

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้
และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชีย ปี 2552

(กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)

เสนอต่อ

สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



โดย

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์
เพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชีย ปี 2552
(กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)

เสนอต่อ

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

จัดเตรียมโดย

ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์

คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

คณะผู้วิจัย

นายสมชาย สิทธิโชค

รศ.สมพร อิศวิลานนท์

ดร.กนก คดีการ

ที่ปรึกษาโครงการ

หัวหน้าโครงการ

นักวิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความสำคัญของการศึกษา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	1-2
1.4 วิธีการศึกษา	1-3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-4
บทที่ 2 วรรณกรรมทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ทบทวนวรรณกรรม	2-1
2.2 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง	2-6
2.2.1 คำจำกัดความโลจิสติกส์	2-6
2.2.2 กิจกรรมของโลจิสติกส์	2-7
2.2.3 องค์ความรู้โลจิสติกส์	2-8
2.2.4 ระบบบริหารจัดการโซ่อุปทาน	2-10
2.2.5 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์	2-11
2.2.6 Value Chain	2-13
บทที่ 3 ข้อมูลทั่วไปด้านเศรษฐกิจและสังคม บนเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง	
3.1 ข้อมูลทั่วไปของมณฑลยูนนาน	3-1
3.2 การดำเนินการที่สำคัญ ๆ ของมณฑลยูนนาน	3-3
3.3 ข้อมูลด้านการค้าการลงทุน	3-18
3.4 สินค้าและบริการที่ไทยมีศักยภาพและมีโอกาสในตลาดยูนนาน	3-23
3.5 ปัญหาและอุปสรรคด้านการค้า	3-30
3.6 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสภาพการผลิต การตลาดสินค้าเกษตรของ สาธารณรัฐประชาชนจีน	3-34
3.7 สภาพเศรษฐกิจในสังคม และสภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	3-39
3.8 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของประเทศ เมียนมาร์	3-42

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ระบบโลจิสติกส์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และประเทศเมียนมาร์	
4.1 ระบบโลจิสติกส์สาธารณรัฐประชาชนจีน	4-1
4.1.1 รัฐวิสาหกิจในธุรกิจการขนส่งระดับประเทศ	4-1
4.1.2 ธุรกิจการขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับการปฏิบัติตามพันธะ WTO	4-4
4.1.3 สภาพการขนส่งในภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน	4-5
4.1.4 ปัญหา อุปสรรค ในระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน	4-7
4.1.5 การส่งสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านตลาดค้าส่งที่สำคัญ	4-11
4.2 ระบบโลจิสติกส์สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	4-13
4.2.1 การคมนาคมทางน้ำ	4-13
4.2.2 การร่วมพัฒนาเส้นทางการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบนระหว่าง 4 ประเทศ คือ ไทย ลาว เมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน	4-14
4.2.3 นโยบายภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน สปป.ลาว	4-15
4.3 ระบบโลจิสติกส์ประเทศเมียนมาร์	4-18
4.3.1 ปัจจัยทางการเมืองภายใน	4-18
4.3.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ	4-19
4.3.3 ความสัมพันธ์กับต่างประเทศ	4-19
บทที่ 5 ผลการศึกษา	
5.1 สถานการณ์การค้าผลไม้	5-1
5.2 กฎระเบียบ การค้าผลไม้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	5-4
5.3 ข้อตกลงในการค้าผลไม้	5-6
5.4 นโยบายการค้าผลไม้ที่สำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศคู่ค้า	5-10
5.5 ขั้นตอนการตรวจสอบและการกักกันการส่งออกสินค้าเกษตรของไทย	5-12
5.6 ห่วงโซ่อุปทานและกิจกรรมโลจิสติกส์การส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน	5-16
5.6.1 ห่วงโซ่อุปทานผลไม้	5-16
5.6.2 กระบวนการส่งออกผลไม้	5-32

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.7 การขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง	5-37
5.8 วิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ผลไม้เพื่อการส่งออก	5-48
5.8.1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานผลไม้	5-50
5.8.2 วิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง	5-58
5.8.3 การวิเคราะห์ Value Chain ผลไม้เพื่อการส่งออก	5-66
5.8.4 การเปรียบเทียบศักยภาพขนส่งผลไม้ ตามเส้นทาง R3E, R3W และ แม่น้ำโขง	5-76
5.9 วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคในการนำเข้า/ส่งออก ผลไม้ไปจีน	5-77
5.10 ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเปิดเส้นทาง R3E	5-80
บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ	
6.1 สรุป	6-1
6.2 ข้อเสนอแนะ	6-8
ภาคผนวก	

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 3-1	มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของผักและผลไม้ไทย-จีน ปี 2547-2551	3-19
ตารางที่ 3-2	ประมาณการจำนวนประชากรจีน พ.ศ. 2533-2563	3-35
ตารางที่ 3-3	ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน ปี 2547	3-35
ตารางที่ 3-4	รายได้ประชาชาติและเศรษฐกิจในภาพรวมของสาธารณรัฐประชาชนจีน	3-36
ตารางที่ 3-5	ขนาดพื้นที่ ประชากร และรายได้ประชาชาติ จำแนกรายมณฑล พ.ศ. 2546	3-37
ตารางที่ 3-6	ผลผลิตสาขาการเกษตรของสาธารณรัฐประชาชนจีน ปี 2547	3-38
ตารางที่ 3-7	สมดุลทางอาหารสาธารณรัฐประชาชนจีน เฉลี่ยช่วงปี 2544-2546	3-38
ตารางที่ 3-8	ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจ ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2547	3-40
ตารางที่ 3-9	ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ช่วงปี 2547-2550	3-40
ตารางที่ 3-10	ผลผลิตสาขาการเกษตรสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2547	3-41
ตารางที่ 3-11	สมดุลทางอาหารสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เฉลี่ยช่วงปี 2544-2546	3-42
ตารางที่ 3-12	ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศเมียนมาร์ ปี 2547	3-43
ตารางที่ 3-13	ผลผลิตสาขาเกษตรของประเทศเมียนมาร์ ปี 2547	3-43
ตารางที่ 3-14	สมดุลทางอาหารของประเทศเมียนมาร์ เฉลี่ยช่วงปี 2544-2546	3-44
ตารางที่ 5-1	ผลไม้สดที่มีมูลค่าการส่งออกที่สำคัญของไทย	5-1
ตารางที่ 5-2	ผลไม้แห้งที่มีมูลค่าการส่งออกที่สำคัญของไทย	5-2
ตารางที่ 5-3	ผลไม้สดที่มีมูลค่าการนำเข้าที่สำคัญของไทย	5-3
ตารางที่ 5-4	ผลไม้แห้งที่มีมูลค่าการนำเข้าที่สำคัญของไทย	5-4
ตารางที่ 5-5	ชนิดผลไม้และประเทศที่อนุญาตให้ส่งออกผลไม้ไปจีน	5-15
ตารางที่ 5-6	ระบบการขอใบขนสินค้าของกรมศุลกากร	5-28
ตารางที่ 5-7	แสดงหน้าที่ของ Shipping ในแต่ละส่วน	5-29
ตารางที่ 5-8	สินค้าที่นำเข้าท่าเรือเชียงแสน	5-45
ตารางที่ 5-9	สินค้าที่ส่งออกท่าเรือเชียงแสน	5-46
ตารางที่ 5-10	แหล่งผลิตและฤดูกาลออกสู่ตลาดของผลไม้ในประเทศไทย	5-49

