



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีน
ในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน

โดยรองศาสตราจารย์ ดร.แก้วตา โรหิตรัตนะและคณะฯ

พฤษภาคม 2550

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีน ในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน

คณะผู้วิจัย

- | | | | |
|----|-----------------------------|-------------|-----------------------|
| 1. | รองศาสตราจารย์ ดร.แก้วตา | โรหิตรีตะนะ | มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 2. | ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.การดี | ปรีชา นนท์ | มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 3. | ดร.อักษรศรี | พานิชสาส์น | มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |

ชุดโครงการ Logistic

บทสรุปผู้บริหาร
โครงการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีน
ในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน

โครงการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีนในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน มีบทบาทในการนำเสนอภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ในประเทศจีนโดยใช้สินค้าทางการเกษตรเป็นตัวนำเพื่อให้เห็นเส้นทางและบริบทของการขนส่งสินค้าจากไทยไปสู่อินโดนีเซีย โดยคณะผู้วิจัยได้เลือกผลไม้สด (ทุเรียน และ มังคุด) และ ยางพารา เป็นสินค้าตัวอย่างในการศึกษาระบบโลจิสติกส์ในประเทศจีน

การส่งออกผลไม้สด(HS 0810) จากไทยไปจีนโดยผ่านมณฑลกวางตุ้งเป็นเส้นทางนำเข้าหลัก เนื่องจากกวางตุ้งเป็นศูนย์กลางการขนส่งผลไม้ที่สำคัญของจีน ก่อนที่จะมีการกระจายต่อไปยังมณฑลอื่นๆ ของจีน รูปแบบการนำเข้าผลไม้เข้าไปในประเทศจีนที่ใช้ในปัจจุบันคือ การขายฝาก ทั้งนี้ ผู้นำเข้าผลไม้ของจีนเกือบทั้งหมดจะมีตัวแทนรับซื้อหรือผู้ร่วมทุนฝ่ายไทยในการรวบรวมผลไม้ไทยก่อนส่งมายังจีน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการส่งผ่านทางฮ่องกง โดยบริษัทขนส่งสินค้าในฮ่องกงจะเป็นตัวแทนในการดำเนินการขนถ่ายสินค้าลงเรือเล็กก่อนที่จะถ่ายใส่รถบรรทุกเพื่อขนส่งมายังตลาดกลางค้าส่งผักและผลไม้ที่สำคัญ คือ ตลาดเจียงหนาน (Guangzhou Jiangnan Fruit & Vegetable Wholesale Market) ในนครกวางโจว จากการศึกษาพบประเด็นที่น่าสนใจหลายประการคือ

1. การส่งออกผลไม้สดของไทยไปจีนนั้นไม่มีการวางแผนการตลาดของผู้ส่งออก เป็นแต่เพียงการส่งออกตามวิธีที่เคยปฏิบัติมาเป็นหลัก ไม่มีการศึกษาเรื่องความต้องการผลไม้สดของไทยในประเทศจีน ดังนั้นจึงควรมุ่งเน้น เฉพาะตลาดที่มีความเป็นไปได้ในการส่งออกผลไม้แต่ละประเภท เพื่อให้ตอบสนองกับความต้องการของผู้บริโภคในแต่ละท้องที่ และยังจะช่วยให้สามารถวางกลยุทธ์การส่งเสริมการขายที่ถูกต้อง อีกทั้งสามารถกำหนดท่าเรือ และวิธีการขนส่งที่เหมาะสมสำหรับผู้บริโภคในแต่ละพื้นที่ด้วย จึงควรมีการเร่งศึกษาความต้องการผลไม้สดไทยของผู้บริโภคจีนในแต่ละท้องที่
2. ประเทศไทยควรเร่งเจรจาความร่วมมือกับประเทศจีนในการนำเข้าผลไม้สดเข้าทางท่าเรืออื่นๆ นอกเหนือจากการผ่านเข้าฮ่องกงก่อน ในการนี้ควรจะวางกลยุทธ์ในการหาผู้ซื้อรายใหม่ในบริเวณท่าเรือทางเลือกด้วย ซึ่งท่าเรือที่น่าจะให้ความสำคัญเพิ่มขึ้นคือ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ และท่าเรือเฉิงไห้ โดยเฉพาะท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าในปัจจุบัน ซึ่งเป็นผลดีกับสินค้าประเภทผลไม้ที่มีอายุสินค้าสั้น

3. คุณภาพของผลไม้ไทยที่ส่งออกนั้นมีคุณภาพที่ไม่คงที่ จึงเป็นปัญหาในการตรวจผ่านสินค้าผ่านศุลกากรจีน

ในส่วนของยางพารานั้น ถ้าพิจารณาจากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมต่างๆในประเทศจีนที่เป็นไปอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ ส่งผลให้ประเทศจีนมีความต้องการใช้ยางพาราเพื่อเป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตเพิ่มสูงขึ้นมากดังจะเห็นได้จากการขยายฐานการผลิตยางล้อรถยนต์และล้อรถจักรยานยนต์โดยบริษัทร่วมทุนขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น Michelin, Goodyear, และ Bridgestone มีการขยายฐานการผลิตขนาดใหญ่ไปที่มณฑลเหอหนาน และมณฑลจี๋หลิน นอกจากนี้มีโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดใหญ่ในนครฉางชุน ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลจี๋หลิน อาทิ Ford, Chrysler, Siemens, และ Volkswagen

จากการสำรวจภาวะปัจจุบันในการขนส่งและการกระจายยางพาราของไทย พบว่ามีหลากหลายมณฑลที่เป็นปลายทางของยางพาราไทยและตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ส่งผลให้ต้นทุนรวมในการขนส่งและกระจายสินค้าสูง จากวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้ากลางจึงไม่ใช่ทางเลือกที่ได้ผลดีที่สุดที่สุดในอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากภายในปี 2558 ฐานการผลิตที่ใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบหลักคือโรงงานผลิตล้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์และโรงงานประกอบยานยนต์จะมีการเปิดใช้เต็มกำลังการผลิต ซึ่งโรงงานเหล่านี้ตั้งอยู่ทางเหนือของจีน ในมณฑลเหอหนานและมณฑลจี๋หลิน จึงควรมีการเพิ่มการนำเข้ายางพาราที่ทำเรือค้าเหอหนาน มณฑลเหอหนานดังนั้นทางรัฐบาลไทยและผู้ประกอบการไทยควรร่วมมือทำการเจรจากับกลุ่มผู้นำเข้ารายใหญ่ของจีนตามที่กล่าวมาข้างต้น (Niche Market หรือ Focused Strategy) ซึ่งตั้งอยู่ในมณฑลใกล้เคียงกันและร่วมกันเจรจาเพื่อนำเข้ายางพาราไทยที่ทำเรือค้าเหอหนาน (Dalian Port) ในมณฑลเหอหนาน และร่วมวางแผนการกระจายสินค้าและการสร้างคลังสินค้า ร่วมในมณฑลเหอหนาน เพื่อเป็นการลดต้นทุนการขนส่งและการกระจายสินค้ารวมของไทย เพื่อให้ระยะทางและเวลาในการกระจายสินค้าสั้นที่สุด พร้อมทั้งแนะนำให้ลดการกระจายยางพาราไปสู่มณฑลที่มีความต้องการต่ำและหลีกเลี่ยงมณฑลทางใต้ของจีนเนื่องจากเป็นแหล่งผลิตยางพาราในประเทศที่สำคัญอยู่แล้ว

จากกรณีศึกษาทั้งสองข้างต้นนั้น พอจะสรุปได้ว่า หลังจากข้อตกลงเอฟทีเอ อาเซียน-จีน ซึ่งแม้ว่าจีนจะลดภาษีศุลกากรในการนำเข้าสินค้าจากไทยหลายรายการตามข้อตกลง ACFTA หากแต่ยังประสบกับอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษี (non-tariff barriers : NTBs) ในหลากหลายรูปแบบ เช่น เงื่อนไขทางศุลกากร ความล่าช้าในการออก/ปล่อยสินค้า ความเข้มงวดด้านมาตรฐานสินค้า และความล่าช้าในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

ทั้งนี้ อุปสรรค NTBs ในการเข้าสู่ตลาดจีนที่สำคัญอีกรูปแบบหนึ่ง คือ ปัญหาของระบบขนส่งและกระจายสินค้าในประเทศจีน จากกรณีศึกษา/สำรวจของระบบขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างไทย-จีน หลังทำข้อตกลง ACFTA แล้ว ก็ยังคงมีปัญหาดังกล่าวยู่ โดยเฉพาะปัญหาในด้านวงจรการไหลของสินค้าแล้ว ซึ่งแม้ว่าจีนได้ยอมเปิดเสรีให้กับสินค้าของไทยโดยการลดภาษีนำเข้าให้นั้น หากแต่เป็นเพียงการลดอุปสรรคในช่วงต้นของวงจรดังกล่าวเท่านั้น เพราะการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดภายในของจีน ยังคงมีอุปสรรคสำคัญทั้งในช่วงกลางและช่วงปลายของวงจรการไหลของสินค้า โดยเฉพาะระบบขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศจีนที่ยังคงควบคุมโดยรัฐ ไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม รวมไปถึงระบบค่าปลีก/ค้าส่งที่จีนยังไม่ได้เปิดเสรีอย่างแท้จริง

ถ้าพิจารณาจากเส้นทางการขนส่งสินค้าและลักษณะการเก็บรักษาสินค้า ตลอดจนกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีนแล้วจะพบว่าการเร่งพัฒนาระบบทางกายภาพของประเทศอย่างเร่งด่วนเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการไหลของสินค้าเข้าและออกจากประเทศ ทำให้ลักษณะทางกายภาพของจีนไม่น่าจะเป็นประเด็นปัญหาต่อการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

ในขณะเดียวกันประเทศไทยควรจะมีการศึกษาเชิงลึกถึงระดับความต้องการและการตอบสนองต่อสินค้าไทยจากลูกค้าชาวจีน เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการกระจายสินค้าที่เหมาะสมในแต่ละประเภทของสินค้า ดังเช่นกรณีศึกษาการส่งผลไม้สดไทยเข้าไปขายในประเทศจีน ควรมีการศึกษาถึงความต้องการ(demand) ของผลไม้ไทยในแต่ละมณฑล เพื่อให้สามารถกำหนดท่าเรือที่เหมาะสมในการถ่ายโอนและกระจายผลไม้สดรวมถึงการลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าประเภทอายุสั้นและเน่าเสียง่ายหรือไม่สามารถแก้ไขปัญหาก็ผู้ส่งออกผลไม้ไทยไปจีนประสบอยู่ได้ ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจึงควรที่จะส่งเสริมช่องการค้าที่สามารถลดระยะเวลาและต้นทุนได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้ผลไม้ไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดจีน นอกจากนี้ยังน่าที่จะมีการสำรวจความต้องการชนิดของผลไม้ไทยในแต่ละมณฑลเพื่อประกอบการดำเนินการเสริมสร้างการจัดจำหน่ายที่อาจแตกต่างกันในแต่ละมณฑลอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันไม่มีการศึกษาในประเด็นเหล่านี้

สารบัญ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA)	1-1
1.2 สาระสำคัญของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China FTA : ACFTA)	1-3
1.3 ข้อสังเกตรายการสินค้าใน Sensitive List และ Highly Sensitive List	1-5
1.4 การวิเคราะห์ข้อตกลง ACFTA ต่อการค้าไทย-จีน	
1.4.1 โครงสร้างและรูปแบบการค้าระหว่างประเทศของจีน	1-7
1.4.1.1 การส่งออกสินค้าของจีน	1-7
1.4.1.2 การนำเข้าสินค้าของจีน	1-9
1.4.2 การวิเคราะห์การค้าระหว่างจีนกับอาเซียน	1-10
1.5 สถานการณ์การค้าไทย-จีน	1-12
1.6 มณฑลจีนที่เป็นตลาดสำคัญของไทยและสินค้าสำคัญที่มณฑลจีนนำเข้าจากไทย	1-14
1.7 สถานการณ์การค้าระหว่างไทย-จีน : หลังทำ ACFTA	1-19

บทที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานด้านการกระจายสินค้าในประเทศจีน

2.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมขนส่งในประเทศจีน	2-1
2.2 การขนส่งหลักในประเทศจีน	2-3
2.2.1 การขนส่งทางรถไฟ	2-3
2.2.2 การขนส่งทางถนน	2-6
2.2.3 การขนส่งทางน้ำและท่าเรือ	2-9
2.2.4 การขนส่งทางอากาศ	2-13
2.3 การบริการทางการขนส่ง	
2.3.1 ผู้ให้บริการทางการขนส่งฝ่ายที่สาม	2-14
2.4 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งในปัจจุบันและอนาคต	2-19

บทที่ 3 การพัฒนาแบบโครงสร้างการส่งออกสินค้าไทยสู่จีน

3.1 ข้อมูล (Data input)	3-1
3.2 กระบวนการวิเคราะห์	3-7

บทที่ 4 กรณีศึกษา: ผลไม้ไทย

4.1 ระบบโลจิสติกส์ของการนำเข้าผลไม้สดจากประเทศไทย	4-1
4.1.1 กฎระเบียบและข้อตกลงการค้าไทย-จีนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผลไม้ของจีน	4-1
4.1.2 แนวปฏิบัติภายใต้ความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน	4-2
4.1.3 มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผลไม้	4-3
4.1.4 ขั้นตอนการนำเข้าผักและผลไม้ของประเทศไทย	4-4
4.1.5 รูปแบบการค้าและกระจายสินค้า	4-6
4.1.6 เส้นทางขนส่งและกระจายผลไม้ไทยในตลาดจีน	4-8
4.1.7 ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งผลไม้ไทยไปประเทศจีน	4-11
4.1.8 รูปแบบการนำเข้าผลไม้สดจากไทยสู่ผู้บริโภคจีน	4-13
4.2 ทางเลือกในการส่งออกผลไม้ไทย	4-20
4.2.1 ท่าเรือทางเลือกในการส่งออกผลไม้ไทย	4-20
4.2.1.1 ระบบการขนส่งในเมืองเซี่ยงหนัน	4-22
4.2.1.2 ปัจจัยที่ส่งผลให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของเมืองเซี่ยงหนัน	4-22
4.2.2 การใช้ศูนย์กระจายผลไม้จีนเทา	4-22

บทที่ 5 กรณีศึกษา: ยางพารา

5.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศไทย	
5.1.1 อุปทานยางพาราภายในประเทศจีน (China Domestic Rubber Supply)	5-1
5.1.2 อุปสงค์ยางพาราภายในประเทศจีน (China Domestic Rubber Demand)	5-5
5.1.3 เปรียบเทียบอุปสงค์และอุปทานยางพาราในจีน	5-9
5.1.4 การสนับสนุนจากภาครัฐ	5-10
5.1.5 ภาพรวมการนำเข้ายางพาราของจีน	5-11

5.2 แนวโน้มอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศไทย	
5.2.1 การคาดการณ์ปริมาณการผลิตยางในจีนในศตวรรษที่ 21	5-13
5.2.2 การวิเคราะห์ความต้องการยางพาราในจีน	5-14
5.2.3 แนวทางแก้ไขความขัดแย้งของอุปสงค์และอุปทานยางพาราของจีน	5-15
5.2.4 นโยบายด้านอุตสาหกรรมยางพาราของจีน	5-16
5.3 สถานการณ์การนำเข้ายางพาราของจีน	
5.3.1 ภาพรวมการนำเข้ายางพาราไทย	5-19
5.3.2 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ายางพาราของจีน	5-24
5.3.3 อนาคตยางพาราไทยในตลาดจีน	5-25
5.4 ข้อมูลท่าเรือขนส่งยางพาราไทย	5-26
5.5 การวิเคราะห์สถานการณ์และข้อเสนอแนะ	5-32
5.6 บทสรุป	5-37
บทที่ 6 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของประเทศไทยก่อนและหลังข้อตกลงการค้าสินค้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีน และข้อเสนอแนะจากงานวิจัย	
6.1 ระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย : NTBs การค้าไทย-จีนภายใต้ ACFTA	6-2
6.2 บทวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อนของระบบขนส่งและ โลจิสติกส์ของจีน	
6.2.1 จุดแข็ง	6-3
6.2.2 จุดอ่อน	6-4
6.3 ผลการสำรวจเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าไทย-จีน	6-5
6.4 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบ ทั้งก่อนและหลังการทำ FTA	6-8
6.5 บทสรุปงานวิจัยนอกเหนือจากประเด็นการทำ FTA	6-9

สารบัญตาราง

บทที่ 1 บทนำ

ตารางที่ 1.1 สัดส่วนจำนวนสินค้าในกลุ่ม Sensitive List และ Highly Sensitive list ของจีน	1-6
ตารางที่ 1.2 สัดส่วนจำนวนสินค้าในกลุ่ม Sensitive List และ Highly Sensitive List ของไทย	1-6
ตารางที่ 1.3 มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยไปยังโลก	1-7
ตารางที่ 1.4 มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยไปยังโลกรายประเทศ	1-8
ตารางที่ 1.5 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากโลก	1-9
ตารางที่ 1.6 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากโลกรายประเทศ	1-10
ตารางที่ 1.7 มูลค่าการส่งออกสินค้าของประเทศไทยไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียน	1-11
ตารางที่ 1.8 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากประเทศในกลุ่มอาเซียน	1-12
ตารางที่ 1.9 สถิติการค้าระหว่างไทยกับจีน ตั้งแต่ปี 1994-2005	1-13
ตารางที่ 1.10 สถิติการส่งออกของไทยไปยังมณฑลสำคัญ 10 อันดับแรกของจีน (2005)	1-14

บทที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานด้านการกระจายสินค้าในประเทศไทย

ตารางที่ 2.1 ปริมาณการขนส่ง	2-4
ตารางที่ 2.2 การเปรียบเทียบความเร็วของรถไฟก่อนและหลังปรับปรุง	2-5
ตารางที่ 2.3 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุดในประเทศไทยปี 2004	2-14
ตารางที่ 2.4 ขอบเขตของกฎเกณฑ์ต่อการดำเนินธุรกิจกระจายสินค้าของชาวต่างชาติ	2-17
ตารางที่ 2.5 ท่าเรือนานาชาติที่รองรับสินค้า 10 ลำดับแรก	2-20
ตารางที่ 2.6 ข้อจำกัดในการเข้าตลาดให้บริการการขนส่ง	2-21

บทที่ 3 การพัฒนาแบบโครงสร้างการส่งออกสินค้าไทยสู่จีน	
ตารางที่ 3.1 ข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณที่ใช้ในการวิเคราะห์	3-1
ตารางที่ 3.2 ค่าขนส่งทางเรือและระยะเวลาเดินเรือจากกรุงเทพฯ –	
ท่าเรือเทียนจิน มหานครเทียนจิน	3-3
ตารางที่ 3.3 ค่าบริการท่าเรือชินกั่ง มหานครเทียนจิน	3-3
ตารางที่ 3.4 การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือชินกั่ง มหานครเทียนจิน	
ไปยังเมืองต่างๆตอนในของประเทศ	3-4
ตารางที่ 3.5 ค่าขนส่งทางเรือและระยะเวลาเดินเรือจากกรุงเทพฯ - ท่าเรือชิงเต่า มณฑลซานตง	3-5
ตารางที่ 3.6 ค่าขนส่งทางเรือและระยะเวลาเดินเรือจากกรุงเทพฯ-	
ท่าเรือต้าเหลียน มณฑลเหลียวหนิง	3-5
ตารางที่ 3.7 ค่าบริการท่าเรือต้าเหลียน มณฑลเหลียวหนิง	3-6
ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบเส้นทางและระยะทางในการขนส่ง/กระจายสินค้าไปยัง	
ตลาดนครเสิ่นหยาง มณฑลเหลียวหนิง	3-6
ตารางที่ 3.9 ระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางอากาศจากไทย	
ไปยังมณฑลต่างๆในประเศจีน	3-7
บทที่ 5 กรณีศึกษา: ยางพารา	
ตารางที่ 5.1 ปริมาณการปลูกยางของจีนในมณฑลต่างๆ (ปี พ.ศ. 2546)	5-2
ตารางที่ 5.2 ปริมาณการปลูกยางของจีน (ปี พ.ศ. 2546)	5-3
ตารางที่ 5.3 สัดส่วนการใช้ยางพาราผลิตภัณฑ์ต่างๆ	5-6
ตารางที่ 5.4 บริษัทร่วมทุนที่ผลิตยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์ที่สำคัญ	5-7
ตารางที่ 5.5 ข้อมูลและการประมาณการปริมาณยางพาราในการผลิตรถยนต์	5-7
ตารางที่ 5.6 การผลิต การบริโภคและอัตราการขยายตัวของยางพาราในจีน	5-10
ตารางที่ 5.7 ตัวเลขเศรษฐกิจอาชีพผลิตยางพาราแห่งประเทศไทยในช่วงเดือนปี 2547 และ 2548	5-11
ตารางที่ 5.8 ประเทศผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราไปยังประเทศจีน 10 อันดับแรก (ปี 2548)	5-12
ตารางที่ 5.9 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราธรรมชาติไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรก (ปี 2548)	5-12
ตารางที่ 5.10 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราสังเคราะห์ไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรก (ปี 2548)	5-13
ตารางที่ 5.11 การคาดการณ์ปริมาณการผลิตยางพาราภายในจีน	5-13
ตารางที่ 5.12 มณฑลที่นำเข้ายางธรรมชาติจากไทย	5-21

ตารางที่ 5.13 ตัวอย่างผู้นำเข้าและผู้ใช้ (End Users) ยางธรรมชาติไทยในประเทศจีน	5-23
ตารางที่ 5.14 อัตราภาษีศุลกากรนำเข้ายางพาราของประเทศไทย	5-24
ตารางที่ 5.15 จุดแข็ง โอกาส ข้อจำกัดและความเสี่ยงของยางพาราไทย	5-25
ตารางที่ 5.16 ข้อมูลทั่วไปท่าเรือเชียงไฮ้	5-27

บทที่ 6 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของประเทศไทยก่อนและหลังข้อตกลงการค้าสินค้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีนและข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

ตารางที่ 6.1 การขนส่งสินค้าและคนของจีน	6-7
--	-----

สารบัญแผนภาพ

บทที่ 1 บทนำ

แผนภาพที่ 1.1 โครงสร้างการส่งออกสินค้าไทย ปี 2006 (ม.ค.-พ.ย.)	1-20
แผนภาพที่ 1.2 สถิติการส่งออกสินค้าไปจีน (ม.ค.-พ.ย 2006)	1-20
แผนภาพที่ 1.3 สินค้าเกษตรกรรมสำคัญส่งออกไปจีนปี 2006 (ม.ค.-พ.ย.)	1-21

บทที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานด้านการกระจายสินค้าในประเทศไทย

แผนภาพที่ 2.1 ส่วนผสมการขนส่งของประเทศไทย ปี 2004	2-2
แผนภาพที่ 2.2 อัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าในประเทศไทยปี 2004	2-3
แผนภาพที่ 2.3 สัดส่วนของ Highway ในประเทศไทย	2-8
แผนภาพที่ 2.4 การขยายตัวของทางด่วน (Expressway) ในประเทศไทย	2-8
แผนภาพที่ 2.5 ท่าเรือหลักที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้มากกว่าร้อยละล้านตัน ณ ปี 2004	2-10
แผนภาพที่ 2.6 ท่าเรือที่สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 10 อันดับแรกของจีน	2-11
แผนภาพที่ 2.7 ปริมาณการขนส่งโดยเรือปี 2001	2-12
แผนภาพที่ 2.8 ท่าเรือไว่เกาเจียว เชิงไห่	2-16

บทที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างการส่งออกสินค้าไทยสู่จีน

แผนภาพที่ 3.1 ภาพรวมการพัฒนาแบบโครงสร้าง (model) การส่งออกสินค้าไทยสู่จีน	3-8
---	-----

บทที่ 4 กรณีศึกษา: ผลไม้ไทย

แผนภาพที่ 4.1 สภาพตลาดหลี่ซู่ย ณ วันที่ 15 พ.ค. 2549	4-7
แผนภาพที่ 4.2 สภาพตลาดค้าส่งผักและผลไม้เจียงหนาน	4-7
แผนภาพที่ 4.3 เส้นทางขนส่งทุเรียนและมังคุดจากไทยไปกว้างโจว	4-13
แผนภาพที่ 4.4 ท่าเรือกว้างโจว	4-15
แผนภาพที่ 4.5 ห้างคาร์ฟู กว้างโจว	4-16
แผนภาพที่ 4.6 ทุเรียนในห้างคาร์ฟู กว้างโจว	4-16
แผนภาพที่ 4.7 เส้นทางขนส่งทุเรียนและมังคุดจากกว้างโจวไปเจิงตู	4-17
แผนภาพที่ 4.8 เส้นทางขนส่งทุเรียนและมังคุดจากไทยไปคุนหมิง	4-18
แผนภาพที่ 4.9 ทางเลือกในการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปจีน – ท่าเรือเซี่ยเหมิน	4-21
แผนภาพที่ 4.10 มณฑลฝูเจี้ยน จุดยุทธศาสตร์การเดินคมนาคมทางทะเลที่สำคัญ	4-24
แผนภาพที่ 4.11 การให้บริการแบบ One-Stop-Service	4-27
แผนภาพที่ 4.12 บริษัท JIN TAO Co., LTD.	4-28
แผนภาพที่ 4.13 รถหัวลากที่นำสินค้ามาจำหน่ายให้กับผู้ซื้อ ณ ตลาด JIN TAO	4-29
แผนภาพที่ 4.14 อาคารศูนย์กระจายผลไม้จันทู ซึ่งชั้น 2 เปิดให้บริการเป็นพื้นที่สำนักงาน	4-29
แผนภาพที่ 4.15 รถหัวลากที่นำสินค้ามาจำหน่ายให้กับผู้ซื้อ ณ ตลาดเจียงหนาน	4-30

บทที่ 5 กรณีศึกษา: ยางพารา

แผนภาพที่ 5.1 มณฑลที่ปลูกยางพาราและสัดส่วนผลผลิต	5-2
แผนภาพที่ 5.2 ปริมาณการผลิตยางพาราของจีนตั้งแต่ปี พ.ศ.2521 – 2546	5-4
แผนภาพที่ 5.3 สายโซ่การผลิต (Value Chains) ของอุตสาหกรรม	5-5
แผนภาพที่ 5.4 มหานครและมณฑลที่เป็นแหล่งอุปสงค์หลักของยางพารา	5-9
แผนภาพที่ 5.5 ท่าเรือหลักในการนำเข้ายางพาราจากไทย	5-20
แผนภาพที่ 5.6 มณฑลหลักที่นำเข้ายางธรรมชาติจากไทย	5-22

บทที่ 1

บทนำ

ในปัจจุบัน ประเทศต่างๆ ทั่วโลกต้องเผชิญกับสถานะแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีการแข่งขันที่เข้มข้นและมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดกลางและเล็กต้องปรับตัวและปรับตัว เพื่อให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว สำหรับรัฐบาลไทยได้เลือกที่จะใช้ข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้า (Free Trade Agreement : FTA) และความร่วมมือด้านการลงทุนในกรอบต่างๆ เพื่อสนองตอบต่อความจำเป็นในการปรับตัวดังกล่าว โดยคาดหวังว่า FTA และความร่วมมือระหว่างประเทศเหล่านั้นจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตของไทยและสามารถขยายตลาดของสินค้าไทยสู่ตลาดโลก

ดังนั้น เขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) หรือข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) นับเป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งในการเปิดเสรีของไทย ทั้งนี้ ข้อตกลงการค้าเสรีฉบับแรกของไทย ได้แก่ ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area) หรือที่เรียกว่า AFTA ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ปี 1992

1.1 ข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA)

ตามคำจำกัดความอย่างง่าย ข้อตกลง FTA เป็นความตกลงระหว่าง 2 ประเทศขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกันให้เหลือน้อยที่สุดเพื่อให้เกิดการค้าเสรีระหว่างกัน อย่างไรก็ตามในปัจจุบันประเทศต่างๆ ได้ขยายขอบเขตของ FTA ให้ครอบคลุมมากกว่าภาคการค้าสินค้า (trade in goods) โดยได้รวมถึงการค้าด้านบริการ (trade in services) เช่น บริการท่องเที่ยว และการขนส่ง รวมทั้งด้านโลจิสติกส์ ฯลฯ ควบคู่ไปกับการร่วมมือในด้านต่างๆ เช่น การลงทุน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วย

ในเชิงแนวคิดและทฤษฎี การจัดทำ FTA สะท้อนแนวคิดสำคัญทางเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับหลักการ Comparative Advantage กล่าวคือ " ประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศจะเกิดขึ้นสูงสุด

เมื่อประเทศต่างๆ ผลิตสินค้าที่ตนมีต้นทุนในการผลิตต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ แล้วนำสินค้าเหล่านั้นมาค้าขายแลกเปลี่ยนกัน" อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติจริง ประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ดังกล่าวมิได้เกิดขึ้นโดยง่าย เนื่องจากประเทศต่างๆ ยังคงมีการเก็บภาษีนำเข้าและมีการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าต่างๆ ส่งผลให้มีการบิดเบือนราคาแท้จริงของสินค้า และทำให้การค้าขายมิได้เป็นไปอย่างเสรีและมีประสิทธิภาพอย่างที่กำลังกล่าวไว้ในตำรา

ด้วยสภาพข้อเท็จจริงดังกล่าวและความตระหนักถึงประโยชน์ของการมีการค้าเสรี ทำให้หลายๆ ประเทศได้หันมาร่วมมือกันเองภายในกลุ่มหรือระหว่าง 2 ประเทศขึ้นไปเพื่อจัดทำข้อตกลงการค้าเสรี FTA ระหว่างกัน

ดังนั้น FTA สามารถเป็นเครื่องมือทางการค้าสำคัญที่ประเทศคู่ค้าสามารถนำมาใช้เพื่อขยายโอกาสในการค้า สร้างพันธมิตรทางเศรษฐกิจ พร้อมๆ กับเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคาให้แก่สินค้าของตน เนื่องจากประเทศสมาชิกจะลด/เลิกอุปสรรคทางภาษีในการนำเข้าสินค้าที่ผลิตภายในประเทศสมาชิก FTA โดยจะถูกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำกว่าสินค้าที่ผลิตในประเทศอื่นๆ ที่ไม่ใช่สมาชิก FTA ด้วยหลักการดังกล่าว จึงเอื้อให้สินค้าที่ผลิตภายในกลุ่มได้เปรียบในด้านราคากว่าสินค้าจากประเทศนอกกลุ่ม

ในกรณีของประเทศไทย รัฐบาลไทยได้จัดทำข้อตกลง FTAs แบบทวิภาคีกับประเทศต่างๆ เช่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น และอินเดีย และข้อตกลง FTAs กับกลุ่มเศรษฐกิจ เช่น ข้อตกลง AFTA กับกลุ่ม ASEAN

นอกจากนี้ ไทยในฐานะสมาชิกอาเซียนได้มีข้อตกลงหรืออยู่ระหว่างการเจรจา FTAs กับคู่เจรจาอีกรวม 6 ประเทศ ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ โดยหวังว่าข้อตกลง FTA ดังกล่าวจะช่วยรักษาสถานภาพและศักยภาพในการส่งออกของไทยโดยการขยายโอกาสในการส่งออก และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้าไทยทั้งในตลาดสำคัญในปัจจุบัน (เช่น สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อาเซียน) และตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ (เช่น จีน อินเดีย ออสเตรเลีย BIMST-EC)

นอกจากนี้ ไทยยังจัดทำ FTA กับประเทศที่จะเป็นประตูการค้าสู่ภูมิภาค (Gateway) อื่นๆ ของโลก (เช่น บราซิล เปรู) และอยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในการเจรจา FTA กับ เม็กซิโก ปากีสถาน และกลุ่มประเทศ Mercosur

1.2 สารสำคัญของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China FTA : ACFTA)

ผู้นำอาเซียนและจีนได้ลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2002 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา และภายใต้กรอบดังกล่าว กรอบความร่วมมือที่เกิดขึ้นในเชิงรูปธรรมมากที่สุด ได้แก่ "ความตกลงการค้าสินค้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีน" หรือที่เรียกว่า เอฟทีเออาเซียน-จีน เพื่อเริ่มต้นลด/เลิกอุปสรรคด้านภาษีศุลกากรในการค้าสินค้าระหว่างกัน (trade in goods) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2005 และตกลงจะเริ่มต้นลดภาษีศุลกากรให้แก่กันและกันตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2005 เป็นต้นไป ทั้งนี้ จีนได้มีความพร้อมและเริ่มปฏิบัติใช้จริงในวันที่ 20 กรกฎาคม 2005 ทำให้ไทยก็เริ่มลดภาษีให้จีนตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม เช่นกัน

ภายใต้กรอบ ACFTA ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศและจีนจะยกเลิกภาษีสินค้า หรือเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบภายในวันที่ 1 มกราคม 2010 ส่วนประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียนจะได้รับความยืดหยุ่นให้เปิดเสรีช้าออกไปอีก 5 ปี

ในแง่ของความเชื่อมโยงข้อตกลง “เอฟทีเอไทย-จีน” และข้อตกลง “เอฟทีเออาเซียน-จีน” เมื่อข้อตกลงเอฟทีเออาเซียน-จีน มีผลบังคับใช้แล้ว ข้อตกลงเอฟทีเอไทย-จีน จะถูกนำมาเข้ามาดำเนินการต่อภายใต้กรอบใหญ่ นี้ โดยจะมีการครอบคลุมสินค้าหลายรายการ (ประมาณ 5,000 รายการตาม tariff line พิกัดศุลกากร 6 หลัก) ครอบคลุมทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม ในขณะที่ข้อตกลงเอฟทีเอไทย-จีนนั้นครอบคลุมเฉพาะสินค้า 2 กลุ่ม คือ พิกัด HS 07-08 (ผักและผลไม้)

ลำดับเหตุการณ์ในการจัดทำข้อตกลง FTA อาเซียน-จีน

พ.ย. 2000	(อดีต) นายกรัฐมนตรีของจีน นายจู หรงจี เสนอต่อที่ประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างจีน-อาเซียน และต่อมาได้มีการตั้งคณะทำงาน ASEAN-China Expert Group on Economic Cooperation ทำการศึกษาตามมติผู้นำอาเซียน-จีน
พ.ย. 2002	ผู้นำอาเซียน-จีนลงนามร่วมมือจัดทำ Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation between ASEAN and China เพื่อเปิดเสรีภายในปี ค.ศ. 2010 และ 2015
1 ม.ค. 2004	แนวคิดเก็บเกี่ยวก่อน “Early Harvest” ของความร่วมมืออาเซียน-จีนเริ่มมีผลในสินค้า HS01-08
29 พ.ย. 2004	อาเซียน-จีนลงนามในความตกลงการค้าสินค้าภายใต้กรอบความร่วมมือเศรษฐกิจอาเซียน-จีน ซึ่งจะมียผล 1 มกราคม 2005 และเริ่มลดภาษีอีก 6 เดือนถัดไป (1 กรกฎาคม 2005)

เมื่อเปรียบเทียบกับข้อตกลงเอฟทีเอไทย-จีนที่ผ่านมา ข้อตกลงอาเซียน-จีนฉบับนี้ได้ค่อย ๆ เปิดเสรีโดยการลดภาษีนำเข้าลงอย่างเป็นขั้นเป็นตอน มิได้ลดลงเหลืออัตราศูนย์ทันทีอย่างเช่นกรณีเอฟทีเอไทย-จีนในกลุ่มผักผลไม้ สำหรับรายละเอียดแนวทางการลดภาษีปรากฏในกรอบข้อความ

แนวทางการลดภาษีสินค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

1. **สินค้าปกติ (Normal List)** เริ่มลดภาษีนำเข้าสินค้าทั่วไปในวันที่ 1 กรกฎาคม 2005 จนเหลือร้อยละ 0 ภายใน 5 ปี (ค.ศ. 2010)

*สินค้าปกติอีกจำนวนหนึ่ง ไม่เกิน 150 รายการ สามารถที่จะยืดเวลาการยกเลิกภาษีต่อไปได้อีก 2 ปี (ค.ศ. 2012)

2. **สินค้าอ่อนไหว (Sensitive List)** มีได้ไม่เกิน 400 รายการ และไม่เกินร้อยละ 10 ของมูลค่าการนำเข้า โดยจะเริ่มลดอัตราภาษีเหลือร้อยละ 20 ในปี 7 (ค.ศ. 2012) และเหลือ ร้อยละ 0-5 ในปี 13 (ค.ศ. 2018)

3. **สินค้าอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive List)** มีได้ไม่เกิน 100 รายการ โดยจะต้องลดอัตราภาษีเหลือร้อยละ 50 ของอัตราเดิมในปี 10 (ค.ศ. 2015)

อุตสาหกรรมในกลุ่มสินค้าปกติจะต้องเริ่มลดภาษีในเดือนกรกฎาคม 2005 และต้องลดภาษีลงเหลือศูนย์ภายใน 5 ปี ส่วนสินค้าบางรายการที่ยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีก็จะถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม "สินค้าอ่อนไหว" ซึ่งจะมีเวลาปรับตัวนานขึ้น โดยจะค่อย ๆ ปรับลดภาษีเริ่มในปี ค.ศ. 2012 แต่ในที่สุด สินค้าในกลุ่มนี้ก็เสี่ยงไม่ได้ที่จะต้องลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ 0-5 ในปี ค.ศ. 2018 เป็นต้น

รายการกลุ่มสินค้าที่ผู้ประกอบการไทยค่อนข้างพร้อม ในการเปิดเสรีกับจีนภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ได้แก่ กลุ่มอัญมณีและเครื่องประดับ กลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์และอะไหล่รถยนต์ กลุ่มเชื้อและกระดาษ กลุ่มปิโตรเคมี และกลุ่มน้ำตาล เป็นต้น เนื่องจากสินค้าไทยในกลุ่มนี้มีศักยภาพในการส่งออกและสามารถแข่งขันกับสินค้าจีนได้ทั้งตลาดในประเทศและตลาดโลก

สำหรับกลุ่มสินค้าของจีนที่อยู่ในรายการสินค้าอ่อนไหว (Sensitive List) และสินค้าอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive List) จากทั้งหมด 348 รายการ (พิภักดิ์ 8 หลัก) เช่น

ก. กลุ่มสินค้าเกษตรบางรายการ เช่น ข้าว น้ำมันปาล์ม น้ำตาล ลำไยกระป๋อง น้ํามะพร้าว ขางพารา และผลิตภัณฑ์

ข. กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมบางรายการ เช่น กลุ่มกระดาษและเยื่อกระดาษ กลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วน เป็นต้น

1.3 ข้อเสนอแนะการสินค้าใน Sensitive List และ Highly Sensitive List

จากการพิจารณาสัดส่วนของสินค้าแต่ละกลุ่มใน Sensitive List และ Highly Sensitive List จะช่วยให้เราทราบถึงโอกาสของสินค้าในแต่ละประเภทสินค้าที่มีการส่งไปขายยังประเทศจีน โดยหากเป็นสินค้าที่อยู่ในกลุ่ม Sensitive List และ Highly Sensitive List ก็จะไม่ได้รับการลดภาษีหรือลดภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติ โอกาสของสินค้าไทยก็จะมีน้อยลง

ในขณะที่หากเป็น Sensitive List และ Highly Sensitive List ของประเทศอื่น ซึ่งไม่ได้รับการลดภาษีหรือลดภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติก็จะกลับทำให้โอกาสของสินค้าไทยมีมากขึ้น ดังนั้น จึงนำเอาสัดส่วนของจำนวนสินค้าแต่ละกลุ่มมาพิจารณา

เริ่มจากประเทศจีน จะเห็นว่าส่วนใหญ่เกินกว่าร้อยละ 50 จีนให้การปกป้องอุตสาหกรรมกระดาษ ไม้ (ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญในอุตสาหกรรมกระดาษ) และยานยนต์ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจจะเนื่องมาจากจีนนำเข้ากระดาษและไม้จากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และรัสเซียเป็นส่วนมาก ซึ่งอาเซียนเองก็มีความสามารถในการแข่งขันของสินค้ากระดาษสูงเช่นกัน แต่จีนยังคงต้องการปกป้องการนำเข้าไม้จากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และรัสเซียเพื่อความสัมพันธ์ทางการค้าต่อไป

ตารางที่ 1.1 สัดส่วนจำนวนสินค้าในกลุ่ม Sensitive List และ Highly Sensitive List ของจีน

Sensitive List			Highly Sensitive List		
48	กระดาษ	33.81%	48	กระดาษ	33.05%
44	ไม้	8.98%	87	ยานยนต์	13.39%
87	ยานยนต์	8.75%	44	ไม้	8.79%
37	อุปกรณ์ทัศนศาสตร์	6.86%	15	ไขมันและน้ำมัน	7.95%
89	เรือ	5.44%	10	ธัญพืช	6.28%
49	หนังสือ	4.26%	11	แป้ง	6.28%
85	อิเล็กทรอนิกส์	3.31%	17	น้ำตาล	4.18%
51	ผ้าขนสัตว์	2.84%	24	ยาสูบ	4.18%
20	ของทำจากพืชผัก	2.60%	85	อิเล็กทรอนิกส์	4.18%
55	เส้นใยสังเคราะห์	2.60%	40	ยางพารา	3.35%

สำหรับประเทศไทย อุตสาหกรรมที่ได้รับการปกป้องส่วนใหญ่ค่อนข้างกระจุกกระจาย โดยมีการปกป้องอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้าในส่วนของ Sensitive List และอุตสาหกรรมยานยนต์ในส่วนของ Highly Sensitive List

ตารางที่ 1.2 สัดส่วนจำนวนสินค้าในกลุ่ม Sensitive List และ Highly Sensitive List ของไทย

Sensitive List			Highly Sensitive List		
72	เหล็กและเหล็กกล้า	21.94%	87	ยานยนต์	27.93%
85	อิเล็กทรอนิกส์	18.35%	09	กาแฟ ชา	9.91%
73	ของทำด้วยเหล็ก	8.27%	15	ไขมันและน้ำมัน	7.21%
64	รองเท้า	7.91%	68	ซีเมนต์	7.21%
84	เครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องจักร	7.55%	84	เครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องจักร	6.31%
40	ยาง	5.40%	07	พืชผัก	5.41%
95	ของเล่น	5.04%	10	ธัญพืช	4.50%
70	แก้วและเครื่องแก้ว	3.96%	12	เมล็ดพืช	4.50%
25	ปูนขาว และซีเมนต์	3.24%	69	ผลิตภัณฑ์เซรามิก	4.50%
32	ฟอกหนังหรือย้อมสี	2.88%	04	ผลิตภัณฑ์นม	3.60%

1.4 การวิเคราะห์ข้อตกลง ACFTA ต่อการค้าไทย-จีน

ในการศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลของการทำ ACFTA ต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับจีน จะเริ่มจากภาพกว้างคือ ภาพรวมของการค้าระหว่างประเทศจีนกับกลุ่มอาเซียน และประเทศจีนกับประเทศไทย ตามลำดับ

1.4.1 โครงสร้างและรูปแบบการค้าระหว่างประเทศของจีน

1.4.1.1 การส่งออกสินค้าของจีน

จีนมีการส่งออกสินค้าไปยังโลกในปี 2005 มูลค่า 762 ล้านเหรียญ สหรัฐ. โดยสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดคือ สินค้าในหมวดเครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 85) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23 รองลงมาคือสินค้าในหมวดเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 84) ประมาณร้อยละ 20 ของมูลค่าการส่งออกของประเทศจีนไปยังโลก

ตารางที่ 1.3 มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยไปยังโลก

Commodity	Description	United States Dollars			% Share			% Change
		2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
Total	All Commodity Chapters	438,472,556,679	593,647,174,142	762,326,759,874	100	100	100	28.41
85	Electric Machinery Etc; Sound Equip; Tv Equip; Pts	89,039,804,533	129,739,501,922	172,406,174,629	20.31	21.85	22.62	32.89
84	Nuclear Reactors, Boilers, Machinery Etc.; Parts	83,405,510,468	118,282,580,070	149,834,742,505	19.02	19.92	19.65	26.68
62	Apparel Articles And Accessories, Not Knit Etc.	25,085,274,948	28,983,243,455	35,038,492,328	5.72	4.88	4.6	20.89
61	Apparel Articles And Accessories, Knit Or Crochet	20,686,781,323	25,804,518,298	30,875,727,885	4.72	4.35	4.05	19.65
90	Optic, Photo Etc, Medic Or Surgical Instrments Etc	10,572,799,099	16,266,399,322	25,435,292,474	2.41	2.74	3.34	56.37
94	Furniture; Bedding Etc; Lamps Nesoi Etc; Prefab Bd	12,898,943,827	17,319,194,021	22,367,484,459	2.94	2.92	2.93	29.15
95	Toys, Games & Sport Equipment; Parts & Accessories	13,281,895,025	15,092,483,436	19,129,161,491	3.03	2.54	2.51	26.75
Commodity	Description	United States Dollars			% Share			% Change
		2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
64	Footwear, Gaiters Etc. And Parts Thereof	12,957,077,911	15,205,913,274	19,048,299,336	2.96	2.56	2.5	25.27
73	Articles Of Iron Or Steel	9,455,157,748	13,753,722,384	19,031,480,477	2.16	2.32	2.5	38.37
39	Plastics And Articles Thereof	9,989,732,434	13,111,099,534	17,789,537,971	2.28	2.21	2.33	35.68

ที่มา: Global Trade Atlas, 2006

ประเทศไทยมีการส่งออกสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก มูลค่า 762,326 ล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2005 โดยส่งออกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาสูงที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21 รองลงมาคือฮ่องกง ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตามลำดับ โดยส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียนประมาณร้อยละ 6

ตารางที่ 1.4 มูลค่าการส่งออกของประเทศจีนไปยังโลกรายประเทศ

Partner Country	United States Dollars			% Share			% Change
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
World	438,472,556,679	593,647,174,142	762,326,759,874	100.00	100.00	100.00	28.41
ASEAN5	26,454,117,672	37,151,374,109	48,243,133,308	6.03	6.26	6.33	29.86
United States	92,510,148,387	124,973,451,732	162,938,722,190	21.10	21.05	21.37	30.38
Hong Kong	76,323,594,840	101,126,466,198	124,504,891,177	17.41	17.03	16.33	23.12
Japan	59,453,989,291	73,536,262,889	84,097,188,887	13.56	12.39	11.03	14.36
South Korea	20,104,849,210	27,809,463,358	35,116,781,257	4.59	4.68	4.61	26.28
Germany	17,446,503,383	23,754,274,338	32,537,018,850	3.98	4.00	4.27	36.97
Netherlands	13,500,307,210	18,517,455,190	25,876,098,979	3.08	3.12	3.39	39.74
United Kingdom	10,827,795,826	14,975,476,375	18,983,093,348	2.47	2.52	2.49	26.76
Singapore	8,873,162,481	12,695,486,839	16,716,136,958	2.02	2.14	2.19	31.67
Taiwan	9,013,771,933	13,547,831,020	16,558,727,260	2.06	2.28	2.17	22.22
Russia	6,039,167,761	9,070,645,655	13,210,832,753	1.38	1.53	1.73	45.64

ที่มา: Global Trade Atlas, 2006

1.4.1.2 การนำเข้าสินค้าของจีน

ขณะที่ประเทศจีนมีการนำเข้าสินค้าจากโลกในปี 2005 มูลค่า 660,222 ล้านดอลลาร์ สรอ. โดยสินค้าที่ประเทศจีนนำเข้าสูงที่สุด คือ สินค้าในหมวดเครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 85) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26 รองลงมา คือ สินค้าในหมวดเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักรเครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 84) ประมาณร้อยละ 15 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากโลกของประเทศจีน

ตารางที่ 1.5 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศจีนจากโลก

Com- modity	Description	United States Dollars			% Share			% Change
		2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
Total	All Commodity Chapters	413,095,615,634	560,811,175,371	660,221,766,039	100	100	100	17.73
85	Electric Machinery Etc; Sound Equip; Tv Equip; Pts	104,017,465,075	142,101,646,651	174,912,793,405	25.18	25.34	26.49	23.09
84	Nuclear Reactors, Boilers, Machinery Etc.; Parts	71,561,355,411	91,479,524,552	96,418,379,136	17.32	16.31	14.6	5.4
27	Mineral Fuel, Oil Etc.; Bitumin Subst; Mineral Wax	29,301,911,121	48,027,429,842	64,239,396,491	7.09	8.56	9.73	33.76
90	Optic, Photo Etc, Medic Or Surgical Instrments Etc	25,141,525,636	40,125,426,806	49,957,841,797	6.09	7.15	7.57	24.5
39	Plastics And Articles Thereof	21,042,070,650	28,064,128,601	33,338,696,763	5.09	5	5.05	18.79
29	Organic Chemicals	16,017,913,741	23,811,713,667	28,022,842,418	3.88	4.25	4.24	17.69
72	Iron And Steel	22,228,630,043	23,633,119,429	26,230,881,629	5.38	4.21	3.97	10.99
26	Ores, Slag And Ash	7,179,390,271	17,270,352,634	25,923,863,142	1.74	3.08	3.93	50.11
74	Copper And Articles Thereof	7,159,519,759	10,476,853,610	12,890,250,138	1.73	1.87	1.95	23.04
87	Vehicles, Except Railway Or Tramway, And Parts Etc	11,837,859,518	12,944,465,946	12,271,312,244	2.87	2.31	1.86	-5.2

ที่มา: Global Trade Atlas, 2006

จีนมีการนำเข้าสินค้าจากโลกมูลค่าประมาณ 660,222 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. ในปี 2005 โดยนำเข้าสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมากเป็นอันดับที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 15 รองลงมา คือ ประเทศเกาหลีใต้ ไต้หวัน และจีน ตามลำดับ โดยมีการนำเข้าจากประเทศในกลุ่มอาเซียนประมาณร้อยละ 11

ตารางที่ 1.6 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากโลกรายประเทศ

Partner Country	United States Dollars			% Share			% Change
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
World	413,095,615,634	560,811,175,371	660,221,766,039	100.00	100.00	100.00	17.73
ASEAN5	45,688,415,892	60,227,432,164	72,140,182,971	11.06	10.74	10.93	19.78
Japan	74,204,074,492	94,191,669,893	100,467,561,698	17.96	16.80	15.22	6.66
South Korea	43,160,536,144	62,165,555,304	76,873,770,497	10.45	11.08	11.64	23.66
Taiwan	49,364,171,049	64,759,597,574	74,655,058,684	11.95	11.55	11.31	15.28
China	25,111,494,712	38,795,282,649	55,178,455,322	6.08	6.92	8.36	42.23
United States	33,882,962,191	44,652,660,917	48,734,975,890	8.20	7.96	7.38	9.14
Germany	24,391,745,899	30,158,916,191	30,668,247,496	5.90	5.38	4.65	1.69
Malaysia	13,998,328,986	18,162,229,787	20,107,839,585	3.39	3.24	3.05	10.71
Singapore	10,486,455,515	14,001,938,612	16,530,610,887	2.54	2.50	2.50	18.06
Australia	7,302,793,964	11,530,590,743	16,146,809,272	1.77	2.06	2.45	40.03
Russia	9,729,033,938	12,088,566,087	15,886,397,105	2.36	2.16	2.41	31.42

ที่มา: Global Trade Atlas, 2006

1.4.2 การวิเคราะห์การค้าระหว่างจีนกับอาเซียน

จากสถิติในปี 2005 จีนมีการส่งออกสินค้าไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียนมูลค่าประมาณ 48,243 ล้านดอลลาร์ สรอ. โดยสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดเป็นสินค้าในหมวด เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 85) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28 รองลงมา คือ สินค้าในหมวดเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 84) คิดเป็นร้อยละ 20 ของมูลค่าการส่งออกของประเทศไทยไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียน

ตารางที่ 1.7 มูลค่าการส่งออกสินค้าของประเทศไทยไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียน

Com- modity	Description	United States Dollars			% Share			% Change
		2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
Total	All Commodity Chapters	26,454,117,672	37,151,374,109	48,243,133,308	100	100	100	29.86
85	Electric Machinery Etc; Sound Equip; Tv Equip; Pts	6,887,599,011	11,150,327,827	13,622,436,528	26.04	30.01	28.24	22.17
84	Nuclear Reactors, Boilers, Machinery Etc.; Parts	5,759,053,501	7,337,302,618	9,460,418,497	21.77	19.75	19.61	28.94
27	Mineral Fuel, Oil Etc.; Bitumin Subst; Mineral Wax	1,792,627,182	2,009,763,559	3,379,215,181	6.78	5.41	7	68.14
72	Iron And Steel	401,117,511	1,822,643,908	2,557,671,779	1.52	4.91	5.3	40.33
90	Optic, Photo Etc, Medic Or Surgical Instrments Etc	566,605,066	892,962,562	1,804,209,997	2.14	2.4	3.74	102.05
61	Apparel Articles And Accessories, Knit Or Crochet	717,608,661	894,427,873	1,115,995,464	2.71	2.41	2.31	24.77
73	Articles Of Iron Or Steel	443,041,714	693,760,174	1,091,562,461	1.67	1.87	2.26	57.34
87	Vehicles, Except Railway Or Tramway, And Parts Etc	559,878,484	799,239,984	935,709,994	2.12	2.15	1.94	17.07
29	Organic Chemicals	448,004,786	614,750,714	808,666,112	1.69	1.65	1.68	31.54
39	Plastics And Articles Thereof	390,089,892	591,879,664	769,700,407	1.47	1.59	1.6	30.04

ที่มา: Global Trade Atlas, 2006

จีนนำเข้าสินค้าจากประเทศในกลุ่มอาเซียน มูลค่า 72,140 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี 2005 โดยนำเข้าสินค้าในหมวด เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 85) มากที่สุดถึงร้อยละ 45 รองลงมาคือสินค้าในหมวดเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS 84) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมดของจีนจากประเทศในกลุ่มอาเซียน

ตารางที่ 1.8 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศจีนจากประเทศในกลุ่มอาเซียน

Com- Modity	Description	United States Dollars			% Share			% Change
		2003	2004	2005	2003	2004	2005	2005/2004
Total	All Commodity Chapters	45,688,415,892	60,227,432,164	72,140,182,971	100	100	100	19.78
85	Electric Machinery Etc; Sound Equip; Tv Equip; Pts	17,204,154,295	24,808,175,621	32,554,943,444	37.66	41.19	45.13	31.23
84	Nuclear Reactors, Boilers, Machinery Etc.; Parts	8,172,418,290	9,970,413,443	12,502,830,376	17.89	16.55	17.33	25.4
27	Mineral Fuel, Oil Etc.; Bitumin Subst; Mineral Wax	4,751,181,755	5,857,047,315	5,836,093,462	10.4	9.72	8.09	-0.36
39	Plastics And Articles Thereof	2,900,620,539	3,579,632,205	4,189,042,521	6.35	5.94	5.81	17.02
29	Organic Chemicals	1,944,275,538	2,590,881,816	2,734,838,462	4.26	4.3	3.79	5.56
40	Rubber And Articles Thereof	1,325,673,743	1,813,596,898	2,126,615,047	2.9	3.01	2.95	17.26
15	Animal Or Vegetable Fats, Oils Etc. & Waxes	1,604,326,673	2,139,041,180	2,025,590,457	3.51	3.55	2.81	-5.3
90	Optic, Photo Etc, Medic Or Surgical Instrments Etc	738,668,679	1,161,718,316	1,322,809,987	1.62	1.93	1.83	13.87
44	Wood And Articles Of Wood; Wood Charcoal	1,393,715,463	1,463,468,015	1,237,036,531	3.05	2.43	1.71	-15.47
47	Wood Pulp Etc; Recovd (Waste & Scrap) Ppr & Pprbd	561,794,914	636,977,601	693,728,776	1.23	1.06	0.96	8.91

ที่มา: Global Trade Atlas, 2006

1.5 สถานการณ์การค้าไทย-จีน

จากข้อมูลของหน่วยราชการไทย ในปี 2005 การค้าระหว่างไทย-จีนมีมูลค่า 20,343.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 8.9 ของการค้ารวมของไทย แบ่งเป็นการส่งออก 9,183.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. และการนำเข้า 11,159.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ.

