราใหม่คิด 2% ของมูลค่าราคาสินค้า หรือไม่น้อยกว่า 1,000 หยวน/ครั้ง)
- 3.7) ค่าล่วงเวลาของเจ้าหน้าที่ศุลกากร กรณีผลไม้เดินทางไปถึงหลังเลิกงานแล้ว 100 หยวน/ครั้ง

ด้วยเหตุผลข้างต้นประกอบกับความไม่สะดวกในด้านอื่นๆ เช่น การไม่มีระบบห้องเย็น และระบบประกันสินค้าในการขนส่งตามลำน้ำโขง จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ในขณะนี้ ยังไม่ค่อยมีการส่งผักและผลไม้สดของไทยไปยังมณฑลยูนนานโดยตรง หากแต่จะใช้วิธีขนส่งทางอากาศหรือขนส่งทางทะเลเข้าไปที่มณฑลกว่างตู่ก่อนจะขนถ่ายทางบกเข้าไปยูนนานอีกทอดหนึ่ง

ในขณะนี้ มีเพียงผลไม้สดจากไทยเพียงส่วนน้อยที่นิยมขนส่งทางแม่น้ำโขง เช่น มะขามหวาน มังคุด ส้มโอ โดยใช้เส้นทางลงเรือที่ท่าเรือเชียงแสนฝั่งไทย ถึงสบห้วย แล้วขึ้นบกที่พม่า จาก

⁷ ข้อมูลจากรายงาน "เส้นทางลำเลียงสินค้าจากภาคเหนือของไทยไปจีน (ตอนใต้)" สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงหนิง พศจิกายัน 2546

⁸ ส่วนการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) นั้น ปัจจุบันจีนเรียกเก็บ VAT อยู่ 3 อัตราด้วยกัน คือ ร้อยละ 0 สำหรับสินค้าส่งออก, ร้อยละ 13 สำหรับสินค้าเกษตร/เครื่องจักรการเกษตร/ก๊าซถ่านหิน/หนังสือ/ปุ๋ยเคมี และร้อยละ 17 สินค้าประเภทอื่นๆ อาทิ น้ำมันดิบ ส่วนที่มี ข้อร้องเรียนว่า จีนเรียกเก็บ VAT แตกต่างกันไปนั้น ทางกระทรวงพาณิชย์จีนได้ให้คำอธิบายว่า ธุรกิจในประเทศที่มีขนาดเล็กจำนวนเงินลงทุนต่ำกว่า 1 ล้านหยวนให้เรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 6 ส่วนร้านค้าเล็กๆ ทั่วไปให้เรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 4

นั้นจะใช้เส้นทางถนนไปจนถึงจินตงใต้ที่เมืองซ้อง (หรือ 240) ผลไม้สดจากไทยเหล่านี้จะถูกส่งขายไปในสิบสองปันนา บางส่วนถูกส่งต่อไปยัง คุณหมิง แต่ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ ตอนที่ผลไม้สดเหล่านี้อยู่ในสิบสองปันนา จีนถือเป็นตัวเลขการค้าชายแดนระหว่างพม่า กับจีน ส่วนตอนที่ผลไม้สดไปถึงคุณหมิง จะกลายเป็นการค้าระหว่างสิบสองปันนา กับจีน ไปโดยอัตโนมัติ ทั้งๆ ที่ผลไม้สดเหล่านี้มีแหล่งกำเนิดสินค้าจากไทย

สำหรับสินค้าที่ผู้นำเข้าจีนนิยมขนส่งผ่านแม่น้ำโขงขึ้นไปส่วนใหญ่จะเป็นลำไยอบแห้ง ซึ่งผู้นำเข้าจีนจะเดินทางมาซื้อและรวบรวมลำไยจากเกษตรกรส่งไปอบแห้งยังโรงงานและบรรจุกล่องส่งขึ้นไปเอง โดยลำไยอบแห้งเหล่านี้จะถูกส่งขึ้นไปยังจินตงใต้และส่งต่อไปขายทั่วจีน ในขณะที่ลำไยอบแห้งส่วนหนึ่งจะถูกส่งไปทางทะเลไปยังมณฑลกว่างตุงและทยอยส่งขายไปทั่วจีนเช่นกัน

4) ปัญหาอื่นๆ สำหรับปัญหาอื่นๆ ที่เกิดขึ้นหลังจากที่ไทยและจีนได้มีข้อตกลง FTA เพื่อการค้าผักและผลไม้พิกัด 07-08 ปลอดภาษี เช่น มีรายงานว่า⁹ ในขณะนี้ได้มีเหตุการณ์สวมสิทธิ์สินค้าผลไม้ไทยในประเทศจีน โดยมีพ่อค้าจีนบางรายได้นำเข้าผลไม้หลายชนิดจากเวียดนามและจากประเทศใกล้เคียง โดยที่ข้างกล่องบรรจุภัณฑ์จะพิมพ์ข้อความระบุแหล่งที่มาว่า เป็นสินค้านำเข้าจากไทย เพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษภาษีนำเข้าลดเหลือศูนย์ตามกรอบข้อตกลง FTA ไทย-จีน สินค้าที่มีการสวมสิทธิ์ส่วนใหญ่เป็นผลไม้ประเภทลำไยและมะม่วงของเวียดนาม และมีบางส่วนที่เป็นสินค้าลำไยของจีนเองแล้วนำมาบรรจุกล่องส่งขาย โดยอ้างว่ามีแหล่งที่มาจากประเทศไทย ส่วนใหญ่แล้วผลไม้เหล่านั้นมักจะมีคุณภาพต่ำและมีรสชาติที่แตกต่างจากผลไม้ไทย จึงอาจจะทำให้ผู้บริโภคเข้าใจผิดและมีผลกระทบต่อการนำเข้าจากไทยในอนาคตได้ ดังนั้น ถือเป็นอีกปัญหาที่จะต้องหาวิธีการแก้ไขโดยการประสานงานกับทางการจีนต่อไป

8.7 แนวทางการการค้าไทย-จีน

แนวทางร่วมมือทางการค้าไทย-จีน จำเป็นที่ผู้ประกอบการค้าไทยต้องลดแนวคิดเดิมที่มองตลาดจีนขนาดใหญ่ 1.3 พันล้านคน เพราะในความเป็นจริง ตลาดของจีนมีลักษณะแตกต่างหลากหลายในแต่ละมณฑล (Fragmented Market) จึงจำเป็นต้องศึกษาและทำการตลาดในแต่ละ

⁹ จากรายงานบทสัมภาษณ์นางสาวณีย์ บุญเยี่ยม นายกสมาคมผู้ส่งออกผักและผลไม้ไทย กับหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ “สวมสิทธิ์FTAไทย-จีนระบาด” ฐานเศรษฐกิจ 18-21 เมษายน 2547

ละห้องที่เหมาะสมตามสภาพความเป็นจริง ตลาดจีน 1.3 พันล้านคนอาจเป็นจริงสำหรับสินค้าที่เป็นแบรนด์ระดับโลกของบริษัทข้ามชาติขนาดยักษ์ แต่สำหรับสินค้าของบริษัทจากไทยทำตลาดได้เพียงเฉพาะพื้นที่เท่านั้น ดังนั้นผู้ส่งออกไทยจึงควรใช้กลยุทธ์สำหรับเจาะตลาดเฉพาะพื้นที่เป็นแห่งๆ

นักธุรกิจไทยทั่วไปยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับตลาดจีน เมื่อเปรียบเทียบกับนักธุรกิจจากสิงคโปร์ ฮองกง และมาเลเซียเซีย นักธุรกิจไทยเชื้อสายจีนคิดว่ารู้จักคนจีนเพราะมีพ่อแม่ปู่ย่าตายายมาจากจีน ต้องเข้าใจใหม่ว่าคนจีนในจีนปัจจุบันต่างจากคนจีนที่อพยพมาอยู่ไทย เพราะสภาพแวดล้อมทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เปลี่ยนไปจากเดิมโดยสิ้นเชิง คนไทยและคนจีนเป็นคนละชาติคนละภาษา ต้องทำความเข้าใจคนจีนในจีนอย่างจริงจัง

ต้องใช้บริการจากนักกฎหมายที่ชำนาญเรื่องจีนโดยเฉพาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะเริ่มต้น ทำธุรกิจกับจีน การส่งสินค้าไปขายในตลาดจีน สินค้านำเข้าต้องจ่าย VAT สูงถึง 17% ในขณะที่สินค้าของจีนที่วางขายริมทางไม่ต้องจ่าย VAT ผู้ประกอบการรายย่อยที่สนใจจะทำธุรกิจกับจีน อาจติดต่อกับแหล่งต่างๆ เช่น ธนาคาร SME และ บริษัทของไทยที่ทำหน้าที่เป็นบริษัทนำเข้า-ส่งออกสินค้าทั่วไป (Trading Firm) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันไทยยังมีบริษัทแบบนี้น้อยแห่ง กระทรวงพาณิชย์ควรจะร่วมกับ BOI และ EXIM Bank ส่งเสริมให้บริษัทเหล่านี้ขยายกิจการและให้เอกชนตั้งบริษัทแบบนี้เพิ่มขึ้น (เช่น บริษัทเทวสิน ของเครือซีพี ทำหน้าที่คล้าย Trading Firm และ Consulting Firm ทำหน้าที่ช่วยเหลือลูกค้าโดยเป็นตัวแทนต่างๆ เช่น ดำเนินการจดทะเบียนฉลากอาหารกับหน่วยงานจีน ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้ากับหน่วยงานจีน เป็นต้น)

ในการจัด Trade Mission ภาครัฐควรจะร่วมมือและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้าร่วมคณะฯ พร้อมทั้งจัดให้ข้อมูลหรือจัดการอบรมล่วงหน้าเพื่อให้มีพื้นความรู้เกี่ยวกับประเทศจีนโดยรวม และเข้าใจสภาพตลาดจีนในแต่ละมณฑลเป้าหมาย จัดกิจกรรมเพื่อให้สินค้าไทยเป็นที่รู้จักและคุ้นเคย (Create Awareness) แก่ผู้นำเข้า ผู้จำหน่าย และผู้บริโภคจีน และเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าไทย เช่น Joint Promotion หรือ Instore Promotion ร่วมกับห้างสรรพสินค้าที่มีศักยภาพ และ Thailand Exhibition เน้นการบรรจุภัณฑ์ที่สอดคล้องกับรสนิยมของจีน ที่นิยมสีแดงและสีทอง รวมทั้งแนะนำให้ผู้ส่งออกไทยรู้จักศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญๆ ของจีน เช่น ตลาดฮั่วอี้ (Yui) ในมณฑลเจ้อเจียง เป็นต้น ส่งเสริมการทำตลาดของสินค้าแปรรูปในรูปแบบต่างๆ เพื่อขยายโอกาสทางการค้า เช่น ผลไม้สดแปรรูป เป็นต้น ประชาสัมพันธ์ให้ผู้จำหน่ายและผู้บริโภคมีความเข้าใจในการเก็บรักษาและการบริโภคสินค้าไทยมากขึ้น สนับสนุนให้ผู้นำเข้าและส่งออกทั้งสองฝ่ายมีการพบปะอย่างต่อเนื่อง และดำเนินกิจกรรมร่วมกันมากขึ้น

ทางด้านช่องทางการกระจายสินค้า ในอนาคตอาจส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยเข้าไปจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าไทยเพื่อให้เกิดการนำเข้าและการกระจายสินค้าโดยตรงแทนการนำเข้าและการกระจายสินค้าที่ผ่านคนกลาง จะช่วยในการรับภาระการบริหารการเงินเพราะการนำเข้าในจำนวนที่ไม่มากก็ยังมีส่วนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ผู้ที่จะไปทำธุรกิจในจีนต้องพร้อมที่จะเรียนรู้การตลาดและอื่นๆ ตลอดเวลา เพราะสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปเรื่อยๆ ค่อนข้างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นสถานการณ์ด้านการตลาด หรือนโยบายและการดำเนินงานของรัฐบาลกลางและระดับมณฑล นักธุรกิจต่างชาติในจีนจะต้องเป็นผู้ที่คล่องแคล่วพร้อมที่ปรับตัวตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป บริษัทขนาดใหญ่มีการตัดสินใจแบบรวมศูนย์จะมีปัญหา และแม้ว่าขณะนี้ธุรกิจจะประสบผลดี แต่ก็ไม่อาจนิ่งนอนใจว่าบริษัทจะประสบความสำเร็จต่อไป

8.8 กรอบความร่วมมือด้านการค้าไทย-จีน

สิ่งสำคัญที่สุดในการที่ผู้การประกอบการค้าจะประสบความสำเร็จในการประกอบธุรกิจในจีนก็คือ ความรู้ความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทั่วไปในการดำเนินการค้า ทั้งนี้ในทางปฏิบัติระบบเศรษฐกิจแบบตลาดของจีนนั้นแตกต่างจากระบบเศรษฐกิจแบบตลาดทั่วไป ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกลไกการดำเนินกิจการและแนวทางปฏิบัติการประกอบการค้าบางประเภทในจีนอย่างถ่องแท้จึงเป็นแนวทางการดำเนินงานที่จะให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า

สำหรับจีนนั้น ขนาดของธุรกิจก็เป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจจีนในปัจจุบันที่มีการไหลเข้ามาของเงินลงทุนโดยตรงจากต่างชาติในโครงการต่างๆ ตามเมืองใหญ่ๆ เป็นจำนวนมาก โดยทั่วไปโครงการลงทุนในมณฑลชายฝั่งแต่ละโครงการของจีนต้องใช้เงินลงทุนโดยเฉลี่ยสูงถึง 2 ล้านดอลลาร์ สรอ. ส่วนที่เข้ียงไฮ้สูงถึง 3 ล้านดอลลาร์ สรอ. ดังนั้น การรวมกลุ่มกันเพื่อประกอบธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นด้วยขนาด พื้นที่ตั้ง หรือกลุ่มอุตสาหกรรม จึงจำเป็นอย่างยิ่งในการประกอบธุรกิจในจีน

การให้คำมั่นกับรัฐบาลจีนในระยะยาวก็เป็นสิ่งสำคัญ แต่อย่างไรก็ดี ด้วยสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ประกอบกับกรอบการทำงานทางกฎหมายของจีนมีความไม่แน่นอน บริษัทต่างๆ จึงต้องพร้อมที่จะปรับทิศทางทางการดำเนินการในระยะสั้นๆ และมีความยืดหยุ่นในการการบริหารจัดการอยู่เสมอ

จีนถือว่าเป็นตลาดที่มีความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ สำหรับบริษัทต่างชาติหลายบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่บริษัทจะต้องส่งผู้จัดการบริษัทที่มีความสามารถมากที่สุดหรือรองลงมาเพื่อมาบริหารกิจการของบริษัทตัวแทนในจีน นอกจากนี้ หุ้นส่วนชาวจีนและเจ้าหน้าที่ของรัฐพอใจที่จะติดต่อ

ธุรกิจกับผู้จัดการต่างชาติมากกว่าเพราะมีความกล้าตัดสินใจและไม่ค่อยมีการติดต่อกำขายที่ไม่เหมาะสม ตลาดการขนส่งสินค้าของจีนมีการแข่งขันกันสูงมากและต้องใช้เงินลงทุนสูง บริษัทที่ต้องการเจาะตลาดการขนส่งของจีนจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงกลยุทธ์การเจาะตลาดเพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุน

8.9 แผนงาน/โครงการ

ความร่วมมือทางการค้าไทย-จีน มีแผนงานและโครงการ ดังนี้

8.9.1 แผนงานการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม

มณฑลใหญ่ๆ ตามชายฝั่งนั้นมีการแข่งขันกันสูงมากเพื่อแย่งชิงความเป็นศูนย์กลางด้านระบบการขนส่ง เพราะต่างก็เริ่มตระหนักถึงความสำคัญของระบบการขนส่ง และด้วยปัจจุบันจีนยังขาดแคลนบริการการขนส่งแบบครบวงจรอยู่ การให้บริการการขนส่งแบบครบวงจรจึงเป็นธุรกิจที่น่าสนใจและรัฐบาลท้องถิ่นให้ความสนใจมาก ด้วยเหตุนี้ ผู้จัดการระบบการขนส่งที่มีความเข้มแข็งในหลายๆ ด้าน เช่น การจัดการอิเล็กทรอนิกส์ (E-Solutions) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การจัดการคลังสินค้า เป็นต้น จะมีโอกาสเจาะตลาดจีนได้มากกว่า ในแผนงานรวมกลุ่มอุตสาหกรรม ควรประกอบด้วยโครงการ ดังนี้

- 1) โครงการรวมกลุ่มผู้ประกอบการไทยในจีน

8.9.2 การร่วมหุ้นกับบริษัทชาวจีน

เป็นการเพิ่มความเข้มแข็งของบริษัทในการประกอบธุรกิจภายใต้ระบบราชการและกฎระเบียบต่างๆ ของจีน และขยายเครือข่ายลูกค้าครอบคลุมลูกค้าท้องถิ่น แต่ก่อนที่จะเข้าร่วมหุ้นกับบริษัทชาวจีน บริษัทต่างชาติควรที่จะทำการสำรวจและตรวจสอบบริษัทชาวจีนที่จะร่วมหุ้นและมีศักยภาพอย่างละเอียดทั้งในส่วนของหลักฐานทางเอกสาร ความเหมาะสม และประสิทธิภาพของผู้ร่วมหุ้น เพราะผู้ร่วมหุ้นที่ขาดประสิทธิภาพอาจถูกคุกคามจากแนวโน้มการควบรวมกิจการในอุตสาหกรรมขนส่งในอนาคต โครงการตามแผนงานนี้ คือ

- 1) โครงการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้าไทย-จีน

8.9.3 แผนงานการประกอบธุรกิจร่วมกัน

ด้วยลักษณะ value chain ที่หลากหลายของระบบการขนส่งสินค้าของจีน จนทำให้การติดต่อประสานงานและการจัดส่งสินค้าไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร ผู้จัดการขนส่งต่างชาติจึงควรหันมาประกอบธุรกิจร่วมกันทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการหรือไม่เป็นทางการ กลยุทธ์ดังกล่าวหรือ “การรวมตัวเพื่อแข่งขันกัน (Co-Opetition)” จึงเป็นแนวทางการเจาะตลาดที่มีประสิทธิภาพภายใต้ระบบ Supply Chain ที่ซับซ้อนและยุ่งยากของจีน ในแผนงานนี้ ประกอบด้วยโครงการดังนี้

- 1) โครงการรวมตัวเพื่อแข่งขันกัน (Co-Opetition)

8.9.4 แผนงานการค้าที่เน้นตลาดมณฑลชายฝั่งทะเลจีน

เนื่องจากความต้องการบริการการขนส่งส่วนใหญ่มาจากมณฑลใหญ่ๆ ตามชายฝั่ง บริษัทขนส่งต่างชาติจึงควรเน้นการเจาะตลาดตามมณฑลชายฝั่งที่มีการไหลเข้าของการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติอย่างมากและเป็นจุดเชื่อมโยงที่ดี เช่น เซี่ยงไฮ้ กว่างโจว เทียนจิน และเสิ่นเจิ้น โดยเฉพาะที่เสิ่นเจิ้นซึ่งกำลังเป็นที่สนใจอันเนื่องมาจากการเติบโตทางการค้าบริเวณท่าเรือที่จะเพิ่มสูงขึ้นและเป็นเส้นทางตรงสู่ฮ่องกง

- 1) โครงการส่งเสริมการค้าเศรษฐกิจชายฝั่ง

8.9.5 แผนงานส่งเสริมด้านการค้า

การค้าระหว่างไทย-จีนเมื่อเทียบการค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนแล้วมีจำนวนน้อยและส่วนมากจะเป็นการค้าแฝงในรูปของชายแดนที่ผ่านทางด่านชายแดนของประเทศลาวและพม่า หลังจากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีน (FTA) แล้ว การค้าระหว่างไทยและจีนมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแต่เป็นสินค้าที่จีนมีความได้เปรียบอยู่ ดังนั้นการขยายกรอบการค้าเสรีให้เพิ่มขึ้นตามข้อตกลงเดิมจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ไทยควรทำเป็นการเร่งด่วน ภายใต้แผนงานส่งเสริมการค้าไทย-จีน โครงการที่สำคัญควรประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดตั้งหน่วยการตรวจสอบคุณภาพสินค้านร่วมกัน
- 2) โครงการปรับปรุงระเบียบพิธีทางศุลกากรให้สะดวกยิ่งขึ้น
- 3) โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) มากขึ้นโดยเฉพาะควรรวมเรื่องยางพาราและข้าวสารเข้าในข้อตกลงด้วย

บทที่ 9

ความร่วมมือไทย-จีน ในระบบ Logistics

9.1 ความนำ

ลอจิสติกส์ (logistics) หมายถึงระบบการกระจายสินค้าแบบครบวงจร ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ มากมายเกี่ยวกับการกระจายสินค้านับจากโรงงานจนถึงมือผู้บริโภค ซึ่งได้แก่ การจัดเก็บรักษาในคลังสินค้า การขนส่งจากโรงงานไปยังศูนย์กระจายสินค้า ระบบศูนย์กระจายสินค้า การค้าส่ง การค้าปลีก การขนส่งระยะไกลข้ามประเทศหรือข้ามภูมิภาคภายในประเทศ การขนส่งระยะใกล้ บริการหลังขาย การตลาด การโฆษณาสินค้า ฯลฯ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้อาจมีการรวมหรือแยกย่อยมากน้อยขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาของลอจิสติกส์ในแต่ละประเทศ นอกจากนี้ยังรวมถึงการกระจายปัจจัยการผลิตที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลาง อย่างไรก็ตาม ลอจิสติกส์ในเอกสารนี้จะครอบคลุมขอบเขตอย่างแคบ เฉพาะการขนส่ง การค้าส่งและการค้าปลีก และกล่าวเฉพาะด้านผลผลิตเท่านั้น

ระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เพราะทำให้สามารถเข้าถึงทรัพยากรและตลาดได้สะดวกรวดเร็วและประหยัด ซึ่งเป็นการลดต้นทุนและราคาสินค้า ทำให้เกิดการขยายตัวด้านการผลิต ประเทศที่มีระบบบริการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ทั้งภาคการผลิตและผู้บริโภคจะได้รับผลประโยชน์จากการค้าอย่างมาก ทำให้สินค้าที่ผลิตตามความชำนาญในแต่ละเขตพื้นที่สามารถไหลเวียนอย่างทั่วถึง ระบบเศรษฐกิจได้ประโยชน์จากความชำนาญพิเศษที่เพิ่มขึ้นตามทฤษฎีความได้เปรียบเชิงสัมพัทธ์ (Comparative Advantage Theory)

9.2 การพัฒนาระบบลอจิสติกส์ของไทย

ในยุทธศาสตร์การพัฒนาไทยให้เป็นศูนย์กลางลอจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน ได้กำหนดการพัฒนาทั้งระบบภาครัฐและเอกชน โดยในส่วนของภาครัฐมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น ศุลกากร สรรพากร และท่าเรือ รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เปรียบเทียบระบบลอจิสติกส์ของกลุ่มประเทศเอเซียอาคเนย์ นอกจากสิงคโปร์และมาเลเซียแล้ว ประเทศไทยมีศักยภาพความพร้อมในด้านต่างๆ เหนือกว่าเวียดนาม ลาว กัมพูชา และพม่า ส่วนทางด้านมณฑลยูนนาน นอกจากศักยภาพทางน้ำแล้วจะมีระบบใกล้เคียงกับประเทศไทย ด้านโอกาสการพัฒนานั้นประเทศไทยมี

ความพร้อมกว่าในที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางในภูมิภาค และหนึ่งในหน่วยงานที่สำคัญในการพัฒนาระบบลอจิสติกส์ของไทย ได้แก่กระทรวงคมนาคม ซึ่งตามวิสัยทัศน์ของกระทรวงที่จะพัฒนาระบบการขนส่งให้สะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรของภูมิภาค โดยมีพันธกิจที่จะพัฒนาระบบกลไก และบุคลากรในองค์กร รวมทั้งวางการพัฒนาก่อสร้าง และควบคุมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพทั่วถึง คุ่มค่า และยุติธรรม

นโยบายในการพัฒนาระบบลอจิสติกส์ที่ครบวงจร ทั้งระดับภายในและนอกประเทศ (Dual Track) สามารถให้บริการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในทางการค้าและบริการ พัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะที่มีความรวดเร็ว ปลอดภัย และสะดวกต่อการเข้าถึงประชาชน พัฒนาการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินของรัฐ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อรัฐและประชาชน พัฒนาสร้างความสะดวกสบายการใช้โครงข่ายในระบบการขนส่ง โดยแผนการดำเนินการของกระทรวงคมนาคมด้านลอจิสติกส์ประกอบด้วยแผนการระยะสั้น มีการพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมขนส่งทั้งระบบโดยใช้เทคโนโลยี และระบบสารสนเทศ (GPS, GIS และ MIS) เพื่อสนับสนุนการวางแผนและการตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ แผนการระยะกลาง มีการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง (HUB) ควบคู่ไปกับการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด และแผนการระยะยาว กำหนดให้มีการบูรณาการให้บริการโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อบริการขนส่ง คน สินค้า และบริการ

ตารางที่ 9.1-1 แสดงการเปรียบเทียบระบบโลจิสติกส์ ของประเทศในภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ ,Main Land Southeast Asia (The Logistics Positioning of Thailand with GMS)

	โครงสร้างพื้นฐาน			การใช้ระบบ IT		บุคลากร	ทรัพยากร	
	ทางถนน	ทางอากาศ	ทางทะเล	ทางรถไฟ	ระบบ IT			
สิงคโปร์	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX		XXXX	XXXX	XXXX
มาเลเซีย	XXXX	XXX	XXX	XXX		XXX	XXX	XXX
ไทย	XXXX	XXXX	XX	XX		XXX	XX	XX
จีนตอนใต้ (ยูนนาน)	XXX	XXX	X	XX		XXX	XX	XXX
เวียดนาม	XX	XX	X	XX			X	XX
ลาว	X	X	X	X			X	X
กัมพูชา	X	X	X	X			X	X
พม่า	X	X	X	X			X	X

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ของไทย, สวิทย์ รัตน์จินดา

9.3 การพัฒนาระบบลอจิสติกส์ของจีน

ด้านระบบลอจิสติกส์ของจีน เนื่องจากแต่เดิมจีนส่งมอบธุรกิจระบบลอจิสติกส์ไว้ในมือของรัฐวิสาหกิจซึ่งมีทั้งระดับประเทศและระดับมณฑล ต่อมาผ่อนปรนให้เอกชนจีนและธุรกิจต่างชาติเข้าสู่ธุรกิจนี้ ตั้งแต่ปี 2005 เป็นต้นไปจีนต้องเปิดเสรีมากขึ้นเพื่อให้ต่างชาติดำเนินธุรกิจต่างๆ ในระบบลอจิสติกส์ตามพันธะ WTO ธุรกิจเอกชนจีนส่วนมากยังมีลักษณะเป็น SMEs กิจกรรมที่ทำส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระยะใกล้ มีเพียงส่วนน้อยที่ทำกิจกรรมอื่นๆ ของระบบลอจิสติกส์ และยังคงใช้เวลาอีกระยะหนึ่งเพื่อพัฒนาเทคโนโลยี ส่วนธุรกิจต่างชาติจากประเทศอุตสาหกรรมทางตะวันตกและญี่ปุ่นเป็นบริษัทขนาดใหญ่ ธุรกิจต่างชาติเหล่านี้มีความได้เปรียบด้านการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ให้บริการที่มีคุณภาพมากกว่าแต่ค่าบริการสูงกว่าฝ่ายจีน กลุ่มผู้ใช้บริการหลักคือบริษัทลงทุนต่างชาติขนาดใหญ่ในจีน สำหรับบริษัทจากฮ่องกง ไต้หวัน และสิงคโปร์ มีขนาดกลาง เหมาะที่จะเจาะเข้าสู่ตลาดทั้งในเชิงพื้นที่ที่ยังมีการแข่งขันน้อยและลูกค้าขนาดเล็กและขนาดกลาง เพราะบริษัทต่างชาติเหล่านี้มีความได้เปรียบด้านเทคโนโลยีเหนือบริษัทเอกชนจีน และไม่มีความเสียเปรียบด้านภาษาจีน นักลงทุนจากไทยไม่น่าจะมีข้อได้เปรียบหรือจุดแข็งประการใดในการเข้าไปลงทุนทำธุรกิจด้านลอจิสติกส์ในจีน

คณะกรรมการเศรษฐกิจและการค้าแห่งชาติ (The State Economic and Trade Commission) ได้ประเมินว่าอุตสาหกรรมกระจายสินค้า (Logistics) ของจีนมีมูลค่าประมาณ 100 พันล้านหยวน หรือ 12 พันล้านดอลลาร์ สรอ. แต่อย่างไรก็ดี หากเปรียบเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วอย่างสหรัฐฯ และญี่ปุ่น อุตสาหกรรมดังกล่าวของจีนยังนับว่าเล็กมาก โดยหากประเมินจากสัดส่วนของภาคการคมนาคม การจัดเก็บสินค้า และการสื่อสารต่อ GDP แล้ว ระบบการกระจายสินค้าของจีนมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 10 และ 20 ของสหรัฐฯ และญี่ปุ่น ตามลำดับ อนึ่ง คำว่าระบบการกระจายสินค้า (Logistics) นี้ครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ตั้งแต่ การขนส่งระยะไกล การจัดจัดการคลังสินค้า และการจัดส่งสินค้าสู่ผู้ค้าส่งและผู้ค้าปลีก กิจกรรมเหล่านี้อาจแบ่งซอยเป็นขั้นตอนย่อยได้อีกมาก

ในการค้าระหว่างประเทศของจีน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางเรือ มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเป็นการขนส่งผ่านท่าเรือใหญ่ๆ ตามชายฝั่งของจีน แม้ว่าระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศจะกระเตื้องขึ้นมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แต่สัดส่วนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือก็ยังคงสูงอยู่เนื่องจากจีนมีการติดต่อเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ทางทะเลมีมานานแล้ว และแนวชายฝั่งของจีนก็มีระยะทางยาว ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับภูมิภาคต่างๆ ของโลกได้ดี ทั้งนี้ในปี ค.ศ. 2001 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือเซิ่นเจิ้นจัดว่าเป็นท่าเรือที่คึกคักมากที่สุดเป็นอันดับ 5 และ 8 ของโลก โดยสามารถรองรับสินค้าได้มากถึง 6.3 และ 5.1 ล้าน TEUs

ตามลำดับ แต่เดิมท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือกว่างโจวถือเป็นศูนย์กลางท่าเรือสำคัญของภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้ของจีน อย่างไรก็ตามเมื่อไม่กี่ปีมานี้ท่าเรืออื่นๆ ได้มีการพัฒนาขึ้นเพื่อแข่งกับท่าเรือดังกล่าว เช่น ท่าเรือหนิงโป (Ningbo) ท่าเรือเทียนจิน และท่าเรือชิงเต่า (Qingdao) ได้มีการพัฒนาประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าในท่าเรือได้อย่างรวดเร็วมาก ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการลงทุนต่างชาติที่ไหลบ่าเข้ามามากมายในกิจกรรมการผลิตต่างๆ ในเมืองเหล่านี้ ซึ่งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มณฑลภายในมีสัดส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานน้อยกว่ามณฑลชายฝั่ง และหากโครงการต่างๆ เสร็จสมบูรณ์ ก็จะสามารถกระตุ้นการทำกิจกรรมทางการค้าในมณฑลได้อีกมาก

ตารางที่ 9.3-1 แสดงโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ ภายในปี ค.ศ. 2010

พื้นที่	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
เทียนจิน	- ลงทุน 12 พันล้านหยวนในการก่อสร้างท่าเรือในช่วงปี ค.ศ. 2001-2010 - ปรับปรุงท่าเรือบรรทุกสินค้าอีก 2 แห่งและท่าเรือน้ำมันขนาด 1 แสนตัน - สร้างและซ่อมแซมท่าเทียบเรือน้ำลึก 23 แห่งในช่วงปี ค.ศ. 2001-2010 - เพิ่มขนาดรองรับการขนถ่ายสินค้าให้ได้อย่างน้อย 4 ล้าน TEUs ในปี ค.ศ. 2005
เซี่ยงไฮ้	- มุ่งเป้าสู่การเป็นท่าเรือบรรทุกสินค้าที่ใหญ่ที่สุดอันดับ 3 ของโลก (ปัจจุบันจัดอยู่ในอันดับที่ 5 ของโลก) - ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกหยางชาน (Yang Shan) มูลค่า 100 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ให้สามารถรองรับการบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นอีก 22.4 ล้านตันในปี ค.ศ. 2005
กว่างโจว	- ลงทุน 116.7 พันล้านหยวน สร้างเครือข่ายเชื่อมโยงกว่างโจวไปยังเมืองอื่นๆ - ก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติมูลค่า 2.18 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ภายในปี ค.ศ. 2003 ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพการรองรับสินค้า 1.1 ล้านตันต่อปี - ด้านท่าเรือ ร่วมมือกับ PSA ในการจัดการปริมาณคลังสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.8 ล้าน TEUs ในอีก 5 ปีข้างหน้า จากเดิม 1.43 ล้าน TEUs เมื่อปีก่อน
เสิ่นเจิ้น	- ลงทุน 20 พันล้านหยวนในด้านการคมนาคมขนส่งและสื่อสารในปี ค.ศ. 2001-2005 และอีก 35 พันล้านหยวนในช่วงปี ค.ศ. 2006-2015 - ก่อสร้างท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าอีก 6 แห่งภายในปี ค.ศ. 2005 ประกอบ

	ด้วย ท่าเทียบเรือขนาด 1 หมื่น DWT 4 แห่ง มูลค่า 4 พันล้านหยวน ท่าเทียบเรือขนาด 5 แสน TEUs 2 แห่ง มูลค่า 1.7 พันล้านหยวน - ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกใกล้กับอ่าวต้าเฟิง (Dapeng Bay) และเส้นทางน้ำเข้า-ออก ฟานชีอ (Fanshi) ลึก 10-12 เมตร - ขยายท่าเรือเอียนเทียน (Yantian Harbour) ให้สามารถรองรับสินค้าเพิ่มอีกกว่า 2 ล้าน TEUs ต่อปี - ก่อสร้างเส้นทางเดินเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้ารุ่นที่ 4 ได้
ชิงเต่า	- ปัจจุบันมีโครงการพัฒนา 8 โครงการที่กำลังดำเนินงานเพื่อปฏิรูปชิงเต่าให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งนานาชาติในภาคเหนือของจีน รวมทั้งการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึก 9 แห่ง - เพิ่มขนาดรองรับการขนถ่ายสินค้าให้ได้ถึง 7.4 ล้าน TEUs ภายในปี ค.ศ. 2005
หนิงโป	- ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ 4 แห่งสำหรับเรือบรรทุกสินค้ารุ่นที่ 6 ให้แล้วเสร็จ - ก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกความยาว 300 เมตร - เพิ่มขนาดการขนถ่ายคลังสินค้าให้ได้ถึง 150 ล้านตัน และขนาดการขนถ่ายตู้สินค้าให้ได้ 3 ล้าน TEUs ภายในปี ค.ศ. 2005 - ขยายท่าอากาศยานตามแผนพัฒนาฯ มูลค่า 843 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาคตะวันออกของจีน
ต้าเหลียน	- ก่อสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่ 3 แห่งสำหรับเรือบรรทุกสินค้ารุ่นที่ 5 และ 6 - คาดว่าจะสามารถเพิ่มขนาดการขนถ่ายตู้สินค้าได้ถึง 2.3 ล้าน TEUs ภายในปี ค.ศ. 2005 และ 4 ล้าน TEUs ภายในปี ค.ศ. 2010

ที่มา: Huang, Siew Bin. **Logistics and Shipping**. Singapore: International Enterprise Singapore, April 2002.

อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมลอจิสติกส์ของจีนโดยทั่วไปถือว่ายังโตไม่เต็มที่นัก ในปี ค.ศ. 2001 แม้แต่หน่วยงานจดทะเบียนทางธุรกิจบางมณฑลยังไม่รู้จักคำว่า “ระบบการกระจายสินค้า” (Logistics) ในภาษาจีนแต่อย่างใด ลักษณะสำคัญของตลาดการขนส่งของจีน มีดังนี้

9.3.1 ขาดการวางแผนและความร่วมมือจากรัฐบาล

ระบบการขนส่งและกระจายสินค้า หรือลอจิสติกส์ถือว่าเป็นเรื่องใหม่ในจีน ในอดีตนั้นรัฐบาลยังไม่ได้เข้ามาวุ่นวายในการวางแผนทางกลยุทธ์ทั่วไปของอุตสาหกรรมด้านนี้ และไม่มีหน่วยงานใด โดยเฉพาะที่รับผิดชอบงานโดยตรง การให้บริการที่เกี่ยวข้องในระบบการขนส่งจึงอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงคมนาคม (Ministry of Communications: MOC) กระทรวงความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ (Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation: MOFTEC) สำนักบริหารการบินพลเรือนแห่งชาติ (Civil Aviation Administration of China) กระทรวงกิจการรถไฟ (Ministry of Railways) และกระทรวงการค้าภายใน (Ministry of Internal Trade) เป็นต้น ซึ่งก็ขาดการประสานงานและความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังไม่มีการออกใบอนุญาตการทำธุรกิจการขนส่งภายในโดยเฉพาะแก่นักลงทุนต่างชาติแม้แต่รายเดียว ส่วนการออกใบอนุญาตให้แก่บริษัทลงทุนต่างชาติที่กระจายเฉพาะสินค้าของบริษัทเองที่ผลิตในจีนก็มีขั้นตอนที่ค่อนข้างยุ่งยาก ขาดความโปร่งใส และไม่ยุติธรรมอีกด้วย

9.3.2 ขาดการรวมกลุ่มกันในการให้บริการในระบบการขนส่ง บริษัทที่ให้บริการในระบบการขนส่งส่วนใหญ่จะมุ่งให้บริการเพียงประเภทเดียว เช่น การบรรทุกสินค้า คลังสินค้า หรือการขนย้ายสินค้า เป็นต้น มีเพียงไม่กี่บริษัทเท่านั้นที่ให้บริการระบบการขนส่งแบบครบวงจร

9.3.3 โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการขนส่งยังล้าหลัง แม้ว่าในเชิงปริมาณจีนจะมีโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการขนส่งอยู่มากมาย แต่โครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นกลับล้าสมัยและใช้การไม่ได้แล้ว เครือข่ายเส้นทางการขนส่งก็ไม่เชื่อมโยงถึงกัน ระบบการจัดเก็บคลังสินค้าส่วนใหญ่ต่ำกว่ามาตรฐาน ซึ่งล้วนส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งในจีนยังสูงมากหากเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ

9.3.4 มาตรฐานและประสิทธิภาพการบริหารจัดการค่อนข้างต่ำ การวางแผนและบริหารจัดการของผู้ให้บริการระบบการขนส่งในจีนยังล้าหลังกว่าผู้ให้บริการต่างชาติอยู่มาก ซึ่งรวมไปถึงประสิทธิภาพ คุณภาพการบริการ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับระบบการขนส่ง

9.3.5 ขาดแคลนบุคลากรด้านระบบการขนส่งที่มีความชำนาญ จีนยังขาดแคลนบุคลากรที่เป็นมืออาชีพและมีความชำนาญด้านระบบการขนส่ง และมีมหาวิทยาลัยที่เปิดหลักสูตรด้านนี้เพียง 10 แห่งเท่านั้น ซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ 1 ของสถาบันการศึกษาระดับสูงทั้งหมดในจีน การ

ขาดแคลนบุคลากรดังกล่าวถือว่าเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบการขนส่งของจีน

9.4 แนวโน้มการพัฒนาระบบลอจิสติกส์ของจีน

ในอนาคตอันใกล้ คาดว่าอุตสาหกรรมระบบการขนส่งของจีนจะขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันศักยภาพของอุตสาหกรรมดังกล่าวมีเพียง 1 ใน 3 ของศักยภาพรวมเท่านั้น นั่นหมายความว่าหากอุตสาหกรรมระบบการขนส่งของจีนได้พัฒนาเต็มที่แล้วจะสามารถเพิ่มมูลค่ายอดขายได้ถึง 300 พันล้านหยวน หรือ 36 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ โดยจะสังเกตได้จากปัจจัยสำคัญ ได้แก่

9.4.1 การไหลเข้าของการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติอย่างมากในจีน

ในช่วงสามปีที่ผ่านมา การไหลเข้าของการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติโดยเฉลี่ยคิดเป็น 40 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ ต่อปี และภายหลังที่จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO แล้ว คาดว่ามูลค่าการลงทุนดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นถึง 50 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ ต่อปีในอีก 3-5 ปีข้างหน้า และเนื่องจากจีนเป็นศูนย์กลางการผลิตที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ด้วยต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ก็จะทำให้บริษัทข้ามชาติอีกเป็นจำนวนมากย้ายฐานการลงทุนมายังจีน ไม่เว้นแม้แต่บริษัทผู้ผลิตในเอเชียอย่างญี่ปุ่นและไต้หวัน การลงทุนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องการรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อที่จะสามารถส่งชิ้นส่วนที่ใช้ในกระบวนการผลิตได้ตรงเวลา จึงอาจกล่าวได้ว่าในอนาคตอันใกล้ระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศของจีนจะพัฒนาอย่างเต็มที่และมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น ภายหลังที่จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังได้กำหนดให้ระบบการขนส่งสินค้าเป็นภาคสำคัญของการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 10 และพร้อมให้ความร่วมมือกับนักลงทุนต่างชาติอย่างเต็มที่ ขณะที่รัฐบาลท้องถิ่นเองก็ยังต้องการความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านอีกมาก เช่น การรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบการขนส่งสินค้าและแหล่งกระจายสินค้า เป็นต้น

9.4.2 การค้าที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว

ภายหลังที่จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO การค้าของจีนจะเพิ่มปริมาณขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะการนำเข้าซึ่งจะเพิ่มสูงขึ้นทันทีที่จีนยกเลิกการจำกัดเกบภาษี การกำหนดโควตา และลดข้อจำกัดการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติและการนำเข้าสินค้าต่างชาติมากขึ้น ขณะเดียวกันการเข้าเป็นสมาชิก WTO ของจีนจะเป็นการเปิดตลาดต่างประเทศให้กับสินค้าของจีนอีกด้วยเมื่อจีนยกเลิกการกำหนดโควตาและข้อจำกัดในการส่งออกทั้งนี้คาดว่าอัตราการเติบโตทางการค้าของจีนใน

อีก 10 ปีข้างหน้าจะสูงกว่าอัตราเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปีของเมื่อสิบปีที่ผ่านมา ซึ่งคาดว่าจะสูงถึง 1.7 ล้านล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี ค.ศ. 2010 เพิ่มขึ้นจาก 510 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี ค.ศ. 2001 โดยเฉพาะอย่างยิ่งมูลค่าการส่งออกของจีนในอนาคตที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากอันเนื่องมาจากการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติในกลุ่มอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และหากเปรียบเทียบมูลค่าการค้าดังกล่าวของจีนกับสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีอัตราเติบโตโดยเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 9 เมื่อสิบปีที่ผ่านมาแล้ว คาดว่าจีนจะสามารถแซงหน้าสหรัฐอเมริกา ได้ภายในปี ค.ศ. 2026 รวมทั้งความต้องการบริการระบบการขนส่งในจีนก็จะเพิ่มขึ้นนำหน้าสหรัฐอเมริกา เช่นกัน

9.4.3 ปริมาณการค้าในมณฑลชายฝั่งที่เพิ่มมากขึ้น

ในปี ค.ศ. 2001 ปริมาณการค้าของมณฑลชายฝั่งคิดเป็นร้อยละ 92.5 ของการค้ารวมของจีน โดยมีมณฑล/มหานคร 5 อันดับแรกที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด ได้แก่ กว่างตง เซี่ยงไฮ้ เจียงซู เจ้อเจียง และปักกิ่ง มีมูลค่าการค้ารวมกันร้อยละ 73 ของการค้ารวมของจีน ปริมาณการค้าของทั้ง 5 มณฑลดังกล่าวค่อนข้างสูงมาก ด้วยตัวเลขอัตราเติบโตสองหลักตลอดห้าปีที่ผ่านมา

ในทางตรงกันข้าม ปริมาณการค้าของมณฑลภายในมีเพียงร้อยละ 7.5 ของการค้ารวมของจีน อัตราเติบโตทางการค้าก็ไม่สูงนักเนื่องจากมูลค่าการค้าที่มีอยู่เพียงน้อยนิด ดังนั้น จึงเป็นไปได้ว่าปริมาณการค้าของมณฑลภายในเหล่านี้จะสามารถเพิ่มขึ้นสูงเทียบเท่ามณฑลชายฝั่ง แม้ว่ารัฐบาลจะมุ่งดำเนินนโยบายพัฒนามณฑลในภาคตะวันตกก็ตาม

9.4.4 การไหลเข้าของการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติอย่างมากในมณฑลชายฝั่ง

การกระจุกตัวของมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติในมณฑลใดมณฑลหนึ่งสามารถเป็นตัวชี้วัดการทำกิจกรรมทางค้าของมณฑลนั้นได้เป็นอย่างดี ดังจะเห็นได้จากมณฑลชายฝั่งของจีนที่สามารถดึงดูดเงินลงทุนต่างชาติได้ถึงร้อยละ 87 ของการลงทุนรวมที่เข้ามาในจีนตลอดห้าปีที่ผ่านมา โดยมีมณฑล/มหานครที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ กว่างตง เจียงซู ฝูเจี้ยน เซี่ยงไฮ้ และซานตง มีมูลค่าการลงทุนรวมกันถึงร้อยละ 64 ของการลงทุนรวมในจีน ดังนั้น จึงคาดว่ากิจกรรมทางการค้าในมณฑลชายฝั่งดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นอีกมากในอีก 2-3 ปีข้างหน้า

9.5 การเชื่อมโยงเส้นทางความร่วมมือด้านลอจิสติกส์ภาคเหนือตอนบนของไทยกับภาคตะวันตกของจีน

ความร่วมมือในด้านลอจิสติกส์ไทย-จีน ในปัจจุบันระบบลำเลียงของไทยที่เข้าสู่ตลาดจีนมักจะใช้เส้นทางทะเลและทางอากาศ ส่วนทางแม่น้ำมีบ้างแต่น้อย เช่นการส่งลำไยอบแห้งตามลำน้ำโขง

จากเชียงแสน จังหวัดเชียงรายไปสู่เชียงรุ่งในสิบสองพันนาของจีน แล้วส่งตรงไปยังคุนหมิงเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน เพื่อเข้าสู่ระบบลำเลียงของจีน แล้วส่งต่อไปยังแหล่งที่กระจายสินค้าที่สำคัญของจีน เช่นที่ ยี่อู๋ ของเจอะเจียงเป็นต้น ซึ่งปัจจุบันลำโอบแห่งของไทย 80% ได้เข้าสู่ระบบการกระจายสินค้าที่ศูนย์กระจายสินค้าที่ยี่อู๋ ภายในอีก 2 ปีข้างหน้า (2548) เมื่อเส้นทางหลวงจากเชียงรายผ่านเชียงของ ข้ามแม่น้ำโขงไปยังบ้านห้วยทรายของลาว แล้วต่อไปยังหลวงน้ำทา บ่อหาน แล้วเข้าประเทศจีนที่มณฑลยูนนานเข้าสู่เชียงรุ่งผ่านซือเหมาเข้าสู่คุนหมิงได้ เมื่อเส้นทางนี้แล้วเสร็จ บทบาทของแม่น้ำโขงตอนบนที่จะลำเลียงสินค้าสู่จีนคงจะเปลี่ยนไป สินค้าที่ส่งอาจต้องเปลี่ยนจากผลไม้ที่ในตอนนี้สัญญา FTA ได้ครอบคลุมถึง เป็นอย่างอื่น เช่น อาจเป็นยางแผ่น ข้าว น้ำตาล ปุ๋ย วัสดุก่อสร้างเช่น เหล็กเส้น ฯลฯ เป็นต้นจากไทยสู่จีน แล้วนำสินค้าสินแร่ จากจีนสู่ไทย

ในระบบการขนส่งสินค้าที่ต้องการการขนส่งอย่างรวดเร็วกว่าทางน้ำ ได้แก่การขนส่งทางบก โดยใช้เส้นทางเชียงแสน-ห้วยทราย หลวงน้ำทา-มณฑลยูนนาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง หากสินค้าลำเลียงผ่านเส้นทางบกนี้มีมาก จีนอาจจะต่อทางรถไฟที่มีจากคุนหมิงมายังลาว และข้ามมายังเชียงรายได้ ซึ่งปัจจุบันทางรถไฟจากคุนหมิงไปยังยี่อู๋มีอยู่แล้ว สิ่งที่จีนต้องพัฒนาต่อ คือ จากยี่อู๋ไปโมเจียงเจียงเจิน เชียงรุ่ง และมอฮั่น เข้าสู่ลาวแล้วไปเชียงราย หากประเทศไทยซึ่งมีแผนจะสร้างทางรถไฟจากเด่นชัยมายังเชียงราย (มีการคำนวณด้านเศรษฐกิจแล้วไม่คุ้มในการลงทุน) เปลี่ยนเส้นทางรถไฟที่วางแผนไว้จากเด่นชัยมาเป็นเชียงใหม่เข้าเชียงราย ระยะทางจะสั้นกว่า และอาจคุ้มค่าทางเศรษฐกิจมากกว่า เพราะจะสามารถทำให้เชียงใหม่ เชียงรายเชื่อมต่อกันได้ โดยมีทางรถไฟเป็นทางเลือก ซึ่งสามารถพัฒนาในด้านการท่องเที่ยวได้อย่างดีอีกด้วย

ในระบบการกระจายสินค้าเมื่อสินค้าของไทยลำเลียงมาถึงคุนหมิงแล้วสามารถส่งต่อทางรถไฟ แม้กระทั่งทางเครื่องบินไปยังตลาดต่างๆ ของจีนได้ นอกจากนี้อาจจะร่วมกับสินค้าของจีนส่งออกไปยังต่างประเทศ เส้นทางที่สำคัญที่สุดที่ควรคำนึงถึงคือ เส้นทางจากคุนหมิงไปยังก๊วยหาง มณฑลก๊วยโจว ไปยังฉางซา และจูโจว ของมณฑลฮูเป่ ไปสู่ อุนโจว ยี่อู๋ และนินโป ของมณฑลหางโจว โดยที่นินโป สินค้าสามารถส่งไปยังต่างประเทศได้ เพราะที่นั่นมีท่าเรือน้ำลึก อีกประการหนึ่งคือ สินค้าเมื่อถึงยี่อู๋แล้ว สามารถกระจายไปยังทุกจุดในประเทศได้ เพราะยี่อู๋เป็นจุดกระจายสินค้าที่สำคัญอันดับต้นๆ ของจีน จากยี่อู๋สามารถไปยัง อู่ซีของเจียงซู นานกิง และซูโจวได้ เมืองต่างๆเหล่านี้ถือว่าเป็นเมืองในบริเวณสามเหลี่ยมแยงซีเกียง ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตในปี 2545 เท่ากับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยต่อเขตเศรษฐกิจสูงถึง 87,305 บาทต่อปี

เนื่องจากข้อเท็จจริงของการส่งลำไยอบแห้ง ลำไยที่ส่งผ่านยี่ฮู่มีราคาที่ถูกกว่าลำไยที่ผ่านการขนส่งทางทะเล ทั้งนี้เพราะใช้การขนส่งทางรถไฟจากคุนหมิงไปยังยี่ฮู่ ซึ่งมีค่าขนส่งต่ำ และอีกหนึ่งเหตุผลที่สำคัญ คือ การขนส่งทางทะเลจะต้องใช้เวลาถึง 25 วัน แต่การขนส่งทางลำน้ำโขงโดยใช้รถยนต์และรถไฟนั้น ใช้เวลาเพียง 7 วันเท่านั้น

เส้นทางลำเลียงจากคุนหมิงที่สำคัญอันดับสองคือ จากคุนหมิงผ่านด่านชายของมณฑลเจียงซีไปยังเอ๋อหมินของกวางตุ้ง และเซินเจิ้นที่ติดกับฮ่องกง ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจในสามเหลี่ยมแม่น้ำจูเจียง ในเขตเศรษฐกิจนี้ ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวเท่ากับ 75,000 บาทต่อปี รองจาก เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำแยงซีเกียง และเมืองหลักก็คือเมืองกวางตุ้ง ที่ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 207,255 บาทต่อปี ซึ่งสูงกว่าเซี่ยงไฮ้เมืองหลักของสามเหลี่ยมแม่น้ำแยงซีเกียง

เส้นทางลำเลียงจากคุนหมิงที่สำคัญอันดับสาม เป็นเส้นทางจากคุนหมิงผ่านกุ้ยหยางของมณฑลกุ้ยโจว ไปยังฉางชา จูโจว อุ๋ฮั่น และไปยังปักกิ่ง เทียนจิน ต้าเหลียน ชิงเต่า ถังชาน ซึ่งจีนมักใช้ชื่อย่อเป็นเขตเศรษฐกิจ “จิน จิน ถัง” เขตเศรษฐกิจนี้ คือ เขตเศรษฐกิจฝั่งทะเลโบไห่ จากเขตเศรษฐกิจฝั่งทะเลโบไห่สามารถไปยังเลียวหยาง ฉางชุน และฮาเออปินได้ รายได้เฉลี่ยต่อหัวของเขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลโบไห่ เท่ากับ 61,020 บาทต่อปี เมืองหลักคือปักกิ่ง ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 138,730 บาทต่อปี

เส้นทางลำเลียงที่ผู้ประกอบการในคุนหมิงเห็นว่าสำคัญ คือ จากคุนหมิง ไปยังนานหนิง ของมณฑลกลวงสี เพื่อออกทะเลที่ฝ่งเจินของกลวงสี เส้นทางนี้สำหรับสินค้าไทยที่จะมาจำหน่ายในจีนอาจมีความสำคัญน้อย สำหรับสินค้าจากภาคตะวันตกของจีนนั้นถือว่ามีความสำคัญมาก เพราะเป็นที่ออกทะเลสู่ตลาดต่างประเทศได้

เส้นทางจากคุนหมิงที่มีความสำคัญต่อการขนส่งของสินค้าไทย คือเส้นทางจากคุนหมิงผ่านตันจื่อฮั่ว ของมณฑลเสฉวน ไปยังเฉินตู เมืองหลวงของมณฑลเสฉวน เข้าสู่มหานครฉงชิ่ง เพื่อไปซื้อสินค้าของมณฑลชานซี และเมืองอู่หลู่หมู่ฉี เมืองหลวงของมณฑลซินเจียง

เมืองต่างๆ ในระบบการขนส่ง และเส้นทางแต่ละเส้นทางนี้เป็นจุดกระจายสินค้าที่สำคัญของจีน การที่จะเจาะตลาดจีนควรมีการศึกษาถึงประเภทสินค้าที่กระจายในแต่ละจุดมีอะไรบ้าง คุณภาพเป็นอย่างไร เพื่อประเมินความต้องการของผู้ซื้อสินค้าในจีน และเพื่อกำหนดสินค้าไทยที่จะเข้าสู่

ตลาดเหล่านี้ได้ถูกต้อง ระบบการลำเลียงของจีนเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพมาก มีการแข่งขันสูง และเอื้ออำนวยต่อการกระจายสินค้าของต่างประเทศในจีนได้ดี โดยในเมืองคุนหมิงที่ตลาดขายส่งหล่อซืออัน จะเห็นสินค้าจากญี่ปุ่น เกาหลี และยุโรปอยู่มากมาย ซึ่งประเทศเหล่านี้ใช้ระบบลำเลียงของจีน ส่งสินค้ามายังคุนหมิงได้ ประเทศไทยก็น่าที่จะส่งสินค้าไทยไปยังคุนหมิง โดยอาศัยระบบลำเลียงของจีนส่งสินค้าไปยังจุดกระจายสินค้าต่างๆ ของจีนได้เช่นกัน

ปัจจุบันโดยการสนับสนุนจากรัฐบาลกลางที่ปักกิ่ง และมณฑลยูนนาน จีนจะเข้ามาเปิดนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคที่เชียงราย รวมทั้งตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่เชียงราย แบบเดียวกับยู่ของเจอะเจียงที่เชียงราย โดยบริษัทลำเลียง (Logistics) ที่อยู่ในอันดับต้นๆ ของจีน ซึ่งเป็นบริษัทอันดับหนึ่งของยู่จะเข้าร่วมกิจกรรมในการลงทุนนี้ด้วย ผู้ประกอบการไทยควรที่จะฉวยโอกาสนี้ศึกษาหาข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงธุรกิจกับจีน โดยเตรียมตัวให้พร้อม เพราะเมื่อถนนจากคุนหมิงมายังไทยเสร็จสิ้นลงในปี 2548 ก็จะสามารถแปลงแผนขยายการค้า ไปสู่ประเทศจีนได้เป็นรูปธรรมขึ้น

ประเทศไทยต้องอาศัยความได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศเพื่อมุ่งการพัฒนา ระบบขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการขนส่งของภูมิภาค ทั้งด้านการผลิต และธุรกิจบริการขนส่ง (Logistic) ที่มีประสิทธิภาพ และเป็นประตูสู่เอเชียตอนใต้ คือ พม่า สปป.ลาว จีนตอนใต้ และเชื่อมเอเชียตะวันออก เอเชียใต้ การเชื่อมโยงกับจีนตะวันตก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลได้ (Land Locked) อีกทั้งจีนตะวันตกเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนกลางกับจีนตะวันออก ทำให้การเชื่อมโยงการขนส่งกับจีนตะวันตก คือ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศจีนได้ทั่วประเทศ เนื่องจากประเทศจีนต้องการขนถ่ายสินค้าทั้งหมดสู่ทะเลอันดามัน ดังนั้นการขนถ่ายสินค้าจากประเทศจีนผ่านประเทศไทยสู่ทะเลอันดามันเพื่อส่งสินค้าไปยังประเทศอินเดีย ประเทศตะวันออกกลาง และกลุ่มประเทศยุโรป ซึ่งเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ของจีนในอนาคต ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่ใช้ระยะเวลาได้เร็ว และเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งทางเรือผ่านสิงคโปร์ ยิ่งไปกว่านั้นจีนยังสามารถใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กระจายสินค้าสู่ภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) ได้อีก

การเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนถ่ายสินค้า (Logistic Linkages) จากเชียงรายประเทศไทยซึ่งเป็นจุดกระจายสินค้าไทย (Distribution Center) สู่คุนหมิงจุดกระจายสินค้าสู่ประเทศจีนทั้งประเทศสามารถกำหนดตามยุทธศาสตร์เส้นทางขนถ่ายสินค้าตามภูมิศาสตร์ได้ สินค้าจากจังหวัดเชียงรายประเทศไทยที่ขนถ่ายสินค้าทางเรือหรือทางบกผ่านประเทศพม่าและประเทศลาวสู่เมืองคุนหมิง ประเทศจีนซึ่งเป็นจุดกระจายสินค้า (Distribution Center) ที่สำคัญโดยมีเส้นทางขนถ่ายสินค้าหลัก 4 เส้นทางสู่ภูมิภาคในประเทศจีน ได้แก่

9.5.1 เส้นทางที่ 1 จากคุนหมิง ผ่านเมืองหนานหนิงซึ่งเป็นศูนย์กลางสินค้าสู่ ฟางเจิน

9.5.2 เส้นทางที่ 2 คุนหมิงหนานซัง สู่ เมืองเอ๋อหมิง กวางตุ้ง เซินเจิ้น และ ฮ่องกง เป็นกลุ่มตลาดผู้บริโภคที่มีความสำคัญอันดับที่สองของประเทศจีน ซึ่งเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำเพิร์ล

9.5.3 เส้นทางที่ 3 คุนหมิง กุ้ยหยาง ฉางชา สู่ฮังโจว อุนโจว ยี่วู หนิงโป และฮังโจว เซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำแยงซีเกียง หรือจากฉางชา สู่ฉงชิ่ง อู่ฮั่น สู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียงซึ่งเป็นกลุ่มผู้บริโภคใหญ่เป็นอันดับที่หนึ่งของประเทศจีน และจากเซี่ยงไฮ้ สู่ปักกิ่ง เทียนสิน ต้าเหลียง ชินต้า ถังซานซึ่งเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลเป่ย์ไห่ ที่มีกลุ่มตลาดผู้บริโภคอันดับที่สามของประเทศจีน และสามารถกระจายสินค้าสู่เซี่ยงหยาง ฉางชุน ฮาเออเป่ย์

9.5.4 เส้นทางที่ 4 ในการขนถ่ายสินค้าคือจากคุนหมิง ผันจื่อฮั่ว เงินตู สู่ฉงชิ่ง เชื่อมเส้นทางที่ 3 หรือลำเลียงสินค้าผ่านแม่น้ำแยงซีเกียงสู่เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำเพิร์ล หรือจากเงินตู สู่ฉีอันจุดกระจายสินค้าสู่ฮู่หลู่ฉี ซึ่งเป็นกลุ่มตลาดอันดับที่สี่ของผู้บริโภค หรือจากเงินตูตรงไปยังเมืองลาซาในทิเบตซึ่งเป็นจุดกระจายสินค้าอีกจุดหนึ่ง

เส้นทางลำเลียงสินค้าจากเซี่ยงรายสู่คุนหมิงแล้วกระจายไปยังจุดต่างๆ ซึ่งมีหลายเส้นทางด้วยกัน เนื่องจากระบบถนนและรถไฟของจีนได้วางไว้เป็นตาข่ายที่สมบูรณ์มาก สิ่งที่สำคัญที่สุดในการลำเลียงสินค้าของจีน คือ ต้องให้สินค้าไปสู่จุดรวบรวมและกระจายสินค้าที่สำคัญที่สุดสามแหล่ง คือ เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำแยงซีเกียง เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำเพิร์ล และเขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลเป่ย์ไห่

9.6 แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางลอจิสติกส์ไทย-จีน

หลักการสำคัญที่เกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างไทยจีนในพื้นที่โครงการคือ การพัฒนาระบบลอจิสติกส์ (Logistics) หรือระบบลำเลียงขนส่ง ให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้ระบบการจัดซื้อที่เป็นห่วงโซ่เชื่อมโยงกัน (Supply Chain) มีประสิทธิภาพทั้งในด้านต้นทุน การจัดซื้อ และการรักษาคุณภาพของที่ลำเลียงขนส่ง (Flow Stocks) จนถึงปลายทางไม่ได้รับความสูญเสีย การพัฒนาระบบลอจิสติกส์ จะต้องคำนึงถึงเรื่องปัจจัยของสถาบัน (Institution Factors) เช่นระบบศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง กฎระเบียบในการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องกันและเอื้ออำนวยให้แก่กัน

อาจกล่าวโดยสรุป คือ หลักการรวมของกรอบความร่วมมือระหว่างไทยและจีน คือการเสริมสร้างความร่วมมือที่จะให้ระบบลอจิสติกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (Spatial Linkages) ระหว่างไทยและจีนมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย เพื่อที่จะเอื้อประโยชน์ไม่เฉพาะต่อประเทศไทย และประเทศจีนเท่านั้น แต่ควรที่จะเอื้อประโยชน์ต่อประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะประเทศพม่าและประเทศลาวด้วย และเนื่องจากลำน้ำโขง เป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ นี้ ประเทศที่อยู่ท้ายน้ำ เช่น ประเทศเขมร และประเทศเวียดนาม ผลกระทบและผลประโยชน์ของประเทศเหล่านี้ก็ควรจะต้องคำนึงถึง ภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ด้วย

9.7 กรอบการพัฒนาความร่วมมือทางลอจิสติกส์ไทย-จีน

ควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลลอจิสติกส์ (Logistics Information Center) ขึ้นที่ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ที่สำคัญ เช่น ที่เชียงรายและเชียงใหม่ต่อระบบข้อมูลทั้งสองจุดที่กรุงเทพฯ และ คุณหมิง ศูนย์ข้อมูลนี้จะเป็นที่ติดตามการเคลื่อนไหวของพาหนะการขนส่งสินค้าที่ขนส่งสินค้าและข้อมูลอื่นๆ เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ทำให้ระบบลอจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นการลดค่าใช้จ่ายในด้านเวลาและการคงคลัง (Inventory) ของสินค้า สำหรับโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ที่จำเป็นในการส่งเสริมระบบลอจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนนั้นมี 6 ประการ คือ :

- 1) สร้างท่าเรือน้ำลึกที่ท้ายเหมืองจังหวัดพังงา เพื่อให้สินค้าทั้งจากไทยและจีนสามารถออกสู่ทะเลทั้งทางด้านตะวันตกได้
- 2) ร่วมมือจัดตั้งกองเรือพาณิชย์นาวีระหว่างไทยและจีนเพื่อการเดินเรือไปสู่ภาคตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา รวมทั้งการเดินเรือชายฝั่งในฝั่งมหาสมุทรอินเดียและตามท่าเรือไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ และพม่า บังกลาเทศและศรีลังกา
- 3) สร้างโรงกลั่นน้ำมัน เขตอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขึ้นที่ท้ายเหมือง

- 4) สร้างทางรถไฟจากท้ายเหมืองต่อการรถไฟสายใต้ของไทยที่ชุมพร ทางรถไฟนี้ควรจะต่อเข้ากับทางรถไฟที่จะสร้างจะเด่นขึ้นไปยังเชียงรายและเชียงของผ่านประเทศลาวไปสู่ซือเหมาจนถึงคุนหมิง สำหรับทางรถไฟสายนี้ช่วงที่จะต่อเข้าสู่เชียงรายมีการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว ส่วนช่วงที่จากคุนหมิงมายังเชียงของทางฝ่ายจีนกำลังทำการศึกษาอยู่
- 5) วางท่อน้ำมันตามทางรถไฟที่เสนอใน 4) จนถึงคุนหมิงและต่อเข้าท่อน้ำมันที่คุนหมิงที่สามารถต่อไปยังพื้นที่สามเหลี่ยมแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta Area) ได้
- 6) พัฒนาระบบการบินขนาดเล็กที่สามารถบินลงจอดในสนามบินขนาดเล็กตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เช่น บินระหว่างเชียงราย เชียงรุ่ง ซือเหมา ดาหลี่ เตียนเปียนฟู เมืองไชย หลวงพระบาง แม่ฮ่องสอน น่าน เป็นต้น ทั้งนี้โดยใช้เชียงรายเป็นศูนย์ทางอากาศ (Aviation Hub)

9.8 แผนงาน/โครงการ

แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางระบบลอจิสติกส์ (Logistics) ระหว่างไทย-จีน มีโครงการที่มีความสำคัญ ดังนี้

- 9.8.1 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลลอจิสติกส์ (Logistics Information Center) ขึ้นที่ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ที่สำคัญ เช่น ที่เชียงรายและเชียงรุ่งแล้วต่อระบบข้อมูลทั้งสองจุดที่กรุงเทพฯ และ คุนหมิง
- 9.8.2 โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่คุนหมิงและที่เชียงราย
- 9.8.3 โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่บ้านนาด่าน จังหวัดพังงา
- 9.8.4 โครงการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์นาวีระหว่างไทยและจีนเพื่อการเดินเรือไปสู่ภาคตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา รวมทั้งการเดินเรือชายฝั่งในฝั่งมหาสมุทรอินเดียและตามท่าเรือไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ และพม่า บังคลาเทศและศรีลังกา
- 9.8.5 โครงการกลั่นน้ำมันที่ระนองและการสร้างคลังน้ำมันที่ระนอง-เชียงรายและเชียงใหม่
- 9.8.6 โครงการสร้างทางรถไฟจากระนอง เชื่อมต่อการรถไฟสายใต้ของไทยที่ชุมพร ซึ่งทางรถไฟนี้ควรจะต่อเข้ากับทางรถไฟที่จะสร้างจะเด่นขึ้นไปยังเชียงรายและเชียงของผ่านประเทศลาวไปสู่ซือเหมาจนถึงคุนหมิง
- 9.8.7 โครงการวางท่อน้ำมันตามทางรถไฟที่เสนอใน 9.8.6 จนถึงคุนหมิงและต่อเข้าท่อน้ำมันที่คุนหมิงที่สามารถต่อไปยังพื้นที่สามเหลี่ยมแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta Area) ได้
- 9.8.8 โครงการปรับปรุงถนนห้วยโก๋น-ปากแบ่ง