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5-11	แหล่งผลิตและฤดูกาลออกสู่ตลาดของผลไม้ และพืชผัก ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	5-50
ตารางที่ 5-12	เปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่ง ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง จากแหล่งต่าง ๆ ไปยังจุดเปลี่ยน ถ่ายสินค้าชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน	5-64
ตารางที่ 5-13	Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคเหนือ ตามเส้นทาง R3E	5-66
ตารางที่ 5-14	Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E	5-67
ตารางที่ 5-15	Cost in Value Chain ของการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E	5-68
ตารางที่ 5-16	Cost in Value Chain ของการส่งออกมังคุดภาคใต้ ตามเส้นทาง R3E	5-69
ตารางที่ 5-17	Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคเหนือ ตามเส้นทาง R3W	5-70
ตารางที่ 5-18	Cost in Value Chain ของการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3W	5-71
ตารางที่ 5-19	Cost in Value Chain ของการส่งออกมังคุดภาคใต้ ตามเส้นทาง R3W	5-72
ตารางที่ 5-20	Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคเหนือ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง	5-73
ตารางที่ 5-21	Cost in Value Chain ของการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง แม่น้ำโขง	5-74
ตารางที่ 5-22	Cost in Value Chain ของการส่งออกมังคุดภาคใต้ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง	5-75
ตารางที่ 5-23	สรุประยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง	5-77
ตารางที่ 5-24	พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศเวียดนาม ปี 2550	5-81
ตารางที่ 5-25	พื้นที่ปลูกยางพาราโลก	5-82
ตารางที่ 5-26	Area under rubber 2007	5-83
ตารางที่ 5-27	จำนวนนักศึกษาจีนที่เข้ามาศึกษาในประเทศไทย	5-88

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2-1 องค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์	2-9
รูปที่ 2-2 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ การส่งออกผลไม้	2-12
รูปที่ 2-3 โครงสร้างต้นทุนในระบบโลจิสติกส์การส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนทางเรือ	2-13
รูปที่ 2-4 Value Chain	2-14
รูปที่ 5-1 โครงสร้างหน่วยงานหลักของ General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine of The People's Republic of China (AQSIQ)	5-11
รูปที่ 5-2 บทบาทของบริษัทที่ได้ใบอนุญาตนำเข้า	5-14
รูปที่ 5-3 รายละเอียดและ โครงสร้างระบบโลจิสติกส์	5-17
รูปที่ 5-4 รูปแบบการดำเนินธุรกิจของผู้ส่งออก	5-20
รูปที่ 5-5 ขั้นตอนการบรรจุของผู้ส่งออก บรรจุที่โรงบรรจุ (พื้นที่ปลูก)	5-21
รูปที่ 5-6 ขั้นตอนการบรรจุของผู้ส่งออก บรรจุที่โรงบรรจุ (ตลาดไท)	5-22
รูปที่ 5-7 ขั้นตอนการบรรจุของผู้ส่งออก บรรจุที่ POSSEC (ตลาดไท)	5-24
รูปที่ 5-8 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า	5-26
รูปที่ 5-9 แผนภูมิขั้นตอนการส่งออกผลไม้สด	5-27
รูปที่ 5-10 ช่องทางการขนส่งผลไม้ไปประเทศจีน	5-31
รูปที่ 5-11 กระบวนการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน	5-33
รูปที่ 5-12 การไหลของผลไม้เพื่อการส่งออกในระบบโลจิสติกส์	5-34
รูปที่ 5-13 การไหลของสารสนเทศของผลไม้เพื่อการส่งออกในระบบโลจิสติกส์	5-36
รูปที่ 5-14 เส้นทางการเชื่อมโยงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	5-38
รูปที่ 5-15 เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor)	5-39
รูปที่ 5-16 เส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-เมียนมาร์-สปป.ลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน	5-40
รูปที่ 5-17 เส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-เมียนมาร์-สปป.ลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน บนเส้นทาง R3E และ R3W	5-41
รูปที่ 5-18 เปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างเส้นทาง R3A และ R3W	5-59
รูปที่ 5-19 แสดงเส้นทางการขนส่ง ระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ตามแม่น้ำโขง	5-61

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 5-20 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกก๊าซไฮโดรคาร์บอน ตามเส้นทาง R3E เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-66
รูปที่ 5-21 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกก๊าซไฮโดรคาร์บอนตามเส้นทาง R3E เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-67
รูปที่ 5-22 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-68
รูปที่ 5-23 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกมังคุดภาคใต้ ตามเส้นทาง R3E เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-69
รูปที่ 5-24 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกก๊าซไฮโดรคาร์บอน ตามเส้นทาง R3W เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-70
รูปที่ 5-25 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3W เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-71
รูปที่ 5-26 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกมังคุดภาคใต้ ตามเส้นทาง R3W เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-72
รูปที่ 5-27 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกก๊าซไฮโดรคาร์บอน ตามเส้นทางแม่น้ำโขง เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-73
รูปที่ 5-28 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทางแม่น้ำโขง เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-74
รูปที่ 5-29 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกมังคุดภาคใต้ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด	5-75

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของการศึกษา

การพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมในย่านอินโดจีน เช่น เส้นทางเชื่อมโยงตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเส้นทางเชื่อมโยงตามแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) นับเป็นโอกาสอันดีของไทยที่จะขยายการค้า การลงทุน สินค้าเกษตร ไปยังตลาดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งประเทศอื่น ๆ ที่สามารถขนส่งต่อเนื่องในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี และไต้หวัน ซึ่งเป็นตลาดคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทย

เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือเส้นทาง R9 เป็นเส้นทางเชื่อมเมียนมาร์-ไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) -เวียดนาม โดยเริ่มจากมะละหมั่ง-เมียวดี ของเมียนมาร์ มายังไทยผ่านตาก พิชญโลก ขอนแก่น มุกดาหาร ข้ามสะพานแม่น้ำโขง เข้า สปป.ลาว ผ่านสะหวันนะเขต ด่านลาวปาว เข้าเวียดนาม ผ่านเว้ สิ้นสุดที่ดานัง ระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor) ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-เมียนมาร์-สปป.ลาว-สาธารณรัฐประชาชนจีน (คุนหมิง มณฑลยูนนาน) ทางถนนจะแยกเป็น 2 เส้นทาง คือเส้นทางผ่านเมียนมาร์ (R3W หรือ R3W) จากกรุงเทพฯ- อำเภอมะนัง จังหวัดเชียงรายผ่านท่าจี้เหล็ก-เชียงรุ่ง-เมืองลา ประเทศเมียนมาร์ไปสิบสองปันนา คุนหมิง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ระยะทางประมาณ 1,850 กิโลเมตร และเส้นทางผ่านลาว (R3E หรือ R3E) จากกรุงเทพฯ เชียงราย เชียงของ แขวงบ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น บ่อหาน เชียงรุ่ง คุนหมิง ระยะทางประมาณ 2,000 กิโลเมตร