ด้านสถานะการค้า จีนจัดเป็นตลาดส่งออกสำคัญของไทย มีมูลค่าส่งออกไปจีนขยายตัวร้อยละ 29.1 ส่วนด้านการนำเข้า จีนได้ก้าวขึ้นเป็นแหล่งนำเข้าลำดับที่ 2 ของไทย และในปี 2005 ขยายตัวร้อยละ 37.0 ในภาพรวม ไทยเป็นฝ่ายเสียเปรียบดุลการค้ากับจีนมาโดยตลอด โดยในปี 2005 ไทยขาดดุลจีนมีมูลค่าสูงถึง 1976.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ.

ตารางที่ 1.9 สถิติการค้าระหว่างไทยกับจีน ตั้งแต่ปี 1994-2005

(มูลค่า : ล้านเหรียญ สหรัฐ.)

ปี	ปริมาณการค้ารวม			ไทยส่งออก		ไทยนำเข้า		ดุลการค้า
	มูลค่า	สัดส่วน	% □	มูลค่า	% □	มูลค่า	% □	
1994	2,318.0	2.3	41.1	932	71.8	1,386	26.3	-454.0
1995	3,743.40	2.9	59.8	1,649.30	75.1	2,090.00	49.5	-444.7
1996	3,827.80	3	2.3	1,876.90	13.8	1,950.90	-6.8	-74.0
1997	4,046.60	3.3	5.7	1,774.50	-5.5	2,272.10	16.5	-497.6
ภายหลังวิกฤตเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย ปี 1997								
1998	3,568.70	3.7	-11.8	1,766.70	-0.4	1,801.90	-20.7	-35.2
1999	4,333.10	4.0	21.4	1,860.90	5.3	2,472.20	37.2	-611.2
2000	6,226.20	4.7	43.7	2,836.60	52.4	3,389.70	37.1	-553.1
2001	6,569.70	5.2	5.5	2,873.70	1.3	3,696.00	9.0	-822.2
2002	8,452.90	6.3	28.7	3,555.40	23.7	4,897.50	32.5	-1,342.1
2003	11,691.20	7.5	38.3	5,688.90	60.0	6,002.30	22.6	-313.4
2004	15,259.50	8.0	30.5	7,115.10	25.1	8,144.30	35.7	-1,029.2
2005	20,343.20	8.9	33.3	9,183.40	29.1	11,159.80	37.0	-1976.4

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ และกรมศุลกากร

สินค้าส่งออกไปจีน 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) ยางพารา 3) เม็ดพลาสติก 4) น้ำมันดิบ 5) เคมีภัณฑ์ 6) แผงวงจรไฟฟ้า 7) ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง 8) เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ 9) ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ 10) ข้าว

1.6 มณฑลจีนที่เป็นตลาดสำคัญของไทย และสินค้าสำคัญที่มณฑลจีนนำเข้าจากไทย¹

ตารางที่ 1.10 สถิติการส่งออกของไทยไปยังมณฑลสำคัญ 10 อันดับแรกของจีน (2005)

ลำดับ	มหานคร/มณฑล	มูลค่า การส่งออกของไทย (เหรียญ สรอ.)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
1	กว่างตง	6,249,659,046	44.67
2	เจียงซู	2,600,538,252	18.59
3	มหานครเซี่ยงไฮ้	2,430,283,318	17.37
4	เจ้อเจียง	647,080,518	4.62
5	ซานตง	637,255,874	4.55
6	ฝูเจี้ยน	358,183,514	2.56
7	มหานครเป่ย์จิง	251,170,912	1.80
8	มหานครเทียนจิน	226,389,292	1.62
9	เหลียวหนิง	170,547,053	1.22
10	เจียงซี	87,513,779	0.63

ที่มา: กรมศุลกากรจีน และคณะนักวิจัย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD) มิถุนายน 2549

1) กว่างตง

¹ อักษรศรี พานิชสาส์น และคณะนักวิจัย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD) , “โครงการศึกษา “โอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจากการเปิดเสรีการค้าอาเซียน-จีน โดยเฉพาะลึกเป็นรายมณฑล” กำลังอยู่ในระหว่างศึกษาวิจัย

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า กว่างตงเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยในสัดส่วนที่สูงที่สุดในบรรดา 31 มณฑลของจีน โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 44.67 เนื่องจากกว่างตงเป็นตลาดดั้งเดิมของสินค้าไทยและเป็นเมืองท่าสำคัญในการขนส่งระหว่างไทย-จีนมานาน โดยสินค้าไทยที่ส่งเข้าประเทศจีนไปโดยผ่านกว่างตงก็จะถูกลำเลียงไปยังเมืองหรือมณฑลอื่นๆ ของจีนต่อไป²

สำหรับสินค้าสำคัญที่กว่างตงนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มวงจรรวม (HS 8542) อันดับสอง กลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (HS 8471) และอันดับสาม กลุ่มน้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบ (HS 2709) สำหรับด้านสินค้าเกษตรที่กว่างตงนำเข้าจากไทย พบว่า มีการนำเข้าข้าว (HS 1006) อันดับสิบ และผลไม้สด (HS 0810) อันดับสิบสาม กว่างตงเป็นฝ่ายขาดดุลการค้าให้ไทย

2) เจียงซู

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า เจียงซูเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าสินค้าจากไทยมากเป็นอันดับ 2 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนร้อยละ 18.59 สำหรับสินค้าสำคัญที่เจียงซูนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่งและสอง คือ กลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์และเครื่องประมวลผลอัตโนมัติ (HS 8473 และ 8471) อันดับสาม กลุ่มแผงวงจรไฟฟ้า (HS 8542) และอันดับสี่และห้า ได้แก่ กลุ่มมันสำปะหลัง (HS 0714) และกลุ่มยางพารา (HS 4001) ตามลำดับ เจียงซูเป็นฝ่ายขาดดุลการค้าให้ไทย

3) มหานครเซี่ยงไฮ้ (เซี่ยงไฮ้)

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า มหานครเซี่ยงไฮ้มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 3 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนร้อยละ 17.37 สำหรับสินค้าสำคัญที่เซี่ยงไฮ้นำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง คือ กลุ่ม

² ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลภาคสนามจากผู้ขายส่งผลไม้ชาวจีน ณ ตลาดขายส่งผลไม้ Shuang Xing ที่เมืองต้าเหลียน มณฑลเหลียวหนิง นาย Song Liming บริษัท Jin Ming Shuigua Pifa Shanghang เมื่อวันที่ 14 พ.ค. 2006 พบว่า เส้นทางขนส่งและลำเลียงผลไม้จากไทย-ต้าเหลียน (ผ่านกว่างตง) มีดังนี้ เริ่มจาก การส่งผลไม้ไทย เช่น ทุเรียน และมังคุด ไปยังมณฑลกว่างตง แล้วนำไปขายในตลาดขายส่งผลไม้ในกว่างตง (เช่น ตลาดเจียงหนาน/ตลาดหลี่ซู่ย) จากนั้น นำผลไม้ไปส่งรถขนส่งที่มีห้องเย็นขับตรงไปยังท่าเรือเยียนโกในมณฑลซานตง (ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับท่าเรือต้าเหลียนในมณฑลเหลียวหนิง) หลังจากนั้น นำรถห้องเย็นลงเรือเพื่อตรงไปยังท่าเรือต้าเหลียน และท้ายที่สุด นำผลไม้มาส่งขายจำหน่ายที่ตลาดขายส่งผลไม้ในเมืองต้าเหลียน โดยระยะเวลาในการขนส่งจากตลาดขายส่งในกว่างตง มาจนถึงตลาดขายส่งในต้าเหลียน ใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 48 ชั่วโมง จากกรณีตัวอย่างข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่า สินค้าของไทยที่วางขายอยู่ในเมืองหรือมณฑลอื่นๆ ของจีน บางส่วนเป็นสินค้าที่ขนส่งผ่านมณฑลกว่างตงเป็นหลัก (รายละเอียดในรายงานการเดินทางในภาคผนวก 4)

เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (HS 8471) อันดับสองและสาม ได้แก่ กลุ่มแผงวงจรไฟฟ้า (HS 8542) และกลุ่มวงจรพิมพ์ (HS 8534) ส่วนกลุ่มยางพารา (HS 4001) นับเป็นสินค้าที่ช่างไต้หวันนำเข้าจากไทยมากเป็นอันดับสี่ ทั้งนี้ มีหานครช่างไต้หวันเป็นฝ่ายขาดดุลการค้าให้ไทย

4) เจ้อเจียง

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า เจ้อเจียงเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 4 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) หากแต่มีสัดส่วนไม่มากเมื่อเทียบกับสามอันดับแรก คือ มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 4.62 สินค้าสำคัญที่เจ้อเจียงนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มกรดโพลิคาร์บอกซิลิก (HS 2917) อันดับสอง กลุ่มยางพารา (HS 4001) อันดับสาม กลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (HS 8471) และอันดับสี่ กลุ่มมอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า (HS 8501) ทั้งนี้ เจ้อเจียงเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าไทย

5) ซานตง

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า ซานตงเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 5 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับที่เจ้อเจียงนำเข้าจากไทย คือ ร้อยละ 4.55 สำหรับสินค้าสำคัญที่ซานตงนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มยางพารา (HS 4001)³ อันดับสอง กลุ่มมันสำปะหลัง (HS 0714) และอันดับสาม กลุ่มยางผสมชนิดอันวัลเคในชั้นในลักษณะขี้ปฐุม หรือเป็นแผ่น แผ่นบางหรือเป็นแถบ (HS 4005) และอันดับสี่ คือ กลุ่มเส้นใยสังเคราะห์สำหรับการปั่นด้าย (HS 5503) ซานตงเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าไทย

6) ฝูเจี้ยน (ฮกเกี้ยน)

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า ฝูเจี้ยนเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 6 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนไม่มากราวร้อยละ 2.56 สำหรับสินค้าสำคัญที่ฝูเจี้ยนนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (HS 8471) อันดับสอง กลุ่มยางพารา (HS 4001) และ

³ เหตุผลที่ซานตงมีการนำเข้ายางพาราจากไทยมากเป็นอันดับหนึ่ง เนื่องจากเป็นฐานการผลิตล้อรถที่สำคัญของจีน โดยที่เมืองเว่ยไห่ของมณฑลซานตง ซึ่งอยู่ทางเหนือของท่าเรือชิงเต่า (ใช้เวลานั่งรถประมาณ 2 ชั่วโมง) มีโรงงานผลิตยางล้อรถ และล้อเครื่องบิน เป็นกิจการรัฐวิสาหกิจ ชื่อว่า บริษัท Triangle ซึ่งเป็นบริษัทผลิตยางของจีนที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่ง และใกล้เคียงกับเมืองเว่ยไห่ ยังมีโรงงานผลิตยางล้อรถอันดับสามของจีนเช่นกัน (สัมภาษณ์ แหว่ดาว อังคะวานิช, ผู้จัดการทั่วไป บริษัท Regional Container Lines Shipping (RCL) สาขาเมืองชิงเต่า, 31 มีนาคม 2549)

อันดับสาม กลุ่มไฮดรอลิกไฮดรอลิก (HS 2902) ส่วนสินค้าเกษตรที่ผู้เจียนนำเข้าจากไทย พบว่า มีการนำเข้าข้าว (HS 1006) มากเป็นสินค้าอันดับสิบ ผู้เจียนเป็นฝ่ายขาดดุลการค้าให้ไทย

7) มหานครเป่ยจิง (ปักกิ่ง)

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า มหานครเป่ยจิงเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 7 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.8 สำหรับสินค้าสำคัญที่เป่ยจิงนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (HS 8529) อันดับสอง กลุ่มแผงวงจรไฟฟ้า (HS 8542) และอันดับสาม กลุ่มยางพารา (HS 4001) ส่วนสินค้าเกษตรที่เป่ยจิงนำเข้าจากไทย พบว่า มีการนำเข้าข้าว (HS 1006) มากเป็นสินค้าอันดับแปด

ทั้งนี้ เนื่องจากมณฑลเป่ยจิงไม่มีทางออกทะเล สินค้าบางส่วนที่ขนส่งทางทะเลต้องไปขึ้นที่ท่าเรือเทียนจิน ก่อนจะลำเลียงเข้าสู่ตลาดของเป่ยจิงต่ออีกทอดหนึ่ง โดยมีมณฑลเป่ยจิงเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าให้ไทย

8) มณฑลเทียนจิน

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า มณฑลเทียนจินมีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 8 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.62 สำหรับสินค้าสำคัญที่เทียนจินนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มยางพารา (HS 4001) อันดับสอง กลุ่มไดโอด ทรานซิสเตอร์และกลอุปกรณ์กึ่งตัวนำ (HS 8541) และอันดับสาม กลุ่มแผงวงจรไฟฟ้า (HS 8542) นอกจากนี้ เนื่องจากการเป็นฐานผลิตรถยนต์ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของจีน เทียนจินมีการนำเข้าส่วนประกอบและชิ้นส่วนยานยนต์จากไทย (HS 8708) เป็นสินค้าอันดับสี่ ในขณะที่มีการนำเข้าสินค้าเกษตรจากไทยน้อยมาก ทั้งนี้ เทียนจินเป็นฝ่ายขาดดุลการค้าให้ไทย

9) เหลียวหนิง

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า เหลียวหนิงเป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 9 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนไม่มากเพียงร้อยละ 1.22 สำหรับสินค้าสำคัญที่เหลียวหนิงนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มยางพารา (HS 4001) อันดับสอง กลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (HS 8529) และอันดับสาม กลุ่มโพลีเอทิลีน โพลีเอทิลีนอื่นๆ (HS 3907) ส่วนการนำเข้าสินค้าเกษตรหรือเกษตรแปรรูปมีน้อยมาก ทั้งนี้ เหลียวหนิงเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากับไทย

10) เจียงซี

จากข้อมูลในปี 2005 พบว่า เจียงซี เป็นมณฑลที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับ 10 (จากทั้งหมด 31 อันดับ) โดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.63 ส่วนหนึ่งเป็นเพราะเจียงซีเป็นมณฑลที่อยู่ตอนกลางของจีน และไม่มีท่าเรือเชื่อมสู่ทะเล สำหรับสินค้าสำคัญที่เจียงซีนำเข้าจากไทย ได้แก่ อันดับหนึ่ง กลุ่มน้ำมันปิโตรเลียมดิบ (HS 2709) อันดับสอง กลุ่มยางพารา (HS 4001) และอันดับสาม กลุ่มเส้นใยสังเคราะห์สำหรับการปั่นด้าย (HS 5503) ที่น่าสนใจ คือ มีข้อมูลการนำเข้ารถยนต์และรถเพื่อขนส่ง (HS 8703 - 8704) จากไทยมากเป็นสินค้าอันดับที่สิบสองและสิบสาม หากแต่มีมูลค่าไม่มากประมาณ 40,365 เหรียญ สหรัฐ. และ 20,334 เหรียญ สหรัฐ. ตามลำดับ ทั้งนี้ เจียงซีเป็นฝ่ายเกินดุลการค้ากับประเทศไทย

1.7 สถานการณ์การค้าระหว่างไทย-จีน : หลังทำ ACFTA

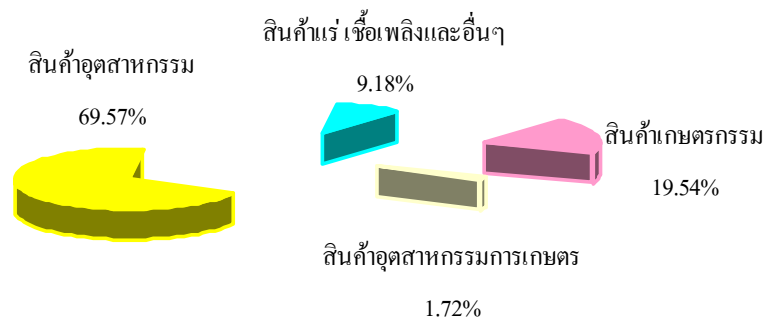
สำหรับสถานการณ์การค้าไทย-จีน หลังจากการเปิดเสรีการค้าอาเซียน-จีนตามข้อตกลง ACFTA โดยรวบรวมจากแหล่งข้อมูลของหน่วยราชการไทย ข้อมูลจากจีน และข้อมูลจาก world trade atlas พบว่า สถานการณ์การค้าระหว่างประเทศไทย-จีนล่าสุดเป็นข้อมูลปี 2006 (ม.ค.-พ.ย) สรุปได้ดังนี้

หลังจากการทำข้อตกลง ACFTA จีนได้กลายเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 3 ของไทย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 8.39 ของมูลค่าการส่งออกโดยรวมของไทย หรือมูลค่า 10,624.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.41

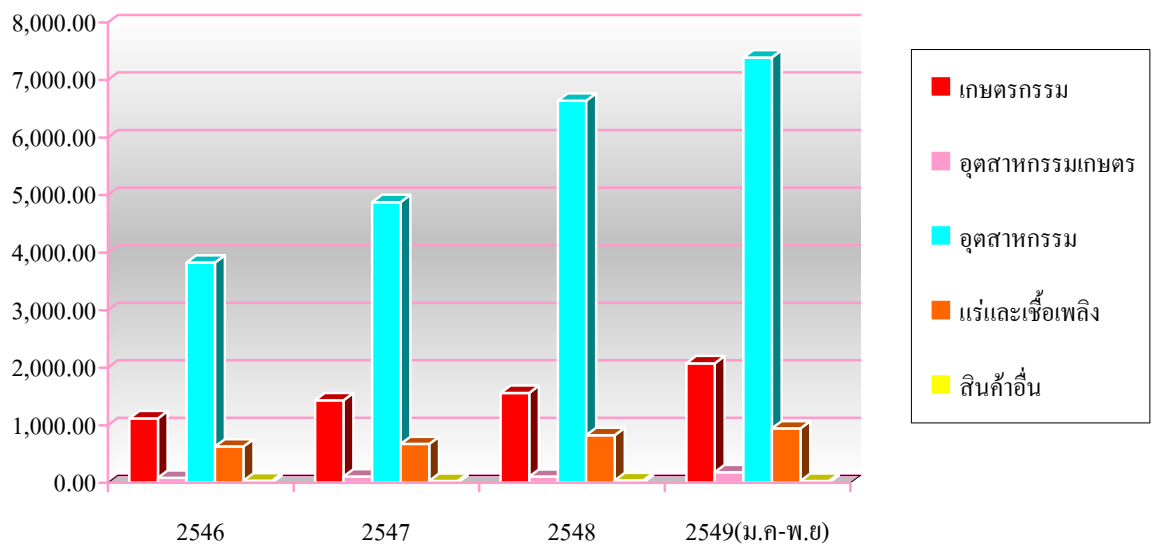
สินค้าไทยส่งออกไปจีนมีโครงสร้าง (ม.ค.-พ.ย) ดังนี้

- สินค้าเกษตรกรรม (กลีกรวม ปศุสัตว์ ประมง)	ร้อยละ 19.54
- สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร	ร้อยละ 1.72
- สินค้าอุตสาหกรรม	ร้อยละ 69.57
- สินค้าแร่ เชื้อเพลิง และอื่นๆ	ร้อยละ 9.18

แผนภาพที่ 1.1 โครงสร้างการส่งออกสินค้าไทย ปี 2006 (ม.ค.-พ.ย.)



แผนภาพที่ 1.2 สถิติการส่งออกสินค้าไปจีน (ม.ค.-พ.ย 2006)

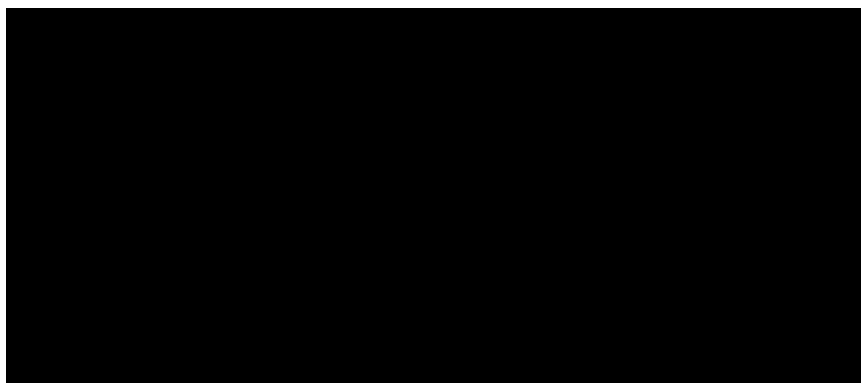


มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ

จากสถิติโครงสร้างการส่งออกสินค้าไทยไปจีน พบว่า สินค้าอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.51 เกษตรกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 51.56 และอุตสาหกรรมการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.51

กลุ่มสินค้าเกษตร : การส่งออกสินค้าเกษตรกรรมไปจีนในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 มีมูลค่า 2,075.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 51.56 เมื่อเทียบกับ 1,369.73 ของปี 2005 ในช่วงระยะเดียวกัน สินค้าเกษตรกรรมสำคัญส่งออกไปจีน ได้แก่ ยางพารา ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าว ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง สินค้าประมง เป็นต้น

แผนภาพที่ 1.3 สินค้าเกษตรกรรมสำคัญส่งออกไปจีนปี 2006 (ม.ค.-พ.ย.)



สำหรับรายละเอียดของสถานการณ์การค้าไทย-จีน หลังทำข้อตกลง ACFTA โดยพิจารณาเป็นรายสินค้า เริ่มจากสินค้าที่ได้รับประโยชน์โดยตรงภายใต้ข้อตกลง ฯ มีดังนี้

1. ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง (Hs.0810 Other Fresh Fruit) เป็นหนึ่งในรายการสินค้าที่เปิดเสรีให้แก่กันภายใต้ข้อตกลงเร่งลดภาษีผัก-ผลไม้ระหว่างไทย-จีน ที่เรียกกันทั่วไปว่า “เอฟทีเอไทย-จีน”⁴ โดยจีนจะไม่เก็บภาษีศุลกากรนำเข้าจากไทย (แต่ยังคงเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม) จากสถิติในช่วงม.ค.-พ.ย 2006 ไทยสามารถส่งออกสินค้าหมวดนี้ไปจีนได้มากติดอันดับ 4 มีมูลค่า 92.89 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.98

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาทางด้านอุปสงค์ต่อผลไม้นำเข้าในตลาดประเทศจีน จากข้อมูลสถิติการนำเข้าผลไม้สด ในประเทศจีนจากฐานข้อมูล world trade atlas พบว่า ในช่วงม.ค.-ต.ค. 2006 จีนนำเข้าจากตลาดโลกมูลค่า 148.871 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.94 มีการนำเข้าจากไทยเป็นอันดับ 1 สัดส่วนร้อยละ 63.86 มูลค่า 95.074 ล้านดอลลาร์ ลดลงร้อยละ 12.06

ในขณะที่การนำเข้าจากเวียดนาม สัดส่วนร้อยละ 28.30 จากร้อยละ 13.73 ในปี 2005 ในช่วงระยะเดียวกัน มูลค่า 42.131 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 130.75 แสดงให้เห็นว่า เวียดนามกำลังขยายส่วนแบ่งตลาดนำเข้าในจีนได้เพิ่มขึ้น ส่วนไทยกำลังเสียส่วนแบ่งไปเป็นบางส่วน ให้แก่เวียดนามและประเทศอื่น

ทั้งนี้ สำหรับรายการผลไม้กระป๋องและแปรรูป (HS 2008 OTHER FRUIT,NUT : PRESERVED FOOD) เช่น ลำไยอบแห้ง ซึ่งไม่จัดอยู่ในกลุ่มสินค้าภายใต้ ข้อตกลง “เอฟทีเอไทย-จีน” พบว่า ในช่วงม.ค.-ต.ค. 2006 ไทยมีการส่งออกหมวดนี้ไปจีนเป็นมูลค่า 5.91 ล้านดอลลาร์ ลดลงร้อยละ 17.19 หากพิจารณาจากการนำเข้าของจีนจากตลาดโลกในช่วงดังกล่าว มีมูลค่า 36.007 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.05 โดยแบ่งเป็นการนำเข้าจากสหรัฐ ตุรกี และไทย เป็นแหล่งสำคัญ ในสัดส่วนร้อยละ 57.80 9.99 และ 4.79 ตามลำดับ โดยการนำเข้าจากไทยอยู่อันดับที่ 3 สัดส่วนร้อยละ 4.79 มูลค่า 1.723 ล้านดอลลาร์ ลดลงร้อยละ 20.58

2. ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง (HS0714 Cassawa Arrowroot.etc) เป็นสินค้าเกษตรสำคัญอีกรายการที่ไทยส่งออกไปจีนได้จำนวนมาก และเป็นหนึ่งในรายการสินค้าที่เปิดเสรีให้แก่กันภายใต้ข้อตกลง “เอฟทีเอไทย-

⁴ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2003 ได้มีการลงนามความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน (Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People's Republic of China on Accelerated Tariff Elimination under the Early Harvest Programme of the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation between ASEAN and China) ซึ่งจะลดอัตราภาษีศุลกากรในการนำเข้าสินค้าผักและผลไม้ (สินค้าพิกัดภาษี 07 และ 08) ระหว่างกันลงเหลือร้อยละ 0 ครอบคลุมสินค้าใน 2 หมวดดังกล่าวรวม 116 รายการ

จีน” จีน พบว่า ในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 ไทยมีการส่งออกมันสำปะหลัง ไปจีนมูลค่ารวม 469.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดอันดับ 2 ของสินค้าเกษตรส่งออกจากไทยไป เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.25

ด้านการนำเข้ามันสำปะหลัง ของจีนจากตลาดโลก ในช่วงม.ค.-ต.ค. มีมูลค่า 513.383 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.32 โดยเป็นการนำเข้าจากไทยมากเป็นอันดับหนึ่ง สัดส่วนร้อยละ 76.00 มูลค่า 390.143 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.20 รองลงไปเป็นการนำเข้าจากเวียดนามและอินโดนีเซีย ในสัดส่วนร้อยละ 21.58 และ 2.41 ตามลำดับ

3. สินค้าประมง (HS03 Fish and Seafood) จัดอยู่ในหนึ่งสินค้าแปรรายการที่มีการเปิดเสรีระหว่างอาเซียน-จีนภายใต้กรอบ Early Harvest ของข้อตกลง ACFTA⁵ และเป็นสินค้าเกษตรสำคัญอันดับที่ 4 ที่ไทยส่งออกไปจีน โดยในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 มีมูลค่า 54.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.85 ซึ่งรายการสินค้าประมงที่ไทยส่งออกไปจีน ได้แก่ ปลา กุ้งและปลาหมึกเป็นส่วนใหญ่

เมื่อพิจารณาด้านอุปสงค์การนำเข้าสินค้าประมงของจีนในช่วง ม.ค.-ต.ค. 2006 พบว่า จีนมีการนำเข้าสินค้าประมงจากตลาดโลก มูลค่ารวม 2,595.659 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.76 มีการนำเข้าจากรัสเซีย สหรัฐฯ และญี่ปุ่น เป็นหลัก ส่วนการนำเข้าจากไทยอยู่อันดับที่ 8 สัดส่วนร้อยละ 2.22 มูลค่า 57.699 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.55

ในส่วนของ อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป ในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 ไทยส่งออกไปจีนเป็นมูลค่า 3.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.49 และในด้านการนำเข้าของจีนจากตลาดโลกทั้งหมด มีมูลค่า 36.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 51.42 โดยมีการนำเข้าจากเปรู สหรัฐฯ และนิวซีแลนด์ เป็นหลัก ในสัดส่วนร้อยละ 15.42 11.20 และ 7.97 ตามลำดับ ส่วนการนำเข้าจากไทยอยู่ในอันดับ 5 สัดส่วนร้อยละ 6.73 มูลค่า 2.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 100.36

4. ยางพารา (HS.4001 Rubber Natural) เป็นสินค้าเกษตรสำคัญที่ไทยส่งออกไปจีนมากติดอันดับ 1 สถิติในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 มีมูลค่า 1,200.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 64.42 สาเหตุสำคัญเกิดจากอุปสงค์จำนวนมากของอุตสาหกรรมของจีนที่มีต่อยางพารา ในขณะที่อุปทานยางพาราในประเทศจีน มีไม่เพียงพอ

⁵ ความตกลงว่าด้วยการลดภาษีสินค้ากลุ่มแรกภายใต้ Early Harvest Scheme (EHS) เป็นความตกลงในส่วนหนึ่งของสินค้าพิกัด HS 01-08 ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่วันคลงเหลือร้อยละ 0 ภายใน 3 ปี คือ ในวันที่ 1 มกราคม 2006 สำหรับประเทศอาเซียนเดิม 6 ประเทศและจีน ส่วนประเทศในกลุ่มที่ 1 มกราคม 2004 และภาษีจะลดอาเซียนใหม่กำหนดให้สามารถยึดหยุ่นได้ถึงปี 2010

เมื่อพิจารณาข้อมูลการนำเข้ายางพาราของจีนจากตลาดโลก พบว่า ช่วงม.ค.-ต.ค. 2006 จีนมีการนำเข้ายางพาราจากไทยเป็นอันดับหนึ่ง สัดส่วนร้อยละ 37.34 มูลค่า 942.171 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.67 รองลงไปเป็นการนำเข้าจาก มาเลเซีย อินโดนีเซียและเวียดนาม สัดส่วนร้อยละ 28.07 24.33 และ 5.68 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ข้อตกลง ACFTA มิได้มีผลเอื้อต่อการนำเข้ายางพาราของจีนโดยตรง เนื่องจากรัฐบาลจีนได้จัดให้ยางพาราอยู่ในบัญชีสินค้าอ่อนไหว (sensitive list) และจะไม่ลดภาษีลงเช่นสินค้าในรายการปกติ (normal list)

ในส่วนของ **ผลิตภัณฑ์ยาง** (HS 4002-4017) ไทยส่งออกไปจีน (ม.ค.-พ.ย.) มูลค่า 256.78 ล้านดอลลาร์ เทียบกับ 117.02 ของปี 2005 ในช่วงระยะเดียวกัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 119.43

โดยการนำเข้าสินค้ายางพาราของจีน (HS 40 RUBBER) จากตลาดโลก (ม.ค.-ต.ค 2006) มีมูลค่า 7,017.339 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.13 แบ่งเป็นการนำเข้าจากไทย มาเลเซีย และญี่ปุ่น เป็นหลัก โดยการนำเข้าจากไทยอยู่ในอันดับที่ 1 สัดส่วนร้อยละ 18.76 มูลค่า 1,316.365 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 78.91

สำหรับสินค้าเกษตรอื่นๆ ที่ไทยส่งออกไปจีนติดอันดับต้นๆ เช่น ข้าว (Hs.1006 Rice) ไทยส่งออกไปจีนมากเป็นอันดับ 3 ของหมวดสินค้าเกษตร ในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 มีมูลค่า 230.20 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 59.01 เมื่อเทียบกับ 144.78 ของปี 2005 ในช่วงระยะเดียวกัน ในด้านสถิติการนำเข้าข้าวของจีน พบว่า ในช่วง ม.ค.-ต.ค. 2006 มีการนำเข้าจากตลาดโลกมูลค่า 223.162 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 62.94 โดยไทยเป็นแหล่งที่จีนมีการนำเข้าข้าวมากเป็นอันดับ 1 สัดส่วนร้อยละ 96.08 มูลค่า 214.423 ล้านดอลลาร์ รองลงไปเป็นการนำเข้าจาก เวียดนาม ในสัดส่วนร้อยละ 3.77 ทั้งนี้ จีนได้นำระบบโควต้าภาษีมาใช้ในการนำเข้าข้าว จึงนับว่าเป็นมาตรการทางการค้าที่เป็นอุปสรรคสำคัญอีกรูปแบบหนึ่ง

ในส่วนของ **ผลิตภัณฑ์ข้าว** (HS 1102 CEREAL FLOURS, NT 1101) ในช่วงม.ค.-พ.ย. 2006 ไทยส่งออกสินค้านี้ไปจีนเป็นมูลค่า 3.60 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.75 ส่วนในด้านการนำเข้าของจีนจากตลาดโลกในช่วงเดียวกัน มีมูลค่า 9.349 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.73 แบ่งเป็นการนำเข้าจากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และออสเตรเลีย เป็นหลัก ในสัดส่วนร้อยละ 40.33 18.48 และ 11.17 ตามลำดับ ส่วนการนำเข้าจากไทยเป็นอันดับ 8 สัดส่วนร้อยละ 2.07 มูลค่า 0.193 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.59

สินค้าเกษตรอุตสาหกรรมที่สำคัญรองลงไปที่ไทยส่งไปจีน ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่นๆ ซุปและอาหารปรุงแต่ง เป็นต้น

นอกจากนี้ ไทยยังมีการส่งออกน้ำตาลทรายและกากน้ำตาล (HS 17 SUGAR) ไปจีนเป็นมูลค่า 74.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ม.ค.-พ.ย. 2006) เพิ่มขึ้นร้อยละ 105.82 คิดเป็นแหล่งนำเข้าน้ำตาลอันดับ 3 ของจีน สัดส่วนร้อยละ 11.27 ของการนำเข้าน้ำตาลทั้งหมดของจีน

กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม: สินค้าอุตสาหกรรมส่งออกไปจีน 5 อันดับ ได้แก่

- เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ
- เคมีภัณฑ์
- เม็ดพลาสติก
- เครื่องไฟฟ้า
- ผลิตภัณฑ์ยาง

เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ HS.8471 COMPUTER & COMPONENT ไทยส่งออกสินค้านี้ไปจีนในช่วง ม.ค.-พ.ย. 2006 เป็นมูลค่า 2,258.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.51 แต่เมื่อไปดูสถิติการนำเข้า ของประเทศจีนในช่วงม.ค.-ต.ค. 2006 พบว่ามีการนำเข้าจากตลาดโลกรวม 16,059.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.85 นำเข้าจากประเทศไทยเป็นอันดับสอง สัดส่วนร้อยละ 17.97 มูลค่า 2,886.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.09 รองลงไปเป็นการนำเข้าจากฟิลิปปินส์ สหรัฐฯ และสิงคโปร์ เป็นต้น

เคมีภัณฑ์ HS29 ORGANIC CHEMICALS ไทยส่งออกไปจีน (ม.ค.-พ.ย. 2006) มูลค่า 1,031.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.96 เคมีภัณฑ์ที่ไทยส่งออกไปจีนประกอบด้วย เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ ปุ๋ย สีย้อมและวานิชและสีอื่นๆ สารสกัดใช้ในการฟอกหนังและย้อมสี เป็นต้น ในด้านการนำเข้าเคมีภัณฑ์ของจีน (ม.ค.-ต.ค. 2006) มีการนำเข้าจากตลาดโลกในรหัส มูลค่า 24,266.616 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.11 โดยการนำเข้าจากเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และไต้หวัน เป็นหลัก ส่วนการนำเข้าจากไทยอยู่ที่อันดับ 6 สัดส่วนร้อยละ 3.65 มูลค่า 886.134 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 144.49

เม็ดพลาสติก HS 3901 ETHYLEN, PRIMARY FORM ไทยส่งออกไปจีน (ม.ค.-พ.ย 2006) เป็นมูลค่า 829.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.07 ส่วนในด้านการนำเข้าเม็ดพลาสติกของจีน (ม.ค.-ต.ค 2006) มีมูลค่า 5,150.907 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 2.05 โดยนำเข้าจากเกาหลีใต้ ซาอุดีอาระเบีย และสิงคโปร์เป็นหลัก และนำเข้าจากไทยอันดับที่ 9 สัดส่วนร้อยละ 4.69 มูลค่า 241.625 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.42

เครื่องใช้ไฟฟ้า HS.85 ELECTRICAL MACHINE ไทยส่งออกสินค้านี้ ไปจีน (ม.ค.-พ.ย.) มูลค่า 521.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.97 ส่วนในด้านการนำเข้าสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าของจีนจากตลาดโลก (ม.ค.-ต.ค 2006) มีมูลค่า 176,699.925 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 27.62 โดยการนำเข้าจากไต้หวัน ญี่ปุ่น

และเกาหลีใต้ เป็นหลัก ส่วนการนำเข้าจากไทยอยู่ในอันดับที่ 10 สัดส่วนร้อยละ 2.01 มูลค่า 3,550.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.09

สินค้าอุตสาหกรรมส่งออกไปจีนที่สำคัญรองลงไป ได้แก่ สิ่งทอ ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ หม้อแปลงไฟฟ้า และส่วนประกอบ เเลนซ์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

จากข้อมูลข้างต้นนั้นพบว่าไทยและจีนเป็นคู่ค้าที่สำคัญต่อกันเป็นอย่างยิ่ง หลายมณฑลและเขตปกครองของจีนได้นำเข้าสินค้าไทยเป็นปริมาณสูงในปีหนึ่งๆ ดังนั้นการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน จึงมีความจำเป็นต่อการแข่งขัน เพื่อให้ประเทศไทยพัฒนาระบบ ระบบ และวิธีการในการติดต่อ ลำเลียงสินค้าจากไทยไปจีนเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วยการนำข้อมูลจากการศึกษาและสำรวจมาประยุกต์ใช้หรือวางแผนการรองรับการขยายตัวของตลาดในประเทศจีน ซึ่งเป็นสิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้ในอนาคตอันใกล้

ดังนั้น โครงการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน จึงก้าวเข้ามามีบทบาทในการนำเสนอภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยใช้สินค้าทางการเกษตรเป็นตัวนำเพื่อให้เห็นเส้นทางและบริบทของการขนส่งสินค้าจากไทยไปสู่จีน โดยคณะผู้วิจัยได้เลือกผลไม้สด (ทุเรียน และ มังคุด) และ ยางพารา เป็นสินค้าตัวอย่างในการศึกษาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย

เพื่อให้เข้าใจระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยสำหรับสินค้าแต่ละประเภทให้ชัดเจนขึ้น คณะผู้วิจัยได้นำเสนอโครงสร้างพื้นฐานด้านการกระจายสินค้าในประเทศไทยโดยทั่วไปเสียก่อนในบทที่ 2 ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาแบบโครงสร้าง (model) การส่งออกสินค้าไทยสู่จีนในบทที่ 3 ก่อนที่จะลงรายละเอียดเชิงลึกของกรณีศึกษาตัวอย่างผลไม้ไทย และ ยางพาราในบทที่ 4 และ 5 ต่อไป

บทที่ 2

โครงสร้างพื้นฐานด้านการกระจายสินค้าในประเทศจีน

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าที่รวดเร็วของจีน ได้เพิ่มความกดดันต่อระบบการขนส่งและกระจายสินค้าของจีน ตามรายงานของหน่วยงานข่าวสารทางเศรษฐกิจ (EIU) ได้ระบุว่าในทศวรรษที่ผ่านมาปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เฉพาะที่ขนส่งผ่านเซี่ยงไฮ้ได้เพิ่มขึ้นถึง 27% ต่อปี ตัวเลขเพียงเท่านี้อาจยังไม่เพียงพอที่จะบรรยายให้เห็นความเจริญเติบโตทางการขนส่งได้ ในปี 2003 ท่าเรือทั้งหมดของจีนมีความจุ 47 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นจากปี 2002 ถึง 37% ถึงแม้ว่าจีนจะเพิ่มจำนวนท่าเรือ แต่แหล่งข่าวภายในประเทศรายงานว่าท่าเรือเซี่ยงไฮ้ และ ท่าเรือเซินเจิ้นทางใต้จะมีส่วนแบ่งมากที่สุด

ในทศวรรษที่ผ่านมารัฐบาลจีนได้ลงทุนอย่างมากในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง แต่การขนส่งและการกระจายสินค้าก็ยังคงพัฒนาได้ไม่สมบูรณ์ ตามรายงานของ EIU มูลค่าของอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศไทยในปี 2000 มากกว่า 2,000,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น 1 ใน 5 ของ GDP และมีมูลค่าเป็น 2 เท่าของค่าใช้จ่ายในการขนส่งของสหรัฐอเมริกา หอการค้าอเมริกาในเซี่ยงไฮ้รายงานว่าการขนส่งได้เพิ่มมูลค่าของสินค้าทั้งหมดถึง 16% เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศซึ่งเพิ่มเพียงน้อยกว่า 4%

2.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมการขนส่งในประเทศจีน

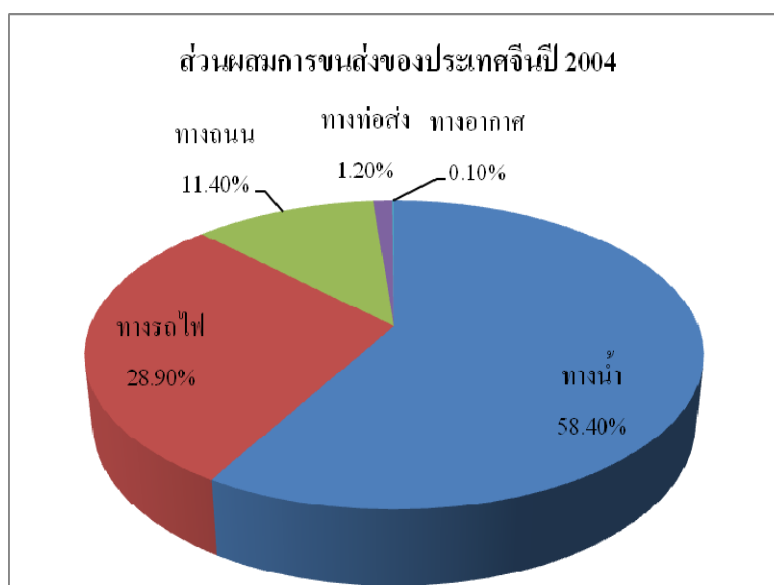
การพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งโดยรวมทั้งประเทศให้สอดคล้องกันนั้นมีอุปสรรค 3 ประการด้วยกันคือ

- 1) ภูมิประเทศของประเทศไทยที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง ด้วยความใหญ่ของพื้นที่ และยังมีเทือกเขาดัดกันเป็นไม่ทางเขนครอบคลุมพื้นที่มากกว่าครึ่งของประเทศ และยังมีปัญหาที่พิเศษเฉพาะภูมิประเทศอีก เช่น พื้นที่ที่สูงมากเป็นพิเศษและหนาวจนเป็นน้ำแข็ง (ทิเบต) , ทะเลทราย (ซินเจียง , กานซูและมองโกเลียใน) และน้ำท่วมตามฤดู (หุบเขาแม่น้ำแยงซีเกียง)
- 2) เครือข่ายการขนส่งกระจายตัวอย่างมากด้วยกฎเกณฑ์และข้อกีดกันต่าง ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการรวบรวมเข้าเป็นเครือข่ายเดียวกัน รัฐบาลท้องถิ่นก็มักจะปกป้องบริษัทขนส่งของตัวเอง โดยสร้างมาตรการในการกีดกันบริษัทนอกท้องถิ่นโดย ออกใบอนุญาตของท้องถิ่น , เก็บค่าธรรมเนียม , และมีการตรวจสอบอย่างเคร่งครัด ยิ่งกว่านั้นการออกใบอนุญาตขนส่งในปัจจุบัน

- ก็ยุ่งยากซับซ้อนและมีค่าใช้จ่ายเยอะมาก และมีใบอนุญาตในการดำเนินการขนส่งของหลากหลายหน่วยงานรัฐบาลจีน เช่น กระทรวงคมนาคม (MOC) กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC) , ฝ่ายบริหารการบินพลเรือนแห่งประเทศจีน (CAAC) , และการไปรษณีย์แห่งรัฐ หลังจากได้รับใบอนุญาตแล้วบริษัทต่างชาติยังจะต้องหาบริษัทขนส่งท้องถิ่นมาเป็นหุ้นส่วนทางธุรกิจเพื่อสร้างเครือข่ายในการขนส่ง มีใบอนุญาตเพียงน้อยประเภทเท่านั้นที่เป็นที่ยอมรับทั่วประเทศจีน และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวก็ได้รับมาตรการการปกป้องจากรัฐบาลท้องถิ่นเพียงบางส่วนเท่านั้น ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งฝ่ายที่สาม (3PLs) จึงกลายเป็นทางเลือกสำหรับบริษัทข้ามชาติที่จะกระจายสินค้าไปทั่วประเทศจีน
- 3) ความสามารถในการขนส่งมีขอบเขตจำกัดและค่อนข้างล่าช้า เมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วหลาย ๆ ประเทศ ปัญหาหลักคือเครื่องมืออุปกรณ์ที่ล้าสมัย และคนงานที่ขาดการฝึกอบรม รัฐวิสาหกิจในธุรกิจนี้ได้สืบทอดการบริหารที่ขาดการพัฒนาและเป็นองค์กรที่ใหญ่มาก ดังนั้นระบบขนส่งของจีนจึงยังไม่พร้อมสำหรับการขนส่งสินค้าที่อ่อนไหวและสามารถเน่าเสียได้ โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ

ถ้ากล่าวถึงระบบการขนส่งและกระจายสินค้าในประเทศจีน การขนส่งทางน้ำถือว่ามีความสำคัญอันดับต้นๆ ดังจะเห็นได้จากภาพที่ 2.1

ภาพที่ 2.1 ส่วนผสมการขนส่งของประเทศจีน ปี 2004

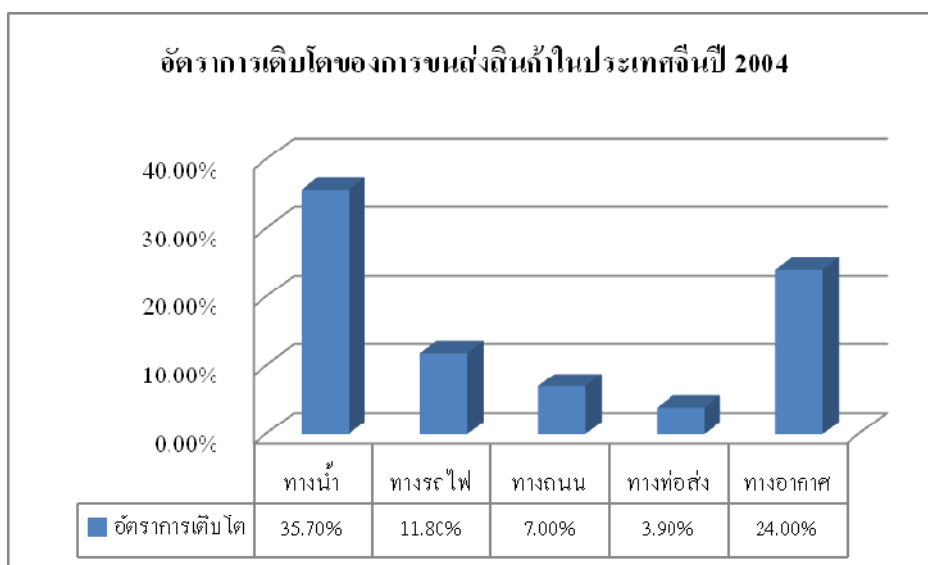


ที่มา: National Economic and Social Development Report 2004

แผนภูมินี้แสดงส่วนผสมของการขนส่งโดยวัดเป็นปริมาณการขนส่ง (ตัน)-กิโลเมตร ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้นเป็นร้อยละของการขนส่งทั้งหมด

นอกจากนี้การขนส่งทางน้ำยังมีอัตราการเติบโตสูงสุดอีกด้วยดังจะเห็นได้จากภาพที่ 2.2

ภาพที่ 2.2 อัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าในประเทศจีน ปี 2004



