

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 สารของกฎหมายการค้าฉบับใหม่มีทั้งสิ้น 11 หมวด 70 มาตรา

จากการวิเคราะห์บทบัญญัติของกฎหมาย สามารถแบ่งเนื้อหาของกฎหมายฉบับนี้ออกเป็น 3 กลุ่มสำคัญ ดังนี้

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

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 เพื่อเป็นแนวทางหรือแบบอย่างที่จะออกกฎหมายหรือระเบียบการค้าของไทยเพื่อนำเครื่องมือกฎกติกาทางการค้ามาปกป้องผลประโยชน์ของคนไทยเช่นกัน

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 ในขณะที่ลำไยอบแห้งส่วนหนึ่งจะถูกส่งไปทางทะเลไปยังมณฑลกวางตุ้งและทยอยส่งขายไปทั่วจีนเช่นกัน

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 ในอนาคตอาจส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยเข้าไปจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าไทยเพื่อให้เกิดการนำเข้าและการกระจายสินค้าโดยตรงแทนการนำเข้าและกระจายสินค้าที่ผ่านคนกลาง 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. ส่วนที่เขียงไฮ้สูงถึง 3 ล้านดอลลาร์ สรอ. ดังนั้น การรวมกลุ่มกันเพื่อประกอบธุรกิจ ไม่ว่าจะด้วยขนาด 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 เพราะผู้ร่วมหุ้นที่ขาดประสิทธิภาพอาจถูกคุกคามจากแนวโน้มการควบรวมกิจการในอุตสาหกรรมการขนส่งในอนาคต 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 รวมทั้งวางการพัฒนาโครงสร้าง 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, สวิทย์รัตน์เงินดา

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 ยี่อู่ ของเจอะเจียงเป็นต้น ซึ่งปัจจุบันลำโอบแห่งของไทย 80% ได้เข้าสู่ระบบการกระจายสินค้าที่ศูนย์กระจายสินค้าที่ยี่อู่ 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 ซึ่งปัจจุบันทางรถไฟจากคุนหมิงไปยังยี่อู่มีอยู่แล้ว สิ่งที่จีนต้องพัฒนาต่อ คือ จากยี่อู่ไปโมเจียงเจียงเจิน เชียงรุ่ง และมอฮั่น เข้าสู่ลาวแล้วไปเชียงราย หากประเทศไทยซึ่งมีแผนจะสร้างทางรถไฟจากเด่นชัยมายังเชียงราย (มีการคำนวณด้านเศรษฐกิจแล้วไม่คุ้มในการลงทุน) เปลี่ยนเส้นทางรถไฟที่วางแผนไว้จากเด่นชัยมาเป็นเชียงใหม่เข้าเชียงราย ระยะทางจะสั้นกว่า และอาจคุ้มค่าทางเศรษฐกิจมากกว่า เพราะจะสามารถทำให้เชียงใหม่ เชียงรายเชื่อมต่อกันได้ โดยมีทางรถไฟเป็นทางเลือก ซึ่งสามารถพัฒนาในด้านการท่องเที่ยวได้อย่างดีอีกด้วย

ในระบบการกระจายสินค้าเมื่อสินค้าของไทยลำเลียงมาถึงคุนหมิงแล้วสามารถส่งต่อทางรถไฟ แม้กระทั่งทางเครื่องบินไปยังตลาดต่างๆ ของจีนได้ นอกจากนี้อาจจะร่วมกับสินค้าของจีนส่งออกไปยังต่างประเทศ เส้นทางที่สำคัญที่สุดที่ควรคำนึงถึงคือ เส้นทางจากคุนหมิงไปยังก๊วยหาง มณฑลก๊วยโจว ไปยังฉางซา และจูโจว ของมณฑลฮูเป่ ไปสู่ อุนโจว ยี่อู่ และนินโป ของมณฑลหางโจว โดยที่นินโป สินค้าสามารถส่งไปยังต่างประเทศได้ เพราะที่นั่นมีท่าเรือน้ำลึก อีกประการหนึ่งคือ สินค้าเมื่อถึงยี่อู่แล้ว สามารถกระจายไปยังทุกจุดในประเทศได้ เพราะยี่อู่เป็นจุดกระจายสินค้าที่สำคัญอันดับต้นๆ ของจีน จากยี่อู่สามารถไปยัง 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 เพื่อออกทะเลที่ฝงจินของกลวงสี 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 ต้องให้สินค้าไปสู่จุดรวบรวมและกระจายสินค้าที่สำคัญที่สุดสามแห่ง 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-เตียนโงง (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 กลุ่มที่มีแนวคิดทุ่มน้ำหนักความสำคัญไปที่เรื่องของการบริหารจัดการ (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 และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง กับกลุ่มต่างๆ

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

ถึงแม้จะมีชาวไทยเชื้อสายจีนประเทศไทยประมาณ 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) จึงจำเป็นที่ผู้ประกอบการค้ากับจีนต้องศึกษาและทำการตลาดในแต่ละท้องที่ที่เหมาะสมตามสภาพความเป็นจริงการให้ความรู้และอบรมผู้ประกอบการค้าไทยให้ใช้กลยุทธ์ในการเจาะตลาดเฉพาะพื้นที่เป็นแห่งๆ 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

โขงที่ต้องการมาเที่ยวในประเทศและจีน การพัฒนาและบุคลากรทางด้านนี้จึงมีความจำเป็น
อย่างมากเช่นกัน

10.5 แผนงาน/โครงการ

แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางด้านทรัพยากรมนุษย์ในบริบทความร่วมมือไทย-จีน มีโครงการสำคัญด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ร่วมกันที่อยู่ในระหว่างการดำเนินงาน คือ ความร่วมมือในการส่งเสริมการจ้างงานและฝึกอบรม โครงการเสริมสร้างขีดความสามารถเพื่อแก้ไขปัญหาความต้องการด้านสาธารณสุข และการศึกษาของชนกลุ่มน้อยในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Strengthening the Capacity for Addressing Health and Education Needs of Ethnic Minorities) โดยเสนอให้ใช้กรอบแนว East-West Corridor ในการวางแผนกิจกรรมความร่วมมือ และจากการศึกษาควรที่จะมีโครงการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรร่วมกัน ดังนี้

- 10.5.1 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะความสามารถด้านการใช้ภาษาไทย-จีน และการปฏิสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรม
- 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

ในส่วนในประเทศไทย 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 และก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

การพัฒนาเพื่อการเชื่อมโยงสาธารณูปโภค จะเป็นผลให้เกิดการเพิ่มปริมาณการค้า และการลงทุนในอนุภูมิภาค ความสำคัญในการสร้างเส้นทางคมนาคม ทางบก (ถนน รถไฟ) และทางน้ำ การเชื่อมโยงทางพลังงานได้แก่ ไฟฟ้า และท่อน้ำมัน ในขณะเดียวกันการกำหนดกรอบความร่วมมือด้านนโยบาย และระเบียบ ระหว่างประเทศไทย-จีน และประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อให้โครงการความร่วมมือที่จะเกิดขึ้น ไม่มีผลกระทบ และลดความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน แนวทางการพัฒนาความร่วมมือไทย-จีนต้องมีการศึกษาถึงผลกระทบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมต่ออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ของโครงการพัฒนาสาธารณูปโภค (ถนน เส้นทางรถไฟ ท่อน้ำมัน โรงไฟฟ้าพลังน้ำ และโครงข่ายไฟฟ้า) ควรมุ่งเน้นการสร้างเชื่อมั่น การเห็นพ้อง และผลประโยชน์ที่พึงจะได้กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เกิดการจ้างงานและยกระดับคุณภาพชีวิต ส่งเสริมการค้าขายเทคโนโลยี และการศึกษาระหว่างกัน

การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคการขนส่ง และความสัมพันธ์ที่ดีทางด้านสังคม วัฒนธรรม อารยธรรม และความเป็นอยู่ของ 4 ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงกลุ่มแม่น้ำโขง สามารถเอื้ออำนวยต่อความร่วมมือด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งศักยภาพการท่องเที่ยวตามลุ่มแม่น้ำโขงมีสูงมาก แต่ยังมีข้อจำกัดทางด้าน สาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวเช่น โรงแรม ห้องน้ำ และยังขาดพาหนะการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ขาดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวทั้งระบบ (จีน-เวียดนาม) ขาดการปรับปรุงกฎระเบียบที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวตามในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงลุ่มแม่น้ำโขง 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 และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