- 9.8.9 โครงการปรับปรุงถนนสายท่าลี่-ไชยบุรี-หนองเห็ด-กีซอน-เตียนโง (ควรเป็นลักษณะศึกษาความเป็นไปได้)
- 9.8.10 โครงการพัฒนาทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย
- 9.8.11 โครงการพัฒนาระบบน้ำมันเชื้อเพลิง

บทที่ 10

ความร่วมมือไทย-จีน ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

10.1 ความนำ

การบริหารจัดการและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เป็นภาคหนึ่งที่กำลังกลายเป็นส่วนสำคัญขององค์กรต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐกิจเอกชน และแม้กระทั่งในหน่วยงานภาครัฐ เพราะไม่ว่าองค์กรจะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงตัวเองไปด้านไหน ย่อมต้องเกี่ยวข้องกับเรื่องของคนทั้งสิ้น จนอาจกล่าวได้ว่า ตัวชี้วัดความสำเร็จอย่างยั่งยืนขององค์กรอยู่ที่คุณภาพของคนในองค์กรนั้นๆ คนที่เคยถูกมองเห็นว่าเป็นเพียงแค่ปัจจัยการผลิตหรือให้ความสำคัญเป็นแค่แรงงานหรือ กำลังคนกำลังถูกนิยามใหม่ว่าเป็นทรัพยากรมนุษย์หรือ ทุนมนุษย์ หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องของคนในองค์กรก็กำลังประกาศว่าจะเปลี่ยนบทบาทจากงานบริหารบุคคลและธุรการไปเป็นการบริหารทรัพยากรมนุษย์เชิงกลยุทธ์

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาคนและสังคมให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาเศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล โดยพัฒนาคนให้มีผลิตภาพสูงขึ้น สามารถปรับตัวรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงที่จะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการจำเริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน มีจิตสำนึก พฤติกรรมและ วิถีชีวิตที่ไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีสิทธิและโอกาสที่จะได้รับการจัดสรรทรัพยากร ผลประโยชน์จากการพัฒนาและได้รับการคุ้มครองอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมที่จะนำไปสู่การยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตที่ดี สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างมั่นคง มีระบบการจัดการทางสังคมที่เสริมสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนของสังคมในกระบวนการพัฒนา รวมทั้งมีการนำทุนทางสังคมและทุนทางทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่หลากหลายมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม เพื่อสร้างสังคมไทยให้เป็นสังคมที่มีคุณภาพ เป็นสังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิต และเป็นสังคมสมานฉันท์เอื้ออาทร

อย่างไรก็ตามวิวัฒนาการด้านทรัพยากรมนุษย์เหล่านี้มีการพัฒนาแนวคิดของกลุ่มประเทศสำคัญ คือ แนวคิดของกลุ่มนักคิดในประเทศสหรัฐอเมริกา และแนวคิดกลุ่มนักคิดในสหราชอาณาจักร โดยสามารถจำแนกกลุ่มทางความคิดได้ดังนี้

10.1.1 แนวคิดกลุ่มนักคิดในประเทศสหรัฐอเมริกา

สำหรับกลุ่มนี้มีตัวแบบการจัดการทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญจาก 2 แนวคิด คือ

1) ตัวแบบการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์กลุ่มฮาร์วาร์ด (The Harvard Model) หรือเรียกว่ากลุ่มแนวคิดแบบมนุษยนิยมเชิงพัฒนาการ (Developmental Humanism) เป็นแนวคิดกระแสหลักที่ทรงอิทธิพลและแพร่หลายที่สุด มีรากฐานทางความคิดมาจากสำนักคิดมนุษยสัมพันธ์ (Human Relations School) ซึ่งมีจุดเน้นทางความคิดอยู่ที่เรื่องของการสื่อสารในองค์กร การสร้างทีมเวิร์ก และการใช้ความสามารถของแต่ละบุคคล ให้เกิดอรรถประโยชน์สูงสุด กล่าวโดยสรุปสำหรับแนวคิดของสำนักนี้แล้ว การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์จะให้ความสำคัญกับเรื่องของการสร้างสัมพันธภาพของคนในองค์กร เพราะการที่จะทำให้องค์กรมีผลประกอบการที่ดีขึ้น องค์กรจะต้องสามารถตอบสนองความต้องการ ของบุคลากรในองค์กรให้เหมาะสม และเมื่อบุคลากรได้รับการตอบสนองที่ดี ก็จะทำให้เกิดแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ทำให้องค์กรเกิดภาวะอยู่ดีมีสุขทางสังคม (Societal Well-Being) ขึ้นภายในองค์กร อันจะนำไปสู่คุณภาพและปริมาณงานที่ดีขึ้น

2) ตัวแบบการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์สำนักมิชิแกน (The Michigan School) หรือเรียกอีกนามหนึ่งว่าเป็นแนวคิดแบบบริหารจัดการนิยม (Managerialism) กล่าวคือเป็นกลุ่มที่เน้นเรื่องของ การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ ที่มองการบริหารทรัพยากรมนุษย์ จากมุมมองของฝ่ายจัดการธรรมชาติของฝ่ายจัดการคือ การให้ความสำคัญอันดับแรกทีผลประโยชน์ตอบแทนที่องค์กรจะได้รับ โดยที่เรื่องของคน และการบริหารจัดการคนเป็นเครื่องมือ ในการที่จะทำให้บรรลุสู่เป้าหมายเช่นนั้นขององค์กร ดังนั้นจึงมีผู้เรียกแนวคิดการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ของสำนักคิดนี้ว่า เป็นพวกอรรถประโยชน์-กลไกนิยม (Utilitarian-Instrumentalism) คือมองผลประโยชน์หรือผลประกอบการ (Performance) ขององค์กรเป็นหลัก โดยมีการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์เป็นกลไกสำคัญ ในการขับเคลื่อนองค์กรให้ไปสู่ผลประกอบการที่เป็นเลิศ

10.1.2 แนวคิดกลุ่มนักคิดในสหราชอาณาจักร

สำหรับการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ของสหราชอาณาจักรก็คล้ายคลึงกับแนวคิดของสหรัฐอเมริกา คือ มีการนำเสนอแนวคิดของ 2 กลุ่มความคิดที่มีจุดเน้นที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มที่ให้ความสำคัญกับคน และกลุ่มที่เน้นการบริหารจัดการคน

1) สำหรับกลุ่มที่ให้ความสำคัญกับคน คือ กลุ่มที่มีแนวคิดที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญไปที่คน (Human Resource) มากกว่าการบริหารจัดการ (Management) โดยเชื่อว่าบุคลากรทุกคน คือ ทรัพยากรที่มีคุณค่าอยู่ในตนเอง ดังนั้นแนวทางของกลุ่มแนวความคิดนี้

จึงมองการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ว่า จะเป็นวิธีการหนึ่งที่จะต้องช่วยปลดปล่อยพลังศักยภาพทั้งหมดของ ทรัพยากรมนุษย์ออกมา (Releasing Untapped Reserves of Human Resourcefulness) การบริหารทรัพยากรมนุษย์แนวนี้ จึงเน้นในเรื่องของการสร้างความไว้วางใจกัน (Trust) การหาแนวทางที่จะสร้างความรู้สึกถึงการ มีพันธกิจผูกพัน (Commitment) เกี่ยวข้อง (Involvement) และการมีส่วนร่วม (Participation) ให้เกิดขึ้นในสังคมขององค์กร

2) สำหรับกลุ่มที่เน้นการบริหารจัดการคน ก็คือ กลุ่มที่มีแนวคิดทุ่มน้ำหนักความสำคัญไปที่เรื่องของบริหารจัดการ (Management) มากกว่าเรื่องของคน (Human Resource) ดังนั้นแนวทางของกลุ่มความคิดนี้ จึงมองการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ว่า เป็นภาระงานด้านหนึ่งที่ต้องจัดการจะสามารถเพิ่มพูนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจให้ได้มากที่สุดจากการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด แนวทางที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะทำให้การบริหารจัดการองค์กรให้เกิดประสิทธิ ภาพก็คือ ต้องมีการบูรณาการ (Integrate) เรื่องของการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์เข้ากับกลยุทธ์ทางธุรกิจขององค์กร

10.1.3 การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์

อย่างไรก็ตามสรุปแนวโน้มของการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มที่ใช้ปรัชญาแบบมนุษย์นิยมเชิงพัฒนา หรือกลุ่มที่มีปรัชญาแบบบริหารจัดการนิยม แม้ในทางความคิดจะเป็นแนวคิดที่ต่างกลุ่มกัน แต่ในที่สุดแล้วในทางปฏิบัติทั้ง 2 แนวคิดนี้จะต้องถูกบริหารจัดการหรือบูรณาการเข้าด้วยกัน โดยมี 4 มิติมุมมองที่จะช่วยยึดโยงกับการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์มากยิ่งขึ้น ได้แก่

1) การกำหนดนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลขององค์กรจะต้องบูรณาการอย่างเป็นระบบมากขึ้น ทั้งในแง่ของการบูรณาการกันเองของงานย่อยด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลภายในองค์กร และการบูรณาการนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลเข้ากับแผนนโยบายและยุทธศาสตร์ขององค์กร

2) ความรับผิดชอบในด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลขององค์กรจะไม่ได้อยู่กับผู้บริหารด้านทรัพยากรบุคคลอีกต่อไป แต่จะถูกกำหนดให้ เป็นเรื่องที่ผู้บริหารสายงานด้านต่างๆ (Senior Line Managers) จะต้องรับผิดชอบ

3) เรื่องของแรงงานสัมพันธ์ (Labour Relations) ที่เคยเป็นการเผชิญหน้าระหว่างผู้บริหารกับสหภาพ แรงงาน จะเปลี่ยนไปเป็นเรื่องพนักงานสัมพันธ์ (Management-Employee Relations) ทำให้แนวคิดการบริหารจัดการคน ในองค์กรเปลี่ยนจากแบบกลุ่มนิยม (collectivism) ไปเป็นปัจเจกนิยม (Individualism)

4) แนวคิดเรื่องของการสร้างความมีพันธกิจผูก พัน (Commitment) การทำให้พนักงานรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร (Sense of Belonging) การคิดสร้างสรรค์และเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม ทำให้ผู้บริหารจะต้องปรับเปลี่ยนไปสู่บทบาทผู้นำในรูปแบบใหม่ๆ เช่น เป็นผู้เอื้อ

อำนาจ เพิ่มบทบาทอำนาจ และ สร้างขีดความสามารถให้กับบุคลากร (Facilitator, Empowerer, Enabler)

อย่างไรก็ตาม การบริหารทรัพยากรมนุษย์ของทุกองค์กรมักจะมีเป้าหมายใหญ่ๆ สำคัญ คือ การที่จะต้องสร้างความมั่นใจว่าองค์กรจะอยู่รอดได้พร้อมไปกับความสามารถที่จะมีกำไรในการประกอบธุรกิจได้อย่างเพียงพอ (Goal of Securing Viability with Adequate Profitability) การแสวงหารูปแบบของการมีความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืน (Sustained Competitive Advantage) เพื่อที่จะทำให้องค์กรอยู่รอดและมีกำไรที่ต่อเนื่อง และผลักดันสังคมให้ก้าวสู่การเป็นระบบเศรษฐกิจสังคม บนฐานความรู้ (Knowledge-Based Social-Economy) ภายใต้ความชอบธรรมทางสังคม (Social Legitimacy) ขององค์กรด้วย

จะเห็นได้ว่าเป้าหมายในการอยู่รอดด้วยผลกำไรที่เพียงพอ การมีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน และการมีความชอบธรรมทางสังคม ย่อมส่งผลต่อการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งอาจจะสามารถแปลงเป้าหมายใหญ่ระดับองค์กรมาสู่เป้าหมายย่อยในระดับการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งจะสามารถช่วยให้เราเห็นภาพเป้าประสงค์ของการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ได้ คือ

- แนวคิดของการที่จะต้องสร้างความมั่นใจว่าองค์กรจะสามารถอยู่รอดได้พร้อมไปกับความสามารถที่จะมีกำไรในการประกอบธุรกิจได้อย่างเพียงพอ (Goal of Securing Viability with Adequate Profitability) นั้น การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ ก็คงจะต้องกำหนดเป้าประสงค์ในแง่ของการสร้าง "ผลิตภาพด้านแรงงาน" (Labour Productivity) ให้เกิดขึ้นภายในองค์กร นั้นย่อมหมายถึงว่าการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์จะต้องทำให้องค์กรเกิดความคุ้มค่าในการลงทุน (Cost-Effectiveness) ที่เกี่ยวกับทรัพยากรบุคคลในองค์กร
- แนวคิดของการที่องค์กรประสงค์ที่จะมีความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืน (Sustained Competitive Advantage) การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ก็จะต้องกำหนดเป้าประสงค์ในแง่ของการที่จะทำให้องค์กรพร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลง (Responsiveness) ดังนั้นการทำให้องค์กรมีความยืดหยุ่นพร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขัน (Organisational Flexibility) อย่างยั่งยืนจึงเป็นเป้าประสงค์ที่สำคัญอีกประการของงานด้านการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์
- แนวคิดของการที่องค์กรประสงค์ที่จะมีความชอบธรรมทางสังคม (Social Legitimacy) ก็ถือเป็นภาระหน้าที่สำคัญ ของการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ที่จะต้องมีความหมายที่มุ่งเน้นการสร้างความรู้สึกลให้องค์กรให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรับผิดชอบต่อบุคลากรภายในองค์กร และผล

กระทบจากการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท ที่จะไปมีผลต่อสังคมภายนอก ซึ่งต่อมาได้ขยายนิยามความรับผิดชอบ ออกไปสู่ความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม ลูกค้ำ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกลุ่มต่างๆ

จะเห็นได้ว่า ทรัพยากรมนุษย์เป็นตัวจักรในการขับเคลื่อนขององค์กรในระหว่างประเทศและภายในประเทศ ในยุทธศาสตร์ความร่วมมือการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ภายใต้บริบทความสัมพันธ์ของประเทศ แนวทางการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับการพัฒนาต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และกรอบความร่วมมือของประเทศเพื่อให้เกิดความสำเร็จ และทุกฝ่ายได้ประโยชน์ร่วมกัน จึงเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของความร่วมมือไทย-จีน

10.2 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน

ถ้าหากนิยามการศึกษาและการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรว่าเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์แล้ว ความร่วมมือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของทั้งสองประเทศ เกิดขึ้นเกือบสามสิบปีมาแล้ว กล่าวคือ หลังจากที่ประเทศไทยได้เปิดความสัมพันธ์ทางการทูตกับประเทศจีนในต้นทศวรรษที่ 80 รัฐบาลของทั้งสองประเทศได้สนับสนุนให้มีการแลกเปลี่ยนนักศึกษา อาจารย์และนักวิจัย เพื่อเข้าไปศึกษา ทำการสอนและวิจัยในระดับมหาวิทยาลัยของแต่ละฝ่าย มีนักวิจัยทางด้านภาษาและวัฒนธรรมของไทยเดินทางเข้าไปศึกษาวิจัยในประเทศจีน ในขณะที่จีนส่งผู้เชี่ยวชาญมาช่วยสอนทางด้านภาษาและวัฒนธรรมตามมหาวิทยาลัยต่างๆ นอกจากนี้ ยังมีการจัดประชุมทางวิชาการร่วมกัน ส่วนในระดับองค์กรของรัฐ ก็ได้มีการแลกเปลี่ยนการฝึกอบรม ดูกาน และศึกษาวิจัยร่วมกันอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตาม ถือว่าความร่วมมือในระยะแรกเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐต่อรัฐเท่านั้น

ถึงแม้จะมีชาวไทยเชื้อสายจีนในประเทศไทยประมาณ 5-6 ล้านคน แต่ก็เป็นคนจีนที่เติบโตมาในรุ่นที่ 3-4 ซึ่งส่วนใหญ่หันหลังให้แก่ภาษาและวัฒนธรรมของบรรพบุรุษของตนไปเกือบหมด และรับเอาวิถีแบบตะวันตกเข้ามาใช้ในชีวิตประจำวัน ดังนั้น ความสามารถในการใช้ภาษาและวัฒนธรรมในการติดต่อสัมพันธ์กับคนจีนของคนไทยเชื้อสายจีนรุ่นใหม่จึงเทียบไม่ได้กับชาวไต้หวัน สิงคโปร์ รวมทั้งชาวมาเลเซียเชื้อสายจีนที่ยังเหนียวแน่นกับภาษาและวิถีวัฒนธรรมของบรรพบุรุษ แต่การเปลี่ยนแปลงของกระแสวัฒนธรรมของโลกทำให้คนไทยเชื้อสายจีน ต้องหันกลับมาให้ความสนใจเรื่องนี้กันใหม่

ภายหลังจากที่ประเทศไทยมีนโยบายผ่อนปรนเกี่ยวกับการศึกษาภาษาจีนในต้นทศวรรษที่ 90 ทำให้เกิดการตื่นตัวเกี่ยวกับการศึกษาภาษาจีนขึ้นในประเทศไทย ชาวไทยเชื้อสายจีนในประเทศไทยนิยมส่งบุตรหลานมาศึกษาภาษาจีนในประเทศจีนมากขึ้น และในขณะเดียวกัน ก็มี

การสอนภาษาจีนในโรงเรียนเอกชนบางแห่งในกรุงเทพและต่างจังหวัด รวมทั้งการเปิดมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ เมื่อเดือนมีนาคม 1994 นอกจากนี้ เริ่มมีการเรียนการสอนภาษาจีนในระดับมหาวิทยาลัย เช่น มหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเอแบค และล่าสุดคือการจัดตั้งศูนย์ภาษาและวัฒนธรรมจีนขึ้นที่มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง นอกจากนี้ ยังมีผลงานการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับภาษาจีนในประเทศไทยในระดับบัณฑิตศึกษาที่มหาวิทยาลัยมหิดลออกมาเป็นระยะๆ อีกด้วย และในทางกลับกันก็มีนักศึกษาจากจีนมีความสนใจในการศึกษาภายในประเทศไทย โดยจากข้อมูลการศึกษาของชาวต่างชาติที่เข้ามาศึกษาในไทยทั้งหมดในปี 2545¹ จำนวน 4,343 คน มีนักศึกษาจากจีนเป็นอันดับ 1 จำนวน 946 คน โดยส่วนมากเข้ามาศึกษาในระดับปริญญาตรี ด้านการบริหารจัดการด้วยทุนส่วนตัวเกือบทั้งหมด มีส่วนน้อยที่เป็นนักศึกษาจากทุนแลกเปลี่ยนจากทางภาครัฐ

ตารางที่ 10.2-1 แสดงสัญชาติของนักศึกษาที่มาศึกษาต่อในไทยมากที่สุด เรียงตามอันดับ 10 ลำดับแรก

1. จีน	946 คน (ร้อยละ 21.8)
2. เวียดนาม	619 คน (ร้อยละ 14.2)
3. พม่า	380 คน (ร้อยละ 8.8)
4. อินเดีย	246 คน (ร้อยละ 5.7)
5. ญี่ปุ่น	191 คน (ร้อยละ 4.4)
6. บังคลาเทศ	182 คน (ร้อยละ 4.2)
7. เนปาล	181 คน (ร้อยละ 4.2)
8. จีนไทเป	168 คน (ร้อยละ 3.9)
9. สหรัฐอเมริกา	147 คน (ร้อยละ 3.4)
10. ลาว	131 คน (ร้อยละ 3.0)

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ กระทรวงการต่างประเทศ

¹ ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ กระทรวงการต่างประเทศ

อาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ภายใต้บริบทความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างสองประเทศของฝ่ายจีนมีความก้าวหน้าอย่างมาก แม้การศึกษาของประเทศจีนจะพัฒนาไปอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่จีนทำการปฏิรูปทางเศรษฐกิจเป็นต้นมา การพัฒนาทางการศึกษาอย่างรวดเร็วทำให้ประเทศจีนกลายเป็นประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงประเทศหนึ่งในโลก ถึงแม้ว่าประเทศจีนจะสามารถผลิตบัณฑิตได้ถึงยี่สิบล้านคนในช่วงเวลายี่สิบกว่าปีที่ผ่านมา แต่เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรเกือบ 1300 ล้านคนแล้ว ถือว่าน้อยมาก ประเทศจีนจึงขาดแคลนช่างเทคนิคที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางสำหรับใช้งานภายในประเทศอย่างมาก

เห็นได้ว่าสถานการณ์ความร่วมมือพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของทั้งสองประเทศ มีความล้าหลังกว่าความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจการเมืองของทั้งสองประเทศเป็นอย่างมาก บทเรียนจากสาเหตุของวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจแบบฟองสบู่ในปี 1997 ที่ผ่านมาของประเทศไทยได้แสดงให้เห็นว่า การศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศไทยที่อยู่ในสภาพล้าหลังกว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และความร่วมมือในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ระหว่างสองประเทศ ยังอยู่ในวงจำกัดและมีขนาดเล็กมาก ความร่วมมือส่วนใหญ่เกิดขึ้นภายในรั้วสถาบันการศึกษา และองค์กรของรัฐ ยังไม่สามารถขยายความร่วมมือออกไปเป็นระหว่างภาคเอกชนต่อเอกชน ซึ่งเป็นตัวจักรสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศที่สำคัญ เนื่องจากมีความคล่องตัวสูงกว่าระบบของรัฐ

10.3 แนวทางความร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน

นอกจากระบบทางการของภาครัฐแล้ว จะเห็นว่าทั้งสองประเทศมีช่องที่จะขยายความร่วมมือเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ร่วมกันมากมายหลายช่องทาง ซึ่งช่องทางดังกล่าวถูกจัดวางอยู่บนเงื่อนไขความเป็นจริงอย่างน้อย 3 ประการ กล่าวคือ

10.3.1 นับตั้งแต่ไทย-จีน ได้สถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตนับตั้งแต่ปี 2518 เป็นต้นมา ทั้งสองประเทศได้แสดงให้เห็นว่า ได้ปฏิบัติต่อกันด้วยความจริงใจ ร่วมมือกันอย่างบริสุทธิ์ใจ จะเห็นได้จากการที่ประเทศจีนวางตนเป็นผู้ใหญ่ที่แสดงความรับผิดชอบต่อวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจของภูมิภาคซึ่งประเทศไทยเป็นต้นเหตุ ด้วยการยื่นยัดไม่ลดค่าเงินหยวนเพื่อรักษาเสถียรภาพทางการเงินของภูมิภาค รวมทั้งการให้เงินช่วยเหลือแก่ประเทศไทยในยามวิกฤตเพื่อพยุงสถานะทางการเงินของประเทศ นอกจากนี้ ทั้งสองประเทศยังได้ประกาศแถลงการณ์ร่วมเกี่ยวกับการร่วมมือกันในศตวรรษที่ 21 ซึ่งครอบคลุมหมดทุกด้าน ทั้งในด้านวัฒนธรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการศึกษา

10.3.2 พื้นฐานทางวัฒนธรรมของประชาชนของทั้งสองประเทศต่างมีจุดแข็งเป็นของตนเอง และสามารถใช้จุดแข็งของแต่ละฝ่าย มาสนับสนุนซึ่งกันและกันได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ จากการไปศึกษาวิจัยและเก็บข้อมูลในประเทศจีน ได้สังเกตเห็นว่า คนจีนเป็นคนที่มีความขยันขันแข็ง ฉลาด สู้หนัก กระตือรือร้น กระหายที่จะประสบความสำเร็จ ในขณะที่คนไทยมีจุดแข็งอยู่ที่การมีจิตใจชอบเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ อยู่ร่วมกับคนอื่นได้ดี ไม่ชอบถือเขาถือเรา รวมทั้งมีประสบการณ์ในการใช้ภูมิปัญญาไทยเป็นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจแบบพอเพียงเพื่อเอาตัวรอดจากวิกฤตเศรษฐกิจในระดับมหภาค หากมีวิธีการนำเอาจุดแข็งของทรัพยากรมนุษย์ของทั้งสองประเทศมาเชื่อมประสานกัน เรียนรู้ซึ่งกันและกันได้ ก็จะพัฒนาความร่วมมือของทั้งสองประเทศให้ยั่งยืนต่อไป

10.3.3 กระแสวัฒนธรรมใหม่ของโลกเน้นการสร้างความสัมพันธ์แบบเครือข่าย หรือหุ้นส่วน พันธมิตร เพื่อใช้จุดแข็งของแต่ละฝ่ายให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้น การขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทย-จีน จึงเป็นการเปิดพื้นที่ให้คนหันมาร่วมมือกันได้โดยไม่มีเส้นแบ่งใดๆ ไม่ว่า จะเป็นเส้นแบ่งทางด้านเชื้อชาติและภาษา แต่ต่างฝ่ายต่างเป็นพันธมิตรกัน เกื้อกูลกัน เพราะมีผลประโยชน์ร่วมกัน

10.4 กรอบความร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน

ภายใต้ความเป็นจริงดังกล่าว กรอบความร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์ไทย-จีน จะต้องวางอยู่บนความสัมพันธ์ที่เท่าเทียมกัน เปิดโอกาสให้ทั้งสองฝ่ายมีปฏิสัมพันธ์เรียนรู้ซึ่งกันและกัน เพื่อใช้ประโยชน์จากศักยภาพที่แตกต่างกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด ถึงแม้ว่าประเทศไทยและประเทศจีน จะมีความแตกต่างกันในเชิงปริมาณในมิติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นมิติเชิงพื้นที่ มิติเชิงประชากรและ มิติเชิงเศรษฐกิจ แต่ก็มีโอกาสและความเป็นไปได้ที่ไทยกับจีนจะขยายความร่วมมือซึ่งกันและกันโดยอาศัยการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาความร่วมมือไทย-จีน ภายใต้ลักษณะความร่วมมือในสาขาที่สำคัญต่างๆ ดังนี้

10.4.1 วิทยาศาสตร์

โดยการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ในลักษณะของการขยายความร่วมมือ หรือแลกเปลี่ยนบุคลากร เช่น นักวิจัย นักศึกษาทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี ศึกษาวิจัยในประเทศต่างๆ บนพื้นที่ของทั้งสองประเทศ เช่น ทรัพยากรชีวภาพ ความหลากหลายทางชีวภาพ เช่น สัตว์ป่า พืช พรรณ สมุนไพร เพื่อนำมาพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การพัฒนาแพทย์ทางเลือก เพื่อการบริการสุขภาพแบบองค์รวม การแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม มลภาวะการพัฒนาทางด้านวิศวกรรม การขนส่ง การพัฒนาทางด้านนาโนเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันด้าน

เทคโนโลยีการผลิตของไทยและจีน เช่นการพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพ (Biotechnology) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาเทคโนโลยีอุปกรณ์เครื่องจักรกล และการสร้าง พัฒนา รวมถึงการนำเข้าบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อรองรับความต้องการของภาคเศรษฐกิจและสังคมของทั้งสองประเทศ และประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในการเข้าสู่ภาวะการแข่งขันของโลก

10.4.2 เกษตร

แม้ว่าการพัฒนาด้านการเกษตรของไทยและจีน จะมีความก้าวหน้าไปในระดับหนึ่งจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็น ข้าว ผลไม้ หรือผลิตผลทางการเกษตรอื่นๆ อย่างไรก็ตามการพัฒนาพันธุ์ และเทคโนโลยีการผลิตด้านการเกษตรเหล่านี้ของไทย-จีนยังไม่รู้จุดหน้าเท่าที่ควร ความร่วมมือไทย-จีน ด้านทรัพยากรมนุษย์ในภาคการเกษตร ควรมีการแลกเปลี่ยนบุคลากรและโครงการด้านการค้นคว้าวิจัยร่วมกันของทั้งสองประเทศ การพัฒนาบุคลากรด้านการวิจัยพันธุ์พืชทางการเกษตรให้มีคุณภาพ เพื่อรองรับการจัดตั้งสถานีทดลองพืชเกษตรที่เมืองจิงหนิง หรือสิบสองปันนา โดยเป็นศูนย์วิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการเกษตร พัฒนาพันธุ์พืช และกำหนดเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพผลิตผลทางการเกษตรร่วมกัน ฝึกอบรมร่วมบุคลากรด้านการจัดระดับเกรด บุคลากรด้านการวิจัยและพัฒนาพันธุ์ และผลิตภัณฑ์จากข้าว ผลไม้ สมุนไพร และผลิตผลทางการเกษตรอื่นๆ ปรับปรุงเทคโนโลยีด้านการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพการผลิตของทั้งสองประเทศ

10.4.3 อุตสาหกรรม

จากการที่อุตสาหกรรมของประเทศไทยตอนเหนือส่วนใหญ่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมที่ใช้ฐานวัตถุดิบในท้องถิ่น เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมจากไม้ อุตสาหกรรมก่อสร้าง และอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมในจีนตะวันตกเฉียงใต้ จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมที่มีความคล้ายกันระหว่างของไทยและจีน ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบในการแปรรูป อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมก่อสร้าง ส่วนอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เทคโนโลยีเพื่อการผลิต ได้แก่ อุตสาหกรรมด้านพลังงาน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

ดังนั้นการพัฒนาที่มีฐานทรัพยากรและความชำนาญในพื้นที่ที่เหมือนกันทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยตอนเหนือและของจีนตอนใต้ควรมีการร่วมกันพัฒนาบุคลากรทางเทคโนโลยีการผลิตและแปรรูปวัตถุดิบเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่นและเป็นการสร้างงานในพื้นที่อีกด้วย แนวทางความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมควรมีการพัฒนาในลักษณะเครือข่าย

(Cluster) ควรมีการแลกเปลี่ยนบุคลากรด้านเทคโนโลยีการผลิต การพัฒนาอบรมบุคลากรด้านการค้าและวิจัยทางเทคโนโลยีเพื่อการผลิตร่วมกัน เพิ่มเติมความรู้ในด้านเทคโนโลยีด้านการผลิตของผู้ประกอบการ ที่เน้นความชำนาญเฉพาะด้าน (Specialization) การพัฒนาความฉับหรือช่างฝีมือด้านอุตสาหกรรม สร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพื่อเป็นการกระจายความรู้ด้านการผลิตและการจัดการไปสู่กลุ่มบุคลากรด้านแรงงานนำไปสู่การสร้างขีดความสามารถของการแข่งขันร่วมกัน

10.4.4 การค้า

นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนที่มุ่งสู่ตะวันตก การเข้าสู่พันธะผูกพันใน WTO ของจีน การเปิดการค้าเสรีไทย-จีน (Thailand-China Free Trade Area : FTA) ตลอดจนลักษณะของตลาดการค้าจีนที่มีความแตกต่างหลากหลายในแต่ละมณฑล (Fragmented Market) จึงจำเป็นที่ผู้ประกอบการค้ากับจีนต้องศึกษาและทำการตลาดในแต่ละท้องที่ให้เหมาะสมตามสภาพความเป็นจริงการให้ความรู้และอบรมผู้ประกอบการค้าไทยให้ใช้กลยุทธ์ในการเจาะตลาดเฉพาะพื้นที่เป็นแห่งๆ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในหลายส่วนยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการนำเข้าและส่งออกรวมถึงความรู้ด้านกฎระเบียบทางการค้ากับจีนทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศจึงควรที่จะมีการอบรมและพัฒนาบุคลากรในด้านนี้ร่วมกันด้วย

10.4.5 การท่องเที่ยว

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยการขยายความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนบุคลากร เช่น นักวิจัย นักศึกษาเพื่อศึกษาวิจัยในประเด็นต่างๆ การสืบค้น เก็บรวบรวม เพื่อพัฒนาฐานข้อมูลทางด้านต่างๆ ของแหล่งท่องเที่ยว ชาติพันธุ์วิทยา แผนที่ทางด้านภาษาและชาติพันธุ์ (ethnolinguistic map) เพื่อประโยชน์ด้านการเผยแพร่ความรู้ รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ท่องเที่ยวหลักของทั้งสองประเทศ ได้แก่ การท่องเที่ยวชนกลุ่มน้อย การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ รวมถึงการเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก พิพิธภัณฑ์เพื่อการท่องเที่ยวหรือเพื่อการศึกษา พัฒนาอบรมบุคลากรตามจุดท่องเที่ยวต่างๆ ของพม่า ลาว เวียดนาม ภาคเหนือของไทย และภาคตะวันตกของจีนให้มีความรู้และมีทักษะในการสื่อสารสถานที่นั้นๆ แก่บุคคลทั่วไปได้ สามารถสื่อสารภาษาของประเทศในอนุภูมิภาค และภาษาต่างประเทศได้ดี

และจากการที่ปัจจุบันการทำหนังสือเดินทาง รวมถึงวีซ่าต่างๆ มีความยากลำบาก และมีค่าใช้จ่ายที่สูง ทำให้เป็นอุปสรรคในการเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวในกลุ่มสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำ

โยงที่ต้องการมาเที่ยวในประเทศและจีน การพัฒนาและบุคลากรทางด้านนี้จึงมีความจำเป็น
อย่างมากเช่นกัน

10.5 แผนงาน/โครงการ

แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางด้านทรัพยากรมนุษย์ในบริบทความร่วมมือไทย-จีน มีโครง
การสำคัญด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ร่วมกันที่อยู่ในระหว่างการดำเนินงาน คือ ความร่วม
มือในการส่งเสริมการจ้างงานและฝึกอบรม โครงการเสริมสร้างขีดความสามารถเพื่อแก้ไขปัญหา
ความต้องการด้านสาธารณสุข และการศึกษาของชนกลุ่มน้อยในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
(Strengthening the Capacity for Addressing Health and Education Needs of Ethnic
Minorities) โดยเสนอให้ใช้กรอบแนว East-West Corridor ในการวางแผนกิจกรรมความร่วม
มือ และจากการศึกษาควรที่จะมีโครงการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรร่วมกัน ดังนี้

- 10.5.1 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิ
สัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม
- 10.5.2 โครงการฝึกอบรมดูงานระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น
- 10.5.3 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ SME ระหว่างประเทศ
- 10.5.4 โครงการจัดตั้งวิทยาลัยนานาชาติแม่น้ำโขง (Mae Kong International College)

บทที่ 11

บทสรุป การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

11.1 ความนำ

ในช่วงปี 2541-2544 ปริมาณการค้าไทย-จีนมีมูลค่าเฉลี่ยปีละประมาณ 5,174.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การค้าของไทยกับจีนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.4 ของยอดมูลค่าการค้ารวมของไทย โดยจีนเป็นคู่ค้าอันดับ 5 ของไทย รองจากญี่ปุ่น อาเซียน สหรัฐ และสหภาพยุโรป การค้าของจีนกับไทยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 1.4 ของยอดมูลค่าการค้ารวมของจีน ประเทศไทยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 17 ของจีน โครงสร้างการผลิตในเศรษฐกิจไทยและจีนในภาพรวมมีลักษณะแข่งขันกันมากกว่า การเสริมสร้างซึ่งกันและกัน สัดส่วนด้านการลงทุนโดยตรง (Foreign Direct Investment) ของไทยในจีนมีมากพอสมควร ถือได้ว่าจีนเป็นแหล่งลงทุนอันดับต้นๆ ของไทยในต่างประเทศ

ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีนยังไม่คล่องตัวมากนัก ในด้านการค้า การขยายการส่งออกของไทยไปตลาดจีนที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตร ยังไม่เป็นไปตามกลไกตลาดอย่างเต็มที่ ปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นผลจากการเจรจาระดับรัฐบาลมากกว่าการพัฒนาจากกลไกตลาด และตลาดจีนนับว่าเป็นตลาดที่ค่อนข้างใหม่สำหรับผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของไทย ไทยจำเป็นต้องเข้าไปบุกเบิกตลาดจีนจากการศึกษาสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อม และความต้องการของตลาดจีน รวมทั้งรสนิยมของผู้บริโภค และแนะนำสินค้าและบริการให้ชาวจีนได้รู้จัก ความสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนไทย-จีนยังอยู่ในขั้นต่ำ ซึ่งยังต้องพัฒนาต่อไปอีกมากกว่าเดิมที่การค้าไทย-จีน ดำเนินผ่านกลไกการเจรจาระดับรัฐบาล เนื่องจากรัฐบาลจีนควบคุมและดำเนินการค้าผ่านรัฐวิสาหกิจ

หลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิก WTO จะทำให้เศรษฐกิจจีนผสานเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลกอย่างเต็มกำลัง และช่วยส่งเสริมสถานะและบทบาทของจีนในเศรษฐกิจโลกและระหว่างประเทศ ขนาดและศักยภาพที่ยิ่งใหญ่ของเศรษฐกิจจีนจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อเศรษฐกิจโลกในอนาคต ก่อให้เกิดทั้งโอกาสการค้าและการลงทุนในตลาดจีนที่กำลังเปิดกว้างขึ้น และมีผลกระทบต่อประเทศอื่นๆ เนื่องจากสมรรถนะด้านการแข่งขันของจีนที่ความได้เปรียบทางด้านแรงงาน และวัตถุดิบ ซึ่งเป็นความกังวลและความท้าทายของหลายประเทศที่เป็นคู่ค้าของจีน

สมาชิกภาพ WTO ของจีนที่ต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันในการเปิดตลาดและปรับปรุงกฎระเบียบทางเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับกติกาของ WTO โดยต้องสร้างความโปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติระหว่างประเทศคู่ค้าที่เข้ามาแข่งขันในตลาดจีน และไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าและบริการของประเทศคู่ค้า

ในส่วนของประเทศไทย ตลาดจีนมีขนาดใหญ่ทั้งในด้านพื้นที่และประชากรซึ่งมีจำนวนถึง 1.3 พันล้านคน มณฑลต่างๆ ของจีนมีปัจจัยแวดล้อมและระดับการพัฒนาเศรษฐกิจแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายมณฑล แต่ละมณฑลมีโครงสร้างการผลิตที่แตกต่างกัน ผู้บริโภคกำลังซื้อและรสนิยมที่หลากหลาย บางมณฑลผลิตสินค้าที่แข่งขันกับประเทศไทย บางมณฑลก็น่าจะเป็นตลาดสำหรับสินค้า/บริการของไทย เพราะมีโครงสร้างการผลิตที่ไม่แข่งขันกับไทยแต่เสริมซึ่งกันและกัน ไทยจึงมีโอกาที่จะขยายการส่งออกสินค้าและบริการหลายชนิดได้¹

ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากไทยอยู่ใกล้จีนตอนใต้ ซึ่งจีนให้ความสำคัญไทยในความร่วมมือเพื่อพัฒนาปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคทั้งในกรอบ GMS และ ASEAN ตลอดจนความร่วมมือในด้านการค้าและการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีนตอนใต้ได้มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เพื่อสร้างความคล่องตัวในการขนถ่ายสินค้าไม่ว่าจะเป็นทางบก หรือทางน้ำ จากปริมาณการค้าปี 2546 ที่ขนส่งผ่านลำแม่น้ำโขงมีมูลค่าการค้าประมาณ 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 จากปี 2545 ซึ่งมีมูลค่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อการคมนาคมระหว่างประเทศจีน-ไทยมีความสะดวกและคล่องตัว ปริมาณการค้าทางน้ำและทางบกจะเพิ่มขึ้นอีก 5 เท่า² เห็นได้ว่าศักยภาพการค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนตอนใต้มีศักยภาพทางด้านการขนถ่ายสินค้าสูง และเมื่อเส้นทางขนส่งคุนหมิง-กรุงเทพฯ แล้วเสร็จ การขนถ่ายสินค้าจากประเทศจีนสู่ไทยจะมีจำนวนมหาศาล อย่างไรก็ตามการพัฒนาความร่วมมือไทย-จีนจะต้องคำนึงถึงประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ พม่า และสปป.ลาว เนื่องจากประเทศจีน-ไทยไม่มีพรมแดนติดต่อกัน การเชื่อมโยงทางด้านการคมนาคม (ถนน เส้นทางรถไฟ) และการพัฒนาด้านพลังงาน (ไฟฟ้า ท่อน้ำมัน เชื้อเพลิง) จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงประเทศเหล่านี้เป็นสำคัญ

การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาศักยภาพทรัพยากรของทั้งสองประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด และลดอุปสรรคต่างๆ ในการพัฒนาความร่วมมือเพื่อการพัฒนา

¹ ที่มา กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

² จากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ที่อ้างแล้วข้างต้น

ความร่วมมือต้องเกิดประโยชน์บนพื้นฐานความเสมอภาค ความมั่นคงและยั่งยืนต่อทั้งสองประเทศและประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง อุปสรรคในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน (ตอนใต้) จะต้องประสบ คือประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (สปป.ลาว พม่า) ที่ขาดเสถียรภาพทางการเมือง และปัญหาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้มาตรฐานและเพียงพอ ซึ่งเป็นผลต่อการล่าช้าในการก่อสร้างเชื่อมโยงสาธารณูปโภคด้านการขนส่งทางบก ปัญหาการลักลอบเข้าเมือง การค้าสิ่งผิดกฎหมาย ความไม่มีเสถียรภาพดังกล่าวทำให้นักลงทุนจีน และไทยมีความยุ่งยากในเรื่องความสะดวกในด้านการคมนาคมขนส่ง ยิ่งไปกว่านั้นข้อกำหนดกฎหมายต่างๆ เช่น มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบตลอดเวลา และนโยบายในการบริหารในระดับท้องถิ่นยังขาดเอกภาพ ซึ่งปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของนักลงทุน ปัญหาด้านความขัดแย้งทางเชื้อชาติ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้า

11.2 แนวคิดและแนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

สำหรับแนวคิด (Concept) ความร่วมมือไทย-จีนทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีนั้น ใช้แนวคิดการเชื่อมโยงของความสัมพันธ์ที่เป็นองค์รวม (Connective Relational Holism) โดยมีการเชื่อมโยงของความสัมพันธ์ 3 แนวทาง คือ

11.2.1 การเชื่อมโยงความสัมพันธ์รายสาขาซึ่งเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน (Sectoral complementary and Connective Relation) โดยมีการเกื้อหนุนกันและกันระหว่างสาขาเศรษฐกิจและระหว่างประเทศไทยและจีน

11.2.2 ความสัมพันธ์ทางสังคมและวัฒนธรรมตลอดจนเรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่จะให้เกิดความสมดุลย์ (Social Cultural and Environmental Harmonizing Relations) ในการพัฒนาประเทศไทยและจีน

11.2.3 ความสัมพันธ์ของการบูรณาการและเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (Spatial Integrative and Connective Relations)

ดังนั้น แนวทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยตอนเหนือ และประเทศจีนตอนใต้และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมีหลักการจะต้องสร้างสรรค์การพัฒนาอย่างยั่งยืนและต่อเนื่องเพื่อให้พื้นที่อนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นดินแดนแห่งสันติเพื่อลดการขัดแย้งและเสี่ยงภัยในการใช้ลำนํ้าโขง เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน และเอื้อประโยชน์ต่อชุมชนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ในมณฑลยูนนาน ของประเทศจีน พม่า ลาว ไทย เขมร และเวียดนาม

เนื่องจากที่ตั้งของโครงการมีจุดที่ถือเป็นประตูเข้าประเทศจีนคือ คุณหมิง มณฑลยูนนานของจีน และประตูเข้าสู่ประเทศในอนุภูมิภาคอินโดจีน คือ เชียงราย ซึ่งการเชื่อมโยงทางด้านภูมิศาสตร์ระหว่างสองจุดนี้ ปัจจุบันมีเพียงแม่น้ำโขงที่ถือว่าสะดวกที่สุด ในอนาคตการเชื่อมโยงทางบกคงจะสะดวกขึ้น และจะสามารถทดแทนเส้นทางแม่น้ำโขงได้มาก แต่การเชื่อมโยงทางบกจะต้องผ่านพม่าหรือผ่านลาว บางครั้งก็มีปัญหาเกิดขึ้น เพราะฉะนั้นหลักการที่สำคัญของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน คือ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และการปรับปรุงทางด้านกฎ ระเบียบ ให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์สะดวกขึ้น

อีกแนวทางสำคัญที่เกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างไทยจีนในพื้นที่โครงการอีกประการหนึ่งคือ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) หรือระบบลำเลียงขนส่ง ให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้ระบบการจัดซื้อที่เป็นห่วงโซ่เชื่อมโยงกัน (Supply Chain) มีประสิทธิภาพทั้งในด้านต้นทุน การจัดซื้อ และการรักษาคุณภาพของที่ลำเลียงขนส่งสิ่งของ (Flow Stocks) จนถึงปลายทางไม่ให้เกิดความสูญเสีย การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จะต้องคำนึงถึงเรื่องปัจจัยของสถาบัน (Institution Factors) เช่นระบบศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง กฎระเบียบในการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องกัน และเอื้ออำนวยให้แก่กัน หลักการรวมของกรอบความร่วมมือระหว่างไทยและจีน คือการเสริมสร้างความร่วมมือที่จะให้ระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (Spatial Linkages) ระหว่างไทยและจีนมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย เพื่อที่จะเอื้อประโยชน์ไม่เฉพาะต่อประเทศไทย และประเทศจีนเท่านั้น แต่ควรที่จะเอื้อประโยชน์ต่อประเทศที่เกี่ยวข้องในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศพม่าและประเทศลาวด้วย และเนื่องจากลำน้ำโขง เป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ นี้ ประเทศที่อยู่ท้ายน้ำ เช่น ประเทศเขมร และประเทศเวียดนาม ผลกระทบและผลประโยชน์ของประเทศเหล่านี้ก็ควรจะต้องคำนึงถึง ภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ด้วย

11.3 กรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การพัฒนาความร่วมมือจึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพร้อมกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เช่น การสร้างฐานการผลิตด้านการแปรรูปสินค้าทางการเกษตร การลงทุนให้ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ด้านการเพาะปลูกพืชที่สามารถนำมาเป็นวัตถุดิบด้านการผลิต การถ่ายทอดเทคโนโลยีความรู้ด้านการเกษตร การอุตสาหกรรม การบริการ เพื่อสร้างงานและรายได้ของประชากรทั้งสองประเทศและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง การลดความยากจนและนำมาซึ่งความมั่นคงและมั่งคั่งของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง การให้ความช่วยเหลือทางด้านการศึกษาและสาธารณสุข เพื่อความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งสามารถลดปัญหาด้านการลักลอบเข้าเมือง การค้าสิ่ง

ผิดกฎหมาย การเชื่อมโยงปัจจัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบซึ่งกันและกัน ความร่วมมือระหว่างกลุ่มสมาชิก 4 ประเทศจะนำมาเป็นแนวทางการวางแผนงาน โครงการ และนโยบายด้านการพัฒนาศักยภาพ และปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาค เพื่อนำนโยบายความร่วมมือมาปฏิบัติและเกิดผลขึ้นจริงตามวัตถุประสงค์ความร่วมมือไทย-จีน แนวคิดการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ จะต้องมุ่งเน้นทางด้านการคมนาคมการขนส่ง การสื่อสาร และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันของโลกได้ และการจัดการทรัพยากรของทั้งสองประเทศที่สามารถนำมาพัฒนาร่วมกัน และก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การพัฒนาเพื่อการเชื่อมโยงสาธารณูปโภค จะเป็นผลให้เกิดการเพิ่มปริมาณการค้า และการลงทุนในอนุภูมิภาค ความสำคัญในการสร้างเส้นทางคมนาคม ทางบก (ถนน รถไฟ) และทางน้ำ การเชื่อมโยงทางพลังงานได้แก่ ไฟฟ้า และท่อน้ำมัน ในขณะเดียวกันการกำหนดกรอบความร่วมมือด้านนโยบาย และระเบียบ ระหว่างประเทศไทย-จีน และประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อให้โครงการความร่วมมือที่จะเกิดขึ้น ไม่มีผลกระทบ และลดความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน แนวทางการพัฒนาความร่วมมือไทย-จีนต้องมีการศึกษาถึงผลกระทบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ของโครงการพัฒนาสาธารณูปโภค (ถนน เส้นทางรถไฟ ท่อน้ำมัน โรงไฟฟ้าพลังน้ำ และโครงข่ายไฟฟ้า) ควรมุ่งเน้นการสร้างเชื่อมั่น การเห็นพ้อง และผลประโยชน์ที่พึงจะได้กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เกิดการจ้างงานและยกระดับคุณภาพชีวิต ส่งเสริมการค้าขายเทคโนโลยี และการศึกษาระหว่างกัน

การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคการขนส่ง และความสัมพันธ์ที่ดีทางด้านสังคม วัฒนธรรม อารยธรรม และความเป็นอยู่ของ 4 ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงลุ่มแม่น้ำโขง สามารถเอื้ออำนวยต่อความร่วมมือด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งศักยภาพการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขงมีสูงมาก แต่ยังมีข้อจำกัดทางด้าน สาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวเช่น โรงแรม ห้องน้ำ และยังขาดพาหนะการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ขาดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวทั้งระบบ (จีน-เวียดนาม) ขาดการปรับปรุงกฎระเบียบที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวตามในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (จีน พม่า สปป.ลาว ไทย กัมพูชาและเวียดนาม) สามารถจัดเป็นประเภทพื้นที่การท่องเที่ยวได้ทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติ (Eco-Tourism) การท่องเที่ยวอารยธรรมชนกลุ่มน้อย การท่องเที่ยวอารยธรรมขอม (Kmer- Tourism) การท่องเที่ยวทางด้านวัฒนธรรม (Cultural-Tourism) และสถานที่

ท่องเที่ยวที่ได้รับเลือกเป็นมรดกโลก (World Heritage) บนพื้นฐานการพัฒนาความร่วมมือที่มีความเสมอภาค มั่นคง และยั่งยืน โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ทางบก (ถนน รถไฟ)

11.4 ยุทธศาสตร์ร่วมทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

จากแนวคิด/แนวทาง และกรอบความร่วมมือข้างต้น จะรวมเป็นแนวยุทธศาสตร์ความร่วมมือ (Cooperative Strategic Framework) ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ซึ่งเป็นแนวทางยุทธศาสตร์ที่จะการบูรณาการความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้ง 2 ประเทศ อันจะนำไปสู่การสถาปนาสังคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) และหากมีการรวมประเทศจีนและญี่ปุ่นเข้าด้วยกันโดยอาศัยข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreements, FTA) เป็นตัวนำ ก็จะทำให้เกิดสังคมทางเศรษฐกิจของเอเชีย (Asian Economic Community, AEC) ขึ้นในที่สุด นั่นก็คือการรวมกลุ่มที่เป็นองค์รวมของภูมิภาค (Regional Holism) อันเป็นเป้าหมายของความร่วมมือนี้

ยุทธศาสตร์ที่จะใช้กับความเชื่อมโยงทางความสัมพันธ์ทั้ง 3 แนวทางตามเสนอข้างต้นมีอยู่สามยุทธศาสตร์ คือ

11.4.1 ยุทธศาสตร์เน้นความยั่งยืนของการพัฒนาอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Mekong Sustainability Strategy) เป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดความสัมพันธ์ทางสังคมวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อลดปัญหาข้อขัดแย้งและการกระทบกระทั่งของกลุ่มชนตามแนวตะเข็บระหว่างประเทศในอนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติด ทำให้การพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคนี้ขาดความต่อเนื่อง ไม่เป็นไปอย่างที่เราควรจะเป็น ดังนั้นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงอีก 3 ประเทศ คือ พม่า ลาว เวียดนามนั้น ควรเป็นการพัฒนาแบบบูรณาการ ยั่งยืน และต่อเนื่อง โดยเน้นการพัฒนาเรื่องการศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร การประมง และทรัพยากรมนุษย์ ทั้งนี้เพื่อให้ประชากรของชุมชนในพื้นที่เหล่านี้มีอาชีพ มีรายได้ มีสุขภาพจิต และสังคมที่ดี ปัญหาต่างๆที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคนี้ก็จะลดน้อยลง เพื่อให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Mekong Sustainability Strategy) และต่อเนื่องเพื่อสร้างสรรค์พื้นที่อนุภาคกลุ่มน้ำโขง ให้เป็นดินแดนสันติสุขตามแผนยุทธศาสตร์นี้ กิจกรรมที่ควรมี คือ

- 1) การมีสันติสุข และการใช้ประโยชน์จากลำน้ำโขงอย่างมีประสิทธิภาพนั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน หลักสำคัญคือ จะต้องมีความหน่วยงานที่เป็นแหล่งเจรจาหรือ ปกป้อง แก้ไขปัญหาการใช้ลำน้ำโขงเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศขึ้น
- 2) ดินแดนสันติสุขย่อมหมายถึงดินแดนที่ปราศจากอาชญากรรม สิ่งเสพติดทั้งหลาย ชาวบ้านสามารถดำรงชีพได้โดยปราศจากความเดือดร้อน ในเรื่องยาเสพติดซึ่ง

เป็นปัญหาสำคัญของประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขง ควรจะมีการประสานงานกัน
ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่อแก้ปัญหาเสียดินแดนให้ดินแดนนี้
เป็นแดนสันติสุข

11.4.2 ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์
รายสาขาที่เกื้อหนุนซึ่งกันและกัน อันเนื่องมาจากแนวโน้มของโลกาภิวัตน์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมี
ความสำคัญต่อการแข่งขันของแต่ละประเทศในเศรษฐกิจโลก กระแสการแข่งขันเสรีทางการค้า
และการลงทุนเป็นไปอย่างเข้มข้นและรุนแรงแนวโน้มของเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนไป ภายใต้
กรอบของการค้าโลก (WTO) ในยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ เพื่อสร้างรายได้เปรียบใน
ตลาดโลก จึงมีการใช้ทรัพยากรของประเทศในทุกด้านเพื่อเป็นตัวผลักดันความได้เปรียบนี้ การ
กำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีน และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคในอนาคต จึงต้อง
คำนึงถึงอิทธิพลของกระแสการเปิดเสรีทางการค้า (FTA) และการแข่งขันภายใต้กรอบของการ
ค้าโลก (WTO) การกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่ม
ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (จีนตอนใต้ ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม) ควรเน้นเป้า
หมายและแนวทางการพัฒนาให้ครบทุกด้าน ทั้งทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เกษตร อุต
สาหกรรม การท่องเที่ยว การค้า โลจิสติกส์ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อให้ประเทศใน
ภูมิภาคมีรากฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก สามารถรักษา
และขยายฐานด้านเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและเข้าถึงตลาดทั้งในภูมิภาคเอง และตลาดโลกอย่างทั่ว
ถึง และสามารถผลักดันให้กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคสามารถเผชิญและก้าวเข้าสู่เงื่อนไขที่เปลี่ยน
แปลงภูมิภาคและของโลกได้อย่างมั่นคง

สำหรับยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy) เพื่อเพิ่มศักยภาพการพัฒนาด้านการแข่งขันของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำ
โขงและอำนวยความสะดวกต่อชุมชนในพื้นที่ลุ่มน้ำโขง ควรมีกิจกรรมเกี่ยวกับ

- 1) การสร้างผลประโยชน์การใช้ลุ่มน้ำโขงด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วม 5
ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง คือ จีน เมียนมาร์ ไทย ลาว เขมร และเวียดนาม คณะกรรมการชุดนี้ควรมีการจัดตั้งสำนักงานถาวรขึ้นในประเทศหนึ่ง
ประเทศใดของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง งบประมาณของสำนักงานนี้ควรจัดสรร
จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการชุดนี้ จะเป็นคณะกรรมการที่เสริมการ
ทำงานของคณะกรรมการภายใต้กรอบของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยมี
แกนหลักคือ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) และส่งเสริมการทำงานของคณะ
กรรมการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission : MRC)

- 2) การใช้ลำนํ้าโขงเพื่อประโยชน์ต่อชุมชนในอนุภูมิภาคลุ่มนํ้าโขงควรมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่มีขั้นตอนที่ชัดเจนมีแผนที่การเดินทางของยุทธศาสตร์ (Strategic Roadmap) ที่ชัดเจนแผนยุทธศาสตร์ควรจะสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศทั้งหลายในลุ่มนํ้าตลอดจนต้องเป็นแผนที่แก้ปัญหาของชุมชนในลุ่มนํ้า แผนที่จะควรมีลักษณะการวางแผนจากเบื้องล่าง(Bottom-up Planning) อยู่ด้วย ผู้ที่จะบริหารแผนยุทธศาสตร์นี้ก็คือ คณะกรรมการชุดที่กล่าวถึงในข้อ 1)
- 3) กิจกรรมร่วมเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรในประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มนํ้าโขง ควรมีความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี, ทางทางเกษตรกรรม, ทางอุตสาหกรรม, ทางการท่องเที่ยว, ทางส่งเสริมการค้า, ทางลอจิสติกส์ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ควรจะเป็นกิจกรรมที่สำคัญ
- 3) ความร่วมมือด้านการจัดการนํ้าของแม่นํ้าโขงตลอดจนลุ่มแม่นํ้าโขง สิ่งที่เกิดขึ้นในต้นนํ้าของแม่นํ้าโขงในประเทศจีนคือ มีการสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังนํ้า ซึ่งจะทําให้กระแสนํ้าในลำนํ้าโขงโดยเฉพาะที่ท้ายเขื่อนมีการเปลี่ยนแปลงซึ่งเป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมและการดำเนินชีวิตของชุมชนได้เขื่อนทําให้ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตซึ่งจะนำปัญหามาสู่ชุมชนหากไม่มีการแก้ไข นอกจากนี้ในแม่นํ้าโขงผลก้นนํ้าเค็มที่ปากนํ้าในประเทศเวียดนาม ที่เป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์ในทางการเกษตร หากกระแสนํ้าไม่เป็นไปตามที่เคยเป็นปัญหานํ้าเค็มจะเกิดขึ้นได้ ฉะนั้นแผนยุทธศาสตร์หนึ่งที่ต้องมีอยู่ยิ่ง คือ ให้ผู้เชี่ยวชาญทางนํ้าวางแผนการจัดการนํ้าของแม่นํ้าโขงตลอดจนลุ่มแม่นํ้าโขง ซึ่งหน้าที่นี้ที่จริงอยู่ในความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการแม่นํ้าโขง (MRC) แต่ที่ผ่านมายังมีอาจจะทําได้สำเร็จอย่างที่คาดหวัง

11.4.3 ยุทธศาสตร์นำโดยการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy) เป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดความสัมพันธ์ของการบูรณาการและเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ เป็นอีกหนึ่งยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจไทย-จีน ภายใต้โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่นํ้าโขง (GMS : Greater Mekong Subregion) ซึ่งการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ มิได้จำกัดอยู่เฉพาะไทยกับจีนเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการเชื่อมโยงกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่นํ้าโขงทั้งหมด สิ่งจำเป็นที่ต้องมีคือ การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่เส้นทางที่ต้องผ่านในจีนตอนใต้ เมียนมาร์ และลาว คือ มลฑลยูนนาน ในเขตพื้นที่ประเทศจีน รัฐฉาน เชียงตุง ในเขตพื้นที่ประเทศเมียนมาร์ แขวงหลวงน้ำทา แขวงม่อแก้ว แขวงอุดมไซ แขวงไชยบุรีในเขตพื้นที่ประเทศลาว และพื้นที่อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ รวมถึงพื้นที่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ พะเยา ในเขตภาคเหนือตอนบนของไทย

ตามยุทธศาสตร์พัฒนาการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy) เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างมณฑลยูนนาน-เชียงราย และประเทศในอนุภูมิภาค รวมทั้งลำน้ำโขงและถนนเหนือใต้ (North – South Corridor) ที่ผ่านพม่าสู่ไทย ผ่านลาวสู่ไทย และการเชื่อมโยงพื้นที่ในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง ให้เป็นเส้นทางส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ซึ่งสิ่งที่สำคัญที่สุดคือการรักษาเส้นทางเหล่านี้ให้ใช้ได้ตลอด และผู้ใช้มีความปลอดภัยปราศจากการเสี่ยงภัยใดๆ ฉะนั้นควรประกอบด้วย

- 1) ให้มีการระบุในแผนยุทธศาสตร์ ตามข้อ 10.4.2,2) ระบุกลยุทธ์ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้เส้นทางดังกล่าว ในแผนควรกำหนดขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติดำเนินการด้วย
- 2) ควรจะมีการจัดทำโครงการร่วมพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ๆ เส้นทางเชื่อมโยงต้องผ่านในเมียนมาร์ และในลาว คือควรมีโครงการร่วมพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม ในเขตพื้นที่ว่าแดงในรัฐฉาน ประเทศเมียนมาร์ พื้นที่เชียงตุงในประเทศเมียนมาร์ พื้นที่ในแขวงหลวงน้ำทา แขวงม่อแก้ว แขวงอุดมไซ และแขวงไชยบุรีเฉพาะบริเวณเมืองหงสา และเมืองเงิน โครงการพัฒนาเหล่านี้ควรเน้นเรื่องการศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร และการประมง ทั้งนี้เพื่อให้ชุมชนในพื้นที่เหล่านี้มีอาชีพ มีรายได้ และสุขภาพที่แข็งแรงสมบูรณ์ เพื่อชาวบ้านอยู่ดีกินดีขึ้น ปัญหาต่างๆที่จะเกิดขึ้นในตามเส้นทางเชื่อมโยงเหล่านี้ก็จะลดน้อยลง นอกจากนี้ยังเป็นประโยชน์ต่อการตอบปัญหาว่าประเทศลาวและประเทศเมียนมาร์ไม่ได้รับผลประโยชน์จากการสร้างถนนผ่านประเทศทั้งสอง
- 3) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ และศูนย์การกระจายสินค้า
- 4) การพัฒนาระบบน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากแนวโน้มปริมาณความต้องการน้ำมันดิบของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ และไทย ขณะที่กำลังการผลิตในภูมิภาคลดลง โดยคาดว่าจะการนำเข้าน้ำมันดิบจะเพิ่มเป็น 12.05 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี 2005 ซึ่งปัจจุบันมีการนำเข้าน้ำมันส่วนใหญ่ผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็นร้อยละ 80 ของการนำเข้าน้ำมันทั้งหมด แต่ช่องแคบมะละกามีความคับคั่งจนทำให้การขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกา มีต้นทุนที่สูง หรือใช้เวลาในการเดินทางนานเกินไป นอกเหนือจากการขนส่งกับเส้นทางที่มีอยู่เดิม มะละกา ชุนดา และลอมบอก การสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันดิบจากท้ายเหมือง – สิขลจะเป็นทางเลือกหนึ่งซึ่งได้บรรจุอยู่ในแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การวางระบบท่อน้ำมันจะวางจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมัน อำเภอย้ายเหมือง จังหวัดพังงา หรือจังหวัดระนอง ขนานไปตามเส้นทางรถไฟ ขึ้นทางทิศเหนือ ผ่านชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี เข้าสู่โรงกลั่นที่ศรีราชา จากนั้นวางท่อขนานกับทางรถไฟขึ้นเหนือผ่านจังหวัดลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อุตรดิตถ์ แพร่ เชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายใหม่ของการรถไฟที่จะขยายเส้นทางจากเด่นชัย สู่พะเยา เชียงราย และผ่านเข้าตามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของไปถึงประเทศจีน โดยประเทศจีนสามารถจำหน่ายน้ำมันสู่ประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และฮ่องกงต่อไป โครงการดังกล่าวจะเป็นโครงการนำร่องเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการลำเลียงน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางและจำหน่ายน้ำมันสู่เอเชียตะวันออก และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) ในอนาคต ในการเจรจาเบื้องต้นกับประเทศจีนเกี่ยวกับแนวทางการวางท่อน้ำมันจากสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ในภาคใต้ขึ้นทางเหนือและสิ้นสุดที่เมืองคุนหมิงประเทศจีนนั้นมีความเป็นไปได้แต่น้ำมันที่จะส่งผ่านระบบท่อจะต้องเป็นน้ำมันที่กลั่นแล้ว เนื่องจากประเทศจีนตอนใต้ไม่มีโรงกลั่นน้ำมัน น้ำมันที่ลำเลียงจากทะเลชายฝั่งตะวันออกของจีนมายังประเทศจีนตอนใต้นั้นเป็นน้ำมันที่กลั่นแล้ว ดังนั้นน้ำมันดิบที่ลำเลียงจากท่าเรือน้ำลึกที่อำเภอย้ายเหมือง จังหวัดพังงา หรือจังหวัดระนอง และขนส่งผ่านระบบท่อน้ำมันดิบดังกล่าวกลับจากโรงกลั่นน้ำมันระหว่างอำเภอย้ายเหมือง หรือสู่โรงกลั่นที่ศรีราชา ก่อนลำเลียงขึ้นสู่จีน แผนภาพที่ 10.7-1 (ดูงบประมาณในตารางที่ 10.7-2) แสดงถึงการวางท่อน้ำมันจากอำเภอย้ายเหมือง จังหวัดเชียงราย หรือจังหวัดระยอง ต่อเข้าท่อน้ำมันที่จากอำเภอศรีราชา สู่อำเภอเด่นชัย เข้าสู่เชียงราย หรือเข้าสู่เชียงใหม่ แล้วเข้าสู่เชียงราย ท่อน้ำมันนี้สามารถต่อไปตามลำน้ำโขงหรือถนนสายเหนือใต้ (North – South Corridor) ไปยังเชียงรุ่งแล้วเข้าสู่คุนหมิงเพื่อเชื่อมต่อกับท่อน้ำมันที่มีอยู่ในประเทศจีนต่อไป

11.5 สาขาความร่วมมือตามแผนยุทธศาสตร์

สาขาตามแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือบางส่วน มีดังนี้

11.5.1 ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี เรื่องที่สำคัญ คือเรื่องไบโอ-เทค (Bio-Tech) หรือเทคโนโลยีทางชีวภาพ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยของไทย และของจีน ในการนี้ควรรวมการฝึกอบรมบุคลากรในด้านนี้ด้วย ความร่วมมือที่เกิดขึ้นอาจจะเป็นมหาวิทยาลัยแม่โจ้ที่เชียงใหม่ กับมหาวิทยาลัยยูนนาน นอกจากความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยแล้ว ควรจะมีความร่วมมือจัดตั้งศูนย์วิจัยในเรื่องไบโอ-เทคขึ้น ในเมืองเชียงรุ่ง

11.5.2 ความร่วมมือทางการเกษตร หลักการความร่วมมือคือควรพัฒนาการเกษตรในสองฟากของแม่น้ำโขงตั้งแต่เมืองเชียงรุ่งลงมาจนถึงเชียงของของไทย พื้นที่นี้ครอบคลุมถึงพื้นที่ในประเทศพม่า ประเทศลาวด้วย ขอบเขตของพื้นที่ประกอบด้วย พื้นที่สิบสองพันนาของมณฑลยูนนาน อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของของไทย พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของถนนสาย แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองยอง-ดอย 240 ถึงฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่ทางด้านตะวันตกของถนนสายบ่อหาร-เมืองสิงห์-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย ถึงฝั่งแม่น้ำโขง การพัฒนาเกษตรนี้พัฒนาโดยใช้หลักบูรณาการ คือมีทั้งพืชหลักที่ส่งเสริม การปศุสัตว์ และการประมงน้ำจืด การจัดการแผนการใช้ที่ดิน (Land-use Plan) การบริหารฟาร์ม เทคโนโลยีการผลิตและการตลาด พืชที่สำคัญในการส่งเสริมคือยาง พืชอาหารสัตว์ พืชเมืองหนาว ปศุสัตว์ที่ส่งเสริมจะเป็นโคเนื้อ ซึ่งมีความต้องการของตลาดในประเทศไทย ประมงที่ส่งเสริมคือ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเป็นอาชีพเสริม ในการพัฒนาการเกษตรนี้ ควรตั้งศูนย์วิจัยการเกษตรขึ้นที่เชียงรุ่ง ภายในศูนย์อาจจะรวมศูนย์วิจัยไบโอ-เทค ที่กล่าวข้างต้นเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ควรจะมีการจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมการเกษตรที่เชียงรุ่ง ที่เมืองยอง ที่หลวงน้ำทา และที่เชียงราย