ที่มา: National Economic and Social Development Report 2004

2.2 การขนส่งหลักในประเทศจีน

2.2.1 การขนส่งทางรถไฟ

ประเทศจีนได้เริ่มโครงการพัฒนาเครือข่ายทางรถไฟอย่างจริงจังในปี ค.ศ. 1997 ในปี ค.ศ. 2004 ประเทศจีนลงทุน 51.6 พันล้านหยวนในการพัฒนาระบบของรถไฟ ซึ่งเงินจำนวนนี้สูงกว่า ปีค.ศ. 2003 ถึง 7.7% ความยาวโดยรวมของทางรถไฟในประเทศจีน ณ สิ้นปีค.ศ. 2004 คิดเป็นระยะทางทั้งสิ้น 77,408 กิโลเมตร ซึ่งนับว่ายาวเป็นที่ 1 ในเอเชีย และเป็นที่ 3 ในโลก จากระยะทางดังกล่าว 33.5% (24,908 กิโลเมตร) เป็นทางรถไฟรางคู่ และ 25.9% (19,303 กิโลเมตร) เป็นทางรถไฟที่ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ถึงแม้ว่าการขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับขนส่งสินค้าที่ไม่เน่าเสีย แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับอาหารและสินค้าที่อ่อนไหวต่ออุณหภูมิก็ไม่เหมาะต่อการขนส่งทางรถไฟ ถึงแม้ว่าการขนส่งทางรถไฟจะเป็นทางเลือกที่ถูกที่สุดในบรรดาการขนส่งทางบก แต่ก็มีจุดบกพร่องบางประการที่ทำให้ธุรกิจการขนส่งทางรถไฟไม่สามารถสนองความต้องการในโลกแห่งการขนส่งที่มีการแข่งขันที่เข้มข้น

จุดบกพร่องประการแรก การดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งทางรถไฟยังขาดการพัฒนาอีกมาก สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟเสียหายมากกว่าสินค้าที่ขนส่งทางถนน ความเสียหายมักเกิดขึ้นในขณะที่ขนถ่ายสินค้าจากรถไฟไปยังรถบรรทุกท้องถิ่น สาเหตุคือคนงานที่ขนถ่ายสินค้าโดยทั่วไปไม่ได้รับการฝึกฝนที่ดีพอในการขนถ่ายสินค้าที่มีความอ่อนไหวสูง การดำเนินงานที่ขาดการพัฒนาเช่นนี้เป็นอันตรายต่อคุณภาพของสินค้าเมื่อถึงปลายทาง

ตารางที่ 2.1 ปริมาณการขนส่ง (100 ล้านตัน / กิโลเมตร)

ประเภท/ปี	1998	1999	2000	2001	2002
รถไฟ	12,517	12,838	13,663	14,575	15,516
ถนน	5,483	5,724	6,129	6,330	6,783
น้ำ	19,406	21,263	23,734	25,989	27,511
อากาศ	34	42	50	44	52

ที่มา : สถิติจีนรายปี , 1999 , 2001 , 2003

จุดบกพร่องประการที่สอง การขนส่งสินค้าถูกจัดลำดับความสำคัญไว้น้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการขนส่งที่ล่าช้าและยากต่อการคาดคะเนเวลาในการส่ง ในบางครั้งผู้ควบคุมเส้นทางขนส่งยังเรียกค่าใช้จ่ายพิเศษเพื่อให้กันที่ว่างในตู้ส่งของหรือลัดคิวให้ในยามที่มีการส่งของกันมาก การวางแผนในการจัดส่งที่ไม่ดีของหน่วยงานขนส่งทางรถไฟและสายการส่งสินค้าที่ล่าช้าก็เป็นสาเหตุให้เกิดความล่าช้าในการส่งสินค้าอีกด้วย ตามรายงานของ EIU's China Hand การขนส่งบนเส้นทางที่มีการขนส่งน้อยจะสามารถถึงที่หมายภายใน 1 สัปดาห์ ในขณะที่เส้นทางที่มีการขนส่งคับคั่งระยะเวลาก็จะยืดไปถึง 4 สัปดาห์ การขนส่งข้ามดินแดนบางครั้งก็ใช้เวลาถึง 60 วัน การส่งทางรถไฟค่อนข้างล่าช้าและยากต่อการคาดเดาจึงไม่เหมาะสมสำหรับสินค้าที่เสียง่าย อย่างเช่น เนื้อสัตว์ ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์อาหารแช่แข็ง ฯลฯ

จุดบกพร่องประการที่สาม สินค้าที่ส่งทางเรือมักจะต้องส่งในจำนวนที่มาก ต้องมีตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 10 ตันเป็นอย่างน้อย ซึ่งผู้กระจายสินค้านรายเล็กและรายกลางมักจะไม่มีตู้สินค้าขนาดใหญ่ พอที่จะรองรับจำนวนสินค้าในปริมาณมาก ๆ

จุดบกพร่องประการที่สี่ ปัญหาสินค้าถูกลักขโมยในระหว่างการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งเป็นปัญหาท้องถิ่น ที่ต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด และในบางครั้งผู้ผลิตสินค้าต้องจ้างพนักงานรักษาความปลอดภัยของตนเอง เพื่อรักษาความปลอดภัยให้กับสินค้าของตนบนรถไฟ อีกทั้งวงจรข่าวสารที่ขาดการพัฒนาก็ยังทำให้ยากต่อการติดตามสืบเสาะสินค้าที่ส่งทางรถไฟอีกด้วย

ด้วยเหตุของปัญหาทั้งหลาย กระทรวงการทางรถไฟ (MOR) ก็ได้พยายามพัฒนาระบบทางรถไฟและระบบการดำเนินงานธุรกิจกับบริษัทขนส่งต่างชาติ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ 7,000 กิโลเมตรเป็นโครงการหนึ่งในแผน 5 ปี ฉบับที่ 10 ในชื่อว่า “แนวตั้ง 8 สาย แนวนอน 8 สาย” ก่อสร้างทางรถไฟ 16 สายซึ่งครอบคลุมพื้นที่ซึ่งกว้างขวางใหญ่โตของประเทศจีน กระทรวงการทางรถไฟกำลังปรึกษากับบริษัทขนส่งข้ามชาติ เพื่อพยายามปรับปรุงการขนส่งสินค้าและแก้ปัญหาค่าใช้จ่ายประสิทธิภาพในการขนส่งทางรถไฟของจีน ตัวอย่างเช่น ตู้คอนเทนเนอร์ของการขนส่งทางรถไฟของจีนไม่เหมาะสมกับการใช้งานของผู้ขนส่งต่างชาติซึ่งต้องการทั้งโกดังในการขนถ่ายสินค้าลงจากรถไฟ และขนถ่ายขึ้นรถไฟใหม่เมื่อต้องใช้งาน และเพื่อจะเพิ่มขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทางรถไฟ กระทรวงการทางรถไฟก็ได้พัฒนาสถานีรถไฟเพื่อรองรับสินค้าจากต่างชาติ

รัฐบาลจีนยังได้สนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติในการก่อสร้างทางรถไฟ เพื่อให้เป็นแหล่งเงินทุนในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ณ ปัจจุบันทางรัฐบาลได้อ้างว่ามีผู้ร่วมลงทุนจากต่างชาติกว่า 100 รายดำเนินการธุรกิจขนส่งทางรถไฟทั่วประเทศ ภายในปี 2004 นักลงทุนต่างชาติจะสามารถถือหุ้นใหญ่ในธุรกิจขนส่งร่วมทุนได้ ในขณะที่ธุรกิจโกดังสินค้าของทางรถไฟภายในประเทศจะเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติอย่างเต็มที่ภายในปี 2006 ในปัจจุบัน Maersk จากเดนมาร์ก, Orient Overseas Container Lines จากฮ่องกง, U-Freight จากอเมริกา และ DHL จากเยอรมัน ได้ทดลองร่วมทุนกับรัฐวิสาหกิจจีนในธุรกิจขนส่งทางรถไฟนี้ บริษัทร่วมทุนเหล่านี้มีบริการตรวจสอบสินค้าย้อนหลัง และให้ผ่านขั้นตอนทางภาษีศุลกากรที่เร็วกว่าบริษัทท้องถิ่น นอกจากนี้ผู้ประกอบการทางรถไฟชาวต่างชาติได้มีบริการและเทคนิคขนส่งที่พิเศษ เช่น มีบริการขนส่งโดยทางห้องเย็น เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงความเร็วของรถไฟเพิ่มขึ้นดังจะเห็นได้จากการเปรียบเทียบในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 การเปรียบเทียบความเร็วของรถไฟก่อนและหลังปรับปรุง

เส้นทาง	เวลาก่อนการปรับปรุง	เวลาหลังการปรับปรุง
ปักกิ่ง – เซี่ยงไฮ้	14 ชม.	11 ชม. 57 นาที
ปักกิ่ง – อุ๋ชาง	12 ชม. 1 นาที	9 ชม. 58 นาที
ปักกิ่ง – ฮาร์บิน	12 ชม. 29 นาที	9 ชม. 59 นาที
ปักกิ่ง – หนานซาง	13 ชม. 44 นาที	11 ชม. 59 นาที

ที่มา : China Daily

ถึงแม้ว่าการเข้ามาของนักลงทุนต่างชาติและการปรับปรุงความเร็วของรถไฟได้ช่วยแก้ปัญหาบางประการในการขนส่งทางรถไฟ แต่อย่างไรก็ตามปัญหาในด้านโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทางรถไฟก็

ยังคงเป็นเหตุให้การขนส่งทางรถไฟยังไม่เป็นที่ไว้วางใจของการขนส่งสินค้าที่อ่อนไหวต่อเวลาและสามารถเน่าเสียง่ายเช่นเดิม

ในปี ค.ศ. 2010 ประเทศจีนวางแผนที่จะขยายทางรถไฟให้มีระยะทางรวมเพิ่มขึ้นเป็น 85,000 กิโลเมตร และเป็น 100,000 กิโลเมตรในปี ค.ศ. 2020 รวมทั้งมีแผนการที่จะแยกทางรถไฟสำหรับการโดยสารออกจากทางรถไฟสำหรับการขนส่งสินค้าในทางสายหลัก ซึ่งการขยายตัวนี้ทำให้ระบบการขนส่งทางรถไฟสามารถรองรับการขนส่งถ่านหินได้เพิ่มขึ้น 50% (เป็น 1.8 พันล้านตัน) ของความสามารถในปัจจุบัน นอกจากนี้ จีนยังมีแผนที่จะสร้างศูนย์กระจายตู้คอนเทนเนอร์ อีก 18 แห่ง ในเมืองหลัก เช่น ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กว่างโจว และตามเมืองท่าสำคัญอื่นๆ

2.2.2 การขนส่งทางถนน

ความไม่น่าเชื่อถือของระบบขนส่งทางรถไฟประกอบกับงบประมาณมหาศาลของรัฐบาลจีน ที่ทุ่มในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทางถนนตั้งแต่ช่วงกลางทศวรรษ 1900 ก็ทำให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกที่ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้าจากผู้ประกอบการทั้งในประเทศและนอกประเทศมากที่สุด โดยเฉพาะสินค้าประเภทอาหาร รัฐบาลจีนตระหนักอยู่เสมอว่าการสร้าง Highway เป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างหนึ่งในการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในปี ค.ศ. 2004 การลงทุนสร้างถนนคิดเป็น 470 พันล้านหยวน ซึ่งสูงกว่าปี ค.ศ. 2003 ถึง 26.6% ซึ่งในปีนี้เช่นกันมีมณฑลที่ลงทุนสร้างถนนมากกว่า 20,000 ล้านหยวนอยู่ 6 มณฑล ได้แก่

เจ้อเจียง	42,700	ล้านหยวน
เจียงซู	42,300	ล้านหยวน
เหอหนาน	33,000	ล้านหยวน
กว่างตง	26,800	ล้านหยวน
ชานตง	20,700	ล้านหยวน
มองโกเลียใน	20,200	ล้านหยวน

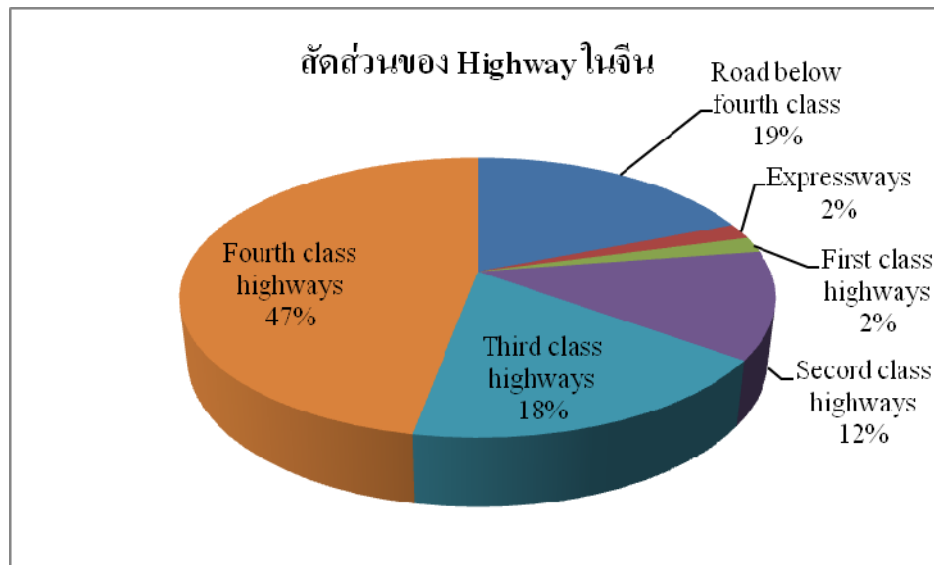
ณ สิ้นปี ค.ศ. 2004 ความยาวของถนนในประเทศจีนเป็น 1.87 ล้านกิโลเมตร ซึ่งเท่ากับ 19 กม. ในพื้นที่ทุก ๆ 100 ตารางกิโลเมตร ตัวเลขนี้นับเป็น 2 เท่าของตัวเลขในปี ค.ศ. 1978

จากการที่จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO ทำให้กระตุ้นปริมาณการค้าขึ้นทุก ๆ ปี ธุรกิจขนส่งทางถนนได้พยายามอย่างมากในการสนองตอบความต้องการที่มากขึ้น ผู้ให้บริการขนส่งทางถนนได้สรุปประเด็นปัญหาได้ดังนี้

- 1) จากมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง ค่าขนส่งทางรถบรรทุกเพิ่มขึ้นเพราะมาตรการที่เข้มงวดและความต้องการเทคโนโลยีที่ซับซ้อน ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นก็เป็นอุปสรรคทางการเงินที่เพิ่มมากขึ้นสำหรับบริษัทขนส่งท้องถิ่นที่พยายามจะพัฒนาเครื่องมือในการขนส่ง
- 2) การซ่อมบำรุงรถบรรทุกก็ต่ำกว่ามาตรฐาน ถึงแม้ว่าบริษัทรถบรรทุกขนส่งจะมีความจำเป็นอย่างมากที่ต้องมีการตรวจสอบตามกฎเกณฑ์มาตรฐาน แต่ในความเป็นจริงแล้วบริษัทเหล่านี้ก็ไม่ได้ทำเช่นนั้น เพียงแค่ 1 ใน 5 ของรถบรรทุกของจีนเท่านั้นที่เป็นผู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งหมายความว่าสินค้าส่วนใหญ่จะเสียหายเนื่องจากต้องบรรจุอยู่บนรถบรรทุกที่เป็นพื้นระนาบไม่มีอะไรป้องกันและไม่มีฝาด้านหลังปิด
- 3) บริษัทขนส่งมักจะขนส่งสินค้าในปริมาณที่มากเกินไปเกินความสามารถของรถบรรทุกเพื่อที่จะลดต้นทุนการขนส่ง ผู้ขนส่งรู้ดีว่าการทำเช่นนี้จะสามารถลดต้นทุนได้ถึง 50% จากน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย และในบางครั้งได้มากกว่า 50% ปัจจุบันตำรวจเริ่มตรวจตราอย่างหนักมากขึ้นจึงทำให้บริษัทขนส่งเริ่มให้ความสำคัญต่อการควบคุมน้ำหนักบรรทุก แต่อย่างไรก็ตามปัญหานี้ก็ยังคงเป็นปัญหาที่ยังมีให้เห็นกันโดยทั่วไปและนำไปสู่ปัญหาความล่าช้าในการขนส่งและต้นทุนที่สูงขึ้น อีกทั้งการเลือกปฏิบัติของรัฐบาลท้องถิ่นซึ่งปกป้องบริษัทในท้องถิ่นเอง บริษัทรถบรรทุกขนส่งที่มาจากท้องถิ่นอื่นมักจะถูกกีดกันโดยข้อจำกัดในการเข้าเมืองในเวลากลางวัน ตัวอย่างเช่น ในเซี่ยงไฮ้ รถบรรทุกที่ใหญ่กว่า 1.5 ตัน จะได้รับอนุญาตให้เข้าเมืองได้เฉพาะเวลา 1 ทุ่มถึง 7 โมงเช้าเท่านั้น และอนุญาตให้เพียงวันคู่หรือวันคี่เท่านั้น ซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับป้ายทะเบียนรถ

รัฐบาลจีนให้ความสำคัญกับการสร้างทางด่วน (Expressways) มาก ถึงแม้ว่าจะต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากก็ตาม (ตัวเลขประมาณการค่าใช้จ่ายของการสร้างทางด่วน ถ้าเป็นทางราบอยู่ที่ 30 ล้านดอลลาร์ต่อกิโลเมตร ในขณะที่ถ้าเป็นภูเขาจะอยู่ที่ 40 ล้านดอลลาร์/กิโลเมตร) แต่สามารถทำให้การขนส่งเร็วขึ้น 5 – 10 เท่า ณ สิ้นปี 2004 จีนมีทางด่วนทั้งสิ้น 34,288 กิโลเมตร ซึ่งยาวเป็นอันดับสองรองจากสหรัฐอเมริกาเท่านั้น ถึงแม้ว่าสัดส่วนทางด่วนเทียบกับถนน Highway ทั้งหมดยังมีน้อย (ดูจากภาพที่ 2.3 ประกอบ)

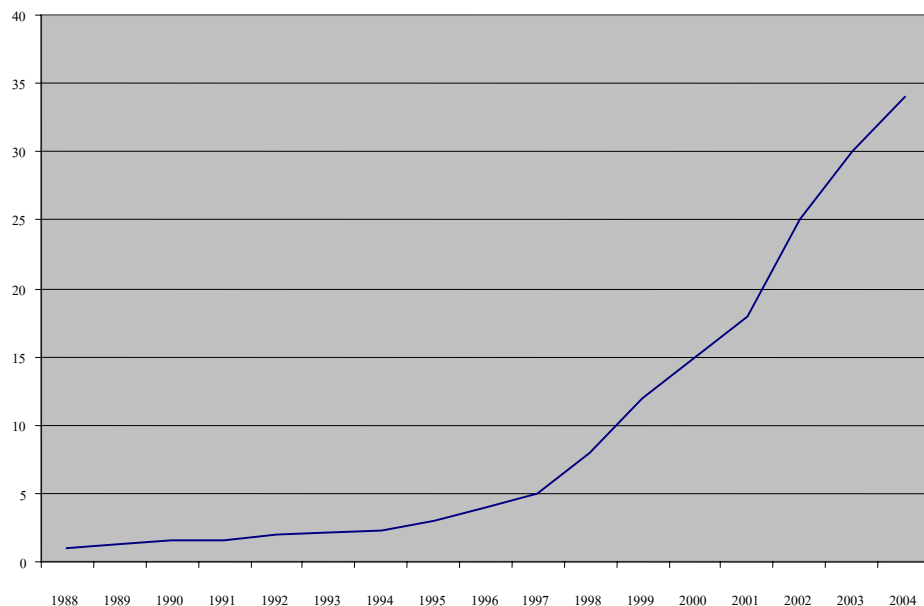
ภาพที่ 2.3 สัดส่วนของ Highway ในประเทศจีน



ที่มา: Roadways and Waterways Transportation Report 2004

แต่การขยายตัวของทางด่วนมีแนวโน้มสูงขึ้นมากดังจะเห็นได้จากภาพที่ 2.4

ภาพที่ 2.4 การขยายตัวของทางด่วน (Expressway) ในประเทศจีน



ที่มา: China Statistical Yearbook 2004

การสร้างทางด่วนทำให้ประหยัดเวลาในการขนส่งอย่างมาก โดยเฉพาะในระยะทางที่ยาว และกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นด้วย นอกจากนี้รถบรรทุกที่ขนส่งในระยะทางยาว ๆ จะถูกรบกวนจากกฎเกณฑ์ของรัฐบาลท้องถิ่นน้อย และยังสามารถจัดสรรเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองได้อีก นอกจากนี้บริษัทรถบรรทุกขนส่งระยะทางยาวของเอกชนและของรัฐวิสาหกิจเกิดการแข่งขันในด้านราคา และความเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณเขตเศรษฐกิจชายฝั่งตะวันออก ด้วยทางด่วนที่สร้างขึ้นใหม่การขนส่งจากเซี่ยงไฮ้ไปยังกวางโจวสามารถเสร็จสิ้นภายใน 36 ชั่วโมงโดยใช้คนขับ 2 คน ในขณะที่แต่เดิมต้องใช้เวลา 3-5 วัน

ถนนที่เพิ่งก่อสร้างใหม่ก็ได้เปลี่ยนวิถีของเศรษฐกิจท้องถิ่นในเขตชนบท ซึ่งยังไม่ค่อยมีการขนส่งโดยเครื่องบิน และการขนส่งที่ค่อนข้างล่าช้า ด้วยทางด่วนใหม่ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างชนบทและเมืองชายฝั่ง เช่น เซี่ยงไฮ้ เกษตรกรสามารถส่งพืชผลโดยตรงไปยังตลาดในเมืองโดยใช้เวลาน้อยกว่า ซึ่งทำให้เกษตรกรสามารถผลิตพืชผลทางการเกษตรออกมาได้หลากหลายและมีคุณภาพมากขึ้น อย่างเช่น ผัก และ ผลไม้ ซึ่งเป็นที่ต้องการของเมืองในชายฝั่งทะเลของจีนอย่างมาก

โดยประมาณการมีผู้ประกอบการให้บริการรถบรรทุกขนส่งประมาณ 2.7 ล้านรายทั่วประเทศจีนขนส่งสินค้าอย่างคร่าว ๆ 1 หมื่นล้านตันต่อปี บริษัท Sinotrans เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุดของจีนเป็นเจ้าของรถบรรทุกขนส่งที่ลงทะเบียน 3,000 คันและเป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องการให้บริการขนส่งทางไกล ในขณะที่ผู้ให้บริการท้องถิ่นจะเชี่ยวชาญในการขนส่งทางใกล้ และมีราคาถูกกว่า ในเมืองใหญ่ ๆ การร่วมมือกันในรูปแบบของบริษัทร่วมทุนกำลังเป็นกระแสนิยม Sinotrans มีสาขาประมาณ 50 สาขา และ มีความร่วมมือในรูปแบบบริษัทร่วมทุนราว ๆ 270 บริษัท โดยเริ่มจากเป็นบริษัทขนส่งภายในประเทศจนขยายไปถึงบริษัทที่ให้บริการขนส่งครบวงจร โดยให้บริการโกดังเก็บของ ขนส่งทางเรือ ขนส่งทางรถไฟ พื้นที่ในการเก็บของ และ/หรือ ท่าเรือปลายทาง

2.2.3 การขนส่งทางน้ำและท่าเรือ

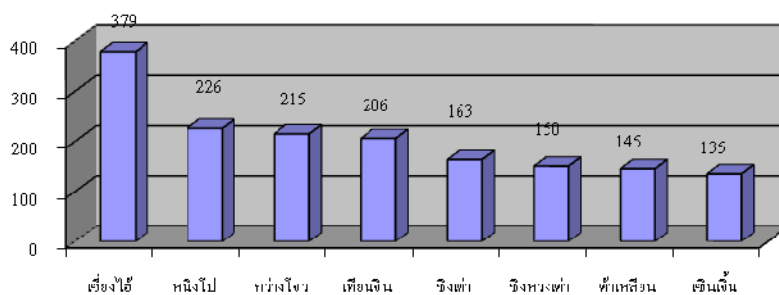
ประเทศจีนใช้การขนส่งทางน้ำทั้งบริเวณชายฝั่งและภายในประเทศมาเป็นเวลาหลายพันปี และในปัจจุบันใช้การขนส่งทางน้ำมากกว่าครึ่งภายในประเทศ ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกทางเรือถูก การจูงง่าย การขนส่งโดยเรือเหมาะกับการขนส่งวัตถุดิบมากกว่าขนส่งสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย 2 ใน 3 ของเรือขนส่งท้องถิ่นใช้ขนส่งวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมและการเกษตร เช่น ถ่านหินและเมล็ดพืช ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศจีนคิดเป็น 60% ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด (นับเป็นปริมาณการขนส่ง (ตัน) / ระยะทาง (กม.)

ตามรายงานของ MOC การสำรวจเส้นทางคมนาคมทางน้ำในดินแดนประเทศจีนมีความยาวทั้งหมด 122,000 กิโลเมตร และมีชายฝั่งยาว 18,000 กิโลเมตร ประเทศจีนยังมีแม่น้ำหลัก 3 สายที่เชื่อมต่อเข้าไปยังดินแดนภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำแยงซีเกียง, แม่น้ำไข่มุก (Pear River) และแม่น้ำปักกิ่ง-หังโจว (The Grand canal) แม่น้ำแยงซีเกียงเป็นแม่น้ำสายที่ยาวที่สุดของจีนที่สามารถเดินเรือได้ มีความยาว 6,300 กิโลเมตร การขนส่งทางน้ำมีราคาถูก และค่อนข้างปลอดภัยจากการลักเล็กขโมยน้อย ซึ่งบริษัทท้องถิ่นขนาดใหญ่เป็นผู้ครอบงำอุตสาหกรรมนี้โดยการดำเนินงานข้ามประเทศ

จากการที่เศรษฐกิจจีนเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือของประเทศจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมาก ดังจะเห็นได้จากในปี ค.ศ. 2004 ท่าเรือของประเทศจีนมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ 4.17 พันล้านตัน ซึ่งสูงกว่าปี ค.ศ. 2003 ถึง 26.6% จากจำนวนนี้ 2.54 พันล้านตัน หรือ 60.1% เป็นการขนส่งผ่านท่าเรือชายฝั่งทะเล (Seaports)

ในปี ค.ศ. 2004 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุด มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ 379 ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณสูงกว่าท่าเรือที่ใหญ่เป็นที่ 2 ในประเทศจีน คือ ท่าเรือหนิงโป ถึง 67.7% ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ได้เข้ามาแทนตำแหน่งท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่านมากเป็นที่ 2 ซึ่งเคยเป็นของท่าเรืออัมสเตอร์ดัม ส่วนตำแหน่งที่ 1 นั้นคือ สิงคโปร์

ภาพที่ 2.5 ท่าเรือหลักที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้มากกว่าร้อยล้านตัน ณ ปี 2004



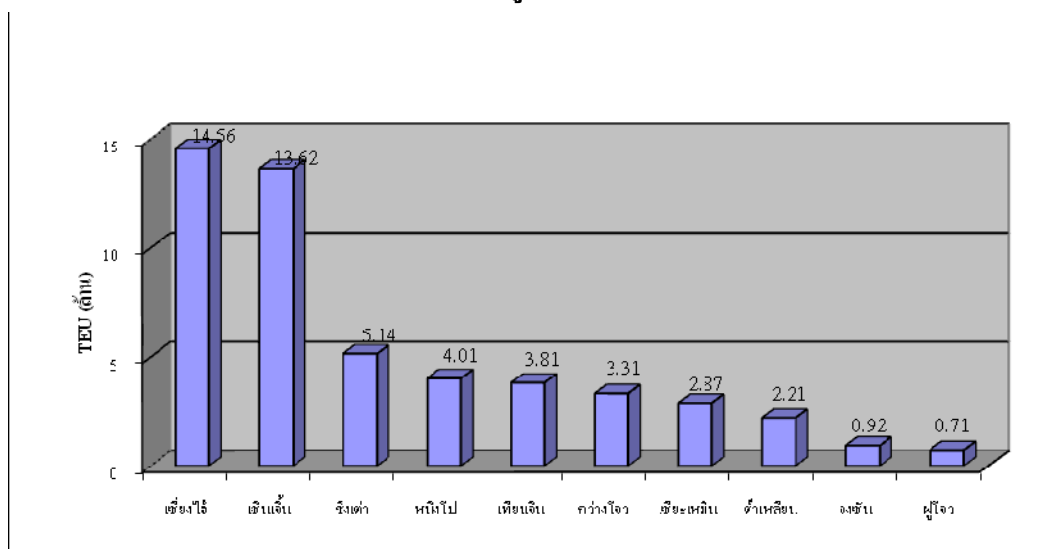
ที่มา: Roadways and Waterways transportation Report 2004

ท่าเรือหลัก 8 แห่ง (แผนภาพที่ 2.5) ในประเทศจีนนั้น ท่าเรือชิงหวงเต่าซึ่งอยู่ในมณฑลเหอเป่ย์ นับเป็นท่าเรือที่สำคัญที่สุดของจีนในการขนส่งถ่านหิน ซึ่งในปี 2004 มีการขนส่งถ่านหินผ่านท่าเรือชิงหวงเต่า

ถึง 100 ล้านตัน ถ่านหินเหล่านี้ถูกส่งทางเรือต่อไปเซี่ยงไฮ้ เจียงซู เจ้อเจียง กว่างตง และมณฑลอื่น ๆ ทางภาคใต้ของจีน

ในทำนองเดียวกัน ถ้ากล่าวถึงความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศจีนสามารถรองรับได้ถึง 61.6 ล้าน TEU คิดเป็น 26.6% ซึ่งสูงกว่าปี ค.ศ. 2003 และ 91.9% ของจำนวนดังกล่าวเป็นท่าเรือชายฝั่งทะเล ประเทศจีนนับเป็นประเทศที่สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้มากที่สุดในโลก ท่าเรือที่สามารถรองรับได้มากที่สุดคือ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ในปีค.ศ. 2004 มีการขนส่งผ่านท่าเรือเซี่ยงไฮ้ถึง 14.56 ล้าน TEU ลำดับที่ 2 คือ ท่าเรือเซินเจิ้น 13.63 ล้าน TEU ซึ่งปริมาณการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือแต่ละแห่ง 10 อันดับแรกในปี ค.ศ. 2004 แสดงไว้ตามภาพที่ 2.6

ภาพที่ 2.6 ท่าเรือที่สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 10 อันดับแรกของจีน



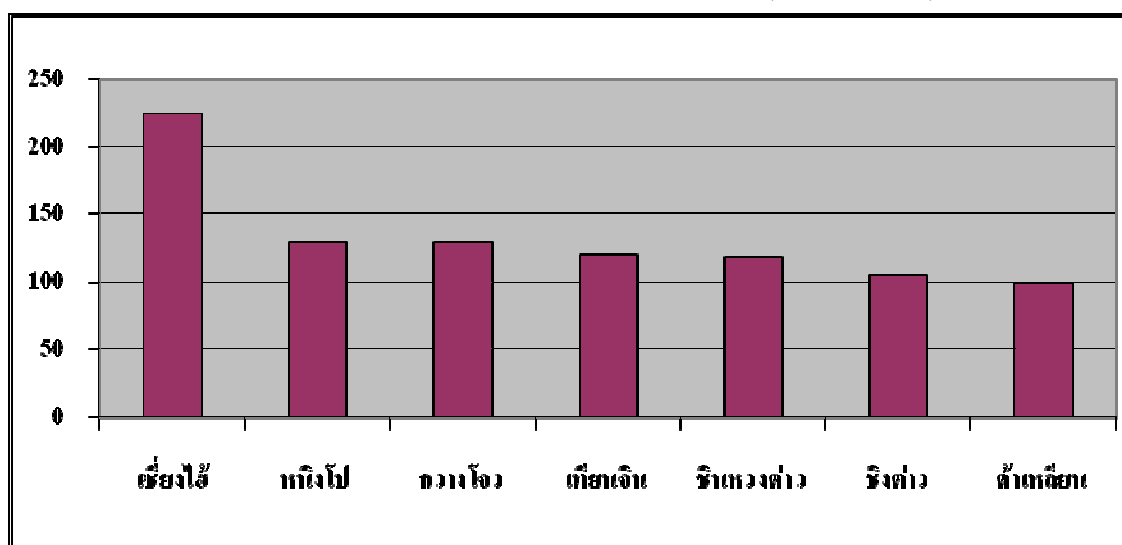
ที่มา : China Seaports Association, Container Division

สำหรับเครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องอำนวยความสะดวกของท่าเรือนั้น ณ สิ้นปี ค.ศ. 2004 ประเทศจีนมีท่าเทียบเรือ (berth) ถึง 35,100 ท่า มีเพียง 944 ท่าเท่านั้นที่สามารถรองรับการขนส่งที่มากกว่า 10,000 ตัน และ 790 ท่า เป็นท่าที่อยู่ในท่าเรือชายฝั่งทะเล ที่เหลือนั้นเป็นท่าเทียบเรือที่อยู่ตามบริเวณฝั่งแม่น้ำ ในจำนวน 790 ท่านี้เกือบ 60% สามารถรองรับการขนส่งได้ 10,000 – 30,000 ตัน และมีเพียง 4.7% ที่สามารถรองรับได้มากกว่า 10,000 ตัน

ถึงแม้ว่าประเทศจีนจะมีเส้นทางขนส่งทางน้ำมากมายและใช้การขนส่งทางน้ำมาเป็นศตวรรษแล้ว แต่การขาดแคลนการลงทุนก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาตามมา เช่น เครื่องมืออุปกรณ์ที่ล้าสมัย , ระบบ

เทคโนโลยีข้อมูลข่าวสารที่ไม่เพียงพอ และ โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือในประเทศที่ล้าสมัย ทำให้การขนส่งทางเรือเสียเปรียบคู่แข่งที่ใหม่ อย่างเช่น ถนน , รถไฟ และในรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศรูปแบบอื่นๆ โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือของจีนประสบปัญหาในด้านประสิทธิภาพและการบริการ ประการแรก ท่าเรือใหญ่ในจีนแผ่นดินใหญ่ใช้รถยก 22 และ 27 ครั้งต่อชั่วโมง ในขณะที่ในฮ่องกงใช้ 30 ครั้งต่อชั่วโมง ประการที่สอง อุปสรรคในการทำงานมักจะมาจากการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ชักช้าโดยการส่งจากท่าเรือไปยังรถไฟหรือรถบรรทุกมักจะต้องใช้รถยกอย่างน้อยสองครั้งต่อการขนส่ง 1 ครั้ง การให้บริการของราชการเป็นปัญหาประเด็นที่สามและเป็นปัญหาที่คุ้นเคยซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพในการขนส่ง บริษัทขนส่งทางเรือจะต้องได้รับการอนุญาตตามกฎหมายระเบียบของกรมศุลกากร, หน่วยตรวจตราคุณภาพของรัฐเพื่อตรวจคุณภาพ และการกักกันเชื้อโรค , หน่วยแลกเปลี่ยนเงินตราและอื่นๆ หน่วยงานของภาครัฐ ประเด็นที่สี่ สินค้าหายในจีนบ่อยมากกว่าในฮ่องกงและสิงคโปร์ เนื่องจากการลักขโมยและถูกทำให้เสียหาย และประเด็นสุดท้าย การขนส่งทางเรือยังเป็นภาคธุรกิจที่ค่อนข้างเข้มงวดเนื่องจากบริษัทต่างชาติยังได้รับอนุญาตให้ถือหุ้นเพียงแค่หุ้นส่วนรายย่อยในสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือจีนเท่านั้น

ภาพที่ 2.7 ปริมาณการขนส่งโดยเรือปี 2001 (ล้านเมตริกตัน)



ที่มา : สถิติรายปีประเทศจีน , ปี 2003

รัฐบาลได้ให้ทุนแก่การก่อสร้างท่าเรือของต่างชาติ Shanghai Port Authority ได้เริ่มโครงการก่อสร้าง 20 ปี มูลค่า 14.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างท่าเรือ 52 แห่งตลอดชายฝั่ง 13 กิโลเมตร และบริเวณท่าเรือน้ำลึกหยางชอันอย่างน้อย 15 เมตร Hamburg Port Consulting บริษัทสาขาของ บริษัทเยอรมัน Hamburger Hafen und Lagerhaus-AG Group ได้ออกแบบท่ารับตู้คอนเทนเนอร์ในแผ่นดินใหญ่ ในระยะแรก

การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจะแล้วเสร็จในปี 2005 มีมูลค่า 1.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในระยะที่สอง จะได้เห็น การก่อสร้างสะพานยาว 30 กิโลเมตร 4 เลนเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังเซี่ยงไฮ้จากเกาะต้าหยางซัน และ เกาะ เลี้ยวหยางซัน ซึ่งเป็นฐานของท่าเรือใหม่ และระยะสุดท้ายจะเป็นการเชื่อมโยงการบริการสาธารณะในทุก ท่าเรือในประเทศไทย

2.2.4 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศของจีนมีมูลค่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี โดยมีสายการบินท้องถิ่น 3 รายซึ่ง มีส่วนแบ่งการตลาดประมาณ 60% คือ China Eastern , Air China และ China Southern ได้กลายเป็นบริษัท ร่วมทุนท้องถิ่นและให้บริการในเส้นทางที่แตกต่างกันไป

อย่างไรก็ตาม ในการขนส่งสินค้าบริโภค เช่น อาหาร และสินค้าที่อ่อนไหวง่ายประเภทอื่น ๆ ก็มักไม่ นิยมใช้เครื่องบินในการขนส่งเนื่องจากบรรทุกสามารถไปถึงได้แทบทุกที่ภายในเวลาไม่กี่วันและที่สำคัญ คือประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่า ยิ่งไปกว่านั้นเที่ยวบินที่ไปเมืองที่อยู่ไกลมีน้อยเที่ยวทำให้ความได้เปรียบทาง ด้านเวลาของการขนส่งทางอากาศไม่มีความหมายเมื่อเทียบกับการขนส่งบนพื้นดิน ภาคธุรกิจนี้ยังมีสมรรถนะ ในการขนส่งสินค้าที่ต่ำประกอบกับสนามบินที่ยังขาดการพัฒนาอีกด้วย ตามการรายงานของหนังสือพิมพ์การ บินท้องถิ่น ประเทศจีนมีสนามบินเพียง 13 สนามบินต่อพื้นที่ 10,000 กิโลเมตร

ท่าอากาศยานที่สำคัญ 3 แห่งหลักในประเทศไทย ได้แก่ ท่าอากาศยานในปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ และกว่างโจว ซึ่งในปี 2004 นั้นรองรับถึง 56.3% ของการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศไทย สำหรับตัวเลข 7 อันดับแรก ของท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุดในประเทศไทยในปี ค.ศ. 2004 แสดงได้ในตาราง ที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุดในประเทศจีนในปี ค.ศ. 2004

อันดับ	ท่าอากาศยาน	ล้านตัน	การเติบโตเทียบกับปี 2003
1	เซี่ยงไฮ้ ฝูตง	1.64	38.1%
2	เป่ย์จิง อินเตอร์เนชั่นแนล	0.67	0.9%
3	กว่างโจว ไป่หยุน	0.51	11.7%
4	เซินเจิ้น เป่าอัน	0.42	19.7%
5	เซี่ยงไฮ้ หงเหลียว	0.29	41.0%
6	เฉิงตู	0.21	20.2%
7	คุนหมิง	0.17	24.9%

ที่มา: CAAC Civil Airport Report 2004

เช่นเดียวกับภาคการขนส่งอื่น ๆ แผนห้าปีของรัฐบาลได้ระบุว่ามีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ภายในปี 2005 CAAC มีแผนว่าจะเพิ่มเครื่องบินอีก 400 ลำและเพิ่มจำนวนท่าอากาศยานเป็น 170 แห่ง และเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าจาก 2 ล้านตันเป็น 5.6 ล้านตัน บริษัทส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์นานาชาติในจีนได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมาก DHL World Express , United Parcel Service (UPS) , Federal Express (FedEx) , TNT Express Worldwide และ OCS ของญี่ปุ่น บริษัททั้งหมดนี้เป็นบริษัทร่วมทุนซึ่งให้บริการส่งจดหมายและพัสดุภัณฑ์เข้าและออกจากประเทศจีน นอกจากนั้นบริษัทสายการบินนานาชาติส่วนใหญ่ยังจัดส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกจากประเทศจีนอีกด้วย

2.3 การบริการทางการขนส่ง

2.3.1 ผู้ให้บริการทางการขนส่งฝ่ายที่สาม

ในประเทศสหรัฐอเมริกา และ สหภาพยุโรป โดยปกติแล้วสินค้าประเภทบริโภคมักจะส่งให้ผู้ให้บริการขนส่งฝ่ายที่สาม (3PLs) ดำเนินการขนส่ง สำหรับประเทศจีนถึงแม้ว่า 3PLs จะยังมีส่วนแบ่งการตลาดที่น้อยสำหรับตลาดขนส่งจีน แต่ก็กำลังเป็นที่จับตามองสำหรับบริษัทข้ามชาติและองค์กรต่าง ๆ ที่พยายามจะขยายธุรกิจในประเทศจีน 3PLs เป็นผู้จัดการเส้นทางการลำเลียงสินค้าซึ่งทำการรับช่วงต่อในเส้นทางการขนส่งที่ลูกค้าต้องการ , เป็นบริษัทรถบรรทุก และ บริษัทขนส่งทางเครื่องบิน หลาย ๆ บริษัทเป็นเจ้าของศูนย์กระจายสินค้า , โกดังเก็บของ และ รถบรรทุกขนส่ง และอาจขยายไปให้บริการขนส่งข้ามประเทศด้วย สำหรับบริษัทที่ผลิตสินค้าบริโภคที่พยายามขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนหรือไปทั่วทั้งประเทศจีน การจ้าง 3PL ก็อาจจะทำให้ลดค่าขนส่งไปได้

ตามการรายงานของ Morgan Stanley ว่า 3PLs ที่เข้าไปขนส่งผลิตผลขั้นสุดท้ายมีเพียงแค่ 16% เท่านั้น และก็ยังมี 3PLs ที่ท้องถิ่นและต่างชาติเข้ามาในตลาดมากขึ้น ในเวลา 5 ปีอุตสาหกรรม 3PLs ที่เกิดขึ้นมาในประเทศไทยนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท :

- 1) ผู้ให้บริการขนส่งขนาดใหญ่ (เช่น Sinotran , COSCO และ China Post) ซึ่งมีการขนส่งที่กว้างขวางครอบคลุมและเป็นเจ้าของโกดัง , มีเครือข่ายภายในประเทศที่กว้างขวาง , และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับรัฐบาลกลางและรัฐบาลของจังหวัด บริษัทเหล่านี้ผูกขาดการขนส่งทางรถบรรทุก, การขนส่งทางเรือ และการบริการทางไปรษณีย์ในบางพื้นที่
- 2) ผู้ให้บริการขนส่งภายในประเทศขนาดกลาง (ส่วนใหญ่แล้วมีเอกชนเป็นเจ้าของ) มักจะให้บริการในการขนส่งเพียง 1-2 ประเภทเท่านั้น
- 3) แผนกขนส่งของโรงงานและผู้ผลิต ซึ่งจะให้บริการแก่ลูกค้าภายในเป็นหลัก แต่ในบางครั้งก็ใช้บริการของ 3PL จากนอกบริษัท
- 4) ให้บริการขนส่งต่างชาติ รวมถึงบริษัทข้ามชาติ , บริษัทที่ต่างชาติเป็นเจ้าของทั้งหมด (WFOEs) และบริษัทเล็ก ๆ ที่ขนส่งสินค้าในตลาดเฉพาะ (niche market)

3PLs ที่เป็นผู้นำ ในตลาดขนส่งเงินเป็นบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่ที่ได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินงานเป็น WFOEs บริษัทต่างชาติซึ่งถูกจำกัดให้ดำเนินธุรกิจโดยเป็นบริษัทร่วมทุนหรือดำเนินธุรกิจผ่านเขตการค้าเสรีก็เติบโตอย่างน่าจับตามอง ในปี 2001 รัฐบาลของเขตเมืองใหม่ผู้ต่งแห่งเซี่ยงไฮ้ได้เพิกถอนข้อจำกัดทั้งหมดต่อบริษัทขนส่งและโกดังเก็บของเพื่อตั้งระบบการดำเนินธุรกิจในเขตข้อตกลงไวกาเฉียว เพื่อให้มีตำแหน่งเทียบเท่ากับบริษัทค้าขายในเขตเดียวกัน ปัจจุบันบริษัทต่างชาติได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจโกดังสินค้าของตนเองเพื่อเก็บวัตถุดิบในการผลิตที่หลากหลาย ชิ้นส่วนของผลิตภัณฑ์ หรือผลิตภัณฑ์ในรูปสำเร็จเพื่อส่งขายหรือส่งต่อไปในประเทศไทย ในเขตไวกาเฉียว ผู้ประกอบการต่างชาติมักจะมีโกดังสินค้าที่มีคุณภาพสูงรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการผลิตด้วย ซึ่งมีคุณภาพมากกว่าผู้ประกอบการท้องถิ่นถึง 2 เท่า ผู้ประกอบการที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นเป็นธุรกิจแบบครบวงจรซึ่งให้บริการนำเข้าและกระจายสินค้าอย่างครบวงจรซึ่งเป็นมากกว่าบริษัทขนส่งธรรมดา

ภาพที่ 2.8 ท่าเรือไวเกาเจียว เซี่ยงไฮ้



ภายในปี 2004 บริษัทเหล่านี้จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจแบบบริษัทต่างชาติเป็นเจ้าของทั้งหมด (WFOEs) และจะมีความอิสระในการให้บริการในเส้นทางที่หลากหลายและได้รับใบอนุญาตที่จำเป็น รายการของสถานะในการให้บริการที่แตกต่างกันและการให้อนุญาตเป็นไปตามตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.4 ขอบเขตของกฎเกณฑ์ต่อการดำเนินธุรกิจกระจายสินค้าของชาวต่างชาติ

ภาคธุรกิจย่อย	การเข้าดำเนินธุรกิจ ของนักลงทุนต่างชาติ	ต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงาน
การขนส่งระหว่างประเทศ	ภายใต้การควบคุม	กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
การขนส่งทางอากาศ	ภายใต้การควบคุม	ฝ่ายบริหารการบินพลเรือนแห่งประเทศจีน (CAAC), กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
ศูนย์ขนส่ง	สนับสนุน	กระทรวงคมนาคม (MOC) กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
รถบรรทุกภายในประเทศ	ภายใต้การควบคุม	กระทรวงคมนาคม (MOC) กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
ศูนย์บริการขนส่งครบวงจร	ภายใต้การควบคุม	กระทรวงคมนาคม (MOC) กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
โกดังสินค้า	สนับสนุน	กระทรวงคมนาคม (MOC) กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
นายหน้าศุลกากร	ภายใต้การควบคุมอย่างหนัก	CGA , กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
สายขนส่งทางเรือ	ภายใต้การควบคุม	กระทรวงคมนาคม (MOC) กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)
สายการบิน	ภายใต้การควบคุมอย่างหนัก	กระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (MOFTEC)

ที่มา : สภาพัฒนาการค้าฮ่องกง , EIU

ในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่งทั้งต่างชาติและ 3PLs ท้องถิ่นได้ประสบปัญหาที่เป็นทางเลือก 2 ประการในด้านการเงิน นั่นก็คือต้องเลือกที่จะลงทุนล่วงหน้าเพื่อปรับปรุงเครือข่ายการขนส่งภายในประเทศ

จีนและรอลูกค้ามาใช้บริการ หรือ จะรออ้างสิทธิค่าประกันเมื่อสินค้าเสียหายจากการขนส่ง 3PLs ส่วนใหญ่จ้างบริษัทท้องถิ่นเพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าให้ ดังนั้น 3PLs จึงเลือกทางเลือกที่สอง ในระยะสั้น ทางเลือกนี้เป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าและทำให้ควบคุมธุรกิจได้โดยไม่ต้องลงทุนอย่างมากในเครื่องมืออุปกรณ์และบุคลากร

แต่อย่างไรก็ตาม 3PLs ที่มีสายการส่งภายในประเทศก็ได้ประสบปัญหาสินค้าขายออกยากเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าบริษัทท้องถิ่น ตามข้อมูลในตารางข้างต้นได้ยืนยันให้เห็นแล้วว่า 3PLs ได้ตกอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานรัฐของประเทศจีน

กรณีศึกษาที่ 1 : การขนส่งข้ามชาติ

ศูนย์กระจายสินค้าซินเทียนเทียน (Xintiantian) บริษัทลูกของ Shanghai Food Group เป็นหนึ่งในตัวอย่างของศูนย์กระจายสินค้าที่เข้าร่วมทุนกันสามฝ่าย กับ Shanghai's Dazhong (บริษัทรถบรรทุกและขนส่ง) และ Mitsui O.S.K. Lines ผู้กระจายสินค้าสัญชาติญี่ปุ่นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2003 ซินเทียนเทียน (Xintiantian) เป็นตัวอย่างของศูนย์ขนส่งสินค้าซึ่งพัฒนามาจาก SOE ที่ใหญ่ขึ้นและปัจจุบันให้บริการขนส่งโดยเฉพาะ ซินเทียนเทียนให้บริการการกระจายสินค้าทางห้องเย็น ด้วยความสามารถในการขนส่งทางห้องเย็นถึง 12,000 ตัน (4% จากความสามารถในการขนส่งทางห้องเย็นทั้งหมด 325,000 ตัน) โดยสรุปความสามารถในการเก็บสินค้าในห้องเย็นของ Shanghai Food Group และบริษัทลูกมีปริมาณถึง 130,000 ตัน หรือ 40% ของปริมาณการเก็บสินค้าในห้องเย็นของเซี่ยงไฮ้โดยรวม ซินเทียนเทียนให้บริการพื้นฐาน 3 อย่าง : ห้องเย็น , การผลิตอย่างง่าย (รวมถึงการบรรจุ และ การติดฉลาก) และส่งสินค้าแช่แข็งไปยังร้านค้าปลีก บริษัทนี้ให้บริการลูกค้าที่หลากหลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงห้างค้าส่งเช่น Metro และร้านสะดวกซื้อ เช่น Alldays ระบบคอมพิวเตอร์ที่เป็นเครือข่ายเดียวกันทำให้ ซินเทียนเทียน , ซัพพลายเออร์ และร้านค้าสาขาทั้งหลายสามารถเข้าไปตรวจสอบปริมาณการสั่งของในเวลาปัจจุบันได้ ปัจจุบันบริษัทมีรถบรรทุกที่เป็นห้องเย็นจดทะเบียนแล้วประมาณ 40 คัน (บ้างก็ใช้เป็นรถสำหรับขนส่งสินค้าแช่แข็ง บ้างก็ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่สดและเน่าเสียได้)

กรณีศึกษาที่ 2 : การขนส่งทางห้องเย็นและการกระจายสินค้า

การขนส่งทางห้องเย็นและการเก็บสินค้าโดยห้องเย็นในประเทศจีนค่อนข้างจะขาดการพัฒนาอย่างมากแม้ว่าในหลายปีมานี้จะมีการเพิ่มการลงทุนเพื่อพัฒนาทางเทคนิคในบริเวณชายฝั่งก็ตาม การขนส่งทางห้องเย็นโดยใช้รถบรรทุกและโกดังเก็บสินค้าแช่แข็งก็ยังคงหาได้ยากแม้ในบริเวณชายฝั่ง และสินค้าที่แตกต่างกันก็ต้องการการเก็บในอุณหภูมิที่ต่างกันซึ่งโดยสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ก็ทำให้ยากต่อการให้บริการ