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 ยุทธศาสตร์เน้นความยั่งยืนของการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Mekong Sustainability Strategy) เป็นยุทธศาสตร์ตอบสนองแนวคิดความสัมพันธ์ทางสังคมวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อลดปัญหาข้อขัดแย้งและการกระทบกระทั่งของกลุ่มชนตามแนวตะเข็บระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติด ทำให้การพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคนี้ขาดความต่อเนื่อง ไม่เป็นไปอย่างที่เราควรจะเป็น ดังนั้นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอีก 3 ประเทศ คือ พม่า ลาว เวียดนามนั้น ควรเป็นการพัฒนาแบบบูรณาการ ยั่งยืน และต่อเนื่อง โดยเน้นการพัฒนาเรื่องการศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร การประมง และทรัพยากรมนุษย์ ทั้งนี้เพื่อให้ประชากรของชุมชนในพื้นที่เหล่านี้มีอาชีพ มีรายได้ มีสุขภาพจิต และสังคมที่ดี ปัญหาต่างๆที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคนี้ก็จะลดน้อยลง เพื่อให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Mekong Sustainability Strategy) และต่อเนื่องเพื่อสร้างสรรค์พื้นที่อนุภาคลุ่มน้ำโขง ให้เป็นดินแดนสันติสุขตามแผนยุทธศาสตร์นี้ กิจกรรมที่ควรมี คือ

- 1) การมีสันติสุข และการใช้ประโยชน์จากลุ่มน้ำโขงอย่างมีประสิทธิภาพนั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน หลักสำคัญคือ จะต้องมีความหน่วยงานที่เป็นแหล่งเจรจาหรือ ปกป้อง แก้ไขปัญหาการใช้ลุ่มน้ำโขงเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศขึ้น
- 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 โครงการดังกล่าวจะเป็นโครงการนำร่องเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง การลำเลียงน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางและจำหน่ายน้ำมันสู่เอเชียตะวันออก 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 จังหวัด เชียงราย หรือจังหวัดระนอง ต่อเข้าท่อน้ำมันที่จากอำเภอศรีราชา สู่อำเภอเด่นชัย เข้าสู่เชียงราย หรือเข้าสู่เชียงใหม่ แล้วเข้าสู่เชียงราย ท่อน้ำมันนี้สามารถต่อไปตามลำน้ำโขงหรือถนนสายเหนือใต้ (North – South Corridor) ไปยังเชียงรุ่งแล้ว เข้าสู่คุนหมิงเพื่อเชื่อมต่อกับท่อน้ำมันที่มีอยู่ในประเทศจีนต่อไป

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 ทางรถไฟนี้ควรจะต้องเข้ากับทางรถไฟที่จะสร้างจะเด่นขึ้นไปยังเชียงรายและเชียงของผ่านประเทศลาวไปสู่ชื่อเหมาจนไปจรดคุนหมิง สำหรับทางรถไฟสายนี้ช่วงที่จะต้องเข้าสู่เชียงรายมีการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว ส่วนช่วงที่จากคุนหมิงมายังเชียงของทางฝ่ายจีนกำลังทำการศึกษาอยู่
- 5) วางท่อน้ำมันตามทางรถไฟฟ้าที่เสนอใน 4) จนถึงคุนหมิงและต่อเข้าท่อน้ำมันที่คุนหมิงที่สามารถต่อไปยังพื้นที่สามเหลี่ยมแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta Area) ได้
- 6) พัฒนาระบบการบินขนาดเล็กที่สามารถบินลงจอดในสนามบินขนาดเล็กตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เช่น บินระหว่างเชียงราย เชียงรุ่ง ชื่อเหมา ตาหลี่

เดียนเปียนฟู เมืองไชย 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 รัฐฉานของเมียนมาร์ ซึ่ง
มีเมืองท่าหลัก 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 รัฐฉานของเมียนมาร์ 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 ได้แก่แม่สายของประเทศ
ไทย รัฐฉานของเมียนมาร์ที่รวมเมืองท่าหลัก 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 ในเรื่องวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยว การบริหารศิลปวัฒนธรรม และการบริหารจัดการ

11.6.2 แผนงานและโครงการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Strengthening Competitiveness Strategy) ตามยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของ ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่จัน แผนงานนี้ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและจีนซึ่งรวมถึงการพัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางเกษตรระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางอุตสาหกรรมระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน, การส่งเสริมการค้าระหว่างไทยและจีน, การพัฒนาความร่วมมือทางด้านลอจิสติกส์ และความร่วมมือทางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- 2) โครงการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Venture Capital) และศูนย์บ่มเพาะ (Incubator) เพื่อเป็นการเสริมโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนของภาคเอกชน กองทุนร่วมลงทุนจะมีหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาที่มีส่วนร่วมของบรรษัทเงินลงทุนอุตสาหกรรมขนาดย่อมของ ประเทศไทย รวมทั้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยด้วย
- 3) โครงการส่งเสริมการเดินเรือในลำน้ำโขง ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ การสร้างท่าเรือ การปรับปรุงรักษาร่องน้ำโครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน
- 4) โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) มากขึ้นโดยเฉพาะควรรวมเรื่องยางพาราและข้าวสารเข้าในข้อตกลงด้วย
- 5) โครงการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (Joint Commission for Promotion of Sino – Thai Tourism) เพื่อเป็นหน่วยงานที่แก้ไขอุปสรรคเกี่ยวกับการท่องเที่ยว สร้างมาตรฐานเกี่ยวกับการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนวางแผนการตลาดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว คณะกรรมการชุดนี้ควรมีสถาบันที่ถาวรและมีผู้บริหารอาชีพดำเนินการ

- 6) โครงการทูตกิตติมศักดิ์ แต่งตั้งเป็นทูตกิตติมศักดิ์ทำหน้าที่ออกวีซ่าท่องเที่ยวเข้าประเทศไทย ต่ออายุหนังสือเดินทาง (Renew Passport) ให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย และสามารถออกบัตรผ่านแดนเพื่อเข้าออกประเทศไทยได้ทุกพื้นที่เป็นการทำวีซ่าท่องเที่ยวของสมาชิกประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และประเทศจีน)
- 7) โครงการหนึ่งวีซ่า สี่ประเทศ (พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม)เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวทั้งในและนอกภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ให้สามารถเดินทางเข้าออกในกลุ่มประเทศของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยการทำวีซ่าเข้าออกได้ 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) ตันหั่ว (Thanh Hoa) และฮานอย ประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ควรปรับปรุงในขั้นต้นคือ จากท่าลี่สู่หลวงพระบาง ซึ่งมีความยาวประมาณ 400 กม.
- 4) โครงการพัฒนารถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ รถไฟสายนี้ในอนาคตสามารถต่อไปยังคุนหมิง ตามเส้นทางถนนเหนือใต้ที่ผ่านประเทศลาว หรือที่ผ่านทางประเทศเมียนมาร์ได้ (ดูงบประมาณโครงการได้จาก ตารางที่ 10.7-2) เส้นทางที่ผ่านประเทศลาว คือ เส้นทางจากหนองคายเข้าเวียงจันทน์

ซึ่งไทยได้ให้เงินช่วยเหลือในการก่อสร้างทางรถไฟข้ามสะพานมิตรภาพที่หนองคายสู่เวียงจันทน์แล้ว โดยรถไฟสายนี้จะต่อไปยังหลวงพระบาง อุดมไซย บ่อเต็น เข้าคูนหมิง ส่วนรถไฟสายผ่านเมียนมาร์ เป็นสายที่มาจากคูนหมิงมายังเชียงรุ่ง เข้าสู่ชายแดนจีนที่ต้าโล่ เข้าเมียนมาร์สู่เชียงตุง ทำให้อุโมงค์เข้าแม่สายที่ไทย

- 5) โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าที่เชียงราย เชียงใหม่ และเด่นชัย (ดูแผนภาพที่ 11.7-1 และงบประมาณจากตารางที่ 11.7-2)
- 6) โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ ที่คูนหมิงและเชียงราย โดยศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ จะต้องเชื่อมโยงกับศูนย์ข้อมูลของประเทศจีนในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำเพิร์ล เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำแยงซีเกียง และเขตเศรษฐกิจชายฝั่งป๋อไห่ รวมทั้งของไทยที่ กรุงเทพฯ และแหลมฉบัง
- 7) โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า ที่คูนหมิงและที่เชียงราย
- 8) โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก ที่บ้านนาदान จังหวัดพังงา
- 9) โครงการความร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวิไทย และจีน
- 10) โครงการโรงกลั่นน้ำมันที่ระนอง เด่นชัย เชียงรายและเชียงใหม่ (ดูงบประมาณได้จากตาราง 11.7-2)
- 11) โครงการพัฒนาระบบน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรองรับปริมาณความต้องการน้ำมันดิบของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยการวางระบบท่อน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมัน อำเภอย้ายเหมือง จังหวัดพังงา หรือจังหวัดระนอง ขนานไปตามเส้นทางรถไฟ ผ่านเข้าตามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของไปถึงประเทศจีน

11.7 งบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย – จีน ในการพัฒนาอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

เพื่อให้เป็นไปตามกรอบแนวคิดพัฒนา (Development framework) ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจไทย-จีน และประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ตามยุทธศาสตร์ที่เสนอในกรอบแนวคิดซึ่งได้จัดเป็นหมวดหมู่เป็นโครงการ รวมอยู่ในยุทธศาสตร์ 3 ยุทธศาสตร์ตามข้อ 11.4 นั้นงบประมาณที่ใช้เพื่อสนองยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ดังกล่าว โดยการประมาณการคร่าวๆ จะต้องใช้เงินถึง 107,392 ล้านบาท (หนึ่งแสนเจ็ดพันสามร้อยเก้าสิบสองล้านบาท) โดยแบ่งตามยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน 14,150 ล้านบาท
- 2) ยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขัน 5,600 ล้านบาท
- 3) ยุทธศาสตร์พัฒนาความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน 87,642 ล้านบาท

จะเห็นได้ว่ายุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ระหว่างไทยและจีน จะต้องใช้เงินมากที่สุด คือการใช้ถึงประมาณร้อยละ 87,642 ของงบประมาณทั้งหมด งบประมาณนี้สูงเพราะมีโครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก โรงกลั่นน้ำมัน และการวางท่อน้ำมัน รายละเอียดของงบประมาณแต่ละยุทธศาสตร์มีดังตาราง 11.7-1 ข้างล่าง

ตารางที่ 11.7-1 แสดงงบประมาณแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน และก
ในการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

: ล้านบาท

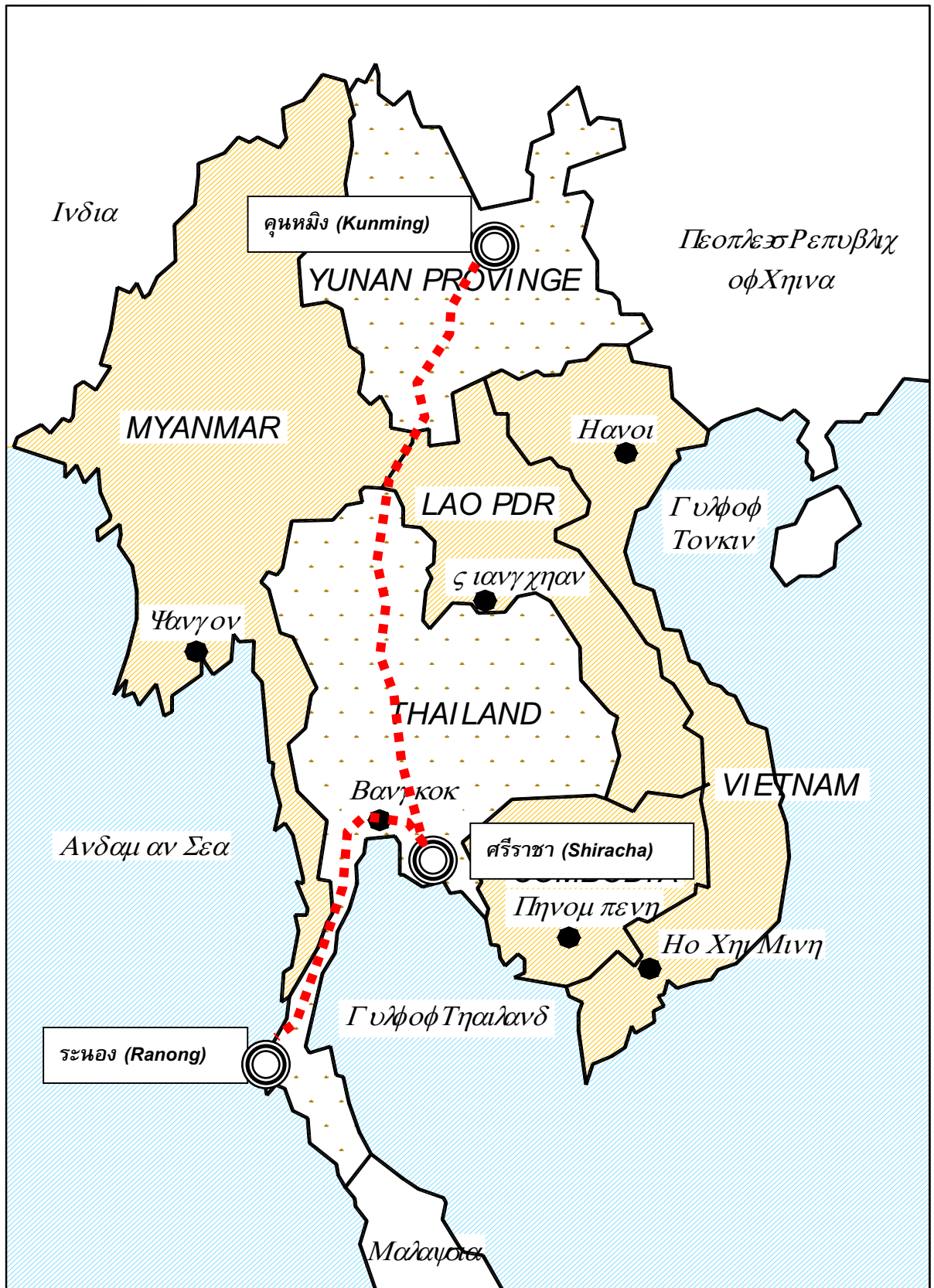
1. ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างยั่งยืน (Mekong Sustainability Strategy) 1.1 แผนงานพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน 1.1.1 โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ใช้งบประจำ) 1.1.2 โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด (ปีละ 50 ล้านบาท, 5ปี) 1.1.3 โครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน (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 งบประมาณนี้ไม่รวมการพัฒนาโรงไฟฟ้ายางใหม่-เชียงรายเพราะหากมีโรงไฟฟ้ายางใหม่-เชียงรายแล้ว โรงไฟฟ้ายางใหม่-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 โครงการส่งเสริมการเดินทางเรือในลำน้ำโขง (ใช้งบประจำ)	-
2.1.5 โครงการขยายขอบเขตข้อตกลงในเรื่องของเขตการค้าเสรี (FTA) , ใช้งบประจำ	-
2.1.6 โครงการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน (ใช้งบประจำ)	-
2.1.7 โครงการทูตจิตติมศักดิ์ (ใช้งบประจำ)	-
2.1.8 โครงการหนึ่งวิชา สี่ประเทศ (พม่า สเปน.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 และ เด่นชัย³ 3.1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ที่ขุนหมิง และเชียงราย (แห่งละ 500 ล้านบาท) 3.1.7 โครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่ขุนหมิงและที่เชียงราย(ที่ ขุนหมิงมีอยู่เดิมแล้วที่หลอซือวัน งบประมาณนี้จึงเกี่ยว เฉพาะที่เชียงราย) 3.1.8 โครงการจัดตั้งท่าเรือน้ำลึก ที่ท้ายเหมือง จังหวัดพังงา 3.1.9 โครงการร่วมมือกองเรือพาณิชย์นาวีไทยและจีน 3.1.10 โครงการกลั่นน้ำมันที่ระนองและการสร้างคลังน้ำมันที่ ระนอง-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 งบประมาณนี้คงต้องร่วมกันจัดสรรจากงบประมาณของประเทศที่เกี่ยวข้องส่วนหนึ่ง 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
กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

: ล้านบาท

	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคองค์กรระหว่างประเทศ	รวม
1. ยุทธศาสตร์พัฒนาอนุภาคลุ่มน้ำโขงอย่างยั่งยืน(Mekong Sustainability Strategy)				
1.2 แผนงานพัฒนาอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างยั่งยืน				
1.2.1 โครงการจัดตั้งหน่วยงานแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง	(งบประจำ)	-	-	-
1.2.2 โครงการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด	100	-	150	250
1.2.3 โครงการพัฒนาสุขอนามัยชุมชน	250	-	250	500
1.2.4 โครงการส่งเสริมศาสนกิจชุมชน	100	-	-	100
1.2.5 โครงการพัฒนาประเทศสองฝั่งแม่น้ำโขง	2,000	-	2,000	4,000
1.2.6 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยไบโอ-เทค (Bio-tech) ที่เมืองเชียงรุ่งมณฑลยูนนาน	1,000	-	1,000	2,000
1.2.7 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างร่วมที่เมืองเชียงรุ่ง ของจีน หรือจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนบนของไทย หรือทั้ง				