สินค้าเกษตรนำเข้าจากจีนที่สำคัญ ได้แก่ ผักสด แอปเปิ้ล สาลี่ ทับทิม กระเทียม ไม้แปรรูป เมล็ดทานตะวัน หอมแบ่ง เป็นต้น ส่วนสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ลำไยอบแห้ง น้ำมันปาล์ม ยางสีกมูเรพ ยางแท่ง น้ำมันพืช สินค้าอุปโภค บริโภคต่าง ๆ เป็นต้น สินค้าประเภท ผัก ผลไม้ ส่วนใหญ่จะนำเข้าและส่งออกทางเรือ ตามลำแม่น้ำโขง เริ่มจากอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ไปยังท่าเรือกวานเล่ย์ และท่าเรือจิ่งหง เมืองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ระยะทางประมาณ 380 กิโลเมตร และเริ่มมีการใช้เส้นทาง R3E และ R3W ในการนำเข้าและส่งออกผลไม้บ้างแต่ไม่มากนัก แต่หากสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนแห่งที่สองสร้างเสร็จในอีก 2 ปีข้างหน้า เส้นทาง R3E และ R3W จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวที่สำคัญในอนาคต

ปัจจุบันการค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ ได้แก่ ทุเรียน เงาะ มังคุด ซึ่งเป็นผลไม้ที่ชาวจีนทางใต้ฝั่งตะวันออกรู้จักและนิยมบริโภค ตลาดหลักผลไม้จึงจำกัอยู่ทางใต้ฝั่งตะวันออกของจีน ซึ่งเป็นแหล่งที่ประชากรมีรายได้สูง เมื่อจีนดำเนินนโยบายมุ่งสู่ตะวันตก ทำให้ประชากรในแถบมณฑลยูนนาน มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มีรายได้และมีกำลังซื้อสินค้าหลากหลายชนิด ทำให้เห็นช่องทางที่ส่งเสริมให้เกิดการขยาย

ตลาดผลไม้ไทย ๆ ไปยังจีนตอนใต้ฝั่งตะวันตก โดยใช้เส้นทาง R3E และ R3W ที่สร้างใหม่ควบคู่กับเส้นทางเดิมตามลำน้ำโขง

อย่างไรก็ตามเนื่องจากเส้นทาง R3E และ R3W เป็นเส้นทางที่ผ่านหลายประเทศทั้งเมียนมาร์และลาว มีระบบการเมือง การค้า ธรรมเนียมปฏิบัติและวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน ทั้งนี้เมื่อมีการพัฒนาเส้นทาง R9 สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตรได้ทำการศึกษาระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้ทางบกตามเส้นทาง R9 ไปจีนทางใต้ฝั่งตะวันออกแล้ว ดังนั้นเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อทำให้ตลาดผลไม้ไทยในจีนขยายตัวไปสู่ฝั่งตะวันตก จึงเห็นควรทำการศึกษาวิชาญระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามเส้นทาง R3E และ R3W และตามลำน้ำโขง เพื่อรองรับการใช้เป็นเส้นทางในการส่งออกเพิ่มทางเลือกและโอกาส ทำให้การส่งออกผลไม้ของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

2.1 ศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาด ความต้องการผลไม้และผลิตภัณฑ์ ตลอดจนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า การนำผ่านแดนของสินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ ของประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทาง R3W R3E และแม่น้ำโขง

2.2 ศึกษากระบวนการ Logistics, Supply Chain และ Value Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์ จากไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านตะวันตก และโอกาสการเชื่อมโยงการค้าตามเส้นทางสู่ภาคตะวันออกของจีน

2.3 ศึกษาเปรียบเทียบต้นทุน Logistics ผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามเส้นทาง R3E R3W และตามแม่น้ำโขง

2.4 เสนอแนะแนวทางการขยายตลาดผลไม้และผลิตภัณฑ์ ไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านตะวันตก

1.3 ขอบเขตการศึกษา

3.1 เก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาดผลไม้และผลิตภัณฑ์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ความต้องการผลไม้และผลิตภัณฑ์ของไทย ตลอดจนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า การนำผ่านแดนสินค้าเกษตรในภาพรวม ของประเทศต่างๆ ตามเส้นทาง R3E R3W และแม่น้ำโขง

3.2 ศึกษาระบบ Supply Chain และ Value Chain รวมทั้งวิเคราะห์ต้นทุน Logistics ผู้เกี่ยวข้อง ตลอดเส้นทางการกระจายสินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์จากผู้ส่งออกไทยถึงตลาดค้าปลีกในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านตะวันตก รวมทั้งปัญหา อุปสรรคต่าง ๆ ทางการค้าและการนำเข้าผ่านแดน

3.3 เปรียบเทียบต้นทุน Logistics ผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามเส้นทาง R3E R3W และแม่น้ำโขง

3.4 เสนอแนะทางเลือก การแก้ปัญหาข้อจำกัด แนวทางการขยายตลาด ไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านตะวันตก

1.4 วิธีการศึกษา

4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม การผลิตการค้าสินค้าเกษตร ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับ กฎระเบียบ การค้าชายแดนตามเส้นทางยุทธศาสตร์ GMS (R3E และ R3W) และนโยบายที่สำคัญของแต่ละประเทศในเส้นทางดังกล่าว

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ (ยกเว้นเกษตรกรและผู้ค้าปลีก) ในด้านเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาด ความต้องการสินค้าเกษตร ตลอดจน กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของสินค้าเกษตร ตามเส้นทาง R3W, R3E และเส้นทางแม่น้ำโขง จากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ และท่าเรือจิ่งหง เมืองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน

4.2 วิเคราะห์ Value Chain การส่งออกสินค้าเกษตร ที่มีศักยภาพในการส่งออก ผ่านเส้นทาง R3W และ R3E ที่กล่าวแล้ว และเปรียบเทียบกับกระบวนการขนส่งทางเรือ ลำน้ำโขง จากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ล่องสู่ท่าเรือกวนเหล่ย์ และส่งต่อสินค้าเกษตรไปที่เมืองคุนหมิง หรือเมืองอื่น ๆ

4.3 ศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) สินค้าเกษตรในเส้นทางใหม่ เพื่อพิจารณาช่องทางในการไหลเวียนสินค้าเกษตรตามเส้นทางสายใหม่ที่ทำการศึกษา

4.4 นำข้อมูลตั้งแต่ ข้อ 4.1 - 4.3 มาวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค ในการดำเนินธุรกิจห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และโลจิสติกส์ (Logistics) ตามเส้นทางที่ทำการศึกษา เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจ บนเส้นทางดังกล่าวในปัจจุบัน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 รายงานการศึกษา ซึ่งประกอบด้วยภาพรวม Logistics และ Supply Chain ของผลไม้ที่ส่งผ่านเส้นทาง R3E และ R3W ไปประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งปัญหา อุปสรรคในการใช้เส้นทางและข้อมูลเปรียบเทียบกับเส้นทางเดิม