ตัวอย่างเช่น สินค้าสดและแช่เย็นต้องเก็บในที่ที่มีอุณหภูมิ 0 - 10°C ในขณะที่สินค้าแช่แข็ง เช่น ไอศกรีม จะต้องเก็บในอุณหภูมิ 18 °C ดังนั้นบริษัทอาหารต่างประเทศบางบริษัทอย่างเช่น Haagen-Dazs ได้จัดเก็บและกระจายสินค้าด้วยตัวเองเพื่อเป็นการรับประกันความปลอดภัยและคุณภาพของสินค้า ผู้ผลิตส่วนใหญ่ไม่มีกำลังบุคลากรหรือทรัพยากรบนจีนแผ่นดินใหญ่เพื่อจัดหาเครื่องมือที่แพงมาก จึงเลือกที่จะจ้าง 3PLs เพื่อที่จะทำการส่งสินค้าให้

บริษัทเล็ก ๆ แต่รับขนส่งเฉพาะด้าน อย่างเช่น ชินเทียนเทียนนี้ซึ่งเป็น 3PLs ที่รับขนส่งสินค้าที่อ่อนไหวต่ออุณหภูมิเช่นนี้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และยังมีการเพิ่มจำนวนขึ้นของผู้ให้บริการขนส่งที่มีชาวต่างชาติเป็นเจ้าของหรือดำเนินงานโดยชาวต่างชาติ อย่างเช่น E-Merge Logistics ซึ่งตั้งอยู่ในเขตการค้าเสรี และมีบริษัทเช่นนี้จำนวนหนึ่งได้เข้าสู่การให้บริการพัสดุสินค้าในโกดังเพื่อรอให้ชำระภาษีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการควบคุมอุณหภูมิ และยังให้บริการในขอบข่ายที่กว้างขวางเช่นการควบคุมสินค้า, การผ่านการตรวจของศุลกากร และการแลกเปลี่ยนสกุลต่างประเทศ

2.4 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งในปัจจุบันและอนาคต

ทางรัฐบาลจีนได้สังเกตเห็นว่าข้อจำกัดในด้านคมนาคมและการขนส่งมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นตัวถ่วงสำหรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต ซึ่งส่งผลให้ในแผนการลงทุนหลักของ รัฐบาล (แผนห้าปี) ได้มีมติที่จะขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมให้ทันสมัยมากขึ้น ในการจัดทำแผน รัฐบาลต้องรับผิดชอบ 3 งานหลัก คือ

- 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ทางถนน และทางรถไฟ
- 2) สร้างมาตรฐานให้กับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ
- 3) เพิ่มปริมาณผู้ประกอบการชาวต่างชาติในภาคการขนส่งและการกระจายสินค้า

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องรวมถึงการพัฒนาสภาพทางน้ำ ถนน และทางรถไฟ เพื่อเป็นการขยายขีดความสามารถในทางน้ำ รัฐบาลมีแผนที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึก 135 แห่ง และพัฒนาท่าเรือที่มีอยู่แล้ว 45 แห่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าอย่างน้อยอีก 20 ล้านTEUs โดยเฉพาะเซี่ยงไฮ้พยายามเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้า เซี่ยงไฮ้ได้เลื่อนลำดับจากความเป็นท่าเรือที่มีขีดความสามารถรองรับสินค้าได้มากที่สุดของโลกเป็นลำดับที่ 6 เมื่อปี 2000 กลายมาเป็นที่ 3 ของโลกรองจาก รอทเทอร์ดัมและสิงคโปร์และในปีค.ศ. 2004 เซี่ยงไฮ้ก็ได้กลายเป็นที่ 2 รองจากสิงคโปร์

หน่วยงานท่าเรือเซี่ยงไฮ้ได้มีแผนการขุดแม่น้ำหวงผู่ (แม่น้ำสายหลักของเซี่ยงไฮ้) แต่ยังประสบปัญหาโคลนเลนที่เยอะมาก และแม่น้ำที่ค่อนข้างแคบและตื้น หลังจากการขยายท่าเรือ เซี่ยงไฮ้จะยังคงเป็นท่าเรือที่เป็นรองสิงคโปร์อยู่ (และอาจตามทันสิงคโปร์) ในด้านความสามารถในการรองรับ TEU

สำหรับการขนส่งบนถนน รัฐบาลได้วางแผนที่จะจัดสรรเงินทุน 1 ล้านล้านหยวน (120 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) สำหรับการก่อสร้างทางหลวง ภายในปี 2005 ถนนประมาณ 200,000 กิโลเมตรจะก่อสร้างเสร็จสิ้นซึ่งจะทำให้ประเทศจีนมีเส้นทางคมนาคมที่เป็นถนนประมาณ 1.5 ล้านกิโลเมตร ซึ่งรวมถึงทางหลวงเซี่ยงไฮ้-เฉิงตู 2,000 กิโลเมตร และ ทางด่วนปักกิ่ง-จูไห่ 2,500 กิโลเมตรด้วย

ตารางที่ 2.5 ท่าเรือนานาชาติที่รองรับสินค้า 10 ลำดับแรก , 2000 (1999)

ลำดับที่	เมือง	ปริมาณ TEU โดยรวม (ล้าน)
1 (1)	ฮ่องกง	18.10
2 (2)	สิงคโปร์	17.04
3 (4)	ปูซาน , เกาหลีใต้	7.54
4 (3)	เกาเฉิง , ไต้หวัน	7.43
5 (5)	รอตเตอร์ดัม , เนเธอร์แลนด์	6.28
6(7)	เซี่ยงไฮ้ , จีน	5.61
7 (8)	ลอสแอนเจลิส , อเมริกา	4.88
8 (6)	ลองบีช , อเมริกา	4.60
9 (9)	ฮัมบวร์ก , เยอรมัน	4.25
10 (10)	แอนท์เวิร์ป , เบลเยียม	4.08

ที่มา : Containerization International , Business China

ทางรัฐบาลยังได้ลงทุนอีก 350 พันล้านหยวน (42 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ เพื่อยกระดับเครือข่ายที่มีอยู่และพัฒนาความเร็วในการส่งสินค้า เงินทุนนี้ได้นำไปสร้างเส้นทางใหม่ 7,000 กิโลเมตรเพื่อเพิ่มเส้นทางเป็น 75,000 กิโลเมตร แผนการนี้ได้ตั้งเป้าหมายว่าจะต้องสร้างเส้นทางให้ได้ 3,000 กิโลเมตรต่อปี จากเดิมที่สร้างทางใหม่เพียงประมาณ 700 กิโลเมตรต่อปีมาตลอด 10 ปีที่ผ่านมา กระทรวงการทางรถไฟแห่งประเทศจีนได้ปรึกษาที่ปรึกษาทั้ง ซัพพลายเออร์ และผู้ลงทุน ทั้งจากในประเทศและต่างประเทศเพื่อให้ประสบความสำเร็จตามแผนที่ตั้งไว้

รัฐบาลจีนต้องการการลงทุนจากต่างชาติเพื่อช่วยให้ลดต้นทุนและเพิ่มการแข่งขัน ภายใต้ข้อตกลง WTO ปักกิ่งได้ให้สัญญาว่าจะเปิดภาคการขนส่งและกระจายสินค้าให้กับนักลงทุนชาวต่างชาติภายในปี 2006 การเพิ่มการแข่งขันจากต่างชาติก็เพื่อต้องการให้เร่งการรวมตัวกันภายในธุรกิจประเภทนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่ง

ว่าจะสามารถลดปัญหาที่มีมาเนิ่นนานในความรู้ประสิทธิภาพ , อุปกรณ์ที่ต่ำกว่ามาตรฐาน , การบริหารงานที่ไร้ประสิทธิภาพ และแรงงานที่ขาดการฝึกอบรมได้

The Mainland/Hong Kong Closer Economic Partnership Arrangement (CEPA) เป็นข้อตกลงทางการค้าพิเศษซึ่งจีนให้สิทธิเหนือ WTO ในการเข้าประเทศจีนแก่ผู้ประกอบการทั้งบริการและผู้ผลิตสินค้าจากฮ่องกง ดังนั้น CEPA ก็ถูกสร้างขึ้นเพื่อบริษัทในฮ่องกงซึ่งอาจจะรวมถึงบริษัทลูกของบริษัทข้ามชาติที่ไม่ใช่สัญชาติฮ่องกงแต่มีสำนักงานอยู่ในฮ่องกง และยังมีข้อได้เปรียบมากกว่าบริษัทสัญชาติอื่นซึ่งได้รับเฉพาะผลประโยชน์เล็ก ๆ น้อย ๆ จากการที่จีนเข้า WTO

ตารางที่ 2.6 ข้อจำกัดในการเข้าตลาดให้บริการการขนส่ง

ภาคธุรกิจ	ข้อจำกัดในการเข้าตลาด
ทางถนน	- อนุญาตให้บริษัทร่วมทุนมีหุ้นส่วนต่างประเทศได้มากถึง 75% ; อนุญาตให้บริษัทที่มีผู้ประกอบการชาวต่างชาติเพียงลำพัง (WFOEs) ตั้งแต่วันที่ 12/11/04 - CEPA อนุญาตให้ WFOEs ตั้งแต่วันที่ 1/1/04
ทางรถไฟ	- อนุญาตให้มีหุ้นส่วนหลักเป็นต่างชาติตั้งแต่ 1/1/03 ; อนุญาตให้บริษัทที่มีผู้ประกอบการชาวต่างชาติเพียงลำพัง (WFOEs) ตั้งแต่วันที่ 1/1/06 - CEPA อนุญาตให้ WFOEs ตั้งแต่วันที่ 1/1/04
ทางน้ำ	- อนุญาตให้เป็นหุ้นส่วนย่อยในบริษัทร่วมทุน ทั้งนี้สัดส่วนของหุ้นขึ้นอยู่กับภาคบริการย่อยในการให้บริการขนส่งทางน้ำ - CEPA อนุญาตให้ WFOEs ตั้งแต่วันที่ 1/1/04 ในพื้นที่ส่วนใหญ่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับภาคธุรกิจย่อย
โกดังสินค้า	- ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบ WFOEs ภายใน 12/11/04 - CEPA อนุญาตให้ WFOEs ตั้งแต่วันที่ 1/1/04
การขนส่งแบบส่งต่อ	- อนุญาตให้บริษัทร่วมทุนมีหุ้นส่วนต่างประเทศได้มากถึง 75% ; อนุญาตให้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบของบริษัทที่มีผู้ประกอบการชาวต่างชาติเพียงลำพัง (WFOEs) ตั้งแต่วันที่ 12/11/05 - CEPA อนุญาตให้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบของ WFOEs ตั้งแต่วันที่ 1/1/04

* ข้อตกลง CEPA ใช้กับ “สหพลายเออร์ผู้ให้บริการสัญชาติฮ่องกงที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้” ซึ่งสามารถนำมาใช้กับประชาชนชาวฮ่องกงและนิติบุคคล เช่น บริษัท , สินเชื่อ , หุ้นส่วน , บริษัทร่วมทุน , บริษัทที่มีเจ้าของเพียงผู้เดียว หรือสมาคมทางธุรกิจซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายที่ของฮ่องกง SAR

ที่มา : สภาเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา – จีน ; Access Asia; Baker & McKenzie

จุดมุ่งหมายของรัฐบาลตามที่ได้ระบุในแผนห้าปี ตามมติ WTO และข้อตกลงสองฝ่ายระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน เชื่อว่าในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าธุรกิจการขนส่งและกระจายสินค้าที่ครบวงจรจะมีการพัฒนาอย่างมาก ดังนั้นรัฐบาลกลางจึงสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจสร้างพันธมิตรกับทั้งบริษัทท้องถิ่นและบริษัทต่างชาติ

บทที่ 3

การพัฒนาแบบโครงสร้างการส่งออกสินค้าไทยสู่จีน

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการวิจัยและเพื่อให้ได้แบบโครงสร้าง (model) ที่ใช้ในการพัฒนาและบริหารจัดการเชิงโลจิสติกส์ในการส่งออกทางพาราและสินค้าอื่นๆสู่จีนและสามารถหาข้อสรุปแนะนำขั้นตอนการส่งออกรวมถึงเส้นทางการกระจายสินค้าที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ (feasibility) ต้นทุน (cost) และความรวดเร็ว (speed) เป็นสำคัญ ข้อสรุปที่นำเสนอจะมองในภาพรวมการส่งออกจากประเทศไทย โดยจะนำเสนอในรูปแบบการวิเคราะห์สถานการณ์ (scenario analysis) ในกรอบของความเป็นจริงในสถานการณ์ส่งออกปัจจุบัน

การออกแบบขั้นตอนการวิจัยซึ่งประกอบด้วยการวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ สรุปได้ดังนี้

3.1 ข้อมูล (Data input)

ข้อมูลสำคัญในการพัฒนาแบบโครงสร้าง ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ มีดังนี้

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณที่ใช้ในการวิเคราะห์

ข้อมูล	คำอธิบาย
1) ปริมาณการส่งออก	รวบรวมปริมาณการส่งออกสินค้าจากไทยสู่จีนจากสถิติทางหน่วยราชการหลักที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพาณิชย์ และข้อมูลสถิติอย่างเป็นทางการของจีน
2) ประเภทของสินค้า	สินค้าแต่ละประเภทมีลักษณะเฉพาะ (attribute) ที่แตกต่างกัน เช่น อายุของสินค้า ลักษณะของ container ที่เหมาะสม ปริมาณการขนส่ง สถานที่ความต้องการสินค้า แนวโน้มความต้องการสินค้า เป็นต้น ในกรณีศึกษาทางพาราจะพิจารณา ขางพาราธรรมชาติ เพราะมีสัดส่วนการส่งออกจากไทยสู่จีนสูงที่สุด และส่วนในกรณีศึกษาของการส่งออกผลไม้สู่จีนนั้นก็จะพิจารณาผลไม้ตัวอย่าง 2 ชนิดคือ ทุเรียน และ มังคุด

ข้อมูล	คำอธิบาย
(3) ปริมาณและการกระจายตัวของความต้องการสินค้า (demand volume – demand distribution)	ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์เชิงปริมาณเพราะจะส่งผลโดยตรงต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งและแนะนำที่ตั้งจุดกระจายสินค้า ซึ่งต้องมีการรวบรวมจัดเก็บข้อมูลอย่างละเอียด ทั้งนี้ได้มีการศึกษาข้อมูลแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของปริมาณและการกระจายตัวของความต้องการสินค้าปลายทางและแนวโน้มเศรษฐกิจของจีนอีกด้วย
(4) เส้นทางการขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต	ศึกษาโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการก่อสร้างโครงข่ายการขนส่งในอนาคต
(5) รูปแบบการขนส่งในปัจจุบัน	รวบรวมข้อมูลและความเป็นไปได้ของรูปแบบการขนส่งต่างๆ คือ ทางหลวงหรือทางถนน ทางรถไฟ ทางอากาศ ทางเรือ รวมทั้งศึกษาจุดแข็งและข้อจำกัดต่างๆ
(6) ระยะทาง และ/หรือ ระยะเวลาการเดินทาง	โดยจะมีการรวบรวมข้อมูลระยะทางและ/หรือ ระยะเวลาการเดินทางตามระหว่างจุดต่างๆที่สำคัญในโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน
(7) ประเมินการค่าใช้จ่าย	รวบรวมค่าใช้จ่ายในขั้นตอนต่างๆตั้งแต่สินค้าเข้าสู่ประเทศจีน มีข้อควรพิจารณาคือการประมาณการค่าใช้จ่ายอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามสถานะเศรษฐกิจ ดังนั้นการวิเคราะห์เบื้องต้นในโครงการวิจัยนี้จึงอยู่บนสมมติฐานของเหตุการณ์และข้อมูลปัจจุบัน
(8) กฎหมายและข้อบังคับ	เพื่อใช้ประกอบในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้และข้อจำกัดต่างๆ

ตารางที่ 3.2 ค่าขนส่งทางเรือและระยะเวลาเดินเรือจากกรุงเทพฯ - ท่าเรือเทียนจิน มหานครเทียนจิน¹

ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	ค่าขนส่งทางเรือ (หยวน)	ระยะเวลาเดินเรือ (วัน)
20'GP	460.00	17
40'GP	660.00	17
40'HQ	660.00	17
20'GP	460.00	14
40'GP	660.00	14
40'HQ	660.00	14
20'GP	430.00	17
40'GP	630.00	17
40'HQ	630.00	17
20'GP	410.00	17
40'GP	580.00	17
40'HQ	580.00	17

ตารางที่ 3.3 ค่าบริการท่าเรือชินกั่ง มหานครเทียนจิน¹

รายการค่าใช้จ่าย	จำนวนเงินรายจ่าย
1. ค่าเบ็ดเสร็จท่าเรือ	RMB 185.00 / 20'
	RMB 310.00 / 40'
2. ค่าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์	RMB 350.00 / 20'
	RMB 550.00 / 40'
3. ค่าธรรมเนียมที่แจ้งศุลกากร	RMB 135.00 / ฉบับ
4. ค่าตัวแทน	RMB 100.00
5. ค่าเอกสาร	RMB 120.00 / ฉบับ

¹ ที่มา : โครงการศึกษา "โอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจาก การเปิดเสรีการค้าอาเซียน - จีน โดยเจาะลึกเป็นรายมณฑล" โดย ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น และคณะ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD)

ตารางที่ 3.4 การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือชินกั่ง มหานครเทียนจิน ไปยังเมืองต่างๆตอนในของประเทศ²

มณฑล / มหานคร	เมืองปลายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าใช้จ่ายต่อตู้ ขนาด 20 ฟุต (USD)	ค่าใช้จ่ายต่อตู้ ขนาด 40 ฟุต (USD)
เป่ย์จิง	เป่ย์จิง	200	125	200
เทียนจิน	จงซานเหมิน	52	36	55
เหอเป่ย์	ฉินหวงเต่า	254	175	270
ซานซี	ไท่หยวน	694	477	737
มองโกเลียใน	ซูเหอเฮ่าเท่อ	890	612	946
ซานตง	จีหนาน	408	281	434
เหลียวหนิง	เสิ่นหยาง	766	527	814
จีหลิน	ฉางชุน	966	664	1,026
เฮยหลงเจียง	ฮาเอ๋อร์ปิ่น	1,372	943	1,458
เหอหนาน	เจิ้งโจว	840	578	893
อันฮุย	เหอเฟย์	1,171	805	1,244
เจียงซู	หนานจิง	1,114	766	1,184
ซ่างไห่	ซ่างไห่	1,443	992	1,533
เจ้อเจียง	หางโจว	1,600	1,100	1,700
กานซู	หลานโจว	2,165	1,488	2,300

² ที่มา : โครงการศึกษา "โอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจากการเปิดเสรีการค้าอาเซียน - จีน โดยเจาะลึกเป็นรายมณฑล" โดย ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น และคณะ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD)

ตารางที่ 3.5 ค่าขนส่งทางเรือและระยะเวลาเดินเรือจากกรุงเทพฯ - ท่าเรือชิงเต่า มณฑลซานตง³

ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	ค่าขนส่งทางเรือ (หยวน)
20'GP	400.00
40'GP	750.00
40'HQ	750.00
20'GP	410.00
40'GP	730.00
40'HQ	730.00
20'GP	350.00
40'GP	660.00
40'HQ	660.00
20'GP	350.00
40'GP	580.00
40'HQ	580.00

ตารางที่ 3.6 ค่าขนส่งทางเรือและระยะเวลาเดินเรือจากกรุงเทพฯ - ท่าเรือต้าเหลียน มณฑลเหลียวหนิง⁴

ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	ค่าขนส่งทางเรือ (หยวน)	ระยะเวลาเดินเรือ (วัน)
20'GP	380.00	14
40'GP	680.00	14
40'HQ	710.00	14
20'GP	380.00	18
40'GP	680.00	18
40'HQ	680.00	18

³ ที่มา : โครงการศึกษา "โอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจาก การเปิดเสรีการค้าอาเซียน - จีน โดยเจาะลึกเป็นรายมณฑล" โดย ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น และคณะ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD)

⁴ ที่มา : โครงการศึกษา "โอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจาก การเปิดเสรีการค้าอาเซียน - จีน โดยเจาะลึกเป็นรายมณฑล" โดย ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น และคณะ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD)

ตารางที่ 3.7 ค่าบริการท่าเรือตู้เหล็ก มณฑลเหลียวหนิง⁴

รายการค่าใช้จ่าย	จำนวนเงินรายจ่าย
1. ค่าเบ็ดเสร็จท่าเรือ	RMB 150.00 / 20'
	RMB 200.00 / 40'
2. ค่าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์	RMB 400.00 / 20'
	RMB 800.00 / 40'
3. ค่าธรรมเนียมที่แจ้งศุลกากร	RMB 150.00 / ฉบับ
4. ค่าตัวแทน	RMB 150.00
5. ค่าบำรุงท่าเรือ	(ค่าธรรมเนียม) 80 / 120 RMB

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบเส้นทางและระยะทางในการขนส่ง / กระจายสินค้าไปยัง
ตลาดนครเสิ่นหยาง มณฑลเหลียวหนิง⁵

ที่เรือที่เป็น จุดนำเข้า สินค้า	เส้นทางถนน			เส้นทางรถไฟ		
	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย โดยประมาณ (หยวน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย โดยประมาณ (หยวน)
เทียนจิน	124	1	27-45	4	137	124
ชิงเต่า	832	1,2	183-300	27	890	832
ต้าเหลียน	903	2	199-325	29	937	903
หนิงโป	1,736	3	382-625	56	1,825	1,736
เซี่ยเหมิน	2,610	4,5	573-940	71	2,286	2,610

⁵ ที่มา : โครงการศึกษา "โอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจากการเปิดเสรีการค้าอาเซียน - จีน โดยเจาะลึกเป็นรายมณฑล" โดย ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น และคณะ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD) หน้า 25-30

ตารางที่ 3.9 ระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางอากาศจากไทย
ไปยังมณฑลต่างๆในประเทศจีน⁵

ท่าอากาศยานนานาชาติ	เส้นทางจากกรุงเทพฯ		
	เวลา (ชั่วโมง)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าใช้จ่าย (หยวน / กก.)
เป่ย์จิง	5.5	3,304	23.46
ซ่างไห่	5	3,088	20.3
กว่างโจว	4.5	1,684	25.5
เซินเจิ้น	4	1,689	20.33
เฉิงตู	4	1,899	12.0-16.0
คุนหมิง	5	1,874	7.0
จี่หนิง	3	874.8	7.0

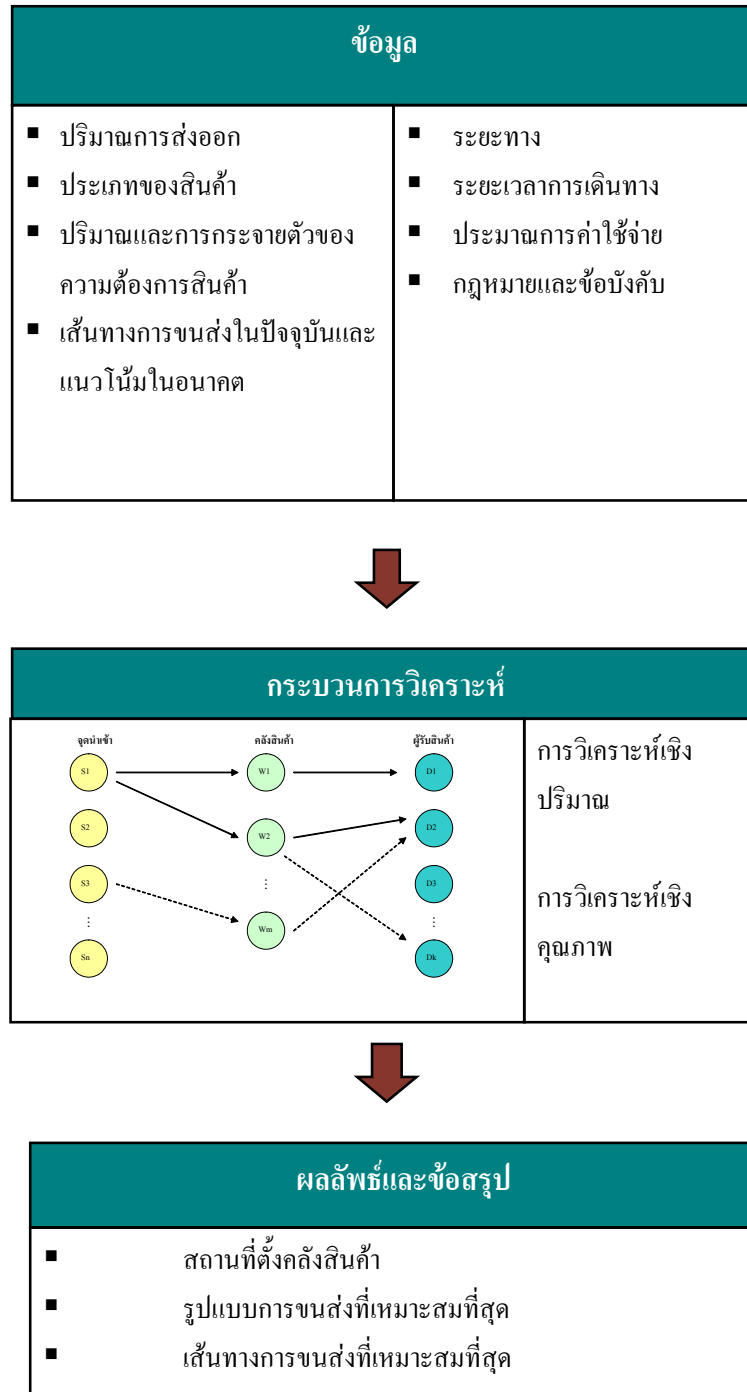
3.2 กระบวนการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูลจะมองในภาพรวมการส่งออกจากประเทศไทยเป็นสำคัญและจะนำเสนอในรูปแบบการวิเคราะห์สถานการณ์ (scenario analysis) ซึ่งประกอบด้วยการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์เชิงปริมาณจะนำข้อมูลเชิงปริมาณ เช่น ปริมาณสินค้า ค่าใช้จ่าย ระยะทาง เวลา เป็นต้น มาวิเคราะห์บนหลักการของการออกแบบโครงข่ายการกระจายสินค้า (distribution network design) ซึ่งข้อสรุปในเชิงปริมาณจะนำมาศึกษาภายใต้ข้อจำกัดของข้อมูลเชิงคุณภาพต่อไป

การวิเคราะห์เชิงคุณภาพจะพิจารณาจากความเป็นไปได้ในหลักปฏิบัติของผู้นำเข้าและบริษัทขนส่งภายในประเทศจีนและกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ

ภาพที่ 3.1 ภาพรวมการพัฒนาแบบโครงสร้าง (model) การส่งออกสินค้าไทยสู่จีน



บทที่ 4

กรณีศึกษา: ผลไม้ไทย

4.1 ระบบโลจิสติกส์ของการนำเข้าผลไม้สดจากประเทศไทย

สำหรับการส่งออกผลไม้สด (HS 0810) จากไทยไปมณฑลจีน พบว่า มีการกระจุกตัวของแหล่งนำเข้าผลไม้จากไทย โดยมีมณฑลกวางตุ้งเป็นแหล่งนำเข้าหลัก¹ เนื่องจากกวางตุ้งเป็นศูนย์กลางการขนส่งผลไม้ที่สำคัญของจีน ก่อนที่จะมีการกระจายต่อไปยังมณฑลอื่นๆ ของจีน

สำหรับมหานครเซี่ยงไฮ้ ซึ่งแม้ว่า จะได้เริ่มมีการนำเข้าผลไม้จากไทยมากขึ้น แต่ยังมีมูลค่าและปริมาณไม่มาก และไม่ติดอันดับสินค้าสำคัญที่เซี่ยงไฮ้นำเข้าจากไทย

4.1.1 กฎระเบียบและข้อตกลงการค้าไทย-จีนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผลไม้ของจีน

เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2003 ประเทศไทยและจีนได้ร่วมลงนามในข้อตกลงเร่งลดภาษีระหว่างกันโดยครอบคลุมสินค้าในพิกัด HS 07-08 (ผักและผลไม้)² ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2003 โดยสินค้าทั้งสองหมวดนี้ได้ถูกนำมาเร่งลดภาษีจนเหลือศูนย์ก่อนประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ที่จะเริ่มการลดภาษีกับจีนเช่นกันตามข้อตกลงเก็บเกี่ยวก่อน (Early Harvest) พิกัด HS 01-08 ซึ่งเริ่มในเดือนมกราคม 2004 ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับอาเซียน 10 ประเทศ

ทั้งนี้ แม้ว่าผลไม้ไทยที่ส่งออกไปจีนจึงไม่มีการเก็บภาษีศุลกากร (ลดเหลือศูนย์) หากแต่รัฐบาลจีนมีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (value-added tax) ในอัตราร้อยละ 13 สำหรับผลไม้สด และอัตราร้อยละ 17 สำหรับผลไม้แห้ง/แปรรูป รวมทั้งมี กฎระเบียบด้านสุขอนามัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีสำนักงานควบคุมคุณภาพ และการตรวจสอบกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Administration of Quality Supervision and Inspection and

¹ สำหรับมณฑลอื่น ที่มีการนำเข้าผลไม้แห้ง (HS 0813) จากไทยมากติดอันดับ 1 ใน 15 สินค้านำเข้าหลักจากไทย ได้แก่ มณฑลหูหนานมีการนำเข้าสินค้ากลุ่มผลไม้แห้งมากเป็นสินค้าอันดับ 1 ที่นำเข้าจากไทย มณฑลหูหนาน นำเข้าสินค้ากลุ่มผลไม้แห้งจากไทยมากติดอันดับ 3 กว่างซีมีการนำเข้าผลไม้แห้งจากไทยมากติดอันดับ 8

² ชื่อเต็มของข้อตกลงฉบับนี้ ได้แก่ “Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People’s Republic of China on Accelerated Tariff Elimination under the Early Harvest Program of the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation between ASEAN and China”

Quarantine : AQSIQ) เป็นหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลด้านสุขอนามัยของการนำเข้าสินค้ากลุ่มอาหาร (ผลไม้) จากต่างประเทศ

สำหรับผลไม้ไทยที่จะส่งออกไปตลาดจีน สำนักงาน AQSIQ³ ได้ประกาศบัญชีรายชื่อผลไม้จากต่างประเทศ (ไทย) ที่จีนอนุญาตให้นำเข้าทั้งสิ้น 23 ชนิด ดังนี้

- | | |
|------------|------------------|
| 1. ทุเรียน | 13. สับปะรด |
| 2. ลำไย | 14. ละมุด |
| 3. มังคุด | 15. เสาวรส |
| 4. กล้วย | 16. น้อยหน่า |
| 5. ลิ้นจี่ | 17. มะขาม |
| 6. มะพร้าว | 18. ขนุน |
| 7. มะละกอ | 19. สละ |
| 8. มะเฟือง | 20. ลองกอง |
| 9. มะม่วง | 21. ส้มเขียวหวาน |
| 10. ฝรั่ง | 22. ส้ม |
| 11. ชมพู่ | 23. ส้มโอ |
| 12. เงาะ | |

4.1.2 แนวปฏิบัติภายใต้ความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน⁴

- 1) ผักและผลไม้ที่ส่งออกหรือนำเข้าจะต้องเป็นผักและผลไม้ที่มีการเพาะปลูกและเก็บเกี่ยวได้ภายในประเทศไทยหรือประเทศจีนทั้งหมดเท่านั้น
- 2) การส่งออกหรือนำเข้าจะต้องมีหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) ประกอบการส่งออกหรือนำเข้าเพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนจึงจะได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าว สำหรับการขอเอกสารประกอบการส่งออกหรือนำเข้าของทุกมาตรการที่มีการดูแลยังคงให้มีการดำเนินการเหมือนเดิม
 - สินค้าส่งออกจากประเทศไทยใช้แบบหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าทั่วไป (Certificate of Origin) หรือ C/O ทั่วไป ที่เพิ่มตราประทับข้อความ VEGETABLE AND FRUIT PRODUCTS OF THAILAND
 - สินค้านำเข้าจากประเทศจีนใช้แบบฟอร์ม A

³ รายละเอียดสามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.aqsiq.gov.cn

⁴ กลุ่มมาตรการ 4 สำนักมาตรการนำเข้าส่งออกสินค้าทั่วไป กรมการค้าต่างประเทศ

- 3) สินค้านำเข้า กรณีสินค้าที่เปิดตลาดตาม WTO ได้แก่ กระเทียม หอมหัวใหญ่ หัวมันฝรั่ง ลำไยแห้ง และมะพร้าว จะลดอัตราภาษีเป็นร้อยละ 0 เฉพาะในปริมาณในโควตาเท่านั้น
- 4) สินค้าส่งออก ผู้ประกอบการส่งออกสามารถขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดได้จากสำนักงานบริการการค้าต่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ หรืออาคารคลังสินค้า 2 ทำอาภาศยานกรุงเทพ หรืออาคารกองตรวจสินค้าขาออก ท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ยังสามารถติดต่อได้จากศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ถนนรัชดาภิเษก ส่วนภูมิภาคติดต่อสำนักงานการค้าต่างประเทศจังหวัดเชียงใหม่ สงขลา ชลบุรี สระแก้ว หนองคาย และเชียงราย

ผู้ส่งออกรายใหม่จะต้องยื่นคำร้องขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสินค้าทั่วไป เพื่อใช้ในการติดต่อขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าโดยผู้ส่งออกสามารถยื่นคำร้องขอทำบัตรประจำตัวและคำร้องขอหนังสือรับรอง C/O ได้จากหน่วยงานดังกล่าวข้างต้น

4.1.3 มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผลไม้

การนำเข้าผลไม้ของจีนกำหนดให้ต้องมีการตรวจสอบจากสำนัก Department for Supervision on Animal and Plant, Guangdong-CIQ ที่ค่อนข้างเข้มงวดมากเกี่ยวกับเรื่องของแมลง ตัวหนอน หรือสารตกค้างในผลไม้ที่จะเป็นอันตรายต่อผู้บริโภคของจีนและการระบาดของโรคพืชและแมลงต่อการเพาะปลูกพืชของจีน ได้แก่

- ผักและผลไม้ต้องมีใบรับรองโรคพืชและแมลง และต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลด่านสุขอนามัยพืช ณ ด่านกักกันพืช ที่ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เช่น ในการนำเข้าลำไย กำหนดให้ หากสุ่มตรวจพบโรคและแมลงต้องนำไปรมควันด้วย Methyl Bromide ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น รวมทั้งต้องมีใบรับรองตรวจสอบสารตกค้าง จากกรมวิชาการเกษตร ไม่ให้มีสารฆ่าเชื้อราไดออกไซด์ตกค้างที่เนื้อลำไยเกินกว่า 300 ppm และไม่มีสารตกค้างเมทาไมโดฟอส
- มะม่วงและทุเรียนที่จะส่งเข้านั้นต้องมาจากสวนที่ผ่านการตรวจสอบและจดทะเบียนแล้ว จากกรมวิชาการเกษตร ส่งผลให้สวนที่ไม่ได้ผ่านการรับรองไม่สามารถส่งเข้าไปมณฑลที่มีการเข้มงวด เช่น ช่างไห่ เป่ย์จิง [15]

นอกจากนี้ การนำเข้าผลไม้เข้าไปในประเทศไทยจะไม่นิยมแบบสากล เช่น การเปิด LC มากนัก เนื่องจากหากผู้ค้าที่จะเปิด LC ต้องมีการแจ้งบันทึกรัฐบาลท้องถิ่น/รัฐบาลกลางที่เป็นทางการ ผู้ค้าเหล่านี้จึงไม่ต้องการเปิดเผยยอดการซื้อขายที่แท้จริงด้วยเหตุผลในด้านการชำระภาษี

สำหรับอุปสรรคอื่นๆ เช่น การตรวจสอบอย่างเข้มงวดจากทั้งศุลกากรและหน่วยงานตรวจสอบและกักกันศัตรูพืช (Plant Quarantine) ทำให้ต้องใช้เวลานาน ผลไม้อาจเน่าเสีย เป็นต้น

4.1.4 ขั้นตอนการนำเข้าผักและผลไม้ของประเทศไทย⁵

การนำเข้าผักและผลไม้เข้าสู่ประเทศไทยตามหลักเกณฑ์จะมีขั้นตอนและกฎระเบียบในการดำเนินการดังนี้

- 1) ตรวจสอบรายชื่อชนิดของผลไม้ที่ทางการจีนได้อนุญาตให้นำเข้าและมีเงื่อนไขการนำเข้าอย่างไร เช่น ต้องมาจากสวนที่กำหนด ต้องมีหนังสือรับรองสุขอนามัยจากประเทศผู้ส่งออก รับรองว่าปลอดจากโรคและแมลงชนิดใด เป็นต้น
- 2) ผู้นำเข้าจีนที่นำเข้าผลไม้ไทยต้องจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า-ส่งออก และขอใบอนุญาตนำเข้าจาก Administration of Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau (CIQ) ประจำเมืองท่าที่นำเข้า ปกติจะใช้เวลา 45 วันทำการและใบอนุญาตมีอายุเพียง 90 วัน เช่น ผลไม้จะนำเข้าที่มหานครเซี่ยงไฮ้ ให้ดำเนินการขอที่ Shanghai-CIQ เพื่อกลับกรองและเสนอต่อ CIQ ที่กรุงเป่ย์จิงให้ดำเนินการออกใบอนุญาต ทั้งนี้ผู้ขออนุญาตนำเข้าต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการนำเข้าและส่งออกเท่านั้น กรณีนำเข้าทางตลาดชายฝั่ง ทางตลาดนำเข้าจะช่วยดำเนินการให้
- 3) เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาต ได้แก่ สัญญาซื้อขาย ใบอนุญาตนำเข้า บัญชีราคาสินค้า (Invoice) บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing list) (กรณีนำเข้าจะขอใหม่ ต้องนำใบอนุญาตฉบับเก่าแนบไปกับคำขอฉบับใหม่)
- 4) ก่อนที่ผู้นำเข้าจีนจะลงนามในสัญญาหรือข้อตกลงการซื้อขายกับผู้ส่งออกไทยต้องกรอกแบบฟอร์มการขอใบรับรองการนำเข้า (Import Permit) และยื่นให้กับหน่วยงาน AQSIQ เพื่อขอใบรับรองการนำเข้า ปกติจะใช้ระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 3 สัปดาห์ ทั้งนี้ใบรับรองการนำเข้านี้จะมีระยะเวลา 3 เดือนนับจากวันที่ได้รับอนุมัติการนำเข้า โดยจำนวนครั้งในการนำเข้าไม่มีการกำหนด แต่ปริมาณการนำเข้าจะต้องไม่เกินจากจำนวนปริมาณทั้งหมดที่ได้รับอนุมัติการนำเข้า
- 5) รายละเอียดของเอกสารต่างๆ ที่ยื่นให้หน่วยงาน AQSIQ เพื่อขอใบรับรองการนำเข้า นั้น หากมีการเปลี่ยนแปลง เช่น ประเภทสินค้า ปริมาณและน้ำหนักของสินค้า หรือท่าเรือนำเข้า ผู้นำเข้าก็จะต้องยื่นขอใบรับรองการนำเข้าใหม่

⁵ สำนักการตลาดต่างประเทศ กองการตลาดเอเซียตะวันออกและโอเชียเนีย , กลุ่มมาตรการ 4 สำนักมาตรการนำเข้าส่งออกสินค้าทั่วไป กรมการค้าต่างประเทศ และสำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงเป่ย์จิง

- 6) ผู้ส่งออกไทยจะต้องเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องให้กับผู้นำเข้าจีนเพื่อใช้เป็นเอกสารในการดำเนินการด้านพิธีการนำเข้าผลไม้ของจีน ดังนี้
- Quarantine Certificate หนังสือรับรองสุขอนามัยจากกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์การเกษตรของไทย
 - Certificate of Origin หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (ฟอร์ม E) จากกระทรวงพาณิชย์
 - Trade Contract สัญญาซื้อขาย
 - Letter of Credit ใบอนุญาตนำเข้า
 - Invoice/Bill of Lading ใบกำกับสินค้า/ใบตราส่งสินค้า
- อนึ่ง เอกสารที่จะใช้ในการใดๆ ต้องพิมพ์ถูกต้องทั้งในเรื่องเนื้อหาและตัวอักษรสะกด ปริมาณและมูลค่าใน Invoice ต้องตรงกับ Bill of Lading หรือ Airway's Bill มิฉะนั้นจะไม่ผ่านพิธีการศุลกากร
- 7) เมื่อผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว ผลไม้จะต้องผ่านการตรวจสอบสุขอนามัยจาก CIQ ซึ่งประจำเมืองท่าที่จะนำเข้าตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง ผลไม้จึงจะออกสู่ตลาดได้

ทั้งนี้ ก่อนการส่งสินค้า ควรส่งหลักฐานเอกสารเกี่ยวกับสินค้าไปยังจีนก่อนประมาณ 10 วันทำการ (อย่างช้า 7 วันทำการ) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีนออกใบรับรองตรวจสอบสุขอนามัยได้ทันในวันที่สินค้าไปถึง โดยหากเอกสารตรงกับปริมาณและน้ำหนักของสินค้า และไม่ติดปัญหาด้านสุขอนามัยจะสามารถตรวจปล่อยสินค้าได้ภายในวันเดียว

สำหรับระเบียบการนำเข้าผลไม้ที่นครเซี่ยงไฮ้⁶ สรุปได้ดังนี้

1. ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจาก AQSIQ ใช้เวลาประมาณ 45 วันทำการ ใบอนุญาต 1 ฉบับ ต่อผลไม้ 1 ชนิด ต่อน้ำหนักไม่เกิน 500 ตัน ซึ่งในใบอนุญาตดังกล่าวจะระบุท่าเรือ/สนามบิน และเงื่อนไขการควบคุมทางศุลกากร
2. เมื่อผลไม้มาถึงท่าเรือ ผู้นำเข้า หรือ Agent นำใบอนุญาตที่ได้รับ, Invoice, Packing List, B/L ไปดำเนินการพิธีการศุลกากร เพื่อประเมินภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 13 พร้อมหนังสือรับรองการตรวจเชื้อโรค (Phyto-sanitary Certificate) จากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (ASEAN – CHINA Free Trade Area Preferential Tariff Certificate of Origin – FORM E) ซึ่งออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ จากนั้น AQSIQ จะสุ่มตัวอย่างตรวจเชื้อโรคแล้ว

⁶ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ 8 กันยายน 2547

ตรวจปล่อยต่อไป

3. หน้ากล่องบรรจุผลไม้ต้องมีระบุแหล่งที่มา คือ Product of Thailand
4. ผู้นำนักที่ระบุใน Invoice, Packing List และ B/L ต้องเท่ากันทุกประการ หากไม่เท่ากันศุลกากรจีนจะไม่ยอมตรวจปล่อย

4.1.5 รูปแบบการค้าและกระจายสินค้า

รูปแบบการนำผลไม้เข้าไปในประเทศจีนที่ใช้ในปัจจุบันคือ การฝากขาย โดยใช้วิธีการดังนี้

- ผู้ส่งออกสินค้าให้ผู้นำเข้าสินค้าไปขายก่อน
- ผู้นำเข้าขายสินค้าตามราคาขายส่ง
- เมื่อผู้นำเข้าขายสินค้าได้ จึงชำระค่าสินค้าให้ผู้ส่งออก (โดยจะหักค่าธรรมเนียม เช่น 3 หยวนต่อกล่อง) กรณีเก็บเงินได้จึงชำระสินค้า
- ค่าใช้จ่ายทั้งหมดประมาณ 6,000-7,000 หยวนต่อตู้ 40 ฟุต (ร้อยละ 90 ของผลไม้ไทยนำเข้าโดยผ่านคนกลางที่ฮ่องกง ในขณะที่อีกร้อยละ 10 จะส่งตรงเข้าไปเมืองกว่างโจว)

ทั้งนี้ ผู้นำเข้าผลไม้ของจีนเกือบทั้งหมดจะมีตัวแทนรับซื้อหรือผู้ร่วมทุนฝ่ายไทยในการรวบรวมผลไม้ไทยก่อนส่งมายังจีน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการส่งผ่านทางฮ่องกง (โดยบริษัทขนส่งสินค้าในฮ่องกงจะเป็นตัวแทนในการดำเนินการขนถ่ายสินค้าลงเรือเล็ก ก่อนที่จะถ่ายใส่รถบรรทุกเพื่อขนส่งมายังตลาดขายส่งในประเทศจีนต่อไป)

ในปัจจุบันการส่งออกผลไม้ไทยประมาณกว่าร้อยละ 80 เป็นการส่งผ่านทางฮ่องกงต่อมายังมณฑลกว่างตง แล้วจึงส่งต่อไปยังตลาดอื่นๆ ในประเทศ เมื่อผักผลไม้มาถึงจะถูกส่งไปยังตลาดกลางค้าส่งผักและผลไม้ที่สำคัญ คือ ตลาดหลี่ซุย และตลาดเจียงหนานในนครกว่างโจว รวมทั้งตลาดนำเข้าผลไม้หลงอู๋ (Long Wu) ในมหานครเซี่ยงไฮ้

1) ตลาดกลางค้าส่งผักและผลไม้หลี่ซุย (Li Shui Fruit & Vegetable Wholesale Market) มณฑลกว่างตง ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากนครกว่างโจวประมาณ 30 กิโลเมตร เคยเป็นตลาดกลางค้าส่งผลไม้นำเข้า ตลอดทั้งเป็นศูนย์กระจายผลไม้นำเข้าที่ใหญ่ที่สุดของจีน (ตั้งขึ้นเมื่อปี 1998) มีบริการในลักษณะ One Stop Service ด้านศุลกากร มี Forwarding Agent ทำหน้าที่เป็นตัวแทนนำเข้าโดยคิดค่าบริการเหมาตู้คอนเทนเนอร์ตามชนิดของผลไม้ เริ่มตั้งแต่ขอใบอนุญาต ดำเนินพิธีการศุลกากร เสียภาษีนำเข้าให้ก่อน การขนส่งจากฮ่องกงจนถึงตลาดในปัจจุบันตลาดหลี่ซุยได้ปิดตัวลง และแปรสภาพเป็นตลาดขายของพื้นเมืองแทน

ภาพที่ 4.1 สภาพตลาดหลี่ซู่ย ณ วันที่ 15 พ.ค. 49



2) ตลาดค้าส่งผักและผลไม้เจียงหนาน (Guangzhou Jiangnan Fruit & Vegetable Wholesale Market) ในนครกว่างโจว ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผักผลไม้และตลาดนำเข้าผลไม้ที่เปิดใหม่ จากเดิมที่มีเพียงตลาดหลี่ซู่ย มีการให้บริการที่ค่อนข้างทันสมัยและครบครัน

ภาพที่ 4.2 สภาพตลาด ค้าส่งผักและผลไม้เจียงหนาน



ตัวอย่างรายชื่อผู้นำเข้าผลไม้ในนครกว่างโจว ได้แก่

- 1) Guang Cheng Fresh Fruit Co., Ltd. ติดต่อ Deng Tien, Deng Cheng โทรศัพท์ 8620-81998366 โทรสาร 8620-81998355
- 2) Dazhonghua International Trading Co., Ltd. ติดต่อ Ding Youbo โทรศัพท์ 8620-81796310 โทรสาร 8620-81796901
- 3) Chang Fa Hang Co., Ltd. ติดต่อ Ding Youping โทรศัพท์ 8620-81996190 โทรสาร 8620-81996191
- 4) East International Commerce Co., Ltd. ติดต่อ Yuan Rongdong โทรสาร 8620-85677360
- 5) Fuxiang Fresh Fruit Co., Ltd. ติดต่อ Cai Yongxiang โทรศัพท์ 8620-81786829 โทรสาร 8620-81786830
- 6) Guan Qiang Hang Co., Ltd. ติดต่อ He Qiang โทรศัพท์ 86757-85680728 โทรสาร 86757-85681928
- 7) Thai Lee Group Co., Ltd. ติดต่อ Kanisorn Tantiwasin โทรศัพท์ 86757-5684744 โทรสาร 86757-5684744
- 8) Qinghua Trading Co., Ltd. ติดต่อ Wang Maochang โทรศัพท์ 8620-81995155 โทรสาร 8620-81995177

3) ตลาดนำเข้าผลไม้หลงอู่ Shanghai Long Wu Imported Fruit and Vegetable Wholesale Trading Market ตั้งอยู่ในนครซางไห่ เริ่มก่อตั้งหลังปี 2001 ที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก นับเป็นตลาดนำเข้าผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกชายฝั่งตอนบนของจีน มีทำเลที่สะดวกต่อการขนส่งสินค้าทั้งทางบกและทางทะเล คิดทำเรือขนาดใหญ่ของซางไห่

ภายในศูนย์หลงอู่ มีบริษัทนำเข้าผลไม้ในเครือข่ายเป็นผู้ให้บริการ เช่น บริษัท Shanghai New Long March International Trade Co., Ltd., No. 3188 Long Wu Road, Shanghai โดยบริษัทฯ จะคิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไปจนถึงขั้นตอนนำผลไม้ออกจากโกดังศุลกากรในราคาตู้ละประมาณ 8,000 หยวนต่อตู้ ขนาด 40 ฟุต (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

4.1.6 เส้นทางขนส่งและกระจายผลไม้ไทยในตลาดจีน

1) กรณีนำเข้าผลไม้ไทยผ่านท่าเรือชายฝั่ง

จากการสำรวจตลาดขายส่งผลไม้ในมณฑลสำคัญอื่นๆ ของจีน พบว่า มีผลไม้จากไทยวางขายอยู่บ้าง แต่ส่วนใหญ่จะนำเข้าโดยผ่านฮ่องกงหรือผ่านมณฑลกวางตุ้ง ทำให้ไม่มีการบันทึกข้อมูลการค้าสินค้าผลไม้ระหว่างไทย-มณฑลอื่นๆ ของจีนโดยตรงมากนัก ตัวอย่างเช่น

- ตลาดขายส่งผลไม้ Shuang Xing ในเมืองต้าเหลียน มณฑลเหลียวหนิง พบว่า มีผลไม้ไทยวางขายอยู่ด้วย ได้แก่ มังคุด ทุเรียน และลำไย เส้นทางลำเลียงผลไม้ไทยไปยังตลาดค้าส่งผลไม้ที่ต้าเหลียน ส่วนใหญ่ใช้วิธีขนส่งผ่านนครกว่างโจว (มณฑลกวางตุ้ง) ก่อน โดยใช้เวลาขนส่งจากตลาดหลักสู่ (กว่างโจว) มายังท่าเรือเมืองเยียนไถ มณฑลซานตง เพื่อข้ามทะเลมายังเมืองต้าเหลียน ใช้เวลาขนส่งทางทะเลประมาณ 6-7 ชั่วโมง

นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางขนส่งผลไม้ไทยมาทางอากาศไปยังมหานครเป่ย์จิง ก่อนที่จะขนส่งมายังเมืองต้าเหลียน ใช้เวลาราว 6-7 ชั่วโมง

- ตลาดขายส่งผลไม้ Xiamen Bridge Fruits ในเมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน มีผลไม้จากไทยวางจำหน่ายอยู่ เช่น ลำไยสด และทุเรียน หากแต่ไม่ได้ขนส่งจากไทยตรงไปยังท่าเรือของเมืองเซี่ยเหมินมากนัก (ส่วนใหญ่นำเข้าผ่านทางนครกว่างโจวในมณฑลกวางตุ้ง) ยกเว้นลำไยอบแห้งบางส่วนที่มีการนำเข้าผ่านทางท่าเรือของนครฝูโจว เพื่อส่งต่อไปยังศูนย์กลางลำไยอบแห้งที่เมืองฝูเถียนก่อนที่จะมีการกระจายต่อไปยังตลาดของมณฑลอื่นๆ

- ตลาดขายส่งผลไม้ นครหนานจิง มณฑลเจียงซู พบผลไม้ไทยที่มีวางขาย เช่น ทุเรียน มังคุด และส้ม จากการสอบถามพบว่า ทุเรียนค่อนข้างเป็นที่นิยมมากกว่ามังคุด ส่วนราคาของผลไม้ไทยนั้นจะอิงอยู่กับฤดูกาล หากเป็นฤดูร้อน ราคาของผลไม้จะตก เป็นต้น ในด้านการลำเลียงขนส่งผลไม้ของไทย นั้น จะขนส่งมาจากตลาดค้าส่งหลี่ซู่และเจียงหนาน (กว่างโจว) โดยใช้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เย็น ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 29-34 ชั่วโมง