สองประเทศ	1,000	-	1,000	2,000
1.2.8 โครงการจัดทำแผนพัฒนาการ เกษตรแบบบูรณาการ	300	-	-	300
1.2.9 โครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัย นานาชาติแม่โขง (MaeKong International University) ที่เชียงใหม่	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	สถานที่ในการสำรวจแบบเจาะลึก	
3. ประชุมสัมมนาเสกเสียมเศรษฐกิจที่เชียงใหม	- 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-เม้งล่า) และถ่ายภาพภูมิทัศน์ลุ่มแม่น้ำโขงในสปป.ลาว	- เพื่อต้องการทราบถึงความเป็นไปได้ที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ปากแบ่ง - เพื่อบันทึกภาพถ่ายลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อการจัดทำรายงานรูปถ่าย	หอการค้าลาวและเจ้าหน้าที่ตัวแทนกระทรวงพาณิชย์เห็นด้วยกับการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว แต่ต้องการให้มีการศึกษาถึงผลกระทบและผลประโยชน์ของทั้ง 3 ฝ่าย และผลประโยชน์ที่ต้องแบ่ง	การประชุมหารือไม่ได้อยู่ในแผนงานแต่การเดินทางสำรวจครั้งนี้มีความสำคัญเนื่องจากหาหรือระหว่างที่วิจัยไทยและจีน พบว่าประเทศจีนมีความสนใจในการเพิ่มปริมาณในการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ปากแบ่ง

		ให้เท่าเทียมกัน	เพื่อพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้า 2 ซึ่งทีมวิจัยร่วมไทย-จีน ต้องการทราบ ถึงปัญหา-อุปสรรค ความต้องการ และ ความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางนี้
2.	มีการบันทึกรูปถ่ายลำแม่น้ำโขงตั้งแต่เชียงแสน เลย หนองคาย หลวงพระบาง	1. ได้ประชุมแลกเปลี่ยนข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานการลงทุน ทุนต่างประเทศของเสฉวน (Sichuan Service Center For Enterprise with Foreign Investment)	
2.	ได้ศึกษาพื้นที่และระบบการจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในอุทยานแห่งชาติที่ไม่ทำลายธรรมชาติและรักษาสีเขียวตลอดของเมืองจิวโจวโกว		

6. การเดินทางสำรวจแบบเจาะลึก ในมณฑลเสฉวน เมืองเฉิงตู	1. เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และหารือ กับหน่วยงานภาครัฐ เอกชนของ มณฑลเสฉวน 2. เพื่อนำคณะของสภาพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เข้าร่วม ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาค รัฐ เอกชน ของมณฑลเสฉวน 3. และเพื่อเข้าร่วมดูงานด้านระบบ รวบรวมสินค้าของเมืองเฉิงตู และ การพัฒนาการท่องเที่ยวของมณฑล เสฉวน	
---	---	--

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. เพื่อศึกษาและเข้าร่วมงานด้านการขนส่งทางแม่น้ำแยงซีเกียงจากมหา นครจิ้งชิ่งผ่านเขื่อนที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่สามารถปรับระดับน้ำเพื่อการลำเลียงสินค้าเงินตะวันออกเฉียงใต้สู่ทะเลจีนทางมหาหนครเซี่ยงไฮ้ 4. เพื่อศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวของมณฑลเสฉวนและมหานครจิ้งชิ่ง	ผ่านแม่น้ำแยงซีเกียงของจีน 3. ได้ข้อมูลและแนวคิดในการพัฒนา ด้านการท่องเที่ยวจากมณฑลเสฉวน และมหานครจิ้งชิ่ง	
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)

ทางจางจว จจนถึงเมืองซือเหมาเมืองซือเหมา 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 ก็แล้วเสร็จเช่นกัน 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
เที่ยวตามแม่น้ำโขง 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
-	“ - ดันซ้อลัน (ลาว)	134	กิโลเมตร
-	“ - น้ำยอง (พม่า)	139	กิโลเมตร
-	“ - สงหลวย (พม่า)	195	กิโลเมตร
-	“ - ทศิซิปูดี (ลาว)	214.5	กิโลเมตร
-	“ - บินไซ (ลาว)	243	กิโลเมตร
-	“ - กวนเหล่ย์ (จีน)	263	กิโลเมตร
-	“ - กันลันป่า (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 การเดินทางเก็บข้อมูลเบื้องต้นในครั้งนี้ 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 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 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 โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนารอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และเศรษฐกิจไทย-จีน โดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)

ต้อนรับบรรยายสรุปเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของซีอันในฐานะนครหลวงของราชวงศ์ต่างๆ ของจีนในอดีต เขตพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองและของมณฑลตลอดจนสถาบันวิจัย และมหาวิทยาลัยชั้นนำของมณฑล โดยเฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของซีอัน ซึ่งสามารถดึงดูดให้มีการลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรมไฮเทคโนโลยี เช่น Intel จากสหรัฐฯ และBrothers จากญี่ปุ่น เป็นต้น

- **วันที่ 21 พฤศจิกายน 2546** เจ้าหน้าที่ของศูนย์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนมณฑลส่านซี (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 ซึ่งมีระบบรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาสถานที่ที่ดี 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 ที่เมืองนี้เป็นแหล่งของร้านอาหารทะเลและมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกหลายแห่ง แต่พบว่าหลายโครงการขนาดใหญ่ต้องปิดไปในช่วงวิกฤตการณ์เศรษฐกิจในปี 1997 ประกอบกับการเปลี่ยนนโยบายของรัฐบาลกลางในการเข้มงวดกับธุรกิจสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น

- **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 ซึ่งจะมีการซื้อสินค้าจากตลาดนี้ก่อนจะกระจายไปยังส่วนอื่นๆ 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 พบว่ามีนักธุรกิจจีนจากมณฑลต่าง ๆ 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-เมืองลำ
- **วันที่ 17 ธันวาคม 2546** เวลา 7.00 น. ออกเดินทางโดยทางรถจากเวียงจันทน์เข้าหลวงพระบาง โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 13 โดยผ่านหมู่บ้านชนพื้นเมืองต่างๆ เช่น ลาวสูง ลาวม้ง 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



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 ออกเดินทางศูนย์ประสานงานการลงทุนต่างประเทศของเสฉวนเพื่อหารือความร่วมมือด้านต่างๆ 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 งบฯ 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 แก่งจีฮังชุน(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 คณะฯได้ไปประชุมหารือกับถึงโหยงเหียนรองผู้อำนวยการคณะกรรมการการบริหารนิคมไฮเทคและเจ้าหน้าที่ของเขาที่คุนหมิงและได้ดูกิจกรรมของนิคมไฮเทค



วันอังคารที่ 13 เมษายน 2547 เนื่องจากจำกัดด้วยเวลาคณะไม่อาจไปดูงานการสร้างเขื่อนที่เชียงรุ่งตามที่ได้อำนาจไว้ 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 อาจจะเก็บนํ้าไว้ที่ต้นนํ้าคือจากท่าเรือที่เชียงรุ่ง ถึงด่านกวางหลอยของจีน หากจะทำเขื่อนเก็บกักนํ้านี้จะต้องใหญ่มากเพื่อเก็บกักนํ้าที่เหลือใช้ในหน้า นํ้า อีกแห่งหนึ่งที่ต้องเก็บกักนํ้าไว้ คือ ที่โตนเลสาบในประเทศเขมร เก็บโดยมีการทำประตูนํ้าไว้รอบ มีประโยชน์ต่อเขมรในการป้องกันนํ้าท่วมในเขมรด้วย