5.2 ข้อเสนอแนะในการผลักดันให้เกิดการขยายตลาดผลไม้ผ่านเส้นทาง R3E และ R3W

บทที่ 2

วรรณกรรมทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทบทวนวรรณกรรม

อักษรศรี พานิชสาส์น (Logistics Thailand, October 2008) ได้สำรวจเส้นทางหลวงคูนหมิง - กรุงเทพฯ เส้นทางเศรษฐกิจไทย-จีนตะวันตก พบว่าเส้นทางดังกล่าวนี้ ฝ่ายจีนมีความพร้อมและกระตือรือร้น ในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหลวงสายนี้ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการเร่งส่งออกสินค้าจีนมายังตลาดอาเซียน และตลาดประเทศไทย

สำหรับ กลุ่ม/ประเภทสินค้าที่จะเป็นตัวผลักดันการค้าและการขนส่งผ่านทางหลวง กรุงเทพฯ - คูนหมิง แบ่งเป็นกลุ่มสินค้าที่จะส่งออกจากไทย เช่น กลุ่มสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป (ยางพารา มันสำปะหลัง) กลุ่มสินค้าอาหาร (ผลไม้แปรรูป อาหารทะเลแปรรูป) กลุ่มวัตถุดิบอุตสาหกรรม (ยางแปรรูป) และกลุ่มสินค้าพลังงาน (ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม)

ประเภทสินค้าของจีนที่คาดว่าจะมีการขนส่งผ่านเส้นทางนี้สามารถแบ่งได้ดังนี้ (1) สินค้าที่อาจเสียหาย หากมีการขนถ่ายหลายครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้แปรรูปและสินค้าประเภทอาหาร ซึ่งระบบขนส่งโลจิสติกส์แบบเดิม ต้องขนส่งจากแหล่งผลิตในจีนตอนในมาทางรถไฟ ไปยังนครคูนหมิง จากนั้นเปลี่ยนถ่ายเป็นการขนส่งทางรถบรรทุก เพื่อไปลงเรือในแม่น้ำโขงที่แขวงสิบสองปันนา แล้วขนส่งต่อทางน้ำมายังท่าเรือเชียงแสนมาไทยและเปลี่ยนกลับเป็นการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศไทย ทำให้มีการเปลี่ยนถ่ายหลายครั้ง ดังนั้นเพื่อลดการเสียหาย จึงคาดว่าจะขนส่งสินค้าถนนคูนหมิง-กรุงเทพฯ แทน จะช่วยลดขั้นตอนการขนถ่ายสินค้าหลายทอดลงในเส้นทางเดิมที่กล่าวถึง (2) ผลผลิตหรือสินค้าที่มีฐานการผลิตอยู่ในมณฑลจีนตอนใต้ ซึ่งไม่มีทางออกทะเล เช่น ยูนนาน เสฉวน ฉงชิ่ง หรือส่านซี โดยมีตลาดเป้าหมายในภูมิภาคอาเซียน หรือภูมิภาคอินโดนีเซีย โดยเฉพาะมีจุดหมายปลายทางที่ภาคเหนือของไทย เพราะการขนส่งโดยถนนคูนหมิง-กรุงเทพฯ จะมีระยะสั้น กว่าวิธีการขนส่งแบบเดิม และ (3) สินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยสูงพอสมควร เพื่อให้มีความคุ้มค่าในการขนส่งทางบก เพราะน้ำมันเป็นต้นทุนสำคัญของการขนส่งทางบก

ดังนั้น ปัจจัยพิจารณาในการเลือกการขนส่งสินค้าผ่านทางหลวง คูนหมิง-กรุงเทพฯ หรือไม่ ขึ้นอยู่ว่าตลาดเป้าหมายอยู่ที่ไหน ลักษณะของสินค้าเป็นอย่างไร และคุ้มกับต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือไม่ โดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันรวมทั้งค่าธรรมเนียมผ่านทาง ในประเทศต่าง ๆ

อักษรศรี พานิชสาส์น ให้ความเห็นว่า เส้นทาง กรุงเทพฯ-คูนหมิง เป็นเส้นทางที่ลาวตอนเหนือ จะมีโอกาสใช้ประโยชน์มากในการขายและส่งเสริมการค้า / การลงทุนในด้านขนส่งโลจิสติกส์ ทางหลวงสายนี้ แต่จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สองแขวงสำคัญของลาวที่อยู่ในแนวเส้นทางฯ เจ้าหน้าที่ของลาวกลับไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญและศักยภาพของตนเอง

ในเชิงโลจิสติกส์เท่าที่ควร แต่กลับให้ความสนใจไปในด้านธุรกิจการท่องเที่ยวมากกว่า จึงทำให้รัฐบาลท้องถิ่นของทั้งสองแขวงมุ่งเน้นไปที่นโยบายส่งเสริมการลงทุนด้านการท่องเที่ยวมากกว่า

การประชุมเชิงวิชาการประจำปี ด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ครั้งที่ 8 (Logistics Thailand, January 2009) ได้มีการเสนอการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ไทยบนเส้นทางไทย-จีน จากการศึกษาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าบนเส้นทางไทย-จีน ในปัจจุบันผู้ประกอบการไทย เริ่มให้ความสำคัญกับการค้าระหว่างไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น ซึ่งจะสังเกตเห็นได้จากสถิติการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีมูลค่าและปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

การรวมกลุ่มเพื่อสร้างความร่วมมือหรืออำนาจต่อรองทางการค้าร่วมกันในระดับมีน้อย รวมทั้งการแบ่งปันข้อมูล (Information Sharing) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรวมกลุ่มเพื่อสร้างความเข้มแข็งร่วมกันนี้ จะต้องมีการแบ่งปันข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความจำเป็น ซึ่งผู้ประกอบการเองก็จะต้องพยายามสร้างอำนาจต่อรองให้เกิดขึ้น เพื่อเพิ่มความสามารถทางการแข่งขัน ส่วนของการตอบสนองความต้องการของลูกค้า เป็นประเด็นที่เกิดจากการที่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีระดับการส่งมอบสินค้าตรงตามเวลา และครบตามจำนวนที่ลูกค้ากำหนดอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำและข้อร้องเรียนจากลูกค้าก็มีสัดส่วนที่สูง

สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้เสนอผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางบก ได้สรุปผลที่สำคัญคือกิจการให้บริการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการไทย (ในการประกอบธุรกิจไทย-จีน) โดยรวมยังอยู่ในสภาพที่ยังไม่พร้อมที่จะเปิดรับการแข่งขันจากผู้ประกอบการนอกประเทศ กล่าวคือ ตลาดการแข่งขันทางถนนในประเทศไทยมีการแข่งขันสูงอยู่แล้ว และเนื่องจากการแข่งขันสูง แต่กฎระเบียบที่เป็นอยู่ ยังไม่สามารถกำกับดูแลการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ ทำให้เกิดการตัดราคากันมาก ผลตอบแทนทางธุรกิจต่ำ เพียงพอที่จะนำไปพัฒนาศักยภาพในการให้บริการ