ข้อมูลจากการสำรวจและเก็บข้อมูล ณ ตลาดค้าส่งชวงซิง เมืองต้าเหลียน (14 พฤษภาคม 2549)

ต้าเหลียนมีตลาดและศูนย์ค้าส่งที่สำคัญ คือ ตลาดค้าส่งชวงซิง ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งที่ใหญ่ที่สุดในเมืองต้าเหลียน เป็นศูนย์รวมการค้าส่งของสินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ เช่น ผัก ผลไม้ เสื้อผ้า ข้าวของเครื่องใช้ต่างๆ เป็นต้น โดยจะแบ่งเป็นโซนๆ แยกออกจากกันเป็นส่วนต่างๆ เช่น ตลาดค้าส่งทั่วไปในเมืองจิง สำหรับส่วนของตลาดค้าส่งผลไม้ในตลาดแห่งนี้ มีการแบ่งออกเป็นสองส่วน คือ ส่วนของผลไม้ในประเทศที่มาจากในพื้นที่และต่างพื้นที่ และส่วนของผลไม้ที่นำเข้าจากต่างประเทศ

จากการสัมภาษณ์แม่ค้าและผู้ประกอบการในตลาดชวงซิง คุณ Li Xizhen แม่ค้าขายแตงโม ซึ่งเป็นชาวจิงเต่าเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการขนส่งและลำเลียงผลไม้มาวางขายในตลาดแห่งนี้ ในกรณีของผลไม้ของจีนเอง แม่ค้า/พ่อค้าจะรับซื้อผลไม้จากชาวสวนรายย่อยในมณฑลซานตงจนเต็มคันรถ แล้วนำไปส่งรถบรรทุก (ไม่มีห้องเย็น) เดินทางมาขึ้นเรือที่ท่าเรือเยียนไถ (ซานตง) โดยนำรถบรรทุกทั้งคันลงเรือ เพื่อข้ามอ่าวไปให้ตรงมายังเมืองต้าเหลียน ซึ่งใช้เวลาในการขนส่งทางเรือประมาณ 7 ชั่วโมง โดยออกเดินทางจากท่าเรือเยียนไถประมาณ 20.00 น. และจะมาถึงท่าเรือไห่กั๋งที่ต้าเหลียนประมาณ 03.00 น. ในวันรุ่งขึ้น แล้วจึงจะขับรถมาจอดรอในตลาดชวงซิงแห่งนี้ เพื่อรอเปิดขาย โดยตลาดจะเปิดดำเนินการตั้งแต่วเวลา 04.00 น. ทุกวัน และเนื่องจากตลาดค้าส่งแห่งนี้ถือเป็นตลาดค้าส่งที่ใหญ่ที่สุดในเมืองต้าเหลียน ดังนั้นผู้ซื้อสินค้าทั้งในตัวเมืองต้าเหลียนและในเขตรอบนอกเมืองต้าเหลียนจะเข้ามาหาซื้อสินค้าต่างๆ เพื่อนำไปกระจายต่อตามตลาดค้าปลีก และตลาดค้าส่งแห่งอื่นๆ ที่มีขนาดเล็กกว่า

สำหรับตลาดแห่งนี้ ดูแลและกำกับโดยหน่วยงานรัฐบาล และมีเจ้าหน้าที่มาทำหน้าที่จัดเก็บค่าเช่าจากพ่อค้าแม่ค้าทั้งหลาย

ในส่วนของผลไม้นำเข้า คณะวิจัยได้สัมภาษณ์ นาย Song Liming (宋黎明) เจ้าของบริษัท Jin Ming Shuiguo Pifa Shanghang (金 水果批 商行) ผู้นำผลไม้ไทยนำเข้ามาขายในตลาดค้าส่งแห่งนี้ เช่นทุเรียน มังคุด ส้ม และลิ้นจี่ สำหรับขั้นตอนและวิธีการลำเลียงผลไม้ไทยมาวางจำหน่าย ณ ตลาดช่วงชิง พบว่าไม่ได้มีการขนส่งผลไม้โดยตรงมาจากประเทศไทย หากแต่ต้องเดินทางไปซื้อผลไม้ของไทยมาจากตลาดค้าส่งผลไม้ในมณฑลกว่างตง เช่น ตลาดหลี่ซู่/เจียงหนาน โดยการว่าจ้างรถตู้ที่มีห้องเย็น เพื่อขนส่งมาที่ตลาดแห่งนี้ สำหรับเส้นทางขนส่ง โดยทั่วไป จะใช้เส้นทางถนนจากกว่างตงตรงมายังท่าเรือเมืองเยียนไถ (ซานตง) และนำรถทั้งคันลงเรือเพื่อข้ามอ่าวไปให้ตรงมายัง ท่าเรือต้าเหลียน และขับต่อมาที่ตลาดค้าส่งแห่งนี้ หากนับระยะเวลาในการขนส่งตั้งแต่ออกรถจากตลาดขายส่งในกว่างโจว มาจนถึงตลาดค้าส่งที่ต้าเหลียน ใช้เวลาประมาณ 48 ชั่วโมง

2) กรณีการนำเข้าผลไม้ไทยโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโจง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้นำเข้าผลไม้สดของจีนส่วนใหญ่จะอยู่ทางมณฑลกว่างตง การนำเข้าผลไม้ไทยโดยใช้เส้นทางอื่นๆ เช่น เส้นทางแม่น้ำโจง ยังมีไม่มากนัก เนื่องจากยังไม่มีการใช้ระบบขนส่งที่ทันสมัย ยังไม่มีการขนส่งโดยใช้ตู้เย็นหรือตู้คอนเทนเนอร์มากเท่าที่ควร ประกอบกับจีนตอนในยังเป็นตลาดขนาดเล็ก (เมื่อเทียบกับมณฑลชายฝั่ง) จึงมีการนำเข้าผลไม้ของไทยในบางชนิดและมีปริมาณไม่มาก เช่น มะขามหวาน มังคุด ส้มโอ

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงปักกิ่ง รายงานว่า เส้นทางขนส่งและลำเลียงทางแม่น้ำโจง จะใช้วิธีขนส่งสินค้าลงเรือที่ท่าเรือเซียงแสนฝ่งไทย ถึงสปป.ลาวแล้วขึ้นบกที่พม่า จากนั้นจะใช้เส้นทางถนนไปจนถึงจีนตอนใต้ที่เมืองซ้อง ผลไม้สดจากไทยเหล่านี้จะถูกส่งขายไปในสิบสองปันนา บางส่วนถูกส่งต่อไปยังคุนหมิง แต่ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ ตอนที่ผลไม้สดเหล่านี้อยู่ในสิบสองปันนา จีนถือเป็นตัวเลขการค้าชายแดนระหว่างพม่ากับจีน ส่วนตอนที่ผลไม้สดไปถึงคุนหมิงจะกลายเป็นการค้าระหว่างสิบสองปันนากับจีนไปโดยอัตโนมัติ ทั้งๆ ที่ผลไม้สดเหล่านี้มีแหล่งกำเนิดสินค้าจากไทย

สินค้าที่ผู้นำเข้าจีนนิยมขนส่งผ่านแม่น้ำโจงขึ้นไปส่วนใหญ่จะเป็นลำไยอบแห้ง โดยผู้นำเข้าจีนจะเดินทางมาซื้อและรวบรวมลำไยจากเกษตรกรส่งไปอบแห้งยังโรงงานและบรรจุกล่องส่งขึ้นไปเอง โดยลำไยอบแห้งจะถูกส่งไปยังจีนตอนใต้และส่งต่อไปขายทั่วประเทศ ในขณะที่ลำไยอบแห้งส่วนหนึ่งจะถูกส่งโดยทางทะเลไปยังมณฑลกว่างตงและทยอยส่งขายไปทั่วประเทศเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม สาเหตุสำคัญที่ผลไม้สดจากไทยไม่ถูกส่งตรงไปยังคุนหมิงโดยตรง ทั้งๆ ที่ได้สิทธิพิเศษลดภาษีนำเข้าลงเหลือร้อยละ 0 เนื่องจากค่าครองชีพในเมืองคุนหมิงค่อนข้างต่ำ ประกอบกับการบริโภคผลไม้ต่างประเทศน้อยกว่ามณฑลทางภาคตะวันออกของจีน ดังนั้น ผู้นำเข้าที่คุนหมิงจึงเห็นว่าไม่คุ้มที่จะไปขอใบอนุญาตนำเข้าผักและผลไม้ภายใต้ความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีนจากรัฐบาลกลางที่เป่ย์จิง รวมทั้งค่าพิธีการออกของผลไม้สดที่เรียกเก็บสูงมาก ยกตัวอย่างเช่น

สำหรับค่าใช้จ่ายในการนำเข้าผลไม้สดทางอากาศที่คุนหมิง (กรณียกเว้นภาษีนำเข้าร้อยละ 0) หลังหักค่าขนส่งทางอากาศประมาณ 11.50 บาท/ก.ก.แล้ว จะประกอบไปด้วย

- 1) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) 13%
- 2) ค่าพิธีศุลกากร (customs clearance) 650 หยวน (อัตราใหม่ครั้งละ 130 หยวน/ครั้ง)
- 3) ค่าตรวจสอบอนามัย (quarantine inspection) 350 หยวน
- 4) ค่าขนส่งในประเทศ บวกค่าแรงงานที่สนามบิน 500 หยวน (0.40 หยวน/กิโลกรัม)
- 5) ค่ารมควัน (fumigation) กรณีพบแมลงในผลไม้สด 200 หยวน/ครั้ง
- 6) ค่าดำเนินการจากบริษัทผู้นำเข้า/ส่งออก 1,000 หยวน (อัตราใหม่คิด 2% ของมูลค่าราคาสินค้า หรือไม่น้อยกว่า 1,000 หยวน/ครั้ง)
- 7) ค่าล่วงเวลาของเจ้าหน้าที่ศุลกากรกรณีผลไม้เดินทางไปถึงหลังเลิกงานแล้ว 100 หยวน/ครั้ง

นอกจากนี้ผู้นำเข้าส่งออกผักและผลไม้ส่วนใหญ่ของจีนจะอยู่ที่เมืองกว่างโจว เป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีความใกล้ชิดกับรัฐบาลจีนแทบทั้งสิ้น ดังนั้นการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศจึงต้องผ่านผู้นำเข้าส่งออกเหล่านี้ที่ตั้งอัตราค่าบริการกันเอง ส่งผลให้ต้นทุนการนำเข้าผักและผลไม้ไทยสูงขึ้น

4.1.7 ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งผลไม้ไทยไปประเทศจีน

ผลไม้ไทยส่วนใหญ่จะผ่านทางเมืองกว่างโจว เนื่องจากปัจจุบันใช้เวลาประมาณ 5 วัน ในการทำพิธีการทางศุลกากรสินค้าออก ในขณะที่ช่วงให้ใช้เวลาถึง 10 วัน เนื่องจากการตรวจสอบด้านสุขอนามัยที่เคร่งครัดซึ่งจะมีผลต่อการเน่าเสียของผลไม้

เนื่องจากเรือบรรทุกสินค้าจากประเทศไทยมายังนครกว่างโจวมีเพียงสัปดาห์ละ 1-2 เที่ยว ดังนั้น ผู้ส่งออกผลไม้ไทยส่วนใหญ่จึงมักจะนิยมส่งผลไม้ผ่านฮ่องกง ก่อนที่จะถ่ายใส่รถบรรทุกเข้ายังตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนาน ในนครกว่างโจว โดยผู้ส่งออกไทยจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการส่งสินค้าไปถึงตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนาน ซึ่งผู้นำเข้าจีนจะช่วยประสานงานเรื่องการขนส่งสินค้าจากเขตฮ่องกงเข้ามานครกว่างโจว กรมส่งเสริมการส่งออก

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองกว่างโจวได้เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายของผลไม้ไทยจากฮ่องกงมายังตลาดหลิ่วกับผลไม้จีนที่ส่งออกมายังไทยสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ปรากฏว่า ต้นทุนของผลไม้ไทยมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าค่อนข้างมาก (ค่าขนส่งจากฮ่องกงมายังตลาดรวมกับค่าธรรมเนียมพิธีการออกของ) ในขณะที่ผลไม้ของจีนที่ส่งออกมายังไทยมีค่าใช้จ่ายประมาณ 20,000 บาท/ตู้ โดยผลไม้ไทยที่ส่งออกไปยังจีนมีค่าใช้จ่ายโดยประมาณสำหรับทุเรียน 24,000 หยวน/ตู้ 40 ฟุต, มังคุด 35,000 หยวน/ตู้ 40 ฟุต, ลำไย 35,000 หยวน/ตู้ 40 ฟุต และกล้วยไข่ 15,750 หยวน/ตู้ 40 ฟุต เป็นต้น

ในแต่ละปีมีการนำเข้าผลไม้เฉพาะของไทยประมาณ 5,000-6,000 ตู้คอนเทนเนอร์ ก่อนที่จะกระจายไปตามมณฑลต่างๆ ทั่วประเทศจีน และในแต่ละวันจะมีราคาไม่คงที่ ขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของตลาด และปริมาณผลไม้ที่เข้ามาขายเป็นหลัก เนื่องจากการกำหนดราคาขายในตลาดเป็นลักษณะของการประมูลที่ผู้ให้ราคาสูงที่สุดจะเป็นผู้ได้รับสินค้า ในช่วงเวลาใดที่ผลไม้ไทยส่งออกมายังจีนไม่ตรงกับช่วงเวลาที่ผลไม้จีนออกสู่ตลาดและปริมาณการส่งออกยังไม่มาก ราคาผลไม้ไทยที่ขายอยู่ในตลาดจะมีราคาค่อนข้างสูง ในขณะที่เดียวกันถ้าเป็นช่วงที่ตรงกับฤดูของผลไม้จีน โดยเฉพาะลำไยหรือผลไม้ไทยส่งออกมีปริมาณค่อนข้างมากราคาจะค่อนข้างต่ำ นอกจากนี้ค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้าผลไม้จากท่าเรือฮ่องกงมายังตลาดขายส่งแห่งนี้ ผู้ส่งออกจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด โดยผู้นำเข้าจะเก็บค่าธรรมเนียมในการขายประมาณ 3-5 หยวน/กล่องผลไม้ (น้ำหนักประมาณ 10 กิโลกรัม) ดังนั้นการส่งออกผลไม้ไทยมายังจีนส่วนใหญ่จึงเป็นการส่งผ่านบริษัทหุ้นส่วนหรือบริษัทเครือญาติ เพื่อความสะดวกและความเชื่อมั่นในการเรียกเก็บเงิน หรือไม่เช่นนั้นก็เป็นการหักบัญชีระหว่างผู้ส่งออกผลไม้ไทยกับผู้ส่งออกผลไม้จีน

4.1.8 รูปแบบการนำเข้าผลไม้สดจากไทยสู่ผู้บริโภคจีน

ในการศึกษารั้วนี้ได้ใช้ผลไม้หลัก 2 ชนิด เป็นตัวอย่างในการศึกษา ได้แก่ ทุเรียน และมังคุด และเลือกเมืองที่จะทำการศึกษา เส้นทางก่นำผลไม้ไทยสู่ร้านค้าและซูเปอร์มาร์เกตในเมืองเหล่านั้น โดยมีเหตุผลประกอบดังนี้

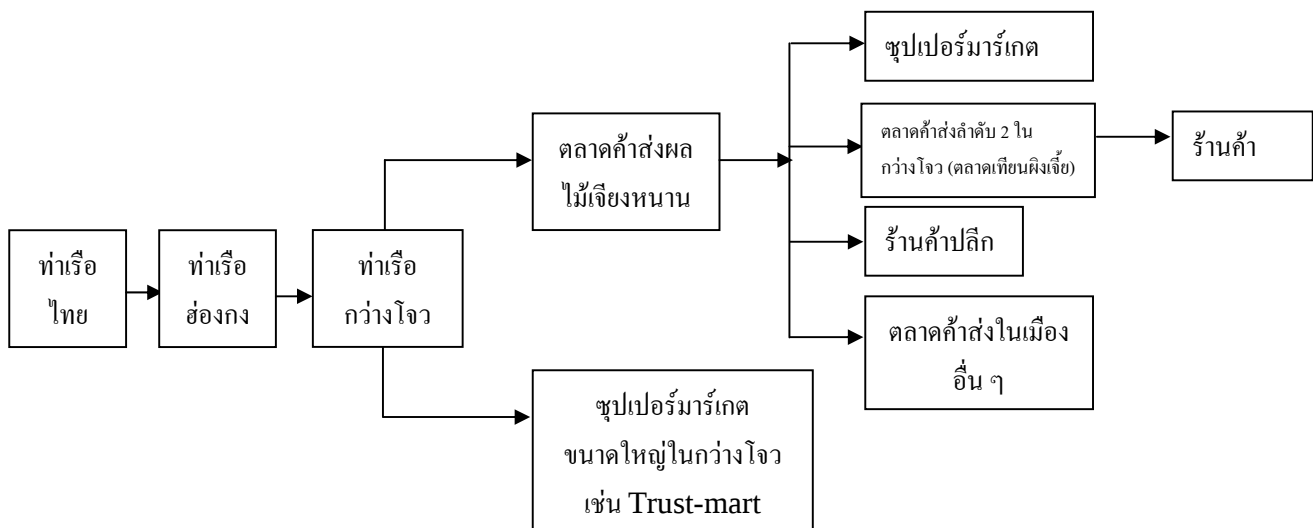
1. กว่างโจว เนื่องจากกว่างโจว เป็นเมืองที่เป็นที่ดั่งของท่าเรือกว่างโจว ซึ่งเป็นจุดแรกที่ผลไม้ไทย จะผ่านเข้ามาในประเทศจีน
2. เจิงตู เป็นเมืองสำคัญที่เปรียบเสมือนประตูสู่ภาคตะวันตกของจีนและไม่มีทางออกทางทะเล
3. กุนหมิง เป็นเมืองสำคัญเมืองหนึ่งทางตอนใต้ซึ่งมีการติดต่อค้าขายกับประเทศไทยผ่านแม่น้ำโขง

จึงนำศึกษาว่าการนำทุเรียนและมังคุดมาถึงกุนหมิงนี้ใช้วิธีใด ในการลำเลียง ดังนั้น ในการศึกษารั้วนี้จะแสดงให้เห็น ระบบโลจิสติกส์ของการส่งผลไม้จากไทยไปจีนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยจะแบ่งตามเมืองที่ระบุไว้ข้างต้น

1) การขนส่งทุเรียนและมังคุดจากไทยไปกว่างโจว

วิธีการขนส่งเส้นทางก่นำผลไม้และการกระจายสินค้า

ภาพที่ 4.3 เส้นทางก่นำผลไม้และมังคุดจากไทยไปกว่างโจว



จากแผนภาพข้างต้นจะเห็นเส้นทางการขนส่งทุเรียนและมังคุดจากไทยไปสู่ผู้บริโภคจีน โดยที่เกือบ 100% ของการขนส่งทุเรียนและมังคุดจากไทยไปจีนจะผ่านท่าเรือฮ่องกง ซึ่งทำหน้าที่เป็นท่าเรือทางผ่านก่อนที่จะเข้าสู่ท่าเรือกว่างโจวและจะใช้รถลากตู้คอนเทนเนอร์ ลากตู้จากท่าเรือกว่างโจวไปที่ตลาดเจียงหนาน ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผลไม้ที่สำคัญที่สุดในกว่างโจว 90% ของผลไม้ไทยที่ส่งเข้าประเทศจีนผ่านตลาดเจียงหนานทั้งสิ้น แต่ก็ยังมีมังคุดเพียงส่วนน้อยที่ขนส่งเข้ามาประเทศจีนทางอากาศ ผ่านทางท่าอากาศยานไปหยุน และขนส่งมาที่ตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนานโดยรถบรรทุก โดยส่วนมากแล้วซูเปอร์มาร์เก็ต เช่น โลตัส คาร์ฟู และอื่น ๆ จะมาซื้อผลไม้ที่ตลาดเจียงหนาน ในขณะที่ทรัสต์มาร์ท (Trust-mart) ซึ่งเป็นซูเปอร์มาร์เก็ตสัญชาติไต้หวันและเป็นซูเปอร์มาร์เก็ตที่มีสาขากระจายอยู่มากที่สุดในประเทศจีน จะขนส่งทุเรียนและมังคุดโดยใช้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลากตู้โดยตรงจากท่าเรือกว่างโจว ซึ่งกระบวนการทั้งหมดนี้ทำโดยศูนย์ South China Logistics ซึ่งเป็นศูนย์โลจิสติกส์ ของทรัสต์มาร์ท นอกจากนี้ทรัสต์มาร์ท ยังมีตัวแทนสั่งซื้อผลไม้ของตนเองอยู่ในเมืองไทยด้วย ส่วนการขนส่งทุเรียนและมังคุดไปยังเมืองอื่น ๆ ในจีนก็ใช้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลากไปเช่นเดียวกัน

ลูกค้าที่สำคัญของตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนานอีกรายหนึ่งคือ บรรดาผู้ค้าขายผลไม้ในตลาดค้าส่งลำดับที่ 2 คือ ตลาดเทียนผิงเจีย (Tianpingjia) ซึ่งจะนำมาซื้อผลไม้เป็นจำนวนมากจากตลาดเจียงหนาน เพื่อนำไปขายให้กับผู้ค้าปลีกรายย่อยอื่น ๆ

ส่วนผู้บริโภคในเมืองกว่างโจวนั้นส่วนใหญ่จะซื้อทุเรียนและมังคุดจากซูเปอร์มาร์เก็ตและร้านค้าปลีกเป็นหลัก

การเก็บรักษาสินค้าก่อนขาย

ตั้งแต่ผลไม้ออกจากประเทศไทย ลงเรือไปจนถึงท่าเรือกว่างโจว ผลไม้จะถูกเก็บรักษาในตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นและผลไม้เหล่านั้นจะถูกรถบรรทุกลากทั้งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังตลาดค้าส่งเจียงหนาน ทุเรียนและมังคุดในตู้เหล่านี้ส่วนใหญ่จะขายหมดในวันที่มาถึงตลาดเจียงหนาน ทุเรียนและมังคุดจะถูกลำเลียงออกจากตู้เมื่อมีผู้ซื้อเข้ามาเสนอซื้อ โดยจะขายเป็นจำนวนมากและไม่ขายปลีก

ในกรณีที่มิทุเรียนหรือมังคุดเหลือ (ขายไม่หมดใน 1 วัน) ผลไม้เหล่านี้จะถูกนำไปเก็บไว้ในตู้คอนเทนเนอร์เดิม (ที่ใช้นมา) หรือเก็บในห้องเย็น(icehouse) ของตลาดเจียงหนานซึ่งตั้งเป็นบริษัทต่างหากชื่อ Guangzhou Jiangnan fruit & vegetable wholesale Market Development Co., Ltd. ซึ่งในขณะนี้ห้องเย็น 300T และ 1,000T ให้บริการ ส่วนห้องเย็นขนาด 10,000T กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างและคาดว่าจะเสร็จประมาณปลายเดือนสิงหาคม 2006 ส่วนผู้ซื้อจากตลาดเจียงหนานนั้น ถ้าเป็นการขนส่งระยะทางไกลโดยมากมักจะใช้รถบรรทุกลากตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายของตน แต่กรณีที่เป็นการขนส่ง

ระยะใกล้ ๆ มักจะใช้รถบรรทุกธรรมดา เมื่อขนส่งถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ซุปเปอร์มาร์เก็ตมักจะมีห้องเย็นของตนเอง ที่ใช้เก็บรักษาผลไม้

ต้นทุน

- ต้นทุนขนส่งทุเรียนและมังคุดทางเรือ อยู่ที่ประมาณ 5.6 – 6.8 หยวนต่อ 1 กิโลกรัม
- ค่าจ้างรถบรรทุกสำหรับขนส่งสินค้าเข้ามาที่เมืองกว่างโจว อยู่ที่ประมาณ 3 - 5% ของต้นทุนทั้งหมด
- ต้นทุนค่าเช่าห้องเย็นที่ตลาดเจียงหนานอยู่ที่ 240 หยวน/ 1 คอนเทนเนอร์ /วัน
- ราคาทุเรียนที่ตลาดเจียงหนานอยู่ที่ประมาณ 120 หยวน/1 กล่อง (1 กล่องหนัก 20 กิโลกรัม)
- ราคามังคุดที่ตลาดเจียงหนานอยู่ที่ 95-110 หยวน/1 กล่อง (1 กล่องหนัก 10 กิโลกรัม)

ข้อจำกัดในการนำเข้าทุเรียนและมังคุดจากประเทศไทยสู่ตลาดเจียงหนาน

1. บริษัทรับจัดส่งผลไม้จะขึ้นราคาอีกประมาณ 1,000 US\$ / คอนเทนเนอร์ ในช่วงที่ผลไม้ไทยได้รับความนิยมมาก ซึ่งค่าใช้จ่ายนี้รัฐบาลไทยไม่เข้าไปช่วยเหลือ บริษัทผู้ส่งออกต้องเป็นผู้รับผิดชอบเอง
2. ขั้นตอนทางศุลกากร มักจะยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้น ถ้าผลไม้ไทยไปขึ้นทำเรืออื่น ๆ

จากการที่มีการลักลอบนำเข้าผลไม้ไทยของผู้ค้าในจีน ก่อนหน้าที่จะมีการตกลง FTA อาเซียนจีนอยู่แล้ว ทำให้ราคาของทุเรียนและมังคุด ไม่แตกต่างเมื่อมีการลดภาษีลงเหลือ 0% ในปัจจุบัน

ภาพที่ 4.4 ท่าเรือกว่างโจว



ภาพที่ 4.5 ห้างคาร์ฟู กว่างโจว



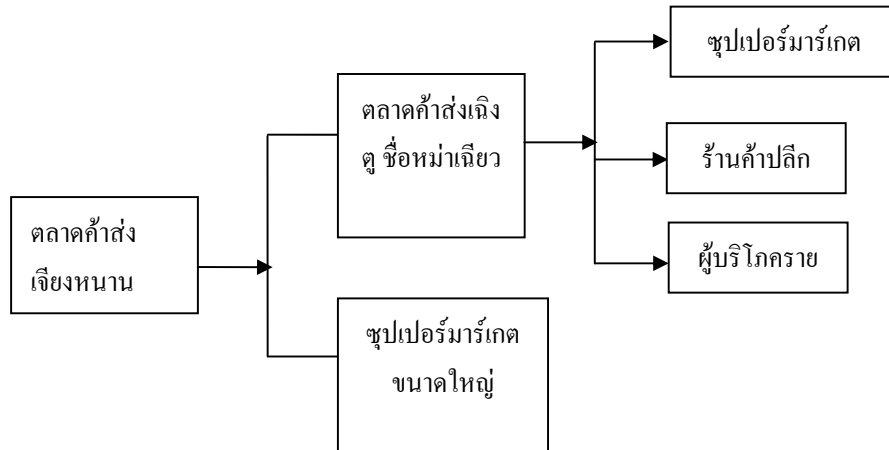
ภาพที่ 4.6 ทุเรียนในห้างคาร์ฟู กว่างโจว



2) การขนส่งทุเรียนและมังคุดจากเมืองไทยไปเมืองเจิ้งตู มณฑลเสฉวน

วิธีการขนส่ง เส้นทางขนส่งและการกระจายสินค้า

ภาพที่ 4.7 เส้นทาง การขนส่งทุเรียนและมังคุดจากกว่างโจวไปเจิ้งตู



ทุเรียนและมังคุดที่ขายในเจิ้งตู นำเข้ามาโดยรถบรรทุกจากตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นจากกว่างโจว ถึงเจิ้งตู ซึ่งใช้เวลาประมาณ 48 ชั่วโมง โดยจะลากตู้ไปที่ตลาดค้าส่งเจิ้งตูชื่อหม่าเจียว และกระจายสู่ซูเปอร์มาร์เก็ตรายย่อย ร้านค้าปลีกตลอดจนผู้บริโภครายย่อย โดยรถบรรทุก

ในกรณีของซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ เช่น โลตัสหรือคาร์ฟู จะลำเลียงทุเรียนและมังคุด โดยรถคอนเทนเนอร์แบบห้องเย็น จากตลาดเจียงหนานถึงคลังเก็บสินค้าของซูเปอร์มาร์เก็ตนั้น ๆ โดยตรงและไม่จำเป็นต้องผ่านตลาดค้าส่งเจิ้งตูชื่อหม่าเจียว อีกครั้งหนึ่ง

ส่วนซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดกลาง เช่น METRO และ Parkshop จะมีบริษัทนายหน้าชื่อ “Jinquoyuan fruit wholesale Ltd.” เป็นผู้จัดส่งทุเรียนและมังคุดตามความต้องการของซูเปอร์มาร์เก็ตนั้น ๆ ให้ โดยตรงจากตลาดเจียงหนาน โดยไม่ต้องผ่านตลาดค้าส่งเจิ้งตูชื่อหม่าเจียว

การเก็บรักษาสินค้าก่อนขาย

ดังที่กล่าวมาแล้วว่าทุเรียนและมังคุดนั้น จะถูกลากจากตลาดเจียงหนานในกว่างโจว มายังตลาดค้าส่งเจิ้งตูชื่อหม่าเจียว โดยรถลากคอนเทนเนอร์แบบห้องเย็น เมื่อถึงที่ตลาดค้าส่งเจิ้งตูชื่อหม่าเจียว แล้วจะนำไปเก็บในห้องเย็นของตลาดเจิ้งตูชื่อหม่าเจียว ซึ่งมีขนาด 6,000T ซึ่งแบ่งให้เช่าตามขนาดพื้นที่เป็นสัดส่วน โดยส่วนใหญ่ซูเปอร์มาร์เก็ตในเจิ้งตูไม่มีห้องเย็นของตนเอง ดังนั้น จึงเก็บไว้ขายได้ ส่วนซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ เช่น ทรัสต์มาร์ค และคาร์ฟู จะมีห้องเย็นของตนเอง

ต้นทุน/ราคาขาย

- ค่าตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นขนาด 9.8 เมตร จากกว่างโจวถึงเฉิงตู อยู่ที่ 10,000 หยวน
- ค่าตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นขนาด 12.5 เมตร ราคาจะอยู่ที่ 13,000 – 14,000 หยวน
- ค่าเช่าห้องเย็นขนาด 50 ตารางเมตร อยู่ที่ 1,000 – 2,000 หยวน/เดือน
- ราคาทุเรียน ณ ตลาดเฉิงตู ชื่อหม่าเฉียว เป็น 6.75 หยวน/กิโลกรัม
ราคามังคุด ณ ตลาดเฉิงตู ชื่อหม่าเฉียว เป็น 12.5 – 13 หยวน/กิโลกรัม
- จากการสำรวจตลาดค้าปลีก (ซูเปอร์มาร์เกต) เพื่อดูโครงสร้างด้านราคาพบว่า ห้างคาร์ฟู ราคาขายทุเรียน อยู่ที่ 19.6 หยวน/กิโลกรัม
ทรัสต์มาร์ท (สาขาเฉิงตู) ราคาขายมังคุดอยู่ที่ 27 หยวน/กิโลกรัม

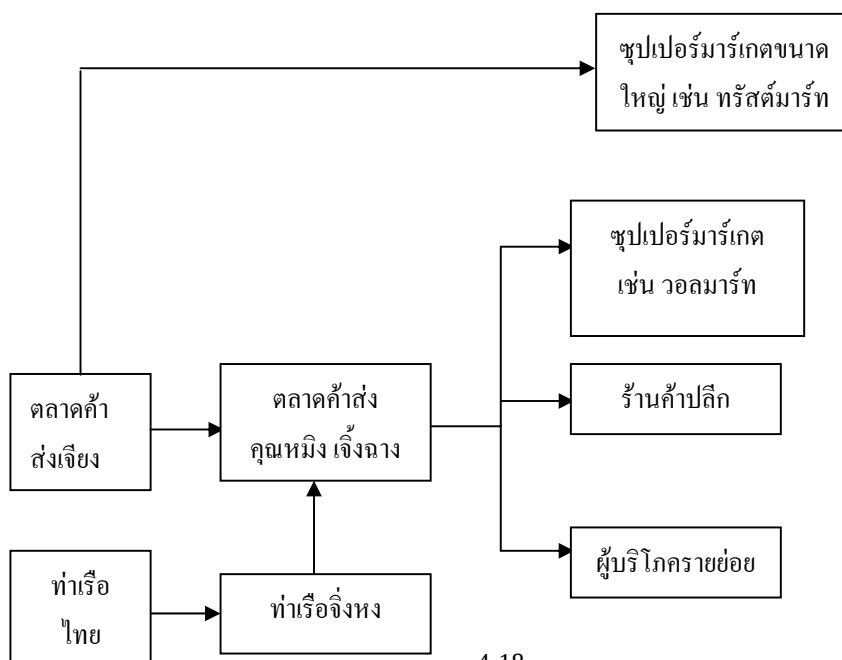
ข้อจำกัดในการนำเข้าทุเรียนและมังคุด จากกว่างโจวถึงเฉิงตู

1. คนในเฉิงตูไม่เคยชินกับกลิ่นและรสชาติของทุเรียน จึงทำให้การประชาสัมพันธ์ผลไม้ไทยเป็นไปได้ยากลำบาก
2. ผลไม้นำเข้าจากไทย ณ ซูเปอร์มาร์เกตและร้านค้าปลีก ราคาสูงมากเมื่อเทียบกับผลไม้พื้นเมืองอื่น ๆ
3. การขนส่งทำได้ยาก ใช้เวลานานและมีค่าขนส่งสูง

3) การขนส่งทุเรียนและมังคุดจากเมืองไทยไปเมืองคุนหมิง มณฑลยูนหนาน

วิธีการขนส่ง เส้นทางขนส่ง และการกระจายสินค้า

ภาพที่ 4.8 เส้นทางขนส่งทุเรียนและมังคุดจากไทยไปคุนหมิง



จากแผนภาพข้างต้นจะเห็นวิธีการขนส่ง 2 ทางใหญ่ คือ

ทางแรก จากกว๋างโจวจึงคุนหมิง ทุเรียนและมังคุด 80% ที่เข้าไปขายในคุนหมิงขนส่งมาจากตลาดค้าส่งเจียงหนาน สู่ตลาดค้าส่งคุนหมิงเจี๋ยฉาง โดยรถบรรทุก ซึ่งใช้เวลาประมาณ 40 ชั่วโมง

ทางที่สอง ทุเรียนและมังคุดจะถูกขนส่งโดย ผ่านทางท่าเรือหลานชางล่องตามแม่น้ำโขงและขึ้นที่ท่าเรือจินหง ในเมืองซีชวงป่าน่า มณฑลหยุนหนาน ซึ่งจากท่าเรือจินหง จะมีวิธีการขนส่งไปยังคุนหมิง 2 ทางคือ

1. ใช้รถบรรทุกขนทุเรียนและมังคุดจากท่าเรือจินหงไปที่ท่าอากาศยาน ซึ่งใช้เวลาประมาณ 4 – 5 ชั่วโมง และขนส่งทางอากาศไปยังคุนหมิงเจี๋ยฉาง
2. ใช้รถบรรทุกจากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังตลาดค้าส่งคุนหมิงเจี๋ยฉางโดยตรง วิธีนี้ไม่นิยมใช้เนื่องจาก จะใช้เวลานานมาก ด้วยระยะทางถึง 733 กิโลเมตร ซึ่งไม่เหมาะกับการขนส่งทุเรียนและมังคุด และอาจเกิดการเน่าเสียได้ง่าย

ส่วนซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ เช่น ทรัสต์มาร์ท นั้นไม่มีศูนย์โลจิสติกส์ ในมณฑลหยุนหนาน ดังนั้น จึงใช้ผู้ส่งสินค้าชั้น 1 จากตลาดค้าส่งเจียงหนานมาที่ ทรัสต์มาร์ทสาขาคุนหมิงโดยตรง โดยไม่ผ่านตลาดค้าส่งคุนหมิงเจี๋ยฉาง

เมื่อผลไม้ถึงตลาดคุนหมิงเจี๋ยฉาง แล้วบรรดาซูเปอร์มาร์เก็ตรายย่อยและร้านค้าปลีก จะมาซื้อและขนส่งไปยังห้างร้านของตนโดยรถบรรทุกธรรมดา

การเก็บรักษาสินค้าก่อนขาย

เช่นเดียวกับเงาะ ทุเรียนและมังคุดจะถูกขนส่งมายังตลาดค้าส่งคุนหมิงเจี๋ยฉาง โดยรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็น เพื่อรักษาคุณภาพของสินค้าให้สดใหม่ ได้นานที่สุด เมื่อทุเรียนและมังคุดถึงตลาดคุนหมิงเจี๋ยฉางแล้วจะเก็บไว้ในห้องเย็นของตลาดค้าส่ง ซึ่งมีความจุที่ 5,000T ในกรณีที่เป็นซูเปอร์มาร์เก็ตรายใหญ่ เช่น วอลมาร์ท หรือคาร์ฟู จะจัดเก็บผลไม้เหล่านี้ที่คลังสินค้าของตนเอง

ต้นทุน/ราคาขาย

- ค่ารถบรรทุกลากตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็น จากกว๋างโจวจึงคุนหมิง อยู่ที่ 6,000 หยวน สำหรับตู้ขนาด 9.8 เมตร และ 8,000 หยวน สำหรับตู้ขนาด 12.5 เมตร

- ต้นทุนค่าขนส่งโดยท่าเรือหลานซางผ่านแม่น้ำโขง อยู่ที่ 10 หยวน/20T คอนเทนเนอร์
- ค่าเช่าห้องเย็นที่ตลาดคูนหมิงเจี๋ยฉาง อยู่ที่ 100,000 หยวนต่อปี (ขนาด 50-60 ตัน)
- ราคาทุเรียน ณ ตลาดคูนหมิงเจี๋ยฉาง อยู่ที่ 6.5 -7.25 หยวน/กิโลกรัม
- ราคาดังคุด ณ ตลาดคูนหมิงเจี๋ยฉาง อยู่ที่ 11 - 12 หยวน/กิโลกรัม
- ราคาข่าทุเรียน ณ วอลมาร์ท คูนหมิง อยู่ที่ 12.8 หยวน/กิโลกรัม
- ราคาข่ามังคุด ณ วอลมาร์ท คูนหมิง อยู่ที่ 17.8 หยวน/กิโลกรัม

ข้อจำกัดในการนำเข้าทุเรียนและมังคุดจากประเทศไทยสู่คูนหมิง

ถึงแม้ว่าค่าขนส่งทางแม่น้ำโขง จะมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนมาก แต่ก็ยังไม่สามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำแบบนี้ เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งทุเรียนและมังคุดเข้าเมืองคูนหมิงได้ ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการตลาดคูนหมิงเจี๋ยฉาง พบว่าข้อจำกัดนั้นเกิดจาก

1. การขนส่งทางแม่น้ำโขง ไม่ใช่ตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็น ทำให้สินค้าเสื่อมสภาพและเน่าเสียง่าย
2. ระหว่างท่าเรือ หลานซาง ผ่านแม่น้ำโขงจนถึงท่าเรือจิ่งหง มีเรือให้บริการ 1 เที่ยว/วัน เท่านั้น
3. ขั้นตอน อุปกรณ์และวิธีปฏิบัติงานของศุลกากร ในท่าเรือจิ่งหง ยุ่งยากและซับซ้อนกว่า นอกจากนี้ยังใช้เวลารวมทั้งสิ้น ประมาณ 5 วัน จึงจะถึงตลาดค้าส่งคูนหมิงเจี๋ยฉาง

4.2 ทางเลือกในการส่งออกผลไม้ไทย

4.2.1 ท่าเรือทางเลือกในการส่งออกผลไม้ไทย

ดังที่ได้กล่าวในตอนต้นแล้วว่าประเทศไทยควรปรับเปลี่ยนวิธีการและเส้นทางการส่งผลไม้สดจากไทยไปจีน เนื่องจากเหตุผลสำคัญหลายประการคือ

1. การค้าขายผ่านพ่อค้าคนกลางที่ฮ่องกงเพื่อเข้าประเทศจีนทำให้ขาดอิสระในการต่อรองราคา ทั้งยังเป็น การขายฝาก ซึ่งราคาขายมิได้ถูกกำหนดโดยผู้ขายและผู้ซื้อโดยตรง ทำให้ผู้ส่งออกไทยเสียเปรียบ
2. ลดเวลาการขนส่งและการนำสินค้าออกจากด่านศุลกากร เพื่อคงความสดใหม่ให้กับผลไม้
3. ส่งผลไม้ไปให้ถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย โดยรักษาคุณภาพสินค้าไว้ให้ดีที่สุด

ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงนำเสนอ ท่าเรือเซี่ยเหมินเป็นท่าเรือทางเลือกในการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปจีนที่น่าสนใจอีกท่าเรือหนึ่ง

ภาพที่ 4.9 ทางเลือกในการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปจีน - ท่าเรือเซี่ยเหมิน



ที่มา: en.wikipedia.org/wiki/Fujian

เมืองเซี่ยเหมิน (Xiemen) ตั้งอยู่ในมณฑลฝูเจี้ยน หรือ"ฮกเกี้ยน" ซึ่งอยู่ติดทะเล มีสภาพเป็นเกาะ เมืองเซี่ยเหมินถือเป็นเมืองท่าที่เป็น 1 ใน 6 เขตเศรษฐกิจพิเศษ(Special Economic Zone) ตั้งอยู่ตรงข้ามกับไต้หวัน เป็นเมืองใหญ่อันดับ 2 ของมณฑลฝูเจี้ยน (Fujian) รองจากเมืองฝูโจว (Fuzhou) ซึ่งเป็นเมืองหลวง มีพื้นที่ 1,516 ตารางเมตร ประชากร 1.3 ล้านคน โดยมีนักธุรกิจ และชาวจีนโพ้นทะเลที่ประสบความสำเร็จในสิงคโปร์ ไต้หวัน และฮ่องกง เข้ามาลงทุนจำนวนมาก เซี่ยเหมินเป็นเมืองที่มีความเจริญด้านอุตสาหกรรม มีระบบคมนาคมที่ทันสมัยรองรับการเติบโตด้านเศรษฐกิจ ทั้งสนามบินนานาชาติเซี่ยเหมิน มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ คือท่าเรือตงตู้ และท่าเรือเมย์โจว ทำให้มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาความสามารถทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

4.2.1.1 ระบบการขนส่งในเมืองเซี่ยเหมิน

1. ท่าเรือ

ในปัจจุบันหากเปรียบเทียบกันระหว่างท่าเรือในประเทศจีน ด้านการบริการขนถ่ายสินค้าประสิทธิภาพการทำงาน มาตรฐานการบริหารของท่าเรือเซี่ยเหมิน จัดอยู่ในอันดับที่ 5 ของประเทศ และถ้าเปรียบเทียบกับปริมาณเข้าออกของตู้สินค้าจัดอยู่ในอันดับที่ 7 ของประเทศ และในปี พ.ศ. 2548 ท่าเรือเซี่ยเหมินก็ มีปริมาณการขนส่งสินค้า จำนวน 3.33 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ นับเป็นลำดับที่ 25 ของท่าเรือสินค้าทั่วโลก มีเส้นทางขนส่งสินค้า จำนวน 76 เส้น เชื่อมโยงกับท่าเรือต่างๆกว่า 300 แห่งทั่วโลก มีบริษัทขนส่งสินค้าที่มีชื่อเสียงในระดับสากล อาทิ Mearsk Apl Evergreen-marine Cosco China shipping Group ได้เข้ามาตั้งสาขาคำนึงงานที่เซี่ยเหมิน

2. ท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสินค้าเซี่ยเหมิน มีปริมาณการขนส่งสินค้า เป็นอันดับที่ 4 ของประเทศ มีบริษัทสายการบินภายในและต่างประเทศดำเนินธุรกิจขนส่งในเซี่ยเหมินกว่า 30 บริษัท มีเส้นทางการบินภายในประเทศ 120 เส้นทางและเส้นทางต่างประเทศ 18 เส้นทาง และในปี พ.ศ. 2546 ท่าอากาศยานเซี่ยเหมิน มีปริมาณการขนส่งสินค้ากว่า 1.5 แสนตัน และได้เริ่มเปิดเส้นทางการบินไปสู่นครชิคาโก และเปิดดำเนินการท่าอากาศยานขนส่งสินค้าแห่งใหม่ มูลค่า 225 ล้านหยวน เนื้อที่ 41,000 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าเข้าออกได้ถึง 2-2.5 แสนตัน ทั้งนี้ มีโครงการขยายพื้นที่เป็น 2,500,000 ตารางเมตร และปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจำนวน 6,000,000 ตารางเมตร

3. เส้นทางขนส่งทางบก

กระทรวงคมนาคมของประเทศไทย จัดให้ทางหลวงเซี่ยเหมินเป็นหนึ่งใน 47 ทางหลวงสำคัญของประเทศจากเซี่ยเหมิน มีความยาวรวมกัน 2,400 ก.ม. ทางรัฐบาลยังมีโครงการสร้างถนนวงแหวนและเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้น เพื่อส่งผลให้การเดินทางภายในเมืองเซี่ยเหมินเป็นไปอย่างคล่องตัว ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า ซึ่งจะแล้วเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2563 การขนส่งสินค้าในเมืองจะใช้เวลาไม่เกิน 20 นาที และหากส่งไปยังนอกเมืองใกล้จะใช้เวลาไม่เกิน 40 นาที

4.2.1.2 ปัจจัยที่ส่งผลให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของเมืองเซี่ยเหมิน

1. เมืองเซี่ยเหมิน มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมมากเป็นอันดับต้นๆ ของมณฑลฟูเจี้ยน มูลค่าการผลิตสูงเป็นอันดับ 1 ของมณฑลฟูเจี้ยน ในปี พ.ศ. 2548 ดัชนีตัวเลขทางธุรกิจพุ่งสูงเป็นประวัติศาสตร์ มูลค่าการผลิตในภาคอุตสาหกรรม สูงถึง 2 แสนล้านหยวน ในปี พ.ศ. 2549 คาดว่าจะสูงขึ้นถึง 2.5 แสนล้าน

บาท เพิ่มขึ้นกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ 20 ซึ่งในจำนวนนี้ร้อยละ 85 เป็นมูลค่าการผลิตที่เกิดจากการบริษัทต่างชาติและบริษัทต่างชาติที่ร่วมทุนกับนักลงทุนจีน และร้อยละ 50 เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ในปัจจุบันมีบริษัทระดับโลกมาตั้งที่เมืองเซี่ยเหมินกว่า 33 บริษัท อาทิ เดลล์ โกดัก พานาโซนิค วอลมาร์ต และอื่นๆ เข้ามาลงทุน นอกจากนี้โรงงานอุตสาหกรรมบริเวณชานเมืองที่ลงทุนโดยนักลงทุนจีนเอง อาทิ อุตสาหกรรมผลิตโทรทัศน์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ โรงงานยาสูบ โรงงานผลิตยาและเกลือได้ เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณความต้องการที่จะใช้ระบบโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

2. สืบเนื่องจากนโยบายเปิดประเทศ ทำให้ธุรกิจการค้าขายระหว่างประเทศของเมืองเซี่ยเหมินมีการติดต่อกับ 170 ประเทศทั่วโลก ในปี พ.ศ. 2548 เมืองเซี่ยเหมิน ปริมาณการนำเข้า/ส่งออกรวม 42,560 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2547 ร้อยละ 17.5 หรือคิดเป็นมูลค่าเพิ่มขึ้น 6,350 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จำแนกเป็นมูลค่าการนำเข้าและส่งออก โดยนักลงทุนต่างชาติ 27,010 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รัฐวิสาหกิจของรัฐบาลจีน 8,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐและภาคเอกชนจีน 6,630 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยในปีพ.ศ. 2548 เมืองเซี่ยเหมิน เสียเปรียบดุลการค้าให้กับไต้หวัน จำนวน 1,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 1.2 ร้อยล้านดอลลาร์สหรัฐ และเสียเปรียบดุลการค้าให้กับกลุ่มประเทศอาเซียน จำนวน 5.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
3. เนื่องจากสภาพภูมิเศรษฐกิจที่เอื้ออำนวยต่อการทำการค้าร่วมกับไต้หวัน จึงสะดวกทั้งการขนส่งสินค้าทั้งทางบกและทางน้ำ ดังนั้น ท่าเรือเซี่ยเหมินจึงเป็นตัวเลือกอันดับที่หนึ่งสำหรับผู้ที่จะส่งสินค้าเข้า-ออกไปยังไต้หวัน และหลังจากที่มีบริษัทต่างชาติที่มีได้เข้ามาดำเนินธุรกิจ ทำให้ระบบการทำงานในท่าเรือมีพัฒนาให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพทัดเทียมระดับสากล ท่าเรือเซี่ยเหมิน จึงสามารถเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าต่อไปยังประเทศอื่นๆ ได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น
นับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2540 ได้เริ่มทดลองเปิดใช้เส้นทางขนส่งระหว่างเมืองเกาสงของไต้หวัน และท่าเรือเซี่ยเหมิน ทั้งนี้ในปี พ.ศ. 2548 เส้นทางดังกล่าวได้ขนส่งสินค้าเข้าออกมากถึง 324,500 ตู้คอนเทนเนอร์ คิดเป็นร้อยละ 70 ของจำนวนสินค้าทั้งหมดที่เข้าออกผ่านเส้นทางดังกล่าว
4. เมืองเซี่ยเหมิน เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองด้านตะวันตกของมณฑลฟูเจี้ยน เช่น เฉลี่ยน โจว หลงเหยียน จางโจวกับมณฑลอื่นใกล้เคียง เช่น กว่างตุ้งและเจียงซี ซึ่งมีการพัฒนาต่อเนื่องมาตลอดเวลา ทางเทศบาลเมืองเซี่ยเหมิน ได้เร่งสร้างถนนเชื่อมโยงยังเมืองใหญ่ๆ ทำให้เครือข่ายการคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างสะดวก นอกจากการขนส่งทางบกแล้วการขนส่งทางรถไฟ อากาศ น้ำ ก็สะดวกเช่นกัน

ถ้าพิจารณาความเหมาะสมในมุมที่กว้างขึ้นในแง่ของมณฑลฝูเจี้ยนนั้นจะพบว่า

แผนภาพที่ 4.10 มณฑลฝูเจี้ยน จุดยุทธศาสตร์การเดินคมนาคมทางทะเลที่สำคัญ



ที่มา : en.wikipedia.org/wiki/Fujian

มณฑลฝูเจี้ยน (Fujian) หนึ่งใน 22 มณฑลของประเทศจีนที่มีความสำคัญและมีความร่ำรวย⁷ มากมณฑลหนึ่ง เนื่องจากเป็นมณฑลที่อยู่ตรงข้ามเกาะไต้หวันทำให้ได้รับการลงทุนจากไต้หวันเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังมีที่ตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศจีนซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์การเดินคมนาคมทางทะเลที่สำคัญ เนื่องจากอยู่กึ่งกลางระหว่างทะเลจีนตะวันออกและทะเลจีนใต้ เป็นหนึ่งในมณฑลในประเทศจีนที่ใกล้เคียงกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ แอฟริกาตะวันออกและโอเชียเนียมากที่สุด

⁷ ที่มา : en.wikipedia.org/wiki/Fujian, Nominal GDP ของมณฑลฝูเจี้ยนในปี 2005 เป็น 648.7 ล้านล้านหยวน (US\$81 billion), เพิ่มขึ้นเป็น 11% จากปีก่อน.