อีกประการหนึ่งเมื่อถนระหว่างคุนหมิง และ กรุงเทพฯ เสร็จสิ้นลงในอีก 5 ปีข้างหน้า เมื่อถนสร้างเสร็จความสำคัญของแม่นํ้าโขงเพื่อการขนส่งจะลดบทบาทลง แม่นํ้าโขงจะใช้เพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่การท่องเที่ยวนี้ควรเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ (Eco-tourism) เมื่อเป็นเช่นนี้การระเบิดเพิ่มขึ้น จึงไม่มีความจำเป็น หากหยุดการระเบิดแก่งได้ก็จะเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อมของกลุ่มนํ้าโขงให้มีความยั่งยืนได้และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชากรในกลุ่มนํ้าโขงจะไม่ถูกกระทบกระเทือนมากนัก ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนสร้างทางรถไฟไปถึงเชียงของ จังหวัดเชียงรายแต่โครงการนี้จะเป็นโครงการในระยะยาว คือ ควรจะร่วมงานหลังจากถนระหว่าง คุนหมิง และกรุงเทพฯ เสร็จแล้วลงทางฝ่ายจีนในปัจจุบันยังได้มีแผนแน่นอนที่จะสร้างทางรถไฟ จากคุนหมิงถึงซังเหมาในสิบสองปันนา ไปสู่อบหาร แล้วเข้าประเทศลาวแล้วไปตามทางถน 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) ซึ่งเป็นเขื่อนแรกที่ยกั้นแม่น้ำฉางเจียง เจ้าหน้าที่บนเรือให้เอกสารพื้นฐานเกี่ยวกับเขื่อนและแม่น้ำฉางเจียง จากแผนที่เมืองจีน ที่มีรายละเอียดแผนที่ของเมืองทุกมณฑลเป็นภาษาอังกฤษ อี้ซาง (Yichang) เป็นเมืองเล็กๆแต่มีความเจริญมาก หลังจากมีการสร้างเขื่อนซานเสีย จากนั้นเดินทางกลับเจิงตู
- **24 เมษายน 2547** คณะฯ ได้เข้าชมศาลเจ้าสามก๊กซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ของเมืองเจิงตู การบริหารจัดการด้านสถานที่ และบริการ เป็นที่น่าประทับใจสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเนื่องจากการจัดให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาบุคคลสำคัญของประวัติศาสตร์สามก๊กเพื่อให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีความรู้ประวัติศาสตร์สามก๊กสามารถเข้าใจนายทหารสำคัญเพื่อสามารถเรียงลำดับเหตุการณ์ประวัติศาสตร์สามก๊กได้ง่าย และสะท้อนให้รู้สึกถึงบรรยากาศการในอดีตได้ดี ไกด์ที่ได้นำเสนอประวัติศาสตร์สามก๊ก เป็นไกด์ประจำศาลเจ้าสามก๊ก ดังนั้นหากไกด์ที่นำนักท่องเที่ยวมา ณ ที่นี้จะต้องจำงไคด์ประจำศาลเจ้าซึ่งมีไกด์ที่สามารถพูดได้หลายภาษา เป็นผู้นำเที่ยว เช่นเดียวกับการที่คณะเดินทางไปที่ท้องถิ่นชนบทที่มีประวัติศาสตร์ท้องถิ่น นักท่องเที่ยวหรือไกด์ที่นำนักท่องเที่ยวไปชมสถานที่นั้นๆ จะต้องจำงไคด์ท้องถิ่น การจัดการลักษณะนี้จะทำให้คนในท้องถิ่นมีความผูกพันกับท้องถิ่นตนเองที่มีนักท่องเที่ยวมาชมประวัติศาสตร์ที่บรรพบุรุษได้สร้างหรืออนุรักษ์ไว้เพื่อชนรุ่นหลัง อีกทั้งนำมาซึ่งรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นอีกด้วย การบริหารจัดการลักษณะนี้ควรนำมาปฏิบัติในสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยเช่นกัน

หลังจากนั้นได้เข้าชมพิพิธภัณฑ์ซึ่งแสดงผลงานของตู้ฝู่ Dufu กวีเอกของจีนยุคสมัยราชวงศ์ถัง เพราะมีฐานะยากจน (ลูกชายเสียชีวิตเพราะไม่มีอาหาร) จึงแต่งกวีออกมาแนวโศกเศร้า และสะท้อนให้เห็นถึงความลำบากยากจนของชาวชนบทจีน เป็นกวีร่วมยุคกับหลี่ไป่ (Li Bei) เป็นกวีเอกอีกคนในยุคราชวงศ์ถัง ที่มีบทกวีเกี่ยวกับแม่น้ำฉางเจียงมากพอสมควร เดินทางเข้าดูกระท่อมของ Dufu เมืองเจิงตูที่มีแม่น้ำสำคัญ 2 สาย คือ แม่น้ำ Fuhe และแม่น้ำ Nanhe พิพิธภัณฑ์แห่งนี้สร้างขึ้นเพื่อเชิดชูตู้ฝู่ที่ในอดีตเป็นบุคคลที่มีอุดมคติที่จะช่วยเหลือผู้อื่น แต่การเมืองที่ไม่โปร่งใสปิดโอกาสไม่ให้

ผู้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความยากจน ดังนั้นทางรัฐบาลจีนจึงเห็นความจำเป็นของผู้ที่ต้องการช่วยเหลือผู้ยากไร้ จึงได้สร้างพิพิธภัณฑ์แห่งนี้เพื่อให้ชนรุ่นหลังรู้ว่ารัฐบาลจีนยังคงยกย่องบุคคลที่มีความพยายามในการพัฒนาประเทศนั้นจะไม่สูญเปล่าและได้รับการยกย่องและให้เกียรติจากรัฐบาลและคนในประเทศ

- **25 เมษายน 2547** คณะฯ เดินทางออกจากเมืองเฉิ่นตู กลับกรุงเทพฯ

6.2) สรุปสาระการประชุม มหาวิทยาลัยฉงชิ่งเป็นมหาวิทยาลัยของรัฐ ราคาปานกลาง รัฐให้การสนับสนุนและเป็นมหาวิทยาลัยที่ใหญ่ที่สุดของจีนตะวันตก มี 3 แคมปัส

ฉงชิ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรม 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)

บ้านพี่เมืองน้องของฉงชิ่ง ได้แก่ ฝรั่งเศส ซีแอตเทิล แวนคูเวอร์ เมลเบิร์น เวลลิงตัน แมนเชสเตอร์ และ รัสเซีย เป็น Sisters city แบบรัฐต่อรัฐ

ความสำคัญสำหรับความร่วมมือของฉงชิ่ง-ไทยคือ การคมนาคมและกลยุทธ์ทางการตลาด เช่น นักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทย ระยะเวลา 7 วัน เสียค่าใช้จ่ายเพียงคนละ 1500 หยวน ในช่วงเดือนพฤษภาคมจะมีชาวฉงชิ่งเดินทางไปท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น และในขณะนี้สายการบิน Southwest Airline มีเที่ยวบินกรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง รัฐบาลฉงชิ่งมีจุดประสงค์ในการส่งเสริมการลงทุนด้านท่องเที่ยวในประเทศไทย

ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลเสฉวนกับรัฐบาลฉงชิ่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เช่น เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางระหว่างทั้งสองเมือง

ประชาชนส่วนใหญ่พูดภาษาจีนกลางไม่ชัด รัฐบาลจึงกำหนดกฎระเบียบแก่ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ และนักวิชาการ โดยต้องทำการสอบยกระดับมาตรฐานในการใช้ภาษาจีนกลางให้ถูกต้อง

ด้านการลงทุนในมหานครฉงชิ่ง มีนักธุรกิจจากเมืองเหวินโจวเดินทางเข้ามาลงทุนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ด้านที่อยู่อาศัย และมีเมืองเหอฉวน ตั้งอยู่ทางเหนือของเฉิ่นชานใช้เวลาการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งรัฐบาลให้สิทธิพิเศษในการลงทุนเพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในเมืองนี้ ประชุมต่อกับ Prof. Zhao ต่อ เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของมหานครฉงชิ่ง 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-ผา-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 ผ่านเมืองว่านเซียน (มีการสร้างเมืองใหม่ชื่อว่าโจว 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 เป็นที่ตั้งเมืองเกงจิ๋วของเล่าปี่ ผ่าหน้าผาซือปี้ เป็นที่โจโฉแตกทัพเรือ

ช่วงปลาย ไหลผ่านเขตที่ราบลุ่ม เป็นเขตอากาศอบอุ่นและหนาวตามฤดูกาล มีช่วงเพาะปลูกได้ราว 8-11 เดือน ปลูกพืชได้ 2-3 ครั้งต่อปี ตรงบริเวณที่แยงซีรวมกับแม่น้ำอัน มีเมืองอันหยาง และอันโข่วทางซ้าย เมืองอู่ซางทางขวา ผ่านเมืองอู่อัน 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 ล่องน้ำลี้กจึงไหลผ่านทางด้านซ้ายของเกาะ 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 ประกอบกับคณะเจ้าหน้าที่จีนที่มาจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีนได้เดินทางมาประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ 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 และประธานาธิบดีหูจิ่นเทาของจีนที่ได้มีข้อตกลงที่สำคัญ 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 ทั้งนี้โดยทำการร่างข้อตกลงใหม่และขอให้ฝ่ายไทยพยายามยืดเวลาโครงการออกไป
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. เข้าพบเจ้าหน้าที่ขององค์การบริหารการท่องเที่ยวประเทศจีน (China National Tourism Administration) ตามกำหนดการของ สกว. และ น.ส.หวังจิ้น ทำหน้าที่ล่ามในที่ประชุม