Blue & White Logistics (Logistics Thailand, June 2008) ได้ชี้แจงข้อมูล East - West Corridor ที่จุดชายแดนลาว-จีน ได้เข้ามาเช่าพื้นที่นับจากชายแดนจีนเข้ามาในเขตลาวประมาณ 4-5 กิโลเมตร มีคาสีโนและคาสิโน (จุดขนถ่ายสินค้า) มีเรือเอกชนไทยไปลงทุนในชายแดนดังกล่าว เพื่อส่งน้ำมันไปขายจีน เหตุผลที่ส่งน้ำมันไปขายจีน คือ เข้าไปในจีนก่อนที่จะออกไปขายเมียนมาร์ เพราะสาธารณรัฐ

ประชาชนลาวขายให้เมียนมาร์ถนนไปไม่ถึง จีนจะขายให้เมียนมาร์ก็ไม่ได้เพราะจีนไม่ให้ส่งออกน้ำมัน และรัฐหนุนอยู่ ก็ต้องส่งออกจากไทยผ่าน สปป.ลาวเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนและไปเมียนมาร์

นอกจากนี้ ได้ชี้แจงปัญหาภาวะเบียดในการขนส่งถนนสายนี้ เช่น หลวงน้ำทา ก่อนจะถึง โนแมนแลนด์ จะมีบริษัทของจีนสร้าง คีซี เป็นคลังที่มีพื้นที่หลายพันตารางเมตร และมีรถจีนมาจอดอยู่ โดยสวมทะเบียนลาวและได้ส่งสินค้าจากจีนมาพักที่นี้ ก่อนเข้าไปขายในลาว สินค้าจีนจะเคลื่อนย้ายเข้ามาในเส้นทางดังกล่าวนี้ นอกจากนี้จะมีรถทะเบียนไทยเข้าไปรับเสื้อผ้าที่อยู่ในโกดังจีนมาขายในไทย ปัญหาการประกันอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่มีปัญหามาก เช่น รถที่จะเข้าไปซื้อประกันบริษัทสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมักไม่ค่อยรับประกันและที่ผ่านมามีเพียง 2 บริษัท และวงเงินประกันค่อนข้างน้อยในการประกันรถและประกันสินค้า และยังมีปัญหาในการเคลมเงินประกันอีกด้วย

สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (Logistics Thailand, October 2008) ได้ศึกษา “โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการ สาขาขนส่งทางถนน” ให้แก่กรมการขนส่งทางบก กรณีเสนอยุทธศาสตร์เชิงรุกภาคเอกชนไทย สนใจที่จะหาช่องทางในการลงทุนประกอบธุรกิจในตลาดประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ก็ยังมีความจำกัดในด้านความรู้เกี่ยวกับระเบียบการและวิธีปฏิบัติ ตลอดจนสภาพตลาดที่ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวทางการควบคุมของรัฐบาลจีน เป็นแนวทางกระจายอำนาจระหว่างรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น

การเรียนรู้กฎระเบียบของรัฐบาลกลางเพียงอย่างเดียว จึงไม่เพียงพอที่จะกำหนดแนวทางการลงทุนของผู้ประกอบการจำเป็นจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติของแต่ละท้องถิ่นด้วย จึงจะสามารถมีความรู้ประกอบการในประเทศจีนได้

นโยบายและกฎหมายของรัฐบาลกลาง เส้นทางขนส่งในเส้นทาง ไทย-ลาว-จีน เป็นหนึ่งในนโยบายยุทธศาสตร์ของจีน เนื่องจากเป็นกรณีสำคัญที่จีนจะต้องหาทางออกไปสู่ทะเลให้กับภูมิภาคตะวันตกและโดยเฉพาะอย่างยิ่งตะวันตกเฉียงใต้ของตนผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะฉะนั้นเส้นทางสายนี้จึงเป็นเสมือนเส้นเลือดใหญ่ของประเทศจีน สาเหตุที่รัฐบาลจีนให้ความสำคัญมากนั้น เนื่องมาจากการที่มีประชากรเป็นจำนวนมากอาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่กลับไม่มีทางออกทางทะเลได้ อยู่ 2 เส้นทาง จากบริเวณดังกล่าวคือ เส้นทางที่ออกไปทางยูเรเชียไปทางเมียนมาร์ อินเดีย และเส้นทางไปลาว เข้าสู่ประเทศไทย เส้นทางที่ผ่านเมียนมาร์นั้น มีปัญหาเรื่องชนกลุ่มน้อยอยู่ ซึ่งจีนเองไม่ประสงค์จะเข้าไปมีบทบาทหรือมีอิทธิพลเนื่องจากถือว่าเป็นปัญหภายในของประเทศเมียนมาร์ ดังนั้นเส้นทางที่จีนให้ความสำคัญเป็นหลักคือเส้นทางที่ผ่านประเทศลาวมาสู่ไทย

นโยบายและกฎหมายของรัฐบาลมณฑลและท้องถิ่นสำหรับในระดับมณฑลยูนนานมีเป้าหมายและยุทธศาสตร์ที่จะเป็นมณฑลที่มีความแข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจสีเขียว มณฑลที่มีความยิ่งใหญ่ด้านวัฒนธรรมประชาชาติมณฑลเมืองหน้าด่านของภาคตะวันตกของจีนสู่ประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจประชาชาติและสังคมแห่งมณฑลยูนนาน ฉบับที่ 10 (ค.ศ. 2001-ค.ศ. 2005) อันมีเนื้อหาสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจประชาชาติและสังคมของรัฐบาลกลาง สำหรับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และโลจิสติกส์ของมณฑลยูนนาน มีสาระสำคัญว่ารัฐบาลได้มีมติให้ยูนนานเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้โดยได้กำหนดให้ภายในปี ค.ศ. 2020 มณฑลยูนนานต้องได้รับการพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนแผ่นดินใหญ่กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ โดยมีการสื่อสารและการคมนาคมทางบก (ถนนและรถไฟ) เป็นแกนหลัก ทางอากาศและทางแม่น้ำเป็นส่วนเสริม ซึ่งการขนส่งดังกล่าวจะมีลักษณะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. ทิศตะวันตก เชื่อมกับกัวโจว และกว่างซี (กวางสี) เพื่อออกสู่ทะเล
2. ทิศเหนือ เชื่อมกับช้อชวน (เสฉวน) เพื่อไปยังจีนแผ่นดินใหญ่
3. ทิศใต้ เชื่อมกับลาวและเวียดนาม เพื่อไปยังไทยและกัมพูชา
4. ทิศตะวันตก เชื่อมกับเมียนมาร์ เพื่อไปยังอินเดียและปากีสถาน

เมื่อโครงข่ายดังกล่าวแล้วเสร็จจะสามารถย่นระยะทางและเวลาในการขนส่ง ตลอดจนสามารถลดต้นทุนการขนส่ง จึงอาจสรุปได้ว่าโครงข่ายการคมนาคมทางบกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาโลจิสติกส์สมัยใหม่ของยูนนาน นโยบายในการพัฒนามณฑลยูนนานตั้งอยู่บนพื้นฐานดังต่อไปนี้