การคมนาคมของมณฑลฝูเจี้ยน แบ่งออกเป็น 4 เส้นทางคือ

1. ทางบก

ทางหลวงของมณฑลฝูเจี้ยนยาวถึง 58,286 กิโลเมตร เส้นทางรถยนต์สายสำคัญ คือ สายฟูโจว-คุนหมิง สายปักกิ่ง-ฟูโจว สายเซี่ยเหมิน-เฉิงตู โดยมีเส้นทางหลวงระดับที่ 1 ได้แก่ สายฟูโจว-ฉงโจว-เซี่ยเหมิน-ฉางโจว ทางหลวงระดับประเทศ ซึ่งเชื่อมกรุงปักกิ่งและนครฟูโจว และทางด่วนอีกหลายสายที่จะแล้วเสร็จในปี 2010

2. ทางน้ำ

มณฑลฝูเจี้ยน มีท่าเรือทั้งหมด 327 ท่า ในจำนวนนี้มี 80 ท่าที่เป็นท่าเรือน้ำลึก เส้นทางเดินเรือครอบคลุมท่าเรือในประเทศและต่างประเทศกว่า 160 ประเทศ ท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือหมาเว่ยที่เมืองฟูโจว ท่าเรือตงตู้และท่าเรือเหมยโจวที่เมืองเซี่ยเหมินและท่าเรือเฉียนโจว

สำหรับท่าเรือหมาเว่ยและท่าเรือตงตู้เป็น 1 ใน 10 ท่าเรือสำคัญในประเทศจีน ท่าเรือเหล่านี้ไม่เพียงรองรับการขนส่งกับท่าเรือต่างๆในประเทศ แต่ยังรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น ฮองกง มาเก๊า และอื่นๆอีกกว่า 40 ประเทศ นอกจากนั้น ท่าเรือเหล่านี้ยังได้มีการวางแผนการเดินเรือไปท่าเรือเกาะงากที่ประเทศไต้หวัน สำหรับการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างไต้หวัน ในปัจจุบันนี้กระทำได้เพียงระหว่างชายฝั่งมณฑลฝูเจี้ยนกับเกาะจินเหมิน และเกาะหมาจูของไต้หวันเท่านั้น ในปี 2003 ได้มีการเปิดใช้ท่าเรือขนส่งสินค้าแห่งใหม่สำหรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 100,000 ตัน บริเวณท่าเรือเจียงหยินที่อยู่ใกล้เมืองฟูโจว ขณะที่ท่าเรือหมาเว่ยก็มีท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาด 10,000 ตัน ทั้งหมด 13 แห่ง ซึ่งรวมถึงท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าอีก 3 แห่ง แต่เนื่องจากเป็นพื้นที่แม่น้ำตื้นเขิน ทำให้บริเวณดังกล่าวไม่สามารถสร้างท่าเทียบเรือที่มีขนาดใหญ่กว่านี้ได้ ส่วนท่าเทียบเรือที่มีขนาดใหญ่ ได้แก่ ท่าเทียบเรือเมืองฝูซิง ซึ่งสามารถรองรับเรือขนาด 30,000 ตัน นอกจากนี้ เมื่อเดือนตุลาคม 2004 การท่าเรือแห่งประเทศไทยสิงคโปร์ บริษัท Henderson China ของฮองกง และบริษัท Pacific Industries and Development ของอินโดนีเซีย สาขาฮองกง ได้เข้าถือหุ้นบริษัทจัดการท่าเรือบรรทุกสินค้าที่ท่าเรือฉางโจวและท่าเรือต้าเจียง รวมทั้งเข้าบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่บริเวณแม่น้ำหมิ่นเจียง โดยมีหุ้นส่วนรวมกันร้อยละ 49 รวมมูลค่าเงินทุน 20 พันล้านหยวน



3. ทางรถไฟ

สิ้นปี 2005 ระยะทางของเส้นทางรถไฟของมณฑลฝูเจี้ยน มีความยาวรวมแล้ว 1,630 กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางรถไฟนอกเมือง 7 สาย ที่เชื่อมการเดินทางในมณฑลกับการเดินทางรถไฟในประเทศ นอกจากเส้นทางรถไฟนอกเมือง 4 สาย อันได้แก่ เส้นทางรถไฟอิงถาน-เซียะเหมิน เหิงฟง-หนานผิง เหมยโจว-คั่นสือ กังโจว-หลงเหยียน แล้ว เส้นทางรถไฟนอกเมืองสาย เวินโจว-ฟู่โจว เส้นทางรถไฟด่วนเซียะเหมิน-เลิ่นเจิ้น และเส้นทางรถไฟเซียงถิง-ฝูเถียน กำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2010 นอกจากนี้ มณฑลฝูเจี้ยนยังมี เส้นทางรถไฟสายย่อยอีกหลายสาย เช่น เส้นทางรถไฟสายไ่ว่เหยียน-ฟู่โจว หลงเหยียน-คั่นสือ เป็นต้น

4. ทางอากาศ

มณฑลฝูเจี้ยนมีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติ ฉางเล่อในเมือง ฟู่โจว ท่าอากาศยานนานาชาติเมืองเซียะเหมิน นอกจากนี้ยังมีท่าอากาศยานภายในประเทศอีก 4 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานจินเจียง ท่าอากาศยานอู่อี้ซัน ท่าอากาศยานเหลียนเจิงและท่าอากาศยานซานหมิง ซึ่งเปิดรองรับสายการบินทั้งในและต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 200 สายการบิน รวมเส้นทางการให้บริการทั้งในและนอกประเทศกว่า 118 เส้นทางเชื่อมโยงมณฑลต่างๆกว่า 40 มณฑล รวมทั้งไทย ส่องกง ญู่ปุ่น ฟิลิปปินส์

ตลาดของฝูเจี้ยนประกอบด้วยสินค้าที่หลากหลายชนิด ซึ่งจะเห็นว่าการคมนาคมขนส่งที่สะดวกยังช่วยเชื่อมต่อกับแม่น้ำแยงซีเคียง Yangtze River Delta and Pearl River Delta เลยไปจนถึง ได้หวัน มาเก๊า ส่องกง และประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะหลังจากมีการพัฒนาติดต่อระหว่างประเทศจีนแผ่นดินใหญ่และได้หวันแล้ว มณฑลฝูเจี้ยนก็ได้กลายเป็นจุดศูนย์กลางในการส่งสินค้าระหว่างได้หวันและประเทศจีน

ความสำคัญของมณฑลฝูเจี้ยนพอสรุปได้ดังนี้

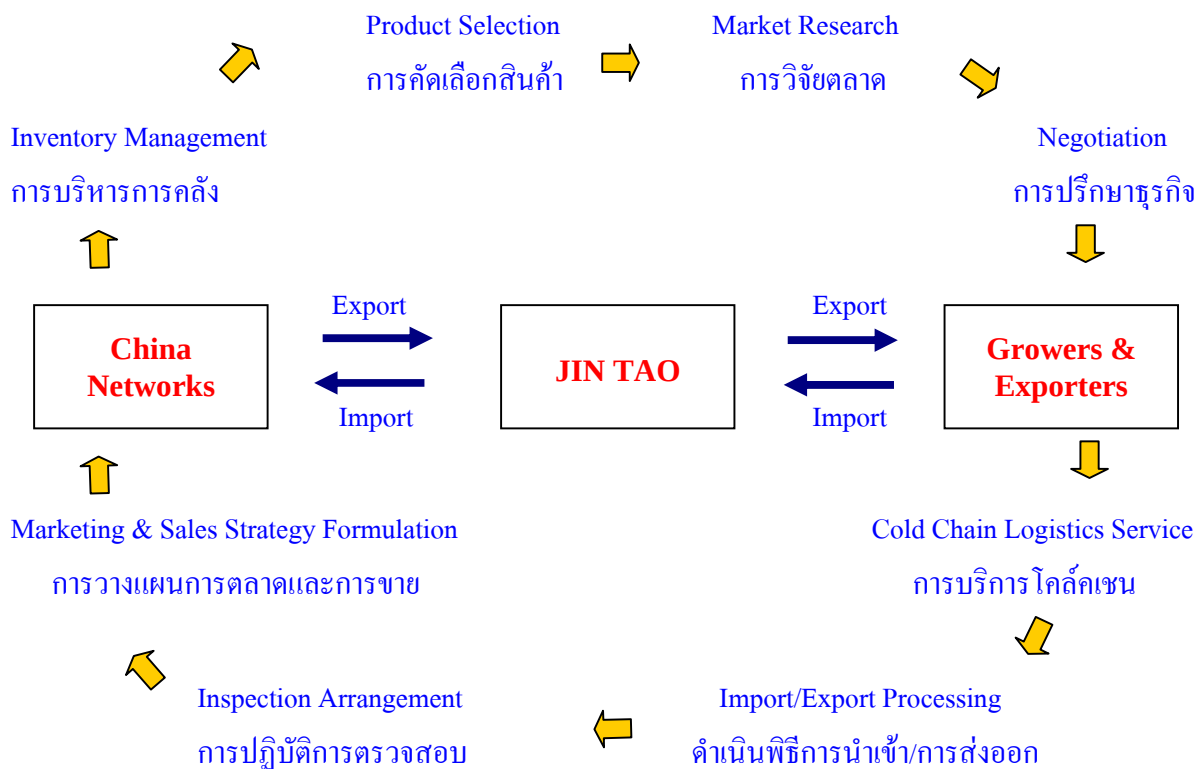
1. As a Distribution Center: มีแนวโน้มเป็นศูนย์กลางนำเข้าและกระจายสินค้าไทย
2. As a Logistics Center : ในอนาคต รัฐบาลจีนจะเปิดเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างฝูเจี้ยนกับเกาะได้หวัน โดยตรง ส่งผลให้เป็นการเปิดช่องทางการขนส่งสินค้าไทยเพิ่มขึ้นอีกช่องทางหนึ่ง
3. Out-In Center : รัฐบาลมณฑลมีนโยบายส่งเสริมให้ผู้ประกอบการภายในมณฑลขยายการลงทุนไปไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในการขยายธุรกิจไปยังประเทศอื่นในกลุ่มประเทศอาเซียน
4. In-Out Investment : มีบรรยากาศ/สิ่งแวดล้อมในการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเซียะเหมินเป็น 1 ใน 6 “เขตเศรษฐกิจพิเศษของจีน (Special Economic Zone)”

จากความเหมาะสมของที่ตั้งของเมืองเซี่ยเหมินดังที่กล่าวมา ทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรเปิดการเจรจากับหลายฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการส่งออกไทย รัฐบาลท้องถิ่นมณฑลฝูเจี้ยน สายการบินเรือ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือศักยภาพนี้โดยเร่งด่วน

4.2.2 การใช้ศูนย์กระจายผลไม้จันทู

ศูนย์กระจายผลไม้จันทู เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งใหม่ ตั้งอยู่ ณ เมืองจงชาน มณฑลกวางตุ้ง ทำหน้าที่ทั้งรับสินค้าที่ส่งมาจากต่างประเทศและเก็บรักษาสินค้าด้วยห้องเย็นที่มีความทันสมัย และจัดส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่คงความสดใหม่ของสินค้าไว้ได้ ในรูปแบบ One-Stop-Service ดังแผนภาพที่ 4.11

แผนภาพที่ 4.11 One-Stop-Service ให้บริการเบ็ดเสร็จ



เปิดทำการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2550 บนเนื้อที่ 57 ไร่ ปัจจุบันมีห้องเย็นให้บริการลูกค้าซึ่งสามารถรองรับสินค้าได้ 2,000 ตัน และยังมีแผนที่จะขยายพื้นที่ให้บริการเป็น 125 ไร่



ภาพที่ 4.12 บริษัท JIN TAO (ZHONGSHAN) FRESH PRODUCE LOGISTICS CO., LTD.

ข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งของศูนย์กระจายผลไม้จินเทา

1. อยู่ใกล้กับฮ่องกง เมืองเซินเจิ้นซึ่งเป็นเมืองนำเข้าผลไม้ที่สำคัญของประเทศจีน
2. เชื่อมต่อกับทางด่วนสำคัญหลายสาย
3. ตั้งอยู่ที่ใจกลางมณฑลกวางตุ้ง
4. เชื่อมต่อกับเซินเจิ้นด้วย Shenzhen-Zhongshan Bridge และเชื่อมต่อกับมาเก๊าด้วย Hongkong-Macao-Zhuhai Bridge ซึ่งจะทำให้การเดินทางจากฮ่องกงมายังศูนย์กระจายผลไม้จินเทาใช้เวลาเดินทางเพียง 1 ชั่วโมงเท่านั้น

ในอนาคตรอนไคลี่ ศูนย์กระจายผลไม้จินเทายังมีแผนงานความร่วมมือกับบริษัทไทยในนาม KC Fresh ในการนำเข้าผลไม้ไทยและแปรรูปเป็นผลไม้บรรจุกล่องพร้อมบริโภค โดยทำกระบวนการแปรรูป ณ ศูนย์กระจายผลไม้จินเทา ลักษณะทางกายภาพของศูนย์กระจายผลไม้จินเทานั้น มีช่องทางการขนถ่ายสินค้าที่เป็นมาตรฐาน ดังแผนภาพที่ 4.13 ซึ่งแตกต่างจากช่องทางการขนถ่ายสินค้าของตลาดเจียงหนาน ดังแผนภาพที่ 4.15 นอกจากนี้บนชั้น 2 ของอาคารศูนย์กระจายผลไม้จินเทา ยังเป็นพื้นที่สำหรับให้บริการแก่ลูกค้าใช้เป็นพื้นที่สำนักงานอีกด้วยดังแผนภาพที่ 4.13



ภาพที่ 4.13 รถหัวลากที่นำสินค้ามาจำหน่ายให้กับผู้ซื้อ ณ ตลาด JIN TAO



ภาพที่ 4.14 อาคารศูนย์กระจายผลไม้จันทูเซิ่งซัน 2 เปิดให้บริการเป็นพื้นที่สำนักงาน



ภาพที่ 4.15 รถหัวลากที่นำสินค้ามาจำหน่ายให้กับผู้ซื้อ ณ ตลาดเจียงหนาน

ดังนั้น การขนส่งผลไม้ไทยผ่านศูนย์กระจายสินค้าจีนเทา จึงนับได้ว่าเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ส่งออก
ไทย

บทที่ 5

กรณีศึกษา: ยางพารา

ในบทนี้จะนำเสนอภาพรวมอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศจีน วิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทาน ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ได้มาจากการรวบรวมข้อมูลเชิงสถิติจากหน่วยงานภาครัฐทั้งจากประเทศจีนและไทยและจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศจีน ทั้งนี้เพื่อนำมาวิเคราะห์โอกาส ปัญหา และอุปสรรคของการนำเข้ายางพาราธรรมชาติจากประเทศไทย และหาข้อสรุปเพื่อเป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการต่อไป

5.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศจีน

หากจะกล่าวถึงสภาพโดยทั่วไปของอุตสาหกรรมยางพาราของจีนให้ครอบคลุมนั้น เราอาจแบ่งออกได้เป็นปัจจัยทางด้านอุปทาน อุปสงค์ และการให้ความสนับสนุน นโยบายเศรษฐกิจจากทางภาครัฐของจีน และภาพรวมการนำเข้ายางพาราของจีน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1.1 อุปทานยางพาราภายในประเทศจีน (China Domestic Rubber Supply)

จีนเริ่มปลูกยางพาราดั้งแต่ปี พ.ศ. 2440 โดยนำพันธุ์มาจากประเทศบราซิลและเริ่มต้นปลูกในมณฑลกว่างตุง (Guangdong) แต่มีการพัฒนาอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2494 โดยขยายพื้นที่ปลูกยางพาราไปยังมณฑลไหหลำ (Hainan) รวมถึงมณฑลยูนนาน (Yunnan) และกวางซี (Guangxi) ทางตอนใต้ของประเทศ จากนั้นขยายไปสู่มณฑลฝูเจี้ยน (Fujian) ทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ โดยแหล่งปลูกยางที่สำคัญคือ เกาะไหหลำ และ เขตสิบสองปันนา (Xishuangbanna Prefecture) ในมณฑลยูนนาน ปัจจุบัน การปลูกยางในมณฑลกว่างตุงนั้นมีน้อยลง เพราะมีการปลูกพืชอื่น ๆ ที่มีผลตอบแทนสูงกว่ามาทดแทน

จากข้อมูลสถิติในปี พ.ศ. 2546 ประเทศจีนมีการปลูกยางใน 5 มณฑลเท่านั้น โดยมณฑลไหหลำ (ไห่หนาน) และมณฑลยูนนานมีการปลูกรวมกันร้อยละ 96 ทั้งนี้ มณฑลไหหลำมีการปลูกมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง มีการผลิตยางรวม 316,041 ตัน คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 56 ของปริมาณการปลูกทั่วประเทศ รองลงมาคือมณฑลยูนนาน มีปริมาณยางรวม 223,354 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ส่วนมณฑลกว่างตุง กวางซี และฝูเจี้ยน แม้จะมีการปลูกยางพาราบ้างแต่ก็มีปริมาณที่ต่ำมาก (ตารางที่ 5.1) ซึ่งจะเห็นว่าพื้นที่ปลูกยางพาราจะเกาะกลุ่มอยู่ในมณฑลทางใต้ของจีน (ภาพที่ 5.1)

ตารางที่ 5.1 ปริมาณการปลูกยางของจีนในมณฑลต่างๆ (ปี พ.ศ.2546)

มณฑล	ปริมาณยาง (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ไหหลำ	316,041	55.93
ยูนนาน	223,354	39.53
กวางตุ้ง	24,527	4.34
กว่างซี	1,074	0.19
ฝูเจี้ยน	49	0.01
รวม	565,045	100.00

ที่มา: China Statistical Yearbook (2004)

ภาพที่ 5.1 มณฑลที่ปลูกยางพาราและสัดส่วนผลผลิต



ในจำนวนดังกล่าวนี้พื้นที่ปลูกยางพาราโดยกลุ่มเป็นผู้ประกอบการรายย่อยรวม 411,000 เฮกเตอร์¹ และเป็นของภาคเอกชนประมาณ 285,200 เฮกเตอร์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59 และ 40 ของพื้นที่ปลูกยางพาราทั้งหมดตามลำดับ (ตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.2 ปริมาณการปลูกยางของจีน (ปี พ.ศ.2546)

	พื้นที่ (เฮกเตอร์)	ร้อยละ
พื้นที่ของผู้ประกอบการรายย่อย	41.1	59%
พื้นที่ของภาคเอกชน	28.52	41%
พื้นที่รวม	69.62	100%

ที่มา : สำนักงานที่ปรึกษาด้านตัวเลขว่านลุย (Wanrui)

ในอดีตนั้น การปลูกยางจะทำโดยหน่วยงานรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานของรัฐ แต่ในระยะหลังรัฐบาลจีนก็ยอมให้มีการจัดตั้งบริษัทของภาคเอกชนเองมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เนื่องจากการมีประสิทธิภาพหรือผลผลิตต่อไร่ค่อนข้างต่ำ โดยเฉพาะในไร่ยางที่เป็นของรัฐ โดยภาครัฐได้ใช้นโยบายเพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่เกษตรกร ในเบื้องต้น เกษตรกรจะได้รับหน้าที่ในการดูแลไร่ยางในพื้นที่ 2 เฮกเตอร์ต่อคน โดยจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่การปลูก การดูแล และการเก็บเกี่ยว ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดให้เกษตรกรจะต้องกรีดยางได้อย่างน้อยที่สุด 10 กิโลกรัมต่อวัน (ประมาณ 800 ต้น) และจะได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนผลผลิตที่เก็บเกี่ยวได้ ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้เกษตรกรเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน รวมทั้งนำครอบครัวมาช่วยเก็บเกี่ยวผลผลิตด้วย² ทำให้บัดนี้อุตสาหกรรมยางพาราของประเทศไทยพัฒนาจนเป็นหน่วยอุตสาหกรรมที่แตกแขนงไปอย่างครบครัน เกษตรกรกลุ่มกันอย่างเหนียวแน่น และสามารถสนองความต้องการของหน่วยต่าง ๆ ในการพัฒนาเศรษฐกิจประชาชนโดยพื้นฐาน โดยการจำหน่ายผลผลิตยางพาราหลายรูปแบบอย่างได้เจริญรุ่งเรืองอย่างมาก บางอย่างได้รุกเข้าไปสู่ตลาดการค้าระหว่างประเทศ

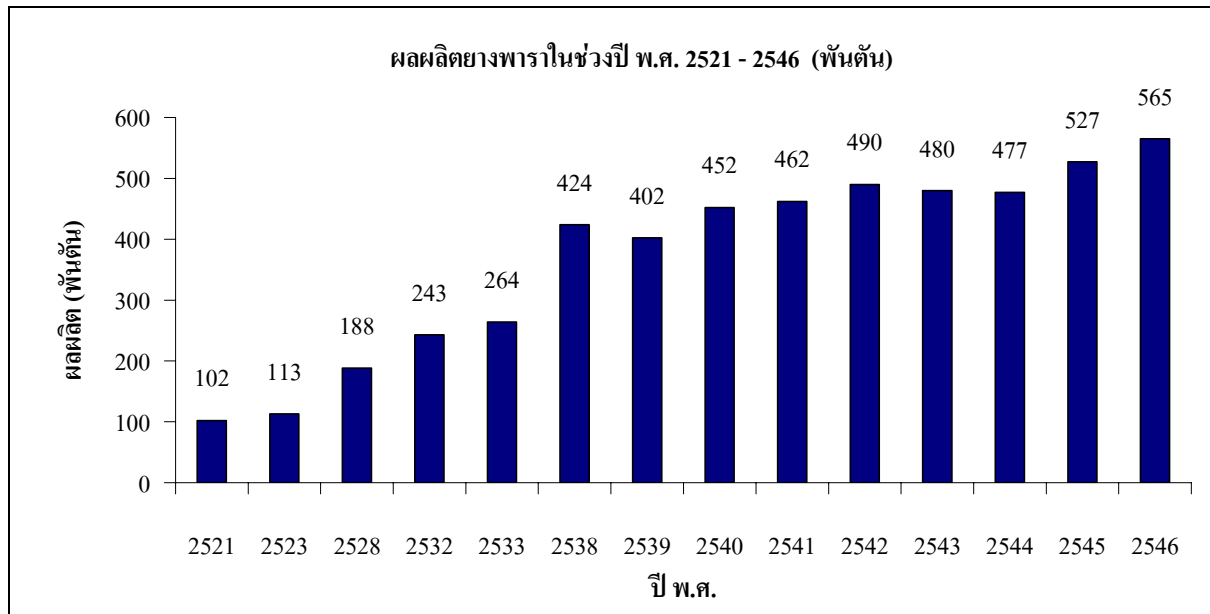
อย่างไรก็ตามการผลิตยางพาราของจีนมีการขยายตัวไม่มากนักและมีอัตราค่อนข้างต่ำหากเปรียบเทียบกับ การขยายตัวของ การบริโภค โดยในช่วงปี พ.ศ. 2541 – 2546 จีนมีอัตราการขยายกำลังการผลิตยางพาราเฉลี่ยเพียงร้อยละ 4.2 ต่อปี ทั้งนี้ในระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2546 มีอัตราการขยายกำลังการผลิต

¹ เฮกเตอร์ หรือเฮกตาร์ คือหน่วยของพื้นที่ มักย่อว่า ha จากภาษาอังกฤษ hectare; 1 เฮกตาร์ มีค่าเท่ากับ: 10,000 ตารางเมตร

² China emerging a key rubber producer in Asia. Businessline. Chennai: Feb 12, 2004.

ยางพารา 10.5% และ 7.2% ตามลำดับ ในปี พ.ศ.2546 จีนมีผลผลิตยางพาราได้รวม 565,045 ตัน (ภาพที่ 5.2) สำหรับราคายางพารามีราคาขายประมาณ 2,308 – 2,435 ดอลลาร์สหรัฐ / ตัน³

ภาพที่ 5.2 ปริมาณการผลิตยางพาราของจีนตั้งแต่ปี พ.ศ.2521 – 2546



ที่มา: China Statistical Yearbook (2004)

สืบเนื่องจากความต้องการใช้ยาง ทั้งยางพาราธรรมชาติและยางสังเคราะห์ของจีนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีการขยายพื้นที่ปลูกในหลายปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ปริมาณผลผลิตยางพาราของจีนในปัจจุบันยังไม่พอเพียงต่อปริมาณความต้องการภายในประเทศ เนื่องจากในปัจจุบันจีนผลิตยางพาราได้เพียง 1 ใน 4 ของปริมาณความต้องการทั้งหมดเท่านั้น ส่วนที่เหลือจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากไทย รัฐบาลจีนจึงมีนโยบายพึ่งตนเองในเรื่องการปลูกยางพารามากขึ้น โดยได้ขยายพื้นที่เพาะปลูกในมณฑลไหหลำเพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 2.1 ล้านไร่

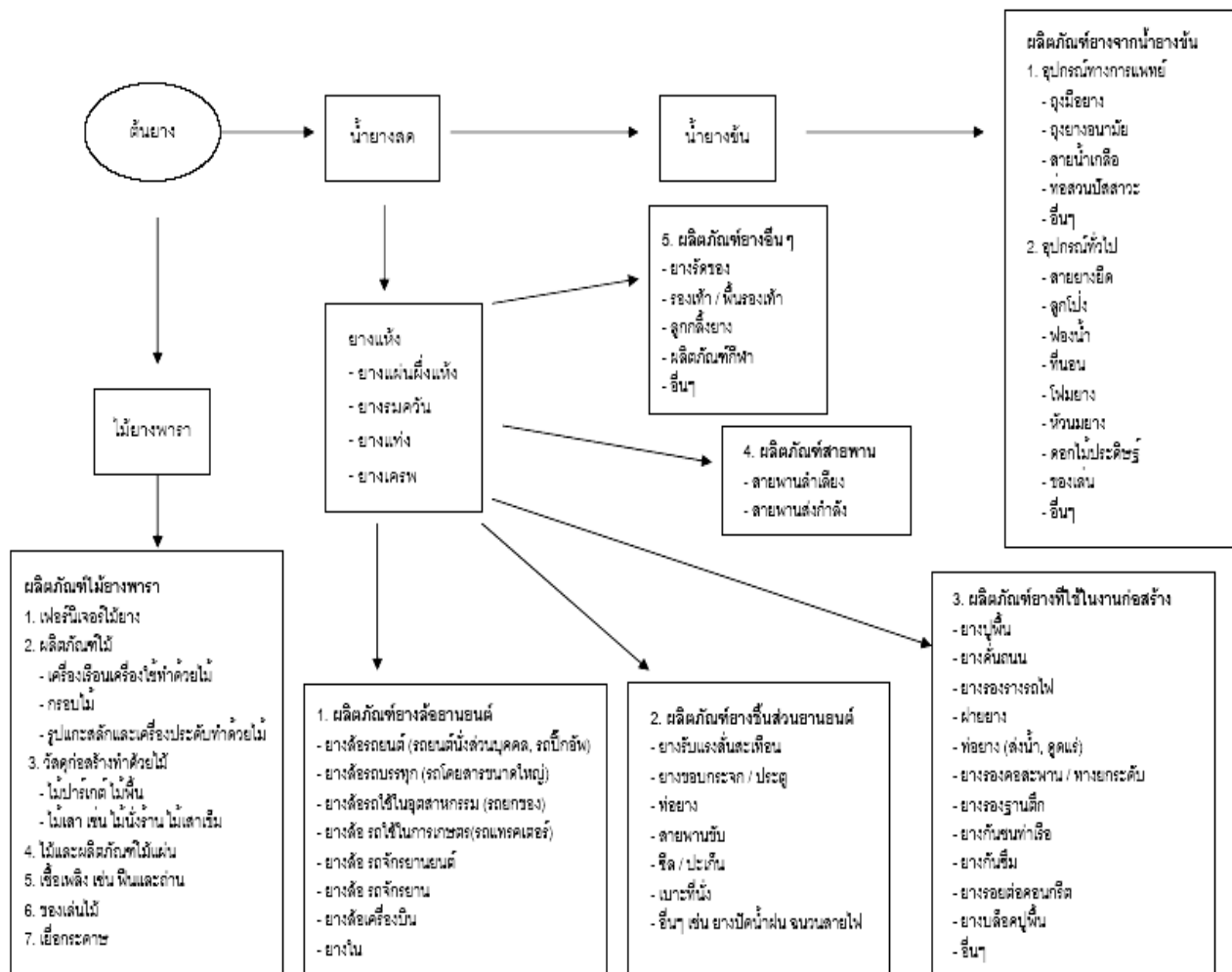
นอกจากนี้ กรมการเกษตรของจีนประจำมณฑลไหหลำได้จัดตั้ง Hainan Agriculture Natural Rubber Corporation เพื่อเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราในมณฑลไหหลำ และสร้างมณฑลไหหลำให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราของจีนด้วย

³ ข้อมูล ต.ค. 2549[2] สำนักงาน พาณิชย์ในต่างประเทศ กรุงปักกิ่ง[3] No. HS 4001 อยู่ในบัญชีสินค้าอ่อนไหวของจีน ภายใต้ ASEAN-China FTA ทำให้อัตราภาษีใน MFN และ CAFTA อยู่ในอัตราที่เท่ากัน

5.1.2 อุปสงค์ยางพาราภายในประเทศจีน (China Domestic Rubber Demand)

อุตสาหกรรมยางพาราเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปขั้นต้นที่นำเอาน้ำยางสดที่กรี๊ดได้จากต้นยางพารามาแปรรูปให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมและสะดวกในการนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์ยาง ยางพาราขั้นต้นที่ผลิตได้แบ่งออกเป็น 5 ชนิด ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง ยางเครป ยางผึ่งแห้งและน้ำยาง ยางพาราขั้นต้นเหล่านี้จะนำไปใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราสำเร็จรูป เช่น ยางยานพาหนะ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย และยางรัดของ (ภาพที่ 5.3) เป็นต้น

ภาพที่ 5.3 สายโซ่การผลิต (Value Chains) ของอุตสาหกรรม



ที่มา: แผนแม่บทอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

จากแผนแม่บทอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์นั้นจะเห็นได้ว่า ความต้องการยางพารานั้นเป็นความต้องการสืบเนื่อง (Derived Demand) ที่เกิดจากความต้องการของสินค้าอื่นๆ อาทิเช่น ผลิตภัณฑ์ยาง

รถจักรยานยนต์ ยางรถยนต์ รองเท้ายาง ผลิตภัณฑ์ลาเท็กซ์ หรือยางพาราแปรรูปอื่นๆ ในประเทศจีน เป็นที่ทราบกันดีว่าอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความต้องการยางธรรมชาติมากที่สุด เพื่อใช้ในการผลิตยางรถยนต์ ยางรถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนประกอบอื่นๆ รองลงมาจะเป็นอุตสาหกรรมการแพทย์และกีฬา ทั้งนี้รวมถึงรองเท้ากีฬาต่างๆ ที่เหลือจะใช้ในการคมนาคม การก่อสร้าง อุตสาหกรรม เทคโนโลยี เป็นต้น (ตารางที่ 5.3)

ตารางที่ 5.3 สัดส่วนการใช้ยางพาราผลิตภัณฑ์ต่างๆ

ผลิตภัณฑ์	สัดส่วน (ร้อยละ)
อุตสาหกรรมยานยนต์ (ยางรถยนต์ ยางรถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนประกอบอื่นๆ)	70
อุตสาหกรรมการแพทย์และกีฬา	25
ผลิตภัณฑ์ลาเท็กซ์ หรือยางพาราแปรรูปอื่นๆ	5
รวม	100

ตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมา การพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราของจีนได้ก้าวกระโดดอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน แสดงให้เห็นว่า พัฒนาการทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมยางพาราของจีนรวมถึงปริมาณการบริโภคยางพาราได้เพิ่มมากขึ้นอย่างมาก ในปี 2546 ได้มีการสำรวจพบว่ามีกรอุปสงค์ยางพาราประมาณ 1.5 ล้านตัน⁴ ซึ่งนับได้ว่าเป็นอันดับแรกของโลก 2 ปี ต่อเนื่องติดต่อกัน

อุตสาหกรรมยานยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ถือเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญที่เป็นแหล่งอุปสงค์สืบเนื่องต่ออุปสงค์ของยางพารา เนื่องจากการใช้ยางพารานั้น 70% ของความต้องการยางพารานำมาใช้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งกว่า 55% ของจำนวนนี้ นำมาใช้ผลิตยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์

ยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์เป็นผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภคที่สำคัญ ระยะไม่กี่ปีมานี้ อุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ของประเทศจีนได้รักษาอัตราการเจริญเติบโตของตนเป็นอย่างดี การเพิ่มผลผลิตโดยเฉพาะยางล้อรถยนต์ เมอร์เซเดส ได้มีอัตราเพิ่มมากกว่า 30% ในปี 2545 จำนวนผลผลิตยางล้อรถยนต์ของประเทศอเมริกา ญี่ปุ่น และจีน คิดได้เป็น 246 ล้านเส้น 168 ล้านเส้น และ 116 ล้านเส้นตามลำดับ ในปี 2546 เป็น 237 ล้านเส้น 170 ล้านเส้น และ 180 ล้านเส้นตามลำดับ โดยจีนผลิตยางล้อรถยนต์ได้มากเป็นอันดับสอง ทั้งนี้ข้อมูลจาก China Petroleum and Chemical Industry Association เปิดเผยว่า การคาดการณ์ในปี 2550 จีนน่าจะมีผลผลิตผลิตยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์ ได้สูงถึง 300 ล้านเส้น

บริษัทร่วมทุนที่ผลิตยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์ที่สำคัญในจีน สรุปได้ดังตารางที่ 5.4

⁴ "Rubber Statistical Bulletin" of International Rubber Study Group

ตารางที่ 5.4 บริษัทร่วมทุนที่ผลิตยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์ที่สำคัญ

บริษัท	เมือง / มณฑล
บริษัท Michelin	- มหานครเซี่ยงไฮ้ (Michelin (China) Investment Co. Ltd) - เมืองเสิ่นหยาง มณฑลเหลียวหนิง (Shenyang Michelin Tire Co. Ltd)
บริษัท Goodyear	- เมืองต้าเหลียน มณฑลเหลียวหนิง (Dalian Goodyear Tire Co. Ltd.)
บริษัท Bridgestone	- เมืองเสิ่นหยาง มณฑลเหลียวหนิง (Bridgestone (Shenyang) Tire Co. Ltd) - มหานครเทียนจิน - มณฑลเจียงซู - มณฑลกวางตุ้ง
บริษัท Kumho	- มหานครเทียนจิน - เมืองนานจิง มณฑลเจียงซู - เมืองฉางชุน มณฑลจี๋หลิน
บริษัท Cooper Tire & Rubber Co.	- มณฑลเจียงซู

ที่มา China Petroleum and Chemical Industry Association (2006)

การใช้ยางพาราจริงและการคาดการณ์อุปสงค์ของยางพาราในการผลิตรถยนต์สรุปได้ดังนี้ ตารางที่ 5.5 ทั้งนี้ได้ประมาณการจากการพยากรณ์การผลิตรถยนต์ โดยที่รถยนต์ขนาดเล็ก 1 คัน ใช้ยาง 100 กิโลกรัม และยางรถยนต์ใช้ 37.8 กิโลกรัม

ตารางที่ 5.5 ข้อมูลและการประมาณการปริมาณยางพาราในการผลิตรถยนต์

ปี	ปริมาณยางพารา (ล้านตัน)
2543	1.09
2548	1.68
2553	2.27
2558	2.84

ที่มา China Statistical Yearbook (2004)

แหล่งผลิตยานยนต์ที่สำคัญได้แก่

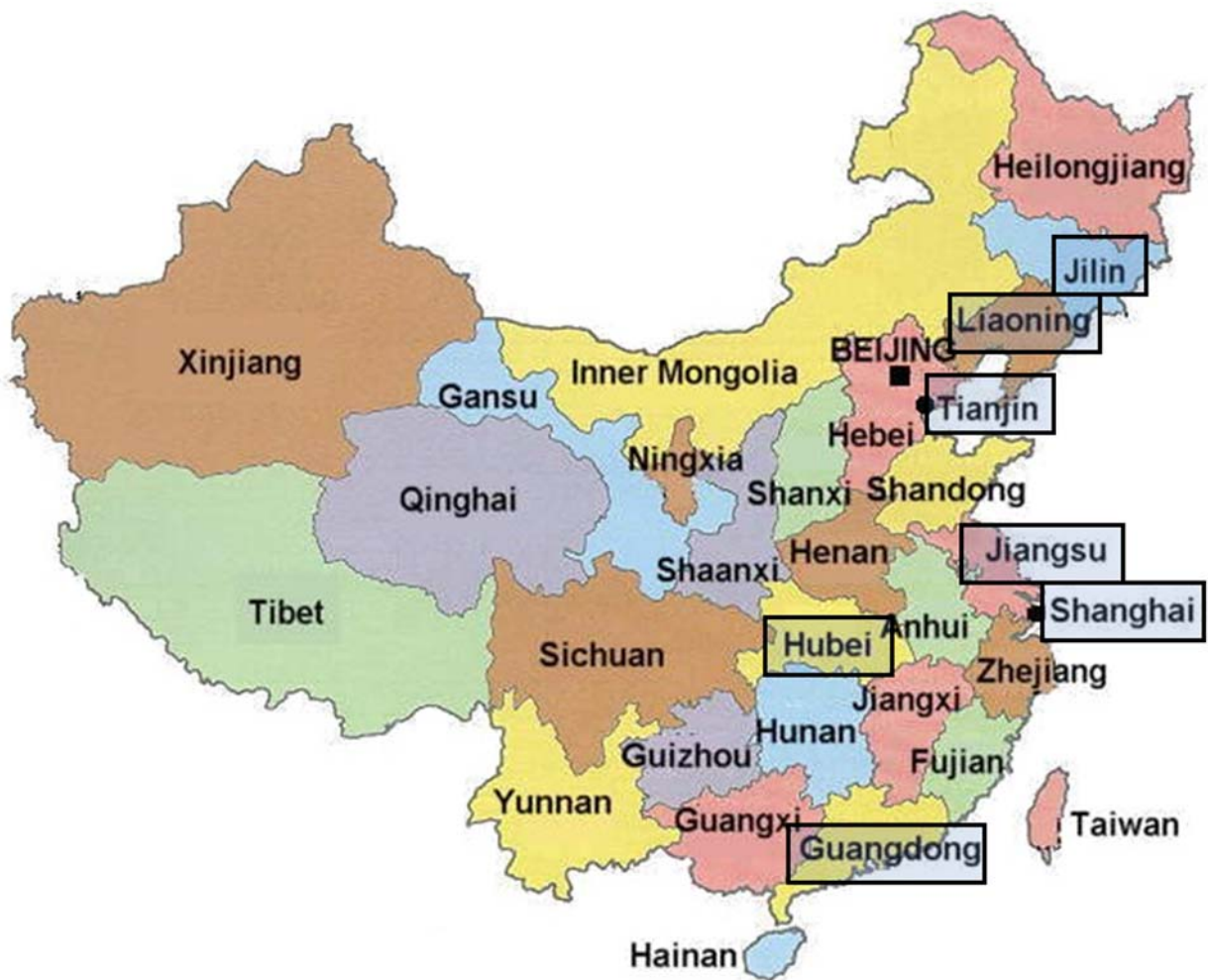
- 1) มณฑลจี๋หลิน จากสถิติในปี 2545 มณฑลจี๋หลินผลิตยานยนต์รวมประมาณ 520,000 คัน มากที่สุดในประเทศจีน มหานครฉางชุนซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลจี๋หลินเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศจีน ในปี 2546 นครฉางชุนผลิตรถยนต์ได้มากถึง 641,000 คัน นับเป็นมูลค่า 14.3 พันล้านเหรียญ นครฉางชุนเป็นแหล่งที่นักลงทุนต่างชาติให้ความสนใจและร่วมลงทุน อาทิ Ford, Chrysler, Siemens, และ Volkswagen
- 2) มณฑลหูเป่ย์ จากสถิติในปี 2545 มณฑลหูเป่ย์สามารถผลิตยานยนต์ได้ 400,000 คัน มากเป็นอันดับ 2 ของประเทศรองจากจี๋หลิน ในปี 2552 มีการพยากรณ์ไว่ว่าน่าจะผลิตได้ 900,000 คันต่อปี
- 3) มหานครเซี่ยงไฮ้ เป็นแหล่งผลิตยานยนต์ที่ขยายตัวสูงสุดของประเทศ
- 4) มหานครฉงชิ่ง เป็นแหล่งผลิตยานยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของประเทศ จากสถิติในปี 2545 มณฑลหูเป่ย์สามารถผลิตยานยนต์ได้ 330,000 คัน มหานครฉงชิ่งมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหนักได้มากกว่ามณฑลเซี่ยงไฮ้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการร่วมลงทุนกับบริษัท Honda ในการผลิตยานยนต์ทำให้มีการขยายตัวการผลิตสูงมากในปีที่ผ่านมา มหานครฉงชิ่งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งและการกระจายสินค้าที่สามารถติดต่อกับมณฑลต่างๆและกับต่างประเทศได้ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ

อุตสาหกรรมรองเท้ายาง

รองเท้ายางถือเป็นอีกหนึ่งอุปสงค์สืบเนื่องของยางพารา โดยเฉพาะรองเท้ากีฬาชั้นสูงของจีนที่ในปัจจุบันได้มีอิทธิพลมากขึ้นในผลิตภัณฑ์ประเภทรองเท้า อุตสาหกรรมรองเท้าในจีนเข้าสู่ภาวะคงที่มากขึ้น มีการออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย มีบริการที่ดีมาขายและสร้างตลาด เพื่อสร้างแนวโน้มใหม่ในการบริโภค ส่งผลอย่างเด่นชัดในด้านการเติบโตของผลิตภัณฑ์แบบใหม่ และอิทธิพลของรองเท้ากีฬาชั้นสูงในตลาดรองเท้าก็ได้เพิ่มมากขึ้น ปริมาณการส่งออก และยอดรายได้ก็ได้อัตราเพิ่มเป็น 23.3 % และ 17.2 % ตามลำดับ ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าปริมาณการผลิต และรายได้จากการจำหน่าย จากที่กล่าวมาข้างต้นผลก็คือ ทำให้ปริมาณความต้องการยางพาราของจีนเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในมณฑลซานตงที่ถือว่าเป็นมณฑลที่มีการผลิตรองเท้ามากที่สุด จึงมีปริมาณความต้องการยางพาราในปริมาณที่สูงตามไปด้วย และเมืองหลวงกว้างโจว มณฑลกวางตุ้ง นับเป็นแหล่งผลิตรองเท้าหลักของจีนมีการผลิตรองเท้ากว่า 3,000 คู่ต่อปีจากการผลิตรวมของจีนทั้งหมด 10,000 ล้านคู่ต่อปี

จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปเป็นมหานครและมณฑลที่เป็นแหล่งอุปสงค์หลักของยางพาราได้ดังภาพที่ 6.4 โดยที่ปริมาณอุปสงค์ส่วนมากเกาะกลุ่มอยู่ที่มณฑลทางเหนือซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของโรงงานผลิตล้อยานยนต์ อันได้แก่ มณฑลเหอเหลียวหนิง มณฑลจี๋หลิน และมหานครเทียนจิน

ภาพที่ 5.4 มหานครและมณฑลที่เป็นแหล่งอุปสงค์หลักของยางพารา



5.1.3 เปรียบเทียบอุปสงค์และอุปทานยางพาราในจีน

แม้ว่าประเทศจีนจะมีการขยายกำลังการผลิตยางพาราอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการขยายตัวระหว่างปี พ.ศ.2541 – 2546 เฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.20 แต่อัตราการบริโภคของจีนกลับมีการขยายตัวในระดับที่สูงถึงประมาณร้อยละ 12.38 ต่อปีในช่วงเวลาเดียวกัน ดังนั้น ประเทศจีนจึงยังต้องนำเข้ายางพาราจากประเทศอื่นๆ มาโดยตลอด (ดูตารางที่ 5.6)

ตารางที่ 5.6 การผลิต การบริโภคและอัตราการขยายตัวของยางพาราในจีน

ปี	การผลิต (ตัน)	อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	การบริโภค (ตัน)	อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
2541	462,344	NA	840,000	NA
2542	489,991	5.98	850,000	1.19
2543	480,248	-1.99	1,080,000	27.06
2544	477,437	-0.59	1,210,000	12.04
2545	527,413	10.47	1,310,000	8.26
2546	565,045	7.14	1,485,000	13.36

ที่มา: การผลิตจาก China Statistical Yearbook (2004)

การบริโภคจาก "Rubber Statistical Bulletin" of International Rubber Study Group

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปริมาณการผลิตยางพารา(Domestic Supply) กับปริมาณการบริโภคนยางพารา(Domestic Demand) ของจีนนั้นไม่สมดุลกัน คือ เกิดอุปสงค์ส่วนเกินในตลาด(Excess Demand) และเนื่องด้วยความสามารถภายในประเทศมีไม่พอ ทำให้ต้องอาศัยตลาดสากลในการตอบสนองด้านวัตถุดิบมากขึ้น

5.1.4 การสนับสนุนจากภาครัฐ

เมื่อพิจารณาในระดับรายมณฑลจาก แล้ว พบว่าในอดีตแม้กระทั่งมณฑลที่มีการปลูกยางพาราสูงที่สุด อันได้แก่มณฑลยูนนานก็ยังถือได้ว่ามีผลผลิตในระดับต่ำ เป็นเพราะมีภูมิอากาศไม่เหมาะสมสำหรับยาง เนื่องจากมีระดับน้ำฝน 1,100 – 1,600 มม.ต่อปี และมีอุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 20 องศาเซลเซียส แต่ในระยะหลัง ได้มีการพัฒนาขึ้นมากโดยอาศัยเทคโนโลยีด้านการโคลนนิ่ง (Cloning) เข้ามาช่วย โดยหน่วยงานของจีนนำโดย Chinese Academy of Tropical Agricultural Sciences (CATAS) และ Yunnan Institute of Tropical Crops (YITC) ได้ร่วมกันพัฒนาสายพันธุ์ของยางโดยการโคลนนิ่งพันธุ์ที่เหมาะสมสำหรับการปลูกในประเทศจีน เช่น SCATC 7-20-59, YITC 1, และ SCATC 7-33-97 เป็นต้น เพื่อเพิ่มผลผลิตภาพและลดต้นทุนในการผลิต และได้รับผลผลิตต่อไร่ (Yield) โดยเฉพาะในมณฑลยูนนานเพิ่มขึ้น⁵

หากแต่เมื่อเราดูจากอีกแง่หนึ่งก็พบว่า อุตสาหกรรมยางพาราของประเทศไทยมีลักษณะเฉพาะของช่วงหลังการพัฒนาจนเติบโตสูงสุด โดยดูได้จาก กลุ่มธุรกิจใอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันนี้มีจำนวนมาก ประเภทของผลผลิตใช้เวลาสะสมมานานจนมีประเภทค่อนข้างมาก กำไรน้อยลงทุกวัน ขาดทุนสูงขึ้น ดังจะเห็นได้จากข้อมูลที่รวบรวมโดยกรมสถิติแห่งชาติ พบว่าจำนวนอุตสาหกรรมยางพาราที่เพิ่มขึ้นจาก 2,245 แห่งในปี 2547 เป็น 2,991 แห่งในปี 2548 แต่มีอุตสาหกรรมที่ขาดทุนเพิ่มขึ้นจาก 373 แห่งในปี 2547 เป็น

⁵ Aravindan. Climatic conditions curb China's rubber output. Businessline. Chennai: Dec 21, 2004.

458 แห่งในปี 2548 ประกอบกับอัตราภาษีกำไรเงินทุนในอาชีพอัตราเพิ่มขึ้นจาก 9.98% ในปี 2547 เป็น 10.78% ในปี 2548 (ดังตาราง 5.7)

ตารางที่ 5.7 ตัวเลขเศรษฐกิจอาชีพอัตราผลผลิตทางการเกษตรในประเทศจีนในช่วงเดือนปี 2547 และ 2548

ดัชนี	ปี 2547	ปี 2548
จำนวนหน่วยรัฐวิสาหกิจที่คิดรวมโดยต่อเนื่องกัน	2,245	2,991
จำนวนหน่วยรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนคิดรวมโดยต่อเนื่องกัน	373	458
อัตราภาษีดอกเบี้ยเงินลงทุน(%)	9.98	10.78
จำนวนครั้งของการหมุนรอบของเศรษฐกิจ	2.04	2.25
อัตราดอกเบี้ยค่าต้นทุน (%)	4.93	5.16
อัตราการใช้จ่ายเงินลงทุนผลิตผลสำเร็จรูป	16.22	15.79

ที่มา : กรมสถิติแห่งชาติ

5.1.5 ภาพรวมการนำเข้ายางพาราของจีน

ประเทศจีนเป็นประเทศที่บริโภคยางพารามากที่สุดในโลก หลังจากที่ได้มีการพัฒนาด้วยความเร็วสูง 2 ปีต่อเนื่องกันแล้ว ในปี 2547 อัตราความเร็วก็ยังเพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราการพัฒนาเร็วเกินไป โดยที่ความสามารถภายในประเทศมีไม่พอ ทำให้ต้องอาศัยตลาดสากลในการตอบสนองด้านวัตถุดิบมากขึ้น กลายเป็นสิ่งสำคัญที่กระทบกระเทือนถึงการพัฒนาในขั้นต่อไป

ในปี 2548 นั้นพบว่าประเทศที่ส่งออกยางพาราโดยภาพรวมมายังประเทศจีนมากที่สุด ได้แก่ ประเทศไทย ญี่ปุ่น และมาเลเซีย ตามลำดับ (ดังตาราง 5.8) แต่หากพิจารณาเป็นรายประเภทของยางพาราจะพบว่า ประเทศที่ส่งออกยางพาราธรรมชาติไปยังประเทศจีนมากที่สุด ได้แก่ ประเทศไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ตามลำดับ (ดังตาราง 5.9) ในส่วนของประเทศที่ทำการส่งออกยางพาราสังเคราะห์ไปยังประเทศจีนสูงสุด ได้แก่ ประเทศไต้หวัน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตามลำดับ (ดังตาราง 5.10)

ในปี 2548 จีนนำเข้ายางธรรมชาติจากไทยเป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นมูลค่า 755.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยไทยมีส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ 49.60 และพบว่ามีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยระหว่างไตรมาสแรกของปี 2549 มูลค่าการนำเข้ายางธรรมชาติจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.3 เมื่อเทียบกับปี 2548

ตารางที่ 5.8 ประเทศผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราไปยังประเทศจีน 10 อันดับแรก (ปี 2548)

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	ไทย	956.1
2	ญี่ปุ่น	751
3	มาเลเซีย	504.1
4	ไต้หวัน	390.5
5	เกาหลีใต้	361.5
6	สหรัฐอเมริกา	301.6
7	อินโดนีเซีย	296.1
8	เยอรมนี	214.3
9	เวียดนาม	180.6
10	รัสเซีย	167.7
มูลค่ารวม		4,734.5

ที่มา : Product Market Study : China's Rubber Products Market , August 2005, p.4-6.

ตารางที่ 5.9 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราธรรมชาติไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรก (ปี 2548)

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1.	ไทย	755.7
2	มาเลเซีย	375.1
3	อินโดนีเซีย	255.3
4	เวียดนาม	57.5
5	อินเดีย	39.3
มูลค่ารวม		1,522.6

ที่มา : Product Market Study : China's Rubber Products Market , August 2005, p.4-6.

ตารางที่ 5.10 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรก (ปี 2548)

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	ไต้หวัน	272.7
2	ญี่ปุ่น	251.9
3	เกาหลีใต้	186.6
4	สหรัฐอเมริกา	185.9
5	รัสเซีย	167.1
มูลค่ารวม		1,064.2

ที่มา : Product Market Study : China's Rubber Products Market , August 2005, p.4-6.