ตอนบ่ายวันเดียวกัน ดร.วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ น.ส. หวังจิ้น ได้เข้าพบเจ้าหน้าที่ขององค์การบริหารการท่องเที่ยวปักกิ่ง (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 อี้วู (มณฑลเจ้อเจียง) เมืองแห่งศูนย์กลางค้าส่ง และเมืองเซาซิง (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 คณะกรรมการปฏิรูประบบเศรษฐกิจแห่งชาติของจีนได้อนุมัติข้อเสนอเกี่ยวกับโครงการจัดทำเขตการค้าเศรษฐกิจเทคโนโลยีในภาคเหนือของประเทศไทย 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 ได้นำเสนอข้อคิดเห็นให้เพิ่มโครงการพัฒนาศูนย์ลอจิสติกส์ขึ้นอีกส่วนหนึ่งต่อนายหลิว หยง คูน ผู้อำนวยการสำนักงานเชิญชวนเข้ามาลงทุนในเขตเทคโนโลยีใหม่คุนหมิง และในเดือนตุลาคมต่อมาได้ร่วมเดินทางไปกับคณะศึกษาสำรวจการดำเนินงานลอจิสติกส์ที่เมือง 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-ซือเหมมา เชียงราย-จิ่งหรง ทำซีเหล็ก-คุนหมิง มีเส้นทางขนส่งทางอากาศ
- 6.5 จากคุนหมิง-เสียงหยุน-เม้งฮาน-(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 (ยะโฮร์ปารู) 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-(เวียดนาม) ดานัง ตามโครงการระเบียบเชื่อมด่านตะวันออกกับตะวันตก
- 7.9 จากเชียงราย-กรุงเทพฯ-เพชรบุรี-ประจวบฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-(มาเลเซีย) อลอร์สตาร์-กัวลาลัมเปอร์-มะละกา-ยะโฮร์ปารู-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-(เวียดนาม) โฮจิมินห์

- 7.11 จากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-อุบลราชธานี-ขอนแก่น-ตาก-เชียงใหม่-เชียงราย-น่าน-แม่ฮ่องสอน มีเส้นทางการบินทางอากาศ

(โครงการก่อสร้างทางรถยนต์ระหว่างประเทศไทย พม่า และ อินเดีย ซึ่งจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ภายในปี 2553 จาก เชียงราย-ฝาง-แม่อาย-(พม่า) หมิงยาน-ตองยี-มณฑลเตเล-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) เหอเฟย นานกิง ชูโจว เซี่ยงไฮ้ (2) จินหัว หนิงโป เซาซิง หังโจว เซี่ยงไฮ้ 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-ลั่วผั่นส่วย-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-มณฑลเตเล-ย่างกุ้ง โดยมีทางรถไฟระหว่างประเทศเชื่อมโยงภาคพื้นเอเชียตอนตะวันตกและถนนรถยนต์ชั้นดี
- 8.8 คุณหมิง-เม้งฮาน-(ลาว) หลวงพระบาง-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ มีทางรถไฟเชื่อมโยงภาคพื้นเอเชียตอนกลางและถนนรถยนต์ชั้นดี
- 8.9 คุณหมิง-เหมิงจื่อ-เหอโข่ว-(เวียดนาม) ลาวกาย-ฮานอย มีทางรถไฟระหว่างประเทศเชื่อมโยงภาคพื้นเอเชียตอนตะวันออกเฉียงและถนนรถยนต์ชั้นดี
- 8.10 คุณหมิง-(พม่า) PAMO-มณฑลเตเล-ย่างกุ้ง โครงการคมนาคมรวมทางน้ำ-แม่น้ำอิรวดีและทางบกระหว่างจีนกับพม่า
- 8.11 คุณหมิง-(พม่า) มยิตจินา-(อินเดีย) Laito?-Kohati?-ภูฏาน-เนปาล โดยทางรถยนต์ชั้นดีในภาคพื้นเอเชียใต้ตอนเหนือ

- 8.12 คุณหมิง-เป่าซาน-(พม่า) Lashio-มัณฑะเล-(อินเดีย) อิมผาล โดยทางรถยนต์ชั้นดีในภาคพื้นเอเชียใต้ตอนกลาง
- 8.13 คุณหมิง-(พม่า) มัณฑะเล-Santoway-(บังกลาเทศ) จิตตะกอง-ชากา-(อินเดีย) กัลกัตตา โดยทางรถยนต์ชั้นดีในภาคพื้นเอเชียตอนใต้และทางรถไฟระหว่างประเทศ
- 8.14 คุณหมิง-กัลกัตตา , นิวเดลี , ชากา , ย่างกุ้ง , กรุงเทพฯ , ฮานอย , โฮจิมินห์ , พนมเปญ , กัวลาลัมเปอร์ , เวียงจันทน์และมัณฑะเล 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 BANNANNIWERN 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

เชียงรายมีได้เป็นจุดสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษในเขตชายแดนจังหวัดเชียงราย แต่เป็นศูนย์กลางทางราชการของจังหวัด เนื่องจากเศรษฐกิจที่อยู่ในท้องถิ่น ในเขตการตลาดและในเขตเศรษฐกิจนั้นเป็นสิ่งที่ไม่ยุ่งเหยิง แต่มีระเบียบ กลไกการตลาดกำหนดให้การพัฒนาเกิดช่องว่างขึ้นในพื้นที่หนึ่งกับอีกพื้นที่หนึ่ง เป็นเหตุให้การจ้างงาน การลงทุนและกิจการด้านเทคโนโลยีได้รับผลที่แตกต่างกัน ความเหลื่อมล้ำด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้รับของมณฑลยูนนานและจังหวัดเชียงรายล้วนเป็นเขตพื้นที่ที่ได้รับแบ่งปันความเจริญมั่งคั่งในระดับที่ต่ำกว่า ศักยภาพด้านการสร้างสรรค์และการเผยแพร่ทางเทคโนโลยี การระดมทุน และการเคลื่อนย้ายทุนสู่ต่างประเทศ ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและประสิทธิภาพของการรวมตัวทางเศรษฐกิจล้วนถูกจัดอยู่ในเขตพื้นที่ที่ได้รับส่วนแบ่งค่อนข้างต่ำ จึงน่าที่จะเริ่มต้นด้วยการดำเนินธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวก่อน โดยอาศัยประสบการณ์จากตลาดค้าส่งของเมืองอี๋อู๋และตลาดชุมนุมสินค้าบริโภคของเมืองเซาซิงในประเทศจีนที่เน้นเรื่องความเชี่ยวชาญเฉพาะในด้านธุรกิจและการลดต้นทุนให้ต่ำลงซึ่งประสบความสำเร็จมาแล้ว 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)-เมืงพะยา-ต้าเหมิงหลง(จีน) อยู่แล้ว แต่มาตรฐานของถนนยังไม่สามารถใช้วิ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้

13.5 จุดอ่อนของแม่สาย

เนื่องจากประเทศพม่าขาดเสถียรภาพทางการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มการเมืองต่างๆ ค่อนข้างสลับซับซ้อน ทำให้ขาดหลักประกันด้านความปลอดภัยของสังคม และเนื่องจากปัจจัยต่างๆทางประวัติศาสตร์ ทำให้การค้าขายในเขตสามเหลี่ยมทองคำได้รับผลกระทบจากผลของการเล้าลือและส่งผลกระทบต่อความรู้สึกของผู้บริโภค อนึ่ง กำลังไฟฟ้าในท้องถิ่นยังไม่เพียงพอ การหวังที่จะพึ่งพาการส่งกำลังไฟฟ้าจากพม่าคงเป็นไปได้ยาก น้ำประปาขาดแคลนมาก ปัจจุบันพื้นที่บางแห่งระบบประปายังเข้าไม่ถึง การจัดทำระบบกำจัดขยะและระบบบำบัดน้ำเสียยังมีไม่เพียงพอ

13.6 จุดเด่นของเชียงของ

เชียงของมีท่าเรือขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือขนส่งในประเทศลาว เป็นทางผ่านของถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ที่เข้าสู่พื้นที่ตอนในของประเทศไทย มีประชากรหนาแน่น จัดว่าเป็นเส้นทางที่ดีที่สุดสำหรับการส่งกำลังไฟฟ้าเข้าสู่พื้นที่ตอนเหนือของประเทศไทยจากสถานีไฟฟ้าจึงหงในประเทศจีน เส้นทางรถยนต์เมืงฮาน(จีน)-น้ำทา(ลาว)-ห้วยทราย-เชียงของ(ไทย) ถือว่าเป็นเส้นทางส่วนหนึ่งของเส้นทางสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ที่เชื่อมโยงประเทศไทยที่ปลอดภัยที่สุดและเหมาะสมที่สุด