11.5.3 ความร่วมมือทางอุตสาหกรรม มีความสำคัญที่พัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง เพราะพื้นที่แถบลุ่มน้ำโขงจะเป็นพื้นที่ปลูกยาง ผลิตภัณฑ์ยางที่สำคัญคงจะเป็นยางล้อยานยนต์ เนื่องจากประเทศจีนมีความต้องการในผลิตภัณฑ์นี้อย่างมาก เพราะประเทศจีนกำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว ชนชั้นกลางได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ความต้องการยานยนต์ก็มีมากเป็นเงาตามตัว ยางรถยนต์มีอายุการใช้งานอย่างจำกัดทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนเป็นครั้งคราว ทำให้การจำหน่ายยางรถยนต์ขยายตัวมากยิ่งขึ้น นอกจากผลิตภัณฑ์ยางอุตสาหกรรมที่อาศัยไบโอเทค (bio-tech) เช่น สมุนไพร ยารักษาโรค เครื่องสำอาง ก็เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความต้องการมากของจีน จีนเป็นตลาดที่ใหญ่เลยต้องการสินค้าเหล่านี้จำนวนมาก ประกอบกับนิคมไฮเทคของมณฑลยูนนานก็มีโรงงานประเภทไบโอเทคมาก ทำให้สามารถสร้างระบบคลัสเตอร์ (Cluster) ทางอุตสาหกรรมและจะช่วยขยายกิจกรรมได้อย่างมาก เกี่ยวกับอุตสาหกรรมอีกอย่างหนึ่งคือ นิคมไฮเทคของมณฑลยูนนาน จะขยายการสร้างนิคมไฮเทคมายังเชียงรายซึ่งจะทำให้เชียงรายมีพื้นที่อุตสาหกรรมมากขึ้น และเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมโดยเฉพาะที่อุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กหรือ SME นั้น ซึ่งที่ความร่วมมือระหว่างไทย – จีน จะต้องพิจารณาคือการตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital) และสถานบ่มเพาะ (Incubator) ทางอุตสาหกรรมขึ้น

11.5.4 ความร่วมมือทางด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ควรจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีนขึ้น คณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่ดูแลการท่องเที่ยวทั้งเป็นธุรกิจเข้าประเทศ (Inbound) และออกนอกประเทศ (Outbound) มีการวิจัยวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวและการตลาดของการท่องเที่ยวในไทยและจีนตลอดทั้งประเทศที่สาม วิจัย

วิเคราะห์และอุปสรรคเกี่ยวกับการท่องเที่ยว สร้างมาตรฐานการท่องเที่ยว และรองรับคุณภาพของผู้ประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยว สิ่งสำคัญที่จะส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวมากขึ้น ควรจะมีการพิจารณาเรื่องบัตรผ่านแดน (Border Pass) ให้ผู้ใช้สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศได้ นอกจากนี้ควรให้มีระบบวีซ่าที่ออกแล้วใช้ได้กับประเทศต่างๆ ในแถบลุ่มน้ำโขงได้เลยโดยไม่ต้องเป็นการออกวีซ่าเป็นประเทศประเทศไปดังเช่นที่ปฏิบัติในปัจจุบัน สำหรับการท่องเที่ยวนี้เพื่อพัฒนาจังหวัดเชียงราย ควรให้เชียงรายเป็นศูนย์กลางการบินขนาดเล็ก บินไปยังจุดท่องเที่ยวในเมืองต่างๆ ของพม่า ลาว เวียดนาม และภาคเหนือของไทย

11.5.5 ความร่วมมือทางระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ (Logistics Information Center) ขึ้นที่ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ที่สำคัญ เช่น ที่เชียงรายและเชียงใหม่ต่อระบบข้อมูลทั้งสองจุดที่กรุงเทพฯ และศูนย์ข้อมูลนี้จะเป็นที่ติดตามการเคลื่อนไหวของพาหนะการขนส่งสินค้าที่ขนส่งสินค้าและข้อมูลอื่นๆ เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ทำให้ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นการลดค่าใช้จ่ายในด้านเวลาและการคงคลัง (Inventory) ของสินค้า สำหรับโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ที่จำเป็นในการส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนนั้นมี 6 ประการ คือ :

- 1) สร้างท่าเรือน้ำลึกที่ท้ายเหมืองจังหวัดพังงา เพื่อให้สินค้าทั้งจากไทยและจีนสามารถออกสู่ทะเลทั้งทางด้านตะวันตกได้
- 2) ร่วมมือจัดตั้งกองเรือพาณิชย์นาวีระหว่างไทยและจีนเพื่อการเดินเรือไปสู่ภาคตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา รวมทั้งการเดินเรือชายฝั่งในฝั่งมหาสมุทรอินเดียและตามท่าเรือไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ และพม่า บังกลาเทศและศรีลังกา
- 3) สร้างโรงกลั่นน้ำมัน เขตอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขึ้นที่ท้ายเหมือง
- 4) สร้างทางรถไฟจากท้ายเหมืองต่อการรถไฟสายใต้ของไทยที่ชุมพร ทางรถไฟนี้ควรจะต้องเข้ากับทางรถไฟที่จะสร้างจะเด่นขึ้นไปยังเชียงรายและเชียงของผ่านประเทศลาวไปสู่ซือเหมาจนไปจรดคุนหมิง สำหรับทางรถไฟสายนี้ช่วงที่จะต้องเข้าสู่เชียงรายมีการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว ส่วนช่วงที่จากคุนหมิงมายังเชียงของทางฝ่ายจีนกำลังทำการศึกษาอยู่
- 5) วางท่อน้ำมันตามทางรถไฟฟฟ้าที่เสนอใน 4) จนถึงคุนหมิงและต่อเข้าท่อน้ำมันที่คุนหมิงที่สามารถต่อไปยังพื้นที่สามเหลี่ยมแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta Area) ได้
- 6) พัฒนาระบบการบินขนาดเล็กที่สามารถบินลงจอดในสนามบินขนาดเล็กตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เช่น บินระหว่างเชียงราย เชียงรุ่ง ซือเหมา ดาหลี่

เดียนเบียนฟู เมืองไฮย หลวงพระบาง แม่ฮ่องสอน น่าน เป็นต้น ทั้งนี้โดย
ใช้เชียงรายเป็นศูนย์กลางทางอากาศ (Aviation Hub)

11.5.6 ความร่วมมือทางด้านส่งเสริมการค้า ควรมีการวางมาตรฐานสินค้าที่สอดคล้อง
กับระหว่างประเทศไทยจีนและไทย ควรมีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าร่วมกันทั้งนี้โดยมีการ
จัดตั้งหน่วยงานที่เป็นที่ยอมรับทั้งสองฝ่ายเป็นผู้ทำหน้าที่นี้ นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุง
ระเบียบพิธีทางศุลกากรให้สะดวกยิ่งขึ้น ข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) ควรมี
การขยายขอบเขตมากขึ้นโดยเฉพาะควรรวมเรื่องยางพาราและข้าวสารเข้าในข้อตกลงด้วย

11.5.7 ความร่วมมือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ บุคลากรในการจัดการ
(Management) บุคลากรในธุรกิจการท่องเที่ยว และบุคลากรเกี่ยวกับโลจิสติกส์มีความ
สำคัญทั้งภาคเหนือของประเทศไทยและมณฑลยูนนานของประเทศจีน จึงควรจัดตั้งศูนย์การ
ศึกษาเน้นหนักวิชาการการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ อาจจะตั้งขึ้นเป็นวิทยาลัยเรียกว่า
“วิทยาลัยนานาชาติแม่น้ำโขง” (Mae Kong International University) และเนื่องจาก
วิทยาลัยนี้เกี่ยวกับแม่น้ำโขงกลับจึงควรจะต้องเน้นวิชาเกี่ยวกับการจัดการน้ำเข้าด้วย
มหาวิทยาลัยนี้ควรจัดตั้งขึ้นที่เชียงราย และควรเป็นวิทยาลัยที่ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยต่างๆ ใน
ไทยและจีน โดยจัดการเรียนการสอนเป็นการร่วมทีมกัน ควรมีการทบทวนความร่วมมือใน
การพัฒนาทรัพยากรที่กรมวิเทศน์ทำกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีนว่าจะ
สามารถนำมาปรับปรุงเพื่อพัฒนามนุษย์ทรัพยากรที่จำเป็นในพื้นที่โครงการได้อย่างไร

11.6 แผนงาน/โครงการ

โครงการ (Project) เพื่อเสริมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและ
ประเทศจีนจะต้องคำนึงถึงบริบทความร่วมมือของประเทศไทย และจีนทั้งประเทศทั้งนี้เพื่อให้
โครงการและโครงการมีประสิทธิภาพ และสามารถรวมพลัง (Synergy) ร่วมกับโครงการอื่นๆ
ของทั้งสองประเทศ โครงการที่เสนอเป็นสิ่งที่เกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์ที่ได้กล่าวถึงข้างต้น นอก
จากนี้ก็จะมีโครงการที่ต่อเนื่อง (Action Plan) ด้วย โครงการได้แบ่งไปตามแผนงานทั้งหมดมี 3
แผนงาน ตามยุทธศาสตร์ของการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีนและอนุ
ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง 3 ประการที่กล่าวถึง คือ

**11.6.1 แผนงานและโครงการรองรับยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงอย่าง
ยั่งยืน (Mekong Sustainability Strategy)** เพื่อให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในกลุ่ม
อนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นไปอย่างยั่งยืนต่อเนื่องและสร้างความเข้มแข็งของชุมชนทั้งสองฝั่งลำน้ำ
โขง ควรประกอบด้วยแผนงานและโครงการ ดังนี้

1) แผนงานร่วมพัฒนาอย่างยั่งยืน

- 1.1) โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศของ
ประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 1.2) โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขงได้แก่ แคว้นสิบสองปันนา
และซือเหมา ของมณฑลยูนนานประเทศจีน ภูฏานของเมียนมาร์ ซึ่งมีเมืองท่าหลัก เชียงตุง เมืองยอง รวมทั้งแขวงหลวงน้ำทา บ่อแก้ว
อุดมไชย และแขวงไชยบุรี ในประเทศลาว และพื้นที่ประเทศไทยใน
จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และจังหวัดพะเยา

2) แผนงานพัฒนาความเข้มแข็ง

- 2.1) โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด
- 2.2) โครงการพัฒนาสุขอนามัยของชุมชน
- 2.3) โครงการส่งเสริมศาสนกิจของชุมชน
- 3) โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขงได้แก่ แคว้นสิบสองปันนา และซือ
เหมา ของมณฑลยูนนานประเทศจีน ภูฏานของเมียนมาร์ ซึ่งมีเมืองท่าหลัก
เชียงตุง เมืองยอง รวมทั้งแขวงหลวงน้ำทา บ่อแก้ว อุดมไชย และแขวงไชยบุรี
ในประเทศลาว และพื้นที่ประเทศไทยในจังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และ
จังหวัดพะเยา
- 4) โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio – Tech) ขึ้นที่เมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูน
นาน เพื่อเสริมโครงการความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โครงการ
ความร่วมมือทางการเกษตร และโครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรม
- 5) โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางร่วมที่เมืองเชียงรุ่ง ของจีน
หรือจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย หรือทั้งสองประเทศ
- 6) โครงการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการ ที่ครอบคลุมถึงพื้นที่ยุทธ
ศาสตร์บริเวณรอยต่อ ประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง ซึ่งได้แก่แคว้น สิบสองปันนา
และซือเหมา ของมณฑลยูนนานประเทศจีนพื้นที่บริเวณถนนสายเหนือใต้
(North - South Corridor) ที่ผ่านประเทศเมียนมาร์ ได้แก่วังผาขาวของประเทศ
ไทย ภูฏานของเมียนมาร์ที่รวมเมืองท่าหลัก เชียงตุง เมืองยอง พื้นที่เหล่านี้
จะอยู่ทางฝั่งขวาของแม่น้ำโขง นอกจากนี้แผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการ
นี้ควรจะครอบคลุมถึงพื้นที่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นถนนสายเหนือใต้
(North – south Corridor) ที่ผ่านประเทศลาวพื้นที่เหล่านี้ได้แก่ พื้นที่ของแขวง
หลวงน้ำทา บ่อแก้ว อุดมไชย และแขวงไชยบุรี ในประเทศลาว ส่วนพื้นที่
ถนนสายเหนือใต้ที่ผ่านประเทศลาวนี้ จะมีพื้นที่ของประเทศจีนซึ่งอยู่ทางฝั่ง
ซ้ายของแม่น้ำโขงด้วย คือพื้นที่ในแคว้นสิบสองปันนา และซือเหมา ส่วนของ

ประเทศไทยนั้นก็มีพื้นที่ในจังหวัดเชียงรายและจังหวัดน่าน และเนื่องจาก
จังหวัดเชียงรายและจังหวัดน่านมีจังหวัดพะเยาขึ้นอยู่กับอยู่ จึงควรรวมจังหวัดพะเยา
เข้าในพื้นที่ของแผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการด้วย

- 7) โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัยนานาชาติแม่จัน (Mae Kong International University) ที่เชียงราย เพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศไทยอนุภูมิภาคแม่จัน
โขง ในเรื่องวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยว
การบริหารศิลปวัฒนธรรม และการบริหารจัดการ

11.6.2 แผนงานและโครงการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy) ตามยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของ
ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่จันโขง แผนงานนี้ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและจีนซึ่งรวมถึงการพัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางเกษตรระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางอุตสาหกรรมระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน, การส่งเสริมการค้าระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางด้านลอจิสติกส์ และความร่วมมือทางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- 2) โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital) และศูนย์บ่มเพาะ (Incubator) เพื่อเป็นการเสริมโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนของภาคเอกชน กองทุนร่วมลงทุนจะมีหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาที่มีส่วนร่วมของบรรษัทเงินลงทุนอุตสาหกรรมขนาดย่อมของประเทศไทย รวมทั้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยด้วย
- 3) โครงการส่งเสริมการเดินเรือในลำน้ำโขง ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ การสร้างท่าเรือ การปรับปรุงรักษาร่องน้ำโครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน
- 4) โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) มากขึ้นโดยเฉพาะควรรวมเรื่องยางพาราและข้าวสารเข้าในข้อตกลงด้วย
- 5) โครงการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (Joint Commission for Promotion of Sino – Thai Tourism) เพื่อเป็นหน่วยงานที่แก้ไขอุปสรรคเกี่ยวกับการท่องเที่ยว สร้างมาตรฐานเกี่ยวกับการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนวางแผนการตลาดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว คณะกรรมการชุดนี้ควรมีสำนักงานที่ถาวรและมีผู้บริหารอาชีพดำเนินการ

- 6) โครงการทูตกิตติมศักดิ์ แต่งตั้งเป็นทูตกิตติมศักดิ์ทำหน้าที่ออกวีซ่าท่องเที่ยวเข้าประเทศไทย ต่ออายุหนังสือเดินทาง (Renew Passport) ให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย และสามารถออกบัตรผ่านแดนเพื่อเข้าออกประเทศไทยได้ทุกพื้นที่เป็นการทำวีซ่าท่องเที่ยวของสมาชิกประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และประเทศจีน)
- 7) โครงการหนึ่งวีซ่า สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม)เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวทั้งในและนอกภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ให้สามารถเดินทางเข้าออกในกลุ่มประเทศของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยการทำให้วีซ่าเข้าออกได้ ในประเทศใดประเทศหนึ่งในกลุ่มสมาชิกของกลุ่มได้
- 8) โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม
- 9) โครงการฝึกอบรมดูงานระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น
- 10) โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ SME ระหว่างประเทศ

11.6.3 แผนงานและโครงการพัฒนาการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy) เพื่อรองรับยุทธศาสตร์พัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางภูมิศาสตร์ไทย-จีน และประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ควรมีโครงการ ดังนี้

- 1) โครงการส่งเสริมระบบการบินขนาดเล็ก โดยให้เชียงรายเป็นศูนย์กลางทางอากาศ (Aviation Hub) ระบบการบินขนาดเล็ก จะครอบคลุมถึงเมืองเชียงตุงในเมียนมาร์ หลวงพระบางทุ่งไหหินในประเทศลาว เมืองซือเหมาและเมืองเชียงรุ่งในประเทศจีน และเมืองเตียนเปียนฟูในประเทศเวียดนาม
- 2) โครงการปรับปรุงถนนสายห้วยโก๋นจังหวัดน่าน เมืองเงิน ปากแบ่ง เมืองไชยบ่อเต็น ประเทศลาว และเมืองบ่อหาร เมืองลา เมืองเชียงรุ่งประเทศจีน เส้นทางที่ควรปรับปรุงขั้นแรกคือจาก ห้วยโก๋นถึงปากแบ่ง ซึ่งมีความยาวประมาณ 40 กม.
- 3) โครงการปรับปรุงถนนสาย ท่าลี่ จังหวัดเลยประเทศไทย นากะแซ้ง เมืองไชยบุรี เมืองหลวงพระบาง ทุ่งไหหิน นองเฮ็ด (Nong Het) ประเทศลาว เมืองกีซอน (Ky Son) เตียนโจว (Dien Chau) ดันหั่ว (Thanh Hoa) และฮานอย ประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ควรปรับปรุงในขั้นต้นคือ จากท่าลี่สู่หลวงพระบาง ซึ่งมีความยาวประมาณ 400 กม.
- 4) โครงการพัฒนารถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ รถไฟสายนี้ในอนาคตสามารถต่อไปยังคุนหมิง ตามเส้นทางถนนเหนือใต้ที่ผ่านประเทศลาว หรือที่ผ่านทางประเทศเมียนมาร์ได้ (ดูงบประมาณโครงการได้จาก ตารางที่ 10.7-2) เส้นทางที่ผ่านประเทศลาว คือ เส้นทางจากหนองคายเข้าเวียงจันทน์

ซึ่งไทยได้ให้เงินช่วยเหลือในการก่อสร้างทางรถไฟข้ามสะพานมิตรภาพที่
หนองคายสู่เวียงจันทน์แล้ว โดยรถไฟสายนี้จะต่อไปยังหลวงพระบาง อุดมไชย
บ่อเต็น เข้าคูนหมิง ส่วนรถไฟสายผ่านเมียนมาร์ เป็นสายที่มาจากคูนหมิง
มายังเชียงรุ่ง เข้าสู่ชายแดนจีนที่ต้าโล่ เข้าเมียนมาร์สู่เชียงตุง ทำให้อุโมงค์
เข้าแม่สายที่ไทย

- 5) โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่เชียงราย เชียงใหม่ และเด่นชัย (ดูแผนภาพ
ที่ 11.7-1 และงบประมาณจากตารางที่ 11.7-2)
- 6) โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ ที่คูนหมิงและเชียงราย โดยศูนย์ข้อมูลโลจิส
ติกส์ จะต้องเชื่อมโยงกับศูนย์ข้อมูลของประเทศจีนในเขตเศรษฐกิจ
สามเหลี่ยมแม่น้ำเพิร์ล เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำแยงซีเกียง และเขต
เศรษฐกิจชายฝั่งป๋อไห่ รวมทั้งของไทยที่ กรุงเทพฯ และแหลมฉบัง
- 7) โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า ที่คูนหมิงและที่เชียงราย
- 8) โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก ที่บ้านนาदान จังหวัดพังงา
- 9) โครงการความร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวิไทย และจีน
- 10) โครงการโรงกลั่นน้ำมันที่ระนอง เด่นชัย เชียงรายและเชียงใหม่ (ดูงบประมาณ
ได้จากตาราง 11.7-2)
- 11) โครงการพัฒนาระบบน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรองรับปริมาณความต้องการน้ำมัน
ดิบของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยการวางระบบท่อน้ำมันจากโรง
กลั่นน้ำมันและคลังน้ำมัน อำเภอย้ายเหมือง จังหวัดพังงา หรือจังหวัดระนอง
ขนานไปตามเส้นทางรถไฟ ผ่านเข้าตามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของไปถึง
ประเทศจีน

11.7 งบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย – จีน ในการพัฒนาอนุภูมิ ภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เพื่อให้เป็นไปตามกรอบแนวคิดพัฒนา (Development framework) ความร่วมมือทางด้าน
เศรษฐกิจไทย-จีน และประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง ตามยุทธศาสตร์ที่เสนอในกรอบแนวคิดซึ่ง
ได้จัดเป็นหมวดหมู่เป็นโครงการ รวมอยู่ในยุทธศาสตร์ 3 ยุทธศาสตร์ตามข้อ 11.4 นั้นงบประมาณ
ที่ใช้เพื่อสนองยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ดังกล่าว โดยการประมาณการคร่าวๆ จะต้องใช้เงินถึง
107,392 ล้านบาท (หนึ่งแสนเจ็ดพันสามร้อยเก้าสิบสองล้านบาท) โดยแบ่งตามยุทธศาสตร์ได้
ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน 14,150 ล้านบาท
- 2) ยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน 5,600 ล้านบาท
- 3) ยุทธศาสตร์พัฒนาความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน 87,642 ล้าน
บาท

จะเห็นได้ว่ายุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน จะต้องใช้เงินมากที่สุด คือการใช้ถึงประมาณร้อยละ 87,642 ของงบประมาณทั้งหมด งบประมาณนี้สูงเพราะมีโครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก โรงกลั่นน้ำมัน และการวางท่อน้ำมัน รายละเอียดของงบประมาณแต่ละยุทธศาสตร์มีดังตาราง 11.7-1 ข้างล่าง

ตารางที่ 11.7-1 แสดงงบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และก
ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

: ล้านบาท

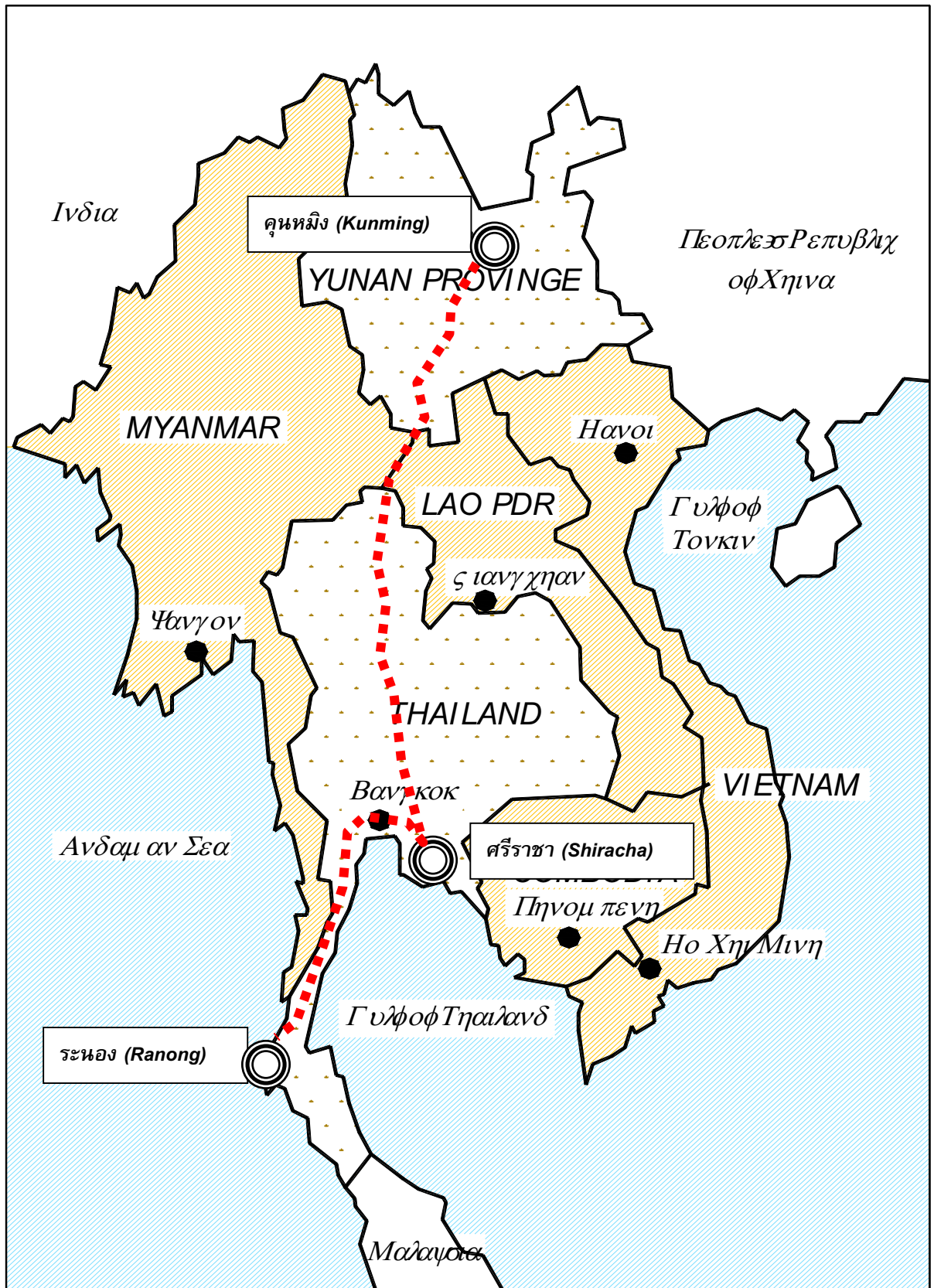
1. ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างยั่งยืน (Mekong Sustainability Strategy) 1.1 แผนงานพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน 1.1.1 โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ใช้งบประจำ) 1.1.2 โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด (ปีละ 50 ล้านบาท, 5ปี) 1.1.3 โครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน (ปีละ 100 ล้านบาท, 5ปี) 1.1.4 โครงการส่งเสริมศาสนกิจชุมชน (ปีละ 20 ล้านบาท, 5ปี) 1.1.5 โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง 1.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio-tech) ที่เมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน 1.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางร่วมที่เมืองเชียงรุ่ง ของจีน หรือจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย หรือทั้งสองประเทศ 1.1.8 โครงการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตรแบบบูรณาการ 1.1.9 โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัยนานาชาติแม่น้ำโขง (Mae Kong International University) ที่เชียงรุ่ง รวม	- 250 500 100 4,000 2,000 2,000 300 5,000 14,150

³ งบประมาณนี้ไม่รวมการพัฒนารถไฟสายเชียงใหม่-เชียงรายเพราะหากมีรถไฟสายเด่นชัย-เชียงรายแล้วรถไฟสายเชียงใหม่-เชียงราย ก็ไม่มีความจำเป็น

2. ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy)	
2.1 แผนงานพัฒนาประสิทธิภาพการแข่งขัน	
2.1.1 โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและจีน (ใช้งบประจำ)	-
2.1.2 โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital)	5,000
2.1.3 โครงการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะ (Incubator)	300
2.1.4 โครงการส่งเสริมการเดินเรือในลำน้ำโขง (ใช้งบประจำ)	-
2.1.5 โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) , ใช้งบประจำ	-
2.1.6 โครงการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (ใช้งบประจำ)	-
2.1.7 โครงการทูตจิตติมศักดิ์ (ใช้งบประจำ)	-
2.1.8 โครงการหนึ่งวิชา สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม) , ใช้งบประจำ	-
2.1.9 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม	100
2.1.10 โครงการฝึกอบรมบุคลากรระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น	100
2.1.11 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ SME ระหว่างประเทศ	100
รวม	5,600
3. ยุทธศาสตร์สร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy)	
3.1 แผนงานพัฒนาความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน	
3.1.1 โครงการส่งเสริมระบบบินขนาดเล็ก จังหวัดเชียงราย	500
3.1.2 โครงการปรับปรุงถนนห้วยโก๋น-ปากแบ่ง(ประมาณ 40 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 8 ล้าน)	320
3.1.3 โครงการปรับปรุงถนนสายท่าลี่-ไชยบุรี-หนองเห็ด-กิชอน-เตียนโซว (ควรเป็นลักษณะศึกษาความเป็นไปได้)	50
3.1.4 โครงการพัฒนารถไฟสาย เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (ดูตา	11,766

รางที่ 11.7-2) 3.1.5 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่เชียงราย เชียงใหม่ และเด่นชัย³ 3.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ที่ขุนหมิง และเชียงราย (แห่งละ 500 ล้านบาท) 3.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่ขุนหมิงและที่เชียงราย(ที่ขุนหมิงมีอยู่เดิมแล้วที่หล่อซื่อวัน งบประมาณนี้จึงเกี่ยวเฉพาะที่เชียงราย) 3.1.8 โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก ที่ท้ายเหมือง จังหวัดพังงา 3.1.9 โครงการร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวีไทยและจีน 3.1.10 โครงการกลั่นน้ำมันที่ระนองและการสร้างคลังน้ำมันที่ระนอง-เชียงรายและเชียงใหม่ (งบประมาณจากตารางที่ 11.7-2) 3.1.11 โครงการพัฒนาท่อและGas รวม	900 1,000 500 100 2,494 12,789 57,223 87,642
รวมทั้งหมด	107,392

แผนที่ 11.7-1 แสดงเส้นทางวางท่อน้ำมันจากไทยสู่จีน



11.8 แหล่งทุน

งบประมาณที่ต้องใช้ในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง หากไม่รวมงบประมาณของแต่ละประเทศแล้ว จะต้องใช้เงินโดยประมาณถึง 107,392 ล้านบาท ภายใน 5 ถึง 10 ปี งบประมาณนี้จะต้องร่วมกันจัดสรรจากงบประมาณของประเทศที่เกี่ยวข้องส่วนหนึ่ง ส่วนหนึ่งคงมาจากภาคเอกชน และอีกส่วนหนึ่งควรมาจากความช่วยเหลือของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และประเทศในยุโรป และธนาคารพัฒนาเอเชีย เป็นต้น

หากระดมทุนเพื่อใช้ในแผนการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทยจีน และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จากสามแหล่งดังกล่าวข้างต้น การระดมทุนจากภาครัฐบาล จะมี 48,753 ล้านบาท ส่วนจากภาคเอกชน และภาคองค์กรระดับประเทศมี 13,389 และ 45,250 ล้านบาทตามลำดับ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 11.8-1)

แหล่งทุนสำหรับเงินตามประมาณการนี้สามารถระดมจากภาครัฐ คือ รัฐบาลของประเทศที่อยู่ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงแต่เป็นที่คาดการณ์ได้แหล่งทุนมาจากรัฐบาลของประเทศไทยและประเทศจีนเป็นหลัก จากภาคเอกชน คือภาคเอกชนทั่วไปไม่ได้จำกัดว่าเป็นภาคเอกชนของประเทศใด และภาคองค์กรระหว่างประเทศหมายถึงเงินช่วยเหลือหรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากองค์การการเงินของรัฐบาลประเทศที่พัฒนาแล้วที่น่าจะเป็นไปได้มากที่สุดคงเป็นประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศแคนาดา และประเทศเยอรมัน องค์กรระหว่างประเทศยังคลุมถึงองค์การการเงินระหว่างประเทศเช่น ธนาคารโลก และธนาคาร พัฒนาเอเชียด้วย ซึ่งต่างกันก็เป็นแหล่งทุนที่สำคัญ แหล่งเงินของแผนงานมีดังนี้

ตารางที่ 11.8-1 แหล่งทุนเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และ กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

: ล้านบาท

	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคองค์กรระหว่างประเทศ	รวม
1. ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภาคลุ่มน้ำโขงอย่างยั่งยืน(Mekong Sustainability Strategy) 1.2 แผนงานพัฒนาอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน 1.2.1 โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 1.2.2 โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด 1.2.3 โครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน 1.2.4 โครงการส่งเสริมศาสนกิจชุมชน 1.2.5 โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง 1.2.6 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio-tech) ที่เมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน 1.2.7 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางร่วมที่เมืองเชียงรุ่ง ของจีน หรือจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย หรือทั้ง	(งบประจำ) 100 250 100 2,000 1,000	- - - - -	- 150 250 - 2,000 1,000	- 250 500 100 4,000 2,000

สองประเทศ	1,000	-	1,000	2,000
1.2.8 โครงการจัดทำแผนพัฒนาการ เกษตรแบบบูรณาการ	300	-	-	300
1.2.9 โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัย นานาชาติแม่โขง (MaeKong International University) ที่เชียงรุ่ง	2,000	-	3,000	5,000
รวม	6,750	-	7,400	14,150
3. ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความ สามารถด้านการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy)				
2.1 แผนงานพัฒนาประสิทธิภาพ การแข่งขัน				
2.1.1 โครงการจัดทำแผนยุทธ ศาสตร์พัฒนาความร่วมมือ ระหว่างไทยและจีน (งบประจำ)		-	-	-
2.1.2 โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลง ทุน (Venture Capital)	5,000	-	-	5,000
2.1.3 โครงการศูนย์บ่มเพาะ (Incubator)	100	-	200	300
2.1.4 โครงการส่งเสริมการเดินทาง ในลำน้ำโขง (งบประจำ)		-	-	-
2.1.5 โครงการขยายขอบเขตข้อตกลง ในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) (งบประจำ)		-	-	-
2.1.6 โครงการจัดตั้งคณะกรรมการ ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่าง ไทยและจีน (งบประจำ)		-	-	-
2.1.7 โครงการทูตกิตติมศักดิ์ (งบประจำ)		-	-	-

2.1.8 โครงการหนึ่งวิชา สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม)	(งบประจำ)	-	-	-
2.1.9 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนา ทักษะความสามารถด้านการ ใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิ สัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม	100	-	-	100
2.1.10 โครงการฝึกอบรมดูงานระยะ สั้นเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็น	100	-	-	100
2.1.11 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนา ผู้ประกอบการ SME ระหว่าง ประเทศ	100	-	-	100
	5,400	-	200	5,600
รวม				
3. ยุทธศาสตร์สร้างและปรับปรุง โครงสร้างทางกายภาพ (Sino-Thai Spatial Linkage Development Strategy)				
3.2 แผนงานพัฒนาความเชื่อมโยง ทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทย และจีน	(งบประจำ)	-	-	-
3.1.1 โครงการส่งเสริมระบบบิน ขนาดเล็ก จังหวัดเชียงราย	200	-	300	500
3.1.2 โครงการปรับปรุงถนนห้วย โก๋ริน-ปากแบ่ง	220	-	100	320
3.1.3 โครงการปรับปรุงถนนสายท่า ลี่-ไชยบุรี-หนองเห็ด-กีซอน- เตียนโขง (ควรเป็นลักษณะ ศึกษาความเป็นไปได้)	-	-	50	50
3.1.4 โครงการพัฒนาทางรถไฟสาย เด่นชัย-เชียงราย	5,766	-	6,000	11,766
3.1.5 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสิน	900	-	-	900

คำที่เชียงราย เชียงใหม่ และ เด่นชัย	500	500	-	1,000
3.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ที่คุนหมิง และเชียงราย	500	-	-	500
3.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่คุนหมิงและที่เชียงราย	50	-	50	100
3.1.8 โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึกจังหวัดพังงา	1,294	-	1,200	2,494
3.1.9 โครงการร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวีไทยและจีน	-	12,789	-	12,789
3.1.10 โครงการกลั่นน้ำมันที่ระนองและการสร้างคลังน้ำมันที่ระนอง-เชียงรายและเชียงใหม่	27,223	-	30,000	57,223
3.1.11 โครงการพัฒนาท่อและGas	36,653	13,289	37,700	87,642
รวม				
รวมทั้งหมด	48,803	13,289	45,300	107,392

ภาคผนวกที่ 1

สรุปย่อการดำเนินโครงการฯ

สัญญาเลขที่ RDG4710002

โครงการ “วิจัยร่วมเพื่อพัฒนากอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี
และเศรษฐกิจไทย-จีน โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์”
สรุปรายงานฉบับสมบูรณ์

รายงานในช่วงตั้งแต่วันที่ 20 ตุลาคม 2546 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2547

ชื่อผู้ได้รับทุน : รศ.ดร.วารินทร์ วงศ์หาญไชย

หน่วยงาน : มูลนิธิสถาบันที่ดิน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 2) เพื่อสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับประเทศจีนสร้างสรรค์ประโยชน์ทางวิชาการ
- 3) เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ ทิศทาง กระบวนการในการส่งเสริม และพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจบนรากฐานความเป็นมิตรแท้อย่างยั่งยืน
- 4) เพื่อวางแผนความร่วมมือทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจไทย-จีนในสาขาที่มีศักยภาพ เช่น การคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน อุตสาหกรรมเกษตร ท่องเที่ยว และทรัพยากรมนุษย์
- 5) เพื่อศึกษารูปแบบ กระบวนการ การใช้ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบและโอกาสทางการตลาดของธุรกิจ สินค้า บริการที่ไทยและจีนสามารถเกื้อหนุนกันได้
- 6) เพื่อศึกษาอุปสรรคและปัญหาทั้งด้านกายภาพด้านเทคโนโลยี และนโยบายที่ภาครัฐและเอกชนประสบอยู่ ทั้งเสนอแนะนโยบายและมาตรการสนับสนุนภาคเอกชนดำเนินกิจกรรมการค้า การลงทุน การผลิต และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับจีนได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 7) เพื่อเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในลักษณะเครือข่ายระหว่างภาครัฐ เอกชนและสถาบันการศึกษา ตลอดจนความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นระบบศูนย์ข้อมูลเทคโนโลยีและเศรษฐกิจไทย-จีนในระยะต่อไป

ตารางแสดงรายละเอียดการดำเนินงานของโครงการตามแผนงานโดยสรุป

กิจกรรม (ตามแผน)	ผลที่คาดว่าจะได้รับ(ตามแผน)	ผลการดำเนินงาน	หมายเหตุ
1. สืบหาเส้นทาง การขนส่งสินค้าทางเรือตามแม่น้ำโขง	1. เพื่อศึกษาถึงระบบการค้าของกลุ่มแม่น้ำโขงที่มีอยู่เดิมนำมาใช้ประโยชน์ให้เกิดต่อประเทศไทยตอนบนและจีนตอนใต้ โดยนำปัจจัยด้าน โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ ทางบก การขนถ่ายสินค้า ประเภทของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ประเภทสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางแม่น้ำ และอุปสรรคต่อการค้าทางภูมิศาสตร์รวมทั้งกฎหมายทางการค้าของทั้งสองประเทศ	1. ได้ศึกษาถึงระบบการขนส่ง และอุปสรรคการค้า ประเภทสินค้าและเส้นทางการลำเลียงสินค้าตามลำแม่น้ำโขง 2. ได้รวบรวมข้อมูลการขนส่งทางน้ำ และจะนำไปวิเคราะห์ เปรียบเทียบกับเส้นทางไฮเวย์ คุณหมิง-กรุงเทพฯต่อไป	1. การสำรวจครั้งนี้ไม่อยู่ในแผนงาน และเริ่มการสำรวจก่อนการลงนามทำสัญญาโครงการ และได้ใช้จ่ายของการสำรวจครั้งนี้จะไม่อยู่ในค่าใช้จ่ายการสำรวจของสกว.
2. สืบหาเบื้องต้นพื้นที่เป้าหมายการศึกษาในมณฑลตะวันตกของจีน 5 มณฑล	1. เพื่อรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจาก 5 มณฑล 2. เพื่อพบปะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	1. ได้รับข้อมูลเบื้องต้นของแต่ละมณฑล 2. ได้หารือกับหน่วยงานที่ต้อง	

	ของแต่ละคณะเพื่อประสานให้กับทีมสำรวจจะเล็ก	ประสานในการสำรวจแบบเจาะลึก	
3. ประชุมสัมมนาเสกเหลี่ยมเศรษฐกิจที่เชียงใหม่	- เพื่อศึกษาความคืบหน้าความร่วมมือระหว่าง 4 ประเทศในปัจจุบัน - เพื่อศึกษากรอบความร่วมมือระหว่าง 4 ประเทศในอนาคต	- ศึกษาความร่วมมือระหว่าง 4 ประเทศทั้งในอดีตและปัจจุบัน - ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาความร่วมมือของทั้ง 4 ประเทศ - ศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือในทุกๆด้านระหว่าง 4 ประเทศ	
4. สักวและถ่ายภาพภูมิทัศน์ลำน้ำโขง จากเชียงรุ่ง ถึงเชียงแสน เพื่อจัดทำรายงานภาพถ่าย	- สภาพการขนส่งสินค้าตามลำแม่น้ำโขงในฤดูน้ำน้อย - รายการสินค้าที่ค้าขายระหว่างประเทศไทยกับจีนตามลำน้ำโขง - ถ่ายภาพตามลำแม่น้ำโขงจากเชียงรุ่งถึงเชียงแสนเพื่อจัดทำรายงานภาพถ่าย	- การขนส่งสินค้าตามลำแม่น้ำโขงในฤดูน้ำน้อยมีอุปสรรคด้านความตื่นของร่อนน้ำ - สินค้าที่ขนส่งระหว่างจีนมาไทยได้แก่ ผลไม้เมืองหนาวเช่น สาลี่ แอปเปิ้ล กระเทียม ฯลฯ ส่วนสินค้าจากไทยไปจีนได้แก่ ลำใยอบแห้ง ฯลฯ - ถ่ายภาพตามลำแม่น้ำโขงเพื่อจัดทำรายงานภาพถ่าย	
5. ประชุมร่วมกับหอการค้าลาวเรื่องการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าไทย-จีนผ่าน สปป.ลาว (หัวโค้น-ปากแบ่ง-เม็งล่า) และถ่ายภาพภูมิทัศน์ลำแม่น้ำโขงในสปป.ลาว	- เพื่อต้องการทราบถึงความเป็นไปได้ที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ปากแบ่ง - เพื่อบันทึกภาพถ่ายลำแม่น้ำโขงเพื่อการจัดทำรายงานรูปถ่าย	หอการค้าลาวและเจ้าหน้าที่ตัวแทนกระทรวงพาณิชย์เห็นด้วยกับการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว แต่ต้องการให้มีการศึกษาถึงผลกระทบและผลประโยชน์ของทั้ง 3 ฝ่าย และผลประโยชน์ที่ต้องแบ่ง	การประชุมหารือไม่ได้อยู่ในแผนงานแต่การเดินทางสำรวจครั้งนี้มีความสำคัญเนื่องจากการหารือระหว่างทีมวิจัยไทยและจีน พบว่าประเทศจีนมีความสนใจในการเพิ่มปริมาณในการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ปากแบ่ง

		ให้เท่าเทียมกัน	เพื่อพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้า 2 ซึ่งที่มีวิจัยร่วมไทย-จีน ต้องการทราบถึงปัญหา-อุปสรรค ความต้องการ และความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางนี้
6. การเดินทางสำรวจแบบเจาะลึกในมณฑลเสฉวน เมืองเฉิงตู	1. เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และหารือกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชนของมณฑลเสฉวน 2. เพื่อนำคณะของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ของมณฑลเสฉวน 3. และเพื่อเข้าร่วมดูงานด้านระบบรวบรวมสินค้าของเมืองเฉิงตู และการพัฒนาการท่องเที่ยวของมณฑลเสฉวน	2. มีการบันทึกรูปถ่ายลำแม่น้ำโขงตั้งแต่เชียงแสน เลย หนองคาย หลวงพระบาง 1. ได้ประชุมแลกเปลี่ยนข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานการลงทุนต่างประเทศของเสฉวน (Sichuan Service Center For Enterprise with Foreign Investment) 2. ได้ศึกษาพื้นที่และระบบการจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในอุทยานแห่งชาติที่ไม่ทำลายธรรมชาติและรักษาสีเขียวตลอดของเมืองฉิวโจวโกว	

7. การเดินทางเจาะลึกข้อมูล คุนหมิง-ซีอาน –จีนดู	1. เพื่อประสานงานกับ หน่วยงาน พัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Development and Perform Commission, YPDR) ซึ่งจะเป็นผู้เข้า ร่วมโครงการความร่วมมือไทยจีน ตามข้อตกลงระหว่าง กรมวิเทศสหการกับ กระทรวง วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ของจีน 2. เพื่อนำคณะของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมซึ่งนำโดย เลขาธิการของสภาพัฒนาเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าของโครงการความร่วมมือไทยจีนในพื้นที่โครงการ 3. เพื่อเข้าร่วมประชุมคณะทำงาน ความร่วมมือระหว่างไทยจีน(ภาคเหนือ)และยูนนาน นานครั้ง ที่หนึ่ง เกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การพัฒนาสังคมและวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี	1. เข้าร่วมประชุมไม่เป็นทางการเรื่อง ความร่วมมือไทยจีนกับหน่วยงาน พัฒนาปฏิรูปของมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Development and Reform Commission, YPDR) 2. เข้าร่วมประชุมคณะทำงาน เรื่อง ที่ประชุมได้รวมถึง เรื่องกลไกเพื่อความร่วมมือระหว่างไทย(ภาคเหนือ) และ ยูนนาน เรื่องการส่งเสริมการค้า และการสนับสนุนการท่องเที่ยว การขนส่ง และการคมนาคม การพัฒนาทางสังคม ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	
8. การเดินทางสำรวจแบบเจาะลึก ในมณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง	1. เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และหารือกับ หน่วยงานภาครัฐ เอกชนของมณฑลฉงชิ่ง	1. ได้พบ และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ เจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัยฉงชิ่ง 2. ได้ศึกษาและดูงานด้านการขนส่ง	

	2. เพื่อการเข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ของมหา นครจิ้งชิ่ง 3. เพื่อศึกษาและเข้าร่วมงานด้านการขนส่งทางแม่น้ำแยงซีเกียงจากมหานครจิ้งชิ่งผ่านช่องทางที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่สามารถปรับระดับน้ำเพื่อการลำเลียงสินค้าเงินตะวันออกเฉียงใต้สู่ทะเลจีนทางมหาหนครเซี่ยงไฮ้ 4. เพื่อศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวของมณฑลเสฉวนและมณฑลจิ้งชิ่ง	ผ่านแม่น้ำแยงซีเกียงของจีน 3. ได้ข้อมูลและแนวคิดในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจากมณฑลเสฉวน และมณฑลจิ้งชิ่ง	
9. การเดินทางรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น พื้นที่ภาคเหนือตอนบน (ลำปาง พะเยา เชียงราย)	1. เพื่อสำรวจพื้นที่โครงการ ในภาคเหนือตอนบนเชื่อมต่อกับประเทศลาว และพม่า ที่จะรองรับนโยบายการพัฒนาที่มุ่งสู่ตะวันตกของจีน 2. เพื่อประชุมร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่จีน ที่มาจากการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน 3. เพื่อร่วมสำรวจพื้นที่กับคณะเจ้าหน้าที่กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน 4. เพื่อเก็บข้อมูลทรัพยากรมีในจังหวัดลำปางและเชียงราย	1. เก็บข้อมูลเบื้องต้นในจังหวัด เชียงราย ลำปาง พะเยา 2. ประชุมร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่จีนที่มาจากการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน	
10 ประชุมเจรจาครั้งแรกที่คุนหมิง		1. ยังไม่ได้ดำเนินการประชุม	1. เนื่องจากยังไม่มีความพร้อมจากฝ่าย

มิ่ง			ยังไม่ดำเนินการประชุม	เงินในการเข้าร่วมประชุม
11. ประชุมเจรจาครั้งที่ 2 ที่คุนหมิง			2. ยังไม่ได้ดำเนินการประชุม	1.เนื่องจากยังไม่มีความพร้อมจากฝ่ายจีนในการเข้าร่วมประชุม
12. เสนอรายงานแนวคิดความร่วมมือระหว่างไทยและจีน (Concept Paper)			1. จัดทำอยู่ในภาคผนวกที่ 3	1. โดยได้รวมรายงานแนวคิดความร่วมมือระหว่างไทยและจีน (Concept Paper) และรายงานกรอบการพัฒนาเข้าไว้พบเดียวกัน
13. เสนอรายงานกรอบการพัฒนา				
14. เสนอรายงานบันทึกสรุปเกี่ยวกับงานวิจัย	เพื่อศึกษาความร่วมมือไทย-จีนและการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม ผ่านทางภาพถ่ายของโครงการฯ		นำเสนอรายงานภาพถ่ายโครงการฯ ตามลำแม่น้ำโขงที่บ่งบอกถึงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และกิจกรรมของกลุ่มชนตามลุ่มน้ำโขงจากต้นน้ำที่ ธิเบต จนถึงสิ้นสุดที่เวียดนาม	
15. เสนอแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างไทย-จีน				เนื่องจากทางจีนเพิ่งขอจัดตั้งคณะวิจัยเพื่อทำการวิจัยร่วมกับฝ่ายไทย การเสนอแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างไทย-จีน จะได้จัดทำและนำเสนอในโครงการระยะที่ 2
16. ประชุมเจรจาครั้งที่ 3 ที่คุนหมิง				
17. เดินทางเพื่อการศึกษาความร่วมมือทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศจีนโดยร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนที่ซีอานและปักกิ่ง	เพื่อเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของจีนเพื่อใช้ในการเขียนรายงานฉบับสมบูรณ์ของโครงการความร่วมมือระหว่างไทยและจีน นอกจากนั้นการเดินทางครั้งนี้ยังเป็นการช่วยประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ของฝ่ายจีนและเจ้าหน้าที่ของสกว.			

18.เดินทางเพื่อประชุมเรื่องโครงการร่วมมือไทย-จีน ที่คุนหมิง, มณฑลยูนนาน	เพื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับโครงการร่วมมือไทย-จีนกับสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Development and Reform Commission YPDRC) เพื่อวางแผนการดำเนินงานต่อของโครงการความร่วมมือไทย-จีน กับวิทยาลัยศึกษาการพัฒนาของมหาวิทยาลัยยูนนาน (School of Development Studies) Yunnan University) และเพื่อศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเวียดนาม		
19. ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2	นำเสนอแนวทาง กรอบ ยุทธศาสตร์และแผนงานโครงการในความร่วมมือไทย-จีน	นำส่งรายงานความก้าวหน้าในการวิจัย	
20. ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์	นำเสนอแนวทาง กรอบ ยุทธศาสตร์และแผนงานโครงการในความร่วมมือไทย-จีน	ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ในการวิจัย	

ภาคผนวกที่ 2

รายงานการเดินทางสำรวจข้อมูลเบื้องต้นและข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ศึกษา

1. การเดินทางสำรวจและเก็บข้อมูลเบื้องต้นในทางตะวันตกของจีน (คุนหมิง เจินตู และฉงชิ่ง) ระหว่างวันที่ 20-28 ตุลาคม 2546¹

การสำรวจที่ฉงชิ่งนั้นเป็นเป้าหมายแรกของงานที่เกี่ยวกับงานวิจัยนี้ ซึ่งเดิมทีฉงชิ่งเป็นเมืองที่อยู่ในมณฑลเสฉวน แต่ปัจจุบันนี้ได้กลายเป็นมหานครที่ขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลางของจีนเช่นเดียวกับกรุงปักกิ่ง เนื่องจากการไปฉงชิ่งในครั้งนี้ได้แวะที่คุนหมิงเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน จึงได้ถือโอกาสเดินทางจากคุนหมิงโดยรถยนต์ผ่านเมืองชื้อเหม่าไปที่เชียงรุ่งเพื่อลงเรือล่องตามแม่น้ำโขงเข้าสู่เชียงแสนของประเทศไทย รวมระยะเวลาเดินทางทั้งสิ้น 8 วัน โดยเริ่มจากวันที่ 20 ตุลาคม 2546 ถึง 28 ตุลาคม 2546 ในเดือนเดียวกัน โดยเส้นทางในการสำรวจในครั้งนี้ประกอบด้วย

1.1) เส้นทางเหนือ – ใต้ (North-South Corridor) เส้นทางเหนือ – ใต้นี้เป็นการเชื่อมเมืองคุนหมิงของประเทศจีนเข้าประเทศลาวไปสุดประเทศลาวที่เมืองห้วยทรายของลาว แล้วข้ามแม่น้ำโขงซึ่งในอนาคตอันใกล้จะมีสะพานข้ามอันเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางเหนือใต้ โครงการนี้เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน โดยมีเงินสนับสนุนบางส่วนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank , ADB) เมื่อข้ามมาจากห้วยทรายก็จะถึงเชียงของในจังหวัดเชียงราย จากเส้นทางนี้ก็จะผ่านพิษณุโลก ซึ่งเป็นสี่แยกอินโดจีนแล้วตรงไปสู่กรุงเทพฯ สู่ประเทศมาเลเซีย และสิ้นสุดที่สิงคโปร์

สภาพถนนของเส้นทางเหนือใต้ ในช่วงที่อยู่ในประเทศจีนนั้น จีนได้สร้างถนนสี่ช่องทางเป็นลักษณะมอเตอร์เวย์ของไทยถึงเมืองหยวนเจียง ซึ่งเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำหยวนเจียง ซึ่งเป็นแม่น้ำที่ไหลเข้าสู่แม่น้ำแดงของประเทศเวียดนาม และไหลผ่านกรุงฮานอยไปยังมหาสมุทรแปซิฟิก ณ บริเวณสามเหลี่ยมแม่น้ำแดงมีท่าเรือไฮฟองซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญรองจากท่าเรือของเมืองโฮจิมินห์ในทางใต้ของเวียดนาม ช่วงที่ถนนกำลังก่อสร้างอยู่นั้นคือช่วงระหว่างหยวนเจียงและเมืองโม่เจียงประมาณ 70 กิโลเมตรซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคมปีนี้ หลังจากโม่เจียงถนนอยู่ในสภาพที่ใช้ได้แต่เป็นถนนสองช่อง

¹ รายงานเบื้องต้น โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนากอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และเศรษฐกิจไทย-จีน โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)

ทางจางจอร์ จนถึงเมืองซือเหมาเมืองซือเหมา จะเป็นเมืองที่สำคัญมากในเส้นทาง
เหหนือ-ไต้ ตอนนีรัฐบาลกลาง รัฐบาลมณฑลยูนนานและรัฐบาลท้องถิ่นได้ขยาย
ตัวเมืองซือเหมาเพื่อรองรับการเปลี่ยนเป็นทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น เนื่องจาก
เส้นทางเหหนือ-ไต้ ซือเหมาเดิมที่เป็นเมืองที่สำคัญกว่าเซียงรุ่ง มีสนามบินก่อน
เมืองเซียงรุ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองแคว้นสิบสองปันนา จากซือเหมา
สามารถไปยังแขวงพงสาลีของประเทศลาวได้ และจากพงสาลีสามารถไปเมือง
ไชยแขวงไชยบุรีของประเทศลาวและยังไปหลวงพระบางได้

เส้นทางจากซือเหมาไปยังเซียงรุ่งตอนนี้กำลังก่อสร้างอยู่ เป็นถนนสี่ช่อง
จราจร ซึ่งก็คาดว่าจะเสร็จสิ้นประมาณ 2 ปี ภายใน 2 ปี ถนนเส้นทางเหหนือ-ไต้
ในประเทศลาวซึ่งรัฐบาลไทยออกค่าใช้จ่าย 1 ใน 3 จีนออก 1 ใน 3 และ
ธนาคารพัฒนาเอเชียออก 1 ใน 3 ก็จะมีแล้วเสร็จเช่นกัน เพราะฉะนั้นภายใน 2 ปี
ถึงภายในปี 2548 การเดินทางบนเส้นทางเหหนือไต้จะสะดวกและปริมาณสินค้าที่
จะขนส่งผ่านเส้นทางเหหนือไต้ก็จะเพิ่มปริมาณขึ้นมาก ประเทศจีนมีนโยบายที่จะ
ให้เส้นทางเหหนือไต้จากคุนหมิงถึงโม่งล่า ซึ่งเป็นหนึ่งในเมืองที่ติดกับชายแดน
ประเทศลาวที่บ่อหาน ให้เป็นสี่ช่องทางจราจร และจะแล้วเสร็จภายใน 5 ปี คือ
ภายในปี 2551

- 1.2) เส้นทางทางน้ำ จากเซียงรุ่งมณฑลยูนนานถึงเชียงแสนจังหวัดเชียงราย** การ
ล่องเรือตามแม่น้ำโขงสามารถล่องเรือที่ซือเหมาและที่เซียงรุ่งเพื่อไปยังเชียง
แสนจังหวัดเชียงรายได้ ปัจจุบันจีนใช้เส้นทางนี้ขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย
และประเทศลาว และนำสินค้าไทยเข้าสู่ประเทศจีน ระยะเวลาที่ใช้ในการล่องขึ้น
อยู่กับระดับของแม่น้ำโขง จากเซียงรุ่งถึงเชียงแสนต้องใช้เวลารวันครึ่ง แต่การ
ล่องทวนน้ำจากเชียงแสนไปเซียงรุ่งจะต้องใช้เวลามากขึ้นเป็นเวลา 2 วัน หาก
เส้นทางเหหนือ-ไต้เสร็จเรียบร้อย ความสำคัญของการขนส่งสินค้าตามแม่น้ำโขง
ระหว่างเชียงแสน-เซียงรุ่ง-ซือเหมาก็จะลดความสำคัญลงปัจจุบันเรือที่ใช้ใน
การล่องระหว่างเซียงรุ่ง-เชียงแสน ส่วนมากเป็นเรือขนาดเล็กและเป็นของจีนเสีย
ส่วนมาก เรือที่บรรทุกได้ 200 ตันนั้นเพียง 40 กว่าลำ จากทั้งหมดประมาณ 60
ลำ เรือเหล่านี้เป็นเรือสินค้าแต่ก็รับผู้โดยสาร ในปีหน้าจะมีเรือที่ต่อจากอุ๋นหนี่ง
ลำ เป็นเรือผู้โดยสารโดยเฉพาะ เรือลำนี้จะเป็นเรือทดลองการพัฒนาการท่องเที่ยว
ตามแม่น้ำโขง ซึ่งมีศักยภาพมากเพราะมีธรรมชาติที่สวยงาม มีวัฒนธรรม
ของชนกลุ่มน้อยซึ่งอยู่ใน จีน พม่า ลาว และไทย ค่าโดยสารเรือในการเดินทาง
ครั้งนี้ 200 หยวน (1,000 บาท) ต่อคน รวมค่าอาหาร 4 มื้อ ค่าบรรทุกสินค้าสุด
แล้วแต่สินค้าและฤดูกาลของการขนส่ง ราคาจะอยู่ระหว่าง 108 หยวน ถึง 208

หยวนต่อตัน (540-1,040 บาท/ตัน) จากเชียงรุ่งเรือจะถึงด่านศุลกากรที่กวางหลู่ ระยะทางประมาณ 2 ชั่วโมงห่างจากเชียงรุ่งโดยทางเรือ ออกจากด่านเรือที่ตั้งค้น ลำน้ำโขงแล้วเรือก็จะถึงด่านที่เชียงแสน แต่ก่อนถึงเชียงแสนเรือสามารถแวะเมืองท่าบ้านโป่งของพม่าเพื่อนำสินค้าเข้าพม่าหรือที่ของลาวที่อยู่ตรงข้ามบ้านโป่ง ทำสองห่างจากเชียงแสนเพียง 30 นาทีโดยเรือเร็ว หากใช้เรือใหญ่จะต้องใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง

ในปัจจุบันสินค้าที่ล่องขึ้นไปยังจีนจะมีมากกว่าสินค้าที่ล่องลงมาทางไทย ส่วนระยะทางในการเดินเรือจากเชียงแสนของไทยถึงซือเหมาของจีนจะผ่านลาวและพม่า โดยมีระยะทางในแต่ละจุด ดังนี้

-	เชียงแสน - สามเหลี่ยมทองคำ	9	กิโลเมตร
-	“ - บ้านโป่ง (พม่า)	15	กิโลเมตร
-	“ - เมืองมอม (ลาว)	23.5	กิโลเมตร
-	“ - เชียงกก (ลาว)	106.5	กิโลเมตร
-	“ - เชียงลาบ (พม่า)	120	กิโลเมตร
-	“ - น้ำพุร้อน (ลาว)	123	กิโลเมตร
-	“ - ดันซือลัน (ลาว)	134	กิโลเมตร
-	“ - น้ำยอง (พม่า)	139	กิโลเมตร
-	“ - สงหลวย (พม่า)	195	กิโลเมตร
-	“ - ทศิซิปูดี (ลาว)	214.5	กิโลเมตร
-	“ - บินไซ (ลาว)	243	กิโลเมตร
-	“ - กวนเหล่ย์ (จีน)	263	กิโลเมตร
-	“ - กันลันป้า (จีน)	316	กิโลเมตร
-	“ - เชียงรุ่ง (จีน)	344	กิโลเมตร
-	“ - ซือเหมา (จีน)	429	กิโลเมตร



การก่อสร้างถนนเส้นทาง
หยวนเจียน-เมืองโม่เจียง

การก่อสร้างถนนเส้นทาง
ซือเหมา-เชียงรุ่ง





ด่านศุลกากรที่กวางหลู่



เรือสินค้าเชียงรุ่ง-เชียงแสน

2) การเดินทางสำรวจและเก็บข้อมูลเบื้องต้นใน 5 มณฑลทางตะวันตก ของจีน
ระหว่างวันที่ **16- 27 พฤศจิกายน 2546**² การเดินเก็บข้อมูลเบื้องต้นในครั้งนี้ เป็นการประสานงานร่วมระหว่างทีมงานวิจัยของไทย ทีมงานวิจัยของจีน และเจ้าหน้าที่จากศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมของแต่ละมณฑล โดยมีข้อมูล และรายละเอียดการเดินทาง ดังนี้

2.1) รายละเอียดการเดินทาง

- วันที่ **16 พฤศจิกายน 2546** เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปคุนหมิง มณฑลยูนนาน (Yunnan) โดยมีคณะของนักวิจัยร่วมฝ่ายจีน นักเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรมของมหาวิทยาลัยยูนนาน (Yunnan University) และผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวให้การต้อนรับ
- วันที่ **17 พฤศจิกายน 2546** ออกเดินทางไป กุ้ยหยาง มณฑลกุ้ยโจว (Guizhou) โดยมีเจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนของกุ้ยหยาง (China Guizhou International Culture Exchange Centre) ให้การต้อนรับและบรรยายสรุปด้านการท่องเที่ยว ภายในมณฑลกุ้ยโจว
- วันที่ **18 พฤศจิกายน 2546** เข้าพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานด้านส่งเสริมการลงทุน (Guiyang Investment Promotion Bureau) และนักวิชาการและนักวิจัยจากสถาบันวิทยาศาสตร์ของมณฑลกุ้ยโจว (Social Sciences Institute of Guizhou Province) สอบถามมาตรการส่งเสริมการลงทุน และอุตสาหกรรมที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมยาสมุนไพร อุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยว รวมถึงเส้นทางคมนาคม แหล่งกระจายสินค้าระหว่างมณฑล และนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของรัฐบาลกลาง
- วันที่ **19 พฤศจิกายน 2546** ออกเดินทางไปเมืองเฉิงตู มณฑลเสฉวน (Sichuan) โดยมีเจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีน มณฑลเสฉวน (China Sichuan International Culture Exchange Center) ให้การต้อนรับ และแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับความร่วมมือของมณฑลกับประเทศต่างๆ เช่น สิงคโปร์ และฮ่องกง
- วันที่ **20 พฤศจิกายน 2546** ออกเดินทางไปเมืองซีอัน มณฑลส่านซี (Shaanxi) โดยมีเจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีน มณฑลส่านซี (China Sichuan International Culture Exchange Center of Shaanxi, China) ให้การ

² รายงานเบื้องต้น โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนากอบุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และเศรษฐกิจไทย-จีน โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)

ต้อนรับบรรยายสรุปเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของซีอันในฐานะนครหลวงของราชวงศ์ต่างๆ ของจีนในอดีต เขตพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองและของมณฑลตลอดจนสถาบันวิจัย และมหาวิทยาลัยชั้นนำของมณฑล โดยเฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของซีอัน ซึ่งสามารถดึงดูดให้มีการลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรมไฮเทคโนโลยี เช่น Intel จากสหรัฐฯ และBrothers จากญี่ปุ่น เป็นต้น

- **วันที่ 21 พฤศจิกายน 2546** เจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนมณฑลชานซี (International Culture and Economy Exchange Centre of Shaanxi, China) นำคณะไปเยี่ยมและร่วมสนทนากับฝ่ายจีน ซึ่งมีทั้งนักสถิติ ผู้เชี่ยวชาญด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และนักวิชาการ คณาจารย์จากมหาวิทยาลัยภาคตะวันตก (Northwest University) ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงในระดับประเทศ
- **วันที่ 22 พฤศจิกายน 2546** เดินทางไปศึกษาระบบการบริหารจัดการสถานที่ท่องเที่ยว สุสานจีนซีฮ่งเต้ ซึ่งได้รับการประกาศเป็นมรดกโลกจากองค์การ UNESCO และสุสานทหารหินของจีนซีฮ่งเต้ ซึ่งมีระบบรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาสถานที่ดี ตลอดจนสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญอื่นๆ ของซีอัน
- **วันที่ 23 พฤศจิกายน 2546** เดินทางไปเมืองหนานหนิง เขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกว่างซี (Guangxi) โดยเจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนมณฑลกว่างซี (Guangxi Overseas Economic and Cultural Exchange Center) ให้การต้อนรับและนำทัศนศึกษาตึกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าขนาดใหญ่ของหนานหนิง ซึ่งนายกรัฐมนตรีเวินเจียเป่าได้ประกาศให้เป็นสถานที่จัดงาน China-ASEAN Expo ทุกปีนับตั้งแต่ปี 2004 ตลอดจนการประกาศให้กว่างซีเป็น"ประตูเชื่อม" จีนกับประเทศในกลุ่มอาเซียน
- **วันที่ 24 พฤศจิกายน 2546** เข้าพบเจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนการค้าโพ้นทะเล มณฑลกว่างซี (Guangxi Overseas Economic and Cultural Exchange Center) รับฟังบรรยายสรุปงานแสดงสินค้าจีน-อาเซียน 20047 (2004 China-ASEAN Expo) ซึ่งจะจัดขึ้นพร้อมกันระหว่างวันที่ 8-12 พฤศจิกายน 2547 ที่ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าของเมืองหนานหนิง

เดินทางจากเมืองหนานหนิงไปยังชายแดนของจีนที่ติดกับเวียดนาม ณ เมือง Dongxing ซึ่งมีการค้าขายตามแนวชายแดน ก่อนจะเดินทางต่อไปที่ท่าเรือ Fangcheng ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกออกทะเลขนาดใหญ่ และมีเส้นทางรถไฟตรงไปยังท่าเรือ ดังกล่าว จึงเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพในการเป็นแหล่งขนส่งสินค้า

ที่ผลิตในมณฑลต่างๆ ทางตอนกลางและตอนใต้ของจีนออกสู่ทะเลเดินทางต่อไปยังเมือง Beihai ซึ่งเป็นเมืองตากอากาศ และมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และมีเส้นทางรถไฟตรงมาถึงท่าเรือเช่นกัน ตลอดจนท่าเรือ Ferry ซึ่งสามารถเดินทางไปยังเกาะไห่หนาน และประเทศเวียดนามได้ ที่เมืองนี้เป็นแหล่งของร้านอาหารทะเลและมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หลายแห่ง แต่พบว่าหลายโครงการขนาดใหญ่ต้องปิดไปในช่วงวิกฤตการณ์เศรษฐกิจในปี 1997 ประกอบกับการเปลี่ยนนโยบายของรัฐบาลกลางในการเข้มงวดกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มากขึ้น

- **วันที่ 25 พฤศจิกายน 2546** เดินทางไปเยี่ยมและสัมภาษณ์หน่วยงานด้านการค้าและพาณิชย์ของมณฑลโดยมีเจ้าหน้าที่นักการพาณิชย์ ของหน่วยงานประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการลงทุนต่างประเทศ (Foreign Investment Promotion Division) ของกระทรวงพาณิชย์จีน เข้าชมพิพิธภัณฑ์ชนกลุ่มน้อยและศิลปวัตถุ (กลองในสมัยโบราณ) ของจีน
- **วันที่ 26 พฤศจิกายน 2546** เดินทางไปยังสถานกงสุลไทยประจำนครคุนหมิง ร่วมสนทนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับกงสุลใหญ่ และรองฯ ประจำนครคุนหมิง รวมทั้งผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง ในเรื่องการค้าและการลงทุนของไทยกับมณฑลทางตะวันตกของจีน การส่งเสริมการลงทุนของมณฑลยูนนาน (yunnan) ในประเด็นต่างๆ อาทิ ปัญหาและอุปสรรคการส่งออกสินค้าไทย และการนำสินค้าไปร่วมงานแสดงสินค้าที่จัดขึ้นในประเทศจีน ตลอดจนการเชิญชวนนักลงทุนและรัฐบาลมณฑลไปออกงานแสดงสินค้าในประเทศไทย วิธีการและปัญหาของการกระจายสินค้าในตลาดจีน เส้นทางลำเลียงสินค้าไทยมายังชายแดนจีน และสินค้าจีนไหลเข้าประเทศไทย โดยผ่านแม่น้ำโขง และนักธุรกิจไทยในยูนนาน (Yunnan) และมณฑลอื่นๆ ทางตะวันตก ทั้งที่ประสบความสำเร็จและล้มเหลว รวมทั้งบริษัทการค้า (Trading) ของคนไทย
- **วันที่ 27 พฤศจิกายน 2546** สัรวจตลาดขายส่งขนาดใหญ่ของคุนหมิง ชื่อ Luo Shi Wan หรือเรียกอีกชื่อว่า ตลาด Yun Fan ย่อมาจากชื่อ Yunnan Textiles Factory เนื่องจากอดีตเคยเป็นโรงงานสิ่งทอซึ่งถูกปิดไป และปรับปรุงเป็นตลาดขายส่งขนาดใหญ่ที่สุดของมณฑล โดยมีสินค้าที่ผลิตจากมณฑลต่างๆ ของจีน หลั้ไหลเข้ามาทำการซื้อ-ขายที่ตลาดนี้ แบ่งเป็นสัดส่วน เช่น ของเล่น ของใช้ในบ้าน เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้า และอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งจะมีการซื้อสินค้าจากตลาดนี้ ก่อนจะกระจายไปยังส่วนอื่นๆ ของมณฑลต่อไป รวมทั้งการส่งสินค้าบางราย

การผ่านแม่น้ำโขงไปขายในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งไทย ทั้งนี้ ชาวจีนที่ขาย
สินค้าในตลาดนี้ส่วนใหญ่มาจากมณฑลอื่น เช่น เจอเจียง

2.2) สรุปบทสัมภาษณ์จากการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นใน 5 มณฑลทางตะวันตก ของจีน ระหว่างวันที่ 16- 27 พฤศจิกายน 2546

Guiyang

An inland city, 3.5 million people, covers an area of 8 034 square kilometers, 10 districts or counties. There is a booming new district Jinyang (50 km from Guiyang) has been built for future executive office building, residential area and state level hi-tech zone, which first 5 year cover 17 square km, is going to build 100 square km within 20 years. Domestic investment project 978 signed the capital investment of RMB 26,630,000,000 Yuan on the contract, RMB 6,270,000,000 Yuan has been invested.