5.2 แนวโน้มอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศจีน

เพื่อสามารถวิเคราะห์สถานการณ์และเป็นแนวทางในการตัดสินใจทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ จึงมีการรวบรวมข้อมูลแนวโน้มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราเพื่อประเมินอุปสงค์และอุปทานของยางพาราในจีนในอนาคตดังนี้

5.2.1 การคาดการณ์ปริมาณการผลิตยางในจีนในศตวรรษที่ 21

เนื่องจากการปรับปรุงพื้นที่เพาะปลูกต่าง ๆ พื้นที่เพาะปลูกยางพาราจะมีมากขึ้น โดยแบ่งพื้นที่ ๆ สำคัญออกเป็น มณฑล หวินหนัน ไหล่ดำ กวางตุ้ง กวางสี ทางใต้ของฝูเจี้ยน

พิจารณาจากเทคโนโลยีและปริมาณการเจริญเติบโตจนถึงช่วงปี 2535 จากการพัฒนาเทคโนโลยี ทำให้ปริมาณการผลิตยางพาราเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 12% ต่อปี การคาดการณ์ร่วมกับปัจจัยอื่นๆ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.11 การคาดการณ์ปริมาณการผลิตยางพาราภายในจีน

ปี	การคาดการณ์ปริมาณการผลิตยางพาราภายในจีน (ตัน)
2543	488,000
2548	585,000
2558	700,000

5.2.2 การวิเคราะห์ความต้องการยางพาราในจีน

เมื่อปี 2547 ความต้องการของตลาดทั้งภายในและนอก ได้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมยางพาราของจีนเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราจีนในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2547 มีลักษณะเฉพาะที่พอสรุปได้กว้าง ๆ คือ

1) ปริมาณการผลิตของผลิตภัณฑ์ที่สำคัญได้เพิ่มมากขึ้น

ตัวเลขจากสถิติของกรมสถิติแห่งชาติได้แสดงว่า ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ปริมาณการผลิตยางรถยนต์ทั่วประเทศมีจำนวน 127,116,600 เส้น (รวมยางล้อรถมอเตอร์ไซค์ด้วยส่วนหนึ่ง) ซึ่งเพิ่มขึ้น 17.7% เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยในจำนวนนี้มียางรถยนต์ meridian line 48,582,000 เส้น เพิ่มขึ้น 36.8% เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมา ส่วนปริมาณการผลิตรองเท้ายางที่ลดน้อยลงมาตลอด ก็ได้ฟื้นฟูเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมีนาคม ปี 2547 และอัตราการเติบโตก็รวดเร็วขึ้นอย่างต่อเนื่อง ช่วงครึ่งปีแรกปริมาณรองเท้ายางผลิตได้ถึง 5.2 ร้อยล้านคู่ คิดเป็นอัตราเพิ่มเป็น 9 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว

2) ปริมาณการส่งออกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การส่งออกของผลิตภัณฑ์ยางพาราที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมาภายใต้การดำเนินนโยบายของรัฐบาลก็ยังคงมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นต่อไป รายได้จากการส่งออกคิดเป็นอัตรามากกว่า 23 % ของยอดจำหน่ายทั้งหมด จำนวนผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกมีขึ้นมีลงเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ โครงสร้างการส่งออกกำลังมีการเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยจะเปลี่ยนจากเดิมที่ผลิตในปริมาณมากแต่จำหน่ายในราคาต่ำ มาเป็นการพัฒนาปริมาณและราคาไปพร้อมๆกัน ในช่วงเดือนมกราคม – พฤษภาคม ปี 2004 ปริมาณการส่งออกยางรถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 12.79 ล้านเส้น คิดเป็นมูลค่า 6.72 ร้อยล้านเหรียญสหรัฐ โดยจำนวนเพิ่มขึ้น 37.8 % และมีมูลค่าเพิ่มขึ้น 51.9 % เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเดียวกันของปี 2003 ยางล้อรถมอเตอร์ไซค์ส่งออกทั้งสิ้นเป็นจำนวน 2,804,000 เส้น คิดเป็นรายได้ 9,820,000 USD คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้น 15.6 % และ 27.37 % เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาเดียวกันของปี 2003 ยางล้อจักรยาน ส่งออกเป็นจำนวน 32,070,000 เส้น คิดเป็นรายได้ 32,960,000 USD คิดเป็นอัตราเพิ่ม 21.8 % และ 24.4 % เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาเดียวกันของปี 2546 และการส่งออกด้าน สายพาน สายรูป V สายยาง รองเท้ายาง ก็ได้เพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน

เป็นที่สังเกตได้ว่า การค้าขายที่เติบโตอย่างรวดเร็วนั้นเป็นส่วนสำคัญในการช่วยให้อุตสาหกรรมยางพาราของจีนได้รับประโยชน์ในแง่ของการตลาด ขณะเดียวกันยังสะท้อนให้เห็นว่า กำลังการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ของจีนก็ได้เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย โดยผู้ที่มิบทบาทสำคัญก็คือ วิสาหกิจที่ร่วมทุนกับต่างชาติ

5.2.3 แนวทางแก้ไขความขัดแย้งของอุปสงค์และอุปทานยางพาราของจีน

ทางภาครัฐของจีนได้วางแนวทางการแก้ไขปัญหาความแตกต่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานยางพาราธรรมชาติในจีน สรุปได้ดังนี้

- 1) แผนการขยายพื้นที่เพาะปลูกยางพาราให้มากขึ้นและใช้ศักยภาพที่มีอยู่ให้เต็มที่ เพื่อเพิ่มปริมาณและคุณภาพการผลิตยางพารา โดยการคิดค้นสายพันธุ์ยางพาราใหม่ ๆ พัฒนาสายพันธุ์เก่า พัฒนาเทคนิคการผลิต

เนื่องจากพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การปลูกยางพาราในประเทศจีนมีเพียง 12 ล้านกว่าไร่จีน ซึ่งปัจจุบันนี้ได้ใช้พื้นที่ปลูกต้นยางพาราไปแล้วกว่า 10 ล้านไร่จีน ฉะนั้น อุตสาหกรรมยางพาราในประเทศ หรือผู้ที่สนใจจะลงทุนในด้านอุตสาหกรรมยางพาราจะต้องขยายพื้นที่ปลูกออกไปนอกประเทศ เช่นนี้แล้วปริมาณยางพาราในประเทศก็จะเพิ่มขึ้น ส่งผลดีต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราต่อไปในระยะยาว หากอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับยางพาราร่วมมือกัน ก็จะทำให้สามารถลดความเสี่ยงในด้านเงินทุน เทคนิค และการจำหน่ายด้วย

- 2) แผนการหาสิ่งทดแทนยางพาราธรรมชาติ เช่น การบุกเบิกการพัฒนาและการใช้ ยางเบญจมาศเงิน ยางพาราตู้ซ่ง ให้เป็นประโยชน์ แต่จากสภาพการณ์ในปัจจุบันนี้สิ่งที่สำคัญยิ่งกว่าคือการขยายการใช้ยางสังเคราะห์ การใช้ยางบูตาเดียน สไตรีน (Butadiene Styrene) ยางพารา Sun ding และยางพารา Ding ji ในปัจจุบันมีอัตราการใช้เพียง 35% ยางพารา Yi wu คุณสมบัติคล้ายคลึงกับยางพาราธรรมชาติ ยางพารา Yi wu จำนวน 2 แสนตัน ก็เท่ากับจำนวนการผลิตของพื้นที่ของสวนยางธรรมชาติ 2 ล้านกว่าไร่จีนแล้ว นอกจากนี้ การสร้างฐานผลิตยางไม้เอทรีนให้มีขนาดใหญ่ก็จะช่วยส่งเสริมให้มีผลผลิตยางพารา Yi wu เพิ่มมากขึ้น จะช่วยให้ปริมาณความต้องการใช้ยางพาราธรรมชาติลดลงได้บ้าง
- 3) แผนการพัฒนากำนำยารถยนต์ที่ผ่านการใช้งานแล้วกลับมาใช้อีก เร่งพัฒนากำนำยารถเดิมมาใช้ใหม่ ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการยืดอายุการใช้งานของยางรถยนต์ ซึ่งสามารถลดการใช้ยางพาราธรรมชาติลงได้บ้าง ยางรถยนต์ที่คืนนั้น หากเกิดการสึกหรอของผิวยาง ก็ยังสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ทำให้ช่วยประหยัดวัตถุดิบยางพารา
- 4) พยายามลดภาษีอากรการนำเข้ายางพาราให้ต่ำลงโดยเร็ว เนื่องจากอัตราภาษีนำเข้ายางพารานั้น คำนวณจากราคานำเข้า ราคาราคาเข้ายิ่งแพง รัฐก็จะยิ่งเก็บภาษีได้มาก ผู้นำเข้าก็จะต้องแบกรับภาระมากขึ้น ในประเทศที่ไม่มีการผลิตยางพาราหรือมีการผลิตในปริมาณน้อยต่างก็ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยางพาราในประเทศตนใช้ยางพาราจากการนำเข้า และแทบจะไม่มีใครเก็บภาษีนำเข้า ประเทศจีนถึงแม้จะผลิตยางพาราได้เอง แต่ว่าปริมาณการผลิตมีจำนวนจำกัด ที่ผ่านมาเป็นเพราะ ความต้องการใช้ภายในประเทศมีน้อย หากมีการนำเข้าจำนวนมากจะเป็นอันตราย

ต่อกิจการปลูกยางพาราภายในประเทศ หากแต่ปัจจุบันยางพาราธรรมชาติในโลกกำลังขาดแคลน ราคาของพาราในประเทศก็สูงขึ้น ปัจจุบันต้นทุนการผลิตยางพาราธรรมชาติของจีนคิดเป็นราคาประมาณ 8 พันกว่าหยวน / ตัน ส่วนราคาจำหน่าย ตกประมาณ มากกว่า 16,000 ต่อตันแล้ว ฉะนั้น หากลดภาษีนำเข้ายางพาราธรรมชาติลงจะไม่กระทบต่อกิจการปลูกยางพาราภายในประเทศ

5.2.4 นโยบายด้านอุตสาหกรรมยางพาราของจีน

นโยบายของภาครัฐที่มีผลต่ออุตสาหกรรมยางพาราสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) ไม่มีการยกเลิกภาษียางพาราธรรมชาติ

นโยบายลดภาษีตาม “ข้อตกลงด้านการค้า” เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในเขตการค้าเสรี จีน-อาเซียน เริ่มตั้งแต่เดือน มกราคม 2547 มีวิสาหกิจที่เริ่มทำการและขยายกิจการมาตั้งแต่ระยะแรกเริ่มจำนวนกว่า 500 แห่ง ได้ดำเนินการลดภาษีก่อน เมื่อถึงวันที่ 1 มกราคม 2549 ผลผลิตเหล่านี้ก็จะลดอัตราการจัดเก็บภาษีเป็น 0

ตามข้อตกลงของเขตการค้าเสรี จีน-อาเซียน นั้น นอกจากแบ่งสินค้าเป็นสินค้าที่มีความรุ่งเรืองมาตั้งแต่ระยะแรกเริ่มแล้ว สินค้าของทั้งสองฝ่ายก็ได้แยกเป็นสินค้าธรรมดาและสินค้าที่ได้รับการกระทบกระเทือนง่าย โดยทั้งสองฝ่ายมีสินค้าธรรมดาเกือบ 7,000 ชนิด ความต่างกันของสินค้าธรรมดากับสินค้าที่ได้รับการกระทบกระเทือนง่ายคือ สินค้าธรรมดามีการลดอัตราภาษีไปเรื่อยๆจนถึงขั้นยกเลิกไป ส่วนสินค้าที่ได้รับการกระทบกระเทือนง่ายถึงแม้จะถูกจำกัดให้ลดภาษีแต่ก็ไม่จำเป็นต้องลดไปจนถึงขั้นยกเลิก

ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2548 เป็นต้นไป สินค้าธรรมดาทุกประเภทจะเริ่มลดภาษี โดยจีนกับประเทศอาเซียน 6 ประเทศ (บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย) จะได้ลดอัตราภาษีของสินค้าจำนวน 40 % ในปี 2548 และจำนวน 60% ในปี 2548 จนถึงระดับอัตราที่ต่ำกว่า 5% และในปี 2553 จะลดอัตราภาษีสินค้าธรรมดาจนเหลือศูนย์ ผลผลิตส่วนน้อย (รายการภาษี 6 ตัว 250 รายการ) จะเลื่อนเวลาในการลดภาษีให้เหลือศูนย์ในปี 2555 (เลื่อนให้แก่สินค้าที่มีความไวตัวมากของประเทศฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย และอนุญาตให้เลื่อนการลดภาษีในสินค้าไม่เกิน 6 ตัว 500 รายการ)

สำหรับสินค้าที่ได้รับความกระทบกระเทือนง่ายนั้น ประเทศสามารถให้ความปกป้องอย่างเหมาะสม ข้อตกลงทางการค้าได้กำหนดว่า ประเทศจีนและประเทศอาเซียน 6 ประเทศ สามารถสงวนสินค้าอ่อนไหวภายในจำนวนไม่เกินรายการภาษี 6 ตัว 400 รายการ และปริมาณการนำเข้าสินค้าอ่อนไหวจะต้องไม่เกินกว่า 10% ของปริมาณนำเข้าสินค้าที่ได้รับความกระทบกระเทือนง่ายทั้งหมดของปี 2544 ทั้งนี้ สินค้าที่ได้รับความกระทบกระเทือนง่ายควรจะลดภาษีให้เหลือต่ำกว่า 20%

ภายในปี 2555 และเมื่อถึงปี 2561 ก็จะลดเหลือ 0.5% ส่วนสินค้าที่ได้รับความกระทบกระเทือนได้ง่ายมากจะต้องลดภาษีเหลือ 50% ในปี 2558

2) รายการ 6 ประเภทในอุตสาหกรรมยางพาราที่ถูกจำกัดจากการ

เมื่อเดือนธันวาคม ปี 2547 คณะกรรมการพัฒนาประเทศ ธนาคารประชาชนจีน คณะกรรมการตรวจสอบควบคุมกิจการธนาคารจีน ได้ร่วมกันจัดทำ “ประกาศเกี่ยวกับการเพิ่มความแข็งแกร่งของการร่วมมือกันในด้านนโยบายอุตสาหกรรม นโยบายด้านสินเชื่อ และประกาศเกี่ยวกับปัญหาการควบคุมความเสี่ยงของสินเชื่อ” พร้อมทั้งจัดทำ “สารบัญญัติอุตสาหกรรมบางส่วนในปัจจุบันที่ห้ามไม่ให้ผลิตด้วยคุณภาพต่ำ”

สารบัญญัติแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ห้ามและประเภทที่จำกัด โดยมีรายการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพารามี 6 รายการ แยกออกเป็นรายการที่ห้าม 3 รายการ อันได้แก่ ล้อรถที่มีกำลังการผลิต 5 แสนเส้นต่อปี และยางที่มีกำลังการผลิตต่ำกว่า 5 แสนเส้นต่อปีอย่างยางล้อรถที่วิ่งในที่ลาดเอียง หรือยางล้อรถที่ใช้ผ้ามาจกฝ้ายธรรมชาติเป็นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ผลิตถ่ายเม็ดแข็งที่มีความสามารถผลิต 1 หมื่นตันต่อปี กับยางรถจักรยานแบบขอบอ่อนประเภท จำกัด 3 รายการคือ รายการยางล้อรถแรงคน (ยางล้อรถเงินด้วยแรงคน) รายการยางล้อรถยนต์ที่วิ่งในที่เอียงลาด และรายการยางพาราที่ใช้ในทางการแพทย์

3) กระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศใช้อัตราภาษีป้องกันการทุ่มตลาดสำหรับการนำเข้ายางพารา Luding เป็นเวลา 5 ปี

วันที่ 10 พฤษภาคม ปี 2548 กระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศเอกสารหมายเลข 23 ประจำปี 2548 โดยประกาศให้ใช้อัตราภาษีป้องกันการทุ่มตลาดสำหรับการนำเข้ายางพารา Luding ที่ผลิตจากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐฯ สหภาพยุโรป เป็นเวลา 5 ปี

ตามกำหนดใน “ข้อบังคับการป้องกันการทุ่มตลาด” กระทรวงพาณิชย์ ได้ประกาศเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2546 ให้ดำเนินการตรวจสอบด้านการทุ่มตลาดสินค้ายางพารา Luding ที่ผลิตจากประเทศญี่ปุ่น อเมริกา และสหภาพยุโรป โดยกระทรวงพาณิชย์ได้ตรวจสอบระดับการทุ่มตลาด ระดับการทำลาย และผลเสียหาย วันที่ 1 ธันวาคม 2547 กระทรวงพาณิชย์ก็ได้ประกาศผลการตรวจสอบขั้นต้น ตกลงว่าจะใช้มาตรการป้องกันการทุ่มตลาดชั่วคราวต่อผลิตภัณฑ์ที่ถูกตรวจสอบ หลังจากประกาศผลในขั้นต้นแล้ว กระทรวงพาณิชย์ ก็ได้ดำเนินการตรวจสอบต่อไป ข้อสรุปสุดท้ายตกลงว่า ผลิตภัณฑ์ที่ถูกตรวจสอบนั้นมีการทุ่มตลาดสินค้า กิจการยางพารา Luding ภายในปะเทศจีนได้รับความเสียหายจริง และการทุ่มตลาดสินค้านี้มีผลเสียหายจริง

ตั้งแต่วันที่ 10 พฤษภาคม 2548 เป็นต้นไป ผู้ประกอบการที่นำเข้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวต้องขอมลเสียภาษีป้องกันการทุ่มตลาดในอัตราภาษี (2% - 15% แต่ละชนิดไม่เท่ากัน) ผู้ประกอบการที่

นำเข้าสินค้าต้องจ่ายค่ารับรองเป็นเงินสดต่อศุลกากร ตามมาตรการที่กำหนดในขั้นต้น และกำหนดอัตราภาษีต่อต้านการทุ่มตลาดตามผลการพิจารณา

4) ประกาศกฎของการอนุญาตอุตสาหกรรมยางล้อรถเข้ามาในจีน เมื่อเดือนตุลาคม 2548

“วิธีการบริหารการพัฒนาอุตสาหกรรมยางล้อรถ” (เนื้อหาในคอนต่อไปจะเรียกสั้นๆว่าวิธีการ) ได้บัญญัติขึ้นเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2548 “วิธีการ” ฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลัก และมอบหมายให้บริษัทให้คำปรึกษาด้านวิศวกรรมสากลแห่งประเทศจีน และสมาคมอุตสาหกรรมยางพาราแห่งประเทศจีน ร่วมกันยกร่างขึ้น โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับการสร้างโรงงานใหม่ ขยายการผลิตของโรงงานเก่า นำเข้ายางล้อรถเก่า ส่งออกและนำเข้ายางล้อรถ ลดอัตราภาษีการนำเข้ายางพาราธรรมชาติให้น้อยลง และลดภาษีอุปโภคยางล้อรถที่วิ่งในที่ลาดเอียง “วิธีการ” ฉบับนี้ได้ประกาศบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2548 ”

“วิธีการ” ฉบับนี้ได้แนะนำสนับสนุนเทคนิคในอุตสาหกรรมยางล้อรถ สนับสนุนการพัฒนาของยางล้อรถมอริเตียน จำกัดการขยายขนาดของอุตสาหกรรมยางล้อรถที่วิ่งในที่ลาดเอียง สนับสนุนให้วิสาหกิจพัฒนาเทคนิคใหม่ๆเพื่อเป็นลิขสิทธิ์ของตนเอง สนับสนุนให้วิสาหกิจประสานงานร่วมกัน ควบคุมการอนุญาตให้เข้าตลาด จัดตั้งมาตรฐานด้านคุณภาพยางล้อรถ ความปลอดภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงาน และการใช้วัตถุดิบ จัดตั้งระบบการจัดการควบคุมวิสาหกิจยางล้อรถให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เร่งกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการเรียกคืนยางล้อรถยนต์ที่คุณภาพไม่ถึงเกณฑ์ องค์กรที่รองรับตรวจสอบจะต้องรับผิดชอบต่อผลการรับรองตรวจสอบและสร้างระบบให้กับวิสาหกิจที่ลงทุนโดยทุนภายในประเทศ ทุนภายในและภายนอกประเทศร่วมกัน และทุนจากภายนอกประเทศ ส่วนวิสาหกิจการใหม่ ก็มีการกำหนดปริมาณกำหนดขีดความสามารถทางด้านเทคนิค และกำหนดคุณสมบัติผลิตภัณฑ์ ยกระดับการออกแบบอนุญาตการผลิตให้สูงขึ้น จัดตั้งระบบส่งสัญญาณเตือนราคาส่งออก ไม่อนุญาตการนำเข้ายางรถยนต์เก่าที่ใช้การไม่ได้ ไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม

5) การทดลองบังคับใช้มาตรการสำหรับอุตสาหกรรมที่ใช้ยางพาราเก่าที่ใช้ไม่ได้ ในปี 2548

มาตรการบังคับในด้านการผลิต และด้านความปลอดภัย รวมถึงการป้องกันสิ่งแวดล้อมและความสะอาด ของกิจการใช้ยางพาราเก่า และใช้การไม่ได้แล้ว ซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานการใช้ยางพาราเก่าและใช้ประโยชน์ไม่ได้ของสมาคมอุตสาหกรรมยางพาราแห่งประเทศจีน ได้ทดลองบังคับใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี 2548 โดยผ่านการตรวจสอบและอนุมัติจากสมาคมอุตสาหกรรมยางพาราแห่งประเทศจีนได้แล้ว

มาตรการฉบับนี้มีใจความคือหลัก 3 ด้านคือ การผลิตด้วยความปลอดภัย อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และผลิตด้วยความสะอาด ในด้านการผลิตด้วยความปลอดภัยก็จะมีข้อกำหนดที่ชัดเจน

ในด้านการดับเพลิง การใช้เครื่องสูบลม และระเบียบการทำงาน ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมนั้นก็ได้กำหนดค่าของความเข้มข้นในอากาศ จะต้องน้อยกว่า 5mg / ลบ.ม. อัตราความสะอาดของฝุ่นในอากาศก็ต้องถึง 95 % การรักษาระดับกลิ่นเหม็นลดถึงระดับ 0 – 1 จากเดิมที่กำหนดให้อยู่ในระดับ 3 – 4 ทำให้คนธรรมดาสามารถปรับตัวได้ ไอ้กำมะถัน ของล้อ ขจัดกำมะถันและเครื่องถลุงก็ต้องทำการขจัดกำมะถัน ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมของคนงานให้ดี ในด้านความสะอาด ก็ให้ใช้เครื่องอุปกรณ์ที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพสูง และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย เพื่อจะให้ยกระดับในการทำงานให้สูงขึ้น จะต้องควบคุมด้วยมาตรฐานเกี่ยวกับสถานที่ทำงาน สร้างสิ่งแวดล้อมที่สะอาด ขยายเขตสีเขียวในโรงงาน ตั้งเป็นโรงงานเป็นแบบสวนดอกไม้

เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการพัฒนาของอุตสาหกรรมยางพาราจีน สร้างความปลอดภัย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การกำหนดระดับความสะอาด ของการใช้ยางพาราที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้นั้น เมื่อ 2 ปีก่อน สมาคมอุตสาหกรรมยางพาราแห่งประเทศไทยก็ได้เสนอข้อกำหนดอย่างชัดเจนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการใช้ยางพาราที่ใช้การไม่ได้แล้ว จะต้องส่งไปยังบริเวณที่สามารถอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ ทุกวันนี้สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยก็ได้จัดตั้งมาตรฐานตามความนี้ ทั้งนี้หากมีการพบปัญหาใหม่ก็จะได้แก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่อไป

5.3 สถานการณ์การนำเข้ายางพาราของจีน

5.3.1 ภาพรวมการนำเข้ายางพาราไทย

จากการสำรวจพบว่าการส่งออกยางของไทยไปยังจีนส่วนใหญ่จะเพิ่มขึ้นเท่าที่เชิงไฮ้ ซิงเต่า และฮ่องกง ดังภาพที่ 6.4 สำหรับมณฑลที่นำเข้ายางพาราจากไทยสรุปได้ดังตาราง 6-12

สินค้ายางพาราที่ไทยส่งออกไปยังจีน ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มยางธรรมชาติ (HS 4001) และในบรรดามณฑลของจีนที่ไทยส่งออกสินค้าไปมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่า มณฑลที่มีการนำเข้ายางธรรมชาติ (HS 4001) จากไทยเป็นหลัก ได้แก่

มณฑลซานตง มณฑลเหอหนาน และมณฑลเจียงซู ซึ่งทั้งสามมณฑลเป็นแหล่งผลิตยางรถยนต์ และเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหนักของจีน เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์

มณฑลเจ้อเจียง มณฑลฝูเจี้ยน และมณฑลเจียงซี เป็นกลุ่มมณฑลทางตะวันออกเฉียงใต้ของจีน โดยเจ้อเจียงเป็นมณฑลชายฝั่งทางตอนกลางของจีน มีท่าเรือหนึ่งไปเป็นท่าเรือหลัก ส่วนฝูเจี้ยนตั้งอยู่ชายฝั่งทางตอนกลางของจีน มีท่าเรือเซี่ยเหมินเป็นท่าเรือสำคัญ ในขณะที่เจียงซีแม้จะไม่ได้ติดทะเลแต่เป็นฐานการผลิตของจีนที่มีความสำคัญมากขึ้น หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่ม Pan-Pearl River Delta

กรุงปักกิ่ง (มณฑลเป่ย์จิง) นำเข้ายางพาราจากไทยโดยอาศัยเส้นทางขนส่งทางทะเลไปขึ้นเทียบท่าที่เทียนจิน ก่อนที่จะมีการลากตู้ต่อเข้าไปยังเป่ย์จิงโดยใช้แม่น้ำไห่เหอ (Hai He)

ภาพที่ 5.5 ท่าเรือหลักในการนำเข้ายางพาราจากไทย

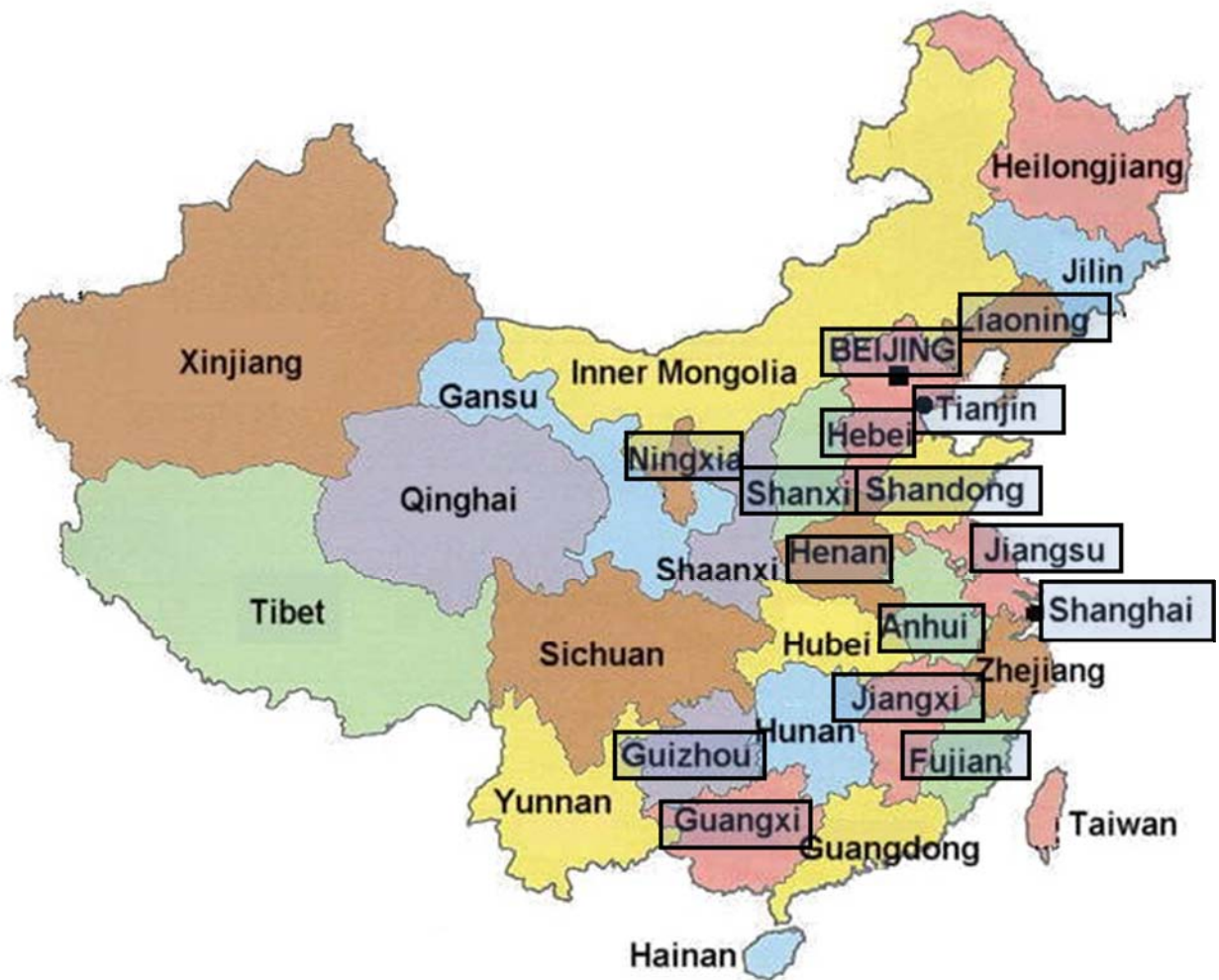


ตารางที่ 5.12 มณฑลที่นำเข้ายางธรรมชาติจากไทย (จัดลำดับตามมูลค่าการนำเข้าปี 2548)

มณฑล	มูลค่าการนำเข้า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	สัดส่วน (ร้อยละ)
มณฑลซานตง	237.63	31.4
มณฑลเจียงซู	90.90	12.0
มณฑลเจ้อเจียง	82.84	11.0
นครเซี่ยงไฮ้	80.81	10.7
มณฑลเหอหนาน	41.61	5.5
มณฑลเหลียวหนิง	36.88	4.9
มหานครเทียนจิน	32.24	4.3
มณฑลฝูเจี้ยน	31.31	4.1
กรุงปักกิ่ง	23.92	3.2
มณฑลกุ้ยโจว	20.23	2.7
มณฑลอันฮุย	16.98	2.2
มณฑลชานซี	2.63	0.3
มณฑลเหอเป่ย์	2.40	0.3
มณฑลหนิงเซี่ย	2.39	0.3
มณฑลเจียงซี	2.10	0.3
เขตปกครองตนเองกว่างซี	1.59	0.2
มณฑลเหย์หลงเจียง	1.00	0.1
อื่นๆ	48.24	6.4
รวม	755.70	100%

ที่มา : Product Market Study : China's Rubber Products Market , August 2005

ภาพที่ 5.6 มณฑลหลักที่นำเข้ายางธรรมชาติจากไทย



ตารางที่ 5.13 ตัวอย่างผู้นำเข้าและผู้ใช้ (End Users) ยางธรรมชาติไทยในประเทศจีน

มณฑล	บริษัทผู้นำเข้าหลัก
มณฑลซานตง	Shandong Chenghan Tyre Co.,Ltd, Shandong, China
มณฑลเจียงซู	Jiangsu hankook Tyre Co.,Ltd. Nantung Rucgang Latex Products Co.,Ltd.
มณฑลเจ้อเจียง	Zhejiang Commodity Plaza Ground Co.,Ltd.
นครเซี่ยงไฮ้	Sinochem Shanghai Imp and Exp Corp.
มณฑลเหอหนาน	Henan Tyre Factory Henan Tyre Plant China Shenma Group Rubber Tyre Co.,Ltd
มณฑลเหลียวหนิง	Liaoning Tyre Factory; Liaoning Long march Tyre Co., Ltd.; China Shenyang No.3 Rubber Plant; Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.
มหานครเทียนจิน	Tianjin Muiedtire rubber International Co.,Ltd.
มณฑลฝูเจี้ยน	Fujian Hua Min Beijing Xiamen Pulsa Sporting Goods Co.,Ltd.
กรุงปักกิ่ง	Beijing Tyre Factory
มณฑลกุ้ยโจว	Guizhou Tyre Factory
มณฑลอันฮุย	Anhui Kaiyuan Tire Co.,Ltd.; Grandtour Tire (Anhui) Co.,Ltd.; Anhui Primwell Rubber & Plastics Co.,Ltd.
มณฑลชานซี	Northwest General Rubber Factory
มณฑลเหอเป่ย์	Tangshan Lingfeng Tire Co. Hebei Tyre Factory
มณฑลหนิงเซี่ย	Yinchuan (Great Wall) Tyre Company Limited Grandtour Tyre Pte Ltd. (Grandtour)
มณฑลเจียงซี	Jiangzi Taifeng Tire Co.,Ltd.
เขตปกครองตนเองกวางสี	Guilin South Rubber International Corporation Lanyu Aircraft Tire Development
มณฑลเหอหลองเจียง	Hualin Rubber Plant

ตัวอย่างรายชื่อบริษัทส่งยางออกไปประเทศจีน ได้แก่

- บริษัท ไทยฮั้วยางพารา จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ยางไทยปิยะได้ จำกัด
- บริษัท ทองไทยรับเบอร์ จำกัด
- บริษัท ถาวรอุตสาหกรรมยางพารา(1992) จำกัด
- บริษัท สิ้นเจียเต็ก จำกัด
- บริษัท เซาท์แลนด์รีซอร์ท จำกัด
- บริษัท บีโรรับเบอร์ จำกัด
- บริษัท เซาท์แลนด์รับเบอร์ จำกัด
- บริษัท ถาวรอุตสาหกรรมยางแท่ง จำกัด
- บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด

5.3.2 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ายางพาราของจีน

รัฐบาลจีนเก็บภาษีศุลกากรในการนำเข้ายางธรรมชาติ (4001) ในอัตราร้อยละ 20 และภายใต้กรอบข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียนจีน (ACFTA) จีนได้จัดให้ยางธรรมชาติอยู่ในสินค้าประเภทสินค้าอ่อนไหวสูง (highly sensitive) ทำให้ไม่มีการลดภาษีลงอีก ในขณะที่ กลุ่มสินค้ายาง (HS 40) อื่นๆ จะมีการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าจากเดิมร้อยละ 3.25 เหลือร้อยละศูนย์ ตามกรอบสินค้าปกติ สินค้ายืดหยุ่นและสินค้าอ่อนไหว

ตารางที่ 5.14 อัตราภาษีศุลกากรนำเข้ายางพาราของประเทศไทย

พิกัด ศุลกากร	รายละเอียดของสินค้า	อัตราภาษี ศุลกากร (ร้อยละ)	อัตราภาษีตามกรอบ ACFTA
4001	ยางธรรมชาติ	20	สินค้าอ่อนไหวสูง
4002	ยางสังเคราะห์และฟลักซ์	3-7.5	สินค้าปกติ / อ่อนไหว
4005	ยางผสม (คอมพาวนด์) ชนิดอันวัลแคนไนซ์	8	สินค้าปกติ
4007	ด้ายและด้ายชนิดคอร์ดทำด้วยยางวัลแคนไนซ์	14	สินค้าปกติ
4011	ยางนอกชนิดอัดลมที่เป็นของใหม่	12.9-25	สินค้ายืดหยุ่น/อ่อนไหว

ที่มา: ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

5.3.3 อนาคตยางพาราไทยในตลาดจีน

จุดแข็ง โอกาส ข้อจำกัดและความเสี่ยงของยางพาราไทยสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.15 จุดแข็ง โอกาส ข้อจำกัดและความเสี่ยงของยางพาราไทย

จุดแข็งและโอกาส
- ยางพาราไทยได้รับการยอมรับในตลาดจีนในเรื่องของคุณภาพที่ดี ความเชื่อถือและความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ส่งออกยางพาราชาวไทยและผู้นำเข้ายางพาราชาวจีน เป็นปัจจัยส่งเสริมให้จีนนำเข้ายางพาราจากไทยต่อไป - ความคุ้นเคยเชื่อถือและความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้นำเข้าของจีนและผู้ส่งออกของไทย - ราคายางพาราอาจมีแนวโน้มสูงขึ้นเนื่องจากมีความต้องการใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบเพิ่มขึ้น - ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ยางสังเคราะห์ราคาสูงขึ้น โดยเปรียบเทียบสูงกว่าราคายางพารา ซึ่งจะไม่จูงใจให้ใช้ยางสังเคราะห์ และส่งผลให้เกิดความต้องการใช้ยางพาราเพิ่มมากขึ้น - จีนมีต้นทุนการผลิตยางพาราที่สูงกว่าไทย การยกเลิกโควตานำเข้ายางพาราของจีนในปี 2548 ช่วยเพิ่มโอกาสการส่งออกยางพาราจากไทย (รวมทั้งประเทศอื่นๆ) - แม้จีนจะพยายามเพิ่มเนื้อที่เพาะปลูกยางพาราภายในประเทศ แต่ในระยะเวลาอันใกล้จะยังไม่สามารถให้ผลผลิตเพียงพอกับความต้องการใช้ภายในประเทศ นอกจากนี้ความแห้งแล้งในพื้นที่ภาคใต้ของจีนส่งผลกระทบต่อผลผลิตยางพาราของจีน - การเปิดเสรีด้านการผลิตและการค้าของจีนในปี 2548 ด้วยการยกเลิกโควตานำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนสำคัญ และนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2549 ภาษีนำเข้าจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 20 ซึ่งส่งผลให้จีนมีความต้องการใช้ยางพารามากขึ้น
ข้อจำกัดและความเสี่ยง
- มีแนวโน้มว่าจีนจะส่งเสริมให้มีการนำยางรถที่ใช้แล้วกลับไปผลิตเพื่อนำมาใช้ใหม่อีก - จีนให้ความสนใจในการแสวงหาแนวทางเพื่อเพิ่มผลผลิตยางพาราให้เพียงพอแก่ความต้องการใช้ยางพาราภายในประเทศ ในระยะยาวอาจสามารถพึ่งพาตนเองได้ ฉะนั้นการขยายพื้นที่เพาะปลูกยางในไทยจะต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ - มาเลเซียเป็นผู้ส่งยางพารามาจีนเป็นลำดับที่ 2 รองจากไทย และอาจเป็นคู่แข่งกันในการส่งออกยางพารามาจีน - เวียดนามเป็นอีกประเทศหนึ่งที่กำลังขยายการผลิตและส่งออกยางพารา และด้วยความได้เปรียบในเรื่องเขตแดนที่ติดต่อกันกับจีน เวียดนามจะเป็นคู่แข่งกันของไทยอีกประเทศหนึ่ง นอกเหนือจากมาเลเซีย อินโดนีเซีย และอินเดีย

ข้อจำกัดและความเสี่ยง
- ในปี 2547 และ 2548 จีนนำเข้ายางธรรมชาติจากไทยเป็นอันดับ 1 แต่จากสถิติปี 2546-2548 ชี้ให้เห็นแนวโน้มการลดปริมาณการนำเข้าจากไทยอย่างต่อเนื่อง โดยคู่แข่งที่สำคัญของไทยคือมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศอันดับ 2 ที่จีนนำเข้ายางธรรมชาติมีอัตราที่สูงขึ้น - เงินบาทที่แข็งค่าขึ้นจะส่งผลให้ยางพารามีราคาสูงขึ้น อาจทำให้จีนหันไปหาซื้อหรือนำเข้ายางพาราที่มีราคาถูกกว่าจากประเทศอื่นแทน

ที่มา: รายงานสถานการณ์ข้าวและยางพาราของจีน จากสำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรประจำกรุงปักกิ่ง

5.4 ข้อมูลท่าเรือขนส่งยางพาราไทย

ท่าเรือฮ่องกง (Hong Kong Port)

ท่าเรือฮ่องกงตั้งอยู่ทางทะเลจีนใต้ มีลักษณะเป็นท่าเรือน้ำลึกที่เน้นทำธุรกิจระหว่างประเทศในประเภทของสินค้าสำเร็จรูปมากกว่าเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบและเรือผู้โดยสาร จุดแข็งที่สำคัญของท่าเรือนี้ที่มีส่วนในการพัฒนาเศรษฐกิจของฮ่องกง คือ การที่มีเกราะป้องกันทางธรรมชาติและเป็นน้ำลึกของท่า Victoria ที่ทำให้การจัดการและการดำเนินงานบริเวณท่าเทียบเรือสามารถทำได้กับทุกๆชนิดของเรือ ท่าเรือของฮ่องกงถูกจัดอันดับให้เป็นท่าที่คึกคักมากที่สุดในโลกเป็นเวลาหลายปี ได้แก่ ปี1987 ถึง 1989, ปี1992 ถึง 1997,ปี1987 ถึง 1989,ปี1992 ถึง 1997และปี1999 ถึง 2004 จนกระทั่งท่าเรือสิงคโปร์แย่งอันดับหนึ่งไปในปี 2005 แต่เมื่อไตรมาสที่ 1 ของปี 2007 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ก็ถูกจัดอันดับมาเป็นที่หนึ่งเป็นครั้งแรก

ผู้ที่รับผิดชอบการบริหารงานท่าเรือฮ่องกง คือ Director of Marine โดย The Port Operations Committee เป็นผู้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติงานท่าให้มีประสิทธิภาพ ยกเว้นส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ The Pilotage Advisory Committee and The Provisional Local Vessels Advisory Committee ส่วนThe Hong Kong Port Development Councilทำหน้าที่ในเรื่องของการวางแผนและพัฒนา รวมทั้งการสนับสนุนและผลักดันให้ท่าเรือฮ่องกงเป็นศูนย์กลางท่าเรือแห่งภูมิภาค(A regional hub port) และเป็นผู้นำทางท่าเรือคู่สินค้าของโลก ในขณะเดียวกัน The Hong Kong Maritime Industry Council ก็คอยให้คำแนะนำรัฐบาลในการที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการเดินเรือสมุทรของฮ่องกงและผลักดันให้ฮ่องกงกลายเป็นศูนย์กลางการเดินเรือระหว่างประเทศ

ในส่วนThe Marine Department จะรับผิดชอบในการพิจารณาถึงเงื่อนไขในการเข้าท่าของเรือ,การจัดการสินค้าให้มีความรวดเร็วและปลอดภัยมากที่สุด ซึ่งถือเป็นสิ่งที่ทางท่าเรือฮ่องกงให้ความสำคัญ โดยตั้งได้มาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือทุกประเภทตั้งแต่เรือ Tankers ขนาดใหญ่ที่สุดไปจนถึงเรือบรรทุกผู้โดยสารขนาดเล็กที่สุด

ฮ่องกงถือเป็นหนึ่งในหลายศูนย์กลางท่าเรือที่ให้บริการดูแลการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก และเป็นดังประตูสู่แผ่นดินจีน ในระหว่างปี2001 มีเรือที่ผ่านท่าเรือฮ่องกงมากกว่า 37,000 ลำ เฉลี่ยรอบของเรือตู้สินค้าที่ผ่านประมาณ 10 ชั่วโมง

สถานีตู้สินค้า The Kwai Tsing Container Terminals ตั้งอยู่บนบริเวณทางตะวันตกเฉียงเหนือของท่า โดยท่าเทียบเรือทั้งหมด 24 ท่า ประมาณ 8,500 เมตรในบริเวณส่วนหน้า ที่รวมทั้งพื้นที่สถานี กว่า 2.7 ตารางกิโลเมตร และมีทั้งลานพักตู้และ container freight stations โดยมีความสามารถในการการรองรับตู้ได้มากกว่า18 ล้านตู้ TEUs สถานีเหล่านี้อยู่ในการควบคุมของ 5 บริษัท คือ

- Modern Terminals Ltd. (MTL)
- Hong Kong International Terminals Ltd. (HIT)
- COSCO Information & Technology (H.K.) Ltd. (COSCO)
- Dubai Port International Terminals Ltd. (DPI)
- Asia Container Terminals Ltd. (ACT)

ซึ่งสถานีดังกล่าวได้ดูแลการจราจรของการขนถ่ายตู้สินค้า ประมาณ60% ของทั้งหมดในฮ่องกง

ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Port)

ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ตั้งอยู่บริเวณทางแยกของแนวชายฝั่งทะเลตะวันออกของจีนและแม่น้ำแยงซี ซึ่งเชื่อมต่อไปสู่ Yangtze Valley และ Tai Lake Valley และแม่น้ำภายในประเทศลุ่มฉลเจียงซูและอันฮุย นอกจากนี้ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ยังมีเส้นทางคมนาคมทางถนนและรถไฟ ท่าเรือของนครเซี่ยงไฮ้ขนถ่ายสินค้า 530 ล้านตันอยู่อันดับแรกของโลก ในปี 2006

ตารางที่ 5.16 ข้อมูลทั่วไปท่าเรือเซี่ยงไฮ้

	ข้อมูลท่าเรือเซี่ยงไฮ้
พื้นที่	7.2 ตารางกิโลเมตร
ความยาวแนวฝั่ง	ยาว 240 กิโลเมตร
จำนวนท่าเทียบเรือ	651 ท่า (เป็นท่าเทียบตู้สินค้า 32 ท่า)
จำนวนการเดินเรือตู้สินค้า	2,173 ต่อเดือน

Shanghai International Port (Group) Co., Ltd. (SIPG) บริษัทร่วมทุนระหว่าง Shanghai Municipal Government, China Merchants International Terminals Shanghai Limited, และ Shanghai Tongsheng Investment (Group) Co., Ltd. ทำหน้าที่ดำเนินงานทั้งหมดของสถานีสาธารณะในท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ซึ่งมุ่งเน้น

ธุรกิจหลักอยู่ที่การบริหารจัดการสถานีตู้สินค้าของสินค้า break bulk และสินค้าเทกอง, ระบบโลจิสติกส์ที่ท่าเรือและการบริการต่างๆบนท่าเรือ

ท่าเรือชิงเต่า (Qingdao Port)

ท่าเรือชิงเต่า ตั้งอยู่ที่อ่าว Jiaozhou ของ Shandong Peninsula ในมณฑลซานตง เป็นท่าเรือน้ำลึกธรรมชาติที่ปราศจากน้ำแข็งตลอดทั้งปี ด้วยความได้เปรียบทางที่ตั้งและเงื่อนไขทางธรรมชาติของท่าเรือชิงเต่า ทำให้ถือเป็นท่าเรือที่สำคัญในแม่น้ำเหลืองและทางชายฝั่งทะเลตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิก และถือเป็นศูนย์กลางทางการขนส่งสำหรับการค้าขายระหว่างประเทศ

ท่าเรือชิงเต่ามีที่ตั้งที่จุดเริ่มต้นของทางด่วน Qingdao-Jinan Expressway และ Jiaozhou-Jinan Railway อันเป็นเส้นทางที่ช่วยสร้างความสะดวกสบายในการขนส่งทางบก อีกทั้งยังมีเครื่องมืออำนวยความสะดวกในเรื่องของการรวบรวมและขนส่งสินค้า เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ทางเหนือและยังมีแผนการขยายออกไปยัง Henan, Hebei, Shanxi, Shaanxi, Gansu, Inner Mongolia, Xinjiang and Sichuan

ท่าเรือชิงเต่าเป็นท่าเรือธรรมชาติที่มีชื่อเสียง ถือเป็นหน้าต่างด้านการค้ากับต่างประเทศที่สำคัญของภาคกลางและภาคตะวันออกของจีน มีท่าเรือเฉพาะกิจหลายแห่ง เปิดเส้นทางเดินเรือ 97 สาย เชื่อมโยงกับท่าเรือกว่า 450 แห่งที่กระจายอยู่ตามประเทศต่างๆ แยกกันขนส่งสินค้าในตู้ container หินแร่ น้ำมันดิบและถ่านหิน นอกจากนี้ ในแต่ละเดือนท่าเรือชิงเต่า คิดต่อทำธุรกิจกับท่าเรืออื่นมากกว่า 450 ท่าในมากกว่า 130 ประเทศ ในปัจจุบันท่าเรือชิงเต่า มีท่าเทียบเรืออยู่ 70 ท่า ในจำนวนนั้นมี 24 ท่าที่เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับเรือขนาดมากกว่า 10,000 dwt ในปี 1995 ท่าเรือชิงเต่า มีความสามารถในการรองรับถึง 73 ล้านตัน ตู้สินค้ารองรับได้ 600,00 TEUs

ในการขยายท่าเรือ ท่าเทียบเรือหนึ่งในเฟสที่สองของสถานีน้ำมัน Huangdao มีสำหรับ 200,000 dwt และ 6 ท่าเทียบเรือน้ำลึกในเฟสที่หนึ่งของพื้นที่ท่า Qianwan ได้เสร็จสมบูรณ์ ใน 6 ท่าเทียบเรือน้ำลึก

- มี 2 ท่าเทียบเรือสำหรับเรือที่มีขนาด 20,000 dwt
- ท่าเทียบเรือ timber สำหรับเรือขนาด 25,000 dwt
- ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์สำหรับเรือขนาด 50,000 dwt
- ท่าเทียบเรือถ่านหินสำหรับเรือขนาด 35,000 dwt
- ท่าเทียบเรือถ่านหินอีกท่าสำหรับเรือขนาด 50,000 dwt

ซึ่งในแต่ละปีมีความสามารถในการรองรับสินค้าได้เพิ่มขึ้น 34 ล้านตัน ท่าเรือชิงเต่าแบ่งเป็น 3 พื้นที่ ได้แก่ Huangdao Oil Port Area, Old Port Area และ Qianwan New Port

ท่าเรือชิงเต่า มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย สามารถบริการอำนวยความสะดวกการขนย้ายสินค้าได้หลายประเภท สามารถให้บริการกับสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับตู้สินค้า สินค้าหลักของท่าเรือชิงเต่า ได้แก่ ถ่านหิน แร่ธาตุ น้ำมันดิบและธัญพืช อลูมิเนียม ซีเมนต์ โซเดียมคาร์บอเนต ยางพารา

เนื้อไม้ ฝ้ายและการขนส่งขนาดใหญ่ได้เช่นกัน ในปี 2006 ท่าเรือชิงเต๋าส่งสามารถทำสถิติรองรับสินค้าได้มูลค่า 224.15 ล้านตัน มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ 168.33 ล้านตัน ถือเป็นอันดับ 2 ของประเทศจีน

ท่าเรือชิงเต๋าคือท่าเรือแรกและท่าที่ใหญ่ที่สุดในการขนส่งกล่องระหว่างประเทศ และท่าตู้สินค้า the top reefer container port มูลค่าการค้าสินค้าของท่าเรือชิงเต๋ามีมูลค่า 7.702 ล้าน TEU ในปี 2006 และเป็นศูนย์ระบบ EDI ที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน

ในปี 1997 ท่าเรือชิงเต๋ากลายเป็นท่าเรือแรกที่ได้รับการรับรอง ISO9002 สำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ในปี 2001 ท่าเรือชิงเต๋ากลายเป็นท่าที่ได้รับรางวัลชนะเลิศทางด้านคุณภาพระดับชาติ ทำให้กลายเป็นศูนย์กลางขนส่งทางตอนเหนือของจีนที่ได้รับความนิยมอย่างมาก

ท่าเรือเทียนจิน (Tianjin Port)

ท่าเรือเทียนจินห่างจากเมืองเป่ย์จินประมาณ 170 กิโลเมตร อยู่ทางตะวันออกของเทียนจินที่ถือเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของจีนตอนเหนือ (The economic center in North China) ซึ่งท่าเรือเทียนจินถือเป็นจุดเริ่มต้นของสะพานเชื่อมเส้นทางระหว่างเอเชียกับยุโรปนั่นเอง (Asia Euro Rail Bridge)