1. ยึดหลักการพัฒนายูนนานเป็นแกนกลางของการเชื่อมต่อกับภูมิภาค และเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน โครงการกลุ่มแม่น้ำจูเจียง (9+2 หมายถึง 9 มณฑลและ 2 เขตบริหารพิเศษ คือ ฮองกงและมาเก๊า) โครงการความร่วมมือจีน-อินเดีย-เมียนมาร์

2. รัฐเป็นผู้กำหนดแนวทางและให้การสนับสนุนในขณะที่ผู้ประกอบการเป็นแกนนำ โดยอาศัยกลไกตลาด และการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งหมดให้เกิดประโยชน์สูงสุด เป้าหมายเพื่อรองรับ “1 ศูนย์กลาง” “3 เวที” และ “8 นิคม”

3. ประกาศใช้นโยบาย “3 บริการ” โดยมีคุณหมิงเป็นศูนย์กลาง และขยายไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อกับภูมิภาค

โดยที่ “1 ศูนย์กลาง” หมายถึง ศูนย์กลางโลจิสติกส์ จีน-อาเซียน ได้แก่ นครคุนหมิง เพื่อเป็นศูนย์กลางในด้านคมนาคม การค้าส่งและค้าปลีก การเงิน การสื่อสาร และการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูล ตลอดจนการพัฒนาบุคลากร “3 เวที” สำหรับมณฑลยูนนาน หมายถึงการให้บริการใน 3 ระดับ ได้แก่

1. เวทีการให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่เขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน และเอเชียใต้
2. เวทีการเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ การเงิน การจัดการ และทรัพยากรมนุษย์ และ

3. เวทีบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ “8 นิคม” ในมณฑลยูนนานมีเมืองระดับรองลงมา 8 เมือง ได้แก่ ยู่ซี (Yuxi) ชีจิ่ง (Qujing) ด้าหลี่ (Dali) หงเหอ (Honghe) ชู่ซ่ง (Chuxiong) จิ่งหง (Jinghong) ลู่ซี (Luxi) และจ้าวทง (Zhaotong) ซึ่งทุกเมืองมีแผนก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงกับ 1 ศูนย์กลาง คือ คุนหมิง สำหรับ “3 บริการ” หมายถึงการให้บริการแก่พื้นที่ใน 3 ระดับ คือ มณฑลยูนนาน มณฑลอื่น ๆ ในประเทศจีน เอเชียอาคเนย์ และเอเชียใต้

การกำหนดแผนพัฒนาโลจิสติกส์สมัยใหม่ตามแผนพัฒนาประเทศ ฉบับที่ 11 ซึ่งเป็นแผน 5 ปี ว่าด้วย เรื่องการใช้ที่ดิน แผนพัฒนาเมือง และแผนพัฒนาเมืองหน้าด่านในการสร้างโครงข่ายถนน และโครงข่ายเมือง เพื่อรองรับโครงการ “1 ศูนย์กลาง” “3 เวที” “8 นิคม” เพื่อให้มณฑลยูนนานเป็น ศูนย์กลางการค้าส่ง และศูนย์กระจายสินค้า และศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับประเทศและระดับภูมิภาค

ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีความร่วมมืออย่างใกล้ชิดมา โดยตลอด ทั้งทางด้านการค้า เศรษฐกิจ และสังคม สำหรับด้านความร่วมมือ ด้านการขนส่งนั้น ไทยและลาวได้จัดทำความตกลงว่าด้วยการส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกัน ซึ่งลงนาม เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2521 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่กันและกันในการส่งสินค้าผ่านแดน ต่อมาในปี พ.ศ. 2542 ทั้งสอง ประเทศได้ลงนามในความร่วมมือฉบับใหม่ โดยยกเลิกความตกลงฉบับเดิม

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนน ฉบับปี พ.ศ. 2542 นี้ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร ทั้งกรณีข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลให้ยานพาหนะของไทยและลาวสามารถเดินทางเข้าไปในดินแดนของอีกประเทศหนึ่ง ได้หรือผ่านดินแดนไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับ ประเทศภาคีสัญญาได้ แต่ความตกลงนี้จะไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุด ภายในดินแดนของภาคีสัญญา (Cabotage) และการขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย ทั้งนี้สินค้าที่ผ่านแดน จะได้รับสิทธิพิเศษ คือ จะได้รับการยกเว้นภาษีอากร ศุลกากร แต่ ประเทศภาคีสัญญายังคงมีอำนาจในการจัดเก็บค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมในการใช้คลังสินค้า ลานสินค้า ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกสถานีขนส่งสินค้า ค่าขนถ่ายสินค้า ค่าธรรมเนียมในการใช้ท่าเรือ และค่าบริการอื่น ๆ ภายใต้หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) กล่าวคือ การ

จัดเก็บค่าบริการดังกล่าวจะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติให้แตกต่างจากคนชาติของตนเอง และประเทศภาคี มีหน้าที่ต้องแจ้งอัตราค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมให้ประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้า 3 เดือน ก่อนมีผลใช้บังคับ เพื่อให้มีความโปร่งใสในการบังคับใช้กฎระเบียบภายในประเทศ

อักษรศรี พานิชสาส์น (Logistics Thailand, April 2009) ได้ชี้ประเด็นจีนประสบความสำเร็จในการพัฒนา Special Economic Zone (SEZ) โดยจีนมีระบบการปกครองแบบกระจายอำนาจ จากส่วนกลาง (Decentralization) เน้นการกระจายอำนาจ การตัดสินใจให้กับรัฐบาลท้องถิ่นของ SEZ โดยเฉพาะการให้อำนาจแก่รัฐบาลท้องถิ่นด้านการคลัง เพื่อให้สามารถจัดการรายได้/รายจ่ายที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นของตน ดังนั้น การตั้งเขต SEZ ของจีนจึงมีความ “พิเศษ” ในแง่ของการให้อำนาจรัฐบาลท้องถิ่น เพื่อใช้ประโยชน์จากระบบตลาดได้เต็มที่ กว่าพื้นที่อื่น ๆ ของจีน และเปิดโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากรต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศอย่างเต็มที่

2.2 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

รุธิร์ พนมยงค์ (รุธิร์ พนมยงค์, 2550) ได้ประมวลคำจำกัดความโลจิสติกส์ โดยประยุกต์จาก Stephen H. Russell. “A General Theory of Logistics Practices,” Air Force Journal of Logistics 24, no 4 (2000) : 15 คำจำกัดความโลจิสติกส์มีความหมายแตกต่างกัน ตามความหมายของที่มา และรุธิร์ พนมยงค์ ให้คำจำกัดความโลจิสติกส์ ดังนี้

2.2.1 คำจำกัดความโลจิสติกส์

1) ความหมายในมุมมองของสินค้าคงคลัง คือการบริหารวัตถุดิบที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายและที่พักร

2) ความหมายในมุมมองของลูกค้า คือการส่งสินค้าที่ถูกต้องให้แก่ลูกค้าในจำนวนและสภาพที่ถูกต้อง โดยไม่เกิดความเสียหาย โดยจะต้องนำส่งให้ลูกค้าตามที่และตรงเวลา และต้องคำนึงถึงต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด โดยลูกค้าเรียกว่า 7 อาร์ สำหรับโลจิสติกส์

3) ความหมายตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ โดย Webster เป็นศาสตร์สาขาหนึ่งด้านการทหารที่เกี่ยวข้องกับการจัดการบำรุงรักษากองกำลังการเคลื่อนย้ายขนถ่าย การให้สวัสดิการแก่บุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

4) ความหมายตามสหพันธ์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ คือศาสตร์และศิลป์ในการบริหารจัดการ วิศวกรรม และกิจกรรมทางเทคนิคที่ตระหนักถึงความต้องการ การออกแบบ การจัดหา และบำรุงรักษาทรัพยากรต่าง ๆ ที่ใช้ในการสนับสนุนการกำหนดวัตถุประสงค์ การวางแผน และการปฏิบัติการ

5) ความหมายตามโดยสถาบันโลจิสติกส์และการขนส่ง (Institute of Logistics and Transport's) คือการจัดสรรเวลาและสถานที่เพื่อใช้ในการสร้างสินค้าให้เกิดมูลค่าขึ้นมา เพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์ขององค์กร

6) ความหมายโดยสภาวิชาชีพทางการจัดการโซ่อุปทาน (Council of Supply Chain Management Professional, 2004) เป็นส่วนหนึ่งของระบบโซ่อุปทานที่มีกระบวนการในการวางแผนการนำไปปฏิบัติ และการควบคุมการไหลทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และการจัดเก็บรักษาสินค้า บริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้อมูลตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

7) ความหมายในเชิงกิจกรรมสนับสนุน คือการบริหารจัดการเสบียงสำหรับโรงงาน / กระบวนการผลิต (ขาเข้า) และการจัดการด้านการกระจายสินค้าไปยังบริษัทของลูกค้า (ขาออก)

8) ความหมายในเชิงของการจัดการตามหน้าที่ (Functional management) คือการจัดหาวัตถุดิบ การจัดซื้อ การขนส่ง การจัดการสินค้าคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า การบรรจุหีบห่อ การวิเคราะห์ที่ตั้งโรงงาน การกระจายสินค้า การส่งสินค้ากลับคืน การจัดการข้อมูลข่าวสาร และกิจกรรมอื่น ๆ โดยให้ความสำคัญกับการสนับสนุนลูกค้าภายในหรือส่วนของการผลิต และลูกค้าภายนอก ซึ่งก็คือร้านค้าต่าง ๆ

แม้ว่าจะมีผู้รู้ได้ให้คำจำกัดความของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไว้หลากหลาย แต่คำจำกัดความที่เป็นที่นิยมและได้รับการยอมรับกันนั้น จะหมายถึงการไหลของข้อมูลและสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ

2.2.2 กิจกรรมของโลจิสติกส์

นอกจากนี้ คำจำกัดความของโลจิสติกส์แล้วประเด็นในเรื่องของกิจกรรมทางโลจิสติกส์ก็นับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งที่ควรต้องทราบ อันเนื่องมาจากแต่ละกิจกรรมล้วนเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีความสำคัญต่อระบบโซ่อุปทาน (Supply Chain System) ที่ต้องอาศัยการประสานการทำงานของกิจกรรมให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้การนั้น ๆ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งกิจกรรมโลจิสติกส์จะสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

กิจกรรมหลัก (Key Activities) คือ กิจกรรมหลักที่ธุรกิจจะต้องดำเนินการอยู่เสมอ ประกอบด้วย

- 1) การให้บริการแก่ลูกค้า (Customer Service)
- 2) การขนส่ง (Traffic and Transportation)
- 3) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)
- 4) กระบวนการสั่งซื้อ (Order Processing)
- 5) การวางแผนประมาณการความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting/Planning)
- 6) การจัดซื้อจัดหา (Procurement)

กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) คือ กิจกรรมที่อาจจะมีหรือไม่มีก็ได้ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์และประเภทของธุรกิจ โดยกิจกรรมสนับสนุนในระบบโลจิสติกส์ จะประกอบด้วย

- 1) การบรรจุหีบห่อ (Packaging)
- 2) การจัดการด้านคลังสินค้า (Warehousing and Storage)
- 3) การจัดการอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ (Materials Handling)
- 4) การจัดหาอะไหล่และบริการ (Parts and Service Support)
- 5) การสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communication)
- 6) การเลือกทำเลที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection)
- 7) โลจิสติกส์แบบย้อนกลับ (Reverse Logistics)

2.2.3 องค์ความรู้โลจิสติกส์

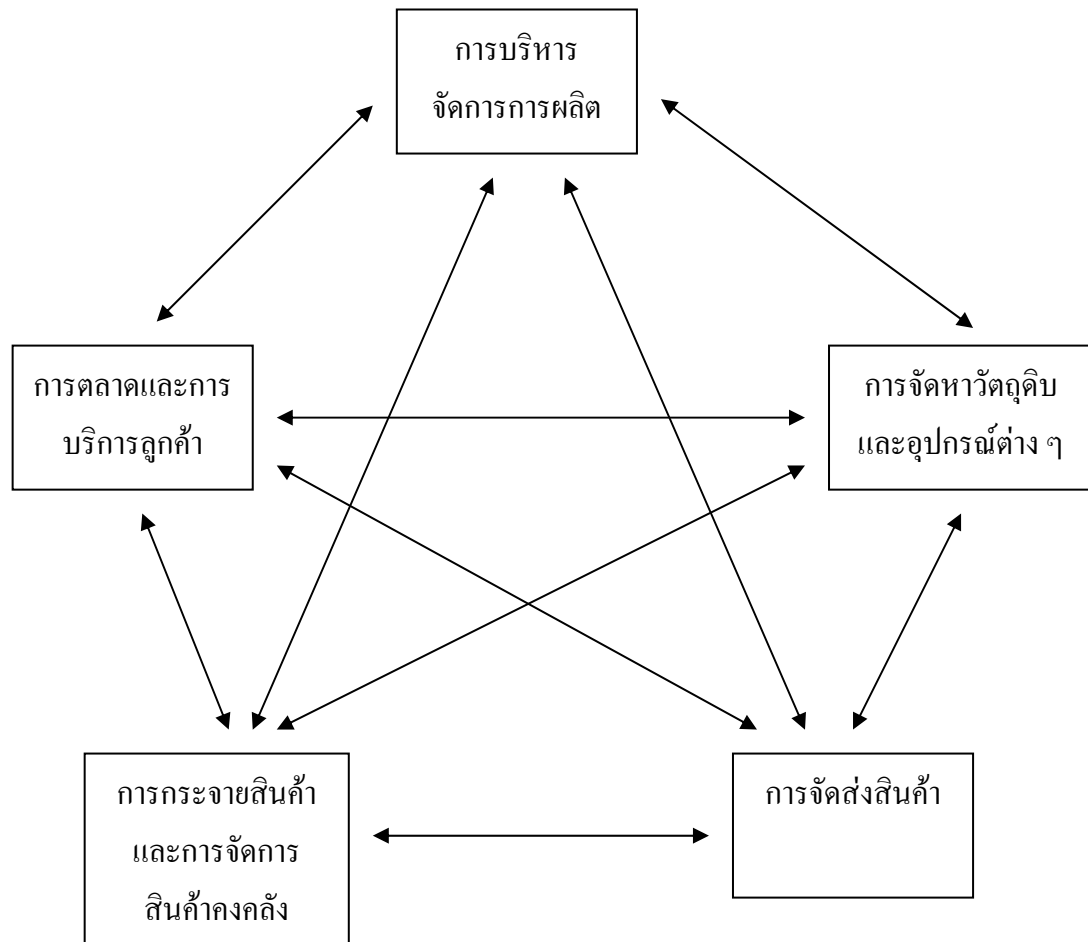
กิจกรรมในการดำเนินการโลจิสติกส์ รุธีร์ พนมยงค์ ได้ให้ความเห็นว่าองค์ความรู้ในการจัดการโลจิสติกส์ในการดำเนินการกิจกรรม 2.2.2 นั้น ควรประกอบด้วย