Foreign investment: 33 enterprises, signed capital \$92,660,000 dollars on the contract, \$37,440,000 dollars has been invested. Compare with last year, it has increased by 223%, and mainly from Hong Kong, Taiwan, Singapore, Thailand, South Korea and Japan Human recourses: the county's labor cost is low; the average wage of a labor is from 400 to 600 yuan.

Domestic Investment: 978 projects, signed RMB 26 630 000 000 Yuan on contract and RMB 6,270,000,000 Yuan has been put into project already. Foreign: 33 enterprises, signed \$92,660,000 dollars on contract and \$ 37,440,000 has been put into project already. Those investor are mainly from Hong Kong, Taiwan, some South-eastern countries like Singapore, Thailand, as well as the United States, South Korea, and Japan. There is a famous tier factory here, and their rubber was bought mainly from Xi Shuan Ban N a in Yunnan province and Hai Nan province.

I Investment project: a. Phosphorus Chemical Industry: this industry is second to Zhen Zhou (He Nan province) the second biggest in China. It has the largest number of phosphorus mines and the reserve accounts for 43% of China, and the total reserve is 464 million tons. The ascertained coal reserve in Guizhou is 52.6 billion tons; also Guizhou is one of the ten hydro-power bases in China which reserve 18.74 million KW, among which 16.83 million KW. can be exploited.

Transportation: convenient network of highway and railway connect to Kaiyang county where is the main phosphorus chemical industry area. There are a group of key

enterprises: Guizhou Kaiyang Phosphorous Group, Tianhe Phosphorus Industry Shareholding Phosphorus Company, Guiyang Zhonghua Kailin Fertilizer Co., Ltd. and Guizhou Xiyang Fertilizer Co. Ltd. The in-depth processing products are of small scale. Guiyang has made the Development Planning for Phosphorus Industry to build the city into a plateau Phosphorus Capital, by connecting mines, electricity and phosphorus production.

b. Aluminum processing industry:

Bauxite, phosphorus, is in large amount of reserves which is suitable for the development of raw material industry and processing industry like non-ferrous metals. The coal reserves are 52.6 billion tons and include 895 million tons in Guiyang. The theoretical reserves of hydropower energy are 18.74 million KW.

The largest electrolytic aluminum production base, China Aluminum Industrial Corporation Guizhou Branch lies in Guiyang Baiyun Economic Development Zone.

This city plans to put its advantage of bauxite, electricity and coal into full play to develop the electrolytic aluminum and alumina, stress on deep processing and expansion of industry chain.

c. Mechanical and Electrical Industry: This is a pillar industry in Guiyang, which makes great progress with the help of CAD, CAM, CIMS and ERP methods. The city has all large scale, precise and advanced equipment for machinery processing and mating, and its products are exported all year round. The rich water and coal resource is another advantage. There are more than 150 large and medium-sized enterprises including two groups of space and aviation.

Since most of the enterprises are state-owned so they are limited by current capital system and cannot put their production force into full play. The technical results cannot be transferred into productivity.

Key areas of the industry:

Auto spare parts; engineering road machine; abrasive and grinding tools; machine tools; electric products and components; precise instrument and meter; basic parts;

d. New Material Industry:

Producing oil fracturing propping agents, digital painting material, high purity solid phosphoric acid, polymer engineering compound material and new type of auto sealing

parts. This industry is still under the development period, and it needs technical upgrading, so it has a great development and market potential.

e. Tourism Industry:

Rich in tourism resources: 32 types of landscape, accounts for over 70% of Guiyang city, the others like waterfalls, caves and underground rivers and the unique ethnic culture. There are over 100 spots concentrated in the 8046-km area of Guiyang which enjoy a fame as a forest city.

By 2002, 80 travel agencies and 51 hotels with 5 000 rooms, 6 passenger car companies and 480 authorized passenger cars. Key Areas of the Industry: ethnic culture touring, cultural touring, ecological touring.

f. Green Food Processing Industry:

Guiyang is an ecological city with pleasant climates, plentiful rainfall, less pollution. The output of grain, oil plant, fruit, vegetables and livestock is comparatively high. Wild local products are plentiful as chili, kiwi, poultry, bamboo shoots and fiddle head. At present, there are 101 pollution-free green and organic farm products base. The food-processing amount is small, and not has strong leading enterprises; do not form industrial chains of production, processing and circulation.

Key Areas of the Industry: chili, kiwi fruit juice, healthcare food, food additives, edible essence, industrial assistants, powder fiddle head and bamboo shoots, kiwi wine, milk, poultry, vegetables and integrated development.

g. Modern Chinese Medicine Industry:

One of the 4 Chinese medicine herb bases if China, over 4290 species of medicine resources with a reserve of 65 million tons. The local herbs are Encomia ulmoides, gasreodia elata, polygonum multiflorum, etc. Guizhou has 150 new medicine factories and 50 to 60 passed GMP, those haven't passed will be merged on next July. Guiyang has planned a modern industrial park with high standards and sound infrastructure. At present, there are already 53 enterprises in the park. In total 109 medicine producers, 26 of them passed the GMP authentication, 16 of them have right to import and export. Key Areas of the Industry: class-1, 2,3,4 new medicines of the state; The protected TMC products and construction of planting base; Ethnic medicine; R&D for the national

basic catalog of medicines; R&D for the basic health insurance medicines; GMP upgrading and GSP improvement; the integrated development of the industry through different means;

Guangxi

Location: Guangxi Zhuang Autonomous Region is located in south China and covers an area of 236 700 square kilometers.. 14 cities under the jurisdiction of Guangxi. Linked with Hong Kong and Macao through Guangdong province to the east, Beibu Bay in the south with a coastline of 1595 kilometers, bordered with the Republic of Vietnam in the southwest and the borderline is 637 kilometers, 12 frontier national Class1 ports. Since it is the only outlet to the sea among 12 western provinces, the China-Asean annual exposition will be held along with the International Fork Song Festival in every December. It can build as many seaports as 21, of which five can build wharves for vessels of over 10 000 tons, namely, Fangcheng (the biggest in Guangxi), Qinzhou, Beihai, Zhenzhou and Tieshan. (from Beihai to Hong Kong is 425 nautical miles, between Qinzhou and Singapore is 1 338 nautical miles, between Fangchenggang and Haiphong and Bangkok are respectively 151 and 1 439 nautical miles.)

Population of 48.22 million consist of 12 ethnic groups, and 33.38 are labor force, and utilized rate is 77.6%.Weather: Subtropical monsoon climate with annual average temperature at 21.8 degree centigrade. Education: around 15 237 000 students, among which, higher education accounts for 190 300 (around 10 universities and more a dozen of colleges.), secondary education 6 309 900, elementary education 5 100 400 and adult education. Pillar industry:

Tourism industry accounts for nearly 10% of GDP, 1.3 million foreign visitors and more than 10 million home guests. Automobile industry: in Liuzhou city (250 km north of nanning), where industrial and hi-tech zones at provincial level are located. In terms of mini-vans takes up 20% of whole country's output.

Other important industries : Agriculture, Chinese herbs, and some hi-tech industries
Trade

South Rubbery Group (local) import rubber mainly from Malaysia, some from Vietnam (through boundary trade). Guangxi imports Thailand's fruits from Guangdong province

Thailand's investment in Guangxi :

By Oct. 2002, the joint-venture bodies reached 88, and foreign capital signed on contract is \$ 267 510 000 dollars, the actual capital been used is \$ 237 590 000 dollars. Among all the foreign investment countries, Thailand is ranked 8th.

Thai investment is in: manufacturing industry, real estate, social services and construction industry, at a ratio of 36%, 23%, 16%, and 13%. Those are detailed numbers in dollar:

1999	\$23,370,000	\$20,560,000	2000	\$22,710,000	\$22,150,000
2001	\$19,750,000	\$17,790,000	2002	\$26,210,000	\$14,230,000
2003	\$15,220,000	\$ 6,000,000			

the statistics of year 2003 is only for the first half that year. Products export to Thailand mainly are: talcum; bearing; loud-speaker; rosin; resinic acid; etc. Products imported from Thailand: liquefied petroleum gas (LPG); plastic items; rubber; etc.

Major joint-ventures :Guangxi Yulin Huishan highway construction Ltd., set up in May, 1994 (joint with Thai investor) invested \$29,500,000 dollars, Thai capital of \$9,200,000 dollars has been in actual use. This company's field is: the construction of railway, highway and bridges.

Longchang daily using items (Nanning) Ltd., which set up in March, 1993. Foreign investor is Longchang Industrial (Thailand) Ltd., total invested \$15,000,000 dollars and foreign capital is \$ 6,000,000 dollars. Produce plastic items of daily use

Guangxi Duqiao pottery Ltd., set up in May, 1992, foreign investor is Thailand Liangtongji Ltd., total investment is \$5,220,000 dollars, the foreign investment capital on contract is \$3,250,000 dollars, up to now the actual foreign capital is \$1,050,000 dollars. Produce all kinds of pottery products for construction or toilet room use.

Guilin JinHai (gold sea) forage Ltd., set up in July, 1994. Foreign investor is Thailand JinHai (gold sea) Ltd., total investment is \$ 1,200,000 dollars, foreign capital is \$730,000 dollars. Produce all kinds of forage and mixed fodders.

Guangxi Thai FuHua recycle plastic products Ltd., set up in February, 2001. invested by Thailand Thai Fu Hua (International) Ltd., total investment is \$5,000,000dollars, and \$2,000,000 dollars has arrived. Produce farming recycle plastic products and plastic package products. This year, there are 3 new projects has approved, among them the biggest is: Liuzhou TeAn real estate Ltd., it was approved to set up in June, 2002. invested

by Thailand Thai Qi Group Ltd., the total investment is \$1,200,000 dollars. This company run the business of exploitation and sale of real estate.



ท่าเรือกวนเหล่ย์

การขนถ่ายสินค้า
ที่ท่าเรือกวนเหล่ย์





ท่าเรือเป๋อไห่

บริษัทกระจายสินค้า
ที่กวางสี



การประชุมที่หนานหนิง





หลังการประชุมที่ซีอาน

หลังการประชุมที่กุ้ยโจว



การประชุมที่กุ้ยโจว



3) การเดินทางสำรวจและเก็บข้อมูลเบื้องต้นรอบที่ 2 เชียงใหม่ – เชียงรุ่ง (จิ่งหง) - เชียงแสน- เชียงของ-เวียงจันทร์ –หลวงพระบาง ระหว่างวันที่ 6- 19 ธันวาคม 2546³ การสำรวจครั้งนี้ เป็นการสำรวจเบื้องต้นในเขตเชื่อมต่อภาคเหนือตอนบน กับพื้นที่ภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) ตามแนวชายแดนประเทศกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง ลาว พม่า โดยมีรายละเอียดการเดินทางดังนี้

3.1) รายละเอียดการเดินทาง

- วันที่ 6 ธันวาคม 2546 คณะวิจัยฝ่ายไทย เดินทางไปเชียงใหม่ เพื่อร่วมงานสัมมนา “โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ” ประจำปี 2546
- วันที่ 7 ธันวาคม 2546 เข้าร่วมงานสัมมนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ที่โรงแรมดิเอกเพรส (The Express) รับทราบความคืบหน้าของโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ผลกระทบของ FTA ไทย-จีน และความร่วมมือในการทำการค้าต่างตอบแทน (account trade)
- วันที่ 8 ธันวาคม 2546 เข้าร่วมงานสัมมนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และร่วมเสวนาในกลุ่มย่อยความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค เยี่ยมชมและสนทนาแลกเปลี่ยนข้อมูลกับอาจารย์ผู้ดูแลศูนย์ข้อมูลจีนตอนใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และค้นหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากห้องสมุดคณะสังคมศาสตร์ และคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และสำรวจตลาดใน “งานแสดงสินค้า 4 ชาติ” ที่สนามกีฬาสมโภช 700 ปี เชียงใหม่ พบว่ามีนักธุรกิจจีนจากมณฑลต่างๆ ไม่จำกัดเฉพาะมณฑลยูนนานได้นำสินค้าราคาถูกมาร่วมแสดงในงาน เช่น นักธุรกิจจากเซี่ยงไฮ้ และเจ้อเจียง ทั้งนี้ได้ประสานงานกับหอการค้าสี่ชาติเพื่อขอรับข้อมูลของนักธุรกิจและสินค้าจีนที่ลงทะเบียนเข้าร่วมงาน
- วันที่ 9 ธันวาคม 2546 คณะวิจัยของไทยบางส่วน และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย (สกว.) เดินทางไปเมืองเชียงรุ่ง (จิ่งหง) เมืองหลวงของเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน โดยมีคณะของฝ่ายจีน ให้การต้อนรับ และสำรวจตลาดการค้า และห้างสรรพสินค้า (super market) ซึ่งมีสินค้าไทยวางขาย เช่น อาหารกระป๋องและน้ำมันพืชบรรจุขวด
- วันที่ 10 ธันวาคม 2546 เดินทางจากท่าเรือ“จิ่งหงกั่ง” หรือท่าเรือเชียงรุ่ง เพื่อล่องแม่น้ำโขง หรือที่มณฑลยูนนานเรียกว่าแม่น้ำ“ลันซางเจียง” มายังประเทศ

³ รายงานเบื้องต้น โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนากอบุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และเศรษฐกิจไทย-จีน โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)

ไทย โดยคณะวิจัยได้เดินทางมากับเรือสินค้าของจีน ชื่อว่า “ Yu Zhou 6” ซึ่งคิดค่าโดยสาร รวมทั้งที่พักและอาหาร 3 มื้อ สำหรับคณะรวม 6 คน ในราคา 1,500 หยวน โดยเข้าพักที่ท่าเรือกวนเหล่ย์ เพื่อรายงานต่อด่านตรวจคนเข้าเมือง และประทับเอกสารออกนอกประเทศ ซึ่งท่าเรือกวนเหล่ย์จะมีเรือสินค้าของจีน ขนสินค้าจากจีนจำนวนมากลงเรือ เพื่อล่องมายังท่าเรือเชียงแสนของไทย สินค้าส่วนใหญ่ยังคงเป็นสาหร่าย แอปเปิลบรรจุกล่อง กระเทียม และเมล็ดทานตะวันที่บรรจุในกระสอบ เป็นต้น

- **วันที่ 11 ธันวาคม 2546** เรือออกเดินทางต่อไป ซึ่งช่วงนี้ต้องใช้เวลามากเพราะต้องคอยหลบแก่งหินและโขดหินที่เป็นอุปสรรค โดยณเรือจอดพักตรงข้ามกับบ้านเชียงกก ประเทศลาว เพื่อเปิดทางให้เรือใหญ่ซึ่งเป็นเรือท่องเที่ยวของมณฑลยูนนานขนาด 3 ชั้น ผ่านไปก่อน ซึ่งจากการพูดคุยและสัมภาษณ์ทีมงานฝ่ายจีน สรุปได้ว่า ในอนาคตเส้นทางขนส่งตามแม่น้ำโขงจะลดความสำคัญลง โดยเฉพาะหลังจากที่เส้นทางถนนเชื่อมเมืองล่า (จีน) บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยทราย (ลาว) และเชียงของ (ไทย) สร้างเสร็จภายใน 2 ปีข้างหน้า เพราะการขนส่งทางบกจะมีความสะดวก คล่องตัวและรวดเร็วกว่า ส่วนเส้นทางแม่น้ำโขงอาจจะใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวเป็นสำคัญ

จากบ้านเชียงกก ผ่านท่าเรือเมืองมอมของลาวและท่าเรือวังบุงของพม่า ซึ่งอยู่ในระยะที่ห่างจากพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำไม่ถึง 10 นาที โดยคณะผู้วิจัยได้ขึ้นพักที่อำเภอเชียงแสน เป็นการสิ้นสุดการสำรวจเส้นทางตามลำแม่น้ำโขง เชียงรุ่ง-เชียงแสน

- **วันที่ 12 ธันวาคม 2546** เดินทางไปสำรวจท่าเรือเชียงแสน และศึกษาสภาพของการขนส่งสินค้าของไทยและจีน พร้อมแลกเปลี่ยนข้อมูลกับนักธุรกิจไทย และแรงงานที่ขนส่งสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลำไยอบแห้ง รวมทั้งพิธีการด้านศุลกากรและขั้นตอนในการรายงานแจ้งเรือเข้า-ออก ตลอดจนสินค้าและผู้โดยสารที่มาเทียบท่า สำหรับพิธีการของด่านตรวจคนเข้าเมืองและด่านตรวจสุขภาพและกักกันสินค้าก็อยู่ในจุดเดียวกัน ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยเพิ่งจะเข้ามาบริหารท่าเรือดังกล่าวเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2546 และเปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 1 ตุลาคม 2546 จากนั้นได้เดินทางไปสำรวจท่าเรือเชียงของ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับบ้านห้วยทรายของลาว โดยท่าเรือนี้เพิ่งเปิดทำการและให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยดูแลเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2546 จึงมีเรือเข้ามาจอดท่าฯ ไม่มากนัก (เฉลี่ยวันละ 1 ลำเท่านั้น) และส่วนใหญ่เป็นเรือลาวขนาดเล็ก ส่วนเรือของจีนยังไม่สามารถมาเทียบท่านี้ได้เพราะน้ำในแม่น้ำโขงช่วงจากเชียงแสนมา

เชียงของมีระดับน้ำน้อยมาก และบางช่วงแห้งจนกลายเป็นเนินดิน เดินเรือขนาดใหญ่ไม่ได้ นอกจากนี้ คณะวิจัยยังได้แวะสำรวจท่าเรือปัก และด่านตรวจคนเข้าเมืองซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน เดินทางไปเชียงใหม่ เพื่อสมทบกับคณะของจีน ประกอบด้วยผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายจีน นักวิจัยร่วมฝ่ายจีนจากมหาวิทยาลัยยูนนาน (Yunnan University) และเป็นทีมที่ปรึกษาเศรษฐกิจของรัฐบาลยูนนานและนักวิจัยของไทย

- **วันที่ 13 ธันวาคม 2546** คณะไทย-จีนรวม 8 คน เดินทางสำรวจเส้นทางภาคเหนือตอนบนโดยทางรถ ผ่านลำปาง อุตรดิตถ์ แพร่และพิษณุโลก โดยได้เข้าชมกิจการ OTOP สำคัญของจังหวัดและแนวคิดผลิตสินค้าจากธรรมชาติ และแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อสร้างงานให้คนท้องถิ่น โดยฝ่ายจีนให้ความสนใจเป็นอย่างมาก
- **วันที่ 14 ธันวาคม 2546** เดินทางสำรวจเส้นทางภาคเหนือตอนบนเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อลัดเลาะตามลำน้ำโขง ในระหว่างการเดินทางคณะของจีนได้แลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางจากห้วยโก๋น จ.น่านเชื่อมไปที่ปากแบ่งของลาว ระยะทาง 55 กิโลเมตร เพราะหากสามารถพัฒนาถนนต่อไปในลาว และสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในช่วงที่ผ่านในประเทศลาวก็จะเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนได้อีกทางหนึ่ง
- **วันที่ 15 ธันวาคม 2546** สำรวจเส้นทางจาก จ.เลย เลียบตามลำน้ำโขงไปยัง จ.หนองคาย โดยเฉพาะ อ.ศรีเชียงใหม่ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับนครเวียงจันทน์ของลาว โดยในระหว่างการเดินทางที่มงานฝ่ายจีน ได้อธิบายถึงนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของรัฐบาลจีนและความสำคัญของการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
- **วันที่ 16 ธันวาคม 2546** หัวหน้าคณะที่มนักวิจัยฝ่ายไทยเดินทางมาร่วมสมทบและออกเดินทางข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจากจ.หนองคาย เพื่อเข้าไปยังนครเวียงจันทน์ของลาว และสัมภาษณ์แลกเปลี่ยนข้อมูลกับข้าราชการระดับสูงของกระทรวงพาณิชย์ของลาว โดยที่มนักวิจัยชาวจีน ได้ให้ความสนใจในโครงการร่วมมือสามฝ่าย ไทย-ลาว-จีน ในการพัฒนาสร้างคมนาคมร่วมกัน โดยเฉพาะเส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง-เมืงล่า
- **วันที่ 17 ธันวาคม 2546** เวลา 7.00 น. ออกเดินทางโดยทางรถจากเวียงจันทน์เข้าหลวงพระบาง โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 13 โดยผ่านหมู่บ้านชนพื้นเมืองต่างๆ เช่น ลาวสูง ลาวมั่ง ลาวเทิง และไทลื้อ ระหว่างทางนักวิจัยของจีนอธิบายถึงอุตสาหกรรมสำคัญของมณฑลยูนนาน โดยเฉพาะยาสูบ และสมุนไพร

โดยรัฐบาลยูนนานมีนโยบายที่จะกระจายอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ไปยังสาขา
อื่นๆ เนื่องจากในขณะนี้ มีการพึ่งพารายได้จากอุตสาหกรรมยาสูบมาถึงร้อยละ
60-70 ของรายได้ทั้งหมดของมณฑล เดินทางถึงหลวงพระบางในช่วงเย็น

- วันที่ 18 ธันวาคม 2546 ผู้อำนวยการโครงการ ฝ่ายไทย และฝ่ายจีน ประชุม
และสรุปผลการเดินทาง และโครงการที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไป และได้เยี่ยมชมการผลิตหัตถกรรมของบ้านผานม ซึ่งเป็นหมู่บ้านทอผ้าชาว
ไทลื้อที่อพยพมาจากสิบสองปันนาของจีนตั้งแต่ปี 1347
- วันที่ 19 ธันวาคม 2546 เดินทางกลับ



ท่าเรือเชียงรุ่ง



เรือท่องเที่ยวจีนในลำน้ำโขง



ภูมิทัศน์ลำแม่น้ำโขง ทางอากาศ

การประชุมที่ปรึกษาโครงการฯ ที่เชียงรุ่ง

ท่าเรือเชียงแสน



สินค้ารอขนถ่ายไปจีน
ที่ท่าเรือเชียงแสน

การประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ระดับสูง กระทรวงพาณิชย์ของลาว



ภูมิทัศน์ลำน้ำโขง

4) รายงานการเดินทางสำรวจแบบเจาะลึก ในมณฑลเสฉวน เมืองเฉินตู ระหว่างวันที่ 23 - 28 มีนาคม 2547 ซึ่งเป็นการเดินทางเจาะลึกในพื้นที่ของโครงการฯ โดยคณะที่ปรึกษาโครงการฯ จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และทีมนักวิจัยฝ่ายไทย ซึ่งวัตถุประสงค์หลักเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และหารือกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชนของมณฑลเสฉวน และเพื่อนำคณะของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ของมณฑลเสฉวน และเข้าร่วมดูงานด้านระบบรวบรวมสินค้าของเมืองเฉินตู และการพัฒนาการท่องเที่ยวของมณฑลเสฉวน โดยรายละเอียดการเดินทางมีดังนี้

4.1) รายละเอียดการเดินทาง

- วันที่ 23 มีนาคม 2547 คณะผู้วิจัยฝ่ายไทยออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเมืองเฉินตู มณฑล เสฉวน (Shichun) มีล่ามและผู้ประสานงานโครงการฯ ต้อนรับและเข้าพบเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานการลงทุนต่างประเทศของเสฉวน (Sichuan Service Center For Enterprise with Foreign Investment) เพื่อหารือการประชุมที่จะมีขึ้นในวันพรุ่งนี้
- วันที่ 24 มีนาคม 2547 ออกเดินทางศูนย์ประสานงานการลงทุนต่างประเทศของเสฉวนเพื่อหารือความร่วมมือด้านต่าง ๆ โดยมีหน่วยงานที่เข้าหารือทั้งช่วงเช้าและบ่ายดังนี้

Names	Position	Organization
1. Mrs. Ren Jianxi	Vice Director	Sichuan Provincial Economy & Trade Commission
2. Mr. Yu Min	Deputy Chief (Foreign Affairs Div)	Sichuan Provincial Department of Foreign Trade & Economic Cooperation
3. Mr. Gao Sihua	Deputy Chief (Foreign Trade & Economic Development Div)	Sichuan Provincial Department of Foreign Trade & Economic Cooperation
4. Mr. Zhang Liming	Deputy Director Deputy General Mgr. (International Cooperation Branch Company)	Sichuan Service Center for Enterprises with Foreign Investment. Sichuan Foreign Enterprises Service Co.Ltd.

5. Mr. Liu Wenfu	Vice General Manager (International Labor Cooperation Branch)	Sichuan Service Center for Enterprises with Foreign Investment. Sichuan Foreign Enterprises Service Co. Ltd.
6. Mr. Tian Liya	Director (Dept of Foreign Affairs, Foreign Economic Relation)	Sichuan Provincial Development Planning Commission
7. Mrs. Windy Qi	Manager (Investment Consulting Agency)	Sichuan Service Center for Enterprises with Foreign Investment. Sichuan Foreign Enterprises Service Co. Ltd.
8. Mr. Liu Gang	Director General Manager	Sichuan Service Center for Enterprises with Foreign Investment. Sichuan Foreign Enterprises Service Co. Ltd.
9. Mr. Christopher Tao	Manager (Foreign Investment Division)	Sichuan Provincial Department of Foreign Trade & Economic Cooperation
10. Mrs. Lai Jianyl	Deputy-chief	Sichuan Provincial Science and Technology Department International Cooperation Division

วันที่ 25 มีนาคม 2547 คณะฯ ได้เดินทางไปเมืองจิ่วไถ่โกว เพื่อศึกษาพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และศึกษาระบบการจัดการการท่องเที่ยวในอุทยานแห่งชาติที่ไม่ทำลายธรรมชาติและรักษาสีเขียวแวดล้อม โดยแวะเดินทางดูอุทยานภูเขาหัวหลง (Hounglong) ที่มีความสูงประมาณ 3,500 ฟุตเหนือระดับน้ำทะเล เป็นอุทยานธรรมชาติที่มีน้ำตกไหลลงมาจากยอดเขาของหิมะในฤดูหนาว มีแอ่งน้ำจำนวนมากเพื่อรองรับน้ำที่ไหลลงมาจากภูเขา ต่อจากนั้นคณะเดินทางไปที่พัก ระหว่างการเดินทางพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทุ่งหญ้า และภูเขาสูง บริเวณที่เป็นทุ่งหญ้าชาวธิเบตใช้เลี้ยงจามรี (เป็นสัตว์พื้นเมืองที่มีขนยาวเนื่องจากภูมิประเทศเป็นที่สูงและมีอากาศหนาวมาก) เวลาเดินทางโดยรถใช้ประมาณ 3 ชั่วโมง จึงถึงที่พักเมืองจิ่วไถ่โกว

วันที่ 26 มีนาคม 2547 คณะฯ ได้เข้าชมอุทยานแห่งชาติจิ่วไถ่โกว เป็นหนึ่งในมรดกโลกทางธรรมชาติ (World Heritage) จิ่วไถ่โกวเป็นอุทยานธรรมชาติที่มีความสวยงามทางธรรมชาติ ไม่ว่าภูเขาที่สูงชัน ประกอบกับที่มีการจัดการระบบสาธารณูปโภคที่ดี มีหมู่บ้านชนกลุ่มน้อย (ชาวธิเบต) แสดงให้เห็นสถาปัตยกรรม ความเป็นอยู่ของชาวธิเบต หมู่บ้านยังคงรักษาไว้ถึงรูปดั้งเดิม และยังเป็นจุดท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเข้าชมมากจุดหนึ่งในอุทยาน การพัฒนาอุทยานธรรมชาติของเมืองจิ่วไถ่โกวเป็นตัวอย่างที่ดีในการวางแผนการวางโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่ไม่ให้กระทบต่อธรรมชาติและระบบนิเวศน์ หากแต่การบริการของบุคลากรยังคงเป็นไปตามหน้าที่ ยังขาดการบริการที่สะท้อนจากการยินดีที่ให้บริการกับนักท่องเที่ยว การให้บริการด้านสาธารณูปโภคด้านร้านอาหารมีการจัดการที่ดีและเป็นระบบ เนื่องจากการรับประทานอาหารกลางวันซึ่งนักท่องเที่ยวเข้ามาในอุทยานนี้ในแต่ละวันมีประมาณ 5,000 คนขึ้นไป ดังนั้นการจัดการแบบเป็นระบบทำให้นักท่องเที่ยวสะดวกและเข้าใจง่าย และลดปัญหาอุปสรรคด้านการสื่อสาร เนื่องจากเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการในอุทยานมีส่วนน้อยมากที่สามารถพูดภาษาอังกฤษ การพัฒนาอุทยานแห่งชาติจิ่วไถ่โกวได้เล็งเห็นถึง ความสะดวกการสื่อสารที่เป็นระบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติอีกด้วย

วันที่ 27 มีนาคม 2547 เดินทางออกจากเมืองจิ่วไถ่โกวกลับเมืองเฉินตู เมื่อถึงเฉินตูเดินทางโดยรถตู้ไปศูนย์กระจายสินค้าของเมืองเฉินตู ซึ่งเป็นศูนย์รวบรวมสินค้าจากเมืองในชนบทของเฉินตู และเป็นศูนย์จำหน่ายเพื่อกระจายสินค้าต่างๆ ไปยังเมืองต่างๆ ในมณฑล ได้มีร้านค้าภายในศูนย์ที่เป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นศูนย์ซื้อขายทั้งปลีก และส่ง ที่ใหญ่ที่สุดในเมืองเฉินตู

วันที่ 28 มีนาคม 2547 คณะฯ เดินทางชมศูนย์วิจัยหมีแพนด้า และเดินทางกลับประเทศไทยในตอนบ่าย

4.2) สรุปสาระการประชุมร่วมที่ทีมงานวิจัยฝ่ายไทย กับเจ้าหน้าที่ศูนย์ ประสานงานการลงทุนต่างประเทศของเสฉวน (Sichuan Service Center For Enterprise with Foreign Investment)

จากการประชุมหารือร่วม และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับที่ทีมงานวิจัยฝ่ายไทย เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานการลงทุนต่างประเทศของเสฉวน (Sichuan Service Center For Enterprise with Foreign Investment) ได้รายงานสถานภาพและความร่วมมือที่มีอยู่เดิม และความร่วมมือที่ไทย-เสฉวนควรนำมาพิจารณาในพัฒนาเป็นกรอบความร่วมมือ ประเทศจีนกับประเทศไทยสามารถเข้าใจในการทำงานร่วมกัน การลงทุนจากประเทศไทยในเสฉวนมีไม่มาก การค้าก็มีปริมาณน้อย การมาหารือครั้งนี้คิดว่าน่าจะเป็นฐานประโยชน์ในอนาคต ระหว่างไทยกับเสฉวน แนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจของเสฉวน ในขณะนี้อยู่ในแผน 10 ระยะเวลา 5 ปี และได้ดำเนินแผนมาแล้ว 3 ปี โดยผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของเสฉวนคิดเป็น 1 ใน 4 ของภาคตะวันตก ซึ่งจุดเด่นการพัฒนาเศรษฐกิจ มีปัจจัยหลักมาจาก โครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพสูงขึ้น โครงการใหญ่ๆ ได้รับการสนับสนุนจากส่วนกลางมีทางด้านภายในมณฑลกว่า 1,500 โครงการ มีพลังงานไฟฟ้า 1.87 ล้านกิโลวัตต์

ปัญหาสิ่งแวดล้อม ของมณฑลที่ได้รับและได้นำเนินการแก้ไขแล้วคือระบบนิเวศวิทยา และสิ่งแวดล้อมเสฉวน ได้พัฒนาสิ่งแวดล้อมคืนสภาพป่าได้ร้อยละ 27.62 ในปีที่แล้ว

ด้านการลงทุน การเปิดประเทศ ได้ดำเนินตามแผนจากส่วนกลาง ซึ่งมีบริษัทมาลงทุน ถึง 6,174 บริษัท และมีบริษัทที่มีชื่อเสียงถึง 75 บริษัท

การส่งออก/การนำเข้า มูลค่าการส่งออกคิดเป็น 310 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐ
มูลค่าการนำเข้าคิดเป็น 130 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐ

ชีวิตความเป็นอยู่ ประชากรชาวเสฉวนมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวคิดเป็น 7,040 หยวนต่อปี รายได้ของประชากรในชนบท/เกษตรกรรมเฉลี่ย 2,028 หยวนต่อปี อายุเฉลี่ยประชากรในมณฑลเสฉวนประมาณ 71.7 ปี การดำเนินการของแผน 10 ได้มีการปรับปรุงโครงสร้าง ยุทธศาสตร์ และเศรษฐกิจ 3 ด้าน ภาคอุตสาหกรรม ภาคในเมือง ภาคชนบท

ภาคการผลิต ในมณฑลเสฉวนในปัจจุบันสามารถสรุปได้ว่า ภาคเกษตรยังมีความอ่อนแอ ภาคอุตสาหกรรมมีความเข้มแข็ง และภาคบริการยังมีความล้าหลัง ภาคอุตสาหกรรมในมณฑลเสฉวนได้แก่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมสื่อสาร อุตสาหกรรมพลังงาน (พลังงาน) อุตสาหกรรมเครื่องจักร (โลหะ) ยารักษาโรค (เคมี) อาหาร/เครื่องดื่ม

การพัฒนา มณฑลเสฉวนเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน พัฒนาแบบวิทยาศาสตร์ พัฒนาให้สมดุลย์แบบองค์รวมในทุกๆ ด้าน เพื่อตอบสนองนโยบายภาครัฐ แผนพัฒนาฉบับที่ 11 เงินทุน งบซึ่ง พัฒนาในระดับ 5 ของประเทศ เสฉวนพัฒนาให้มีความเข้มแข็งที่สุดของ

ภาคตะวันตก และตอนบนของแม่น้ำแยงซีเกียง GDP เพิ่มขึ้น 2 เท่าของปี 2000 รายได้ต่อหัวเท่ากับค่าเฉลี่ยของประเทศ \$3000 และจะเป็นปีที่สมบูรณ์ที่สุดของมณฑลเสฉวน

เสฉวนภาคตะวันออก มีความเข้มแข็งทางภาคอุตสาหกรรม และมีบริษัท ที่ผลิตผลิตภัณฑ์เป็นที่รู้จักกันดีในประเทศจีน เช่น บริษัทงานโซว ผลิตโทรทัศน์ บริษัทวันซัง ผลิตเหล็ก อุเหลียงเย่ผลิตเหล้า โรงงานปูนซีเมนต์ เสฉวนมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย และการผลิตได้เน้นหนักทางด้านอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ด้านข่าวสาร IT ภาค IT เสฉวนเป็นมณฑลผู้พัฒนาด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) ครบถ้วน โดยเฉพาะอำเภอเหมียนหยางเป็นแหล่งอุตสาหกรรมไฮเทค (Hi-Tech) แผน 10 มีการเจริญเติบโตร้อยละ 12 ภาคผลิตด้านอุปกรณ์การสื่อสาร IT จะมีการพัฒนาอย่างโดดเด่น ในปี 2003 ยอดการผลิตเครื่องใช้เครื่องจักรคิดเป็น 290 ล้านหยวน เฉลี่ยเติบโตร้อยละ 29.26 ต่อปี แหล่งการผลิต อุปกรณ์ IT ในจีนตูมี ศูนย์พัฒนา Software ของบริษัท Motorola ที่เหมียนหยาง

อุตสาหกรรมเครื่องจักร บริษัทสำคัญเข้ามาลงทุนได้แก่ บริษัท จางหง บริษัท จิ่งโจ แผนฯ 10 กำหนดอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเครื่องจักรไว้ร้อยละ 12 ในปี 2003 ยอดจำหน่ายเครื่องจักรคิดเป็น 549 ร้อยล้านหยวน คิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 28.96 อุตสาหกรรมเครื่องจักรที่โดดเด่นได้แก่อุตสาหกรรมเครื่องจักรด้านการไฟฟ้า ได้แก่ สายไฟ ทรานฟอร์มเมอร์ เทอร์โบ (เครื่องผลิตไฟฟ้าด้วยพลังน้ำ) อุตสาหกรรมเหล็กกล้า เนื่องจากมณฑลเสฉวนมีแหล่งแร่เหล็ก และมีอุตสาหกรรมถลุงเหล็กที่ดี ดังนั้นจึงมีอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้แก่อุตสาหกรรมเครื่องจักร อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยใน 10 ปี โตร้อยละ 10 ในปี 2003 กำลังการผลิตด้านเหล็กกล้าคิดเป็น 2503 ร้อยล้านหยวน อัตราการเจริญเติบโตคิดร้อยละ 27.3 เคมีภัณฑ์ ในขณะที่กำลังมีการก่อสร้างนิคมเคมีภัณฑ์ที่เมืองหุ่ยโจ แผนฯ 10 ได้กำหนดอัตราการเจริญเติบโตเคมีภัณฑ์ที่ร้อยละ 10 ยอดจำหน่ายเคมีภัณฑ์มูลค่า 302 ล้านหยวน ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตมากกว่าปีก่อนร้อยละ 25.41

อุตสาหกรรมยา ฐานการผลิตยาที่ใช้สมุนไพรได้กำหนดให้มณฑลเสฉวนเป็นผู้ผลิต โดยเฉพาะยาสมุนไพรประยุกต์ ผลิตภัณฑ์ยาในมณฑลเสฉวนมีการผลิตมากกว่า 2,000 ชนิด อัตราการเจริญเติบโตเป็นอันดับ 1 ของประเทศจีน แผนฯ 10 ประมาณการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยาร้อยละ 25 ยอดการจำหน่ายยาในปี 2003 คิดเป็นมูลค่า 1,108 ล้านหยวน คิดเป็นอัตราเจริญเติบโตที่ร้อยละ 27.34

อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม มณฑลเสฉวนเป็นแหล่งผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีชื่อเสียงในประเทศจีน เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีชื่อเสียง 10 ยี่ห้อในประเทศจีน 6 ยี่ห้อที่ผลิตในมณฑลเสฉวน ยอดจำหน่ายในอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่มมีมูลค่า 675 ล้านหยวน คิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 24.86 บริษัทไทยที่มาลงทุนในมณฑลเสฉวนคือ บริษัท ซี.พี. สภาวะเศรษฐกิจ และการลงทุนของไทยเป็นที่ต้องการของนักลงทุนจีน เพื่อใช้ในการเผยแพร่

บนพื้นฐานในการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจความร่วมมือของมณฑลเสฉวนกับประเทศไทย ภาคการเกษตร มณฑลเสฉวน ได้มีการเพาะปลูกข้าว และมีประมาณผลผลิต ที่อยู่ 1 ใน 12 ของประเทศจีน ในปัจจุบันเสฉวนได้นำเข้าข้าวหอมมะลิจากประเทศไทยมาจำนวนมาก ราคาข้าวสารจากประเทศไทยจำหน่ายสูงกว่าข้าวในประเทศ 3 เท่า บริษัทของประเทศไทยได้เข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ เนื่องจากเกษตรกรในมณฑลเสฉวนมีการเลี้ยงสุกรเป็นจำนวนมาก บริษัทของมณฑลเสฉวนที่เข้าไปลงทุนในประเทศไทยได้แก่ บริษัท ชีชีล่ง ในขณะนี้ได้มีความร่วมมือภาคการเกษตรอยู่บ้างแล้ว อยู่ภายใต้การเกษตร อาเซียน และมีแนวทางการพัฒนาการเกษตร 6 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาผลผลิตภาคการเกษตรที่มีคุณภาพ สร้างแหล่งผลิตข้าวนาปรัง ข้าวโพด ในจังหวัดเสฉวน จัดตั้งการตลาดของสินค้าเกษตร ศูนย์กระจายสินค้าภาคเกษตร เพื่อเข้าสู่ระบบการตลาดได้ พัฒนาภาคการเกษตรให้ได้มาตรฐานสากล

สภาพการเกษตรเสฉวน มีการพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารการเกษตร ข้อมูลเกษตรแปรรูปเพื่อสนองตอบผู้ประกอบการ การแปรรูปเกษตรครบรวม ความสามารถในการแปรรูป เกษตรกรรมล้ำหลัง ตั้งใจนำเข้าสู่ระบบเครื่องจักรเพื่อยกระดับรายได้เกษตรกร นิเวศวิทยาในภาคเกษตรกรรม เพื่อให้นโยบายเป็นไปตามการพัฒนาอย่างยั่งยืน ฐานในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เทคโนโลยี มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ 54 แห่ง แหล่งการวิจัยส่วนกลางด้านเทคโนโลยีระดับจังหวัด 220 แห่ง ภาคเอกชน 637 แห่ง ศูนย์วิจัยระดับประเทศมี 7 แห่ง วิศวกรรมระดับประเทศ 27 แห่งมีช่างเทคนิค วิศวกร 1,240,000 คน อันดับ 4 ของประเทศรองจาก ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ และเจียงจุน เสฉวนมีนักวิจัยเฉพาะด้าน 167,000 คน รัฐบัณฑิต 55 คน มีความสามารถด้านเทคโนโลยีระดับสูง ในปี 2003 ยอดผลิตสินค้าคิดเป็นมูลค่า 750 ล้านหยวน เสฉวนมีโครงการด้านการวิจัยด้านเทคโนโลยี ใน 3 ปีมีโครงการวิจัยทั้งสิ้น 1,500 โครงการ 598 โครงการได้รับรางวัลของจังหวัด และ 46 โครงการได้รับรางวัลระดับประเทศ ระดับการพัฒนาเทคโนโลยีของมณฑลเสฉวนอยู่ในระดับแนวหน้าของประเทศ เสฉวนได้รับอนุมัติจาก สำนักนายกรัฐมนตรีจีนตู ในการพัฒนา นิคมอุตสาหกรรมเมียนหยาง กระทรวงวิทยาศาสตร์ นิคมไฮเทคเมียนหยาง เมืองวิทยาศาสตร์อุตสาหกรรม ซึ่งเมืองไฮเทคมีความแตกต่างจากนิคมไฮเทคคือ เมืองไฮเทคมีระดับสูงกว่า มีอุตสาหกรรมไฮเทคครบเกือบทุกอย่าง

เสฉวนได้รับความร่วมมือทางด้านเทคโนโลยีกับ 40 ประเทศ กรอบความร่วมมือจีน - ไทย เสฉวนมีสัญญาความร่วมมือ 2 ฝ่าย กระทรวงการต่างประเทศไทยกับกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ มีคณะทำงานจากกระทรวงเกษตรไทยมาดำเนินงานในมณฑลเสฉวนหลายครั้ง ความร่วมมือทางเทคโนโลยีไทย-จีน อยู่ในช่วงการบุกเบิก 10 ปีที่ผ่านมา มีการวิจัยหลายด้านระหว่างประเทศ เทคโนโลยีของเสฉวนที่ต้องนำเข้าจากไทยในรูปแบบของเทคโนโลยีการบำบัดน้ำเสีย โครงการฝึกอบรมการทำพลังงานก๊าซชีวมวล กรมวิทยาศาสตร์และกระทรวงเกษตรร่วมวิจัยสารต่อต้านศัตรูพืช ตัวยาปราบศัตรูพืชในหนู ประเทศไทยนำเข้าฝ่ายจำนวนมาก แต่ประเทศไทยมี

อุปสรรคในการปราบศัตรูพืชของฝ้าย ภาคเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมการเกษตร จุดเด่นการเกษตร ก๊าซของเสีย การกำจัดมูลสัตว์ พลังงาน เทคโนโลยีสามารถนำไปในประเทศเพื่อประยุกต์ใช้ ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลเสฉวน รัฐบาลไทย – เสฉวน ความร่วมมือในไทยและมณฑลเสฉวนยังมีน้อย ความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ระหว่างมณฑลเสฉวน – สิงคโปร์ - มาเลเซีย มีมานานแล้วซึ่งเป็นผลทำให้ประเทศทั้งสามมีมูลค่าการลงทุนที่เพิ่มขึ้นมากทุกปี

เสฉวนลงทุนในประเทศไทย เริ่มต้น 1980 โครงการลงทุนเปิดร้านอาหารเสฉวน เจ้าหน้าที่สำนักกงสุลทูตพาณิชย์จีน นำคณะสำรวจไปประเทศไทย ซึ่งทุกคนมีความรู้สึกที่ดีกับประเทศไทย ข้อมูลจากสำนักความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศมี 3 ด้าน ทำโครงการส่งออกแรงงานการลงทุน การรับเหมาโครงการระหว่างประเทศเริ่ม 1980 มูลค่ารับเหมาทั่วโลก 7.2 ร้อยล้าน US\$ บริษัทที่รับเหมาในต่างประเทศ 93 บริษัท จากการเยือนประเทศไทยคณะของจีนได้เข้าเยี่ยมชมบริษัทโตโยต้าของไทย เสฉวนต้องเรียนรู้จากประเทศไทย อัตราการเจริญเติบโตของรถส่วนตัวได้แก่ อันดับที่ 1 ปักกิ่ง อันดับที่ 2 กวางเจา และอันดับที่ 3 คือเสฉวน ฉงชิ่ง มีโรงงานใหญ่ อันดับที่ 4 ของจีนรถบรรทุกขนาดใหญ่ (Toyota) มีการผลิตรถตู้ ฉงชิ่งกับเงินตู มีการผลิตอะไหล่รถมากที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศจีน และบริษัทที่เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมอะไหล่รถมีมากกว่า 200 บริษัท ผลิตภัณฑ์อะไหล่รถยนต์ในเสฉวนยังไม่เข้มแข็งเท่าที่ควร และเสฉวนกำลังหาผู้ร่วมทุนในไทยโอกาสด้านการผลิตรถยนต์สูงผลิตรถยนต์ทั้งคันมีโอกาสจำกัดสำหรับนักลงทุนต่างชาติ ผลิตอะไหล่รถยนต์ยังเปิดกว้างให้กับนักลงทุนต่างชาติ ในขณะนี้สำนักงานแรงงานของมณฑลเสฉวนกำลังหาทางทำความเข้าใจความร่วมมือกับประเทศไทย โดยเฉพาะการที่สายการบินไทยมีการรับสมัครเจ้าหน้าที่บริการบนเครื่อง (Air Hostess) ในเงินตู และฝึกพนักงานต้อนรับจำนวน 30 คน โครงการข้างต้นเป็นโครงการที่ส่งเสริมความร่วมมือของภาคเอกชน พนักงานต้อนรับ 30 คน ควรเริ่มต้นทำงานตั้งแต่เดือน 11 ของปี 46 แต่เลื่อนไปเป็นเดือนหน้า (เมษายน 47) ซึ่งความร่วมมือระหว่างมณฑลเสฉวนกับไทย สามารถให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วน โดยไม่ต้องรอความร่วมมือระหว่างภาครัฐ

5) รายงานการเดินทางเจาะลึกข้อมูลคุณหมิง-ซีอาน –เงินตู วันที่ 6-18 เมษายน 2547 โดยทีมนักวิจัยฝ่ายไทย และทีมที่ปรึกษาจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยวัตถุประสงค์ของการเดินทาง เพื่อประสานงานกับ หน่วยงานพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Development and Perform Commission, YPDR) ซึ่งจะเป็นผู้เข้าร่วมโครงการความร่วมมือไทยจีน ตามข้อตกลงระหว่างกรมวิเทศนสหการการกับ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ของจีน เพื่อนำคณะของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมซึ่งนำโดยเลขาธิการของสภาฯที่มาตรวจความก้าวหน้าของโครงการความร่วมมือไทยจีนในพื้นที่โครงการ เพื่อเข้าร่วมประชุมคณะทำงานความร่วมมือระหว่างไทยจีน(ภาคเหนือ)และยูน

นาน นานครั้ง ที่หนึ่งเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจการพัฒนาสังคมและวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี

- วันอังคารที่ 6 เมษายน 2547 ผู้อำนวยการโครงการฯ ฝ่ายไทย เดินทางไปยัง
คุนหมิง และเข้าร่วมพิธีเปิดโดยรัฐมนตรีต่างประเทศ ของไทย และผู้ว่ามณฑล
ยูนนาน
- วันพุธที่ 7 เมษายน 2547 ผู้อำนวยการโครงการฯ ฝ่ายไทย เข้าร่วมประชุม
คณะทำงาน เรื่องที่ประชุมได้รวมถึง เรื่องกลไกเพื่อความร่วมมือระหว่างไทย
(ภาคเหนือ) และ ยูนนาน เรื่องการส่งเสริมการค้า และการสนับสนุนการท่องเที่ยว
การขนส่ง และการคมนาคม การพัฒนาทางสังคม ความร่วมมือทางวิทยา
ศาสตร์และเทคโนโลยี





- วันพฤหัสบดีที่ 8 เมษายน 2547 ผู้อำนวยการโครงการฯ ฝ่ายไทย เข้าร่วมประชุม ไม่เป็นทางการเรื่องความร่วมมือไทยจีนกับหน่วยงานพัฒนาปฏิรูปของมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Development and Reform Commission, YPDR) เรื่องที่ปรึกษาหารือมีอยู่ 2 เรื่องด้วยกัน คือเรื่องการจัดการจัดตั้งคณะทำงานของฝ่ายจีนเกี่ยวกับนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคที่เซียงรายซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย ของโครงการความร่วมมือระหว่างไทยจีน ที่คณะวิจัยกำลังดำเนินการอยู่ อีกเรื่องหนึ่งการจัดตั้งบุคคลที่จะเชื่อมกับผู้อำนวยการโครงการของไทย และคณะที่จะทำงานร่วมกับคณะวิจัยของไทยหลังการประชุมที่ปรึกษาโครงการฯ เดินทางกลับกรุงเทพฯ รายละเอียดการประชุมมีอยู่ในรายงานการประชุมข้างล่าง



Minutes of Informal Meeting
On Sino-Thai Cooperation
At Kunming Hotel

April 8 2004, 09.00-11.30 hours

The Meeting was co-chaired by Mr. Damrong Saengkaweelert, the Deputy Executive Director of the Spatial Development Office, National Economic and Social Development and Board (NSDB) and by Mr. Yang the Deputy Director of the Yunnan Provincial Development and Reform Commission (YPDR). Participants to the meeting included members of the two organizations, a representative from the Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT), and the Governor of Chiang Rai Province.

Business of the meeting covered the follow-up of two major agreed minutes signed last year : 1) Agreed Minutes of Discussion on the Cooperative Development of the Northern Thailand Technology Economic and Trade Zone between the Industrial Estate Authority of Thailand and the Kunming Hi Tech Industrial Zone which signed by Governor IEAT and by the Director of the Administrative Committee of Kunming National New and High Tech Industrial Development Zone (KNTZ) and 2) Agreed Minutes of the Meeting on Economics Cooperation of the Office of the National Economics and Social Development Board of Thailand and Yunnan Provincial Planning and Development Commission (YPDC) which signed by the Deputy Secretary-General of NESDB and Deputy Director of YPDC. The Chinese side informed Thai side that YDPC was renamed to be YPDR.

Agreed Minutes of Discussions on the Cooperative Development of the Northern Thailand Technology Economics and Trade Zone between the Industrial Estate Authority of Thailand and Kunming High Tech Industrial Zone: both sides discussed, exchange views and clarified procedure on establishment of the Chiang Rai Industrial Estate (CRIE), a joint venture between KNTZ and private sector of Thailand. On setting-up the CRIE, it is essential to gain support from YPDR in order to ensure timely

start-up, which is scheduled to be in December 2004. The procedure for the start-up was approved by Thai Cabinet on July 29,2003. To facilitate the

successful establishment of CRIE, Thai side already formed a working group consisting of the Deputy Governor of the representatives from NESDB and IEAT. The meeting agreed that a similar working group should be organized jointly by YPDR and KNTZ. The working group would mutually work for the successful implementation of CRIE.

Agreed Minutes of the Meeting on Economic Cooperation between the Office the National Economic and Social Development (NESDB)and Yunnan Provincial Planning Development Commission (YPDC): the Thai side appointed Dr. Warin Wonghanchao, the Director of Sino-Thai Cooperation Project as the focal point. He will be assisted by Mr.Zhou Yunxiang, the Deputy Secretary of the Yunnan Cultural Exchange Center, who is also the Co-Director of the Sino-Thai Cooperation Project. The Chinese side has dominated Mr. Zhou, the Deputy Director of YPDR in charge of Foreign Investment, as the Chinese focal point.

Mr.Zhou from YPDR will also in charge of a working group to be set up in due time. The members of Chinese working group will compose of experts on trade, industries, agriculture, science and technology, investment, tourism, and human resources development. The working group will keep close consultation with the members of the Sino-Thai Cooperation Project to develop an agreed strategic framework of Sino-Thai Cooperation, which will be submitted to the concerned authorities of their respective government. For the Chinese working group, it was informed by Thai side that they will be invited to Thailand four times to discuss about the contents of the strategic Framework. It was envisaged that the first trip could be during the end of May 2004. By the arrangement with the Department of Technical and Economic Cooperation (DTEC) of Thailand, all in-country expense for the Chinese group will be responsible by the Thai Government.

The meeting was concluded in a warm atmosphere and ended at 11.30 Am.

วันศุกร์ที่ 9 เมษายน 2547 ได้ประชุมหารือกับผู้อำนวยการโครงการร่วม ฝ่ายจีนและคณะเกี่ยวกับแนวทางวิจัยเรื่องปัญหาการสร้างเขื่อนพลังไฟฟ้าของจีนที่แม่น้ำล้านช้าง (ต้นน้ำของแม่น้ำโขง) เรื่องความร่วมมือในการพัฒนาสังคมซึ่งเป็นส่วนที่มีได้อยู่ในกรอบเงื่อนไข (Terms of Reference) ของงานวิจัย ตามข้อตกลงของการประชุมในวันที่ 7 เมษายน การพัฒนาสังคมขึ้นนั้นจะเน้นเฉพาะการควบคุมโรคและยาเสพติด แต่ตามกรอบเงื่อนไขการวิจัยนั้นจะเน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) นอกจากนี้คณะวิจัยของฝ่ายจีนอยากขยายพื้นที่โครงการให้ครอบคลุมถึงมณฑลที่เหลือของภาคตะวันตกจีน ตามที่ได้กำหนดไว้ในตอนเริ่มต้นโดยสภาพก่อนที่จะมีการเจรจากับส.ก.ว. เรื่องการขยายพื้นที่โครงการนี้เมื่อได้พิจารณาถึงระยะเวลาและงบประมาณแล้วยังไม่มีข้อยุติประการใด

วันเสาร์ที่ 10 เมษายน 2547 คณะฯ ไปดูพื้นที่ขนส่งทางตะวันออกของคุนหมิง แก่งจีฮังซุน(หมู่บ้านเก็กฮวย)เป็นสถานที่เต็มไปด้วยที่จอดรถบรรทุกของบริษัทต่างๆ มีที่ซ่อมรถ ขายอะไหล่รถยนต์ และร้านขายส่งมากมาย จุดนี้เป็นจุดสำคัญทางการขนส่ง (Logistics) ของมณฑลยูนนานจากจุดนี้สามารถไปยังก๊วยหยาง โจงฉิง และแม่น้ำแยงซีเกียงซึ่งสามารถออกทะเลที่แถบเซี่ยงไฮ้ได้ นอกจากนี้ยังสามารถไปยัง หานหนิงจนออกทะเลที่กวางสีได้

วันอาทิตย์ที่ 11 เมษายน 2547 คณะนักวิจัยฝ่ายไทย ได้ปรึกษากับผู้ที่ร่วมเดินทางของคณะนักวิจัยฝ่ายจีน ทำให้มีการปรับเปลี่ยนการนัดการประชุมที่ซีอัน และ เฉินตู พร้อมทั้งได้กำหนดค่าใช้จ่าย และการจัดการ การเดินทางเป็นที่เรียบร้อย

วันจันทร์ที่ 12 เมษายน 2547 คณะเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เดินทางจากกรุงเทพฯถึงคุนหมิง โดยได้ร่วมกับ ผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายไทย และนักวิจัยของหน่วยงานของผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายจีน 2 คนที่ส่งมาช่วยคณะฯ โดยทางโครงการไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายแต่ประการใด นักวิจัยทั้งสอง ได้ร่วมเดินทางกับคณะท่านเลขาธิการตลอดจนส่งคณะท่านเลขาธิการกลับกรุงเทพฯที่เฉินตู จากสนามบินที่คุนหมิง คณะฯได้ไปประชุมหารือกับถึงโหยงเหยิน รองผู้อำนวยการคณะกรรมการการบริหารนิคมไฮเทคและเจ้าหน้าที่ของเขาที่คุนหมิงและได้ดูกิจกรรมของนิคมไฮเทค



วันอังคารที่ 13 เมษายน 2547 เนื่องจากจำกัดด้วยเวลาคณะไม่อาจไปดูงานการสร้างเขื่อนที่เชียงรุ่งตามที่ได้อ้างไว้ จึงเปลี่ยนเป็นการประชุมเรื่องปัญหาเขื่อนแทนโดยประชุมประชุมที่ศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมของมณฑลยูนนาน ของผู้อำนวยการร่วมฝ่ายจีน สรุปประเด็นที่ปรึกษามีดังนี้

จีนได้สร้างเขื่อนเพื่อพลังงานไฟฟ้า เพื่อป้องกันน้ำท่วม และการชลประทานมาแล้ว 22,000 เขื่อน ที่เป็นเขื่อนขนาดใหญ่ และได้อพยพประชากรออกจากที่น้ำท่วมถึงประมาณ 40 ล้านคน ปัจจุบันจีนกำลังก่อสร้าง เขื่อนอีก 280 เขื่อน เนื่องจากจีนต้องการเพิ่มไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังน้ำ จากที่เป็นอยู่ 19 % ไปถึง 40 % ในปี 2558 สำหรับลุ่มน้ำโขงจีนเพิ่งมาสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้า ในปี 2538 เขื่อนที่สร้างเสร็จคือ เขื่อนมานวาน โดยมีกำลังผลิต 1,5000 เมกะวัตต์แผนการสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้าของจีนบนแม่น้ำล้านช้าง ในขั้นต้นมี 8 เขื่อนจากแผนที่ทั้งหมดซึ่งมีอยู่ 14 เขื่อน เขื่อนในระยะขั้นต้น คือเขื่อนมานวาน ต้าเฉาซาน เขียววาน เชียงรุ่ง นอซาถู กอนโกเกียวกันตันป้า เมงซอนในจำนวนนี้เขื่อนที่สร้างเสร็จแล้วมี มานวาน ต้าเฉาซาน ที่ได้เริ่มการก่อสร้างมี เขียววาน เชียงรุ่ง และเตรียมการก่อสร้างมี นอซาถู คาดกันว่าหากเขื่อนทั้ง 8 สร้างเสร็จจะต้องอพยพประชากรอย่างน้อย 68,000 คน และจะท่วมพื้นที่ทั้งหมด 65,000 เฮกเตอร์ นอกจากเขื่อนที่สร้างเสร็จแล้วของจีนในลุ่มแม่น้ำโขงประเทศลาว ได้สร้างเขื่อนเสร็จแล้ว 5 เขื่อนคือ น้ำงึม(Nam Ngum) เซเซท(Xeset) เทินหินบูน(Theun Hinboun) หวังโฮ(Houng ho) น้ำลีค(Nam Leuk) ซึ่งรวมแล้วมีกำลังการผลิตรวมเท่ากับ 615 เมกะวัตต์ เท่านั้น ส่วนประเทศไทยมี 4 เขื่อนคือ สิรินคร จุฬาภรณ์ อุบลรัตน์ และปากมูล โดยมีกำลังการผลิตรวมเท่ากับ 212 เมกะวัตต์เท่านั้น ส่วนเวียดนามมี 2 เขื่อน คือ ดรายลิง(Dray Ling) และเลลาย(Laly) รวมแล้วมีกำลังการผลิตเท่ากับ 733 เมกะวัตต์ ซึ่งมากกว่า ไทยและลาว แต่น้อยกว่าจีนมากจีนคงจะหาทางผลิตไฟฟ้ามากขึ้นภายในทศวรรษหน้า จีนต้องการมีกำลังผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีกถึง 16 กิกะวัตต์(Gigawatts)

ประเด็นที่ต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับนโยบายการลงทุนในเรื่องพลังงานไฟฟ้า คือ ประเทศจีนต้องการพลังงานไฟฟ้ามากโดยเฉพาะทางภาคตะวันออกของจีนคือพื้นที่สามเหลี่ยม ลุ่มแม่น้ำจูเจียง(กวางตุ้ง ฯลฯ) และไฟฟ้าสามารถขายให้แก่ประเทศไทยส่วนหนึ่งโดยตกลงกับ EGAT การสร้างเขื่อนต้องย้ายประชากรออกจากพื้นที่น้ำท่วมถึงแต่การย้ายประชากรจากพื้นที่สร้างเขื่อนในแม่น้ำล้านช้าง (ต้นน้ำของแม่น้ำโขง) ไม่ใช่เรื่องใหม่ของจีน เพราะประชากรที่จะต้องย้ายมีเพียง 1/10 ของประชากรที่ถูกย้าย ตอนสร้างเขื่อนตามแม่น้ำแยงซีเกียง ซึ่งประชาชนต้องถูกย้ายถึง 1.3 ล้านคน แต่ก็ได้สร้างปัญหาให้แก่ประเทศจีนเลย การสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้าในแม่น้ำล้านช้างนั้นมีผลประโยชน์ต่อภาคเอกชนของจีนมาก เดิมทีเรื่องพลังงานไฟฟ้าอยู่ในกระทรวงการพลังของจีนซึ่งได้รวมเรื่องปิโตรเลียม และถ่านหินด้วย ต่อมา มีการปฏิรูปองค์กรของรัฐในปี พ.ศ. 2540 ได้มีการแปรสภาพกระทรวงให้เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีอยู่สามรัฐวิสาหกิจด้วยกันคือ รัฐวิสาหกิจพลังงานแห่งรัฐ การปิโตรเลียมจีน การถ่านหินของรัฐ ในปีพ.ศ. 2545 มีการปฏิรูปใหม่โดยแบ่งรัฐวิสาหกิจ

พลังงานแห่งรัฐออกเป็นบริษัทเอกชน 5 บริษัททำให้บริษัทเหล่านี้ต้องการแข่งขันเพื่อเข้ายึดลำนํ้าที่สร้างเขื่อนให้ได้ บริษัทที่ยึดลำนํ้าล้นข้างได้คือ กลุ่มฮัวเหลิน (Hua Lueng Group) ซึ่งเป็นกลุ่ม ของลูกของหลี่เผิงซือ หลี่เสี่ยวเผิง บุคคลผู้นี้โดยความสัมพันธ์ ทางการเมือง และการ เงินสามารถที่จะหาทุนมาสร้างเขื่อนได้ไม่ยากประกอบกับบริษัทของกลุ่มนี้อยู่ในตลาดหุ้นของฮ่องกง จึงสามารถระดมทุนจาก off-shore ได้ง่ายเมื่อเป็นเช่นนี้การจะให้การยุติการสร้างเขื่อนนั้นจะต้องแก้ไขโดยวิธีการทางการเมืองระหว่างประเทศเท่านั้น โดย ประเทศที่อยู่ใต้นํ้าที่ได้รับผลกระทบคือ ลาว ไทย เขมร และเวียดนาม จะต้องมีจุดยืนที่สอดคล้องกันเพื่อการเจรจาต่อรอง

เขื่อนพลังงานไฟฟ้าทั้ง 11 เขื่อนที่จีนสร้างเสร็จแล้วและได้ส่งผลกระทบกระเทือนถึงการไหลของ กระแสนํ้า ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางนิเวศ และการประกอบอาชีพ และวิถีชีวิตประชากรใต้นํ้าดังที่ปรากฏในปัจจุบัน แต่เขื่อนเหล่านี้ก็สร้างแล้วคงแก้ไขอะไรไม่ได้ เขื่อนที่ กำลังสร้างโดยเริ่มลงมือก่อนกำหนด คือ เขื่อนเชียงรุ่ง ซึ่งเพิ่งเริ่มต้นเดือนตุลาคม เมื่อปีที่แล้ว (2546) อาจจะยับยั้งไม่ให้ก่อสร้างก็ได้ นอกจากนี้ เขื่อนหนอซาตู (Nuo Zha Du) ซึ่งเพิ่งจะเตรียมการก่อสร้างน่าจะหยุดการก่อสร้างได้ เขื่อนนี้หากสร้างเสร็จจะเป็นเขื่อนที่ใหญ่มาก สามารถผลิตไฟฟ้าได้ถึง 5,500 เมกะวัตต์ และจะสร้างปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศใต้นํ้าได้มาก