13.7 จุดอ่อนของเชียงของ

มีสภาพการจราจรหนาแน่น ขาดเงื่อนไขในการขยายเส้นทาง มีภูมิประเทศเป็นภูเขามาก ทรัพยากรที่ดินไม่เอื้อรองรับการพัฒนาขนาดใหญ่ได้ ศักยภาพทางเศรษฐกิจของผังลาวยังอ่อนแอมาก ส่วนลำนํ้าของแม่น้ำโขงระหว่างเชียงแสน-เชียงของมีลักษณะตื้น มีหินโสโครกมาก จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานยังไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียและระบบกำจัดขยะ ซึ่งจะมีผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนทรัพยากรด้านกำลังไฟฟ้าและน้ำขณะนี้ยังไม่สามารถรองรับความต้องการในการพัฒนาขนาดใหญ่ได้

13.8 ผลการสำรวจทางเศรษฐกิจ

มีความเป็นไปได้ที่จะใช้เสียงของเป็นทางผ่านของการกระจายสินค้าและจัดทำให้เป็นชุมทางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นานาชาติเพื่อรองรับเส้นทางถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ แต่ความสำคัญควรจะเน้นที่การบริการเรื่องพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้า สถานที่จอดรถ ที่อยู่อาศัยและการขนถ่ายสินค้า แม้สายสามารถจัดทำให้เป็นทางผ่านของการกระจายสินค้า และเหมาะที่จะจัดทำเป็นสถานที่จัดส่งและแบ่งส่งสินค้าทางรถยนต์ เพื่อเสนอบริการด้านการขนส่งสินค้า ดำเนินพิธีการศุลกากร ตรวจสอบสินค้า รวมทั้งบริการที่อยู่อาศัย การเปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมสู่สังคมอุตสาหกรรมของประเทศได้ก็ตาม ย่อมจะต้องผ่านขั้นตอนการพัฒนาในพื้นที่ต่างๆที่เหลื่อมล้ำกัน เศรษฐกิจของประเทศหนึ่งจะเพิ่มรายได้ของประชากรหรือผลผลิตมวลรวมได้ย่อมจะต้องพัฒนากำลังทางเศรษฐกิจในจุดใดจุดหนึ่งภายในประเทศก่อน อย่างเช่น เมืองเซินเจิ้นของจีน เป็นต้น ประเทศหนึ่งในภูมิภาคใดๆ ย่อมมีสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีต้นทุนการผลิตต่ำสุด แต่ละประเทศจะผลิตสินค้าที่ได้เปรียบกว่าของตนออกสู่ตลาดในลักษณะที่พึ่งพาอาศัยกับประเทศอื่น ทำให้ทรัพยากร แรงงานและเงินทุนของแต่ละภูมิภาคถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการทดแทนซึ่งกันและกัน การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนขึ้นในปี 2553 จีนย่อมจะต้องลงมือปฏิบัติในทีใดทีหนึ่งก่อน การกำหนดมณฑลยูนนานกับจังหวัดเชียงรายเป็นพื้นที่เป้าหมาย น่าจะทำให้มีบทบาทในการเชื่อมโยงอาเซียนกับพื้นที่ภาคตะวันตกของจีนได้อย่างแท้จริง เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สาย เชียงแสน เชียงของ กับคุนหมิง อาจกลายเป็นศูนย์กลางแห่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ และความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับอาเซียนในอนาคต

13.9 จุดเด่นของเชียงแสน

ทรัพยากรที่ดินของเชียงแสนเป็นพื้นที่ราบเรียบ มีพื้นที่ที่เป็นที่ราบ และพื้นที่เกษตรกรรมอันกว้างใหญ่ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขนาดใหญ่ การนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างกันจากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือจิ่งหง และท่าเรือซือเหมา 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 จะต้องพิจารณานำเข้าไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าจึงหวัง 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 มีการแข่งขันของแต่ละเส้นทางและให้มีการร่วมมือในรูปของความร่วมมือร่วม 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 และเท่ากับได้บรรลุผลในการปิดล้อมเศรษฐกิจได้วันทั้งยังจะส่งอิทธิพลต่อการหน่วงเหนี่ยวการแผ่อำนาจอันเนื่องจากการเติบโตของอินเดียได้อย่างหนักหน่วงอีกด้วย

(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 ที่ทำข้อตกลงลงให้เหลือน้อยที่สุด หรือเป็น 0% และใช้อัตราภาษีปกติที่สูงกว่ากับประเทศนอกกลุ่ม การทำเขตการค้าเสรีในอดีตมุ่งในด้านการเปิดเสรีด้านสินค้า (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 Custom Union หรือ CEP นั้น หมายถึง ความร่วมมือในรูปแบบนั้น ๆ เป็นกรณี ๆ ไป

อย่างไรก็ดี เขตการค้าเสรีนั้น ในทางปฏิบัติเป็นเรื่องที่มีความยุ่งยากในระดับหนึ่ง และหากต้องการให้ได้ผลจริงจัง ก็จะต้องพัฒนาไปสู่การเป็นสหภาพศุลกากรโดยเร็ว 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”

นโยบายการค้าเสรีไม่สนับสนุนการเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงและจัดข้อบังคับต่าง 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 แต่อย่างไรก็ตามก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการกีดกันทางการค้าต่อประเทศนอกกลุ่มข้อตกลงไปได้ 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 โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เราเรียกว่าอุตสาหกรรมแรกเริ่ม (Infant Industries) คือ อุตสาหกรรมที่ยังต้องการให้รัฐบาลปกป้องอยู่เป็นอุตสาหกรรมที่เพิ่งเกิดใหม่ไม่มีความสามารถในการที่จะไปแข่งขันในเวทีโลกอย่างเพียงพอ เพราะฉะนั้น ถ้าหากมีการจัดทำเขตการค้าเสรี อุตสาหกรรมเหล่านี้จะถูกกระทบจากสินค้านำเข้าจากประเทศคู่ตกลงเขตการค้าเสรี และอาจต้องล้มหายไปได้
- 2) ประเทศที่เป็นคู่ตกลงจัดทำการค้าเสรีด้วย อาจมีโครงสร้างการส่งออกสินค้าเหมือนกัน จะกลายมาเป็นแข่งกันเอง เกิดการสินค้าประเภทเดียวกันมาตีตลาดสินค้าในประเทศที่ต่อยกว่า เพราะฉะนั้น โครงสร้างการผลิตประเภทเดียวกันจะทำให้แข่งกันไม่เกื้อหนุนกัน
- 3) การจัดทำเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคีหรือแบบภูมิภาค จะเป็นการทำลายระบบการค้าโลกเป็นการทำลาย WTO เป็นการทำลายระบบพหุภาคีนิยม ซึ่งที่จริงแล้วตามหลักของนักเศรษฐศาสตร์ระบบที่ดีที่สุด คือ WTO คือถ้าจะมีเขตการค้าเสรีนั้นก็ควรจะเป็นเขตการค้าเสรีของทั้งโลกรวมกัน ถ้ามีการจัดทำเขตการค้าเสรีแบบ FTA ตามหลักของนักเศรษฐศาสตร์ก็ถือว่าเป็น second best option แต่จริงแล้ว the best option คือ WTO
- 4) การจัดทำเขตการค้าเสรีคู่หนึ่งจะไปกระตุ้นให้ประเทศอื่นต้องแข่งที่จะจัดทำเขตการค้าเสรีเพิ่มขึ้นมาด้วย 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