ท่าเรือเทียนจินถือเป็นท่าที่สร้างเองโดยมนุษย์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดประกอบไปด้วยท่าเรือที่เชื่อมทางทะเลและท่าเรือทางแม่น้ำ สำหรับท่าทางทะเล มีชื่อว่า New port (Xin'gang) ซึ่งอยู่ทางตะวันตกของอ่าว Bohai และอ่าวสามเหลี่ยม Haihe river ส่วนท่าแม่น้ำนั้นจะตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำ Haihe ท่าเรือเทียนจินมีการติดต่อค้าขายกับท่าต่างๆทั่วโลกกว่า 300 ท่าใน 160 ประเทศ ซึ่งท่าเรือเทียนจินนั้นก็มีเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) ถึง 5 กิโลเมตรภายในบริเวณท่า กฎระเบียบในเขตนี้ก็จะมีความยืดหยุ่นและมีสิทธิพิเศษมากกว่าในเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตพัฒนาเชิงเทคนิค (The special economic zones and economic & technical development areas)

ท่าเรือเทียนจินกำลังมีการพัฒนาให้มีความทันสมัยต่อการค้าระหว่างประเทศที่มีการขยายตัวมากขึ้นเรื่อยๆด้วยการพัฒนาทั้งทางด้านเทคโนโลยีที่หลากหลายให้เหมาะสมต่อการใช้งานและขยายพื้นที่ให้เป็นท่าที่เป็นการค้าเสรีมากขึ้น

ท่าเรือหนิงโป (Ningbo Port)

ท่าเรือหนิงโป มีที่ตั้งอยู่ที่ตอนกลางของชายฝั่งทะเลของจีนและทางใต้ของอ่าว Hangzhou ท่านี้ประกอบไปด้วยท่าหนิงโป Zhenhai and Beilun อยู่ในบริเวณเดียวกัน มี 59 ท่าเทียบเรือ โดยมีสำหรับเรือที่ขนาดมากกว่า 500 dwt และเป็น 22 ท่าเทียบเรือสำหรับเรือที่มีขนาดมากกว่า 10,000 dwt ในปี 1995 มูลค่าที่ผ่านท่าเรือหนิงโปนี้ถึง 68.52 ล้านตัน ดังนั้นทั้ง 14 ท่าเทียบเรือจึงเป็นท่าที่เพิ่งก่อสร้างใหม่และสามารถรองรับได้ถึง 12.69 ล้านตัน ในปัจจุบันมีถึง 191 ท่าเทียบเรือ โดยมีที่เป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่กว่า 10,000 DWT. ถึง 39 ท่า

ในปี 2004 ท่านี้มีสินค้าขนถ่ายถึง 100 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นหนึ่งท่าที่มีขนาดใหญ่อันดับต้นๆของโลกเลยทีเดียว ในปี 2005 ปริมาณสินค้าเพิ่มสูงเป็น 268 ล้านตัน ถูกจัดอันดับให้กลายเป็นท่าเรืออันดับสองของจีน 5 ปีติดกัน ส่วนตู้สินค้า มีปริมาณถึง 5,208,000 TEUs และถูกจัดอันดับให้อยู่อันดับที่สี่ของจีน และอยู่ในอันดับ 15 ของโลก

ท่าเรือหนิงโปตั้งอยู่ ณ บริเวณสามแยกของชายฝั่งทะเลจีนกลางและแม่น้ำแยงซี ท่าเรือหนิงโปเป็นท่าเรือน้ำลึกที่มีความได้เปรียบทางธรรมชาติอยู่ไม่น้อย เนื่องจากท่านี้ถูกล้อมรอบด้วยเกาะ Zhoushan จึงถือเป็นเกาะกำบังที่ดีจากคลื่นลมแรงต่างๆ อีกทั้งก็ไม่มีพิก่น้ำแข็งและโคลนตะกอนภายในบริเวณท่าเรือหนิงโปอีกด้วย เรือที่มีขนาดใหญ่มากกว่า 250,000 DWT สามารถเข้าจอดได้อย่างอิสระ ส่วนขนาด 250,000 ถึง 300,000 DWT ก็สามารถเข้าจอดและออกได้ตามกระแสน้ำขึ้นลงตามปกติ ท่าเรือหนิงโปจึงเป็นท่าที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า 100,000 DWT ในประเทศจีน

ท่าเรือหนิงโปถือเป็นเครือข่ายสำคัญในการขนส่ง เนื่องจากมีการเชื่อมต่อกับหลายๆเส้นทางการขนส่งอันประกอบไปด้วย การเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางน้ำกับทางน้ำ ทางถนน ทางรถไฟและทางท่อน้ำมัน นอกจากนี้ยังมีเมืองท่าที่มีความพัฒนาเป็นอย่างมาก

ระบบการขนส่งทางรถไฟถูกขยายเส้นทางให้เชื่อมต่อระหว่างบริเวณหน้าท่าเรือกับระบบเส้นทางรถไฟในประเทศ ทำให้การขนถ่ายสินค้าบริเวณหน้าท่าเรือหนิงโปจึงมีความสะดวกสบายและรวดเร็ว

อ่าวหางโจว(Hangzhou) ที่กำลังก่อสร้างและจะแล้วเสร็จในปี 2007 นี้ จะช่วยลดเวลาการเดินทางของการขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนิงโปไปยังเซี่ยงไฮ้ถึง 2 ชั่วโมง อีกทั้งยังไปถึงมณฑลเจียงซูได้และเซี่ยงไฮ้ด้วยเวลาที่สั้นลงด้วย

ท่าเรือหนิงโปถือได้ว่าเป็นสถานีขนถ่ายตู้สินค้าที่ทันสมัยมากที่สุดของจีน ด้วยความทันสมัยของอุปกรณ์ สิ่งแวดล้อมและบริการที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่างๆ ท่าเทียบเรือมีความยาวถึง 4,465 เมตร หน้าท่ามีความลึก 13.5 ~17 เมตร มีเครื่องมืออุปกรณ์ต่างที่อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายมากมาย อาทิ 46 bridge cranes ที่สามารถยื่นได้ยาวถึง 58~65 เมตร พร้อมทั้งลานพักตู้ที่มีขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับตู้สินค้าได้มากกว่า 8000 ตู้มาตรฐาน และมีเส้นทางขนถ่ายตู้สินค้าออกสู่ทะเลถึง 147 เส้นทาง เส้นทางรถบรรทุก 69 เส้นทาง ฯลฯ รวมเส้นทางทั้งหมดกว่า 670 เส้น ถูกจัดอันดับเป็นอันดับสามของประเทศจีนรองจากท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือเซินเจิ้น

ท่าเรือหนิงโปมีจุดแข็งในตัวเองในการที่จะรองรับการค้าขายระหว่างประเทศจีนกับทั่วโลก โดยที่การบริหารจัดการท่าเรือที่มีรูปแบบการจัดการที่แม่นยำถูกต้องในเรื่องของเวลา การให้บริการที่สามารถมั่นใจได้ถึงคุณภาพ ปลอดภัย ด้วยระบบ EDI ทำให้สามารถประสิทธิภาพ การทำงานของ bridge crane ได้ 53.3 TEUsต่อชั่วโมง มากสุดสามารถทำงานได้ 364.8 TEUs ต่อชั่วโมง

ท่าเรือหนิงโปมีข้อได้เปรียบในเรื่องของน้ำลึก บริการ เครื่องจักร โลจิสติกส์ ที่คอยจัดระบบในการขนส่งสินค้า เช่น ตู้สินค้า, น้ำมันดิบ, แร่ธาตุ, เคมีเหลวและถ่านหิน เป็นต้น และการบริหารทรัพยากรบุคคลากรที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังให้ความสำคัญในการทำวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาที่

ยั่งยืน ซึ่งจากแผนการพัฒนา ระยะเวลา 5 ปีของท่าเรือหนิงโปมีการเน้นพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางท่าเรือน้ำลึก ระหว่างประเทศที่ทันสมัย (The first-class international deep-water hub port) มุ่งเน้นธุรกิจตู้สินค้า และ เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งตู้สินค้าออกสู่มหาสมุทร รวมทั้งเป็นท่าเรือน้ำลึก

ท่าเรือเซี่ยเหมิน (Xiemen Port)

ท่าเรือเซี่ยเหมินตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำ Jiulongjiang ทางตอนใต้ของชายฝั่งทะเลใกล้กับมณฑลฝูเจี้ยน ท่าเรือเซี่ยเหมินมีท่าเทียบเรือทั้งหมด 74 ท่า และ 8 ท่าในจำนวนนั้นใช้สำหรับเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า 10,000 dwt. ท่าเรือเซี่ยเหมินมีพื้นที่ท่า 6 ท่า ได้แก่ Heping เฟสที่หนึ่งของ Dongdu, Haitian, Shihushan, Gaoqi และ Liuwudian ใน Tongan อีกทั้งยังมีท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดใหญ่ถึง 10,000 dwt ที่สร้างในเฟสที่สองของพื้นที่ท่า Dongdu

ท่าเรือเซี่ยเหมินมีหนึ่งท่าเทียบเรือสำหรับเรือตู้สินค้าขนาด 35,000 dwt ท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนถ่ายสินค้าขนาด 25,000 dwt และมี 2 ท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าขนาด 20,000 dwt และอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆเพื่ออำนวยความสะดวก ซึ่งท่าเรือเซี่ยเหมินมีความสามารถในการรองรับสินค้าได้ 3.5 ล้านตัน

ท่าเรือต้าเหลียน (Dalian Port)

ท่าเรือต้าเหลียน ตั้งอยู่ใน $38^{\circ}55'44''\text{N}$ and $121^{\circ}39'17''$ โดยเป็นบริเวณศูนย์กลางของแปซิฟิกตะวันตก และศูนย์กลางของเขตเศรษฐกิจเอเชียเหนือ ซึ่งท่าเรือต้าเหลียนถือได้ว่าเป็นประตูของภูมิภาคนี้ไปสู่ทะเลแปซิฟิกและซีกโลกตะวันตก

ท่าเรือต้าเหลียนมีความได้เปรียบโดยธรรมชาติ เนื่องจากมีความสะดวกทางด้านการขนถ่ายสินค้าเชื่อมระหว่างประเทศเอเชียตะวันออกกลาง เอเชียใต้ อเมริกาเหนือและประเทศแถบยุโรป ท่าเรือต้าเหลียนล้อมรอบด้วยน้ำมีพื้นที่กว่า 346 ตารางกิโลเมตร มีเส้นทางรถไฟ 160 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีคลังเก็บสินค้าถึง 300,000 ตารางเมตร และมีเครื่องมือเครื่องจักรสำหรับขนถ่ายสินค้าหลายชนิดที่แตกต่างกัน

ท่าเรือต้าเหลียนนี้มีท่าเทียบเรือตู้สินค้า ประมาณ 80 ท่า ทั้งสำหรับเรือขนส่งน้ำมันดิบ เรือขนส่งเมล็ดพืช แร่ธาตุ ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ ในจำนวนนั้นยังเป็นท่าเทียบเรือถึง 40 ท่า ที่เรือขนาดใหญ่กว่า 10,000 dwt สามารถจอดได้ นอกจากนี้ท่าเรือต้าเหลียนมีสถานีน้ำมันดิบขนาดใหญ่ที่สุดในจีน คือ ขนาด 300,000 dwt และสถานีแร่ธาตุ ขนาด 300,000 dwt

Dalian Port Corporation Limited ได้จัดตั้งท่าเรือมากกว่า 300 ท่า ใน 160 ประเทศทั่วโลกสำหรับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ มีเส้นทางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งในและต่างประเทศถึง 68 เส้นทาง ทำให้ท่าเรือต้าเหลียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของจีนตอนเหนือ และเป็นท่าขนถ่ายตู้สินค้าใหญ่อันดับสองของประเทศจีน เป็นท่าที่มีอัตราการเติบโตเร็วที่สุดสำหรับการขนส่งผ่านเส้นทางทะเล-

รถไฟ,ใหญ่ที่สุดสำหรับเรือขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งท่าเรือค้าเหลิยนเป็นท่าเรือหนึ่งในโลกที่สามารถรองรับปริมาณการขนถ่ายสินค้าได้มากกว่า 100 ล้านตันในแต่ละปี

Dalian Container Terminal Co.Ltd. (DCT) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง Port of Dalian, PSA Corporation และ Maersk Shipping of Denmark ที่ทำหน้าที่จัดการการค้าระหว่างประเทศและการดำเนินงานบริหารระบบ CITOS-1 ท่าเรือค้าเหลิยนมีปริมาณการรองรับตู้สินค้า 2.1 ล้าน TEUs นอกจากนี้ ท่าเรือค้าเหลิยนเคยได้รับรางวัลสถานีสู่สินค้าที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในประเทศจีนและถือว่าเป็นท่าเรือดีที่สุดในเอเชีย

บริษัท Dalian Dagang China Shipping Container Terminal Co., Ltd. (DDCT.CS) เกิดจากการร่วมทุนของ DCT, China Shipping, Port of Dalian และ PSA Corporation มีความเชี่ยวชาญในการดูแลการค้าขายภายในประเทศ โดย Huangpu and Shanghai เป็นเหมือนเส้นทางเรือหลัก และมีการเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งในภูมิภาค 3 เส้นทางได้แก่แม่น้ำ Pearl แม่น้ำแยงซี และอ่าว Bohai

5.5 การวิเคราะห์สถานการณ์และข้อเสนอแนะ

สถานการณ์ปัจจุบัน	ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
(1) มณฑลปลายทางของยางพาราไทยในประเทศจีนมีจำนวนมากและกระจายในหลายภูมิภาค ยางพาราไทยจะนำเข้าผ่านทาง 3 ท่าเรือหลัก คือ ท่าเรือชิงเต่า ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือฮ่องกง	แม้ว่าจำนวนมณฑลปลายทางของยางพาราไทยมีจำนวนมาก จะหมายถึงความต้องการสินค้าที่มีมาก แต่เมื่อมาวิเคราะห์ในภาพรวมของทั้งประเทศพบว่ามีค่าใช้จ่ายการขนส่งและการกระจายสินค้าที่สูงมาก เนื่องจากการขนส่งในจีนเมื่อผ่านต่างมณฑลมักมีพิธีการศุลกากรและกฎระเบียบที่ต่างกัน ไปและอยู่ภายใต้การควบคุมอย่างหนักจากรัฐบาลจีน ตัวอย่างเช่นการนำเข้ายางพาราไทยในมณฑลหนิงเซี่ยซึ่งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของจีนมีสถิติมูลค่าการนำเข้า 2.39 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2548 เทียบเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.3 ของมูลค่าการนำเข้ายางพาราจากไทยทั้งหมด⁶ โดยมีบริษัทผู้ผลิตหลักคือ Yinchuan (Great Wall) Tyre Company Limited และ Grandtour Tyre Pte Ltd. (Grandtour) ตั้งอยู่ที่

⁶ ที่มา : Product Market Study : China's Rubber Products Market , August 2005

สถานการณ์ปัจจุบัน	ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
	เมืองหลวงยินชว่น หากนำเข้าจากท่าเรือชิงเต่าซึ่งนับว่าเป็นท่าเรือหลักที่มีระยะทางสั้นที่สุด การขนส่งไปสู่ปลายทางที่มณฑลหนึ่งจะต้องผ่านถึง 5 มณฑลด้วยกัน ในปัจจุบันมีการก่อสร้างทางหลัก expressway ระหว่างท่าเรือชิงเต่าและเมืองหลวงยินชว่น ระยะเวลาการเดินทางประมาณ 14 ชั่วโมง เนื่องจากปริมาณความต้องการยางพาราโดยอิงจากข้อมูลปัจจุบัน โดยเฉพาะในพื้นที่ทางตอนกลางและทางตะวันตกของจีนมีไม่สูงมากและโดยมากกระจายตัวตามแถบชายฝั่งตะวันออก ดังนั้นจึงไม่แนะนำให้จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้าโดยรัฐบาลไทยเพื่อเป็นการกระจายสินค้าเข้าสู่พื้นที่ภายในประเทศจีน เพราะเมื่อเปรียบเทียบ Cost-Benefit Ratio แล้วไม่คุ้มค่า
(2) จากสถิติการนำเข้ายางพาราจากไทย⁷ มีการนำเข้าสู่พื้นที่ทางตอนใต้ของประเทศไทย ตัวอย่างเช่น เขตปกครองตนเองกว่างซี เป็นมูลค่า 1.59 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2548 เทียบเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.2 และมณฑลกุ้ยโจวเป็นมูลค่า 20.23 ล้านเหรียญสหรัฐหรือร้อยละ 2.7	จากการสำรวจพบว่าแหล่งผลิตยางพาราสำคัญภายในประเทศจีนกระจายอยู่ทางตอนใต้ของประเทศ ได้แก่ มณฑลไหหลำ ยูนนาน กวางตุ้ง กว่างซี ฝูเจี้ยน ทั้งนี้เพราะมีสภาพอากาศที่เอื้ออำนวยต่อการเพาะปลูกมากที่สุด ในขณะที่ด้วยกันทางภาครัฐของจีนก็เร่งเพิ่มผลผลิตยางพาราในพื้นที่นี้เพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในเขตปกครองตนเองกว่างซีมีบริษัทผู้ผลิตหลักคือ Guilin South Rubber International Corporation และ Lanyu Aircraft Tire Development ตั้งอยู่ที่เมืองกุ้ยหลินและมณฑลกุ้ยโจวมี Guizhou Tyre Factory อย่างไรก็ตามความต้องการยางพาราในพื้นที่นี้เมื่อเปรียบเทียบเป็นสัดส่วนของ

⁷ ที่มา : Product Market Study : China's Rubber Products Market , August 2005

สถานการณ์ปัจจุบัน	ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
	ความต้องการทั้งประเทศโดยเฉพาะเปรียบเทียบกับความต้องการจากอุตสาหกรรมยานยนต์ทางตอนเหนือของจีน นับว่าเป็นอัตราส่วนที่น้อยมาก จากข้อมูลเกี่ยวกับการพยากรณ์อุปสงค์และอุปทานยางพาราในจีน พบว่าผลผลิตยางพาราทางตอนใต้ของประเทศไทยน่าจะเพียงพอกับความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่นี้ ซึ่งอาจส่งผลให้ราคาการซื้อขายในพื้นที่นี้ต่ำลงเพราะมีค่าขนส่งภายในภูมิภาคที่ต่ำ และส่งผลให้ยางพาราจากไทยมีความสามารถในการต่อรองน้อยลงและอาจต้องขายได้ในราคาที่ต่ำลง ดังนั้นผู้ประกอบการไทยควรมีการปรับยุทธวิธีในการเจรจาต่อรอง โดยมุ่งเน้นการลดต้นทุนการผลิตและการขนส่งและพัฒนาผลิตภัณฑ์และเพิ่มมูลค่า อีกทั้งเลือกหนึ่งคือการมุ่งไปสู่ตลาดอื่นโดยเฉพาะมณฑลทางเหนือ เช่น มณฑลเหอหนานและมณฑลจี๋หลิน
(3) อุตสาหกรรมที่ใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบหลักมีมากมาย อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการแพทย์และกีฬา อุตสาหกรรมผลิตรองเท้ายาง อุตสาหกรรมก่อสร้าง เป็นต้น ยางพาราไทยจะนำเข้าโดย 3 ทำเรือหลัก คือ ทำเรือชิงเต่า ทำเรือเซี่ยงไฮ้ ทำเรือฮ่องกง	ข้อมูลแสดงให้เห็นว่ามากกว่าร้อยละ 70 ของความต้องการยางพาราในประเทศไทยใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งกว่าร้อยละ 55 ของจำนวนนี้เข้ามาใช้ผลิตยางล้อรถยนต์และยางล้อจักรยานยนต์ จากการพยากรณ์ความต้องการยางพาราในอุตสาหกรรมยานยนต์พบว่าในปี 2553 ความต้องการยางพาราจะมีถึง 2.27 ล้านตัน และในปี 2558 มีถึง 2.84 ล้านตัน และหากเปรียบเทียบในอัตราส่วนเดิมคือร้อยละ 55 ของจำนวนนี้ที่ใช้ในการผลิตยางล้อรถยนต์และล้อจักรยานยนต์ จึงพยากรณ์ได้ว่าในปี 2553 จะใช้ยางพาราในการผลิตล้อรถยนต์อย่างน้อย 1.25 ล้านตันและในปี 2558 อย่างน้อย 1.56

⁸ China Statistical Yearbook (2004)

สถานการณ์ปัจจุบัน	ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
	ล้านตัน จากสถิติการส่งออกยางพาราธรรมชาติไทยสู่จีนมีโดยรวมประมาณ 600,000 ตันต่อปี หากพิจารณาอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์และล้อรถจักรยานยนต์เพียงกลุ่มเดียวก็นับว่าเป็นตลาดที่กว้างและมีโอกาสสูง ในปัจจุบันมีการขยายฐานการผลิตยางล้อรถยนต์และล้อรถจักรยานยนต์โดยบริษัทร่วมทุนขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น Michelin, Goodyear, และ Bridgestone มีการขยายฐานการผลิตขนาดใหญ่ไปที่มณฑลเหอหลีวหนิง และ Kumho ในมณฑลจี๋หลิน นอกจากนี้มีโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดใหญ่ในนครฉางชุน ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลจี๋หลิน อาทิ Ford, Chrysler, Siemens, และ Volkswagen ดังนั้นทางรัฐบาลไทยและผู้ประกอบการไทยควรร่วมมือทำการเจรจากับกลุ่มผู้นำเข้ารายใหญ่ของจีนตามที่กล่าวมาข้างต้น (Niche Market หรือ Focused Strategy) ซึ่งตั้งอยู่ในมณฑลใกล้เคียงกันและร่วมกันเจรจาเพื่อนำเข้ายางพาราไทยที่ทำเรือค้าเหอหลีว (Dalion Port) ในมณฑลเหอหลีวหนิง และร่วมวางแผนการกระจายสินค้าและการสร้าง Warehouse ร่วมในมณฑลเหอหลีวหนิง เพื่อเป็นการลดต้นทุนการขนส่งและการกระจายสินค้ารวมของไทย ซึ่งหากสามารถทำได้ดังนี้ยางพาราไทยก็ไม่จำเป็นต้องนำเข้าโดยกระจายไปที่ 3 ท่าเรือหลักที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน
(4) การขนส่งและกระจายสินค้าภายในจีนโดยมากใช้บริการ 3PL (Third Party Logistic) จากบริษัทต่างชาติ	เนื่องจากการกระจายสินค้าต่างๆภายในประเทศจีนมีการควบคุมอย่างหนักโดยรัฐบาลจีน อีกทั้งการระเบียบและข้อบังคับต่างๆไม่เอื้ออำนวยต่อผู้ประกอบการ 3PL รายย่อย รัฐบาลและผู้ประกอบการไทยควรมีการร่วมลงทุนในเรื่องพาหนะขนส่งค้ำระหว่างประเทศ เช่น เรือ และเครื่องบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญในการ

สถานการณ์ปัจจุบัน	ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
	ส่งออกสินค้าไทยไปจีนและประเทศต่าง ๆ ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามต้องพิจารณาปัจจัยหลักดังนี้ คือ - หากไม่มีการทำตามข้อเสนอแนะที่ (3) ในการรวมกลุ่มเจรจากับผู้นำเข้าหลักในมณฑลเหอหนานและจีหลินแล้ว กล่าวคือการส่งยางพาราไทยยังต้องกระจายในหลายมณฑลที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกลกัน เห็นว่าการจัดการกระจายสินค้าภายในประเทศโดยรัฐบาลและผู้ประกอบการไทยจะมีต้นทุนที่สูงมากและไม่เป็นผลดีต่อการบริหารในระยะยาว ทั้งนี้เพราะจะต้องมีการจัดการหลายเส้นทาง ส่งผลให้มีค่าเฉลี่ยปริมาณขนส่งต่อเส้นทางที่ต่ำและไม่คุ้มทุน - หากมีการรวมกลุ่มเจรจาและส่งออกให้กับผู้นำเข้าหลักในมณฑลเหอหนานและจีหลินแล้วนั้น จึงสนับสนุนให้มีการร่วมทุนของรัฐบาลและผู้ประกอบการไทยเพื่อจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในมณฑลเหอหนานและจัดดำเนินการกระจายสินค้าเอง
(5) ผู้ประกอบการไทยทำการการเจรจาซื้อขายสินค้ากันเอง	การที่ผู้ประกอบการไทยทำการการเจรจาซื้อขายสินค้ากันเองทำให้ต้นทุนรวมของประเทศสูง และเมื่อประสบกับกฎเกณฑ์ที่หลากหลาย ทำให้ความสามารถในการต่อรองและเจรจาตกลง ดังนั้นควรมีการเปิดสำนักงานตัวแทนการค้าในจีน และจัดทำ โชว์รูมแสดงตัวอย่างและข้อมูลของสินค้า พร้อมรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า จะเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยขยายตลาดยางพาราไทยในจีน⁹

⁹ ที่มา: รายงานสถานการณ์ข้าวและยางพาราของจีน จากสำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรประจำกรุงปักกิ่ง

5.6 บทสรุป

เนื่องจากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศจีนเป็นไปอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ ส่งผลให้ประเทศจีนมีความต้องการใช้ยางพาราเพื่อเป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตเพิ่มสูงขึ้นมาก จากการสำรวจภาวะปัจจุบันในการขนส่งและการกระจายยางพาราของไทย พบว่ามีหลากหลายมณฑลที่เป็นปลายทางของยางพาราไทยและตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ส่งผลให้ต้นทุนรวมในการขนส่งและกระจายสินค้าสูง จากวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้ากลางจึงไม่ใช่ทางเลือกที่ได้ผลดีที่สุดที่สุดในอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากภายในปี 2558 ฐานการผลิตที่ใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบหลักคือโรงงานผลิตล้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์และโรงงานประกอบยานยนต์จะมีการเปิดใช้เต็มกำลังการผลิต ซึ่งโรงงานเหล่านี้ตั้งอยู่ทางเหนือของจีนในมณฑลเหอหนานและมณฑลจี๋หลิน จึงควรมีการเพิ่มการนำเข้ายางพาราที่ทำเรือค้าเหอหนาน มณฑลเหอหนาน เพื่อให้ระยะทางและเวลาในการกระจายสินค้าสั้นที่สุด พร้อมทั้งแนะนำให้ลดการกระจายยางพาราไปสู่มณฑลที่มีความต้องการต่ำและหลีกเลี่ยงมณฑลทางใต้ของจีนเนื่องจากเป็นแหล่งผลิตยางพาราในประเทศที่สำคัญอยู่แล้ว

บทที่ 6

การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของประเทศไทยก่อนและ หลังข้อตกลงการค้าสินค้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วย ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีน และข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

เมื่อพิจารณาโครงสร้างการค้าระหว่างไทย-จีน พบว่า สินค้าที่จีนมีการนำเข้าจากไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นต้นและขั้นกลาง และสัดส่วนการค้าระหว่างไทย-จีนที่ยังคงอยู่ต่ำกว่าศักยภาพทางเศรษฐกิจของทั้งสองฝ่าย จึงสะท้อนให้เห็นว่า ข้อตกลง ACFTA ยังไม่ได้มีผลเอื้อต่อการขยายตัวทางการค้าระหว่างกันได้มากอย่างที่เราควรจะเป็น

นอกจากนี้ แม้ว่าจีนจะลดภาษีศุลกากรในการนำเข้าสินค้าจากไทยหลายรายการตามข้อตกลง ACFTA หากแต่ยังประสบกับอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษี (non-tariff barriers : NTBs) ในหลากหลายรูปแบบ เช่น เงื่อนไขทางศุลกากร ความล่าช้าในการออก/ปล่อยสินค้า ความเข้มงวดด้านมาตรฐานสินค้า และความล่าช้าในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

ทั้งนี้ อุปสรรค NTBs ในการเข้าสู่ตลาดจีนที่สำคัญอีกรูปแบบหนึ่ง คือ ปัญหาของระบบขนส่งและกระจายสินค้าในประเทศจีน จากกรณีศึกษา/สำรวจของระบบขนส่งและกระจายสินค้านี้ระหว่างไทย-จีน หลังทำข้อตกลง ACFTA แล้ว ก็ยังคงมีปัญหาดังกล่าวยังอยู่ โดยเฉพาะปัญหาในด้านวงจรการไหลของสินค้าแล้ว ซึ่งแม้ว่าจีนได้ยอมเปิดเสรีให้กับสินค้าของไทยโดยการลดภาษีนำเข้าให้นั้น หากแต่เป็นเพียงการลดอุปสรรคในช่วงต้นของวงจรดังกล่าวเท่านั้น เพราะการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดภายในของจีน ยังคงมีอุปสรรคสำคัญทั้งในช่วงกลางและช่วงปลายของวงจรการไหลของสินค้า โดยเฉพาะระบบขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศจีนที่ยังคงควบคุมโดยรัฐ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม รวมไปถึงระบบค้าปลีก/ค้าส่งที่จีนยังไม่ได้เปิดเสรีอย่างแท้จริง

6.1 ระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในประเทศจีน¹ : NTBs การค้าไทย-จีนภายใต้ ACFTA

เมื่อพิจารณาจากต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ในสัดส่วนต่อมูลค่า GDP ของประเทศจีน จากรายงานข้อมูลปี 2003 จีนมีต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์สูงถึงร้อยละ 21.4 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าประเทศพัฒนาแล้วถึงสองเท่า² ต้นทุนโลจิสติกส์ดังกล่าวของจีนแบ่งเป็นต้นทุนด้านการขนส่งที่สูงราวร้อยละ 52.6 ต้นทุนด้านคลังสินค้าและการเก็บรักษาร้อยละ 31.8 และต้นทุนในการบริหารจัดการเชิง โลจิสติกส์อีกร้อยละ 15.6

ดังนั้น แม้ว่าจีนจะมีพัฒนาการก้าวหน้าในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน เส้นทางรถไฟ และท่าเรือต่างๆ แต่จีนยังคงล้าหลังเรื่องของการบริหารจัดการของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยี และการบริหารระบบเครือข่าย ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ นอกจากนี้ระบบขนส่งและกระจายสินค้าภายในประเทศจีนยังคงควบคุมโดยรัฐ ไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม

หน่วยงานด้านโลจิสติกส์ของจีน

ในปัจจุบัน หน่วยงานหลักของจีนที่ดูแลรับผิดชอบในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และเป็นศูนย์ข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศจีน คือ China Association of Logistics and Purchasing (CALP) ซึ่งได้รับความเห็นชอบร่วมกันของคณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Committee) และสำนักงานสถิติของจีน (State Bureau of Statistics) เพื่อให้หน่วยงาน CALP เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการรวบรวมข้อมูลและจัดตั้งระบบวิเคราะห์ข้อมูลของจีนเอง

ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของจีน: ลำห้และค่าใช้จ่ายสูง

ในขณะนี้ กิจกรรมขนส่งเกือบทุกรูปแบบในประเทศจีน รวมไปถึงการจัดการด้านคลังสินค้ายังอยู่ภายใต้การจัดการของรัฐบาลกิจขนาดใหญ่เป็นสัดส่วนราวร้อยละ 80 และมีรูปแบบการให้บริการที่เป็นแบบดั้งเดิมเน้นใช้แรงงานคน รัฐบาลกิจขนาดใหญ่เหล่านี้ค่อนข้างผูกขาดในการให้บริการการขนส่งหรือกระจายสินค้าข้าม/ระหว่างมณฑล เนื่องจากมีวิสาหกิจที่สังกัดรัฐบาลกลางเพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่สามารถให้บริการได้ทั่วประเทศ เช่น กลุ่ม China National Foreign Trade Transportation (Group) Corporation หรือเรียกชื่อย่อว่า กลุ่ม SINOTRANS เป็นกลุ่มวิสาหกิจสังกัดรัฐบาลกลาง ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าใหญ่ที่สุดและมีเครือข่ายการขนส่งหลากหลาย ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่มหานครปักกิ่ง (Beijing) และมีสำนักงานสาขาทั่วประเทศราว 50 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีกลุ่ม China Ocean

¹ คำว่า “โลจิสติกส์” เมื่อแปลจากภาษาจีนกลาง (Wu Liu) จะหมายถึง “การไหลของสิ่งของ” ซึ่งเน้นในเรื่องการขนส่งและลำเลียงสิ่งของหรือสินค้าเท่านั้น นอกจากนี้ แนวคิดเรื่องการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยสำหรับประเทศจีนยังนับเป็นเรื่องที่ค่อนข้างใหม่ ซึ่งเพิ่งจะได้รับความสำคัญและมีการกล่าวถึงกันมากในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมาโดยรับแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์มาจากญี่ปุ่น

² Junfa Ding, “Rapid Development of Modern Logistics Services Industry in China - A new economic growth engine,” <<http://www.chinawuliu.com.cn/english/index.asp>>, 2004.

Shipping (Group) Co. หรือที่เรียกกันว่า กลุ่ม COSCO สังกัดมหานครเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) และนับเป็นวิสาหกิจของรัฐบาลที่ให้บริการขนส่งทั้งภายในและนอกประเทศ โดยเฉพาะกิจการด้านการขนส่งเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของกลุ่ม COSCO ถือเป็นขนาดใหญ่อันดับ 1 ของจีน โดยมีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 500 ลำ และยังเป็นบริษัทด้านขนส่งโลจิสติกส์ใหญ่เป็นอันดับ 7 ของโลก ส่วนตัวอย่างอีกกลุ่ม คือ China Shipping Group เป็นรัฐวิสาหกิจด้านพาณิชย์นาวีใหญ่เป็นอันดับ 2 ของจีน มีกองเรือมากกว่า 340 ลำ เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้ามากกว่า 100 ลำ

ส่วนรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งระดับมณฑล มักจะให้บริการเฉพาะภายในเขตพื้นที่มณฑลของตน และไม่มีกำลังความสามารถพอที่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่หลายมณฑลหรือข้ามมณฑล สำหรับบทบาทของภาคเอกชนจีนในการประกอบกิจการด้านขนส่งและกระจายสินค้า ก็ยังคงเป็นกิจการขนาดเล็กให้บริการภายในขอบเขตระดับมณฑลเช่นกัน ในปัจจุบัน บริษัทท้องถิ่นที่จดทะเบียนดำเนินการมีกว่า 18,000 บริษัท แต่ไม่มีรายใดมีเรือสำเภาที่สามารถดำเนินการขนส่งได้ทั่วประเทศ และกว่าร้อยละ 81.7 ไม่มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการจัดการข้อมูลขนส่ง เป็นต้น ทั้งนี้จึงเป็นข้อจำกัดสำคัญในการขนส่งและกระจายสินค้าภายในประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศที่มีอาณาเขตพื้นที่กว้างใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก

ดังนั้น ด้วยข้อจำกัดของระบบการขนส่งภายในประเทศจีน จึงเป็นอุปสรรคสำคัญทำให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลและภูมิภาคต่างๆ ของจีนไม่ลื่นไหลเท่าที่ควร มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูง และใช้ระยะเวลานาน

ที่สำคัญ แม้ว่าตามข้อผูกพันของ WTO จีนจะต้องเปิดเสรีให้ธุรกิจต่างชาติเข้ามาลงทุนในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วยังคงเป็นการผ่อนปรนภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดและเลือกปฏิบัติ มีการอนุญาตเพียงไม่กี่รายเป็นการนำร่อง และต้องเป็นกลุ่มต่างชาติที่มีขนาดใหญ่จริงๆ ดังนั้น ด้วยการผูกขาดและข้อจำกัดของระบบการขนส่งภายในประเทศจีน จึงเป็นอุปสรรคสำคัญทำให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลและภูมิภาคต่างๆ ของจีนไม่ลื่นไหลเท่าที่ควรและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูง และใช้ระยะเวลานาน

6.2 บทวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อนของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของจีน

6.2.1 จุดแข็ง

- ตลาดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนมีขนาดใหญ่และมีศักยภาพที่จะขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ความต้องการบริการด้านขนส่งและโลจิสติกส์มีมากขึ้นตามไปด้วย
- รัฐบาลจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และให้การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการชาวจีนเข้ามาลงทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น เช่น การให้เงินกู้ยืมพิเศษสำหรับบริษัทจีนเพื่อการต่อเรือ การลดหย่อนภาษีในการนำเข้าเรือ เป็นต้น

- ในปัจจุบัน จีนมีการพัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานในเชิงกายภาพเพื่อการขนส่งคมนาคมมากขึ้น เช่น การสร้างเครือข่ายถนน รถไฟ และสนามบินนานาชาติ
- รัฐบาลของหลายมณฑลของจีน ได้มีความกระตือรือร้นและมีนโยบายที่ชัดเจนในการมุ่งเน้นการพัฒนาาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีความทันสมัยมากและเริ่มมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาด้านขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในมณฑลของตน เช่น มณฑลยูนนาน (Yunnan) ซึ่งแม้ว่าจะเป็นมณฑลตอนในไม่มีทางออกทะเล แต่รัฐบาลได้ทุ่มเทอย่างต่อเนื่องในการพัฒนาเส้นทางเลือกต่างๆ ในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางแม่น้ำโขง

6.2.2 จุดอ่อน

- แม้ว่าจีนจะได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในเชิงกายภาพจำนวนมาก แต่ยังคงด้อยในด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ทำให้เครือข่ายของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ยังไม่เชื่อมโยงถึงกันทั่วประเทศ และยังคงมีข้อจำกัดในการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่
- ระบบการขนส่งและขนถ่ายสินค้า ส่วนใหญ่ยังใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องทุ่นแรง และบางบริษัทต้องขนส่งสินค้าคงคลังให้มากขึ้นเพื่อป้องกันความเสียหายและการลักขโมย
- ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่มณฑลตะวันออกและมณฑลจีนตอนในมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก เนื่องจากจีนตอนในมีข้อเสียเปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการไม่มีทางออกทะเล และยังคงมีระบบโลจิสติกส์ที่ขาดแคลนไม่เพียงพอกับความต้องการ มีคุณภาพต่ำ
- ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนยังอยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจเป็นส่วนใหญ่ การขนส่งข้ามมณฑลหรือขนส่งระหว่างประเทศ ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย ส่วนบริษัทเอกชนยังมีไม่มากและส่วนใหญ่ดำเนินการและให้บริการภายในท้องถิ่นหรือมณฑลของตน ไม่มีกำลังความสามารถที่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่หลายๆ มณฑล
- การดำเนินธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของบริษัทชาวจีนยังไม่ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านการให้บริการ คุณภาพ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ บริษัทส่วนใหญ่ยังไม่มีการผลิตแบบประหยัดต่อขนาด ทำให้ต้นทุนการดำเนินการสูง
- บริษัทขนส่งชาวจีนยังขาดการรวมกลุ่มเพื่อให้บริการการขนส่ง บริษัทที่ให้บริการส่วนมากจะมุ่งให้บริการเพียงประเภทเดียว เช่น การบรรทุกสินค้า การบริการคลังสินค้า การเก็บรักษาสินค้า เป็นต้น มีเพียงไม่กี่บริษัทที่ให้บริการแบบครบวงจร ส่วนใหญ่ยังขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ
- ด้านการขนส่งทางถนน แม้ว่ารัฐบาลจีนใช้งบประมาณสร้างทางหลวง และทางด่วนหลายแห่งเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างมณฑล แต่ยังคงมีการเก็บค่าผ่านทางที่แพง เพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ
- ด้านท่าเรือ จีนยังมีปัญหาจากการสร้างท่าเรือขนาดเล็กกระจายอยู่จำนวนมากเนื่องจากหลายมณฑลแข่งขันกันเองเพื่อแย่งชิงความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค จนละเลยความร่วมมือกันในการเชื่อมโยงระหว่างเขตพื้นที่ต่างๆ

- ระบบคลังสินค้าและสภาพคลังสินค้าโดยทั่วไปยังไม่ได้มาตรฐาน เช่น สินค้าวางกองกันไม่เป็นระเบียบ และยังไม่มีการป้องกันการอัคคีภัยที่รัดกุม ส่วนใหญ่ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจจีน ทั้งนี้ คลังสินค้าที่มีคุณภาพจะอยู่ในบางมณฑลที่พัฒนาไปมากแล้ว
- ยังขาดแคลนบุคลากรที่เป็นมืออาชีพและมีความชำนาญด้านระบบการขนส่งทั้งในระดับการบริหารและระดับปฏิบัติงาน ซึ่งบริษัทส่วนมากไม่ตระหนักถึงประโยชน์ของการฝึกอบรมบุคลากร

6.3 ผลการสำรวจเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าไทย-จีน

ที่ผ่านมา เส้นทางหลักในการขนส่งและลำเลียงสินค้าจากไทยไปจีน คือ การขนส่งทางเรือเดินทะเล โดยส่วนใหญ่จะขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือสำคัญของจีนที่อยู่ทางตอนใต้ โดยเฉพาะท่าเรือกว่างโจว เพื่อผ่านพิธีการด้านศุลกากรก่อนที่จะมีการขนส่งลำเลียงต่อไปยังตลาดภายในของจีน ซึ่งมีการขนส่งทางรถไฟและทางถนน อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ เริ่มมีเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าจากไทยไปจีนที่หลากหลายรูปแบบมากขึ้น ทั้งทางบก (ผ่านพม่าและลาว) ทางน้ำ (แม่น้ำโขงและเส้นทางทะเล) และทางอากาศ ดังนั้น ในการเลือกเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าไทยเพื่อเข้าสู่ประเทศจีน ขึ้นอยู่กับลักษณะสินค้าและเป้าหมายในการกระจายสินค้าออกสู่ตลาด ทั้งนี้ แต่ละเส้นทางมีข้อดีและข้อด้อยแตกต่างกันไป³ ดังนี้

-- การขนส่งทางอากาศ จะช่วยประหยัดเวลาในการขนส่งที่รวดเร็วที่สุด และสามารถเข้าถึงแหล่งตลาดค้าส่งและค้าปลีกได้รวดเร็ว สินค้ามีการขนถ่ายน้อย มีโอกาสเสียหายน้อย เหมาะสำหรับสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการวางจำหน่าย (เช่น ผลไม้สด) แต่ก็มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่าเส้นทางอื่นๆ

-- เส้นทางขนส่งผ่านแม่น้ำโขง มีข้อดีในเรื่องระยะทางและระยะเวลาเดินทางที่ไม่ยาวนานนัก (ในฤดูน้ำหลาก) และมีค่าขนส่งและต้นทุนดำเนินการต่ำกว่าโดยเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ๆ ที่สำคัญ พิธีการและขั้นตอนในการผ่านด่านศุลกากรต่างๆ ที่อยู่ในมณฑลหยุนหนานค่อนข้างมีความยืดหยุ่นให้กับสินค้าไทยพอสมควร รวมทั้งในขณะนี้ มีท่าเรือพาณิชย์ตามแม่น้ำโขงเพิ่มขึ้นหลายแห่ง อย่างไรก็ตาม เส้นทางแม่น้ำโขงยังมีจุดอ่อนอีกหลายประการ เช่น ปัญหาในเชิงภูมิศาสตร์ ระดับน้ำไม่แน่นอน ระบบการขนถ่ายไม่เป็นสากล ไม่มีระบบห้องเย็นหรือตู้คอนเทนเนอร์ และต้องมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง อาจสร้างความเสียหายต่อสินค้า

-- เส้นทางขนส่งทางทะเล มีความแน่นอนและเป็นสากลกว่าเส้นทางแม่น้ำโขง และสามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากและต้องการความปลอดภัยในการจัดส่ง นอกจากนี้ จีนยังได้พัฒนาท่าเทียบ

³ อักษรศรี พานิชสาส์น (2005) “ข้อเท็จจริง ปัญหา และ โอกาสในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจไทย-จีน : กรณีศึกษาการค้าไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน” ส่วนหนึ่งของโครงการวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับมณฑลทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน : โอกาส อุปสรรคและกลยุทธ์ของไทย” โครงการปริญญาเอกสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เรือน้ำลึกที่ทันสมัยมากขึ้น ตลอดจนการพัฒนาท่าเทียบเรือใหม่ๆ โดยเฉพาะท่าเทียบเรือน้ำลึกของพื้นที่ศึกษาในกว่างซี เช่น ท่าเรือเป่ย์ไห่ และท่าเรือฝางเจิง ซึ่งมีศักยภาพสูงในการเป็นจุดผ่านและขนถ่ายสินค้าระหว่างไทย-พื้นที่ศึกษาต่อไป

-- **เส้นทางบกในการเชื่อมโยงไทย-จีน** แม้จะมีข้อได้เปรียบเรื่องระยะทางและระยะเวลา แต่ต้องพึ่งพาประเทศเพื่อนบ้าน (พม่าและลาว) โดยเฉพาะการผ่านทางในประเทศพม่า ยังไม่แน่นอนเรื่องความปลอดภัย ต้องผ่านด่านตรวจสินค้าหลายครั้ง มีการเรียกเก็บค่าผ่านทางราคาสูง และระบบเคอร์เนลในประเทศจีน พม่าและลาวมีความแตกต่างจากไทย (เลนขวา)

ในอนาคต เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางสาย R3 (ผ่านลาว) โดยการสนับสนุนของธนาคาร ADB แล้วเสร็จ จะเป็นการเพิ่มทางเลือกของเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าไทยไปจีน เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ ตามโครงการ North-South Corridor ของ ADB จึงมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากไทยเพื่อเชื่อมโยงไปยังมณฑลยูนหนานและกระจายต่อไปยังมณฑลตอนอื่นๆ และในขณะนี้ ภายใต้แผนพัฒนาภาคตะวันตกของจีน (Xibu Da Kaifa) รัฐบาลกลางและรัฐบาลยูนหนานได้เน้นพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงกับมณฑลอื่นๆ มากขึ้น

โดยสรุป เมื่อพิจารณาในแง่ของระบบขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างไทย-จีน โดยเฉพาะวงจรการไหลของสินค้าแล้ว การที่จีนยอมเปิดเสรีให้กับสินค้าของไทยโดยการลดภาษีนำเข้าภายใต้กรอบ ACFTA นั้น เป็นเพียงการลดอุปสรรคในช่วงต้นของวงจรการไหลเวียนของสินค้า หากแต่ในการส่งสินค้าไทยเพื่อไปวางจำหน่ายในตลาดจีน ยังคงมีอุปสรรคและผูกขาดโดยวิสาหกิจของรัฐ เมื่อสินค้าของไทยผ่านด่านศุลกากรไปได้แล้ว จึงมิได้หมายความว่า จะกระจายสินค้าต่อไปถึงมือผู้บริโภคจีนได้โดยง่าย

ตารางที่ 6.1 การขนส่งสินค้าและคนของจีน

Index	Unit	December 2004 (Accumulative Total)	Increase Over the Same Period of Last Year (%)
Total of Goods Transport	100 million tons	161.10	10.6
Railways	100 million tons	21.78	9.0
Highways	100 million tons	121.36	9.9
Water Transportation	100 million tons	17.94	18.0
Civil Aviation	10000 tons	272.68	24.5
Total Turnover of Goods Transport	100 million tons/km	66377.81	22.6
Railways	100 million tons/km	18273.37	10.9
Highways	100 million tons/km	7621.32	11.4
Water Transportation	100 million tons/km	40411.82	31.3
Civil Aviation	100 million tons/km	71.30	23.2
Total Number of Passengers Transport	100 million people	176.65	11.5
Railways	100 million people	10.73	14.6
Highways	100 million people	162.89	11.2
Water Transportation	100 million people	1.81	10.4
Civil Aviation	100 million people	1.21	38.0
Total Turnover of Passengers Transport	100 million people/km	16067.00	17.9
Railways	100 million people/km	5498.73	18.9
Highways	100 million people/km	8719.15	13.5
Water Transportation	100 million people/km	66.44	8.8
Civil Aviation	100 million people/km	1782.68	41.1
Freight handling capacity of harbors with good scope in coastal areas	100 million tons	24.56	24.0
Freight handling capacity of goods for foreign trade	100 million tons	10.47	19.5
Total turnover of civil aviation	100 million tons/km	229.98	34.7

ที่มา : China Statistical Yearbook 2005 and China in Diagrams by the State Council Information Office 2005.

6.4 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบทั้งก่อนและหลังการทำFTA

	ก่อน FTA	หลัง FTA
ไทย	ข้อได้เปรียบ: ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่ไม่ห่างจากจีน มีความสัมพันธ์ทางการทูตที่ดีและใกล้ชิดต่อกัน ทั้งระดับราชวงศ์ ราชการ และประชาชน ข้อเสียเปรียบ: -สินค้าไทยราคาแพงในสายตาของคนจีน และไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย -ปัญหาในการขนส่ง กระจายสินค้าและวางจำหน่ายสินค้าภายในตลาดจีน	ข้อได้เปรียบ: อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าเหลือศูนย์สำหรับสินค้า 07-08 เช่น ผลไม้สดและมันสำปะหลัง และอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าลดลงสำหรับสินค้าอื่นๆ ทั้งภาคเกษตร และอุตสาหกรรม ภายใต้กรอบ ASEAN-China FTA : ACFTA Lower tariffs rate ข้อเสียเปรียบ: -ยังคงต้องเผชิญกับมาตรการ NTBs ด้านกฎระเบียบคุณภาพสินค้า และการผ่านออกของที่ดินศุลกากร รวมทั้งต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) นอกจากนี้ สินค้าที่เป็นผลประโยชน์ของไทย บางรายการ เช่น ขางพารา มิได้รับประโยชน์จากข้อตกลง ACFTA เนื่องจากถูกจีนจัดให้เป็นสินค้าประเภท Sensitive Product จึงจะไม่ลดภาษีศุลกากรขาเข้าลง (ยังคงเก็บร้อยละ 20)
จีน	ข้อได้เปรียบ: ต้นทุนการผลิตต่ำมาก มีข้อได้เปรียบจากขนาดการผลิต ข้อเสียเปรียบ : สินค้าจีนมีภาพลักษณ์เชิงลบในเรื่องคุณภาพสินค้า	ข้อได้เปรียบ: ไทยและประเทศอาเซียนต้องลดภาษีศุลกากรในการนำเข้าสินค้าจากจีน ข้อเสียเปรียบ: สามารถเข้าเจาะตลาดไทยและอาเซียนได้โดยง่าย ทำให้มีสินค้าจีนไหลทะลักเข้าตลาดของอาเซียนจำนวนมาก แต่ก็มีกระแสต่อต้านจากผู้ประกอบการท้องถิ่นหรือผู้ผลิตในประเทศที่ถูกกระทบจากสินค้านำเข้าราคาถูกของจีน

6.5 บทสรุปงานวิจัยนอกเหนือจากประเด็นการทำFTA

ถ้าพิจารณาจากเส้นทางการขนส่งสินค้าและลักษณะการเก็บรักษาสินค้า ตลอดจนกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีนแล้วจะพบว่าการเร่งพัฒนาระบบทางกายภาพของประเทศอย่างเร่งด่วนเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการไหลของสินค้าเข้าและออกจากประเทศ ทำให้ลักษณะทางกายภาพของจีนไม่น่าจะเป็นประเด็นปัญหาต่อการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

ในขณะเดียวกันประเทศไทยควรจะมีการศึกษาเชิงลึกถึงระดับความต้องการและการตอบสนองต่อสินค้าไทยจากลูกค้าชาวจีน เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการกระจายสินค้าที่เหมาะสมในแต่ละประเภทของสินค้า ดังเช่นกรณีศึกษาการส่งผลไม้สดไทยเข้าไปขายในประเทศจีน ควรมีการศึกษาถึงความต้องการ(demand) ของผลไม้ไทยในแต่ละมณฑล เพื่อให้สามารถกำหนดท่าเรือที่เหมาะสมในการถ่ายโอนและกระจายผลไม้สดรวมถึงการลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าประเภทอายุสั้นและเน่าเสียง่าย

ซึ่งในปัจจุบันไม่มีการศึกษาในประเด็นเหล่านี้ ในกรณีที่สามารถเข้าใจถึงธรรมชาติและความต้องการของลูกค้าได้นั้นจะทำให้ประเทศไทยสามารถกำหนดนโยบายในการประชาสัมพันธ์ให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และช่วงเวลาอีกด้วย