สำหรับปัญหาที่เกิดจากเขื่อนในปัจจุบัน จะต้องมีการจ้างผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับนํ้าที่เป็นกลางนั้นมาเสนอวิธีแก้ไข เช่น วิเคราะห์ว่าเขื่อนให้ปริมาณนํ้าได้เขื่อนสามารถเก็บกักได้และสามารถปล่อยให้นํ้าลงสู่ปากนํ้าโดยมีปริมาณนํ้าตามที่เคยเป็น หรือแม้จะลดลงบ้างแต่ไม่ทำให้เกิดผลกระทบมากดังเช่นปัจจุบัน วิธีหนึ่งคือ อาจจะใช้กั้นนํ้าไว้ที่ต้นนํ้าคือจากท่าเรือที่เชียงรุ่ง ถึงด่านกวางหลอยของจีน หากจะทำเขื่อนเก็บกักนํ้านี้จะต้องใหญ่มากเพื่อเก็บกักนํ้าที่เหลือใช้ในหน้า นํ้า อีกแห่งหนึ่งที่ต้องเก็บกักนํ้าไว้ คือ ที่โตนเลสาบในประเทศเขมร เก็บโดยมีการทำประตูนํ้าไว้รอบ มีประโยชน์ต่อเขมรในการป้องกันนํ้าท่วมในเขมรด้วย

อีกประการหนึ่งเมื่อถกกันระหว่างคุนหมิง และ กรุงเทพฯ เสร็จสิ้นลงในอีก 5 ปีข้างหน้า เมื่อถกจนสร้างเสร็จความสำคัญของแม่นํ้าโขงเพื่อการขนส่งจะลดบทบาทลง แม่นํ้าโขงจะใช้เพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่การท่องเที่ยวนี้ควรเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ (Eco-tourism) เมื่อเป็นเช่นนี้การระเบิดเพิ่มขึ้น จึงไม่มีความจำเป็น หากหยุดการระเบิดแก่งได้ก็จะเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อมของกลุ่มนํ้าโขงให้มีความยั่งยืนได้และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชากรในกลุ่มนํ้าโขงจะไม่ถูกกระทบกระเทือนมากนัก ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนสร้างทางรถไฟไปถึงเชียงของ จังหวัดเชียงรายแต่โครงการนี้จะเป็นโครงการในระยะยาว คือ ควรจะร่วมงานหลังจากถกกันระหว่าง คุนหมิง และกรุงเทพฯ เสร็จแล้วลงทางฝ่ายจีนในปัจจุบันยังได้มีแผนแน่นอนที่จะสร้างทางรถไฟ จากคุนหมิงถึงซังเหมาในสิบสองปันนา ไปสู่อุ๋มฮาร์ แล้วเข้าประเทศลาวแล้วไปตามทางถก คุนหมิง-กรุงเทพฯ จนถึงบ้านห้วยทรายฝ่งลาว ไปสู่เชียงของฝ่งไทย เมื่อเป็นเช่นนี้ ความจำเป็นที่จะต้องใช้นํ้าฝ่งโขงเป็นที่ขนส่งสินค้ายิ่งลดความจำเป็นลง

วันพุธที่ 14 เมษายน 2547 คณะเดินทางไปเยี่ยมชมมหาวิทยาลัย Northwestern Polytechnical University มหาวิทยาลัยนี้เป็นมหาวิทยาลัยชั้นนำของจีนในทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยมีคณะ 13 คณะ โดยมีคณะที่มีชื่อเสียงมากได้แก่ คณะอากาศยาน คณะอวกาศ และคณะอิเล็กทรอนิกส์ ตอนเย็นมหาวิทยาลัย Northwestern Polytechnical University จัดอาหารเย็นเลี้ยงคณะของไทย และได้มีการปรึกษาพูดคุยกันถึงวิธีการที่จะร่วมมือทางวิชาการระหว่างมหาวิทยาลัยไทยและมหาวิทยาลัย Northwestern Polytechnical University โดยเฉพาะในทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ภายใต้กรอบความร่วมมือไทย-จีน

วันพฤหัสบดีที่ 15 เมษายน 2547 คณะเดินทางไป Northwestern Polytechnical University อีกเพราะประชุมกับรองอธิการบดี และคณะอาจารย์ของมหาวิทยาลัย Northwestern Polytechnical University ตอนเย็น คณะได้บินจากซีอันสู่เจินตู

วันศุกร์ที่ 16 เมษายน 2547 คณะได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานการลงทุนจีนตู ซึ่งผู้อำนวยการร่วมฝ่ายไทยเคยพบก่อนหน้านี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อติดต่อให้คณะวิจัยของโครงการซึ่งจะเดินทางมาวันที่ 18 เมษายน 2547 ได้พูดคุยกันตอนเย็นคณะได้เดินทางไปยังตุเจียงย่วน จากเจินตู เพื่อดูระบบชลประทานโบราณของจีนซึ่งปัจจุบันยังใช้ได้อยู่ ระบบชลประทานนี้สร้างมาประมาณ 2,000 ปีแล้ว และใช้เทคโนโลยีแบบภูมิปัญญาชาวบ้าน



วันเสาร์ที่ 17 เมษายน 2547 คณะฯได้ดูงานระบบชลประทานที่ตูเจียงย่วน แล้วเดินทางกลับเงินตู

วันอาทิตย์ที่ 18 เมษายน 2547 คณะฯได้เดินทางกลับกรุงเทพฯจากเงินตู ส่วน น.ส.หวังจิ้นมิได้กลับปักกิ่งหากได้ร่วมคณะวิจัยตามโครงการซึ่งเดินทางมายังเงินตูเพื่อไปสำรวจต่อที่โจ่งจิ่ง ดร.วารินทร์ เดิมมาจีนโดยสายการบินไทย และสำรองที่ที่นั่งจะกลับกรุงเทพฯจากเงินตูแต่ในวันเดินทางกลับไม่สามารถได้ที่นั่งของการบินไทยจึงจำต้องกลับโดยสายการบินของจีน

6) รายงานการเดินทางสำรวจแบบเจาะลึก ในมณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง ระหว่างวันที่ 18-25 เมษายน 2547 วัตถุประสงค์ของการเดินทางเจาะลึกในครั้งนี้ ของทีมงานนักวิจัยฝ่ายไทยก็เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และหารือกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชนของมหานครฉงชิ่ง การเข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ของมหานครฉงชิ่ง ศึกษาและเข้าร่วมดูงานด้านการขนส่งทางแม่น้ำแยงซีเกียงจากมหานครฉงชิ่งผ่านเขื่อนที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่สามารถปรับระดับน้ำเพื่อการลำเลียงสินค้าจีนตะวันออกเฉียงใต้สู่ทะเลจีนทางมหานครเซี่ยงไฮ้ และศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวของมณฑลเสฉวนและมหานครฉงชิ่ง โดยมีรายละเอียดการเดินทาง ดังนี้

6.1) รายละเอียดการเดินทาง

- วันที่ 18 เม.ย. 2547 คณะฯ ออกจากกรุงเทพฯ ถึงนครเงินตู โดยมีลำนั่งประจำคณะให้การต้อนรับ เดินทางต่อไปยังมหานครฉงชิ่ง ระยะเวลาการเดินทาง 4 ชม. โดยใช้เส้นทางด่วนที่ต้องชำระค่าผ่านทางเป็นระยะ ทางด่วนเส้นนี้ได้สร้างเป็นเส้นตรง ซึ่งทางการของจีนต้องเจาะภูเขาเป็นอุโมงค์หลายลูกเพื่อใช้ย่นระยะเวลาการเดินทางโดยไม่ต้องเสียเวลามากในการขึ้นเขาที่ต้องใช้เวลานาน มหานครฉงชิ่ง เป็นเมืองที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินเขา มีตึกสูงใหญ่เหมือนกับเมืองใหญ่ของจีน สภาพอาคารบ้านเรือนดูสลับซับซ้อนไปตามสภาพภูมิประเทศที่สูงต่ำ และขณะนี้กำลังสร้างทางรถไฟลอยฟ้าเหมือนกับมหานครเซี่ยงไฮ้ และสร้างสนามกีฬาอิมเนเซียมที่มีขนาดใหญ่
- 19 เมษายน 2547 คณะฯ เดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวที่มีพระพุทธรูปแกะสลักขนาดใหญ่ (Dazu Rock Carvings) สมัยราชวงศ์ซ่งใต้ ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกด้านวัฒนธรรมที่มีความงามตามธรรมชาติจาก ยูเนส

โก (UNESCO) ในปี 1999 เดินทางกลับมานครฉงชิ่ง สํารวจตลาดและ
ห้างสรรพสินค้าหัวเหลียน ห้างสรรพสินค้าของฉงชิ่ง ห้างสรรพสินค้าของต่าง
ชาติเช่น Parkson ที่เมืองนี้จะมีรถโดยสารขนาดเล็ก มี 3 ล้อ เหมือนรถตู้
ขนาดเล็กเป็นรถรับจ้าง คนส่วนใหญ่จะพูดภาษาจีนสำเนียงท้องถิ่น ส่วน
น้อยที่พูดภาษาจีนกลาง ใกล้กับโรงแรมที่พักมีตลาดสดขายผลไม้ คือลำไยที่
นำเข้าจากไทย โดยบริษัท AIM วางจำหน่าย ผลไม้ส่วนใหญ่ที่จำหน่ายจะ
เป็นผลไม้ของจีน

- **20 เมษายน 2547** เดินทางไปมหาวิทยาลัยฉงชิ่ง ประชุมกับรองผู้อำนวยการ
สำนักงานวิเทศสัมพันธ์ของมหาวิทยาลัย
- **21 เมษายน 2547** การเดินทางล่องเรือแม่น้ำแยงซี ชมวิถีทัศน์เกี่ยวกับ
เขื่อนสามโตรกและสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ของแม่น้ำฉางเจียง เพื่อศึกษา
ข้อมูลเกี่ยวกับแม่น้ำฉางเจียง (แม่น้ำแยงซีเกียง) ลงเรือลำเล็กเพื่อเดินทาง
ไปชม Baidicheng หรือ White Emperor City เมื่อไปถึงได้ชมจุด Kui Men
ซึ่งเป็นเสมือนประตูทางของโตรกแรก คือ Qutang Gorge เป็นจุดที่มีความ
สวยงาม ระหว่างการเดินทางมีเรือท่องเที่ยวและเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
จำนวนมากใช้แม่น้ำฉางซี เป็นเส้นทางขนส่ง ขณะได้เดินทางขึ้นชมวัด
Baidicheng มีบริการกระเช้าลอยฟ้า ที่มีความสูงประมาณ 500 ชั้นบันได
สถานที่นี้เป็นสถานที่แสดงประวัติของสามก๊ก และเป็นที่ตั้งหอดูดาวของขง
เบ้ง เรือผ่านโตรกแรก Qutang (ฉู่ ถึง เสีย) ซึ่งมีระยะทางประมาณ 8
กิโลเมตร เป็นโตรกที่สั้นที่สุดใช้เวลาล่องเรือผ่านประมาณ 20 นาที
- **22 เมษายน 2547** เรือผ่านโตรกที่สอง Wu Gorge (อู่ เสีย) เป็นโตรกขนาด
ยาว ที่มียอดเขาทั้งหมด 12 ยอด โดยคณะ ลงเรือเล็กเดินทางไป
Shennong stream ระหว่างทางผ่านช่องโตรกที่มีการนำโคมไฟเก็บไว้ตาม
ไหล่ผาเป็นความเชื่อของคนเผ่า Pa และเดินทางไปขึ้นเรือที่เป็น boat man
โดยใช้คนลาก ถึงจุดที่จอดพักคนเรือต้องเดินเท้าเพื่อลากเรือเข้าเทียบท่า
(ในอดีตต้องเดินเท้าเปล่าและถอดเสื้อผ้า) และร้องเพลงร่วมแรงร่วมใจกัน
หลังจากนั้นเดินทางกลับขึ้นเรือใหญ่ผ่านเข้าสู่โตรกที่สาม Xiling Gorge (ซีห
ลิงเสีย) ซึ่งเป็นโตรกที่ยาวที่สุดมีลมแรงมาก เดินทางถึงเขื่อนซานเสีย ซึ่ง
เป็นเขื่อนที่ใหญ่ที่สุดในโลก ใช้เวลาในการก่อสร้างนาน 17 ปี จึงแล้วเสร็จ
สมบูรณ์ปี 2009 โดยเรือจะต้องผ่าน Five Step Shiplock แต่ในขณะนี้ สร้าง
Shiplock เสร็จเพียง 4 ชั้น การเดินทางใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมงเศษ เพื่อ

รอรระดับน้ำค่อยๆ ลดลงในแต่ละด้าน (ระดับน้ำสูงสุดได้ถึง 175 เมตร) และผ่านเขื่อนออกมาถึงเมือง Yi Chang มณฑล Hu Bei

- **23 เมษายน 2547** เดินทางถึงเมืองอี้ซาง Yi Chang เพื่อเข้าดูเขื่อนเกอโจว ป่า (Gezhoup) ซึ่งเป็นเขื่อนแรกที่ยกน้ำแม่น้ำฉางเจียง เจ้าหน้าที่บนเรือให้เอกสารพื้นฐานเกี่ยวกับเขื่อนและแม่น้ำฉางเจียง จากแผนที่เมืองจีน ที่มีรายละเอียดแผนที่ของเมืองทุกมณฑลเป็นภาษาอังกฤษ อี้ซาง (Yichang) เป็นเมืองเล็กๆแต่มีความเจริญมาก หลังจากมีการสร้างเขื่อนซานเสีย จากนั้นเดินทางกลับเจิงตู
- **24 เมษายน 2547** คณะฯ ได้เข้าชมศาลเจ้าสามก๊กซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ของเมืองเจิงตู การบริหารจัดการด้านสถานที่ และบริการ เป็นที่น่าประทับใจสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเนื่องจากการจัดให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาบุคคลสำคัญของประวัติศาสตร์สามก๊กเพื่อให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีความรู้ประวัติศาสตร์สามก๊กสามารถเข้าใจนายทหารสำคัญเพื่อสามารถเรียงลำดับเหตุการณ์ประวัติศาสตร์สามก๊กได้ง่าย และสะท้อนให้รู้สึกถึงบรรยากาศการในอดีตได้ดี ไกด์ที่ได้นำเสนอประวัติศาสตร์สามก๊ก เป็นไกด์ประจำศาลเจ้าสามก๊ก ดังนั้นหากไกด์ที่นำนักท่องเที่ยวมา ณ ที่นี้จะต้องจำไกด์ประจำศาลเจ้าซึ่งมีไกด์ที่สามารถพูดได้หลายภาษา เป็นผู้นำเที่ยว เช่นเดียวกับการที่คณะเดินทางไปที่ท้องถิ่นชนบทที่มีประวัติศาสตร์ท้องถิ่น นักท่องเที่ยวหรือไกด์ที่นำนักท่องเที่ยวไปชมสถานที่นั้นๆ จะต้องจำไกด์ท้องถิ่น การจัดการลักษณะนี้จะทำให้คนในท้องถิ่นมีความผูกพันกับท้องถิ่นตนเองที่มีนักท่องเที่ยวมาชมประวัติศาสตร์ที่บรรพบุรุษได้สร้างหรืออนุรักษ์ไว้เพื่อชนรุ่นหลัง อีกทั้งนำมาซึ่งรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นอีกด้วย การบริหารจัดการลักษณะนี้ควรนำมาปฏิบัติในสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยเช่นกัน

หลังจากนั้นได้เข้าชมพิพิธภัณฑ์ซึ่งแสดงผลงานของตู้ฝู่ Dufu กวีเอกของจีนยุคสมัยราชวงศ์ถัง เพราะมีฐานะยากจน (ลูกชายเสียชีวิตเพราะไม่มีอาหาร) จึงแต่งกวีออกมาแนวโศกเศร้า และสะท้อนให้เห็นถึงความลำบากยากจนของชาวชนบทจีน เป็นกวีร่วมยุคกับหลี่ไป๋ (Li Bei) เป็นกวีเอกอีกคนในยุคสมัยราชวงศ์ถัง ที่มีบทกวีเกี่ยวกับแม่น้ำฉางเจียงมากพอสมควร เดินทางเข้าดูกระท่อมของ Dufu เมืองเจิงตูที่มีแม่น้ำสำคัญ 2 สาย คือ แม่น้ำ Fuhe และแม่น้ำ Nanhe พิพิธภัณฑ์แห่งนี้สร้างขึ้นเพื่อเชิดชูตู้ฝู่ที่ในอดีตเป็นบุคคลที่มีอุดมคติที่จะช่วยเหลือผู้อื่น แต่การเมืองที่ไม่โปร่งใสปิดโอกาสไม่ให้

ผู้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความยากจน ดังนั้นทางรัฐบาลจีนจึงเห็นความจำเป็นของผู้ที่ต้องการช่วยเหลือผู้ยากไร้ จึงได้สร้างพิพิธภัณฑ์แห่งนี้เพื่อให้ชนรุ่นหลังรู้ว่ารัฐบาลจีนยังคงยกย่องบุคคลที่มีความพยายามในการพัฒนาประเทศนั้นจะไม่สูญเปล่าและได้รับการยกย่องและให้เกียรติจากรัฐบาลและคนในประเทศ

- **25 เมษายน 2547** คณะฯ เดินทางออกจากเมืองเจินตู กลับกรุงเทพฯ

6.2) สรุปสาระการประชุม มหาวิทยาลัยจงชิ่งเป็นมหาวิทยาลัยของรัฐ ราคาปานกลาง รัฐให้การสนับสนุนและเป็นมหาวิทยาลัยที่ใหญ่ที่สุดของจีนตะวันตก มี 3 แคมปัส

จงชิ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรม มีประชากรประมาณ 32 ล้านคน แต่ประชากรร้อยละ 80 เป็นเกษตรกร มีเพียงร้อยละ 20 อยู่ในภาคอุตสาหกรรม มีอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอันดับหนึ่ง ส่วนใหญ่ผลิตรถ mini car ร่วมทุนกับบริษัท Honda และบริษัท Ford และอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซค์ที่ผลิตถึงร้อยละ 70

บริษัทมอเตอร์ไซค์ที่สำคัญมี 4 บริษัทคือ 1) หลี่ฟัน 2) จงซัน 3) เจียหลิง และ 4) เจียนชือ 2 บริษัทแรกเป็นของเอกชน และ 2 บริษัทหลังเป็นของรัฐวิสาหกิจจีน ที่เป็นผู้ผลิตมอเตอร์ไซค์รายใหญ่ที่สุดของจีน บริษัทจงซันร่วมลงนามกับบริษัท Italian ผลิตรถมอเตอร์ไซค์สำหรับแข่ง (racing motorcycle)

บ้านพี่เมืองน้องของจงชิ่ง ได้แก่ ฝรั่งเศส ซีแอตเทิล แวนคูเวอร์ เมลเบิร์น เวลลิงตัน แมนเชสเตอร์ และ รัสเซีย เป็น Sisters city แบบรัฐต่อรัฐ

ความสำคัญสำหรับความร่วมมือของจงชิ่ง-ไทยคือ การคมนาคมและกลยุทธ์ทางการตลาด เช่น นักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทย ระยะเวลา 7 วัน เสียค่าใช้จ่ายเพียงคนละ 1500 หยวน ในช่วงเดือนพฤษภาคมจะมีชาวจีนชิ่งเดินทางไปท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น และในขณะนี้สายการบิน Southwest Airline มีเที่ยวบินกรุงเทพฯ-สุ่มหานครจงชิ่ง รัฐบาลจงชิ่งมีจุดประสงค์ในการส่งเสริมการลงทุนด้านท่องเที่ยวในประเทศไทย

ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลเสฉวนกับรัฐบาลจงชิ่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เช่น เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางระหว่างทั้งสองเมือง

ประชาชนส่วนใหญ่พูดภาษาจีนกลางไม่ชัด รัฐบาลจึงกำหนดกฎระเบียบแก่ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ และนักวิชาการ โดยต้องทำการสอบยกระดับมาตรฐานในการใช้ภาษาจีนกลางให้ถูกต้อง

ด้านการลงทุนในมณฑลนครจงชิ่ง มีนักธุรกิจจากเมืองเหวินโจวเดินทางเข้ามาลงทุนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ด้านที่อยู่อาศัย และมีเมืองเหอฉวน ตั้งอยู่ทางเหนือของเขื่อนซานชี่ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งรัฐบาลให้สิทธิพิเศษในการลงทุนเพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในเมืองนี้ ประชุมต่อกับ Prof. Zhao ต่อ เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของมณฑลนครจงชิ่ง ที่กำลังวางตำแหน่ง

ตัวเองเป็นมหานครเชียงใหม่ 2 ภายในระยะเวลา 10 ปี ซึ่งขณะนี้ในแง่ GDP ยังล้าหลังกว่ามหานครเชียงใหม่ 5 ปี แต่ในอีก 5 ปี จะตามให้ทัน ประชาชนในเขตเมืองมีรายได้ต่อหัว 3,200 ดอลลาร์สหรัฐ และภายใน 5ปีจะเป็น 4,000 ดอลลาร์สหรัฐ

การแก้ปัญหา Corruption โดยผู้ที่ยากจนและมีรายได้ต่ำ เมื่อมีโอกาสก็จะใช้อำนาจในทางที่ผิดซึ่งเป็นรากฐานของปัญหา ทางแก้ไขคือ 1) เพิ่มรายได้ให้กับข้าราชการ 2) เพิ่มความโปร่งใส 3) ใช้กลไกในการปกครอง rule of game ไม่ใช่การอิงบุคคล/อำนาจเจ้าหน้าที่ 4) จริยธรรม

โอกาสการลงทุนสำหรับประเทศไทยน่าจะเป็นอุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเบา และค้าปลีก เช่น super market ในปัจจุบันมหานครฉงชิ่งเน้นภาคบริการมากขึ้น มีโรงเรียนนานาชาติ 1 แห่ง ร้านอาหารไทยสามารถพบเห็นใน food court ของห้างสรรพสินค้า ประชาชนที่มีรายได้ระดับปานกลางจะไปเดินหาซื้อของใช้ที่ Tai Ping Yang Bei Hall (ไท่-ผิง-หยาง-ไป่ย ฮอลล์) ห้าง Pacific, New Century, Chongqing Department Store, Trust Mart ของ Taiwan คาร์ฟูร์ แหล่งช้อปปิ้งย่านถนน Jiang Bei Ave (เจียง-เป่ย์) เป็นย่านพัฒนาใหม่ ส่วนย่านเก่าจะอยู่แถวถนน Nan Ping (หนาน-ผิง) ซึ่งคณะวิจัยได้ไปสำรวจตลาดที่ห้างหัวเหลียน เชียงไฮ้

ศูนย์ตลาดขายส่ง (พี-ฝ่า-ซือ-ฉาง) ที่สำคัญของฉงชิ่ง มีชื่อว่า “ฉาว-เทียน-เหมิน” Chao Tian Men (Door to Heaven) อยู่ใกล้ท่าเรือฉงชิ่ง (Chongqing Harbor) เพื่อลงเรือล่องแม่น้ำฉางเจียง ทั้งนี้มหานครฉงชิ่งกำลังก่อสร้าง sky train คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2548 เวลา 18.00 น. เดินทางถึงท่าเรือ เพื่อลงเรือท่องเที่ยวชื่อ Dragon Emperor เป็นเรือท่องเที่ยวระดับ 5 ดาว มี 4 ชั้น ค่าใช้จ่ายต่อหัวคนละ 1,800 หยวน

6.3) สรุปสาระการเดินทางล่องแม่น้ำแยงซี แม่น้ำแยงซี (ฉางเจียง) เป็นแม่น้ำสายยาวที่สุดในจีนและในเอเชีย ยาวเป็นที่ 4 ของโลก (5,525 กม.) ไหลผ่าน 12 มณฑล ลุ่มน้ำแยงซีเป็นอู่ข้าวอู่น้ำของจีน ผลผลิตเกษตรประมาณครึ่งหนึ่งของจีนมาจากลุ่มน้ำแยงซี

ต้นน้ำเกิดจากที่ราบสูงทิเบต แบ่งเป็น 3 ช่วง **ช่วงต้น** นับจากต้นน้ำ พ้นจากที่ราบสูงทิเบตไหลไปทางตะวันออกเฉียงใต้ แล้วไหลลงทางใต้ผ่านเขตสูงชัน สองฟากเป็นหน้าผาสูงชัน ไหลขนานกับแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาละวินเป็นระยะทางราว 250 ไมล์ จากนั้นเปลี่ยนจากใต้วกไปทางตะวันออก ส่วนใหญ่ไหลผ่านโตรกเขา

ช่วงกลาง ภูมิอากาศเป็นเขตร้อนชื้น ผ่านมหานครฉงชิ่ง และมณฑลเสฉวน น้ำไหลแรงและเร็ว ตลิ่งสูงชัน พ้นเขตมณฑลเสฉวนผ่านเขตภูเขาประมาณ 125 ไมล์ ผ่านเมืองว๋านเซียน (มีการสร้างเมืองใหม่ชื่อว๋านโจว ห่างจากเมืองเก่า 10 กม. เขตนี้มีการเลี้ยงสุกรมาก อุตสาหกรรมหนังสือพิมพ์) (ก่อนที่จะถึงซานเสี ที่ อุซามิทางน้ำแยกเข้าแม่น้ำ ดำหนิงเหอ ซึ่งมีเสียซานเสีเป็นที่ท่องเที่ยว) ผ่านโตรกเขา 3 โตรก (ซานเสี) โตรกแรกยาว 5 ไมล์ (8 กม.) ชื่อ ฉู่ถิงเสี แม่น้ำแคบและมีเกาะแก่งมาก โตรกที่สองยาว 30 ไมล์ (44 กม.) ชื่อ อุเสี อำเภोजื่อกุย มีศาลเจ้าซู

หยวน ต้นกำเนิดชนมจาง และเป็นบ้านเกิด หวังเจาจิน ซึ่งเป็น 1 ใน 4 สาวงามที่มีชื่อเสียงในประวัติศาสตร์จีน โดรงที่สามยาว 21 ไมล์ (76 กม.) ชื่อ ซีหลิงเสีย ผ่านเขื่อนเกอโจวป่า ผ่านเมืองซาซือ มณฑลหูเป่ย์ เป็นที่ตั้งเมืองเกงจีวของเล่าปี่ ผ่าหน้าผาซือปี้ เป็นที่โจโฉแตกทัพเรือ

ช่วงปลาย ไหลผ่านเขตที่ราบลุ่ม เป็นเขตอากาศอบอุ่นและหนาวตามฤดูกาล มีช่วงเพาะปลูกได้ราว 8-11 เดือน ปลูกพืชได้ 2-3 ครั้งต่อปี ตรงบริเวณที่แยงซีรวมกับแม่น้ำอัน มีเมืองอันหยาง และอันโซ่วทางซ้าย เมืองอยู่ทางขวา ผ่านเมืองอู่ฮั่น เป็นแหล่งเหมืองโลหะ เป็นเมืองท่าสำคัญ แม่น้ำพัดพาตะกอนมาทับถมเขตทะเลสาบหยุนเหมิน มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ มีทัศนียภาพสวยงาม ผ่านทะเลสาบไปหยาง ไหลขึ้นไปทางตะวันออกเฉียงเหนือ เขตนี้มีเมืองใหญ่หลายเมือง ได้แก่ ซูโจว เซียงไฮ้ คลองใหญ่ (The Grand Canal) ก็ขุดจากบริเวณปากน้ำนี้

ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ ก่อนที่จะไหลลงสู่ทะเล แม่น้ำแยงซีแยกออกเป็น 2 สาขาใหญ่ ดินดอนระหว่างสาขาทั้งสอง มีพื้นที่ราว 300 ตารางไมล์ เกิดจากตะกอนทับถม แม่น้ำลึกราว 100-130 ฟุต แต่ตื้นขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงปากแม่น้ำ

เขื่อนซานเสีย ตั้งอยู่ที่ตำบล ซานโต่วผิง เมืองอี้ซาง มณฑลหูเป่ย์ ปิดกั้นแม่น้ำ ณ จุดที่มีเกาะจงเป่าตั้งอยู่กลางน้ำก่อนมาทางฝั่งขวา ล่องน้ำลึกจึงไหลผ่านทางด้านซ้ายของเกาะ ในปี 1992 มีการตั้งคณะทำงาน แบ่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย ฝ่ายเลขานุการ สำนักงานอพยพพื้นที่ที่ถูกน้ำท่วม และบริษัทพัฒนาโครงการซานเสีย (China Yangze Three Gorges Project Development Corporation) มีสำนักงานอยู่ที่เมืองอี้ซาง โดยวัตถุประสงค์ในการสร้างเขื่อนเพื่อควบคุมบรรเทาอุทกภัยบริเวณลุ่มน้ำแยงซี ออกแบบให้สามารถรับน้ำท่วมที่มีความถี่ 100 ปีครั้ง (ท่วมใหญ่) การผลิตกระแสไฟฟ้า และปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ ช่วงฉงชิ่ง-ตัวเขื่อน-ปากแม่น้ำ

กายภาพตัวเขื่อน เขื่อนคอนกรีตสูง 175 เมตร ยาว 2,309 เมตร สันเขื่อน 185 เมตร กักน้ำได้ 39,300 ล้านลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำปกติระดับ 175 เมตร สูงสุด 180.40 เมตร ต่ำสุดที่ระดับ 145 เมตร อ่างเก็บน้ำยาวตามร่องน้ำ 600 กม. จนถึงฉงชิ่ง ความกว้าง 1,100 เมตร มีช่องระบายน้ำล้นอยู่ตรงกลาง 22 ช่อง พร้อมกับช่องระบายระดับล่างอีก 23 ช่อง มีบานประตูเปิด-ปิด บังคับได้ ขนาดด้วยโรงปั่นไฟฟ้าทางฝั่งขวาซึ่งมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้า 12 เครื่อง เครื่องละ 700 เมกกะวัตต์ และโรงไฟฟ้าทางฝั่งซ้าย 14 เครื่อง เครื่องละ 700 เมกกะวัตต์ มีกำลังผลิตทั้งหมด 18,200 เมกกะวัตต์ ผลิตพลังงานไฟฟ้าได้เฉลี่ยปีละ 84,700 กิกะวัตต์ชั่วโมง เป็นเขื่อนที่สามารถผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำได้มากที่สุดในโลก

ทางฝั่งซ้ายถัดจากโรงไฟฟ้ามีคลองขุดสำหรับให้เรือผ่านบริเวณเขื่อนได้ 2 ช่อง ช่องแรกเป็นคลองสำหรับการยกเรือ (ship lift) ช่องที่สองเป็นคลองเดินเรือ มีบานประตูบังคับน้ำ 5 ชั้น สามารถให้เรือขนาด 10,000 ตันผ่านได้

การก่อสร้าง เริ่มตั้งแต่ 1993 แบ่งเป็น 3 ระยะ รวมเวลา 17 ปี โดยระยะแรก ขึ้นเตรียมการและผันลำน้ำสร้างกำแพงคอนกรีตบดอัด 1993-1997 เป็นเวลา 5 ปี ระยะที่สอง 1998-2003 เป็นเวลา 6 ปี ก่อสร้างทำนบกั้นดินและหินด้านเหนือเขื่อนและท้ายเขื่อน มาเชื่อมติดกับกำแพงคอนกรีตอัดบดซึ่งสร้างในระยะแรก โอบล้อมลำน้ำทางด้านซ้ายของเกาะจงเป่า ผันน้ำเข้าสู่คลองผันน้ำที่ขุดไว้ด้านฝั่งซ้ายซึ่งสร้างในระยะแรก แล้วจึงขุดและก่อสร้างตัวเขื่อน ทางระบายน้ำล้นและโรงไฟฟ้าทางฝั่งซ้าย ติดตั้งเครื่องผลิตไฟฟ้า 2 เครื่องและเริ่มผลิตไฟฟ้าใน ค.ศ.2003 ก่อสร้างคลองเดินเรือ 2 ช่อง ระยะที่สาม 2004-2009 เป็นเวลา 6 ปี ถมทำนบกั้นดินและคอนกรีตอัดบดตลอดแนวเขื่อน ปิดคลองผันน้ำฝั่งขวาอีกครั้งหนึ่งเพื่อให้ผ่านช่องระบายน้ำล้น ก่อสร้างโรงไฟฟ้าฝั่งขวา ติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าทั้งหมด 26 เครื่องให้แล้วเสร็จในปี 2009

งบประมาณ งบประมาณก่อสร้างราว 100,000 ล้านหยวน งบประมาณอพยพ 40,000 ล้านหยวน (จำนวนงบประมาณที่ใช้จริงมากกว่าที่ประมาณการขั้นต้น มีผู้ประมาณการไว้ว่าอยู่ระหว่าง 250,000-350,000 ล้านหยวน) ที่มาของงบประมาณ ร้อยละ 50 มาจาก 3 แหล่ง คือ

- (1) ตั้งมูลนิธิการก่อสร้าง เก็บเงินค่าใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจากค่าไฟฟ้าปกติ 0.4 เฟิง และ 0.7 เฟิง จากเขตยากจนและเขตเศรษฐกิจดี ตามลำดับ ได้เงินส่วนนี้เข้ามูลนิธิรวม 5,500 ล้านหยวน
- (2) เขื่อนก่อโจวป่าผลิตกระแสไฟฟ้าได้แล้ว แบ่งกำไรมาสมทบการก่อสร้างเขื่อนซานเสี
- (3) สถานีกำเนิดไฟฟ้าเขื่อนซานเสีเริ่มผลิตกระแสไฟฟ้าตั้งแต่ 2 เครื่องในปี ค.ศ. 2003 และเพิ่มจำนวนเครื่องกำเนิดไฟฟ้าจนกระทั่งครบ 26 เครื่อง และนำเงินเข้างบประมาณก่อสร้าง

อีกร้อยละ 50 ของงบประมาณรายจ่ายกู้เงินจากธนาคารการก่อสร้างของรัฐบาลปีละ 3,000 ล้านหยวน และกู้จากต่างประเทศเพื่อจัดซื้อเครื่องจักรและอุปกรณ์ไฟฟ้า

(ประเทศจีนมีเข่า 5 แห่งที่งามที่สุด ไปเที่ยว 5 แห่งนี้แล้ว ไม่ต้องไปที่อื่น แต่ถ้าไปหวงซานแล้วก็ไม่ต้องไปภูเขาอีก 4 แห่ง อยู่เมืองหวงซาน มณฑลอันฮุย)



การประชุมที่มหาวิทยาลัยฉงชิ่ง โดยมี Prof. Zhao Chengping รองผู้อำนวยการ
สำนักงานวิเทศสัมพันธ์ของมหาวิทยาลัย เข้าร่วมประชุมและให้ข้อมูล



Prof. Zhao Chengping นำคณะทีมวิจัยเยี่ยมชมคณะต่างๆในมหาวิทยาลัยฉงชิ่ง

7) รายงานการเดินทางรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น โครงการ ความร่วมมือไทยจีนในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน (ลำปาง พะเยา เชียงราย) ระหว่างวันที่ 18-21 พฤษภาคม 2547 เป็นการสำรวจพื้นที่โครงการฯ ในภาคเหนือตอนบนเชื่อมต่อกับประเทศลาว และพม่า ที่จะรองรับนโยบายการพัฒนาที่มุ่งสู่ตะวันตกของจีน ประกอบด้วยคณะเจ้าหน้าที่จีนที่มาจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีนได้เดินทางมาประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ผู้ประกอบการ จังหวัดเชียงราย รวมถึงเจ้าหน้าที่จากสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกรมวิเทศนศาสตร์ กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเดินทางในครั้งนี้ เพื่อร่วมสำรวจพื้นที่กับคณะเจ้าหน้าที่จีนที่มาจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เนื่องจากโครงการความร่วมมือไทย-จีน ที่สนับสนุนโดย สกว. มีส่วนของความช่วยเหลือจากกรมวิเทศนศาสตร์ในฐานะเป็นโครงการแลกเปลี่ยนระหว่างกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน ซึ่งรายชื่อคณะเจ้าหน้าที่จีนมีในภาคผนวก และเพื่อเก็บข้อมูลทุติยภูมิในจังหวัดลำปางและเชียงราย

7.1) รายละเอียดการเดินทาง

- วันที่ 18 พฤษภาคม 2547 คณะได้เดินทางโดยรถยนต์จากกรุงเทพฯ-ลำปางและพักที่ลำปาง
- วันที่ 19 พฤษภาคม 2547 คณะได้ไปดูงานเซรามิกส์ และไปสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดลำปางในช่วงเช้า ช่วงบ่ายคณะเดินทางออกจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงราย โดยที่ปรึกษาโครงการฯ จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายดำรงค์ แสงทวีเลิศ) เดินทางโดยเครื่องบินจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงราย และพักที่เชียงราย
- วันที่ 20 พฤษภาคม 2547 ตอนเช้าคณะได้เสนอรอบความร่วมมือไทย-จีน ให้แก่เจ้าหน้าที่จีนทราบ ซึ่งในที่ประชุมนอกจากมีเจ้าหน้าที่จีนแล้วยังมีข้าราชการและภาคเอกชนของจังหวัดเชียงรายเข้าร่วมประชุมด้วย หลังการประชุม ได้ร่วมเดินทางไปกับเจ้าหน้าที่จีนเพื่อไปสำรวจเขตเศรษฐกิจและท่าเรือใหม่ที่เชียงราย ตอนเย็น นายดำรงค์ แสงทวีเลิศ ได้เดินทางกลับกรุงเทพฯ พร้อมกับเจ้าหน้าที่ของกรมวิเทศนัสการ โดยเครื่องบิน
- วันที่ 21 พฤษภาคม 2547 คณะได้เดินทางกลับจากเชียงรายสู่กรุงเทพฯ



รถโดยสารเดินทางระหว่างไทย-ลาว และจีนตอนใต้





การประชุมร่วม คณะเจ้าหน้าที่จีนที่มาจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของ
จีนกับหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ผู้ประกอบการ จังหวัดเชียงราย

8) การเดินทางเพื่อประชุมเรื่องโครงการร่วมมือไทย-จีนที่คุนหมิง, มณฑลยูนนาน ระหว่างวันที่ 6 – 10 ตุลาคม 2547

คณะนักวิจัยที่ร่วมเดินทาง

1. ดร.วรินทร์ วงศ์หาญเชาว์
2. น.ส. ณัฐชุตา ชินวงศ์

ผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายไทย
นักวิจัย

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

1. เพื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับโครงการร่วมมือไทย-จีนกับสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Development and Reform Commission YPDRC)
2. เพื่อวางแผนการดำเนินงานต่อของโครงการความร่วมมือไทย-จีน กับวิทยาลัยศึกษาการพัฒนาของมหาวิทยาลัยยูนนาน (School of Development Studies) Yunnan University)
3. เพื่อศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเวียดนาม

รายงานการเดินทาง

วันพุธที่ 6 ตุลาคม 2547

คณะนักวิจัยเดินทางจากฮานอยประเทศเวียดนามโดยทางรถยนต์ถึงเมืองเลากาย ชายแดนประเทศเวียดนาม การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังฮานอยและจากฮานอยมายังชายแดนที่เลากายนั้นได้ใช้บัสส่วนตัวของผู้เดินทาง

วันพฤหัสบดีที่ 7 ตุลาคม 2547

คณะนักวิจัยได้เดินทางโดยรถยนต์เข้าประเทศจีนที่เมืองเฮอเซ่อแล้วตรงไปยังคุนหมิง(มณฑลยูนนาน) การเดินทางใช้เวลา 9 ชั่วโมงโดยประมาณ การเดินทางนี้เพื่อให้เข้าใจถึงลักษณะของเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างมณฑลยูนนานและประเทศเวียดนาม กล่าวโดยสรุปแล้วถนนในประเทศจีนนั้นมีสภาพดี และเมืองชายแดนทั้งที่เฮอเซ่อและที่เลากายนั้นคึกคัก การค้าชายแดนมีความเจริญไม่แพ้แม่สายและท่าขี้เหล็กที่ชายแดนไทยจังหวัดเชียงรายกับประเทศพม่า



สะพานข้ามระหว่างชายแดนเวียดนามกับชายแดนจีน

วันศุกร์ที่ 8 ตุลาคม 2547

คณะนักวิจัยได้ประชุมกับคณาจารย์ของวิทยาลัยศึกษาด้านการพัฒนาของมหาวิทยาลัยยูนนาน (School of Development Studies, Yunnan University) โดยมีศาสตราจารย์ ดร. หยาง กวางหมิง ผู้อำนวยการวิทยาลัยเป็นประธานในที่ประชุม การประชุมได้ปรึกษาเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินการศึกษาโครงการความร่วมมือไทย-จีน ต่อจากการศึกษาในปัจจุบันซึ่งจะสิ้นสุดภายใน 6 เดือนข้างหน้า เป็นที่ตกลงกันว่าหากได้ทำการศึกษาต่อจะเน้นเฉพาะเรื่องความร่วมมือทางการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นหัวใจของการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน พื้นที่ที่จะทำการศึกษาจะขยายไปส่วนที่เหลือของภาคตะวันตกของจีน ที่ไม่ได้ศึกษาในโครงการปัจจุบัน นอกจากนั้นยังจะขยายไปยังเมืองอื่นๆ อีกสามหรือสี่เมืองที่มีความสำคัญของระบบขนส่งของจีน



คณะนักวิจัยฝ่ายไทยและจีนเดินทางไปเยือนมหาวิทยาลัยยูนนาน



ผู้อำนวยการโครงการฝ่ายไทยเข้าประชุมที่
มหาวิทยาลัยศึกษาการพัฒนา(School of Development Studies) แห่งมหาวิทยาลัยยูนนาน

วันเสาร์ที่ 9 ตุลาคม 2547

โครงการความร่วมมือไทย-จีน เป็นโครงการที่ริเริ่มโดยสมัยนายกทักษิณ ชินวัตร และประธานฮูจินเทาของจีนที่ได้มีข้อตกลงที่สำคัญ 2 ข้อ คือ

1. การทำเขตการค้าเสรีระหว่าง (Free Trade Area, FTA) ไทย-จีน
2. การทำกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน

การทำกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน รองนายกรัฐมนตรี จาตุศรีพิพัฒน์ ได้เป็นผู้ดำเนินการต่อโดยได้เดินทางมากับรองเลขาธิการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้ลงนามในมติที่ประชุมร่วมกับประธานของสภาพัฒนาและปฏิรูปของมณฑลยูนนาน(Yunnan Provincial Development and Reform Commission, YPDRC) มติการประชุมนี้เป็นต้นเหตุของโครงการความร่วมมือระหว่างไทย-จีนในปัจจุบัน เป็นที่ตกลงกันว่าทั้งฝ่ายจีนและฝ่ายไทยจะจัดตั้งคณะศึกษาโดยจะทำการศึกษาร่วมกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นคือขณะนี้เหลือเวลาอีกประมาณ 6 เดือนเท่านั้นทางฝ่ายจีนยังไม่สามารถจัดตั้งคณะศึกษาฝ่ายตนได้ทั้งนี้โดยเกิดปัญหาภายในของ YPDRC เพราะได้มีการเปลี่ยนแปลงประธานและเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ทำให้ คณะวิจัยฝ่ายไทยและสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความกังวลเป็นอย่างยิ่งในฐานะผู้อำนวยการโครงการฝ่ายไทย ดร.วรินทร์ วงศ์หาญเขาว์ ได้พยายามติดต่อกับหน่วยงานของจีนทั้งที่คุณหมิงคือ YPDRC และที่ปักกิ่งที่หน่วยงานต้นสังกัดของ YPDRC หรือสภาพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Commission. NDRC) แต่ก็ไม่ได้คืบหน้ามากนัก ปัญหาอยู่ที่ระบบของจีนต้องผ่านขั้นตอนมาก อย่างไรก็ดี YPDRC ในปัจจุบันตระหนักดีว่าโครงการนี้มีความสำคัญมากสำหรับจีนเพราะเป็นไปตามนโยบายของจีนที่จะ “เดินออกไปและจูงเข้ามา” คือนโยบายที่จะขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศและชักชวนให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุนในจีน

เนื่องจากวันนี้เป็นวันเสาร์ซึ่งเป็นวันหยุด ผู้อำนวยการโจวจินเจียง (Zhou Zhi Jian) ซึ่งเป็นผู้อำนวยการกองการใช้เงินทุนต่างประเทศ (Foreign Capital Utilization Division) จึงชวนคณะวิจัยรับประทานอาหารพร้อมปรึกษาขั้นตอนที่จะดำเนินการต่อที่สวนอาหารแทนที่จะเป็นที่ทำงานของเขา ผู้อำนวยการโครงการฝ่ายไทยและผู้อำนวยการโจวได้พบและปรึกษาเรื่องนี้หลายครั้งแล้วทั้งที่คุณหมิงและที่กรุงเทพฯ และครั้งนี้ผู้อำนวยการโจวแจ้งให้ทราบว่าโครงการนี้ทางยูนนานได้ประชุมกันหลายครั้งแล้วและได้ยืนยันว่าจะต้องเริ่มดำเนิน

การทันที ทั้งนี้โดยทำการร่างข้อตกลงใหม่และขอให้ฝ่ายไทยพยายามย่นเวลาโครงการออกไป
อีกสัก 1 ปี เพื่อให้ทุกอย่างออกมาตามเจตนารมณ์ของข้อตกลงเดิมที่ลงนามโดยรอง
เลขาธิการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทยและอดีตประธาน YPDRC ของจีน

วันอาทิตย์ที่ 10 ตุลาคม 2547

คณะนักวิจัยได้ออกเดินทางจากคุนหมิงโดยเที่ยวบินที่ MU471 เวลา 16.55 น. และ
ถึงกรุงเทพฯ ประมาณ 18.00 น.

**9) การเดินทางเพื่อการศึกษาความร่วมมือทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ
ไทยและประเทศจีนโดยร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยระหว่าง
วันที่ 17 กันยายน ถึง 23 กันยายน 2547**

คณะนักวิจัยที่ร่วมเดินทาง

1. ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์	ผู้อำนวยการโครงการร่วมฝ่ายไทย
2. น.ส. หวังจิ้น	ล่ามและผู้ประสานงานฝ่ายจีน

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง

การเดินทางครั้งนี้เพื่อเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของจีนเพื่อใช้ในการเขียน
รายงานฉบับสมบูรณ์ของโครงการความร่วมมือระหว่างไทยและจีน

นอกจากนี้การเดินทางครั้งนี้ยังเป็นการช่วยประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ของฝ่ายจีนและ
เจ้าหน้าที่ของ สกว.

วันที่ 17 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ ออกเดินทางจากบ้านเวลา 9.00 น. เพื่อเดินทางไปขึ้นเครื่อง
บินไปปักกิ่งโดยสายการบินไทยออกเดินทางจากกรุงเทพฯ เวลา 11.05 น. ถึงเวลาประมาณ 16.30
น. (เวลาในกรุงปักกิ่ง) น.ส. หวังจิ้นมารับที่สนามบินและส่งเข้าที่พัก

เมื่อถึงกรุงปักกิ่ง ดร.วารินทร์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่สถานทูตไทย
ประจำกรุงปักกิ่งและได้ติดต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายจีนที่ต้องเข้าพบทั้งที่ปักกิ่งและซีอาน

วันที่ 18 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ เวลา 8.00 น ถึงสนามบินอันหยาง เวลา 9.50 น. จากนั้นได้เดินทางจากอันหยางไปซีอานและเข้าพัก

ถึงซีอานแล้วได้ประสานงานกับรองเลขาธิการศูนย์การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ ระหว่างประเทศของซีอาน นายหวัง ชวน (Wang Xuan) ผู้ทำหน้าที่ช่วยประสานงานการเข้าพบเจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวของจีนที่ซีอาน ดร.วารินทร์ และ น.ส.หวังจิ้น ได้ปรึกษางานเกี่ยวกับการเข้าพบเจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวของจีน เพื่อให้การมาครั้งนี้ของเจ้าหน้าที่ของ สกว. ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย

วันที่ 19 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ สกว. เข้าพบเจ้าหน้าที่ของการบริหารการท่องเที่ยวซีอาน (Xian Tourism Administration) ตามกำหนดการของ สกว. โดย น.ส.หวังจิ้น เป็นล่ามในที่ประชุม

วันที่ 20 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ สกว. เข้าพบเจ้าหน้าที่ขององค์การบริหารการท่องเที่ยวชานซี (Shannxi Tourism Administration) ตามกำหนดการของ สกว. และ น.ส.หวังจิ้น ทำหน้าที่ล่ามในที่ประชุม

ช่วงบ่าย ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้ร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่ของ สกว. เดินทางไปกรุงเทพฯ

วันที่ 21 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส.หวังจิ้น ได้ร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่ของ สกว. เข้าพบเจ้าหน้าที่องค์การบริหารการท่องเที่ยวประเทศจีน (China National Tourism Administration) ตามกำหนดการของ สกว. และ น.ส.หวังจิ้น ทำหน้าที่ล่ามในที่ประชุม

ตอนบ่ายวันเดียวกัน ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้เข้าพบเจ้าหน้าที่องค์การบริหารการท่องเที่ยวปักกิ่ง (Ebeigin Tourism Administration) ตามกำหนดการของ สกว. และ น.ส.หวังจิ้น ทำหน้าที่ล่ามในที่ประชุม

วันที่ 22 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และนส. หวังจิ้น ได้เข้าพบเจ้าหน้าที่ศูนย์วิจัยการท่องเที่ยวของ
บัณฑิตสภาสังคมศาสตร์จีน (Chinese Social Sciences Academy) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ สกว.
ตามกำหนดการของ สกว. โดยนส.หวังจิ้นเป็นล่ามในที่ประชุม

ตอนบ่าย นส.หวังจิ้น ได้ร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่ของ สกว. เพื่อเข้าพบเจ้าหน้าที่การท่องเที่ยว
ไทย (Tourism Authority of Thailand) ประจำกรุงเทพฯ และภาคเอกชนจีนที่ทำเรื่องการท่องเที่ยว
โดยนส.หวังจิ้นเป็นล่ามในที่ประชุม

วันที่ 23 กันยายน 2547

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ นส.หวังจิ้น พร้อมเจ้าหน้าที่ สกว. เข้าพบเอกอัครราชทูต
ไทยประจำกรุงเทพฯ

ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ ได้เดินทางกลับประเทศไทย เวลา 18.00 น. และถึงกรุงเทพฯ
เวลา 23.00 น.

ภาคผนวกที่ 3

วิเคราะห์ศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติที่สามเหลี่ยมทองคำลุ่มแม่น้ำโขงฝั่งไทย¹

1. คำนำ

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จะดำเนินการเสร็จสิ้นภายในปี 2553 ในขณะนั้น คาดว่ามูลค่าทางเศรษฐกิจที่จะมีขึ้นระหว่างภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน (โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน) กับ กลุ่มประเทศ ลุ่มแม่น้ำโขง (โดยเฉพาะประเทศไทย) ที่มีอยู่ในเขตการค้าเสรีของภูมิภาคจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอีกมาก ทั้งยังมีผลสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงดุลยภาพทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอีกด้วย โครงการพัฒนาเขตการค้าเสรีทางเทคโนโลยีที่จะจัดทำขึ้นในบริเวณภาคเหนือของไทยจึงมีความโดดเด่นในบรรดาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคจนได้รับความสนใจเป็นพิเศษ งานวิจัยนี้ได้วิเคราะห์และสรุปอย่างคร่าว ๆ ต่อเรื่องต่างๆ ของศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติดังกล่าวภายใต้โครงการเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ประกอบด้วยเรื่องความเป็นมาของศูนย์ฯ เนื้อหาสาระของการจัดทำศูนย์ฯ วัตถุประสงค์ หลักการวางแผนบทบาททั่วไป การกำหนดเป้าหมาย และรูปแบบการดำเนินงานของศูนย์ฯ เป็นต้น โดยมุ่งเน้นในการวิเคราะห์บทบาทความเป็นแกนสำคัญในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคของศูนย์ดังกล่าว รวมทั้งได้เสนอแนวคิดในการพัฒนาเศรษฐกิจแบบบูรณาการที่เริ่มด้วยการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจการค้า และธุรกิจลอจิสติกส์ ตามด้วยการพัฒนาเทคโนโลยี วัฒนธรรม และการอุตสาหกรรมอย่างรอบด้าน

2. ความเป็นมาของโครงการพัฒนาเขตการค้าเสรีทางเทคโนโลยีในภาคเหนือของประเทศไทย

2.1 แนวโน้มการพัฒนาของกระบวนการโลกาภิวัตน์ กำลังผลักดันให้การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มเกิดการขยายตัวออกไปในทางที่จะพึ่งพาอาศัยกันและให้ความร่วมมือ

¹ งานวิจัยที่นำเสนอในที่ประชุมสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับเรื่องการแข่งขัน และการกระจายสินค้านานาชาติ ที่จัดขึ้น ณ นครเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน ปี 2004 โดยนายหลิว จิน ชิน ซึ่งเป็นบุคคลชาวจีนคนแรกที่เป็นผู้นำเสนอเรื่องการจัดทำศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ ที่สามเหลี่ยมทองคำ ลุ่มแม่น้ำโขงในภาคเหนือของประเทศไทย เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านระบบลอจิสติกส์ นักวิจัยสถาบันวิจัยระบบการขนส่งภาคพื้นเอเชีย กรรมการบริหารศูนย์วิจัยการขนส่งและการกระจายสินค้าแห่งสมาคมคมนาคมด้านการขนส่งแห่งประเทศไทย กรรมการบริหารสมาพันธ์ธุรกิจลอจิสติกส์และการจัดหาพัสดุแห่งประเทศไทย กรรมการบริษัทแม่น้ำโขงมีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด

ซึ่งกันและกัน ซึ่งขณะนี้ในภูมิภาคเอเชียก็กำลังมีแนวโน้มที่จะเกิดการเคลื่อนไหวเช่นนี้ขึ้นเช่นกัน ในปี 2543 การเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกของจีน ทำให้จีนเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบตลาดอย่างแท้จริงและดำเนินกิจการด้านเศรษฐกิจให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบเศรษฐกิจแบบตลาด ทั้งนี้ ถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์อันยิ่งใหญ่ของจีนเหตุการณ์หนึ่งในประวัติศาสตร์โลก การจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จะดำเนินการเสร็จสิ้นภายใน ปี 2553

2.2 ปัจจุบันรัฐบาลจีนกำลังดำเนินการตามยุทธศาสตร์การบุกเบิกภาคตะวันตกเพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างภาคตะวันออกกับตะวันตกของจีนเอง ส่วนรัฐบาลไทยกำลังดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน เพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณเขตชายแดน พร้อมทั้งส่งเสริมให้มีการขยายการค้าขายกับจีนและประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ

2.3 รัฐบาลไทยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดเชียงรายขึ้นเมื่อปี 2545 โดยเริ่มที่จะดำเนินการที่อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย โดยมีโครงการที่จะพัฒนาเชียงแสน ให้เป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป เขตคลังสินค้าทัณฑ์บน และเขตอุตสาหกรรมส่งออก พัฒนาเชียงของให้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนและเขตอุตสาหกรรมทั่วไป และพัฒนาแม่สายให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอัญมณี ศูนย์กลางการค้านานาชาติ และศูนย์กลางการท่องเที่ยว ในอนาคตอันใกล้นี้ ประเทศอินเดียก็จะจัดทำเขตการค้าเสรีขึ้นในจังหวัดเชียงรายของประเทศไทยเช่นกัน

2.4 คณะกรรมการบริหารมณฑลยูนนาน และรัฐบาลมณฑลยูนนาน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนามณฑลยูนนานให้เป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ในระดับสากล และให้มณฑลยูนนานเข้าร่วมโครงการความร่วมมือเขตเศรษฐกิจรองช่วงลุ่มแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ส่วนทางคณะกรรมการเขตเทคโนโลยีใหม่คุนหมิงได้เสนอให้เขตเทคโนโลยีใหม่คุนหมิงเข้ามามีบทบาทเป็นองค์กรนำร่องในการเคลื่อนเข้าสู่เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน เพื่อแสวงหาเส้นทางที่จะพัฒนาเขตเทคโนโลยีใหม่คุนหมิงอย่างยั่งยืน

3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการพัฒนาเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของไทยโดยสังเขป

3.1 การกำหนดโครงการ

มุ่งจัดทำเขตเศรษฐกิจนานาชาติขึ้นที่สามเหลี่ยมทองคำลุ่มแม่น้ำโขงในภาคเหนือของประเทศไทย โดยจัดให้มีธุรกิจการค้า ธุรกิจอุตสาหกรรมส่งออก ธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจด้านเทคโนโลยี และธุรกิจลอจิสติกส์ระหว่างประเทศเป็นองค์ประกอบหลัก โดยอาศัยประสบการณ์จากเขตเศรษฐกิจเทคโนโลยีทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งประสบการณ์จากเมือง อี้วู่ (มณฑลเจ้อเจียง) เมืองแห่งศูนย์กลางค้าส่ง และเมืองเซ่าชิง (มณฑลเจ้อเจียง) เมืองที่ขึ้นชื่อในด้านการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสิ่งทอ โดยใช้ศักยภาพความได้เปรียบของเขตบุกเบิกธุรกิจเทคโนโลยีใหม่คุณหมิงให้เป็นประโยชน์ สร้างความเจริญแก่ท้องถิ่นภายใต้กรอบการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และการดำเนินกิจการต่างๆเพื่อเอื้อต่อการขยายการลงทุนสู่ต่างประเทศ รวมทั้งการมีส่วนร่วมในกิจการความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีระดับนานาชาติของบริษัทภายในประเทศ

3.2 การกำหนดพื้นที่เป้าหมาย

โครงการพัฒนาฯ ได้เลือกบริเวณพื้นที่ราบของสามเหลี่ยมทองคำ ลุ่มแม่น้ำโขง ในอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งอยู่ตอนเหนือสุดของประเทศไทย เป็นที่ตั้งของโครงการ มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 5 ตารางกิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเชียงแสน บริเวณเชื่อมต่อสามประเทศ และแม่สายออกไปประมาณ 9 KM, 9 KM และ 13 KM ตามลำดับ

3.3 แนวคิดการพัฒนา

ดำเนินโครงการโดยอยู่ภายใต้การชี้นำของรัฐบาลจีน ผลักดันโครงการด้วยกลยุทธ์ด้านการตลาด ดำเนินการโดยหน่วยธุรกิจบริษัท โดยให้ธุรกิจการท่องเที่ยวมีบทบาทในการเปิดทางแล้วตามด้วยการดำเนินธุรกิจด้านการค้า โดยให้ธุรกิจภาคอุตสาหกรรมเป็นธุรกิจสนับสนุน

3.4 รูปแบบการพัฒนา

วางแผนพัฒนาแบบบูรณาการ ดำเนินการในรูปแบบกระจายโดยไม่กระจุกตัว เชิญชวนให้ผู้ประกอบการต่างประเทศเข้ามาประกอบกิจการในเขตการค้าเสรีธุรกิจ และนำไปสู่การขยายตัวในอัตราที่รวดเร็ว

3.5 ลักษณะการพัฒนา

การลงทุนข้ามชาติให้เป็นไปในรูปแบบขององค์กรรวม การลงทุน จัดให้มีการลงทุนของหน่วยธุรกิจบริษัทที่รวมตัวกันเป็นกลุ่ม การดำเนินธุรกิจให้เป็นไปในลักษณะที่มีขนาดใหญ่พอสมควร การตลาดให้ดำเนินการอย่างมีแบบแผน และจัดให้มีสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์แบบในเขตอุตสาหกรรม

3.6 แผนการพัฒนา

การพัฒนาในระยะยาว จัดให้มีการพัฒนาในพื้นที่ประมาณ 30 ตารางกิโลเมตร การพัฒนาในระยะสั้นจัดให้มีการพัฒนาในพื้นที่ประมาณ 5 ตารางกิโลเมตร ในเขตการค้าเสรีธุรกิจ เทคโนโลยีแบ่งกิจการที่ดำเนินการออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ “เขตการค้าเงินกับอาเซียน” “เขตลอจิสติกส์นานาชาติ” “เขตอุตสาหกรรมปลอดอากร” และ “ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมนานาชาติ”

3.7 เป้าหมาย

สร้างเขตการค้าเสรีธุรกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของไทยให้เป็นศูนย์กลางของการรวมและกระจายสินค้า ฐานการผลิตเพื่อนำเข้าและส่งออก ศูนย์กลางการท่องเที่ยวและศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีในบริเวณสามเหลี่ยมทองคำลุ่มแม่น้ำโขงฝั่งไทยภายในระยะเวลา 10 ปีโดยประมาณ

3.8 ความคืบหน้า

ในเดือนมิถุนายน 2545 บริษัทบริหารสินทรัพย์แห่งรัฐเขตเทคโนโลยีคุนหมิง จำกัด ได้ทำสัญญาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุนระหว่างไทยกับจีน ตาม “โครงการพัฒนาเขตการค้าเสรีธุรกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือประเทศไทย” กับ บริษัท PRAPAMA จำกัด ในเดือน

มีนาคม 2546 ฯพณฯ เอียน ถึงอาย เอกอัครราชทูตจีนประจำประเทศไทยได้ลงนามในหนังสือ “ความเห็นเกี่ยวกับการอนุญาตโครงการให้สำนักงานเขตพัฒนาเทคโนโลยีคุนหมิงเข้าไปจัดทำเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของประเทศไทยที่จังหวัดเชียงราย”

ในเดือนมิถุนายน 2546 นายหลิว หมิง ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการเขตเทคโนโลยีใหม่คุนหมิง ได้ลงนามใน “หนังสือแสดงเจตนาความร่วมมือเกี่ยวกับการจัดทำเขตเทคโนโลยีเศรษฐกิจการค้าในภาคเหนือของประเทศไทย” กับ ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีไทยกับนายสวี หยง ไซ่ ผู้ว่าการมณฑลยูนนานเป็นสักขีพยานในการลงนาม ในเดือนสิงหาคม 2546 บริษัทบริหารสินทรัพย์แห่งรัฐเขตเทคโนโลยีคุนหมิง จำกัด ได้ลงนามใน “หนังสือแสดงเจตนาความร่วมมือเกี่ยวกับการลงทุนในเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีภาคเหนือไทย” กับ 17 บริษัทในประเทศจีน ขณะที่โครงการดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลมณฑลยูนนาน โดยทางมณฑลยูนนานกำหนดให้โครงการดังกล่าวเป็นโครงการหลักโครงการหนึ่งในการเข้าร่วมโครงการบุกเบิกพื้นที่ลุ่มแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ของมณฑลยูนนาน ในเดือนพฤศจิกายน 2546 คณะกรรมการปฏิรูประบบเศรษฐกิจแห่งชาติของจีนได้อนุมัติข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดทำเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของประเทศไทย ระยะที่ 1 ในเดือนธันวาคม 2546 นายสวี หยง ไซ่ ผู้ว่าการมณฑลยูนนานได้นำคณะเดินทางมาประเทศไทยเพื่อสำรวจโครงการในเดือนเมษายน 2547 คณะทำงานความร่วมมือยูนนาน-ภาคเหนือไทย ได้ก่อตั้งขึ้นโดยนายสวี หยง ไซ่ ผู้ว่าการมณฑลยูนนาน ได้รับเชิญให้เป็นที่ปรึกษาอันดับหนึ่งของคณะทำงานฯ

4. เกี่ยวกับโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ ในบริเวณสามเหลี่ยมทองคำฝั่งไทย ภายใต้โครงการเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของไทยโดยย่อ

4.1 โครงการ เขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของประเทศไทย เดิมทีแบ่งเขตการพัฒนาออกเป็นสองส่วน คือ “เมืองผลิตภัณฑ์ค้าส่งอาเซียน-จีน” และ “เขตอุตสาหกรรมปลอดอากร” ในเดือนสิงหาคม 2545 นายหลิว จิน ชิน ได้นำเสนอข้อคิดเห็นให้เพิ่มโครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ขึ้นอีกส่วนหนึ่งต่อนายหลิว หยง คูน ผู้อำนวยการสำนักงานเชิญชวนเข้ามาลงทุนในเขตเทคโนโลยีใหม่คุนหมิง และในเดือนตุลาคมต่อมาได้ร่วมเดินทางไปกับคณะศึกษาสำรวจการดำเนินงานโลจิสติกส์ที่เมือง เซ้าซิง มณฑลเจ้อเจียง เมืองแห่งสินค้าอุตสาหกรรมเบาและเครื่องนุ่งห่ม และเมืองอู่ มณฑลเจ้อเจียง เมืองแห่งศูนย์กลางค้าส่ง พร้อมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง ในเดือนพฤศจิกายน ได้ยื่นเสนอโครงการต่อผู้อำนวยการหลิว หมิง เป็นทาง

การ และได้รับอนุมัติในเวลาต่อมาอย่างรวดเร็ว ในเดือนมิถุนายน 2546 บริษัท คุณหมิง ต้าไห่ อินเทอร์เน็ตชนันแนล ลอจิสติกส์ จำกัด ได้ทำสัญญาเกี่ยวกับการก่อตั้งศูนย์กลางการกระจายสินค้า นานาชาติ ภายใต้โครงการเขตเทคโนโลยีเศรษฐกิจการค้าในภาคเหนือของไทย กับ บริษัท บริหารสินทรัพย์แห่งรัฐเขตเทคโนโลยีใหม่คุณหมิง จำกัด

5. สภาพการคมนาคมในเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของประเทศ ไทย

การเดินทางจากเขตการค้าฯ ถึงพื้นที่ตอนในของไทย มีถนนทางหลวงสายหลักรองรับอยู่ 2 สาย คือ ถนนเอเชีย ซึ่งเป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์ เส้นทางหมายเลข 1 (เป็นถนนคู่ขนานแยกไปกลับ) และถนนเส้นทางหมายเลข 1016 ซึ่งมีช่องทางการเดินรถ 2 ช่อง การขนส่งสินค้าจากเขตการค้าฯ ไปทางใต้ คือการเดินทางจากจังหวัดเชียงรายไปกรุงเทพฯ และชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของ ไทยจะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 8-10 ชั่วโมง เมื่อโครงการก่อสร้างถนนคุณหมิง- กรุงเทพฯแล้วเสร็จและเปิดใช้ในปี 2550 แล้ว การเดินทางจากคุณหมิงถึงกรุงเทพฯ จะใช้เวลา การเดินทางลงเหลือเพียง 1 วัน ระหว่างตัวเมืองเชียงราย เชียงแสน แม่สาย และเชียงของ มี ถนนเชื่อมโยงถึงกัน การคมนาคมสะดวก การเดินทางทางน้ำที่ใช้แม่น้ำโขง สามารถเดินทาง จากท่าเรือกวานเหล่ย ในประเทศจีนถึงท่าเรือเชียงแสนในประเทศไทย ในระยะทาง 240 KM การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกขนาดน้ำหนักกระวาง 100-200 ตัน ใช้เวลาเดินเรือ 1 วันครึ่งใน กรณีชาล่อง และใช้เวลา 2 วันในกรณีขึ้น ปัจจุบันเรือที่มีอยู่ในแม่น้ำโขงจำนวนกว่า 100 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือของผู้ประกอบการชาวจีน ส่วนท่าเรือใหม่เชียงแสนที่รัฐบาลไทยได้ปรับปรุง และขยายใหม่นั้น ปัจจุบันได้เปิดใช้แล้ว การเดินทางจากเขตการค้าฯ ถึงสนามบินเชียงรายมี ระยะทาง 54 KM

6. เส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมโยงยุทธศาสตร์กับภาคเหนือไทย

- 6.1 จากคุณหมิง-จังหวัด-เมืองไห่-ต้าลั่ว-(พม่า) แม่ลา-เชียงตุง-ท่าซี้เหล็ก-(ไทย) แม่สอด- เชียงราย-เชียงใหม่ มีเส้นทางคมนาคมที่เป็นถนนรถยนต์แบบคู่ขนานไปกลับ ผิวถนน แอสฟัลท์
- 6.2 จากคุณหมิง-ซือเหมา-เมืองลา-เม้งฮาน-(ลาว) NATUI-น้ำพา-ห้วยทราย-(ไทย) เชียง ของ-เชียงราย-เชียงใหม่ มีเส้นทางคมนาคมที่เป็นถนนรถยนต์แบบคู่ขนานไปกลับ ผิว ถนนแอสฟัลท์
- 6.3 จากซือเหมา-จังหวัด-กวานเหล่ย-(พม่า) บ้านโป่ง-ดินแดนสามเหลี่ยมฯ (ไทย) เชียงแสน- บ้านรุ่งทอง?-เชียงของ มีเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขง

- 6.4 จากเชียงใหม่-คุนหมิง เชียงใหม่-จิ่งหรง เชียงราย-ซือเหม่า เชียงราย-จิ่งหรง ทำซีเหล็ก-คุนหมิง มีเส้นทางขนส่งทางอากาศ
- 6.5 จากคุนหมิง-เสียนหยุน-เมิ่งฮาน-(ลาว) Motin-Potun?-หลวงพระบาง-เวียงจันทน์-(ไทย) หนองคาย-ขอนแก่น-กรุงเทพฯ มีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงพื้นที่เอเชียตอนกลางซึ่งอยู่ในระหว่างจัดทำโครงการ ระยะทาง 4180 KM

7. เส้นทางคมนาคมที่สำคัญในประเทศไทย

- 7.1 จากกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ มีเส้นทางรถไฟยาว 751 KM มีถนนรถยนต์และสายการบินพร้อม การคมนาคมสะดวก พิษณุโลกเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและศูนย์กลางการกระจายสินค้าของประเทศไทยตามลักษณะทางภูมิศาสตร์
- 7.2 จากกรุงเทพฯ-หนองคาย มีทางรถไฟยาว 624 KM มีถนนรถยนต์เชื่อมต่อไปถึงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของประเทศลาว
- 7.3 จากกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี มีเส้นทางรถไฟยาว 575 KM
- 7.4 จากกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-กัมพูชา (พนมเปญ) มีเส้นทางรถไฟ 255 KM + 385 KM = 640 KM
- 7.5 จากกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์-สิงคโปร์ (ยะโฮร์บาฮู) มีเส้นทางรถไฟ 990 KM+967 KM = 1957 KM
- 7.6 จากกรุงเทพฯ-สุโขทัย-มาเลเซีย (ติดต่อกับทางรถไฟในมาเลเซียจนถึงสิงคโปร์) ยาว 1159 KM+780 KM = 1957 KM
- 7.7 จากเชียงใหม่-เชียงราย-ตาก-กรุงเทพฯ-ชลบุรี-บางละมุง (ท่าเรือแหลมฉบัง) เป็นระเบียบเศรษฐกิจระหว่างคุนหมิง-กรุงเทพฯ
- 7.8 จาก (พม่า) มะละมัน?-ย่างกุ้ง-มะละมา-?(ไทย) แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-มุกดาหาร-(ลาว) สุวรรณเขต-(เวียตนาม) ดานัง ตามโครงการระเบียบเชื่อมด่านตะวันออกกับตะวันตก
- 7.9 จากเชียงราย-กรุงเทพฯ-เพชรบุรี-ประจวบฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-(มาเลเซีย) อลอร์สตาร์-กัวลาลัมเปอร์-มะละกา-ยะโฮร์บาฮู-สิงคโปร์ เป็นระเบียบเศรษฐกิจเชื่อมโยงพื้นที่ตอนเหนือถึงตอนใต้ของไทย

(โครงการวางท่อน้ำมันจากอำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา-สุราษฎร์ธานี-อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ยาว 250 KM มีกำลังส่งวันละ 150,000 บาร์เรล ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ด้านพลังงานของไทย จะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2550 พร้อมกับการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมัน)

- 7.10 จากกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-(กัมพูชา) ปอยเปต-พระตะบอง-พนมเปญ-(เวียตนาม) โฮจิมินห์

- 7.11 จากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-อุบลราชธานี-ขอนแก่น-ตาก-เชียงใหม่-เชียงราย-น่าน-แม่ฮ่องสอน มีเส้นทางการบินทางอากาศ

(โครงการก่อสร้างทางรถยนต์ระหว่างประเทศไทย พม่า และ อินเดีย ซึ่งจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ภายในปี 2553 จาก เชียงราย-ฝาง-แม่สาย-(พม่า) หมิงยาน-ตองยี-มณฑะเล-temu (อินเดีย) อิม ฝาล-(1) กัลกัตตา (2) อัครตละ (บังกลาเทศ) จิตตะกอง)

8. เส้นทางคมนาคมหลักในมณฑลยูนนาน

- 8.1 คุณหมิง-จูโจว-อู่ฮั่น-เจิ้งโจว-สือเจียจวง-ปักกิ่ง,เทียนจิน-เส้นหยาง-ฉางชุน-ฮาร์บิน-ยูนนาน-เขตเศรษฐกิจเมืองชายฝั่งป๋อไห่ ปักกิ่ง-เทียนจิน-ถังกุ
- 8.2 คุณหมิง-(1) เหอเผย นานกิง ชูโจว เซียงไฮ้ (2) จินหัว หนิงโป เซาซิง หังโจว เซียงไฮ้ ยูนนาน-เขตเศรษฐกิจบริเวณที่ราบดินดอนสามเหลี่ยม ปากแม่น้ำฉางเจียง
- 8.3 คุณหมิง-(1) หนานชาง เซี่ยเหมิน ฝูเถียน เกาโสง (2) เหมิงหยาง-เซ้ากวาน กวางเจา เซินเจิ้น ฮองกง ยูนนาน-เขตเศรษฐกิจบริเวณที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมแม่น้ำฉางเจียง
- 8.4 คุณหมิง-(1) หลัวฝิง ชิงอี ไป่เสอ หนานหนิง ชินโจว ฝิงเฉิงกั่ง (2) คุณหมิง ฉงชิ่ง กุ้ยหยาง ตูเสา หลัวโจว อี้หลิน เม่าหมิง ยูนนาน-เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมหนานหนิง-กุ้ยโจว-คุณหมิง
- 8.5 คุณหมิง-ฉูโสง-พานจื่อฮัว-ซีซาง-เฉิงตู-จินหยาง-เป่าจี-หลันโจว-จีวฉวน-อูร์มชี-อาลาชัน ไช่-เค่อสือคุณหมิง-ชวณอูย-ลั่วฝันส่วย-อี้เป่า-เน่ยเจียง-ฉงชิ่ง-ต้าโจว-ซีอัน-หลัวโจว-หยินชวณ-เป่าโถว-ฮูฮอตยูนนาน-เขตเศรษฐกิจตะวันตกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงเหนือ
- 8.6 คุณหมิง-ต้าหลี่-ลี่เจียง-แซงกรีลา-เต๋อซิน-หมางคัง-ซางตู-ลาซา ยูนนาน-ทิเบต
- 8.7 คุณหมิง-ต้าหลี่-หลินชาง-(พม่า) Lashio-มณฑะเล-ย่างกุ้ง โดยมีทางรถไฟระหว่างประเทศเชื่อมโยงภาคพื้นเอเชียตอนตะวันตกและถนนรถยนต์ชั้นดี
- 8.8 คุณหมิง-เม้งฮาน-(ลาว) หลวงพระบาง-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ มีทางรถไฟเชื่อมโยงภาคพื้นเอเชียตอนกลางและถนนรถยนต์ชั้นดี
- 8.9 คุณหมิง-เหมิงจื่อ-เหอโข่ว-(เวียดนาม) ลาวกาย-ฮานอย มีทางรถไฟระหว่างประเทศเชื่อมโยงภาคพื้นเอเชียตอนตะวันออกและถนนรถยนต์ชั้นดี
- 8.10 คุณหมิง-(พม่า) PAMO-มณฑะเล-ย่างกุ้ง โครงการคมนาคมรวมทางน้ำ-แม่น้ำอิรวดี และทางบกระหว่างจีนกับพม่า
- 8.11 คุณหมิง-(พม่า) มยิตจินา-(อินเดีย) Laito?-Kohati?-ภูฏาน-เนปาล โดยทางรถยนต์ชั้นดีในภาคพื้นเอเชียใต้ตอนเหนือ

- 8.12 คุณหมิง-เป่าซาน-(พม่า) Lashio-มันตะเล-(อินเดีย) อิมผาล โดยทางรถยนต์ชั้นดีในภาคพื้นเอเชียใต้ตอนกลาง
- 8.13 คุณหมิง-(พม่า) มันตะเล-Santoway-(บังกลาเทศ) จิตตะกอง-ชากา-(อินเดีย) กัลกัตตา โดยทางรถยนต์ชั้นดีในภาคพื้นเอเชียตอนใต้และทางรถไฟระหว่างประเทศ
- 8.14 คุณหมิง-กัลกัตตา , นิวเดลี , ชากา , ย่างกุ้ง , กรุงเทพฯ , ฮานอย , โฮจิมินห์ , พนมเปญ , กัวลาลัมเปอร์ , เวียงจันทน์และมันตะเล โดยมีเส้นทางการบินทางอากาศ
- 8.15 คุณหมิง-เถิงชง-(พม่า) มยิตวินา-Nan-Yun?-(อินเดีย) Dinsochiat-Kohat? โดยทางรถยนต์

9. เนื้อหาสาระของการจัดตั้งศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

- 9.1 ตั้งสถานีส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศที่ห้วยทราย อำเภอเขียงของ (การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยทางรถยนต์)
- 9.2 ตั้งสถานีจัดส่งและแบ่งส่งสินค้าบนเส้นทางรถยนต์ระหว่างประเทศ ทำซีเหล็ก-แม่สาย
- 9.3 ตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่สนามบินนานาชาติเขียงราย
- 9.4 สร้างท่าเรือเพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศที่เขียงแสน (สายการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง)
- 9.5 จัดสร้างระบบการจัดส่งสินค้าในเมืองสินค้านานาชาติและระบบคลังสินค้าในเขตอุตสาหกรรมปลอดอากร (คลังสินค้าทัณฑ์บนมาตรฐาน)
- 9.6 ตั้งสถานีบริการการกระจายสินค้าสมบูรณ์แบบที่เขียงแสน ประกอบด้วย ท่าเรือขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ เขตจัดการสินค้าที่ขึ้นและลง คลังสินค้าทัณฑ์บน เขตสำนักงานบริการฐานข้อมูลลอจิสติกส์ สถานที่จอดรถ ศูนย์กลางการจัดส่งและแบ่งส่งสินค้า (ศูนย์บรรจุสินค้า ศูนย์จัดส่งและแบ่งส่งสินค้า)
- 9.7 วางโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟที่จังหวัดเขียงราย (จุดขึ้นลงสินค้าในเครือข่ายเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงภาคพื้นเอเชีย)
- 9.8 วางโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างประเทศที่เขียงแสนฝั่งประเทศไทย กับ BANNANNIERN ฝั่งประเทศลาว

10. วัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

จัดทำศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ ให้เป็นองค์กรให้บริการที่มีความคล่องตัวในการดำเนินพิธีการศุลกากร มีต้นทุนโดยรวมที่ต่ำ มีรูปแบบการบริการที่สมบูรณ์แบบ มีการจัดการที่ได้มาตรฐาน มีศักยภาพทั้งด้านขนาดขององค์กร เอกภาพจากการรวมตัว ความเชี่ยวชาญเฉพาะในด้านธุรกิจ ความพร้อมด้านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตและด้านระบบการตลาด จัดทำให้เป็นองค์กรที่มีระบบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และเครือข่ายลอจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับระบบอินเทอร์เน็ตในหน่วยงานของศุลกากร การท่า การรถไฟ บริษัทการบิน ตัวแทนการขนส่ง ตัวแทนการเดินเรือ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการท่าและเขตปลอดอากร เสนอการบริการด้านการดำเนินพิธีการศุลกากรทั้งการนำเข้าและส่งออก การส่งตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานสินค้าและการจัดการด้านการขนส่งในลักษณะวันสต็อปเซอร์วิสที่ลดต้นทุนการดำเนินงาน รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการ พร้อมทั้งนำเสนอเงื่อนไขการชำระเงินโดยผ่านสถาบันการเงินในหลายรูปแบบ จัดทำศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ ให้เป็นศูนย์รวมของธุรกิจลอจิสติกส์ต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจตามสายงานที่ตนเองถนัดอย่างมีประสิทธิภาพและมีส่วนร่วมในการเสนอบริการด้านลอจิสติกส์แก่เขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีนานาชาติในภาคเหนือของไทย

11. หลักการวางแผนจัดทำโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

- 11.1 ใช้เส้นทางการเดินเรือในแม่น้ำโขงและถนนรถยนต์คุนหมิง-กรุงเทพฯ เป็นเส้นทางคมนาคมหลัก ขั้นตอนการพัฒนาให้เริ่มจากขั้นการบุกเบิก ขั้นการขยายและนำไปสู่ขั้นเสริมสร้างให้สมบูรณ์ตามลำดับ
- 11.2 อยู่ภายใต้การสนับสนุนของภาครัฐบาล เริ่มด้วยการจัดวางโครงสร้างพื้นฐานก่อน ให้ผู้ประกอบการบริษัทเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการด้านระบบการตลาด สร้างสิ่งแวดลอมที่ปลอดภัย ส่งเสริมการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ และส่งเสริมการพัฒนาในลักษณะแข่งขัน
- 11.3 การวางแผนเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลข่าวสารด้านการตลาด ธุรกิจที่ดำเนินการในโครงการเน้นธุรกิจการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ประกอบด้วยการจัดทำคลังสินค้าที่ทันสมัย ดำเนินกิจการขนส่งในลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยอาศัยกิจการด้านการซื้อขายสินค้าเป็นฐานในการดำเนินการ
- 11.4 นำเสนอการบริการด้านลอจิสติกส์ในรูปของวันสต็อปเซอร์วิส ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการในการแปรทรัพย์สินเป็นทุนโดยใช้ฐานข้อมูลที่แน่นอนและสามารถนำไป

ปฏิบัติได้ รวมทั้งระบบลอจิสติกส์ที่มีอยู่ให้เป็นประโยชน์ จัดทำอุปกรณ์ลอจิสติกส์
ต่างๆที่ได้มาตรฐาน และมีการดำเนินงานที่มีระเบียบแบบแผน

12. บทบาทพื้นฐานของโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

- 12.1 เป็นองค์รวมการขนส่งของการเดินเรือในแม่น้ำโขง การขนส่งเส้นทาง คุณหมิง-
กรุงเทพฯ โดยทางรถยนต์ การขนส่งทางอากาศของจังหวัดเชียงราย
- 12.2 มีบทบาทด้านคลังสินค้า การจัดส่งและแบ่งส่งสินค้า การขนส่ง การรวมและการ
กระจายสินค้า การบรรจุสินค้า และการบริหารจัดการด้านสารสนเทศ
- 12.3 จัดระบบการชำระเงินในธุรกิจการขนส่ง บริการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการประเมินภาวะ
ความต้องการของตลาด เป็นตัวแทนในเรื่องพิธีการศุลกากร บริการติดตามและตรวจ
สอบสถานะการขนส่ง บริการใกล้เคียงเรื่องต่างๆทางการค้า จัดการฝึกอบรมเกี่ยวกับ
การเสริมทักษะในวิชาชีพ
- 12.4 จัดวางสัดส่วนในธุรกิจลอจิสติกส์ระหว่างธุรกิจลอจิสติกส์ที่บริการผ่านตัวแทน กับ ลอจิสติกส์ที่ประกอบ
การเอง ลอจิสติกส์ระหว่างประเทศ กับ ลอจิสติกส์ภายในประเทศ ลอจิสติกส์ปลอดอากรกับลอจิสติกส์ที่ไม่ปลอดอากร ลอจิสติกส์ทางน้ำ กับ ลอจิสติกส์ทาง
บกและทางอากาศ ให้เป็นไปลักษณะสนับสนุนเกื้อกูลซึ่งกันและกันและมีโครงสร้างที่สม
เหตุผลตามลำดับ

13. วิเคราะห์การกำหนดพื้นที่เป้าหมายตามโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้า นานาชาติ

13.1 จุดเด่นของเชียงราย

เชียงรายมีศักยภาพด้านกำลังซื้อสูง มีพื้นฐานที่ดีในด้านการสื่อสารภาษาและวัฒนธรรม
สภาพสังคมสงบเรียบร้อย มีโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้งถนนสู่สนามบินที่สมบูรณ์ครบครัน มีเงื่อนไข
ที่จะก่อสร้างทางรถไฟได้ ตัวเมืองมีพื้นที่กว้างใหญ่ มีศักยภาพในการเชื่อมโยงครอบคลุมถึง
พื้นที่อื่นอย่างกว้างขวาง มีพื้นฐานที่เอื้อต่อความอยู่รอดในการประกอบการของผู้ประกอบการ

13.2 จุดอ่อนของเชียงราย

มีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการดึงดูดเข้ามารวมตัวทางเศรษฐกิจ เช่น ปัจจัยด้านการตลาด ต้นทุนการขนส่งและการเป็นจุดเชื่อมโยงทางการค้า เป็นต้น ซึ่งล้วนไม่เป็นผลดีต่อการรวมตัวขนาดใหญ่ของธุรกิจอุตสาหกรรม นอกจากนี้ พื้นที่ข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นเศรษฐกิจการเกษตร ขาดปัจจัยด้านพลังการผลิตที่สามารถประสานซึ่งกันและกันและแบ่งงานระหว่างกันในสาขาอาชีพต่าง ๆ ได้

13.3 การวิเคราะห์ลักษณะทางเศรษฐกิจ

เชียงรายมิได้เป็นจุดสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษในเขตชายแดนจังหวัดเชียงราย แต่เป็นศูนย์กลางทางราชการของจังหวัด เนื่องจากเศรษฐกิจที่อยู่ในท้องถิ่น ในเขตการตลาดและในเขตเศรษฐกิจนั้นเป็นสิ่งที่ไม่ยุ่งเหยิง แต่มีระเบียบ กลไกการตลาดกำหนดให้การพัฒนาเกิดช่องว่างขึ้นในพื้นที่หนึ่งกับอีกพื้นที่หนึ่ง เป็นเหตุให้การจ้างงาน การลงทุนและกิจการด้านเทคโนโลยีได้รับผลที่แตกต่างกัน ความเหลื่อมล้ำด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้รับของมณฑลยูนนานและจังหวัดเชียงรายล้วนเป็นเขตพื้นที่ที่ได้รับแบ่งปันความเจริญมั่งคั่งในระดับที่ต่ำกว่า ศักยภาพด้านการสร้างสรรค์และการเผยแพร่ทางเทคโนโลยี การระดมทุน และการเคลื่อนย้ายทุนสู่ต่างประเทศ ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและประสิทธิภาพของการรวมตัวทางเศรษฐกิจล้วนถูกจัดอยู่ในเขตพื้นที่ที่ได้รับส่วนแบ่งค่อนข้างต่ำ จึงน่าที่จะเริ่มต้นด้วยการดำเนินธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวก่อน โดยอาศัยประสบการณ์จากตลาดค้าส่งของเมืองอี๋อูและตลาดชุมนุมสินค้าบริโภคของเมืองเซาซิงในประเทศจีนที่เน้นเรื่องความเชี่ยวชาญเฉพาะในด้านธุรกิจและการลดต้นทุนให้ต่ำลงซึ่งประสบความสำเร็จมาแล้ว แล้วค่อยก้าวไปสู่การรวมตัวของอุตสาหกรรมการผลิตเป็นลำดับ เพื่อบรรลุเป้าหมายในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ให้เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ขณะที่คุณหมิงจะได้กลายเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของการค้าเสรีในภาคตะวันตกของจีน

13.4 จุดเด่นของแม่สาย

แม่สายเดิมมีพื้นฐานด้านการนำเข้าส่งออก การค้าด้านสินค้าเกษตร การท่องเที่ยวและการขนส่งอยู่แล้ว เนื่องจากประเทศพม่ามีกลุ่มอิทธิพลอยู่หลายกลุ่ม พวกเขามักเกิดการปะทะกันบ่อย กลุ่มอิทธิพลแต่ละกลุ่มจะเข้ามาทำการค้าที่แม่สายโดยผ่านท่าขี้เหล็กเพื่อความอยู่รอดของพวกเขา ขณะที่ชาวพม่าเชื้อสายจีนในพม่ามีจำนวนมาก มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจและการเมืองค่อนข้างสูง ผู้บริโภคในพม่าจึงมีกำลังซื้อมากกว่าประเทศลาว การคมนาคมในแม่สาย ปัจจุบันมี

ถนนรถยนต์สายแม่สาย-เชียงแสน แม่สาย-เชียงราย แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก(พม่า)-เม็งพะยา-ต้าเหมิงหลง(จีน) อยู่แล้ว แต่มาตรฐานของถนนยังไม่สามารถใช้วิ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้

13.5 จุดอ่อนของแม่สาย

เนื่องจากประเทศพม่าขาดเสถียรภาพทางการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มการเมืองต่างๆ ค่อนข้างสลับซับซ้อน ทำให้ขาดหลักประกันด้านความปลอดภัยของสังคม และเนื่องจากปัจจัยต่างๆทางประวัติศาสตร์ ทำให้การค้าขายในเขตสามเหลี่ยมทองคำได้รับผลกระทบจากผลของการล่าถอยและส่งผลต่อความรู้สึกของผู้บริโภค อนึ่ง กำลังไฟฟ้าในท้องถิ่นยังไม่เพียงพอ การหวังที่จะพึ่งพาการส่งกำลังไฟฟ้าจากพม่าคงเป็นไปได้ยาก น้ำประปาขาดแคลนมาก ปัจจุบันพื้นที่บางแห่งระบบประปายังเข้าไม่ถึง การจัดทำระบบกำจัดขยะและระบบบำบัดน้ำเสียยังมีไม่เพียงพอ

13.6 จุดเด่นของเชียงของ

เชียงของมีท่าเรือขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือขนส่งในประเทศลาว เป็นทางผ่านของถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ที่เข้าสู่พื้นที่ตอนในของประเทศไทย มีประชากรหนาแน่น จัดว่าเป็นเส้นทางที่ดีที่สุดสำหรับการส่งกำลังไฟฟ้าเข้าสู่พื้นที่ตอนเหนือของประเทศไทยจากสถานีไฟฟ้าจึงหงในประเทศจีน เส้นทางรถยนต์เม้งฮาน(จีน)-น้ำทา(ลาว)-ห้วยทราย-เชียงของ(ไทย) ถือว่าเป็นเส้นทางส่วนหนึ่งของเส้นทางสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ที่เชื่อมโยงประเทศไทยที่ปลอดภัยที่สุดและเหมาะสมที่สุด

13.7 จุดอ่อนของเชียงของ

มีสภาพการจราจรหนาแน่น ขาดเงื่อนไขในการขยายเส้นทาง มีภูมิประเทศเป็นภูเขามาก ทรัพยากรที่ดินไม่เอื้อรองรับการพัฒนาขนาดใหญ่ได้ ศักยภาพทางเศรษฐกิจของฝั่งลาวยังอ่อนแอมาก ส่วนลำนํ้าของแม่น้ำโขงระหว่างเชียงแสน-เชียงของมีลักษณะตื้น มีหินโสโครกมาก จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานยังไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียและระบบกำจัดขยะ ซึ่งจะมีผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนทรัพยากรด้านกำลังไฟฟ้าและน้ำขณะนี้ยังไม่สามารถรองรับความต้องการในการพัฒนาขนาดใหญ่ได้

13.8 ผลการสำรวจทางเศรษฐกิจ

มีความเป็นไปได้ที่จะใช้เสียงของเป็นทางผ่านของการกระจายสินค้าและจัดทำให้เป็นชุมทางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นานาชาติเพื่อรองรับเส้นทางถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ แต่ความสำคัญควรเน้นที่การบริการเรื่องพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้า สถานที่จอดรถ ที่อยู่อาศัยและการขนถ่ายสินค้า แม้สายสามารถจัดทำให้เป็นทางผ่านของการกระจายสินค้า และเหมาะที่จะจัดทำเป็นสถานที่จัดส่งและแบ่งส่งสินค้าทางรถยนต์ เพื่อเสนอบริการด้านการขนส่งสินค้า ดำเนินพิธีการศุลกากร ตรวจสอบสินค้า รวมทั้งบริการที่อยู่อาศัย การเปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมสู่สังคมอุตสาหกรรมของประเทศได้ก็ตาม ย่อมจะต้องผ่านขั้นตอนการพัฒนาในพื้นที่ต่างๆที่เหลื่อมล้ำกัน เศรษฐกิจของประเทศหนึ่งจะเพิ่มรายได้ของประชากรหรือผลผลิตมวลรวมได้ ย่อมจะต้องพัฒนากำลังทางเศรษฐกิจในจุดใดจุดหนึ่งภายในประเทศก่อน อย่างเช่น เมืองเซินเจิ้นของจีน เป็นต้น ประเทศหนึ่งในภูมิภาคใดๆ ย่อมมีสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีต้นทุนการผลิตต่ำสุด แต่แต่ละประเทศจะผลิตสินค้าที่ได้เปรียบกว่าของตนออกสู่ตลาดในลักษณะที่พึ่งพาอาศัยกับประเทศอื่น ทำให้ทรัพยากร แรงงานและเงินทุนของแต่ละภูมิภาคถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการทดแทนซึ่งกันและกัน การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนขึ้นในปี 2553 จีนย่อมจะต้องลงมือปฏิบัติในทีใดทีหนึ่งก่อน การกำหนดมณฑลยูนนานกับจังหวัดเชียงรายเป็นพื้นที่เป้าหมาย น่าจะทำให้มีบทบาทในการเชื่อมโยงอาเซียนกับพื้นที่ภาคตะวันตกของจีนได้อย่างแท้จริง เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สาย เชียงแสน เชียงของ กับคุนหมิง อาจกลายเป็นศูนย์กลางแห่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ และความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับอาเซียนในอนาคต

13.9 จุดเด่นของเชียงแสน

ทรัพยากรที่ดินของเชียงแสนเป็นพื้นที่ราบเรียบ มีพื้นที่ที่เป็นที่ราบ และพื้นที่เกษตรกรรมอันกว้างใหญ่ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขนาดใหญ่ การนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างกันจากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือจันทบุรี และท่าเรือชือเหม่า เป็นเส้นทางโดยตรงที่มีความสะดวก ถือได้ว่าเป็นเส้นทางลอจิสติกส์ที่มีต้นทุนต่ำที่สุด ธุรกิจการท่องเที่ยวและการขนส่งมีพื้นฐานที่ดี มีถนนรถยนต์ที่เชื่อมโยงกับแม่สาย เชียงของและเชียงราย สามารถก่อสร้างทางรถไฟจากเชียงรายถึงเชียงแสนได้ และอาจทำโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนและสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างประเทศได้ ขณะที่ปริมาณการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงกับจีนเพิ่มขึ้นจากผลของการปรับเส้นทางการเดินเรือให้ใหญ่ขึ้น เรือบรรทุกสินค้าที่ใช้แม่น้ำโขงได้อาจเพิ่มน้ำหนักบรรทุกได้ถึง 150

ดันขึ้นไป เป็นทำเลที่มีศักยภาพการครอบคลุมถึงพื้นที่อื่นที่เยี่ยมที่สุด และมีความเหมาะสมสำหรับประเทศพม่า ลาว และจีน อีกด้วย

13.10 จุดอ่อนของเชียงแสน

การจัดทำระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ เช่น ระบบประปา ระบบไฟฟ้า ระบบสารสนเทศ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบระบายน้ำ และระบบป้องกันน้ำหลาก รวมทั้งระบบกำจัดขยะยังมีไม่เพียงพอ แม้ว่าปัจจุบันรัฐบาลไทยมีนโยบายที่จะพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานดังกล่าว โดยมีการกำหนดการวางแผนอย่างเข้มแข็งแล้วก็ตาม แต่การใช้น้ำจากแหล่งน้ำโขงในปริมาณมากจะมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ ระบบทรัพยากรและศักยภาพด้านการขนส่ง อีกทั้งกำลังไฟฟ้าที่ผลิตได้ของไทยเอง แม้ว่าจะมีการเพิ่มกำลังการผลิตต่อไป ก็คงยังไม่เพียงพอกับความต้องการของโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจในภาคเหนือของประเทศไทย จะต้องพิจารณานำเข้าไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าจึงหง ประเทศจีนจึงจะเพียงพอ อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้ยังมีอุปสรรคทางรูปธรรมอีกไม่น้อย

13.11 ผลการสำรวจทางเศรษฐกิจ

ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การจัดตั้งเขตการค้าเสรีกับอาเซียนของจีน ศูนย์กลางเศรษฐกิจที่จัดตั้งขึ้นย่อมเอื้อต่อการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ การรวมตัวของสายธุรกิจ และการพัฒนาภูมิภาค ดังนั้น การสรรหาต้นทุนโดยรวมต่ำสุด โดยคำนวณจากต้นทุนด้านลอจิสติกส์ ต้นทุนการค้าและต้นทุนวัตถุดิบ น่าจะเป็นเป้าหมายกำหนดสำคัญของศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติในอนาคต ถ้ามองในแง่เศรษฐกิจ ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ในช่วงต้นน้ำของเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขง สามารถขยายให้เป็นท่าเรือสำหรับเรือบรรทุกขนาดระวาง 200-250 ตันได้ ท่าเรือเชียงแสนในฐานะที่มีบทบาทเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคซึ่งมีลักษณะคับแคบนี้ยังเหมาะที่จะจัดทำเป็นเขตบริการและเขตการค้าขนาดใหญ่ได้ซึ่งมีไม่มากนักในโลก การขยายขอบเขตการตลาดของพื้นที่เศรษฐกิจหนึ่งย่อมขึ้นอยู่กับความขยายตัวของขนาดเศรษฐกิจในพื้นที่นั้นๆ แม้ว่าปัจจุบันเชียงแสนยังไม่มีจุดเชื่อมโยงทางรถไฟและทางอากาศ แต่การจัดทำเชียงแสนให้เป็นโมเดลลอจิสติกส์แบบใหม่ที่เหมาะสมกับความเป็นจริงตามแบบฉบับการพัฒนาของฐานลอจิสติกส์เมืองเซินเจิ้น และศูนย์กลางลอจิสติกส์เมืองอู่ มณฑลเจ้อเจียง ในประเทศจีนนั้น ย่อมเป็นสิ่งที่ทำได้

14. รูปแบบการดำเนินงานตามโครงการจัดตั้งศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

14.1 ให้ผู้ประกอบการสายธุรกิจหลักเป็นผู้ดำเนินการและให้การชี้แนะ ให้ผู้ประกอบการด้านธุรกิจก่อสร้างเป็นผู้ดำเนินการด้านงานก่อสร้าง ให้รัฐสนับสนุนด้านนโยบาย และให้ผู้ประกอบการลอจิสติกส์มาร่วมในโครงการนี้ โดยให้ผู้ประกอบการลอจิสติกส์เป็นผู้วางแผนและเป็นผู้ริเริ่มในการปฏิบัติภายใต้การสนับสนุนทางนโยบายของรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ต่อจากนั้นให้ผู้ประกอบการด้านธุรกิจก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆตามแผนผังก่อสร้างระบบลอจิสติกส์ สุดท้ายให้จัดตั้งองค์กรรวมของธุรกิจลอจิสติกส์ตามรูปแบบการบริหารจัดการแบบลูกโซ่ขึ้น เมื่อบรรดาผู้ประกอบการด้านธุรกิจลอจิสติกส์ได้ดำเนินกิจการตามความเชี่ยวชาญในธุรกิจของตนจนมีพื้นฐานทางลอจิสติกส์ดีแล้ว ก็ให้ดำเนินการปรับระบบเกี่ยวกับทรัพยากรลอจิสติกส์ และยกระดับมาตรฐานการจัดการต่อไป

14.2 การก่อสร้างสถานีขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ห้วยทราย อำเภอเชียงของ และสถานีขนส่งสินค้าที่ท่าขี้เหล็กและแม่สาย ส่วนใหญ่ควรใช้กลยุทธ์แบบลงทุน-ก่อสร้าง-บริหาร ในด้านเส้นทางเดินรถให้ดำเนินการแบบบูรณาการ โดยจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่เป็นผู้รับผิดชอบแต่ละเส้นทาง ให้มีการประกันความเสี่ยง มีการแข่งขันของแต่ละเส้นทางและให้มีการร่วมมือในรูปแบบของความร่วมมือร่วม Joint venture

14.3 ในด้านสถานีขนส่งสินค้าในสนามบินนานาชาติเชียงราย ทำเรือขนส่งนานาชาติเชียงแสน ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้ประกอบการก่อสร้าง ส่วนกิจการด้านการขนส่งให้ร่วมดำเนินการโดยผู้ประกอบการลอจิสติกส์ต่างๆ

14.4 ในด้านการจัดวางและบริหารจัดการเรื่องระบบจัดส่งสินค้าในเมืองสินค้านานาชาติและระบบคลังสินค้าในเขตปลอดอากร ให้ดำเนินการโดยผู้ประกอบการลอจิสติกส์ต่างๆ การบริการขนส่งให้ร่วมประสานดำเนินการโดยผู้ประกอบการลอจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ

14.5 ในด้านสถานีบริการลอจิสติกส์ครบวงจรเชียงแสน งานก่อสร้างท่าเรือขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ เขตจัดแยกสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร เขตสำนักงานบริการฐานข้อมูลลอจิสติกส์ สถานที่จอดรถและศูนย์จัดส่งสินค้า ให้ดำเนินการโดยผู้ประกอบการก่อสร้าง กิจการด้านการขนส่งทั้งหมด ให้ร่วมดำเนินการโดยองค์กรรวมของผู้ประกอบการลอจิสติกส์ ส่วนการบริหารจัดการให้ดำเนินการโดยผู้ประกอบการลอจิสติกส์เป็นรายๆไป

14.6 สำหรับโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางรถไฟเชียงราย (จุดเชื่อมโยงกับเครือข่ายทางรถไฟที่เชื่อมโยงพื้นที่เอเชีย) และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างประเทศที่เชียงแสนฝั่งไทย-BANNANIWAN ฝั่งลาว ให้ดำเนินการขอได้รับการสนับสนุนเงินกู้จากธนาคาร

พัฒนาเอเชีย หรือ ธนาคารแห่งประเทศไทย ส่วนการบริการขนส่ง ให้ดำเนินการโดยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่างๆ

15. คุณประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

15.1 ในภาคตะวันออกของจีน สถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่เริ่มจากแถบเศรษฐกิจอุตสาหกรรมตะวันออกเฉียงเหนือ แถบเศรษฐกิจรอบอ่าวไป่ไห่ ปักกิ่ง-เทียนจิน-ถางกู ถึงแถบเศรษฐกิจบริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำฉางเจียง แถบเศรษฐกิจบริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง และแถบเศรษฐกิจฮ่องกง-มาเก๊า-ไต้หวัน บัดนี้ได้เริ่มปรากฏเป็นลูกโซ่แห่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจทั่วทุกด้านอันประกอบด้วยภาคอุตสาหกรรมหนัก ภาคเกษตร ธุรกิจนวัตกรรมใหม่ทางเทคโนโลยี อุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ ธุรกิจการค้า ธุรกิจการเงิน และธุรกิจทุน ขึ้นแล้ว การขยายตัวเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีผลสะท้อนถึงกันและกันและสนับสนุนเกื้อกูลซึ่งกันและกัน ในภาคตะวันตกของจีน พื้นที่ตอนกลางเศรษฐกิจนำโดยภาคอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่ของมณฑลส่านซี เสฉวน และนครฉงชิ่ง ส่วนพื้นที่ด้านข้างทั้งสองด้านเศรษฐกิจนำโดยเกษตรกรรมและการท่องเที่ยว โดยทางภูมิศาสตร์มณฑลกวางซีและยูนนาน ถูกกำหนดให้เป็นด่านหน้าที่เชื่อมโยงกับอาเซียนของจีน สำหรับมณฑลยูนนาน เนื่องจากมีความได้เปรียบทางภูมิประเทศ จึงกลายเป็นหัวหอกในการเชื่อมโยงกับภายนอกของเศรษฐกิจภาคตะวันตกของจีน ส่วนเมืองชุนนู่สินค้ำ จีน-อาเซียน และศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติสามเหลี่ยมทองคำ จะมีบทบาทเป็นพื้นฐานของการบังเกิดโครงการสร้างเขตเศรษฐกิจในภูมิภาคใหม่ และมีบทบาทเป็นแกนสำคัญในการเชื่อมโยงธุรกิจระหว่างยูนนานกับภาคเหนือของประเทศไทย ทำให้ยูนนานกลายเป็นด่านหน้าที่เชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจระดับมณฑลต่างๆ ภายในประเทศและประเทศอาเซียน รวมทั้งประเทศเอเชียได้

ศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติสามเหลี่ยมทองคำ มีบทบาทเป็นพื้นฐานรองรับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจภูมิภาคแห่งนี้ อีกทั้งมีบทบาทในการเป็นแกนกลางของการรวมภาคธุรกิจที่มีอยู่ในยูนนานเข้ากับภาคธุรกิจที่มีอยู่ในภาคเหนือของไทย

15.2 ทำให้ยูนนานกลายเป็นหัวหอกทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างมณฑลภายในประเทศและเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนกับเอเชียได้ ถ้ามองในแง่ทฤษฎีว่าด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจที่เป็นรูปคลื่นแล้ว ศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติสามเหลี่ยมทองคำน่าจะเป็นจุดเชื่อมโยงเครือข่ายการตลาดของ “คลื่นความถี่แห่งการพัฒนา” ของเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน หากเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในบริเวณภาคเหนือของไทยกลายเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญทางการค้าระหว่างประเทศระหว่างจีนกับอาเซียนแล้ว ศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ

สามเหลี่ยมทองคำก็จะได้มีโอกาสพัฒนาขึ้นเป็นจุดเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนกับเอเชียใต้ซึ่งมีความเป็นไปได้สูงเช่นกัน

15.3 การพัฒนาเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในบริเวณภาคเหนือของไทยจะมีบทบาทในการส่งเสริมการบุกเบิกและการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมตลอดจนการแลกเปลี่ยนความได้เปรียบทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีซึ่งกันและกันระหว่างยูนิคานกับประเทศไทย อีกทั้งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจในประเทศของหน่วยธุรกิจจีนในด้านที่จะมีโอกาสเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ การดำเนินโครงการศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติสามเหลี่ยมทองคำยังเอื้อต่อการพัฒนาสู่ระดับสากลของธุรกิจลอจิสติกส์จีนอีกด้วย

15.4 การดำเนินโครงการเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในบริเวณภาคเหนือของไทยสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายการต่างประเทศที่เป็นมิตรกับประเทศเพื่อนบ้านของรัฐบาลจีน เป็นการเร่งเสริมให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างความเจริญทางวัฒนธรรมร่วมกัน เคารพซึ่งกันและกัน และให้ความไว้วางใจซึ่งกันและกันระหว่างจีนกับประเทศที่อยู่รอบข้าง การเปิดเสรีกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงทั้งหมด ประเทศอาเซียนและประเทศที่เป็นภาคีสัญญาด้านการค้าเสรีกับประเทศไทยของศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติสามเหลี่ยมทองคำ ความเป็นตัวของตัวเองขององค์กรเศรษฐกิจที่มีอยู่ในศูนย์ฯ ตลอดจนการเป็นแบบตลาดของปัจจัยสำคัญทางการผลิตความเสมอภาคด้านการประกอบธุรกิจลอจิสติกส์ จะมีบทบาทสำคัญต่อการรักษาสันติภาพและความมั่นคงของกลุ่มประเทศที่มีความสัมพันธ์กับโครงการดังกล่าว

15.5 หากจะกล่าวเปรียบเปรยว่าแหลมเอเชียกลางและเอเชียใต้เป็นหลังบ้านที่อยู่ในเขตอำนาจของจีน ก็อาจกล่าวได้ว่าเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในบริเวณภาคเหนือของไทยเป็นฐานศิลาที่แข็งแกร่งของหลังบ้านดังกล่าว ในขณะที่ศูนย์กลางการกระจายสินค้าก็จะเป็นรากฐานในการดำรงอยู่และการขยายเติบโตของฐานศิลานั้น เจตนาด้านยุทธศาสตร์ในการจัดทำเขตเศรษฐกิจพิเศษตามเขตชายแดนของรัฐบาลไทย คือ (1) รักษาเสถียรภาพในเขตชายแดน ลดผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจส่วนกลางของชาวอพยพต่างชาติ (2) ดึงดูดการเข้ามาลงทุนจากประเทศจีน เพื่อเปลี่ยนแปลงสภาวะการพึ่งพาอาศัยทางเศรษฐกิจต่อสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น (3) เป็นความต้องการด้านความมั่นคงทางทหาร ส่วนทางฝ่ายจีนน่าจะฉกฉวยโอกาสนี้ให้เป็นประโยชน์ ซึ่งมีผลต่อการที่จะเติบโตเป็นประเทศมหาอำนาจของโลกประเทศหนึ่งหรือไม่ของประเทศจีนเนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้ คือ

(1) ในภูมิภาคแหลมเอเชียกลางและเอเชียใต้มีประชากรที่หนาแน่นและมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ หากมองในแง่อนาคตอันยาวไกลสิ่งต่างๆ ดังกล่าวเป็นปัจจัยพื้นฐานในการกำหนดการประลองกำลังระหว่างประเทศมหาอำนาจด้วยกัน

(2) ภูมิภาคแหลมเอเซียกลางและเอเซียใต้มีความสำคัญในด้านตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ หากสามารถควบคุมอาเซียนได้ ก็จะมีผลเท่ากับได้ควบคุมเส้นชีพจรการคมนาคมของญี่ปุ่นไปได้ครึ่งหนึ่ง และเท่ากับได้บรรลุผลในการปิดล้อมเศรษฐกิจได้วันทั้งยังจะส่งอิทธิพลต่อการหมุนเวียนการแผ่อำนาจอันเนื่องจากการเติบโตของอินเดียได้อย่างหนักหน่วงอีกด้วย

(3) จีนจะต้องควบคุมแหลมเอเซียกลางและเอเซียใต้ได้เท่านั้น จึงจะมีสิทธิในการแสดงความคิดเห็นต่อเหตุการณ์ต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคนี้ อิทธิพลดังกล่าวน่าจะเป็นการเอาชนะได้อย่างขาดลอยต่อประเทศในบริเวณนี้ทั้งหมดรวมทั้งสหรัฐอเมริกาด้วย

(4) อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีวัฒนธรรมและการเชื่อถือทางศาสนาที่หลากหลาย หากได้มีการผสมกลมกลืนปัจจัยที่ก้าวหน้าของอาเซียน ย่อมเอื้อต่อการทำให้วัฒนธรรมจีนเกิดการก้าวกระโดดในระดับสาระสำคัญ อันจะทำให้จีนมีโอกาที่จะพัฒนาวัฒนธรรมให้ทัดเทียมกับวัฒนธรรมระดับโลกโดยแท้จริง ทั้งนี้ น่าจะเป็นเงื่อนไขประการแรกในการก้าวสู่ประเทศมหาอำนาจของประเทศจีน ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าโครงการจัดทำเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในบริเวณภาคเหนือของไทยมีความหมายด้านยุทธศาสตร์เป็นอย่างยิ่ง

ภาคผนวกที่ 4

เขตการค้าเสรี (FTA) กับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีน

1 เขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA)

เขตการค้าเสรี หมายถึง การรวมกลุ่มเศรษฐกิจโดยมีเป้าหมายเพื่อลดภาษีศุลกากรระหว่างกันภายในกลุ่ม ที่ทำข้อตกลงให้เหลือน้อยที่สุด หรือเป็น 0% และใช้อัตราภาษีปกติที่สูงกว่ากับประเทศนอกกลุ่ม การทำเขตการค้าเสรีในอดีตมุ่งเน้นด้านการเปิดเสรีด้านสินค้า (Goods) โดยการลดภาษีและอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีเป็นหลัก แต่เขตการค้าเสรีในระยะหลัง ๆ นั้น รวมไปถึงการเปิดเสรีด้านบริการ (Service) และการลงทุนด้วย เขตการค้าเสรีที่สำคัญในปัจจุบันคือ NAFTA และ AFTA และขณะนี้ สหรัฐฯ อยู่ระหว่างการเจรจาทำเขตการค้าเสรีในภูมิภาคอเมริกา (Free Trade Area of the Americas: FTAA) โดยตั้งเป้าหมายที่จะให้การเจรจาเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2548

โดยการใช้คำว่า "เขตการค้าเสรี" นั้น หมายถึง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดกันเป็นพิเศษ ในลักษณะที่เป็นการกล่าวอย่างกว้าง ๆ ครอบคลุมทั้ง FTA, Customs Union และ CEP ส่วนการใช้คำว่า FTA หรือ Customs Union หรือ CEP นั้น หมายถึง ความร่วมมือในรูปแบบนั้น ๆ เป็นกรณี ๆ ไป

อย่างไรก็ดี เขตการค้าเสรีนั้น ในทางปฏิบัติเป็นเรื่องที่มีความยุ่งยากในระดับหนึ่ง และหากต้องการให้ได้ผลจริงจังก็น่าจะต้องพัฒนาไปสู่การเป็นสหภาพศุลกากรโดยเร็ว เพื่อหลีกเลี่ยงการหลบหนีภาษีในรูปแบบต่าง ๆ เนื่องจากประเทศนอกกลุ่มจะพยายามส่งสินค้าเข้าทางประเทศที่ทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี ที่มีภาษีต่ำไปสู่ประเทศในเขตการค้าที่มีภาษีสูง เช่น สมมติว่าไทยมีเขตการค้าเสรีกับมาเลเซีย แต่ไทยเก็บภาษีศุลกากรการนำเข้าสิ่งทอเพียง 10 % ในขณะที่มาเลเซียเก็บภาษีสินค้าเดียวกันในอัตรา 30 % พ่อค้าจีนก็จะพยายามนำเข้าสิ่งทอทางประเทศไทยเพื่อเสียภาษีเพียง 10 % แล้วนำไปแปรรูปเล็กน้อย เช่น บรรจุห่อใหม่เพื่อแปลงสภาพให้เป็นสินค้าไทยแล้ว นำไปขายในมาเลเซียอันจะทำให้เขาเสียภาษีได้ 20% กล่าวคือ เขตการค้าเสรีจะต้องใช้ทรัพยากรของภาครัฐเป็นจำนวนมาก เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับแหล่งกำเนิดสินค้าที่รัดกุม ซึ่งทางออกที่ดีที่สุด คือ การแปลงภาษีศุลกากรของประเทศในเขตการค้าเสรีให้เท่ากันทั้งหมด หรือแปลงเป็นสหภาพศุลกากรโดยเร็วนั่นเอง ดังนั้น

1.1 รูปแบบเขตการค้าเสรี ได้แก่

- 1.1.1 สหภาพศุลกากร (Custom Union) หมายถึง การรวมตัวกันทางเศรษฐกิจในระดับที่ลึกและกว้างกว่าเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) เพราะมีลักษณะที่เป็นตลาดร่วม (Single Market) ซึ่งไม่มีกำแพงภาษีระหว่างประเทศสมาชิกในสหภาพศุลกากร

เก็บภาษีศุลกากรอัตราเดียวกัน (Common Level) กับทุกประเทศนอกกลุ่ม สหภาพ
ศุลกากรจึงทำให้ประเทศในกลุ่มมีสภาพเป็นเสมือนประเทศเดียวกันหรือตลาดเดียว
กัน โดยสหภาพศุลกากรที่สำคัญ คือ สหภาพยุโรป (European Union) (กำลังจะ
ขยายสมาชิกภาพโดยรับประเทศในยุโรปตะวันออกบางประเทศเข้าร่วมด้วย) และ
MERCOSUR

- 1.1.2 พันธมิตรทางเศรษฐกิจ (Closer Economic Partnership: CEP) หมายถึง ความร่วม
มือทางเศรษฐกิจที่มีการพัฒนารูปแบบไปจากที่เคยมีมา โดยมีกรอบความร่วมมือที่
กว้างขวางกว่า FTA อย่างไรก็ดี ความเข้าใจเกี่ยวกับ CEP หรือขอบเขตของ CEP
อาจจะแตกต่างกัน โดยทั่วไป CEP (หรือศัพท์อื่นที่มีความหมายคล้ายคลึงกัน) ครอบคลุม
ความร่วมมือทางเศรษฐกิจทั้งในด้านการค้า สินค้า บริการและการลงทุน และแบ่ง
อย่างกว้าง ๆ ได้ 2 ประเภทคือ
- 1.1.3 CEP ที่มีเขตการค้าเสรี เป็นหัวใจสำคัญ และรวมไปถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น ทรัพย์สินทางปัญญา การประสานนโยบายการแข่งขัน และการ
จัดซื้อโดยรัฐ เป็นต้น ดังกรณี CEP ระหว่างออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ และความร่วมมือ
ที่อาเซียนกำลังจะเจรจากับจีน ในกรณีดังกล่าวนี้ CEP จึงเป็นกรอบความร่วมมือ
ทั้งในเชิงลึกและกว้างกว่า FTA โดยปกติ
- 1.1.4 CEP ที่ไม่มีการทำเขตการค้าเสรี แต่อาจมีการลดภาษีศุลกากร (ไม่ใช้การลดถึงขั้นต่ำ
สุด หรือเป็น 0 ดังเช่นกรณี FTA) และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อ
การค้าด้วย รวมทั้งมีการร่วมมือกันในด้านอื่น ๆ อย่างกว้างขวาง เช่น CEP ระหว่าง
อาเซียนกับออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ เป็นต้น

1.2 นโยบายเขตการค้าเสรี

นโยบายการค้าเสรี (Free Trade Policy) มีรากฐานมาจากทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ
(The Theory of Comparative Advantage) ที่เสนอว่า “แต่ละประเทศควรที่จะเลือกผลิตแต่เฉพาะ
สินค้าที่ตนมีต้นทุนการผลิตได้เปรียบโดยเปรียบเทียบมากที่สุด แล้วนำสินค้าที่ผลิตได้นั้นไปแลกเปลี่ยน
กับสินค้าที่ประเทศอื่นมีต้นทุนการผลิตได้เปรียบ ถึงแม้ว่าประเทศหนึ่งจะอยู่ในฐานะเสีย
เปรียบอีกประเทศหนึ่งในการผลิตสินค้าทุกชนิดก็ตาม ประเทศทั้งสองก็ย่อมจะทำการค้าต่อกัน
ได้ โดยแต่ละประเทศจะเลือกผลิตเฉพาะสินค้าที่เมื่อเปรียบกับสินค้าอื่นแล้ว ประเทศตนสามารถ
ผลิตได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด แล้วนำมาแลกเปลี่ยนสินค้าที่ผลิตขึ้นกับอีกประเทศหนึ่ง”

นโยบายการค้าเสรีไม่สนับสนุนการเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงและซับซ้อนบังคับต่าง ๆ ที่กีด
กันการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นประเทศที่ใช้นโยบายการค้าเสรีจะมีลักษณะโดยทั่วไป ดังนี้

- 1.2.1 ดำเนินการผลิตตามหลักการแบ่งงานกันทำ กล่าวคือ เลือกผลิตแต่สินค้าที่ประเทศนั้นมี
ประสิทธิภาพในการผลิตสูงและมีต้นทุนการผลิตต่ำ

- 1.2.2 ไม่มีการเก็บภาษีคุ้มกัน (Protective Duty) เพื่อคุ้มครองช่วยเหลืออุตสาหกรรมในประเทศแต่อย่างใด คงเก็บแต่ภาษีศุลกากรเพื่อเป็นรายได้ ของรัฐ
- 1.2.3 ไม่ให้สิทธิพิเศษหรือกีดกันสินค้าของประเทศใดประเทศหนึ่ง มีการเก็บภาษีอัตราเดียว และให้เป็นธรรมแก่สินค้าของทุกประเทศเท่าๆ กัน
- 1.2.4 ไม่มีข้อจำกัดทางการค้า (Trade Restriction) ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศ ไม่มีการควบคุมการนำเข้าหรือการส่งออกที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศ ยกเว้นการควบคุมสินค้าบางอย่างที่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย ศีลธรรมจรรยาหรือความมั่นคงของรัฐเท่านั้น

1.3 การค้าเสรีในปัจจุบัน

GATT (General Agreement on Trade and Tariff) หรือ องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ในปัจจุบันมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ต้องการให้การค้าของโลกดำเนินไปอย่างเสรี บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน คือ ไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก โดยพิจารณาได้จากบทบัญญัติของ GATT กำหนดหลักการสำคัญไว้ 2 หลักการ ได้แก่ หลักปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ไดรับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favoured Nation Treatment : MFN) และหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติเดียวกัน (National Treatment)

การจัดกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคไม่ว่าจะอยู่ในรูปการเจรจาระดับทวิภาคี (Bilateral Agreement) หรือพหุภาคี (Multilateral Agreement) โดยข้อเท็จจริงของการจัดทำข้อตกลงนับแต่มีการสร้างความเป็นเสรีทางการค้าให้มากขึ้นระหว่างประเทศ หรือประเทศภายในกลุ่ม แต่อย่างไรก็ตามก็ไมอาจหลีกเลี่ยงการกีดกันทางการค้าต่อประเทศนอกกลุ่มข้อตกลงไปได้ หากพิจารณาให้ดีแล้วจะเห็นว่า WTO อนุญาตให้มีการรวมกลุ่มหรือทำความตกลงทางการค้าระดับภูมิภาคได้ โดยถือว่าเป็นข้อยกเว้น (Exception) ของ WTO ที่ประเทศสมาชิกสามารถเลือกปฏิบัติได้ (Non-MFN) ระหว่างประเทศในกลุ่ม แต่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน GATT ปี 1994 (พ.ศ.2537) มาตรา 24 วรรค 4 ถึงวรรค 9 ซึ่งยินยอมให้ประเทศที่เข้าร่วมในการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจนี้ไม่ต้องปฏิบัติตามพันธกรณีบางประการของ GATT ได้ ซึ่งการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจตามมาตรา 24 มีอยู่ 3 รูปแบบ คือ สหภาพศุลกากร (Customs Union) เขตการค้าเสรี (Free-trade Area) และข้อตกลงชั่วคราวก่อนที่จัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี (Interim Agreement) โดยในการดำเนินการนั้นจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์และเงื่อนไข (Criteria and Conditions) ที่ระบุไว้ในมาตรา 24 ดังนี้

- 1.3.1 สหภาพศุลกากร (Customs Union) วรรค 8 (a) ระบุว่า การจัดตั้งสหภาพศุลกากรนั้นจะต้อง

1.3.2 เป็นการขจัดข้อจำกัดทางการค้า (Trade Restrictions) ระหว่างประเทศสมาชิกของสหภาพลงอย่างมาก (Substantially eliminated)

1.3.3 มีการกำหนดข้อจำกัดทางการค้าที่ใช้กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกสหภาพให้เป็นรูปเดียวกัน (Uniform Restrictions) อัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และข้อจำกัดทางการค้าทั้งหมด (The Whole) ที่ประเทศสมาชิกสหภาพใช้กับประเทศที่มีได้สมาชิกสหภาพจะต้องไม่สูงกว่า หรือมีความเข้มงวด (More Restrictive) กว่าอัตราหรือระดับเดิมของแต่ละประเทศสมาชิกที่ใช้อยู่ก่อนจัดตั้งสหภาพ อย่างไรก็ตาม กระบวนการในการกำหนดอัตราภาษีเดียวกันต่อประเทศนอกกลุ่ม (Common External Tariff) อาจทำให้อัตราภาษีที่แต่ละประเทศผูกพันไว้กับแกตต์ หรือ WTO ในสินค้าชนิดเดียวกันเพิ่มขึ้น หรือลดลงบ้างแล้วแต่กรณี วรรค 6-ของมาตรา 24 จึงกำหนดว่าหากจะต้องมีการชดเชยความเสียหายแก่ประเทศนอกกลุ่ม (Compensatory Adjustment) ก็ให้ดำเนินการตามมาตรา 28 (XXVIII) ของ GATT แต่การกำหนดวิธีการนี้ก็ไม่ได้หมายความว่า หากประเทศนั้น ๆ มิได้ปฏิบัติตามมาตรา 28 เพื่อชดเชยความเสียหายก็มิได้เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งสหภาพศุลกากรแต่อย่างใด

1.3.4 เขตการค้าเสรี (Free Trade Area) วรรค 8 b ระบุเงื่อนไขในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไว้ว่าน้อยกว่าการจัดตั้งสหภาพศุลกากร คือกำหนดเพียงว่าจะต้องขจัดอัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และข้อจำกัดทางการค้าทั้งหลาย ระหว่างประเทศสมาชิกเขตการค้าลงอย่างมาก (Substantially all The Trade) เท่านั้น แต่ละประเทศสามารถกำหนดอัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และจำกัดทางการค้าที่ใช้กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกเขตการค้าได้โดยอิสระ แต่อัตราหรือระดับของอัตราภาษี ค่าธรรมเนียมและข้อจำกัดทางการค้า จะต้องไม่สูงหรือเข้มงวดกว่าเดิมก่อนที่จะเข้าร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรี

1.3.5 ข้อตกลงชั่วคราวก่อนที่จะจัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี (Interim Agreement) เป็นข้อตกลงที่ประเทศที่เข้าร่วมมักใช้เพื่อเริ่มดำเนินการในการจัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรีหรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นข้อตกลงที่ใช้เพื่อปรับตัว (Transition) ของประเทศสมาชิกก่อนการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจ มาตรา 24 วรรค 5 (c) ของ GATT ระบุว่าประเทศที่ลงนามในข้อตกลงชั่วคราวนี้ต้องดำเนินการร่วมกันใน

1.3.6 กำหนดแผนและตารางเวลา (Plan and Schedule) เพื่อจะต้องสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี

1.3.7 โดยต้องดำเนินการปรับตัวในระยะเวลาพอควรที่กำหนดไว้ (Reasonable Length Of Time)

1.4 แนวทางในการจัดทำเขตการค้าเสรี การจัดทำเขตการค้าเสรีที่ดีควรมีรูปแบบดังนี้

1.4.1 ทำให้รอบกว้าง (Comprehensive) เพื่อให้ได้รับประโยชน์ทั้งสองฝ่าย (Win-Win) การเจรจาทำความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีมีขอบเขตกว้างขวางครอบคลุมสัมพันธภาพทางเศรษฐกิจทุกสาขา ทั้งการเปิดเสรีทางการค้า (สินค้าและบริการ) และการลงทุน และการขยาย

ความร่วมมือทั้งในสาขาที่ร่วมมือกันตลอดจนประสานแนวนโยบายและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
นับว่าเป็นการทำข้อผูกพันเพิ่มเติมจากข้อผูกพันที่แต่ละประเทศมีอยู่แล้วในฐานะสมาชิก WTO
จึงเป็นข้อผูกพันใน WTO (WTO plus)

1.4.2 ทำให้สอดคล้องกับกฎ WTO โดยที่ WTO กำหนดเงื่อนไขให้มีการเปิดเสรีโดยคลุม
การค้าสินค้า/บริการ ระหว่างประเทศที่เข้าร่วมทำเขตการค้าเสรีอย่างมากพอ (Substantial) และ
สร้างความโปร่งใสโดยแจ้งต่อ WTO ก่อนและหลังการทำความตกลงตั้งเขตการค้าเสรี รวมทั้ง
เปิดให้ประเทศสมาชิกตรวจสอบความตกลง

1.4.3 แลกเปลี่ยนผลประโยชน์ตอบแทนกัน (Reciprocity) ในกรณีที่คู่เจรจาเป็นประเทศ
พัฒนาแล้ว ควรเรียกร้องความยืดหยุ่นเพื่อให้มีเวลานานกว่าในการปรับตัวหรือทำข้อผูกพันใน
ระดับที่ต่ำกว่า

1.4.4 กำหนดกลไกและมาตรการป้องกันผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายใน การเจรจาจัดตั้ง
เขตการค้าเสรีจะรวมถึงเรื่องกฎเกณฑ์และขั้นตอนในการใช้มาตรการป้องกันผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายใน เช่น การเก็บภาษี การต่อต้านการทุ่มตลาด (AD) ภาษีตอบโต้การอุดหนุน (CVD) และมาตรการคุ้มกัน (Safeguards) ซึ่งใช้กฎเกณฑ์ของ WTO เป็นพื้นฐาน แต่ปรับปรุงให้ตรงตามความประสงค์ของประเทศที่ร่วมเจรจา หรือบางกรณีอาจมีการตกลงที่จะระงับการใช้มาตรการ AD,CVD ระหว่างกัน

1.5 ผลดีและผลเสียของเขตการค้าเสรี

1.5.1 ผลดี การทำเขตการค้าเสรีจะทำให้เกิดผลดีกับประเทศ ดังนี้

- 1) ตามหลักเศรษฐศาสตร์ การใช้นโยบายการค้าเสรีจะก่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพ และหลักการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ(Comparative Advantage) การแบ่งงานกันทำ (Division of Labour) และการประหยัดต่อขนาด(Economy of Scale) ทำให้ผลิตจำนวนมากจะทำให้ต้นทุนถูกลง ผู้บริโภคสามารถเลือกบริโภคสินค้าดี มีคุณภาพ ราคาเป็นไปตามกลไกตลาดอย่างแท้จริงจากหลักการต่าง ๆ เหล่านี้จะเกิดประโยชน์ต่อการจัดทำเขตการค้าเสรี
- 2) เขตการค้าเสรีจะทำให้มีตลาดที่กว้างขึ้น การส่งออกจะง่ายขึ้น สะดวกมากขึ้น การค้าระหว่างกันจะเพิ่มมากขึ้น เมื่อเป็นคู่สัญญาความตกลงกันแล้ว การเจรจาจัดอุปสรรคทางการค้าต่าง ๆ นอกเหนือจากภาษีจะมีมากขึ้นและง่ายในการเจรจา นอกจากนั้น มีการกระจายแหล่งวัตถุดิบมากขึ้น ทำให้วัตถุดิบที่ใช้อยู่แล้วนำเข้าไปในระดับราคาถูกลง และต้นทุนการผลิตต่ำลง
- 3) ผลพลอยได้จากการทำเขตการค้าเสรี คือ กระตุ้นให้มีการลงทุนจากต่างประเทศมากขึ้น และเมื่อมีประเทศใดประเทศหนึ่งจัดทำเขตการค้าเสรีแล้ว จำเป็นที่จะต้องลดภาษีลงมา หมายความว่า อุตสาหกรรมนั้น ๆ ที่ก่อนหน้านี้รัฐบาลอาจจะต้องปกป้องและจะต้องพยายามปรับตัวเพื่อที่จะให้สามารถต่อสู้แข่งขันได้

กรณีนี้จะเป็นผลดีทางอ้อม คือ ทำให้อุตสาหกรรมต่าง ๆ ของเขตการค้าเสรีนั้น
มีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น

- 4) การจัดทำเขตการค้าเสรีในลักษณะพหุภาคี อย่างเช่น กลุ่ม AFTA หรือกลุ่ม EU
มีผลที่ทำให้กลุ่มนั้น ๆ นอกจากจะมีตลาดการค้าที่กว้างขึ้น สินค้าสามารถตอบสนองความต้องการในกลุ่มเองได้แล้วยังทำให้มีอำนาจในการต่อรองและ อำนาจ
การเจรจาระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นทวีภาคีและในระดับภูมิภาค เพราะถ้าวอ
WTO หรือจะหวังพึ่ง WTO ที่จะมาเป็นกลไกในการเปิดตลาดการค้าเสรี คงจะ
ต้องอีกนาน
- 5) การจัดทำเขตการค้าเสรี มีนัยทางด้านการเมืองระหว่างประเทศอยู่ด้วย คือการ
จะเป็นการเข้าไปใกล้ชิดกับอีกประเทศหนึ่ง เท่ากับว่าเป็นการถ่วงดุลอำนาจกับ
อีกประเทศหนึ่ง ตัวอย่างเช่น จีนจะทำเขตการค้าเสรีกับอาเซียนมีนัยทางการเมืองคือ
จีนจะมีบทบาท มีอิทธิพลทางด้านเศรษฐกิจ ทางด้านการเมืองเพิ่มขึ้น
ในอาเซียน และถ้าสหรัฐอเมริกาต้องการจะถ่วงดุลอำนาจจีนก็ต้องเข้ามาทำ
เขตการค้าเสรีกับประเทศในภูมิภาคนี้ด้วย ซึ่งเป็นเหตุผลทางการเมืองที่แทรก
อยู่ในเรื่องของการจัดทำเขตการค้าเสรี ซึ่งจะต้องนำมาพิจารณาด้วย

1.5.2 ผลเสีย การทำเขตการค้าเสรีจะทำให้เกิดผลเสียกับประเทศ ดังนี้

- 1) จะกระทบต่ออุตสาหกรรมใหม่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เราเรียกว่าอุตสาหกรรม
แรกเริ่ม (Infant Industries) คือ อุตสาหกรรมที่ยังต้องการให้รัฐบาลปกป้อง
อยู่เป็นอุตสาหกรรมที่เพิ่งเกิดใหม่ไม่มีความสามารถในการที่จะไปแข่งขัน
ในเวทีโลกอย่างเพียงพอ เพราะฉะนั้น ถ้าหากมีการจัดทำเขตการค้าเสรี อุต
สาหกรรมเหล่านี้จะถูกกระทบจากสินค้านำเข้าจากประเทศคู่ตกลงเขตการค้า
เสรี และอาจต้องล้มหายไปได้
- 2) ประเทศที่เป็นคู่ตกลงจัดทำการค้าเสรีด้วย อาจมีโครงสร้างการส่งออกสินค้า
เหมือนกัน จะกลายมาเป็นแข่งกันเอง เกิดการสินค้าประเภทเดียวกันมาตีตลาด
สินค้าในประเทศที่ต่อยกว่า เพราะฉะนั้น โครงสร้างการผลิตประเภทเดียวกันจะ
ทำให้แข่งกันไม่เกื้อหนุนกัน
- 3) การจัดทำเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคีหรือแบบภูมิภาค จะเป็นการทำลายระบบ
การค้าโลกเป็นการทำลาย WTO เป็นการทำลายระบบพหุภาคีนิยม ซึ่งที่จริง
แล้วตามหลักของนักเศรษฐศาสตร์ระบบที่ดีที่สุด คือ WTO คือถ้าจะมีเขตการค้า
เสรีนั้นก็ควรจะเป็นเขตการค้าเสรีของทั้งโลกรวมกัน ถ้ามีการจัดทำเขตการค้า
เสรีแบบ FTA ตามหลักของนักเศรษฐศาสตร์ก็ถือว่าเป็น second best option
แต่จริงแล้ว the best option คือ WTO
- 4) การจัดทำเขตการค้าเสรีคู่หนึ่งจะไปกระตุ้นให้ประเทศอื่นต้องแข่งที่จะจัดทำเขต
การค้าเสรีเพิ่มขึ้นมาด้วย เพราะฉะนั้น FTA จะทำให้เกิด FTA มากขึ้น ๆ จะไป

สู่ความขัดแย้งทางการค้ามากขึ้น เพราะว่าการจัดทำเขตการค้าเสรี อย่างเช่น ประเทศ A กับประเทศ B สองประเทศจะได้ประโยชน์ แต่ว่าประเทศนอกกลุ่มประเทศที่ไม่เป็นสมาชิกเขตการค้าเสรีนั้นจะถูกกีดกัน เรียกว่าเป็นการกีดกันทางการค้า

- 5) ในการเจรจาจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างกัน ส่วนใหญ่แล้วประเทศที่ใหญ่จะได้เปรียบประเทศเล็กจะเสียเปรียบ เพราะว่าจะไม่มีอำนาจในการต่อรอง ต้องระมัดระวังในการที่จะไปเจรจากับประเทศใหญ่ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เป็นต้น
- 6) การจัดทำเขตการค้าเสรีอาจจะทำให้ประเทศหนึ่งเข้าสู่สภาวะการพึ่งพาทางเศรษฐกิจประเทศหนึ่งมากเกินไปเรียกว่า Over Dependency นอกจากนั้นยังมีผลในการเบี่ยงเบนทิศทางการค้า (Trade Diversion) ทำให้ประเทศคู่ตกลงเขตการค้าเสรีหันมาค้าขายกันเองมากขึ้น หลังจากมีการเปิดเสรีให้แก่กัน แต่ยังคงมีอุปสรรคการค้ากับประเทศอื่น ๆ จึงอาจจะทำให้ไม่มีการนำเข้าจากประเทศที่ต้นทุนการผลิตต่ำกว่าได้ด้วย

1.6 ประเทศไทยกับข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน/ไทย – จีน (ASEAN - China Free Trade Area/Thailand-China)