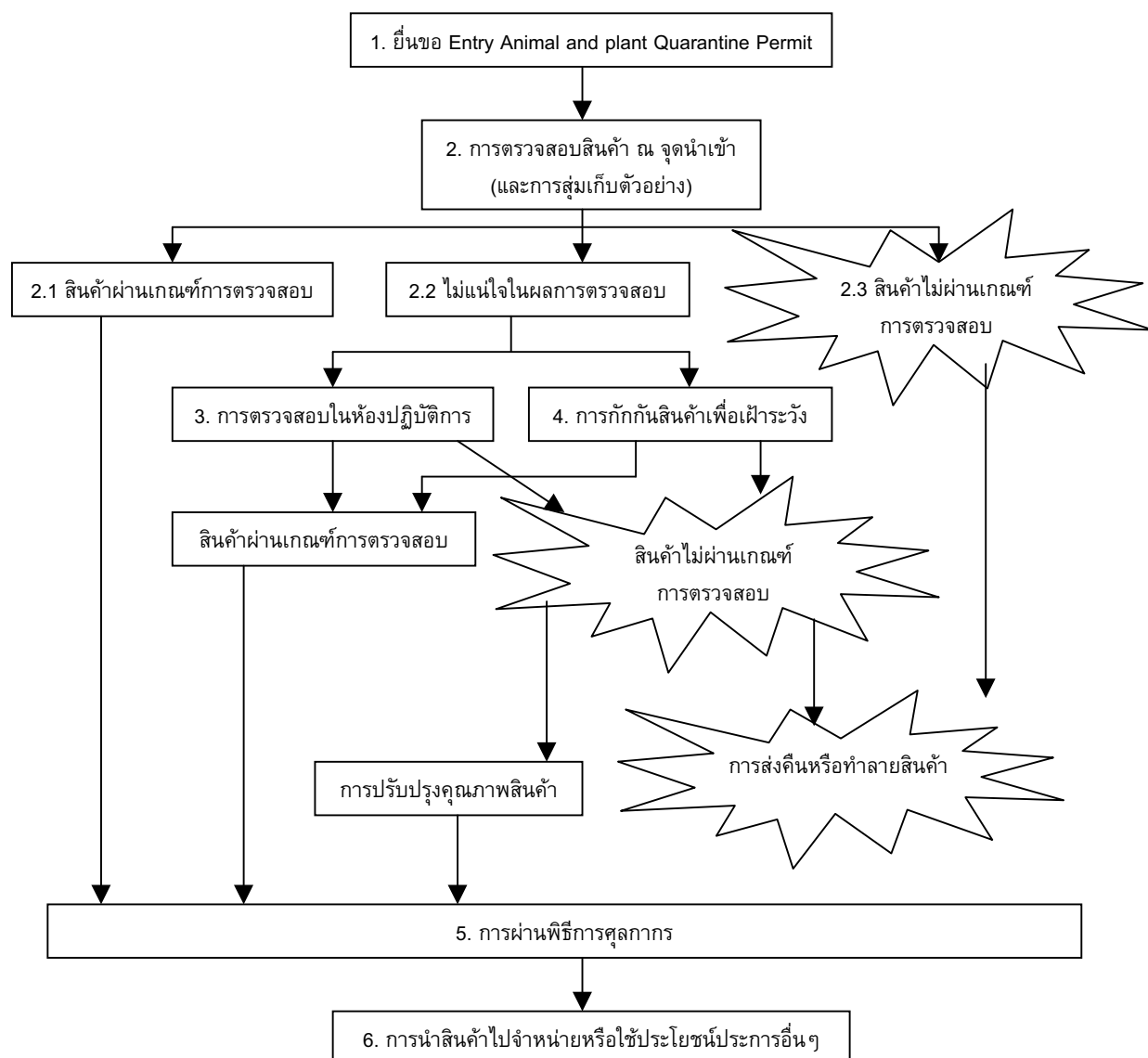
1.9.2 กรอบการเจรจา การเจรจา (FTA) ไทย-จีน ดำเนินไปควบคู่กับ FTA อาเซียน-จีน จึงต้องเจรจาให้สอดคล้องกัน รวมทั้งให้มี Early Harvest (EH) ด้วย ซึ่งไทยได้เสนอสาขาผักและผลไม้

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 แม้จะยังไม่หมดอายุการใช้ 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 โดยจะพิจารณาเทียบเคียงกับรากฐานในการขอนำเข้า 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 และพื้นที่สัมผัสกับสินค้านั้นโดยทันที (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 ในพืชผักอัตราอากรขาเข้าสินค้า 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 ดังนั้นควรมีมาตรการควบคุมการนำเข้าสินค้านี้ที่อาจจ่อยุทธ 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 (พืชฯ 07) สินค้าพืชนี้ไทยมีการค้าเกินดุล 1,432 ล้านบาท สำหรับ สินค้าไทยที่อาจได้รับผลกระทบต่อภาษีนอกโควตา คือ มันฝรั่ง กระเทียม หอมหัวใหญ่ และพืชประเภทข้าว ถั่ว และผักแช่แข็ง หัวผักกาดสด หรือแช่เย็นและผักผสม เห็ดแห้งและ บรอกโคลีแห้ง มีแนวโน้มนำเข้ามากขึ้นในอนาคต ซึ่งควรมีมาตรการในการตรวจโรคและแมลงศัตรูพืช รวมทั้งสารตกค้าง ซึ่งจะต้องมีใบรับรองศัตรูพืชประกอบการนำเข้าและการสุ่มตรวจ ณ ด่านนำเข้า มาตรการนำเข้าจากจีนในส่วนของผู้ผลิตสินค้ามันสำปะหลังมีปัญหาในทางปฏิบัติ คือ อาจทำให้เกิดแมลงเมื่อถึงประเทศจีนแล้ว
- 8) ผลไม้ (พืชฯ 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) ทั้งในรูปแบบของภาษีและมิใช่ภาษีระหว่างกันลง 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 นอกจากนั้นการผลิตขนาดใหญ่ดังกล่าวยังเป็นผลให้สินค้านำเข้าถูกแล้ว การผลิตครั้งเดียวสามารถผลิตได้ปริมาณมากตามความต้องการของผู้บริโภคอีกด้วย สำหรับประเทศไทย สินค้าอุตสาหกรรมบางอย่างต้องการนำเข้าวัตถุดิบราคาถูก จีนจะเป็นแหล่งนำเข้าวัตถุดิบราคาถูกของไทยต่อไปอีกด้วย

ภาคผนวกที่ 5

มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) ของจีน¹

1. สินค้าอาหารที่ทำจากสัตว์นำเข้าจากต่างประเทศ (ดินไก่ ปลาปีก กุ้ง 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)
- ผู้ใดกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานจีนจะต้องถูกปรับเป็นเงินระหว่าง 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 หรือเป็นนิสหากิจผลิตน้ำตาลที่สามารถแปรรูปน้ำตาลดิบไม่น้อยกว่า 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

เข้าต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการนำเข้าและส่งออก กรณีนำเข้าทางตลาด
ขายส่ง ทางตลาดจะดำเนินการนำเข้า

2. การดำเนินการทางพิธีศุลกากรต้องมีใบอนุญาตนำเข้า Invoice Packing List สัญญา
ซื้อขาย (กรณีเคยนำเข้าจะขอใหม่ ต้องนำใบอนุญาตฉบับเก่าแนบไปกับคำขอฉบับ
ใหม่) และหนังสือรับรองสุขอนามัยจากประเทศผู้ส่งออกผลไม้
3. ทุเรียนและมะม่วง ส่งออกได้กรณีที่เส้นทางที่ทางจีนตรวจสอบและอนุญาตให้ส่ง
ออกได้เท่านั้น

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 หนังสือรับรองการตรวจสอบศัตรู
พืช หนังสือรับรองวิธีการตรวจสอบสารตกค้างในห้องปฏิบัติการและเรื่องระบบ GAP จากกรมวิชา
การเกษตร

ผู้ส่งออกรายใหม่จะต้องยื่นคำร้องขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสินค้าทั่วไปก่อน
เพื่อใช้ในการติดต่อขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (เพื่อจะทำให้ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าเงิน)
ทั้งนี้จะต้องยื่นคำร้องขอทำบัตรประจำตัวและคำร้องขอหนังสือรับรอง C/O ได้ที่สำนักงาน
บริการการค้าต่างประเทศ ณ

1. กรมการค้าต่างประเทศ
2. อาคารคลังสินค้า 2 ท่าอากาศยานกรุงเทพ
3. ท่าเรือกรุงเทพ

นอกจากนี้ ยังสามารถติดต่อได้จากศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จที่ภูมิภาค ติดต่อได้ที่สำนัก
งานการค้าต่างประเทศ เชียงใหม่ สงขลา ชลบุรี สระแก้ว หนองคาย และเชียงราย (สำนักงาน
ใหม่)

■ 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
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ (State Planning Commission)

27. เม็ดพลาสติก

- ควบคุมการนำเข้า
 - ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน
 - เป็นสินค้าที่มีแผนเป้าหมายและถูกควบคุมปริมาณนำเข้าโดยบริษัทการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Corporation)
- จัดทะเบียนการนำเข้า
 - ต้องจดทะเบียนกับคณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ (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 ล้านหยวนขึ้นไป 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 สำหรับสินค้าอาหารสำเร็จรูปที่รับประทานโดยตรงต้องมีการบรรจุหีบห่อเป็นซองเล็กแล้วบรรจุรวมเป็นซองใหญ่ 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 ไชพาราฟิน พลวงออกไซด์ คอรัลัมประดิษฐ์ ทังสเตต ทังสติกออกไซด์ กรดทังสติก ทังสเทนคาร์ไบด์และผลิตภัณฑ์ เฮฟวีวอเตอร์ ซิลิคอนคาร์ไบด์ คาร์บอนเตตระคลอไรด์ เคมีภัณฑ์ ไม้ รังและเส้นไหม ผ้าทอทำด้วยไหม ฝ้าย 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: โรงแรมมณเฑียรวิโรจน์ไฮด์,
- 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 เน็ทเวิร์ค (ICN), บริษัท, (2540). *โครงการศึกษาแนวทางการร่วมมือด้านอุตสาหกรรม ระดับอนุภูมิภาค ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ กรณีพื้นที่จังหวัดน่าน พะเยา เชื่อมโยง สปป.ลาว และจีนตอนใต้* เสนอต่อ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (ธันวาคม).