ที่ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน(AEM) ครั้งที่ 32 (ตุลาคม 2543) ณ จังหวัดเชียงใหม่มีมติให้ศึกษาการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนกับเอเชียตะวันออก ได้แก่ อาเซียน-จีน อาเซียน-ญี่ปุ่น และอาเซียน-เกาหลี ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน 2543 นายกรัฐมนตรี Zhu Rong Ji ของจีนได้เสนอในที่ประชุมผู้นำอาเซียน-จีน (ASEAN-China Summit) ให้มีการศึกษาผลกระทบจากการที่จีนจะเข้าเป็นสมาชิก WTO และเสนอแนะมาตรการที่จะส่งเสริมความร่วมมือและการรวมกลุ่มของอาเซียนและจีนรวมถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างกัน เนื่องจากจีนต้องการลดความกังวลของอาเซียนในการเข้าเป็นสมาชิก WTO ของจีน โดยให้นำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุมผู้นำอาเซียน-จีน ครั้งต่อไป(พฤศจิกายน 2544)

ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมอาเซียน-จีน ด้านการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (ASEAN China Joint Committee on Trade and Economic Cooperation) ครั้งที่ 3 (มีนาคม 2544) ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย มีมติให้จัดตั้งคณะผู้เชี่ยวชาญของอาเซียนและจีนด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (Expert Group on Economic Cooperation: EGE) ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐบาลและนักวิชาการเพื่อดำเนินการตามมติของที่ประชุมผู้นำอาเซียน-จีน ซึ่งคณะผู้เชี่ยวชาญ ได้จัดทำร่างเอกสารการศึกษาเรื่องดังกล่าวแล้ว และได้เสนอผลสรุป รวมทั้งข้อเสนอแนะ (Recommendations) ของคณะผู้เชี่ยวชาญ ให้พิจารณาโดยมีประเด็นสำคัญในข้อเสนอแนะ คือ ให้มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ภายในระยะเวลา 10 ปี

และที่ประชุมผู้นำอาเซียน-จีน (ASEAN - China Summit) วันที่ 6 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงบันดาร์เสรี เบกาวัน ประเทศบรูไนฯ เห็นชอบต่อกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกัน และการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ภายใน 10 ปี โดยให้คำนึงถึงระดับการพัฒนาเศรษฐกิจที่แตกต่างกันในกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ข้อตกลงเขตการค้าเสรี ควรรวมเรื่องการให้สิทธิประโยชน์ระหว่างกันในด้านที่มีความพร้อมก่อนการเปิดเสรีการค้า (Early Harvest) ในสินค้าและบริการที่จะหารือร่วมกัน นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบความร่วมมือระหว่างอาเซียนกับจีนในลำดับสำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ 1) เกษตรกรรม 2) เทคโนโลยีสารสนเทศ 3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 4) การลงทุน และ 5) การพัฒนาลุ่มน้ำโขง โดยให้มีการหารือร่วมกันระหว่างภาครัฐ ธุรกิจ และ นักวิชาการต่อไป

1.6.1 แนวทางการดำเนินการ

- 1) **การจัดตั้งกลไกการเจรจา** อาเซียนได้จัดตั้งคณะเจรจาอาเซียน (ASEAN Trade Negotiation Group: ASEANTNG) เพื่อเป็นเวทีประชุมหารือระหว่างอาเซียนเพื่อหาทำที่ร่วมกัน ส่วนอาเซียนและจีนได้จัดตั้งคณะเจรจาอาเซียน-จีน (ASEAN -China Trade Negotiating Committee: TNC) เพื่อเป็นเวทีการเจรจาระหว่างสองฝ่าย โดยอาเซียนได้มอบหมายให้ไทยเป็นหัวหน้าคณะเจรจาอาเซียน (ASEAN Chief Negotiator)
- 2) **การจัดทำกรอบความตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน- จีน (Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South East Asian Nations and the People's Republic of China)** อาเซียน-จีน ได้ตกลงให้จัดทำกรอบความตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน เพื่อเป็นพื้นฐานในการจัดทำข้อตกลงเขตการค้าอาเซียน-จีน โดยให้สอดคล้องกับข้อตกลงขององค์การการค้าโลกและจะครอบคลุมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในทุกด้าน แบ่งเป็น 2 เรื่องหลัก คือ 1) การเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน 2) การขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ให้มีการลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที ก่อนการจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Early Harvest) เป็นเรื่องหนึ่งของกรอบความตกลง (FA) ด้วย

1.6.2 กรอบระยะเวลา

- 1) การค้าด้านสินค้า การเจรจาความตกลงในการลดหรือยกเลิกภาษี และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะเริ่มในช่วงต้นปี 2546 และจะเสร็จสิ้นประมาณวันที่ 30 มิถุนายน 2547 โดยจะเริ่มดำเนินการลดภาษีสินค้าในปี 2548 เพื่อที่จะจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ภายในปี 2553 สำหรับประเทศบรูไน ดารุสซาลาม จีน อินโดนีเซีย

มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และไทย และภายในปี 2558 สำหรับสมาชิกใหม่อาเซียน (พม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม)

- 2) การค้าบริการและการลงทุน การเจรจาจะเริ่มในปี 2546 และจะดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด โดยให้มีการพิจารณากำหนดสาขาที่มีความอ่อนไหวของทั้งสองฝ่าย (Sensitive Sectors) และให้มีการปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่างรวมทั้งให้ความยืดหยุ่นกับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ด้วย

1.6.3 การดำเนินการ คณะเจรจาอาเซียน-จีน Asean-China Trade Negotiating Committee (TNC) ได้มีการเจรจากันแล้ว 6 ครั้งในปี 2545 โดยในครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 14-16 ตุลาคม 2545 ณ ประเทศสิงคโปร์ สรุปผลการเจรจา คือ คณะเจรจาอาเซียน-จีน ได้จัดทำร่าง Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South East Asian Nations and the people's Republic of China (FA) เพื่อเสนอให้ผู้นำอาเซียนและจีนลงนามในการประชุม ASEAN - China Summit ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ประเทศกัมพูชา โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) หลักการความตกลง FA เป็นกรอบความตกลงที่จะมีผลผูกพันประเทศอาเซียนและจีนในการเจรจาและจัดตั้งเขตการค้าเสรีต่อไป โดยครอบคลุมการค้าเสรีด้านสินค้า การค้าบริการและการลงทุน รวมทั้งความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจสาขาต่าง ๆ

1.1) การเปิดเสรีด้านสินค้า

- (1) ขอบเขตสินค้า การลดภาษีต้องให้ครอบคลุมการค้าส่วนใหญ่ (Substantially all Trade in Goods) โดยแบ่งรายการสินค้าเป็น 2 กลุ่ม คือ Normal Track และ Sensitive Track ทั้งนี้รายการสินค้าที่ได้รับการยกเว้นตามหลักการ WTO ไม่ต้องนำมาลดภาษี วิธีการลดภาษีในสินค้า 2 กลุ่ม คือ Normal Track รายการสินค้าภายใต้ Normal Track จะมีอัตราภาษีสุดท้าย 2 อัตรา คือ 0% และไม่เกิน 5 % และจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อจำกัดรายการสินค้าที่มีอัตราภาษีสูงกว่า 0% ต่อไป Sensitive Track สินค้าภายใต้กลุ่มนี้ไม่มีการกำหนดวิธีการลดภาษี เพียงแต่กำหนดอัตราภาษีสุดท้าย แต่ควรมีจำนวนรายการไม่มากนัก
- (2) ด้านการค้าบริการ ตกลงกันให้มีการเปิดเสรีให้ก้าวหน้ามากขึ้น (Progressively Liberalization) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา 5 ของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการบริการ (GATS) โดยยกเลิกหรือลดมาตรการที่เป็นทางเลือกปฏิบัติทั้งหมดระหว่างกัน และห้ามใช้มาตรการที่เป็นทางเลือกปฏิบัติใหม่ หรือมาตรการเลือกปฏิบัติที่มากขึ้นกว่าเดิม

(3) ด้านการลงทุน ตกลงกันที่จะมีการส่งเสริมการลงทุน การสร้าง Investment Regime ที่แข่งขันเปิดกว้าง และมีความโปร่งใส ได้มีการเพิ่มเติมเรื่องการปกป้องการลงทุน (Protection of Investment) ไว้ด้วย

(4) การลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที (Early Harvest) วิธีการลดภาษี : เป็นการลดภาษี MFN applied rates สำหรับจีนและอาเซียนเดิม 6 ประเทศ อาเซียนใหม่ 4 ประเทศโดยแบ่งสินค้าออกเป็น 3 กลุ่มคือ

กลุ่ม 1 สินค้าที่มีอัตราภาษีสูงกว่า 15% สินค้าที่มีอัตราภาษี สูงกว่า 30%

กลุ่ม 2 สินค้าที่มีอัตราภาษี 5 - 15% สินค้าที่มีอัตราภาษี 15 - 30%

กลุ่ม 3 สินค้าที่มีอัตราภาษีต่ำกว่า 5% สินค้าที่มีอัตราภาษีต่ำกว่า 15%

สำหรับสินค้าที่มีโควตาภาษี (ตามข้อผูกพัน WTO) การลดภาษี Early Harvest จะเฉพาะภาษีในโควตาเท่านั้น โดยการนำเข้ายังมีโควตาควบคุมปริมาณการนำเข้าอยู่และภาษีนอกโควตายังคงเดิม

(5) สูตรลดภาษี สำหรับจีนและอาเซียน 6 ประเทศ

ปี 2546	กลุ่ม 1	0 %	กลุ่ม 2	5 %	กลุ่ม 3	0 %
ปี 2547	กลุ่ม 1	5 %	กลุ่ม 2	0 %	กลุ่ม 3	0 %
ปี 2548	กลุ่ม 1	0 %	กลุ่ม 2	0 %	กลุ่ม 3	0 %

(6) สูตรลดภาษี เวียดนาม ลาว กัมพูชา พม่าจะได้รับความยืดหยุ่นมากกว่าประเทศสมาชิกเดิมของอาเซียน 6 ประเทศ(ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และบรูไน) และจีน ทั้งในแง่ระยะเวลาและอัตราเริ่มลดภาษี แต่ทั้ง 4 ประเทศจะต้องลดภาษี Early Harvest ลงเป็น 0 % ในปี 2553 โดยขอบเขตสินค้า มี 2 ส่วน คือ สินค้าเกษตรทุกรายการใน Chapter 01 - 08 ได้แก่ Live Animals, Meat & Edible Meat Offal, Fish Dairy Products, Other Animal Products, Live Trees, Edible Vegetables, and Edible Fruit & Nuts

และสินค้า Specific Products ซึ่งมีผลเฉพาะกับประเทศที่ตกลงกันสองฝ่ายเท่านั้นเช่น ไทยกับจีน ตกลงที่จะนำสินค้าเร่งลดภาษีอีก 2

รายการ คือ ถ่านหินแอนทราไซต์ และ ถ่านหินโค้ก เซมิโค้ก อินโดนีเซีย กับ จีน มี น้ำมันมะพร้าว สบู่ และ น้ำตาล เป็นต้น

1.7 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (Economic Cooperation)

ให้รวมโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะใน 5 สาขา ที่ผู้นำให้ความสำคัญ ได้แก่ เกษตรกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การลงทุน และการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้ มีโครงการที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว 11 โครงการ 2.5 สถานะล่าสุด

1.8 เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

1.8.1 จากการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 อาเซียนและจีนได้ร่วมลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน ตามที่คณะเจรจาอาเซียน-จีน เสนอ โดยกรอบความตกลงฯ ดังกล่าวจะเป็นข้อผูกพันทางกฎหมายระหว่างอาเซียนและจีนในการดำเนินการเจรจาต่อไป

1.8.2 สำหรับ Early Harvest ระหว่างจีนกับไทย ได้เจรจาจบแล้ว โดยรวมสินค้าเกษตรทุกรายการภายใต้พิกัดศุลกากร 01 - 08 และได้ตกลงเพิ่มสินค้าเฉพาะ (Specific Products) จำนวน 2 รายการ ได้แก่ ถ่านหินแอนทราไซต์ และ ถ่านหินโค้ก เซมิโค้ก เข้าร่วมเป็นสินค้ากลุ่มแรกที่จะลดภาษี ตามที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบไว้แล้ว

สำหรับประเทศอาเซียนอื่นที่เจรจา Early Harvest กับจีนจบแล้ว ได้แก่ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ บรูไนฯ พม่า มาเลเซีย กัมพูชา ลาว และเวียดนาม ส่วนประเทศที่ยังเจรจาไม่จบ ได้แก่ ฟิลิปปินส์

1.8.3 ภายใต้ Early Harvest นอกจากการลดภาษีแล้ว อาเซียนและจีนยังตกลงที่จะเร่งรัดดำเนินโครงการความร่วมมือด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น การเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างคุนหมิงกับสิงคโปร์ ถนนเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับคุนหมิง และความตกลงให้มีการยอมรับร่วมกันในสาขาที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่าย เช่น สินค้าเกษตร สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับความร่วมมือด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (ICT) เป็นต้น

1.8.4 คณะเจรจาอาเซียน-จีน (Asean-China Trade Negotiating Committee:TNC) ได้มีการเจรจาครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 26-28 กุมภาพันธ์ 2546 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยได้แลกเปลี่ยนความเห็นต่อการลดภาษีสินค้า Normal Track และ Sensitive Track ตามที่ระบุใน Framework Agreement และมีแนวความคิดว่า ภาษีภายใต้ Normal Track ไม่ควรสูงกว่าร้อยละ 20 ในปี 2548 และลดเหลือร้อยละ 0 - 5 ในปี 2553 ทั้งนี้สินค้าที่มีภาษี สูงกว่าร้อยละ 0 - 5 ต้องมีจำนวนไม่มากและจะต้องลดลงเหลือ 0 ภายในระยะเวลาที่จะตกลงกันสำหรับ ภาษีภายใต้ Sensitive Track ที่ประชุมเห็นว่าควรจำกัดไม่ให้มีจำนวนมาก โดยจะได้มีการหารือเพื่อกำหนดกรอบการลดภาษีต่อไป ที่ประชุมยังเห็นชอบให้จัดตั้ง Working Groups ในด้าน Rules of Origin, Services, Investment โดยให้ทั้งสามกลุ่มจัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อเสนอ

ต่อที่ประชุม TNC ต่อไป นอกจากนี้ ที่ประชุมตกลงจะมีการประชุม TNC อีก 6 ครั้งในปีนี้ (เมษายน, พฤษภาคม, มิถุนายน, กรกฎาคม, สิงหาคม และพฤศจิกายน) ซึ่งคาดว่าอาเซียนและจีนจะสามารถเสนอตารางข้อลดหย่อนภาษีต่อการประชุม AEM-MOFTEC ในเดือนกันยายน ศกนี้

1.9 เขตการค้าเสรีไทย-จีน

1.9.1 ความเป็นมา ในโอกาสที่เข้าร่วม Boao Forum For Asia ณ ประเทศจีน เมื่อเดือนเมษายน 2545 ผู้นำไทยและจีนได้ตกลงที่จะให้มีการเจรจาจัดตั้ง FTA ไทย-จีน และให้เริ่มจากสาขาที่มีความพร้อมก่อน ซึ่งไทยได้เสนอการเปิดเสรีกลุ่มผลไม้

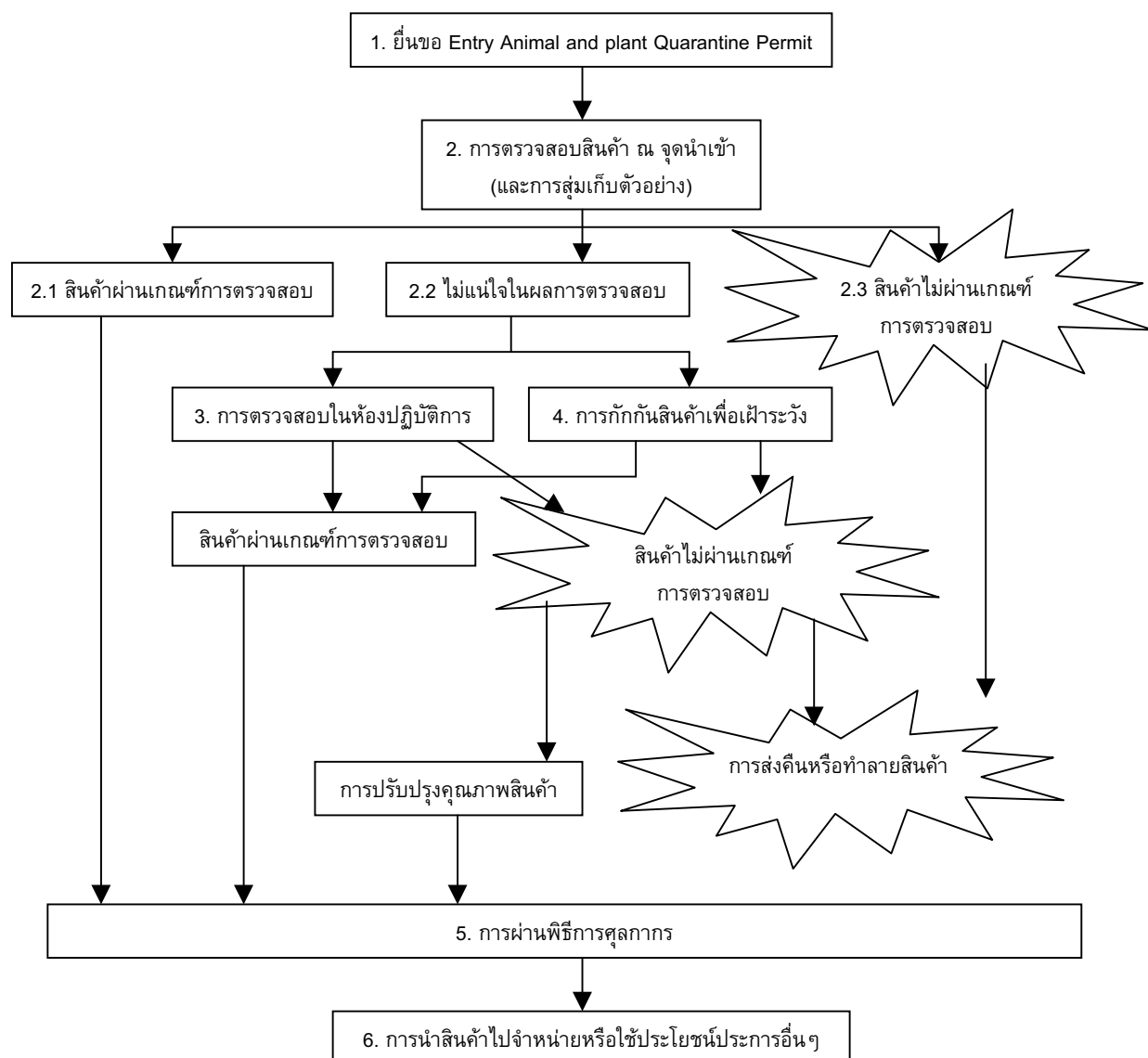
1.9.2 กรอบการเจรจา การเจรจา (FTA) ไทย-จีน ดำเนินไปควบคู่กับ FTA อาเซียน-จีน จึงต้องเจรจาให้สอดคล้องกัน รวมทั้งให้มี Early Harvest (EH) ด้วย ซึ่งไทยได้เสนอสาขาผักและผลไม้

1.9.3 สถานการณ์ล่าสุด ฝ่ายไทยได้ยื่นร่างข้อตกลงให้ฝ่ายจีนพิจารณา และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ได้มีหนังสือเร่งรัดฝ่ายจีนไปด้วยแล้ว แต่ฝ่ายจีนยังไม่สามารถลงนามในข้อตกลงที่จะมีผลบังคับใช้ในเดือนมิถุนายน 2546 ได้ เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถดำเนินการได้

ในปี 2546 ถึงกลางปี 2547 TNG และ TNC จะมีการประชุมหารือในรายละเอียด เพื่อเจรจากับจีน ในการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ได้แก่ ขั้นตอนการลดภาษี การลดมาตรการที่มีใช้ภาษี กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า เป็นต้น เพื่อเตรียมพร้อมต่อการดำเนินการลดภาษีในปี 2548 รวมทั้งการพิจารณาการเปิดเสรีการค้าบริการและการลงทุน เพื่อให้เป็นเขตการค้าเสรีที่สมบูรณ์ โดยจะมีการจัดตั้งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ (Expert Group) ขึ้นดูแลรับผิดชอบในแต่ละประเด็น ดังกล่าวด้วย

1.10 ขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากร รัฐบาลจีนได้มีมาตรการและขั้นตอนในการขออนุญาตนำเข้าสินค้าเกษตร (รวมถึงผักและผลไม้) แบ่งเป็นขั้นตอนต่างๆ ดังแผนภาพข้างล่าง ดังนี้¹

¹ รวบรวมข้อมูลจาก สุมาลี วรประทีป (อัครราชทูตฝ่ายการเกษตร) รายงาน “ขั้นตอนและเงื่อนไขในการนำเข้าผักและผลไม้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน” สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรประจำกรุงปักกิ่ง จีน, 26 พฤษภาคม 2547.



1.10.1 ขั้นตอนที่ 1 การยื่นขอ Entry Animal and Plant Quarantine Permit ขั้นตอนแรกที่สำคัญ คือ ก่อนที่ผู้ประกอบการจะทำสัญญาหรือทำข้อตกลงทางการค้าในการส่งผลไม้ไทยไปจีน ควรมีการยื่นขอ Entry Animal and Plant Quarantine Permit หรือ Quarantine Permit ให้เสร็จสิ้น โดยผู้ยื่นขอ Quarantine Permit อาจเป็นเจ้าของหรือผู้แทน (อาจเป็นบุคคลหรือหน่วยงาน) ของผู้นำเข้ารายนั้นๆ

โดยทั่วไป ในการนำเข้าพืช สัตว์ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพืชและสัตว์ ต้องยื่นขอ Quarantine Permit จากสำนักงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (AQSIQ) ณ หน่วยงานของ AQSIQ ที่อยู่ ณ เมืองท่านำเข้านั้นๆ (หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า CIQ) และตามประกาศ No. 2 ของ State Administration for Entry-Exit Inspection and Quarantine

of the People's Republic of China ลงวันที่ 8 มกราคม ค.ศ. 2002 หน่วยงาน CIQ ประจำเมืองท่านำเข้าต้องส่งเอกสารดังกล่าวไปขออนุมัติจากหน่วยงาน AQSIQ สำนักงานใหญ่กรุงปักกิ่ง

นอกจากนี้ ในการยื่นขอ Quarantine Permit ตามบทบัญญัติของกฎหมายของจีน หน่วยงาน AQSIQ จะแจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ยื่นขอ Quarantine Permit ทราบภายใน 30 วันทำการหลังได้รับเอกสารคำขอ Quarantine Permit ดังกล่าวจากหน่วยงาน CIQ ในพื้นที่ ยกเว้นกรณีที่เป็นสินค้า GMO จะแจ้งผลการพิจารณาในระยะเวลาที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไป ในปัจจุบันใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 15 วัน แต่ก็อาจจะเกิดกรณีที่มีความล่าช้ากว่านั้น เนื่องจากข้อจำกัดในด้านอัตราค่าลงของเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนี้ของหน่วยงาน CIQ/AQSIQ และปริมาณของงานในช่วงนั้นๆ

สำหรับเอกสารที่ต้องยื่นประกอบในการขอ Quarantine Permit ได้แก่

- 1) Quarantine Certificate (เช่น Health Certificate/Phytosanitary Certificate) ซึ่งออกรับรองโดยหน่วยงานผู้มีหน้าที่รับผิดชอบของประเทศ/เขตที่ส่งออกสินค้านั้น
- 2) Certificate of Origin ซึ่งในระหว่างนี้สามารถใช้ Form A หรือ Form C/O หรือ Form E สำหรับการส่งออกผักและผลไม้ไปจีนได้ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2004 เป็นต้นไปจะต้องใช้ Form E เพียงอย่างเดียวเท่านั้น
- 3) สัญญา/ข้อตกลงการค้าขายนั้นๆ
- 4) เอกสารสำคัญในการซื้อขาย เช่น ใบ L/C ใบกำกับสินค้า (Invoice) ใบส่งสินค้า (B/L) และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 5) สำหรับหลักเกณฑ์ที่หน่วยงาน AQSIQ ใช้ประกอบการพิจารณาอนุมัติ Quarantine Permit โดยทั่วไป ได้แก่
- 6) ประเทศ/เขตที่ส่งออกสินค้าปลอดจากโรคระบาดสัตว์/พืช
- 7) เป็นไปตามกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติด้านกักกันพืชและสัตว์ของจีน และ
- 8) เป็นไปตามข้อตกลงทวิภาคีว่าด้วยความต้องการด้านสุขอนามัยที่ได้ตกลงระหว่างกัน

นอกจากนี้ ใบอนุญาต Quarantine Permit ซึ่งแบ่งตามอายุการใช้งานได้ มี 2 ลักษณะ กล่าวคือแบบใช้ได้ครั้งเดียว กับแบบใช้ได้นาน 3 เดือน (ซึ่งสามารถใช้ได้หลายครั้งครบเท่าที่ปริมาณรวมของการนำเข้ายังไม่เกินปริมาณทั้งหมดที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าตามที่ระบุใน Quarantine Permit) อย่างไรก็ตาม Quarantine Permit ทั้ง 2 แบบจะหมดอายุ ณ สิ้นปี ยกเว้น Quarantine Permit สำหรับการนำเข้าสัตว์มีชีวิต ที่สำคัญ ในทางปฏิบัติใบอนุญาต Quarantine Permit แต่ละใบจะใช้กับการนำเข้าสินค้าแต่ละชนิดจากผู้ส่งออกรายหนึ่ง ที่ส่งออกจากประเทศ/เขตหนึ่งๆ ไปยังนำเข้ารายหนึ่ง หากมีกรณีดังต่อไปนี้ จะต้องยื่นขอ Quarantine Permit ใหม่ ได้แก่

- รายการ และปริมาณที่ขออนำเข้าเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม
- ประเทศ/เขตที่ส่งออกสินค้าดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม
- เมืองท่านำเข้า เมืองท่าปลายทาง และเส้นทางการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม
- สินค้านั้นอยู่กระบวนกำกับการนำเข้า (Ban) จากรัฐบาล
- Quarantine Permit นั้นๆ หมดอายุการใช้งานไปแล้ว
- นำสินค้านำเข้าครบตามจำนวนที่ได้รับอนุญาตตาม Quarantine Permit แล้ว แม้
จะยังไม่หมดอายุการใช้ Quarantine Permit ก็ตาม
- ผู้ใช้ Quarantine Permit กระทำการฝ่าฝืนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.10.2 ขั้นตอนที่ 2 การตรวจสอบสินค้า ณ จุดนำเข้าสินค้า (On-the-Spot Quarantine Inspection) เจ้าหน้าที่ของ CIQ ประจำเมืองท่านำเข้าจะเข้าไปตรวจสอบสินค้านำเข้า ณ จุดนำเข้า ซึ่งอาจจะเป็นบนยานพาหนะที่บรรทุกสินค้านั้น หรือ ณ โกดังที่พักสินค้า ณ จุดนำเข้าสินค้านั้น โดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ของ CIQ จะตรวจสอบหีบห่อและตัวสินค้าในเบื้องต้นเพื่อดูปริมาณคุณลักษณะ และคุณภาพ เช่น มีลักษณะทางกายภาพตรงตามสภาพปกติของสินค้านั้นหรือไม่ มีโรค แมลงศัตรูพืช หรือสิ่งที่เป็นอันตรายอื่นใดติดมาหรือไม่ โดยจะพิจารณาเทียบเคียงกับหลักฐานในการขอนำเข้า เช่น Quarantine Permit, Quarantine Certificate, Certificate of Origin, Invoice และ B/L เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ CIQ อาจจะมีการสุ่มตัวอย่างสินค้าดังกล่าวตามวิธีการที่กำหนดในกฎระเบียบว่าด้วยเรื่องการสุ่มตัวอย่างสินค้าของจีน เพื่อการตรวจสอบในห้องปฏิบัติการต่อไป

สำหรับผลการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ CIQ อาจปรากฏใน 3 แนวทาง คือ

- 1) เห็นว่าสินค้านำเข้ามีคุณลักษณะและคุณภาพถูกต้อง และมีความปลอดภัยถูกสุขลักษณะต่อการอุปโภคและบริโภค สมควรอนุญาตให้นำไปจำหน่าย หรือใช้สอยได้ตามวัตถุประสงค์ของผู้นำเข้า
- 2) ไม่แน่ใจในคุณลักษณะ และ/หรือคุณภาพ และ/หรือความปลอดภัยของสินค้านำเข้า อาจจะต้องทำการตรวจสอบในห้องปฏิบัติการต่อไป โดยอาจสั่งให้กักกันสินค้านำเข้าไว้ในที่ที่กำหนด เพื่อรอผลการตรวจวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ หรือเพื่อเผาระวัง (ปกติใช้ในการนำเข้าสัตว์มีชีวิต และสิ่งที่ใช้แพร่ขยายพันธุ์) หรืออาจสั่งการให้ปล่อยสินค้านำเข้าดังกล่าวออกไปก่อน หากสินค้านำเข้าอาจนำเข้าได้ง่าย และคาดว่าสินค้านำเข้าดังกล่าวไม่น่าจะมีอันตรายต่อสุขอนามัยของผู้ใช้ โดยจะแจ้งผลการตรวจวิเคราะห์ให้ทราบภายหลัง
- 3) กรณีตรวจพบสิ่งผิดปกติ เช่น โรค แมลงศัตรูพืช และสิ่งที่เป็นอันตรายอื่นๆ ซึ่งมีความชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดการแพร่ระบาดและเป็นอันตรายอย่างร้ายแรง อาจมีการใช้มาตรการที่จำเป็นจัดการกับสินค้า ภาชนะหีบห่อ และพื้นที่ที่สัมผัสกับสินค้านั้นโดยทันที (เช่น การส่งคืน และเผาทำลาย)

1.10.3 ขั้นตอนที่ 3 การตรวจสอบสินค้าที่นำเข้าในห้องปฏิบัติการ โดยทั่วไป การตรวจสอบในขั้นตอนนี้ จะใช้ระยะเวลา 1-4 วัน ขึ้นกับความยากง่ายของการตรวจวิเคราะห์ ปริมาณงานและอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ CIQ (ซึ่งค่อนข้างมีจำกัด) ซึ่งปัจจุบัน AQSIQ ได้พยายามเร่งรัดระยะเวลาการตรวจสอบให้เร็วขึ้นเหลือเฉลี่ยประมาณ 1-2 วัน สิ่งที่จะตรวจสอบในขั้นตอนนี้ปกติจะเน้นที่การตรวจสอบสารตกค้างที่เป็นอันตราย และเชื้อจุลินทรีย์ แบคทีเรีย และเชื้อโรคต่างๆ ซึ่งจีนจะมีมาตรฐานกำหนดในเรื่องนี้ไว้ (เช่น ลำไยที่จะส่งออกไปยังจีนจะต้องปราศจากสาร Methamidophos และมีปริมาณสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ตกค้างในเนื้อลำไยไม่เกิน 50 ppm. เป็นต้น) ผู้ผลิต และผู้ส่งออกจะต้องหมั่นตรวจสอบข้อมูลเหล่านี้อย่างสม่ำเสมอ อนึ่ง การตรวจสอบในขั้นนี้อาจจะครอบคลุมไปถึงการตรวจสอบเพิ่มเติมในเรื่องของคุณลักษณะทางกายภาพอื่นๆ ของตัวสินค้า (เช่น ระดับความชื้น รูปร่าง สี กลิ่น รสชาติ) แมลงศัตรูพืช วัชพืช และสิ่งที่เป็นอันตรายซึ่งติดมากับสินค้า (อาจรวมถึงภาชนะหีบห่อสินค้า) ดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันการตรวจสอบในขั้นตอนนี้ ผู้นำเข้ายังไม่ได้รับสิทธิในการร่วมสังเกตการณ์ตรวจสอบ เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายประการ

1.10.4 ขั้นตอนที่ 4 การรับรองคุณภาพสินค้าที่นำเข้า และปล่อยสินค้าเพื่อผ่านพิธีการศุลกากร หน่วยงาน AQSIQ จะแจ้งผลการตรวจวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการให้ผู้นำเข้าทราบ พร้อมการสั่งการที่เกี่ยวข้อง เช่น หากพบว่าสินค้านั้นปลอดภัยถูกสุขลักษณะ จะสั่งการให้ปล่อยสินค้า (กรณีสินค้าถูกกักกันไว้) แต่หากพบว่าสินค้านั้นไม่ปลอดภัยถูกสุขลักษณะ ก็อาจจะสั่งการให้ส่งคืนหรือทำลายสินค้านั้นเสีย อนึ่ง ในกรณีที่พบว่าแม้สินค้านั้นไม่ถูกสุขลักษณะ แต่สามารถปรับปรุงคุณภาพได้ ก็อาจมีการสั่งการให้มีการปรับปรุงคุณภาพสินค้าก่อนการอนุญาตให้ปล่อยสินค้านั้น อย่างไรก็ดี หากหน่วยงาน AQSIQ ยังคงพบการตกค้างของเชื้อจุลินทรีย์ แบคทีเรีย เชื้อโรค สารเคมี หรือสิ่งที่เป็นอันตรายอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง จะนำไปสู่การสุ่มตรวจตัวอย่างสินค้านำเข้า และวิธีปฏิบัติที่เข้มข้นมากขึ้นเป็นลำดับจนอาจถึงขั้นสั่งระงับการนำเข้าในท้ายที่สุด

1.11 ผลกระทบและปัญหา/อุปสรรค

1.11.1 ผลกระทบ การจัดทำเขตการค้าเสรีในเบื้องต้น อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อมาตรการการนำเข้าสินค้าของไทยในกลุ่ม Early Harvest ในพืชผักอัตราภาษีนำเข้าสินค้า 01 - 08 ดังนี้

- 1) สัตว์มีชีวิต (พืชผัก 01) สินค้าในกลุ่มนี้ไทยมีการค้าขายที่เกินดุล 148 ล้านบาท ถ้ามีการลดภาษีเหลือ 0% จะมี การนำเข้าโคและกระบือเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบต่อผู้เลี้ยงโคภายในประเทศ และในปัจจุบันไทยยังมีปัญหาในเรื่องตะพานน้ำกับจีนอยู่ มาตรการนำเข้าของไทยปัจจุบันใช้การกักกันที่ด่านโดยมี

- ข้อกำหนดเรื่องโรค ในขณะที่จีนห้ามนำเข้า ซึ่งไทยควรพิจารณาเรื่อง Health Certificate และการปลอดโรคด้วย
- 2) เนื้อสัตว์ใช้บริโภค (พิกัดฯ 02)เนื้อสัตว์บริโภคปัจจุบันได้มีการส่งออกมากกว่า การนำเข้า มีการค้าขายที่เกินดุลประมาณ 233 ล้านบาท เมื่อลดภาษีเหลือ 0% อาจมีแนวโน้มการนำเข้าสูงขึ้น แต่ในทางกลับกันไทยอาจสามารถส่งออกเนื้อไก่ แข็งแรงเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ดี ไทยควรที่จะกำหนดมาตรการให้มีหนังสือรับรองและตรวจโรงงานที่จะอนุญาตนำเข้าด้วย
 - 3) สินค้าประมง (พิกัดฯ 03) สินค้ากลุ่มนี้มีการค้าที่เกินดุล 500 ล้านบาท ซึ่งสินค้า ที่คาดว่าจะส่งออกได้มากขึ้นคือ กุ้งแช่แข็ง ปลาสด ปลาหมึกสด และสินค้าที่มี แนวโน้มการนำเข้าจากจีนมากขึ้น คือ ปลาแชลมอน ไทยควรกำหนดมาตรการ ตรวจวิเคราะห์สารตกค้างเฉพาะโดยเฉพาะกุ้งซึ่งควรมีมาตรการในการตรวจสอบสินค้าที่ชัดเจนเพื่อลดความเสี่ยงในเรื่องสารตกค้าง และสิ่งปนเปื้อนต่าง ๆ ประกอบกับต้องมีใบรับรอง
 - 4) ผลิตภัณฑ์นม (พิกัดฯ 04) สินค้าในหมวดนี้มีการค้าที่เกินดุล 12.37 ล้านบาท เมื่อมีการลดอัตราภาษีเหลือ 0% อาจมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์อื่น ๆ จากสัตว์ที่ บริโภคได้ และนมผงไม่เติมน้ำตาลเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตภายในประเทศ ดังนั้นควรมีมาตรการควบคุมการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวที่อาจจ่อยุทธ ภาพเข้ามาในประเทศไทย โดยจะต้องมีการสุ่มตรวจประกอบกับการพิจารณา จากใบรับรอง
 - 5) ผลิตภัณฑ์จากสัตว์อื่น ๆ (พิกัดฯ 05) สินค้าในกลุ่มนี้ไทยส่งออกน้อย ซึ่งไทย ขาดดุลการค้ากับจีน 246 ล้านบาท ยกเว้นสินค้าประเภท ผลิตภัณฑ์ที่ได้จาก ปลาหรือ ครัสตาเซียน กระเพาะปลา ที่อาจนำเข้ามากขึ้น ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ ผู้ผลิตในประเทศได้ในอนาคต ดังนั้นควรพิจารณาถึงความเสี่ยงทางด้านสุข อนามัยของผู้บริโภค และกำหนดมาตรการการนำเข้าที่ชัดเจน โดยเฉพาะเรื่อง ใบรับรอง สำหรับการนำเข้าหนังสือสัตว์ โค กระบือ ไม่มีผลกระทบต่อการผลิต เนื่องจากปัจจุบัน วัตถุประสงค์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมฟอกยังไม่เพียงพอความต้องการ ของโรงงานฟอกหนัง
 - 6) ดันไม้และพืชอื่น ๆ มีชีวิต (พิกัดฯ 06) สินค้ากลุ่มนี้มีการค้าเกินดุล 15.44 ล้าน บาท เมื่อมีการลดภาษีเหลือ 0% อาจมีการนำเข้าดอกไม้สด ใบไม้ กิ่งแห้งย้อม สี ดอกไม้แห้งย้อมสีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตลาดภายในประเทศมีแนวโน้ม ต้องการดอกไม้สดเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ราคาดอกไม้ที่ผลิตในประเทศมีราคาตก ต่ำและมีผลกระทบกับผู้ผลิตภายในประเทศ ไทยมีมาตรการนำเข้าโดยควร พิจารณาเรื่องความเสี่ยงทางด้านการเป็นพาหะนำโรคและแมลงศัตรูพืชเป็น หลัก และทำการสุ่มตัวอย่าง

- 7) พืชผักใช้บริโภค (พิกัดฯ 07) สินค้าพิกัดนี้ไทยมีการค้าเกินดุล 1,432 ล้านบาท สำหรับ สินค้าไทยที่อาจได้รับผลกระทบต่อภาษีนอกโควตา คือ มันฝรั่ง กระเทียม หอมหัวใหญ่ และพืชประเภทข้าว ถั่ว และผักแช่แข็ง หัวผักกาดสด หรือแช่เย็นและผักผสม เห็ดแห้งและ บรอกคีนแห้ง มีแนวโน้มนำเข้ามากขึ้นในอนาคต ซึ่งควรมีมาตรการในการตรวจโรคและแมลงศัตรูพืช รวมทั้งสารตกค้าง ซึ่งจะต้องมีใบรับรองศัตรูพืชประกอบการนำเข้าและการสุ่มตรวจ ณ ด่านนำเข้า มาตรการนำเข้าจากจีนในส่วนของผู้ผลิตสินค้ามันสำปะหลังมีปัญหาในทางปฏิบัติ คือ อาจทำให้เกิดแมลงเมื่อถึงประเทศจีนแล้ว
- 8) ผลไม้ (พิกัดฯ 08) สินค้าในกลุ่มนี้ไทยมีการค้าเกินดุล 683 ล้านบาท ขณะนี้ลำไย แห้งอยู่ระหว่างการผ่อนผันให้มีการนำเข้าได้ชั่วคราว เนื่องจากมีปัญหาเรื่องสารตกค้างซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ที่ใช้ในการรมลำไยจนกว่าทั้งสองฝ่ายหาข้อยุติในเรื่องนี้ได้ สำหรับผลไม้ที่นำเข้าจากจีนมาก ได้แก่ แอปเปิ้ล และสาลี่เป็นผลไม้เมืองหนาว ซึ่งอาจมีการนำเข้ามากขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตและจำหน่ายผลไม้ของไทยชนิดต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลไม้เมืองร้อน แต่ผลไม้ไทยที่จะส่งไปจำหน่ายได้มีหลายประเภท ได้แก่ ทุเรียน มังคุด มะม่วง และอาจมีอุปสรรคทางการค้า ซึ่งจีนแต่ละมณฑลจะมีระเบียบการดูแลที่แตกต่างกันไป สำหรับไทยควรมีมาตรการเร่งด่วนเกี่ยวกับมาตรการนำเข้าในเรื่องตรวจสอบโรคและแมลงที่อาจติดมากับสินค้า รวมทั้งสารตกค้าง ซึ่งควรมีการสุ่มตรวจ ณ ด่านนำเข้า โดยเจ้าหน้าที่ทางเทคนิค

1.11.2 ปัญหา/อุปสรรค

- 1) ไทยมีความเสียเปรียบในเรื่องของภาษีเงินได้นิติบุคคล (Income Tax) ซึ่งจัดเก็บในอัตรา 30 % นอกจากนี้ก็ยังมีภาษีอื่น ๆ อีก ในขณะที่ประเทศอื่นเก็บเพียง 24%
- 2) ในขณะที่สินค้าที่ประเทศจีนส่งออกไปขายทั่วโลกส่วนใหญ่จะมีราคาถูกกว่าราคาสินค้าที่ขายในประเทศนั้นมากกว่า 10% เนื่องจากสินค้าจากประเทศจีนสามารถตั้งราคา โดยไม่ต้องมีราคาต้นทุน เนื่องจากการลงทุนมาจากรัฐบาล
- 3) มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non Tariff Barrier) ของจีนเข้มงวดมาก เช่น การตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐานด้านสุขอนามัยโรคพืชและแมลง การลดภาษีภายใต้ FTA จึงไม่มีผลต่อการขยายการค้าต่อไทยเท่าที่ควร
- 4) ประเทศจีนกำหนดให้ใช้กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดจากแนวทางใดแนวทางหนึ่ง
- 5) Substantial Transformation โดยกำหนดการได้แหล่งกำเนิดสินค้า จากการผลิตในระดับที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงพิกัดในระดับ 4 Digit
- 6) การผลิตสินค้านั้น ๆ จะต้องมียูเอสบีซีเพิ่มเกินร้อยละ 30 ซึ่งหากสินค้าใดไม่สามารถผลิตได้ตามที่กำหนดจะต้องชำระอัตราภาษีที่สูงกว่า ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่

ได้มีการควบคุมในลักษณะดังกล่าว ในทางกลับกันประเทศไทยมีอัตราภาษีที่จัดเก็บเป็นการทั่วไปกว่ากรอบ WTO เป็นส่วนใหญ่ และบางกรณีก็มีอัตราต่ำกว่าอัตราตามกรอบ AFTA

1.12 บทสรุป

การจัดทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area) นับว่ามีบทบาทสำคัญในทางการค้าระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างพันธมิตรทางการค้า ลดการกีดกันทางการค้า(และรวมถึงการลงทุน) ทั้งในรูปแบบของภาษีและมีใช้ภาษีระหว่างกันลง ซึ่งมีข้อดีคือ ทำให้เกิดการค้าบริการที่ตนมีความได้เปรียบ และพยายามจะลดหรือเลิกผลิตสินค้าและบริการที่ไม่สามารถแข่งขันได้หรือมีความได้เปรียบน้อย ในขณะที่แม้ผลของการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีจะยังไม่เกิดขึ้นอย่างเต็มรูปแบบ แต่กระทบก็เริ่มเห็นกันบ้างแล้ว เช่น การที่มีสินค้าราคาถูกจากต่างประเทศเริ่มเข้ามาตีตลาดไทยมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าราคาถูกจากประเทศจีน ซึ่งได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องประดับเทียม และรองเท้า เป็นต้น

ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับจีนในด้านเศรษฐกิจนั้น เรียกได้ว่าเป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่งกันในส่วน of คู่ค้านั้นจะเห็นว่าไทยมีการส่งออกและนำเข้าจากจีนเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การส่งออกของไทยมีการขยายตัวในอัตราที่น่าพอใจ นอกจากนี้จีนยังเป็นแหล่งลงทุนของนักลงทุนชาวไทย และเป็นแหล่งการผลิตที่สำคัญสำหรับสินค้าหลายอย่าง ตั้งแต่สิ่งทอจนถึงเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ในอีกด้านหนึ่งนั้น จีนเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย ซึ่งสามารถมองได้ 2 ด้าน ด้านแรกคือ การแข่งขันในตลาดโลก เนื่องจากจีนมีค่าแรงต่ำและมีแรงดึงดูดให้นักลงทุนจากบริษัทสำคัญเกือบทุกกลุ่มอุตสาหกรรมทั่วโลกมุ่งเข้าไปลงทุน ดังนั้นต้นทุนการผลิตสินค้าในจีนจึงได้เปรียบสินค้าจากไทย (โดยเฉพาะในสินค้าที่เน้นราคาถูก และผลิตเป็นจำนวนมาก) ด้านที่สอง คือ การแย่งชิงตลาดกันเอง เช่นกรณีที่จีนส่งสินค้าราคาถูกมาขายในไทย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบในด้านการเป็นคู่แข่งกันระหว่างไทยกับจีนนี้ ถ้ามองในแง่ลบ คือ การเสียตลาดการค้าระหว่างประเทศ หรือบางรายต้องเลิกกิจการไปเพราะไม่สามารถแข่งขันได้ แต่ในแง่บวกคือ ทำให้ผู้ประกอบการ(และรัฐบาล) ไทยต้องเร่งปรับตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้มากขึ้น

การจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับจีนนั้น จะเห็นได้ว่าในขณะนี้ไทยได้จัดทำข้อตกลงเป็น 2 ข้อตกลง คือ เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และเขตการค้าเสรีไทย-จีน ซึ่งจีนให้ความสำคัญของการทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน มากกว่า โดยได้ร่วมลงนามจัดทำกรอบความแตกต่างว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ซึ่งกรอบการเจรจาจะลดภาษีในพิกัดอัตราอากรขาเข้า 01-08 เกี่ยวกับการลดภาษี สินค้ากลุ่มแรกภายใต้ Early Harvest ได้แก่ สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ใช้บริโภคสินค้าประมง ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์จากสัตว์อื่น ๆ ต้นไม้และพืชอื่น

ๆ มีชีวิต พืชผักใช้บริโภค และผลไม้ โดยจะลดภาษีภายในวันที่ 1 มกราคม 2547 ลงถึง 0 % ภายใน พ.ศ.2549 แต่ในทางกลับกัน ไทยให้ความสำคัญกับเขตการค้าเสรีไทย-จีน มากกว่า โดยพยายามที่จะให้จีนลดภาษีในข้อตกลงไทย-จีน ในสินค้าผลไม้ภายในเดือนมิถุนายน 2546 นี้ แต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากทางการจีนขอเลื่อนออกไปภายในปี 2546 นี้

ในการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน/ไทยจีนนี้ แม้ว่ารัฐบาลไทยชุดปัจจุบันจะมีนโยบายให้ราชการและเอกชนดำเนินการตาม โดยที่ทั้งสองภาคนี้ยังไม่มีความพร้อมก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่าการทำเขตการค้าเสรีในแง่สินค้าเกษตรจะมีความเกี่ยวเนื่องกันอย่างมาก เพราะว่าจีนมีการนำเข้าสินค้าจากนำเข้าจากจีนส่วนใหญ่เป็นพวกผลไม้ เช่น แอปเปิ้ล ข้าวโพด ซึ่งโดยภาพรวมแล้วจีนมีอัตราภาษีนำเข้าสูงกว่าไทย และมีมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTB) มากกว่าไทย เพราะฉะนั้นไทยค่อนข้างจะได้เปรียบในการทำเขตการค้าเสรีสินค้าเกษตร แต่ยังมีอุปสรรคที่ต้องแก้ไข ส่วนในด้านสินค้าอุตสาหกรรมไทยอาจจะได้ประโยชน์น้อย เนื่องจากรัฐบาลจีนให้การอุดหนุนการผลิตแก่ผู้ประกอบการโดยเน้นการผลิตขนาดใหญ่ (Mass Product) จีนมีการผลิตไปทิ้งไปได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากหากสินค้าใดไม่ได้มาตรฐานในการส่งออก ก็มีตลาดภายในรองรับได้อย่างเต็มที่ นอกจากนั้นการผลิตขนาดใหญ่ดังกล่าวยังเป็นผลให้สินค้านำเข้าราคาถูกแล้ว การผลิตครั้งเดียวสามารถผลิตได้ปริมาณมากตามความต้องการของผู้บริโภคอีกด้วย สำหรับประเทศไทย สินค้าอุตสาหกรรมบางอย่างต้องการนำเข้าวัตถุดิบราคาถูก จีนจะเป็นแหล่งนำเข้าวัตถุดิบราคาถูกของไทยต่อไปอีกด้วย

ภาคผนวกที่ 5

มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) ของจีน¹

1. สินค้าอาหารที่ทำจากสัตว์นำเข้าจากต่างประเทศ (ดินไก่ ปลาเยือกแข็ง และชิ้นส่วนอื่น ๆ)
 - ต้องขออนุญาตนำเข้า
 - ขอใบอนุญาตนำเข้าจากหน่วยงาน Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau ณ กรุงเป่ย์จิงเท่านั้น
 - สุขอนามัย
 - มีหนังสือรับรองสุขอนามัยและเป็นโรงงานที่ได้รับการรับรองมาตรฐานโรงงานจากหน่วยงานตามข้อกำหนดของประเทศคู่ค้า (กรมปศุสัตว์)
2. วัตถุดิบกุ้งและซูริมิ
 - ต้องขออนุญาตนำเข้า
 - ต้องผ่านการตรวจสอบคุณภาพจากสำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออกของจีน (Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau, PRC) ก่อนแจ้งยังคณะรัฐมนตรีของจีนเพื่อขออนุมัติการนำเข้าสินค้าอาหารนั้นๆ
 - สุขอนามัย
 - มีหนังสือรับรองคุณภาพในการส่งออกของประเทศต้นทาง (ต้องมี Health Certificate ระบุไม่มีสารตามข้อ 3. และมีการสุ่มตรวจ)
กำหนดมาตรฐานการนำเข้าเช่นเดียวกับไทย คือ
 1. ไม่มีควมมีข้อสงสัยด้านติดเชื้อ/มีสารต้องห้าม
 2. ปลอดภัยจากการติดเชื้อโรคทุกชนิด และเหมาะสมกับการบริโภค
 3. ไม่มีการเน่าเสียหรือปนเปื้อนจากสารไนโตรฟูแรน คลอแรมเฟนิเคิล (โครโรไมเซติน) อ็อกซิเตตราไซคลิน กรดอ็อกโซลิค และกลุ่มซัลฟา
 - เงื่อนไขและหลักการนำเข้าคือ สินค้าอาหารห้ามใส่ยา
- บรรจุภัณฑ์และหีบห่อ (ระบุเป็นภาษาจีน)
 - สำหรับสินค้าอาหารสำเร็จรูปที่รับประทานโดยตรงต้องมีการบรรจุหีบห่อเป็นซองเล็กแล้วบรรจุรวมเป็นซองใหญ่ วัสดุที่ทำเป็นภาชนะสำหรับบรรจุหีบห่อต้องสะอาดไม่มีพิษ
 - ด้านนอกต้องติดฉลากระบุชื่อสินค้า แหล่งที่มาของประเทศผู้ส่งออก (มีผลตั้งแต่ 10 มีนาคม 03)

¹ ที่มา: ศูนย์ประสานการส่งออกและนำเข้าสินค้า กรมการค้าต่างประเทศ 16 ตุลาคม 2546

- สิ่งที่ต้องแสดงในฉลากสินค้าอาหารที่นำเข้าจากต่างประเทศ ประกอบด้วย Products Name (ชื่อผลิตภัณฑ์) Ingredients (ส่วนผสม) Standard Code (มาตรฐานสินค้า) Approved Label (ฉลากที่ได้รับการรับรอง) Production Date (วันที่ผลิต) Preservation Period (ระยะเวลาการเก็บรักษา) Storage Method (วิธีการเก็บรักษา) Manufacture's Name and Address (ชื่อและที่อยู่ผู้ผลิต) Quarantine and Sanitary Registration and Certificate Registration (เลขที่หนังสือรับรองมาตรฐานสุขอนามัย)
อัตราภาษีนำเข้าสำหรับกุ้งนาง ยกเว้นที่แช่แข็งเท่ากับ 50 สำหรับกุ้งสำหรับทำพันธุ์
lobster สำหรับทำพันธุ์ และกุ้งฝอยหรือกุ้งนางสำหรับทำพันธุ์นั้นยกเว้น (Free)
- ผู้ใดกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานจีนจะต้องถูกปรับเป็นเงิน
ระหว่าง 500-10,000 หยวน

3. สัตว์น้ำมีชีวิตเพื่อการบริโภค (จระเข้ กุ้ง กุ้ง กบ)

■ ควบคุมการนำเข้า

- ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
สำหรับประเทศไทยก่อนส่งออก จะต้องติดต่อสถาบันวิจัยสุขภาพสัตว์น้ำ สำนักงาน
อนุสัญญา กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและสัตว์ป่าและพันธุ์พืช และด่านกักกันสัตว์
กรมปศุสัตว์ เพื่อขอหนังสือรับรองสุขภาพหรือ Health Certificate
หน่วยงานจีนที่รับผิดชอบคือ สำนักงานควบคุม กักกันและตรวจสอบมาตรฐานของจีน
หรือ State General Administration of Quality Supervision & Inspection &
Quarantine (AQSIQ)

■ สุขอนามัย

- เข้มงวดในเรื่องการตรวจโรคพืชและสัตว์ก่อนนำเข้า โดยสัตว์น้ำมีชีวิตทุกประเภทจะ
ต้องผ่านการตรวจสอบของมณฑลที่ขอนำเข้า

4. ตะพาบน้ำ

■ ควบคุมการนำเข้า

- ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกรมประมงของจีน (เนื่องจากรัฐบาลจีนต้องการคุ้มครอง
เกษตรกรผู้เลี้ยงตะพาบน้ำในประเทศ)

■ สุขอนามัย

- เข้มงวดในการตรวจสอบการปนเปื้อนจุลินทรีย์ที่ทำให้เกิดโรคในสัตว์น้ำมีชีวิตและป้องกัน
การติดเชื้อโรคจากตะพาบน้ำมีชีวิตที่นำเข้าจากต่างประเทศ
ก่อนส่งออกจะต้องติดต่อกองตรวจสอบคุณภาพสินค้า (กตส.) กระทรวงเกษตรและส
หกรณ์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2004) เพื่อขอหนังสือรับรองฯ
สถาบันวิจัยสุขภาพสัตว์น้ำ สำนักงานอนุสัญญา กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและสัตว์
ป่าและพันธุ์พืช และด่านกักกันสัตว์ กรมปศุสัตว์ เพื่อขอหนังสือรับรองสุขอนามัยหรือ
Health Certificate และหนังสืออนุญาตส่งออก

หน่วยงานจีนที่รับผิดชอบคือ สำนักงานควบคุม กักกันและตรวจสอบมาตรฐานของจีน หรือ State General Administration of Quality Supervision & Inspection & Quarantine (AQSIQ)

5. เนื้อหาจะเข้า

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกรมประมงของจีน
 - สุขอนามัย
 - เข้มงวดในการตรวจสอบการปนเปื้อนจุลินทรีย์ที่ทำให้เกิดโรคในสัตว์น้ำมีชีวิต สำหรับประเทศไทยก่อนส่งออกจะต้องติดต่อกองตรวจสอบคุณภาพสินค้า (กตส.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2004) เพื่อขอหนังสือรับรองฯ สถาบันวิจัยสุขภาพสัตว์น้ำ สำนักงานอนุสัญญา กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและสัตว์ป่าและพันธุ์พืช และด่านกักกันสัตว์ กรมปศุสัตว์ เพื่อขอหนังสือรับรองสุขอนามัยหรือ Health Certificate และหนังสืออนุญาตส่งออก
- หน่วยงานจีนที่รับผิดชอบคือ สำนักงานควบคุม กักกันและตรวจสอบมาตรฐานของจีน หรือ State General Administration of Quality Supervision & Inspection & Quarantine (AQSIQ)

6. อนุญาตให้นำเข้า

- จำกัดปริมาณนำเข้า
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)
- จัดทะเบียนการนำเข้า
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission)
- ควบคุมการนำเข้า
 - ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากคณะกรรมการวางแผนของแต่ละมณฑลและต้องแสดงใบทะเบียนนำเข้า สินค้าพิเศษ (Registration Special Commodity Import) มาประกอบการขอหนังสืออนุญาตนำเข้า
- สุขอนามัย
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

7. สินค้าเกษตรภายใต้โควตานำเข้า 10 ชนิด ประกอบด้วยข้าว ข้าวสาลี ข้าวโพด น้ำมันปาล์ม น้ำมันถั่วเหลือง น้ำตาล ฝ้าย น้ำมันเรพส์ (rapeseed oil) ขนสัตว์ และผ้าขนสัตว์

- สินค้าเหล่านี้กำหนดนำเข้าโควตาภาษี

- ผู้นำเข้าต้องยื่นขอรับการจัดสรรโควตาจากหน่วยงาน Planning Commissions ในระดับ มณฑล ภูมิภาค และเทศบาลขึ้นไป ทั้งนี้รัฐบาลกลางกรุงเป่ย์จิงเป็นผู้อนุมัติ หากผู้ได้รับ จัดสรรโควตาใช้ไม่หมดจะต้องคืนส่วนที่เหลือให้กับ State Development Planning Commission (SDPC) ก่อนวันที่ 15 กันยายนของทุกปี และ SDPC จะจัดสรรให้กับผู้ ต้องการโควตาต่อไป
- ผู้ประกอบการจะได้รับหนังสือรับรอง “The Certificate of Import Tariff Quota of Agricultural Products” เพื่อนำไปแสดงต่อศุลกากร โดยไม่ต้องเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตนำเข้าที่กรมการค้าต่างประเทศและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ กระทรวงพาณิชย์จีน
- หนังสือรับรอง “The Certificate of Import Tariff Quota of Agricultural Products” มี 2 ชนิด คือประเภทสำหรับสินค้า ...
- ประเภทของการจัดสรรโควตา
 1. ประเภท A โควตานำเข้าปกติ รวมการนำเข้าโดยใช้วิธีการค้าต่าง ๆ นอกจากการนำเข้าเพื่อการแปรรูป
 2. ประเภท B โควตานำเข้าเพื่อการแปรรูป นำเข้าเพื่อแปรรูปในเขตปลอดภาษีและเขตแปรรูปเพื่อการส่งออก

หมายเหตุ ขณะนี้ จีนได้จัดสรรโควตาสินค้าเกษตร 4 ชนิด (น้ำมันปาล์ม น้ำมันถั่ว น้ำมันเมล็ดพันธุ์ฝัก น้ำมันเรพส์) สำหรับปี 2004

คุณสมบัติของผู้ยื่นขอรับการจัดสรรโควตาภาษีฯ นำเข้าสินค้า มีดังนี้

1. ได้จดทะเบียนที่กรมบริหารอุตสาหกรรมพาณิชย์แห่งชาติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2003
2. มีฐานะทางการเงินและการเสียภาษีที่ดี
3. ไม่มีชื่อในบัญชีผิดระเบียบทางศุลกากร กรมบริหารอุตสาหกรรมพาณิชย์ กรมภาษี และกรมตรวจคุณภาพในช่วงปี 2001-2003
4. ผ่านการตรวจสอบบัญชีวิสาหกิจประจำปี 2002 อย่างเรียบร้อย
5. ไม่เคยฝ่าฝืนข้อกำหนดว่าด้วยการบริหารโควตา ภาษีศุลกากร และผลิตผลทางการเกษตรของคณะกรรมการวางแผนโครงการและพัฒนาแห่งชาติจีน

นอกจากนี้ ผู้ยื่นขอรับจัดสรรโควตาจะต้องมีคุณสมบัติข้อใดข้อหนึ่งใน 5 ประการ ดังนี้

1. เป็นรัฐวิสาหกิจ
2. ได้รับมอบหมายให้เป็นองค์การสำรองแห่งรัฐ
3. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ได้รับการจัดสรรโควตาสินค้า 1 ใน 4 ชนิดดังกล่าวข้างต้น
4. เป็นวิสาหกิจที่ประกอบการใช้สินค้า 1 ใน 4 ชนิดดังกล่าวเป็นวัตถุดิบ
5. วิสาหกิจผลิตอาหารที่ใช้ไขมันปาล์มเป็นวัตถุดิบในการผลิตโดยตรงและมีปริมาณการใช้ 3,000 ตันต่อปีขึ้นไป หรือเป็นวิสาหกิจแปรรูปน้ำมันที่มีความสามารถในการใช้

การกลั่นน้ำมันดิบไม่น้อยกว่า 200 ตันต่อวัน หรือเป็นนิสหกิจผลิตน้ำตาลที่สามารถแปรรูปน้ำตาลดิบไม่น้อยกว่า 600 ตันต่อวัน

ทั้งนี้ การจัดสรรโควตาดังกล่าวจะดูจากประวัติการส่งออก ความสามารถในการผลิตและมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการค้า โดยกระทรวงพาณิชย์จะจัดสรรโควตาให้โดยผ่านองค์กรที่ได้รับมอบหมายอำนาจก่อนวันที่ 1 มกราคม 2004

8. ข้าว

■ โควตาภาษี

- จีนกำหนดโควตานำเข้าข้าวจากไทยในปี 2003 ข้าวเมล็ดยาว ปริมาณ 2,327,500 ตัน และข้าวเมล็ดสั้น 2,327,500 ตัน/ปี ปี 2004 เพิ่มโควตานำเข้าข้าวเมล็ดยาวเป็น 2,660,000 ตัน/ปี และข้าวเมล็ดสั้น 2,660,000 ตัน/ปี สำหรับข้าวที่สีบ้างแล้วหรือสีทั้งหมดจะขัดหรือไม่ก็ตาม และปลายข้าว มีอัตราภาษีนำเข้าของจีนเท่ากับ 150

■ กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า

- ให้ Ceroil Foods ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลที่มีอำนาจในการนำเข้าและทำสัญญาซื้อขายกับผู้ส่งออกแต่เพียงผู้เดียว
- ระเบียบการนำเข้าตามข้อ 7

■ สุขอนามัย

- จีนได้กำหนดให้บริษัทของจีน (CCIC) เป็นผู้ตรวจสอบและออกหนังสือรับรองด้านสุขอนามัยของข้าวโดยการตรวจสอบการนำเข้าจากไทยนั้น ประมาณร้อยละ 70 จะดำเนินการตรวจสอบโดยบริษัท CCIC (Thailand) Co., Ltd. ณ ท่าเรือในประเทศจีน

9. น้ำมันปาล์ม

■ โควตาภาษี

- กำหนดโควตานำเข้า 270 หมื่นตัน จัดสรรให้รัฐวิสาหกิจนำเข้าร้อยละ 18 (ในปี 2004) อัตราภาษีในโควตาร้อยละ 9 และนอกโควตาร้อยละ 30-190

■ สุขอนามัย

- ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

■ ขออนุญาตนำเข้า

- ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากคณะกรรมการวางแผนของแต่ละมณฑลและต้องแสดงใบทะเบียนนำเข้า สินค้าพิเศษ (Registration Special Commodity Import) มาประกอบการขอหนังสืออนุญาตนำเข้า
- ระเบียบการนำเข้าตามข้อ 7

10. น้ำตาล

■ โควตาภาษี

- กำหนดโควตานำเข้า 194.5 หมื่นตัน จัดสรรให้รัฐวิสาหกิจนำเข้าร้อยละ 70 (ในปี 2004)

อัตราภาษีในโควตาร้อยละ 15 และนอกโควตาร้อยละ 30-190

- กำหนดโควตานำเข้าโดย China National Cereal Oils and Foodstuffs I/E Corp ปริมาณโควตาจะพิจารณาจากผลผลิตในประเทศ
- ระเบียบการนำเข้าตามข้อ 7

■ สุขอนามัย

- ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

11. ยางธรรมชาติ พิกัด HS 40011000, 40012100, 40012200, 40012900

■ โควตานำเข้า

- รัฐบาลกลางจะเป็นผู้จัดสรรโควตานำเข้าโดยกำหนดโควตานำเข้าปริมาณ 85 หมื่นตัน (ในปี 2003)

■ ขออนุญาตนำเข้า

- ต้องมีใบอนุญาตนำเข้า ยกเว้นกรณีที่นำเข้าเพื่อผลิตสินค้าและส่งออก จะสามารถนำเข้าเสรีและขอคืนภาษีนำเข้าได้
- กรณีผู้นำเข้ารายเล็กจะต้องนำเข้าผ่านบริษัทของรัฐที่ได้รับการจัดสรรโควตาและมีใบอนุญาตนำเข้า เช่น SINOCEM
- กรณีสินค้าตกค้างที่ทำเรือเกินกว่า 30 วัน ไม่มีผู้มารับสินค้า ทางการเงินจะถือว่าเป็นสินค้าไม่มีเจ้าของ โดยจะยึดเป็นของรัฐ ควรทำสัญญาเช่าโกดัง เก็บสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมส่งออกบริเวณใกล้ท่าเรือนำเข้าสินค้าเป็นการล่วงหน้า หากการนำเข้ามีปัญหาสามารถนำยางไปเก็บไว้ในโกดังก่อนหาทางเสนอขายให้ผู้นำเข้า
- ในปี 2005 จีนจะยกเลิกระบบโควตาการนำเข้ารวมทั้งลดภาษีเป็นร้อยละ 15 จากเดิมร้อยละ 30

■ มาตรฐานสินค้า

- ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

12. สินค้าผักและผลไม้

■ ต้องขออนุญาตนำเข้า

- ขอใบอนุญาตใบอนุญาตนำเข้าจากเมืองที่ขออนุญาตเข้าโดยความเห็นชอบของหน่วยงาน Administration of Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau ณ กรุงปักกิ่ง
 1. จะต้องแสดงหลักฐานของชนิดและปริมาณผลไม้ที่จะขออนุญาตนำเข้าและจะต้องขออนุญาตนำเข้าจาก Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau (CIQ) จากเมืองที่ขอนำเข้า (ปกติใช้เวลา 10 วันทำการและใบอนุญาตมีเพียง 90 วัน) เพื่อขอความเห็นไปยัง Administration of Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau ณ กรุงปักกิ่ง เพื่อออกใบอนุญาตนำเข้า (ประมาณ 30 วัน) ทั้งนี้ ผู้ขออนุญาตนำเข้า

เข้าต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกรนำเข้าและส่งออก กรณีนำเข้าทางตลาด ขยายส่ง ทางตลาดจะดำเนินการนำเข้า

2. การดำเนินการทางพิธีศุลกากรต้องมีใบอนุญาตนำเข้า Invoice Packing List สัญญาซื้อขาย (กรณีเคยนำเข้าจะขอใหม่ ต้องนำใบอนุญาตฉบับเก่าแนบไปกับคำขอฉบับใหม่) และหนังสือรับรองสุขอนามัยจากประเทศผู้ส่งออกผลไม้
3. ทุเรียนและมะม่วง ส่งออกได้กรณีที่เป็นการเงินตรวจสอบและอนุญาตให้ส่งออกได้เท่านั้น

อัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 0 ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2003 ภายใต้เขตการค้าเสรี + VAT 13%

ตัวอย่างสินค้าผลไม้ที่จีนนำเข้าจากไทย เช่น กล้วยหอม ทุเรียน ส้ม แอปเปิล ลำไยแห้ง มะพร้าว มังคุด ลิ้นจี่ มะละกอ มะม่วง ฝรั่ง และผลไม้อื่นๆ

กรณีการส่งออกลำไย ต้องมีหนังสือรับรองสารตกค้าง หนังสือรับรองการตรวจสอบศัตรูพืช หนังสือรับรองวิธีการตรวจสอบสารตกค้างในห้องปฏิบัติการและเรื่องระบบ GAP จากกรมวิชาการเกษตร

ผู้ส่งออกรายใหม่จะต้องยื่นคำร้องขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสินค้าทั่วไปก่อนเพื่อใช้ในการติดต่อขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (เพื่อจะทำให้ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าเงิน) ทั้งนี้จะต้องยื่นคำร้องขอทำบัตรประจำตัวและคำร้องขอหนังสือรับรอง C/O ได้ที่สำนักงานบริการการค้าต่างประเทศ ณ

1. กรมการค้าต่างประเทศ
2. อาคารคลังสินค้า 2 ท่าอากาศยานกรุงเทพ
3. ท่าเรือกรุงเทพ

นอกจากนี้ ยังสามารถติดต่อได้จากศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเตล็ดที่ภูมิภาค ติดต่อได้ที่สำนักงานการค้าต่างประเทศ เชียงใหม่ สงขลา ชลบุรี สระแก้ว หนองคาย และเชียงราย (สำนักงานใหม่)

■ สุขอนามัย

- ต้องมีหนังสือรับรองสุขอนามัยจากกรมวิชาการเกษตรไทยกำกับมาพร้อมนำเข้า
- ต้องผ่านการตรวจสอบปลอดจากโรคพืชโดย State Administration for Entry-Exit Inspection and Quarantine (CIQ) ประจำท่าที่นำเข้า
- ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

■ แหล่งกำเนิดสินค้า

- ต้องมีหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Form E)

13. สมุนไพร

■ ควบคุมการนำเข้า

- ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน

14. สับปะรดกระป๋อง

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- สุขอนามัย
 - ต้องผ่านการตรวจสอบโรคพืชโดย State Administration for Entry-Exit Inspection and Quarantine
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

15. อาหารสัตว์

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- สุขอนามัย
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

16. วัสดุก่อสร้าง

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

17. ถ่านหิน

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

18. น้ำมันดิบ

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- จัดระเบียบการนำเข้า
 - รัฐบาลกำหนดให้มีผู้นำเข้ารายเดียวสำหรับสินค้าวัตถุดิบบางชนิดที่มีความจำเป็นต่อเศรษฐกิจของประเทศ และความเป็นอยู่ของประชาชนเพื่อควบคุมราคาสินค้า

19. น้ำมันสำเร็จรูป

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน

- กำหนดโควตานำเข้าสำหรับสินค้าบางพิกัด
 - ต้องขอหนังสือรับรองโควตานำเข้าจากคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission) เป็นผู้ควบคุมโควตา

20. ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

21. เคมีภัณฑ์

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

22. อัญมณีและเครื่องประดับ

- ไม่ควบคุมการนำเข้า
 - นำเข้าไม่เก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับภาษีบริโภคร้อยละ 5 จะเก็บในชั้นขายปลีก (จากเดิมจัดเก็บในขั้นตอนการนำเข้าและขั้นตอนการผลิต)
 - ภาษีนำเข้าตามข้อผูกพัน WTO ร้อยละ 8.4

23. ยารักษาโรค

- ควบคุมการนำเข้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการนำเข้ายา (Certificates for Imports of Drugs) ได้รับอนุญาตจากกระทรวงสาธารณสุขตามกฎหมาย Regulations on the Issues of Import Drugs Permits ลงวันที่ 8 มิถุนายน 1987
- หน่วยงานจีนที่รับผิดชอบคือ China Inspection and Quarantine Bureau (CIQ)

24. ยาสมุนไพร

- ควบคุมการนำเข้า
 - ต้องได้รับอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงสาธารณสุขจีน ตามกฎหมาย Regulations on the Issues of Import Drugs Permits ลงวันที่ 8 มิถุนายน 1987
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)
- หน่วยงานจีนที่รับผิดชอบคือ China Inspection and Quarantine Bureau (CIQ)

25. เครื่องสำอาง

- ควบคุมการนำเข้า
 - ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงสาธารณสุขจีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

26. พลาสติก

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- จัดทะเบียนการนำเข้า
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission)

27. เม็ดพลาสติก

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)
- จัดทะเบียนการนำเข้า
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission)

28. โพลีเมอร์และโพลิเอธิลีน

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน

29. เม็ดพลาสติก Polystyrene และเส้นใยโพลีเอสเตอร์

- กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องเป็นรัฐวิสาหกิจ/ธุรกิจที่ได้รับการอนุมัติให้นำเข้าหรือธุรกิจอื่นที่ได้วางเงินค้ำประกันต่อสำนักงานศุลกากรจีนโดยเปิดบัญชีผ่านธนาคารจีน (Bank of China) เงินประกันพร้อมดอกเบี้ยจะได้รับเมื่อผู้นำเข้าส่งออกสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตจากวัตถุดิบดังกล่าวไปต่างประเทศ
- ภาษีต่อต้านการทุ่มตลาด
 - กระทรวงการค้าและความร่วมมือระหว่างประเทศ (MOFTEC) ได้ตรวจสอบการทุ่มตลาดสินค้าโพลีเมอร์ของสไตรีนในลักษณะขั้นปฐมที่นำเข้าจากไทย การตรวจสอบการทุ่มตลาดในกรณีปกติใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี คือวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2002 และหากมีเหตุการณ์พิเศษเกิดขึ้นจะขยายเวลาออกไป 18 เดือน

30. พลาสติก แผ่นฟิล์ม

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน

- เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)

31. แผ่นโพลิเอสเตอร์

- จำกัดปริมาณนำเข้า
 - ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน โดยผู้นำเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองโควตานำเข้า
- คณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission) เป็นผู้ควบคุมการนำเข้า

32. ผลิตภัณฑ์พลาสติก

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน

33. เศษพลาสติก

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)

34. ยางสังเคราะห์

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)
- จัดทะเบียนการนำเข้า
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission)

35. ยางธรรมชาติ พิกัด HS 40011000, 40012100, 40012200, 40012900

- ควบคุมการนำเข้า
 - จีนกำหนดโควตานำเข้ายางพาราจากไทยในปีแรกกำหนดโควตานำเข้ายางพาราปริมาณ 429,000 ตัน และจะขยายโควตาเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ต่อปี จนถึงปีที่ 5 (2004) จะยกเลิกโควตานำเข้า
- กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า
 - จะต้องได้รับโควตาและใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

36. ผลิตภัณฑ์ยาง

- ควบคุมการนำเข้า

- ขอบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

37. ยางรถยนต์

- กำหนดโควตาการนำเข้า
 - ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน โดยผู้นำเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองโควตานำเข้า
- คณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission) เป็นผู้ควบคุมการนำเข้า
- จะต้องได้มาตรฐาน “CCC” (China Compulsory Certificate)
เริ่มบังคับใช้ 1 สิงหาคม 2003

38. ไม้ซุง

- ควบคุมการนำเข้า
 - รัฐบาลกำหนดให้มีผู้นำเข้าเพียงรายเดียวสำหรับนำเข้าวัตถุดิบบางชนิดที่มีความจำเป็นต่อเศรษฐกิจของประเทศ และความเป็นอยู่ของประชาชนเพื่อควบคุมราคาสินค้า

39. ไม้แปรรูป

- ควบคุมการนำเข้า
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)

40. ไม้อัด

- ควบคุมการนำเข้า
 - รัฐบาลกำหนดให้มีผู้นำเข้าเพียงรายเดียวสำหรับนำเข้าวัตถุดิบบางชนิดที่มีความจำเป็นต่อเศรษฐกิจของประเทศ และความเป็นอยู่ของประชาชนเพื่อควบคุมราคาสินค้า
- จัดทะเบียนการนำเข้า
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ (State Planning Commission) เป็นผู้ควบคุมโควตา

41. ไม้วีเนียร์

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)

42. ไม้และเยื่อไม้

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน

43. เยื่อไม้

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

44. กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน อัตราภาษีนำเข้าปกติร้อยละ 30 สำหรับประเทศ MFN อยู่ระหว่างร้อยละ 5.0-8.5 + VAT 17%
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

45. หนังสือหรือนิตยสารที่มีลักษณะอนาจาร

- ห้ามนำเข้า

46. เสื้อผ้าเด็กหญิง

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน

47. กระจกรถยนต์

- กำหนดโควตาการนำเข้า
 - ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน โดยผู้นำเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองโควตานำเข้า

48. เหล็ก ได้แก่ เหล็กเส้นและเหล็กที่ไม่เป็นสนิม

- กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องเป็นรัฐวิสาหกิจ/ธุรกิจที่ได้รับการอนุญาตให้นำเข้าหรือธุรกิจอื่นที่ได้วางเงินค้ำประกันต่อสำนักงานศุลกากรจีนไว้โดยเปิดบัญชีผ่านธนาคารจีน
 - ต้องมีความต้องการภายในประเทศ และผู้ผลิตภายในประเทศไม่สามารถผลิตสินค้าดังกล่าวได้
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีคุณสมบัติที่มีมาตรฐานสูง
- ควบคุมการนำเข้า
 - การนำเข้าแต่ละครั้งต้องขออนุญาตจาก State Economic and Trade Commission เป็นกรณีๆ ไป

49. สแตนเลสและเหล็กผสม

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)

50. ของที่ทำด้วยเหล็กและเหล็กกล้า

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)

51. ยานยนต์

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - สินค้านำเข้าต้องได้รับหนังสือรับรองคุณภาพสินค้าและเครื่องหมายความปลอดภัย ซึ่งออกโดย State Administrative of Import and Export Commodity Inspection (SACI) มาแสดงประกอบการนำเข้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

52. รถยนต์สำเร็จรูปและรถยนต์ที่นำเข้ามาประกอบภายในประเทศ

- กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า
 - อนุญาตให้นำเข้าได้เฉพาะทำเรือ 5 แห่ง ได้แก่ ต้าเหลียน เทียนจิน ชังไห่ เขตเศรษฐกิจพิเศษไห่ เสินเจิ้น
- โควตาการนำเข้า
 - ขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน โดยผู้นำเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองโควตานำเข้า (ในปี 2000 โควตานำเข้ารถยนต์เป็นมูลค่า 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ต่อปี ในปี 2005 จะมีการยกเลิกโควตานำเข้า)

หมายเหตุ สำนักงานบริหารการพาณิชย์และการอุตสาหกรรมของจีน (State Administrative for Industry and Commerce of PRC) ได้ออกประกาศวิธีการควบคุมดูแลการเปิดจำหน่ายรถยนต์นำเข้า โดยมีหลักเกณฑ์และคุณสมบัติ ดังนี้

1. ต้องผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานดังกล่าว ระดับมณฑลหรือเมืองในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียน และการยกเลิกการจดทะเบียน เป็นต้น
2. เป็นนิติบุคคล มีทุนจดทะเบียน 5 ล้านดอลลาร์ขึ้นไป มีสถานที่และอุปกรณ์ที่จำหน่ายรถยนต์ 200 คันขึ้นไปต่อปี มีเจ้าหน้าที่การจำหน่าย การซ่อมบำรุง และให้บริการ

หลังจากการจำหน่ายที่เหมาะสมกับขอบเขตของธุรกิจ สร้างสัญลักษณ์และภาพ
พจน์ตามความต้องการของโรงงานผลิตรถยนต์

**สำนักนำเข้าและส่งออกสินค้าเครื่องจักรอิเล็กทรอนิกส์แห่งรัฐ (State Machinery and
Electronic Product Import & Export) เป็นผู้ควบคุมโควตานำเข้า**

ตั้งแต่ 1 มกราคม 2003 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ขนาด 3000 ซีซีขึ้นไป ลดลงจากร้อย
ละ 50.7 เหลือร้อยละ 43 และต่ำกว่า 3000 ซีซี ภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 43.8 เหลือร้อยละ
38.2 ทั้งนี้ ภาษีนำเข้ารถยนต์จะลดลงเหลือร้อยละ 25 ภายในวันที่ 1 กรกฎาคม 2006

53. อะไหล่รถยนต์

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า
 - อนุญาตให้นำเข้าได้เฉพาะทำเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษ 32 แห่ง

54. ของเด็กเล่น

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน
- มาตรฐานสินค้า
 - ต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดย
Commodity Inspection Authority ของประเทศผู้ส่งออก

**55. การบังคับใช้เครื่องหมาย “CCC Mark” (China Compulsory Certification) สำหรับ
สินค้าเครื่องใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์**

- ควบคุมเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและสุขอนามัยของคน สัตว์ พืช และสิ่งแวดล้อมและการ
อนุรักษ์ธรรมชาติ
 - รายละเอียดสินค้าที่ต้องยื่นขอใบอนุญาตติดเครื่องหมาย “CCC Mark” มีดังนี้
 - 1) สายไฟและสายเคเบิล
 - 2) สวิตช์วงจรไฟฟ้า และเครื่องมือติดตั้งเพื่อป้องกันและเชื่อมต่ออุปกรณ์
 - 3) เครื่องใช้ไฟฟ้าแรงต่ำ
 - 4) มอเตอร์ที่มีกำลังต่ำ
 - 5) เครื่องมือไฟฟ้า
 - 6) เครื่องจักรเชื่อมโลหะ
 - 7) เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน
 - 8) อุปกรณ์เครื่องเสียงและวีดีโอ
 - 9) เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์
 - 10) เครื่องมืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่ให้แสงสว่าง
 - 11) เครื่องมือการสื่อสาร
 - 12) รถยนต์ และอุปกรณ์ที่ให้ความปลอดภัย

- 13) ยางรถยนต์
 - 14) แวนตา
 - 15) เครื่องจักรกลการเกษตร
 - 16) ผลิตภัณฑ์ยาง
 - 17) เครื่องมือแพทย์
 - 18) เครื่องมือดับเพลิง
 - 19) ระบบสัญญาณเตือนภัย
- เอกสารสำหรับการยื่นคำขอมาตรฐานบังคับ ดังนี้
 - 1) หนังสือรับรองต่างๆ เกี่ยวกับผู้ยื่นคำขอ เช่น หนังสือรับรองบริษัท
 - 2) แผนภูมิการผลิต การประกอบ แผนภูมิวงจรไฟฟ้า และแผนภูมิทฤษฎีไฟฟ้า (ถ้ามี)
 - 3) ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบสำคัญและวัตถุดิบสำคัญหลักของผลิตภัณฑ์ที่ยื่นขอ
 - 4) รายละเอียดข้อแนะนำประกอบที่ผู้ยื่นคำขอต้องการอธิบายเพิ่มเติม
 - 5) ผู้ยื่นคำขอที่เป็นผู้ขายหรือผู้นำเข้าจะต้องถ่ายเอกสารที่มีการทำสัญญากับผู้ผลิตในเรื่องการจำหน่าย การนำเข้า ยื่นต่อหน่วยงานรับรองขณะที่ยื่นขอ
 - 6) กรณีผู้ผลิตมอบอำนาจให้บุคคลอื่นทำการแทนในการยื่นคำขอ จะต้องหนังสือมอบอำนาจโดยระบุรายการที่มอบอำนาจในการดำเนินการขอรับรองการตรวจสอบตรวจระบบและรายการอื่นๆ ที่จะมอบอำนาจให้ พร้อมสำเนาหนังสือมอบอำนาจและสำเนาหนังสือสัญญาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย
 - ขั้นตอนการรับรองฯ
 - 1) การรับและรับรองคำขอ
 - 2) การจัดรูปแบบการตรวจสอบตัวอย่าง
 - 3) การตรวจประเมินโรงงาน
 - 4) การสุ่มตัวอย่างและส่งตัวอย่างเพื่อตรวจสอบ
 - 5) การประเมินผลการตรวจสอบและรับรองผลตรวจสอบ
 - 6) การตรวจติดตามผลหลังจากที่ได้รับอนุญาตแล้ว
 - เอกสารประกอบขณะนำเข้า

ต้องมีหนังสือรับรองคุณภาพจาก State Administrative of Import and Export Commodity Inspection (SACI) ประกอบการนำเข้า และใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์จีน โดยผู้นำเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองโควตานำเข้าจากสำนักนำเข้าและส่งออกสินค้าเครื่องจักรอิเล็กทรอนิกส์แห่งรัฐ (State Machinery and Electronic Product Import & Export)

หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่

- หน่วยงานตรวจสอบด้านคุณภาพ อนามัย และมาตรฐานสินค้าหรือ The State General Administration of Quality Supervision & Inspection & Quarantine of PRC (AQSIQ)
- หน่วยงานจดทะเบียนการค้าของรัฐบาลจีน เป็นหน่วยงานที่ออกกฎหมายเพื่อรับรองความปลอดภัยและคุณภาพสินค้า (Certification Body Designated: DCB) โดยการติดเครื่องหมายรับรองสินค้า “CCC Mark” บนสินค้าที่ผลิตในประเทศและนำเข้ามาจำหน่ายในจีน The Compulsory Product Certification System (CPCS) The Certification and Accreditation Administration of PRC (CNCA) สินค้าดังกล่าว ผู้นำเข้า (อาจหมายถึงผู้ผลิต ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก) สามารถยื่นขอจดทะเบียนสินค้าจากหน่วยงาน CNCA เพื่อให้ได้หนังสือรับรองความปลอดภัยของสินค้า (DCB) ซึ่งจะสามารถขออนุญาตใช้เครื่องหมาย CCC Mark อีกครั้งหนึ่งก่อนที่จะนำเข้ามาหรือจำหน่ายในตลาดในประเทศจีนได้

56. สินค้าทั่วไป

■ กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า

- รัฐบาลกลางของจีนได้มอบอำนาจให้รัฐบาลท้องถิ่นเรียกเก็บภาษีศุลกากรและภาษีต่างๆ ดังนั้น สินค้าที่นำเข้าท่าเรือแต่ละแห่งจึงจัดเก็บภาษีและค่าบริการท่าเรือในอัตราที่แตกต่างกัน แม้ว่าจะเป็นสินค้านิดเดียวกัน
- การนำเข้าสินค้ารัฐบาลจีนจะอนุญาตให้นำเข้าได้เฉพาะบริษัทที่มีสิทธิทางการค้า (Trading Rights) เท่านั้น
- สินค้าบางชนิดที่มีมูลค่าทางการค้าสูง รัฐบาลจีนจะผูกขาดการนำเข้าแต่เพียงผู้เดียว

หมายเหตุ ระบบการจัดเก็บภาษีอากรภายในจีนปี 2003 ได้มีการปรับอัตราภาษีอากรที่สำคัญดังนี้

- 1) ภาษีธุรกิจ ร้อยละ 5
- 2) ภาษีค่าก่อสร้างสำหรับในเขตตัวเมืองร้อยละ 7 และในเขตชนบทร้อยละ 5
- 3) ภาษีบำรุงการศึกษา ร้อยละ 3
- 4) ภาษีการค้า (Income Tax) ร้อยละ 33
- 5) ภาษีรายได้ส่วนบุคคล ร้อยละ 45

รายการสินค้าที่ทางศุลกากรจีนประกาศปรับจากเดิมอัตราภาษีชายแดนเป็นอัตรานำเข้าทั่วไป ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2003 ได้แก่ กระดาษหนังสือพิมพ์ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กกล้า (รีดเย็น) แผ่นบางที่ทำด้วยพลาสติก ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กกล้าไม่เป็นสนิม กรดอะซิติกโมโนคาร์บอเนต อนุพันธ์ชนิดฮาโลเจนเตตซ์ โพลีเอสเตอร์และโพลีเอสเตอร์อื่นๆ เส้นใยสังเคราะห์ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กกล้า (รีดร้อน) ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็ก (รีดเย็น) ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็ก (ชุบ/เคลือบ) โบเรตธรรมชาติและหัวแร่โบเรต เยื่อกระดาษ

สินแร่และหัวแร่ทองแดง ทองแดงเจืออื่นๆ คอปเปอร์แมตต์ ตะกั่วที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป และสังกะสีที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป

57. สินค้าอาหารทุกชนิดที่นำเข้าจากต่างประเทศของจีน

■ กฎระเบียบการนำเข้าและกฎระเบียบควบคุมฉลาก

- สินค้าอาหาร ห้ามใส่ยา แต่ไม่รวมสินค้าอาหารที่ทำด้วยยา สำหรับสินค้าอาหารสำเร็จรูปที่รับประทานโดยตรงต้องมีการบรรจุหีบห่อเป็นช่องเล็กแล้วบรรจุรวมเป็นช่องใหญ่ วัสดุที่ทำเป็นภาชนะสำหรับบรรจุหีบห่อต้องสะอาดไม่มีพิษ
- ด้านนอกต้องติดฉลากระบุชื่อสินค้า แหล่งที่มาของประเทศผู้ส่งออก (มีผลตั้งแต่ 10 มีนาคม 03)
- สิ่งที่ต้องแสดงในฉลากสินค้าอาหารที่นำเข้าจากต่างประเทศ ประกอบด้วย Products Name (ชื่อผลิตภัณฑ์) Ingredients (ส่วนผสม) Standard Code (มาตรฐานสินค้า) Approved Label (ฉลากที่ได้รับการรับรอง) Production Date (วันที่ผลิต) Preservation Period (ระยะเวลาการเก็บรักษา) Storage Method (วิธีการเก็บรักษา) Manufacture's Name and Address (ชื่อและที่อยู่ผู้ผลิต) Quarantine and Sanitary Registration and Certificate Registration (เลขที่หนังสือรับรองมาตรฐานสุขอนามัย)

หมายเหตุ การควบคุมฉลากของสินค้าอาหาร

1. ผู้นำเข้าสินค้าอาหารจากต่างประเทศต้องยื่นเรื่องขอหนังสือรับรองฉลากสินค้าอาหารนำเข้าจากสำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้าของจีน (Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau, PRC)
2. ผู้นำเข้าสินค้าอาหารจากต่างประเทศต้องเตรียมเอกสารในการยื่นขอหนังสือรับรองฉลากของสินค้าอาหารนำเข้า ดังนี้
 - . แบบฟอร์มการขอหนังสือรับรองฉลากสินค้าอาหารนำเข้า
 - . หลักฐานการออกแบบของฉลาก พร้อมหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง
 - . ข้อมูลเกี่ยวกับคำอธิบายในฉลาก
 - . กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องสำหรับฉลากอาหารของประเทศผู้ส่งออกสินค้าอาหาร
 - . ตัวอย่างฉลากสินค้าอาหารจำนวน 6 ชุด
 - . หลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง
3. ภาษาที่ใช้ในฉลากสินค้าอาหารที่นำเข้าจากต่างประเทศต้องมีภาษาจีนกำกับด้วยทุกครั้ง
4. ข้อมูลสำหรับอธิบายอาหารที่นำเข้าต้องปฏิบัติตามกำหนดที่เกี่ยข้องของหน่วยงานจีน ขณะเดียวกัน ผู้นำเข้าของจีนต้องแสดงหนังสือรับรองการตรวจสอบสารเพิ่มเติมในอาหารของประเทศที่ส่งออกด้วยทุกครั้ง
5. ผู้ใดกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานจีนจะต้องถูกปรับเป็นเงินระหว่าง 500-10,000 หยวน

58. สินค้าที่ควบคุมการส่งออก

■ ควบคุมการส่งออกโดยมีใบอนุญาต

- รายการสินค้า ได้แก่ วัว หมู และไก่มีชีวิต เนื้อวัว เนื้อหมู เนื้อไก่ กระเทียม ใบชา ข้าว สาลี ข้าวโพด ข้าว ชะเอมและผลิตภัณฑ์ ฟางและผลิตภัณฑ์ ดิน แมกนีเซียม สตีไทด์ (ผง) ฟลูออรีสปาร์ (ผง) สารแร่ สังกะสี ดีบุก ทังสเทน พลวง ถ่านหิน ถ่านโค้ก น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ไซพาราฟิน พลวงออกไซด์ คอรัลัมประดิษฐ์ ทังสเตต ทังสติกออกไซด์ กรดทังสติก ทังสเทนคาร์ไบด์และผลิตภัณฑ์ เฮฟวีวอเตอร์ ซิลิคอนคาร์ไบด์ คาร์บอนเตตระคลอไรด์ เคมีภัณฑ์ ไม้ รังและเส้นไหม ผ้าทอทำด้วยไหม ผ้าย เงิน แพลทินัม ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็ก สังกะสีและดีบุกที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป พลวงและผลิตภัณฑ์ รถจักรยานยนต์และเครื่องยนต์ พัดลมไฟฟ้า เครื่องคอมพิวเตอร์ รถจักรยาน (12-28 นิ้ว)

บรรณานุกรม

- Aird, John S. (1982). "Population Studies and and Population Policies in China," *Population and Development Review*. Vol.8, No.2, pp.267-297.
- Alberts, Laurence H., Hugh L. Randall and A. Guy Ashby (1997). "China's Logistics: Obstacle and Opprtunity," *Mercer Management Journal*. Mercer Management Consulting Inc., H.K.
- Ambler, Tim and Morgan Witzel (2002). *Doing Business in China*. London and Yew York: Routledge.
- Ampalavanar-Brown, Rajeswary (1998). "Overseas Chinese Investments in China- Patterns of Growth, Diversification and Finance: the Case of Charoen Pokphand," *The China Quarterly*. No.155, (September), pp.610-636.
- Ash, Robert and Y.Y. Kueh (1993). "Economic Integration within Greater China: Trade and Investment Flows between China, Hong Kong and Taiwan," *The China Quaterly*. No.136, pp.711-745.
- Asian Development Bank (2000). *Economic Cooperation in the Greater Mekong Suregion: An Overview*. Manila, Philippines.
- Asian Development Bank (2002). *The 2020 Project: Policy support in The People's Republic of China*. Manila, Philippines.
- Bai, Chongen, Li, David and Wang, Yijiang (1997). "Why can Productivity Analysis be Misleading for Gauging State Enterprise Performance? *Journal of Comparative Economics*. Vol.2, No.2, pp.269-71.
- Baldinger, Pamela (2000). "China's Green Market," *The China Business Review*. Vol.27, Issue 2, (March-April), pp.44-47, 55.
- Banister, Judith (1985). "Analysis of Recent Data on the Population of China," *Population and Development Review*. Vol.10, No.2, pp.241-271.
- Beamish, Paul W.(1993). "Characteristics of Joint Ventures in the People's Republic of China," *Journal of International Marketing*. Vol.2, pp.29-49.
- Bernstein, Thomas, and Xiaobo Lu (2000). Wtaxation without Representation: Peasants, the Central and the local States in Reform China." *The China Quaterly*. No.163, 742-765.

- Blackman, Carolyn (2000). "An Inside Guild to Negotiating," *The China Business Review*. Vol.27, Issue 3, (May-June), pp.44-48.
- Blackman, Carolyn (2001). "Local Government and Foreign Business," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 3, (May-June), pp.26-31.
- Bowles, Paul and Gordon White (1989). "Contradiction in China's Financial Reforms: The Relationship between Bank and Enterprises", *Cambridge Journal of Economics*. Vol.13, pp.481-95.
- Byrd, William and Alan Gelb (1991). "Township, Village and Private Industry in China's Economic Reform," in Ross Garnaut and Yiping Huang, ed. (2001), *Growth without Miracles: Readings on the Chinese Economy in the Era of Reform*. N.Y.: Oxford University Press.
- Cai, Kevin G. (1999). "Outward Foreign Direct Investment: A Novel Dimension of China's Integration into the Regional and Global Economy," *The China Quarterly*. No.160, (December), pp.856-880.
- Calantone, Roger J. and Yushan, Sam Zhao (2001). "Joint Ventures in China: A Comparative Study of Japanese, Korean, and U.S.Partners," *Journal of International Marketing*. Vol.9, Issue1, pp.1-23.
- Cao, Cong (2001). "Zhongguancun: China's Silicon Valley," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 3 (May-June), pp.38-42.
- Chan, Kam Wing (1988). "Rural-Urban Migration in China, 1950-1982: Estimates and Analysis," *Urban Geography*. Vol.9, No.1 (January-February), pp.53-84.
- Chan, Kam Wing (1994). *Cities with Invisible Wall: Reinterpreting Urbanization in Post-1949 China*. Hong Kong: Oxford University Press.
- Chan, Kam Wing (1996). "Post-Mao China: a Two-Class Urban Society I Making," *International Journal of Regional Research*. Vol.20, No.1, pp.134-150.
- Chan, Kam Wing and Li, Zhang (1999). "The Hukou System and Rural-Urban Migration in China: Processes and Changes," *The China Quarterly*. No.160, pp.819-855.
- Chan, Kam Wing and Xu, Xueqiang (1985). "Urban Population Growth and Urbanization in China since 1949: Reconstructing a Baseline," *The China Quarterly*. No.104, pp.583-613.

- Chan, Thomas, Noel Tracy and Zhu Wenhui (1999). *China's Export Miracle: Origin, Results and Prospects*. London: Macmillan Press.
- Chang, Felix K. (2001). "Chinese Energy and Asian Security," *Orbis*. Vol.45, Issue 2, (Spring), pp.211-241.
- Chang, G. and Wen, G. (1997). "Communal Dinning and the Chinese Famine of 1958-1961," *Economic Development and Cultural Change*. Vol.46, Issue1, pp.1-34.
- Chen, Aimin (2000). "The Impact of WTO Entry on the Changing Structure of Chinese Industry a Summary Assessment," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.409-414.
- Chen, Baizhu and Feng, Yi (2000). "Openness and Trade Policy in China an Industrial Analysis," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.323-342.
- Chen, Ji and Thomas, Stephen C. (1999). "Banking on China," *The China Business Review*. Vol.26, Issue 6, (November-December), pp.16-22.
- Chen, J.H. et al. Ed. (1996). *On the Outline of the Ninth Five-year Plan for National Economic and Social Development and the Long-range Objectives to the Year 2010*. Beijing: China Economic Press.
- Chen, Kang, Garry H. Jefferson and Inderjit Singh (1992). "Lessons from China's Economic Reform," *Journal of Comparative Economics*. No.16, pp.201-225.
- Chen, C.H. (2002). "Interest Rate, Savings and Income in the Chinese Economy", *Journal of Economic Studies*. Vol. 29, issue 1, June, pp. 59-73.
- Chen, X. (1998). "Why is it Necessary for China to Reform its Grain Marketing System?," *People's Daily*. Overseas' Edition, (2 June 1998), p.2.
- Cheng, Tiejun (1991). "Dialectics of Control –the Household Registration (Hukou) System in Contemporary China," doctoral dissertation, State University of New York at Binghamton.
- Cheng, Tiejun and Mark Seldon (1994). The Origin of Social Consequences of China's Hukou System," *The China Quarterly*. No.139. pp.459-472.
- Child, John and Tse, David K. (2001). "China's Transition and Its Implications for International Business," *Journal of International Business Studies*. Vol.32, Issue 1, pp. 5-22.

China's National Bureau of Statistics, *China Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *China Market Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Liaoning Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Zhejiang Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Fujian Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Guangdong China Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Guangxi Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Hainan Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Chongqing Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Sichuan Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Guizhou Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China's National Bureau of Statistics, *Yunnan Industrial Statistical Yearbook*. China Statistics Press.

China Internet Network Information Center (2001). Survey Report on the Development of China's Internet. <http://www.cnnic.gov.cn/>

China's National Bureau of Statistics, *China Labor and Social Security Yearbook*. China Statistics Press.

China Ministry of Finance, *The Finance Yearbook of China*, Publishing House of Financial Journals, Beijing, China.

- China's National Bureau of Statistics, *China Population Statistical Yearbook*. China Statistics Press.
- China's National Bureau of Statistics, *China Rural Household Statistical Yearbook*. China Statistics Press.
- China's National Bureau of Statistics, *China Tourism Statistical Yearbook*. China Statistics Press.
- China's National Bureau of Statistics, *China Statistical Yearbook*. China Statistics Press.
- China's National Bureau of Statistics, *China Transportation and Communication Yearbook*. China Statistics Press.
- Chow, Gregory C. (2000). "China's Economic Reform and Policies at the Beginning of the Twenty-First Century," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.419-423.
- Chow, Gregory C. (2002). *China's Economic Transformation*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Chung, Wei (1998). "China in Brief: Chongqing", (DOC.W452 C54). (32 pages).
- Clark, C. et al. (1996). *Information Infrastructure and Policy*. Vol.5, Issue 4, pp.265-278.
- Cook, Sarah Yao, and Zhuang Jozhong. (1999). *Chinese Economy in Transition*. 3rd ed. Hampshire : Macmillan Press. (HC 427.92 C 47)
- Croll, Elisabeth J. (1999). "Social Welfare Reform: Trends and Tensions," *The China Quarterly*. No.160, pp.684-699.
- Croll, Elisabeth J., Devin Delia, and Kane, Penny (1985). *China One Child Policy*. London: Macmillan Press.
- Daisuke, Takoh (1997). *China's APEC Policy and the Accession to the WTO*. Working paper series 96/97-No.6, Institute of Developing Economies, Tokyo.
- Davidson, William H.(1980). "The Location of Foreign Direct Investment Activity: County Characteristics and Experience Effects," *Journal of International Business Studies*. No.11, pp.9-22.
- Davis, Deborah (1989). "China Social Welfare: Policies and Outcomes," *The China Quarterly*. No.119 (September), pp.577-597.
- Dernberger, Robert F. (1999). "The People Republic of China at 50: The Economy," *The China Quarterly*. No.159, pp.607-615.

- Diao, Xinshen (1987). "The Role of the Two-tier Price System," in Bruce L. Reynolds, ed. *Reform in China- Challenges and Choices*. N.Y.: M.E.Sharpe.
- Dixon, J. (1981). *The Chinese Welfare System*. New York: Preager.
- Dong, Fureng, and Fuqing Ye (2001). "The Macroeconomic Policies in the Development of the Western Region." Research paper for ADB TA 3468-PRC, Policy support for PRC 2020 Project (Phase III).
- Donnithorne, Audrey (1985). "Sichuan Agriculture: Depression and Recovery," *Australian Journal of Chinese Studies*. Vol.12, pp.59-86.
- Easson, A.J. and Jinyan Li (1987). "The Evolution of the Tax System in the People's Republic of China," *Stanford Journal of International Law*. Vol.23, pp.399-447.
- Eckstein, Alexander (1977). *China Economic Revolution*. N.Y.:Cambridge University Press.
- ESCAP, UN.(1993). *Guidebook on Trading with the People's Republic of China*. fourth edition, Bangkok.
- Fabre, Guilhem (2001). "State, Corruption and Criminalisation in China," *International Social Science Journal*. (September), Vol.53, Issue 169, pp.459-67.
- Fan, Gang (1995). "China's Incremental Reform: Progress, Problems and Turning Points," paper presented at *CEPR/CEIPP/OECD conference on Different Approaches to Market Reforms: A Comparison between China and the CEECS*, Budapest.
- Fan, Gang and Woo, Wing Thye (1996). "State Enterprise Reform as a Source of Macroeconomic Instability," *Asian Economic Journal*. (November).
- Fan, Qimiao (1989). "Compendium of Literature on Price and Price Reform in China," in CP. No.2, the Development Economics Research Programme, STICERD. London: London School of Economics.
- Fan, Qimiao and Peter Nolan, ed. (1994). *China's Economic Reforms: the Costs and Benefits of Incrementation*. London: Macmillan Press.
- Fan, Qimiao (1994). "State-owned Enterprise Incentives and Environment," in Fan, Qimiao and Peter Nolan, ed. (1994). *China's Economic Reforms: the Costs and Benefits of Incrementation*. London: Macmillan Press.

- Fan, Qimiao and Mark E. Schaffer (1991), "Enterprise Reform in Chinese and Polish State-owned Industry," *Economic System*. Vol.15, No.2, pp.211-42.
- Feldstein, Martin (1999). "Social Security Pension Reform in China," *China Economic Review*. Vol.10, Issue 2, pp. 99-108.
- Feng, Chen (2000). "Great Western Development Strategy and New Policy Initiative." Chinese Communist Party Publishing House.
- Feng, Wang (1997). "The Breakdown of the Great Wall: Recent changes in the Household Registration System of China," in Thomas Scharping (ed.). *Floating Population and Migration in China: The Impact of Economic Reform*. Hamburg: Mitteilungen Des Instituts fur Asienkunde, No.284.
- Fernald, John (1999). "Growth, Reform, and the Effects of the Asian Crisis on China," *The China Business Review*. Vol.26, Issue 5, (September-October), pp.12-16.
- Findlay, Christopher, Andrew Watson and Wu, Harry X., ed. (1994). *Rural Enterprises in China*. New York: St. Martin's Press.
- Finkelstein, David M., and Maryanne Kivleham, ed. (2003). *China's Leadership in the 21th Century: The Rise of the Fourth Generation*. M.E. Sharpe, N.Y.
- Fitzgerald, John (2002). *Rethinking China's Province*. London, Routledge. (JQ1519 A598 R48).
- Fleisher, Belton M.; Hills, Stephen M. (1997). "The Role of Housing Privatization and Labor-Market Reform in China's Dual Economy," *China Economic Review*. Vol.8, Issue1, pp.1-17.
- Floyd, Sigmund (2001). "Creating Shareholder Value Through China Ventures," *The China Business Review*. Vol.28, Issue1, (January-February), pp.36-41.
- Frankenstein, John (2000). "China's Tenth Five-year Plan: Statements of Intent," *The China Business Review*. (May-June), pp.40-42.
- Fu, C., Davis, J. and Wang L. (1998). "Land Reform in Rural China since the Mid-1980s," FAO bulletin: Land Reform, Land Settlement and Cooperatives, No.2, pp.122-137.
- Fung, K.C. (1998). "Accounting for Chinese Trade: Some National and Regional Considerations," in R.E. Baldwin, R.E. Lipsey, and J.D. Richardson (Eds.),

- Geography and Ownership as Bases for Economic Accounting*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Furst-Mueller, Bonnie (2000). "Finding Good Consultation in China," *The China Business Review*. Vol.27, Issue1, (January-February), pp.80-83.
- Gao, Shumei and Mark E. Schaffer (2000). "Financial Discipline in the Enterprises Sector in Transition Countries: How Does China Compare?," in Cook, Sarah et al. (2000). *The Chinese Economy Under Transition*. London: Macmillan Press, pp.64-86.
- Garnaut, Ross and Yiping Huang, ed. (2001). *Growth without Miracles: Readings on the Chinese Economy in the Era of Reform*. Cornwall, Great Britain: Oxford University Press.
- Gates Robert (2001). "Beyond Sinotrans: China's Distribution Infrastructure," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 4, (July-August), pp.14-17.
- Gao Shangquan (1998). "How to Turn the Asian Crisis into China's Advantage," *Transition*. (June), p.12.
- Gregory, Neil and Tenev, Stoyan (2001). "China's Home-Grown Entrepreneurs," *The China Business Review*. Vol.28, Issue1, (January-February), pp.14-18.
- Groves, Theodore, et al. (2001). "Autonomy and Incentives in Chinese State Enterprises," in Garnaut, Ross and Yiping Huang, ed. (2001). *Growth without Miracles: Readings on the Chinese Economy in the Era of Reform*. Cornwall, Great Britain: Oxford University Press, pp.263-280.
- Han Suyin (1980). *My House has Two Doors*. London: Jonathan Cape.
- Hardin, G.(1968). "The Tragedy of the Commons," *Science*. Vol.162, pp.1243-1248.
- Hayes, Sherman, Zhang Jianhua and Xianming, Yang (1995). *Yunnan Province, China Business: A Trade, Business and Investment Encyclopedia with Major Companies Directory*. Massachusetts, U.S.A.: Business Connections Group Inc. Medford.
- Hendrischke, Hans, and Feng Cgongyi (1999). *The Political Economy of China's Province*. Routledge, London. (HC427.92 P655 C2)

- Heytens, Annella M. (2001). "Human Resources and the Transition to Sole Foreign Ownership," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 6, (November-December), pp.36-38.
- Hill, Kenneth (n.d.). "Demographic Trends in China 1953-1982," unpublished manuscript.
- Hinton, William 1(983). *Shenfan*. London: Pan with Secker and Warburg.
- Ho, Peter (2001). "Who Owns China's Land? Policies, Property Rights and Deliberates Institutional Ambiguity," *The China Quarterly*. No.166, (June), pp. 394-421.
- Ho, Samuel P.S. (1994). *Rural China in Transition, Non-Agricultural Development in Rural Jiangsu, 1978-1990*. New York: Clarendon Press; Oxford University Press.
- Holz, Carsten A. (2001). "Bankruptcy in China," *The China Quarterly*. No.166 (June) pp. 422-446.
- Horsley, Jamie P. (2001). "Village Elections: Training Ground for Democratization," *China Business Review*. Vol.28, Issue 2, (March-April), pp.44-52.
- Hou, Ximin (1996). "Housing Reform: the Later, the More Passive," *Outlook*. Vol.18, pp.19-22.
- Howard, Pat (1988). *Breaking the Iron Rice Bowl – Prospects for Socialism in China's Countryside*. New York: M.E. Sharpe.
- Howson, Nicholas (2001). "The AMCs' Debt-for-Equity Swaps: Opportunities for Foreign Capital ?," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 5, (September-October), pp.56-59.
- Hsu, Robert C. (1982). *Food for One Billion: China's Agriculture Since 1949*. Colorado: Westview Press.
- Hu, Angang, ed. (2001). *Regional Development: A New Strategy for the Development of the Western Region*. Chinese Planning Publishing House.
- Huang, Fan Zhang and Xu Zhong. (1999). "Carrying Forward Financing Reform in China and Promoting Internationalization of Financial Supervision." *Journal of Asian Economics*. V.11, No. 1, pp.15-22.
- Huang, J.K., Rozelle, S. and Rosegrant, M.W. (1997). *China's Food Economy to the 21st Century: Supply, Demand and Trade*. 2020 Vision Discussion Paper 19, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.

- Huang, Yiping and Meng, Xin (1997). "China's Industrial Growth and Efficiency: A Comparative between the State and the TVE Sectors," *Journal of the Asia Pacific Economy*. Vol.2, No.1, pp.101-121.
- Hudson, Christopher ed. (2000). *The China Handbook: Prospects onto the 21th Century*. Chicago and London, Fitzroy Dearborn Publishers. HC427.92 C4665 หอสมุดปรีดี (ข้อมูลก่อน 1980)
- Hussian, Athar and Nicholas H.Stern (1991). "Effective Demand, Enterprise Reforms and Public Finance in China", *Economic Policy*. V.41, Issue 2, pp. 158-163.
- Jao, Y.C. and C.K. Leung, (eds.) (1986). *China's Special Economic Zones: Politics, Problems, and Prospects*. Hong Kong: Oxford University Press.
- Jefferies, Ian (2002). *The New Russia: A Handbook of Economy and Political Development*. Routledge Curzon, London (HC340.12 J44).
- Johnson, D.Gale (1998). "China's Great Famine: Introductory Remarks," *China Economic Review*. Vol.9, Issue 2, pp.103-109.
- Johnson, D.Gale (1999). "Population and Economic Development," *China Economic Review*. Vol.10, Issue1, pp.1-16.
- Johnson, D.Gale (2000). "The WTO and Agriculture in China," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.402-405.
- Jones, Thomas E. and Maher, Margaret M. (1999). "China's Changing Foreign-Exchange Regime," *China Business Review*. Vol.26, Issue 2, (March-April), pp.26-33.
- Kane, Penny (1987). *The second Billion: Population and Family Planning in China*. Melbourne: Penguin Book.
- Kane, Penny (1988). *Famine in China, 1959-61*. Hong Kong: Macmillan Press.
- Khan, Azizur Rahman and Carl Riskin (1998). "Income and Inequality in China: Composition, Distribution and Growth of Household Income, 1988 to 1995," *The China Quarterly*. No.154, (June), pp.221-253.
- Kolko, Gabriel (2001). "China and Vietnam on the Road to the Market," *Journal of Contemporary Asia*. Vol.31 Issue 4, pp.431-441.
- Kueh, Y.Y.(1992). "Foreign Investment and Economic Change in China," *The China Quarterly*, pp.637-690.

- Land Population Census Office (2000). *Major Figures on 2000 Population Census of China*. Beijing.
- Lardy, Nicholas R.(1983). *Agriculture in China Modern Economic Development*. Massachusetts, U.S.A.: Cambridge University Press.
- Lardy, Nicholas R. (1995). "The Role of Foreign Trade and Investment in China's Economic Transformation," *The China Quarterly*. pp.1065-1082.
- Lardy, Nicholas R. (1998). *China's Unfinished Economy Revolution*. Brookings Ins. Press, Washington D.C.
- Leading Group for Poverty Reduction (2001). *Outline for Poverty Alleviation and Development of China's Rural Area, 2001 to 2010*. Beijing.
- Leung, C.K.Y. (2001). "Productivity Growth, Increasing Income Inequality and Social Insurance: The Case of China?", *Journal of Economic Behavior and Organization*. Vol.46, issue 4, December, pp.395-408.
- Leung, M.K., D. Rigby and T. Young (2003). "Entry of Foreign Banks in the People's Republic of China: A Survival Analysis", *Applies Economics*. Vol.35, issue 1, January, pp. 21-31.
- Li, Cheng (2000). "China in 1999: Seeking Common Ground at a Time of Tension and Conflict," *Asian Survey*. Vol.40, No.1, pp.113-129.
- Li, D., Davis, J. and Wang, L. (1998). "Industrialization and the Sustainability of China's Agriculture," *Economics of Planning*. Vol.31, No.2-3, pp.213-230.
- Li, Feng and Li, Jing (1999). *Foreign Investment in China*. The Macmillan, London.
- Li, Ji and Lam, Kevin, et al. (2001). "Does Culture Affect Behavior and Performance of Firms? The Case of Joint Ventures in China," *Journal of International Business Studies*. Vol.32, Issue 1, pp.115-132.
- Li, R. X. (1998). "Grain Circulation System Reform Stressed," *Beijing Review*. Vol.41, No.33, (August), pp.17-23.
- Li, Xiaoming. (1999). "Reforming China's Financial System and Monetary Policies: A Sovereign Remedy for Locally Initiated Investment Expansion?" Auckland, New Zealand. *Journal of Development Economics*. V.62, No.2, pp.423-443.
- Lin, J. (1990). "Collectivization and China's Agricultural Crisis in 1959-1961," *Journal of Political Economy*. Vol.98, Issue 6, pp.1228-1252.

- Lin, Justin Yifu (2000). "WTO Accession and China's Agriculture," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.405-409.
- Lin, Shuanglin (2000). "The Decline of China's Budgetary Revenue: Reasons and Consequences," *Contemporary Economic Policy*. Vol.18, pp.477-490.
- Lin, Yifu (2000). "State-owned Investment Companies and the Marketization of State-owned Capital", China Economic Research Center, Beijing University, November.
- Liu and Gariano (2001). "Privatization or Competition: A Lesson Learnt from the Chinese Enterprise Reform," *Economics of Planning*. Vol.34, pp.35-51.
- Liu, Guy Shaojia and Woo, Wing Thye (2001). "How will Ownership in China's Industrial Sector Evolve with WTO Accession?," *The China Economic Review*. Vol.12, Issue 4, pp.137-161.
- Liu, Xiaming, Chengang Wang and Wei, Yingqi (2001). "Causal Links between Foreign Direct Investment and Trade in China," *China Economic Review*. Vol.12, Issue 4, pp.190-202.
- Lo, Dic (1997). *Market and Institutional Regulation in Chinese Industrialization, 1978-94*. London: Macmillan Press.
- Lovelock, Peter and Clark, Theodore C.; et al. (1996). "The Golden Projects: China's National Networking Initiative," *Information Infrastructure and Policy*. Vol.5, Issue 4, pp. 265-273.
- Lu, Ding. (1997). *State Intervention and Business in China: The Role of Preferential Policies*. New York: Edward Elgar Publishing.
- Lu, Ding. (2000). "China's Telecommunications Infrastructure Buildup: On Its Own Way", in Ito, Takatoshi and Krueger, Anne O. (eds.), *Deregulations and Interdependence in the Asia-Pacific Region*. Chicago: University of Chicago Press, pp.317-414.
- Lu, Ding. (2003). *China's Economic Globalization through the WTO*. Aldershot, England: Ashgate. (HF1604 C475)
- Luo, Yadong (2001). *China's Service Sector*. Copenhagen: Copenhagen Business School Press, Handelshøjskolens Forlag.

- Lyons, Thomas P. (1997). "Development in Fujian: a County-Level Perspective," *China Economic Review*. Vol.8, Issue 2, pp. 20-22.
- Ma, Jun (2001). "Financial Liberalization: Slow and Steady," *China Business Review*. Vol.28, Issue 3, (May-June), pp.12-16.
- Ma, Jun and Wang, Zhi (2001). "Winners and Losers of China's WTO Entry," *China Business Review*. (March-April) V.28 Issue 2, pp.22-25.
- MacFarquahar, Roderick (1983). *The Origins of the Cultural Revolution. Vol. 2: the Great Leap Forward 1958-1960*. London: Oxford University Press.
- Manion, Melanie (2000). "Chinese Democratization in Perspective: Electorates and Selectorates at the Township Level," *The China Quarterly*. No.159, (September), pp.764-782.
- Marquand, Robert (2001). "New for China's Courts: Trained Judges, Standard Rules," *Christian Science Monitor*. Vol.93, Issue 184 (August), pp.1.
- Maurer-Fazio, Margaret (1995). "Labor Reform in China: Crossing the River by Feeling the Stones," *Comparative Economics Studies*. Vol.37, Issue 4, pp.111-124.
- McDaniels, Iain and Zhao, Sophie (2001). "Shanghai Snapshot," *China Business Review*. Vol.28, Issue 5, (September-October), pp.42-44.
- Messkoub, Mahmoud and Davin, Delia (2000). "Patterns of migration under the reforms," in Cannon, Terry, edit. *China's Economic Growth: The Impact on Regions, Migration, and the Environment*. NY: St. Martin Press, pp.56-90.
- Minematsu, Shin, et. al. (1997). *The Major Issues of the Regional Development Strategies in China*. OECF Research Papers No.18. Research Institute of Development Assistance (RIDA), The overseas Economic Cooperation Fund (OECF), Tokyo, Japan.
- Morck, Randall and Yeung, Bernard (1999). "Bring China's into WTO". *Japan and the World Economy*. V. 12, No. 3, pp.289-294.
- Morck, Randall and Yeung, Bernard (2000). "Bring China into WTO," *Japan and the World Economy*. (December), pp.289-294.
- Mullen, Michael C. (2001). "The Shanghai Model Port Project," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 5, (September-October), pp.22-24.

- n.w.n. (2001). "Of Laws and Men," *Economist*. Vol.359, Issue 8216, (04 / 07 / 2001), pp.15-17.
- Ness, Andrew (1999). "Retail Space to Let," *China Business Review*. Vol.26, Issue 3, (May-June), pp.44-49.
- Norton, Patrick M. and Huang, Lane (2001). "Management Fraud in China," *China Business Review*. Vol.28, Issue 2, (March-April), pp.26-30.
- Norton, Patrick M. and Chao, Howard (2001). "Mergers and Acquisitions in China," *China Business Review*. Vol.28, Issue 5, (September-October), pp.46-53.
- The Overseas Economic Cooperation Fund (OECF), Research Institute of Development Assistance (RIDA) (1997). *The Major Issues of the Regional Development Strategies in China*. OECF Research Papers No.18.
- Odgaard, Ole (1992). *Private Enterprises in Rural China*. Avebury, Singapore.
- Oi, C.Jean (1999). "Two Decades of Rural Reform in China: An Overview and Assessment," *The China Quarterly*. No. 160, (September), pp. 617-628.
- Onishi, Yasuo (1997). *One Country Two Systems, China's Dilemma*. Institute of Developing Economies, Tokyo.
- Onishi, Yasuo (1998). *China's Western Development Strategy: Issue and Prospect*. IDE paper report. (HC 427.95 C49 C2).
- Oxford, Ellen (2001). "Imaginary Homecomings: Chinese villagers, their overseas relations, and social capital," *Journal of Socio-Economics*. Vol.30, Issue 2, pp.181-186.
- Pang, Yigang (1996). "Influences on Foreign Equity Ownership Level in Joint Ventures in China," *Journal of International Business Studies*, Vol.27, No.1, pp.1-26.
- Pearson, Margaret M.(1997). *China's New Business Elite-the Political Consequences of Economic Reform*. Berkeley: University of California Press.
- Powers, Patrick (2001). "Distribution in China: The End of the Beginning," *China Business Review*. Vol.28, Issue 4, (July-August), pp.8-12.
- Pudong Development Office of Shanghai Municipality (1992). *Shanghai Pudong New Area: Investment Environment and Future Development*. Shanghai.
- Pudong Reform and Development Reserch Institute (1994). *Pudong Development Report: 1991-1994*. Shanghai, China: People's Publisher of Shanghai.

- Putterman, Louis (1995). "The Role of Ownership and Property Rights in China's Economic Transition," *The China Quarterly*. No.144, (December), pp.1047-1064.
- Rawski, Thomas G.(1997). "China's State Enterprise Reform- An Overseas Perspective," *China Economic Review*. Vol.8, Issue 1, pp.89-99.
- Tenev, Stoyan (2002). *Corporate Governance and Enterprise Reform in China: Building the Institutions of Modern Markets*. Washington D.C., World Bank and the International Finance Corporation. (HD274 T46)
- The Overseas Economic Cooperation Fund (OECF), (1997). *The Major Issues of the Regional Development Strategies in China*. OECF Research Papers No.18, Research Institute of Development Assistance (RIDA), Tokyo, Japan.
- Rosegrant, M, Agcaoili-Sombilla, M. and Perez, N.(1995). *Global Food Projections to 2020: Implications for Investment. 2020 Vision*. Discussion Paper No.5, Washington DC.: International Food Policy Research Institute.
- Ross, Lester and Ning, Susan (2000). "Modern Protectionism: China's Own Antidumping Regulation," *China Business Review*. Vol.27, Issue 3, (May-June), pp.30-33.
- Schlevogt, Kai-Alexander (2000). "The Branding Revolution in China," *China Business Review*. Vol.27, Issue 3, (May-June), pp.52-57.
- Schoenhals, Michael (1999). "Political Movements, Change and Stability: The Chinese Communist Party in Power," *The China Quarterly*. No.160, (December), pp.595-605.
- Seligman, Scott D. (1999). "Guanxi: Grease for the Wheels of China," *China Business Review*. Vol.26, Issue 5, (September-October), pp.34-38.
- Shanghai Statistical Bureau (various years). *Statistical Yearbook of Shanghai*. Beijing, China: China Statistical Publisher.
- Shenzhen Statistical Bureau (various years). *Statistical Yearbook of Shenzhen*. Beijing, China: China Statistical Publisher.
- So, Alvin Y. (2003). *China's Development Miracle: Origins, Transformations, and Challenges*. Armonk, N.Y.: M.E. Sharpe. (HC427 C492 รวมบทความ property right, H.K. and Pearl River)

- Solinger, Dorothy (1985). "Temporary Residence Certificate, Regulation in Wuhan, May 1983," *The China Quarterly*. No.101, pp. 98-103.
- Solinger, Dorothy (1999). *Contesting Citizenship in Urban China*. Berkeley: University of California Press, chapter 3.
- State Development Planning Commission (2001). *Energy of China*. Energy Research Institute.
- State Development Planning Commission (2001). *Outline of the Tenth Five-Year Plan for National Economic and Social Development of the People's Republic of China*.
- Stover, Jim (2000). "China's Environmental Framework 2000 and Beyond," *The China Business Review*. Vol.28, Issue 2, (March-April), pp.48-54.
- Stuttard, John, B. (2000). *The New Silk Road: Secrets of Business Success in China Today*. New York: John Wiley.
- Sun, Haishun (1998). *Foreign Investment and Economic Development in China: 1979-1996*. Singapore: Ashgate Press.
- Sun, Haishun and Chat J. (1998). "Direct Foreign Investment and Inter-Regional Economic Disparities in China," *International Journal of Social Economics*. Vol.25, Issue 2, pp.424-427.
- Tidrick, Gene and Jiyuan Chen (1987). *China's Industrial Reform*. Oxford: Oxford University Press.
- Tisdell, Clem (1996). "Ecotourism, Economics, and the Environment: Observations from China," *Journal of Travel Research*. Vol.34, Issue 4, pp.11-19.
- Walker, Kenneth R. (1984). *Food Grain Procurement and Consumption in China*. N.Y.: Cambridge University Press.
- Wang, James C.F. (1992). *Contemporary Chinese Politics: An Introduction*. 4th ed. New Jersey: Prentice Hall, Inc.
- Wang, Liming, and John Davis (2000). *China's Grain Economy: the Challenge of Feeding more than a billion*. Hants, England: Ashgate Publishing.
- Wang, Mengkui, ed. (2002). *China: Accession to the WTO and Economic Reform*. Foreign Languages Press Beijing.
- Wang, Yong (1999). "Why China went for WTO," *China Business Review*. Vol.26, Issue 4, (July-August), pp.42-45.

- Wedeman, Andrew (1997). "Stealing from the Farmers: Institutional Corruption and the 1992 IOU Crises," *The China Quarterly*. pp.805-831.
- Wei, Ge (1999). *Special Economic Zones and the Economic Transition in China*. Singapore: World Scientific.
- Wei, Shang-Jin and Wang, Tao (1997). "The Siamese Twins: Do State-owned Banks Favor State-owned Enterprises in China ?," *China Economic Review*. Vol.8, Issue 1, pp.19-30.
- Wen, Guanzhong James (2000). "New Frontier of Economic Globalization the Significance of China's Accession to WTO," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.432-437.
- Williamson, Charles R. (2001). "Natural Gas: Fuel for the New Economy," *China Business Review*. Vol.28, Issue 5, (September-October), pp.38-40.
- Woetzel, Jonath R. (2003). *Capitalist China: Strategies for a Revolutionized Economy*. Singapore: John Wiley and Sons (Asia). (C427.95 W62)
- Wong, John and Lu Ding (2002). *China's Economy into the New Century: Structural Issues and Problems*. Singapore University Press. (HC427.92 W65 หอสมุดปรีดี สำนวนา)
- Woo, Wing Thye (2001). "Recent Claims of China 's Economic Exceptionalism Reflections Inspired by WTO Accession," *China Economic Review*. Vol.12, Issue 4, pp.56-59.
- World Bank (1985). *China: Long Term Development Issues and Options*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.
- World Bank (1988). *China: Finance and Investment*, A World Bank Country Study. Washington DC.: World Bank.
- World Bank (1989). Enterprise Management: Issues and Options," World Bank Report, 7773-CHA. Washington, DC.: World Bank.
- World Bank (1990). *China: Revenue Mobilization and Tax Policy*. A World Bank Country Study. Washington D.C: World Bank.
- World Bank (1995). "China: the Emerging Capital Market, Volume II: Detailed Technical Analysis," Report No.14501-CHA, Washington, D.C., (November).
- World Bank (1997). *China 2020: Development Challenges in the New Century*. Washington D.C.

- Wu, Gang; Li Jing; Kong Hong Mei; Zhao Jing-zhu; Gao Lin (2001). "Exploiting Pattern and Sustainable Development of Marginal Lands in the Three Gorge Reservoir Areas," *Journal of Environmental Sciences*. Vol. 13, Issue 2, (April), pp.173-180.
- Wu, Yanrui (1999). *China's Consumer Revolution: The Emerging Pattern of Wealth and Expenditure*. Edward Elgar Publishing Limited.
- Wu, Yanrui (2000). "Is China's Economic Growth Sustainable? A Productivity Analysis," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 3, pp. 278-291.
- Yabuki, Susumu and Harner, Stephen M. (1999). *China's New Political Economy*. Colorado: Westview Press.
- Yabuki, Susumu (1999). "State-owned Enterprises," in Yabuki, Susumu and Harner, Stephen M. (1999). *China's New Political Economy*. Colorado: Westview Press, pp.121-133.
- Yang, Dali L. (1996). *Calamity and Reform in China : State, Rural Famine*. Stanford, C.A.: Stanford University Press.
- Yang, Dali L. and Su, Fubing (1998). "The Politics of Famine and Reform in Rural China," *China Economic Review*. Vol. 9, Issue 2, pp.141-156.
- Yang, Xiaokai (2000). "China's Entry to the WTO," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.437-443.
- Yeung, Yue-man and Xu-wei Hu, ed. (1992). *China's Coastal Cities: Catalysts for Modernization*. University of Hawaii Press. HC 427.92 C4723 หอสมุดปรีดี (เมือง Dalian Tianjin, Yantai, Qingdao, Liayungang, hanghai, Ningpo, Wenzhou, Fuzou, Xiamen, Guangzou, Shenzhen, Taizhong).
- Yu, Qiao and Tsui, Albert K. (2000). "Monetary Services and Money Demand in China," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 2, pp. 134-148.
- Yuang, Henry Chung (2003). *Chinese Capitalism in a Global Era*. (HC427.95 C45)
- Yudkin, Marcia (1986). *Making Good-Private Business in Socialist China*. Beijing : Foreign Language Press, p.126.
- Yukawa, Kazuo (1996). "The Direction of State-owned Enterprise Reform and the Introduction of the Modern Enterprise System," *JETRO China Newsletter*, No.123 (July-August). pp. 2-18.

- Zakreski, Judy and He, Fred (2001). "Reaching China's Middle Class Through Retail Pharmacies," *China Business Review*. Vol.28, Issue 5, (September-October), pp.60-64.
- Zhang, Kevin Honglin and Song, Shunfeng (2000). "Promoting Exports the Role of Inward FDI in China," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 4, pp.385-397.
- Zhang, Qing and Felmingham, Bruce (2001). "The Relationship between Inward Direct Foreign Investment and China's Provincial Export Trade," *China Economic Review*. Vol.12, Issue 4, pp.82-99.
- Zhang, Wei-Wei (2000). *Transforming China Economic Reform and Its Political Implications*. New York: Macmillan Press.
- Zhang, X.B., and L. Zhang (1999). "Decentralization Reforms and Regionalism in China: A Review." *International Regional Science*. 22 (3), 251-281.
- Zhang, Xiao Guang. (1999). *China's Trade Patterns and International Comparative Advantage*. 3rd ed. Hampshire: Macmillan Press.
- Zhang, Zhichao (2001). "Choosing an Exchange Rate Regime during Economic Transition: the Case of China," *China Economic Review*. Vol.12, Issue 4, pp.203-226.
- Zhang, Zhongyi, Aying Liu and Yao, Shujie (2001). "Convergence of China's Regional Incomes 1952-1997," *China Economic Review*. Vol.12, Issue 4, pp.243-258.
- Zhou, Mi and Wang, Xiaoming (2000). "Agency Cost and the Crisis of China's SOE"," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 3, pp.297-308.
- Zhu Rongji (2001). "Report on the Outline of the Tenth Five-Year Plan for National Economic and Social Development." Delivered at the Fourth Session of the Ninth National Peoples's Congress on 5 March.
- Zu, Yingfeng (2000). "China's Exchange Rate Policy," *China Economic Review*. Vol.11, Issue 3, pp.262-278.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, กระทรวงพาณิชย์. "การพัฒนาค้าขายแดนไทย-จีน (ยูนนาน)" เอกสารประกอบการสัมมนา. (26-31 สิงหาคม 2539) ณ โรงแรมรอยัลริเวอร์, กรุงเทพฯ.

กรมส่งเสริมการค้าส่งออก, กระทรวงพาณิชย์, รายงานข้อมูลเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน 2000 – 2001 (18 มกราคม 2545) โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ นครคุนหมิง ในเอกสาร

ประกอบการสัมมนา และการบรรยาย เรื่อง “ค้ากับจีนยากง่ายอย่างไร” (25 มกราคม 2545) ณ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2546). **เส้นทางอนาคต ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน**. กรุงเทพฯ.

กองบริหารพาณิชย์ภูมิภาค สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (2547). **ทำธุรกิจมักและผลไม่ไทยในตลาดจีนให้สำเร็จได้อย่างไร?**

เขียน ธีระวิทย์ (2541). **นโยบายต่างประเทศจีน**. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) และศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เขียน ธีระวิทย์ บรรณาธิการ (2542). **จีน-ไทยในศตวรรษที่ 21**. ศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, กรุงเทพฯ

เขียน ธีระวิทย์ และเจีย แยนจง บก. (2543). **ความสัมพันธ์ไทย-จีน: เหลียวหลังแลหน้า**. กรุงเทพฯ: ศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ภัทรวรงค์ จารุณช, พรสิริ กนกเวชยันต์ และ ธิดาพร สิวะสัจจา. “ผลกระทบจากการที่จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO ต่อไทย”, (HF 3800.57 ๖6 ๖63).

จุลชีพ ชินวรรณ (2545). “การปกครองและการบริหารราชการของจีนในปัจจุบัน” เอกสารโครงการอบรม **เมืองจีนที่ควรรู้จัก** จัดโดยโครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (กุมภาพันธ์-มีนาคม 2545).

ธนาคารแห่งประเทศไทย, ส่วนการค้าระหว่างประเทศ, ฝ่ายการต่างประเทศ. **การค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน**. (ตุลาคม 2539).

ธนวัฒน์ ทรัพย์ไพบูลย์ (2542). **ธนิษฐ์ เจียรนวนนท์ ผู้เกรียงไกรในยุคจักรนักธุรกิจโลก**. กรุงเทพฯ: บริษัทดับเบิลยูเอ็นพรินติ้ง จำกัด.

นิพัทธ์ จิตรประสงค์ และเรืองศักดิ์ เยื่อใย บก. (2539). **สองทศวรรษความสัมพันธ์ไทย-จีน**. โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2525). **เศรษฐกิจสาธารณรัฐประชาชนจีน**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2532). รายงานการวิจัยเรื่อง การพัฒนาชนบทในสาธารณรัฐประชาชนจีน: ศึกษาเปรียบเทียบยุคเหมาและยุคเติ้ง,” โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2534). รายงานการวิจัยเสริมหลักสูตรเรื่อง “เส้นทางการปฏิรูประบบเศรษฐกิจจีน: ทฤษฎีและการปฏิบัติ,” คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2535). รายงานการวิจัยเรื่อง “นโยบายที่ทันสมัยในสาธารณรัฐประชาชนจีน: บทเรียนและแนวโน้ม,” โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน และคณะ บก. (2537). *การค้าและการลงทุนไทย-จีนตอนใต้*. โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน และยุพิน คล้ายมนต์ (2538). รายงานการวิจัยเรื่อง “การปฏิรูประบบเศรษฐกิจจีนยุคตั้งเสี่ยวผิง: ภาพรวมและข้อสรุป (ค.ศ.1978-1990),” โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2539) “เศรษฐกิจจีนและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับไทย,” เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่อง **ไทยในศตวรรษที่ 21 แห่งเอเชีย** จัดโดยคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (27-28 มีนาคม 2539). กรุงเทพฯ: โรงแรมมณเฑียรวิเวกริไซด์,
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2540). *แนวปฏิบัติการติดต่อค้าขายกับประเทศจีน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2541). รายงานการวิจัยเรื่อง “ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน,” โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2541). รายงานการวิจัยเรื่อง “เศรษฐกิจมณฑลยูนนาน (จีน): ข้อมูลสำหรับนักธุรกิจไทย,” โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศรีสุข ทวีชาประสิทธิ์ และคณะ บก. (2541). *ฮ่องกง 1997: จีนหนึ่งประเทศสองระบบ*. กรุงเทพฯ: โครงการจีนศึกษา สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไสว วิศวานันท์ (2545). “น้ำตาชาวจีน,” *ข่าวจีนศึกษา*, ปีที่ 3 ฉบับที่ 2 (เม.ย.-มิ.ย.), หน้า 13-15.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, กองการต่างประเทศ, สำนักนายกรัฐมนตรี (2538). *คู่มือการลงทุนในจีน*. กรุงเทพฯ
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, กองการต่างประเทศ, สำนักนายกรัฐมนตรี (2541). *คู่มือการลงทุนไทยในจีน*. (พฤษภาคม) กรุงเทพฯ.
- อินเตอร์เนชันแนล คอนซัลแทนซี เน็ทเวอร์ค (ICN), บริษัท, (2540). *โครงการศึกษาแนวทางการร่วมมือด้านอุตสาหกรรม ระดับอนุภูมิภาค ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ กรณีพื้นที่จังหวัดน่าน พะเยา เชื่อมโยง สปป.ลาว และจีนตอนใต้* เสนอต่อ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (ธันวาคม).