- 1) การจัดหาวัตถุดิบและอุปกรณ์
- 2) การบริหารจัดการการผลิต
- 3) การจัดส่งสินค้า
- 4) การกระจายสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลัง
- 5) การตลาดและบริการลูกค้า

องค์ความรู้ที่กล่าวถึงทั้ง 5 ประการ มีความสัมพันธ์และเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน ดัง

ในรูปที่ 2-1

รูปที่ 2-1 องค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์



ที่มา : (รุธีร์ พนมยงค์, 2550)

2.2.4 ระบบบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

ระบบบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) (ไอที แอล เทรค มีเดีย, 2009) หมายถึง การเชื่อมต่อของหน่วยหรือจุดต่าง ๆ ในการผลิตสินค้าหรือบริการ ที่เริ่มต้นจากวัตถุดิบไปยังจุดสุดท้ายคือลูกค้า ซึ่งประกอบไปด้วยส่วนที่สำคัญ 3 ส่วน ดังนี้

1) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) หมายถึง ผู้ที่ส่งวัตถุดิบให้กับโรงงานหรือหน่วยบริการ เช่น เกษตรกร ผู้ผลิตสินค้าเกษตร ส่งมอบสินค้าเกษตรให้แก่โรงงานอุตสาหกรรม หรือพ่อค้าขายส่ง/ตัวแทน

โรงงานผู้ผลิต (Manufactures) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่ในการแปรรูปวัตถุดิบที่ได้รับจากผู้ส่งมอบให้มีคุณค่าสูงขึ้น

2) ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Centers) หมายถึง จุดที่ทำหน้าที่ในการกระจายสินค้าไปให้ถึงมือผู้บริโภคหรือลูกค้าที่ศูนย์กระจายสินค้านั้น ๆ อาจจะมีสินค้าที่มาจากหลายโรงงานการผลิต หรือเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมสินค้าเกษตร

3) ร้านค้าย่อยและลูกค้าหรือผู้บริโภค (Retailers or Customers) คือจุดปลายทางของโซ่อุปทานซึ่งเป็นจุดที่สินค้าหรือบริการต่าง ๆ จะต้องถูกใช้จนหมดมูลค่าและโดยที่ไม่มีการเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าหรือบริการนั้น ๆ

ความสำคัญของห่วงโซ่อุปทาน

สินค้าหรือบริการต่าง ๆ ที่ผลิตออกสู่ตลาดจะต้องผ่านทุกจุดหรือหน่วยต่าง ๆ ตลอดทั้งสายของห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นคุณภาพของสินค้าและบริการนั้น จะขึ้นอยู่กับทุกหน่วยมิใช่หน่วยใดหน่วยหนึ่งโดยเฉพาะ ด้วยเหตุผลนี้เองจึงทำให้มีแนวคิดในการบูรณาการทุก ๆ หน่วยเพื่อให้การผลิตสินค้าหรือบริการเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีคุณภาพตามที่ลูกค้าคาดหวัง

กิจกรรมหลักโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วย

1) การจัดหา (Procurement) เป็นการจัดหาวัตถุดิบหรือวัสดุที่ป้อนเข้าไปยังจุดต่าง ๆ ในสายของห่วงโซ่อุปทาน

2) การขนส่ง (Transportation) เป็นกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าของสินค้าในแง่ของการย้ายสถานที่ หากการขนส่งไม่ดี สินค้าอาจจะได้รับความเสียหายระหว่างทาง จะเห็นว่าการขนส่งก็มีผลต่อต้นทุนโดยตรง

3) การจัดเก็บ (Warehousing) เป็นกิจกรรมที่มีได้เพิ่มมูลค่าให้กับตัวสินค้าเลย แต่ก็ เป็นกิจกรรมที่ต้องมีเพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าที่ไม่คงที่ รวมทั้งประโยชน์ในด้านการประหยัด เมื่อมีการผลิตของจำนวนมากในแต่ละครั้ง หรือผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่มีปริมาณวัตถุดิบที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับฤดูกาลและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

4) การกระจายสินค้า (Distribution) เป็นกิจกรรมที่ช่วยกระจายสินค้าจากจุดจัดเก็บส่งต่อไปยังร้านค้าปลีกหรือซูเปอร์มาร์เก็ต

2.2.5 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ (ธเนศ สิริสุวรรณกิจ, 2549) ได้แบ่งประเภทต้นทุนโลจิสติกส์โดยใช้หลักการแบ่งต้นทุนตามฐานกิจกรรม (Activity-Based Costing) เพื่อที่จะประเมินความเหมาะสมของกิจกรรมในกระบวนการโลจิสติกส์ โดยแบ่งต้นทุนโลจิสติกส์ออกเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้ (รูปที่ 2-2 และ 2-3)

1) ค่าเก็บเกี่ยว (Harvest Cost) การเก็บเกี่ยวผลไม้อาศัยแรงงานที่มีความชำนาญเป็นปัจจัยสำคัญ ต้นทุนค่าเก็บเกี่ยวจึงคิดตามค่าแรงหรือค่าจ้างรายวันที่จ่ายให้แก่คนงาน คนงานเหล่านี้เป็นผู้มีประสบการณ์ในการเลือกผลไม้ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดคุณภาพผลไม้ เนื่องจากผลไม้สดมักส่งออกทั้งผล ผลกระทบจากการกระแทกในระหว่างการเก็บเกี่ยวส่งผลกระทบต่อสภาพเนื้อภายในที่ไม่อาจมองเห็น คุณภาพของความอ่อนแก่และน้ำหนักที่ลูกค้าต้องการ

2) ค่าติดต่อสื่อสาร (Communication Cost) เป็นต้นทุนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า และการออกคำสั่งซื้อไปยังเกษตรกรหรือผู้รวบรวม เพื่อให้จัดส่งผลไม้ในปริมาณที่ต้องการตามเวลาที่กำหนด

3) ค่าพิธีการศุลกากร (Customs Charge) แบ่งเป็นค่าธรรมเนียมผ่านพิธีการศุลกากร การเตรียมเอกสารเกี่ยวข้องกับการส่งออกที่ค่อนข้างเร็วหรือเครื่องบิน และค่าจ้างชิปปิง ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานในการจัดหารถหัวลาก ดำเนินพิธีการศุลกากร และดำเนินเอกสารส่งออก

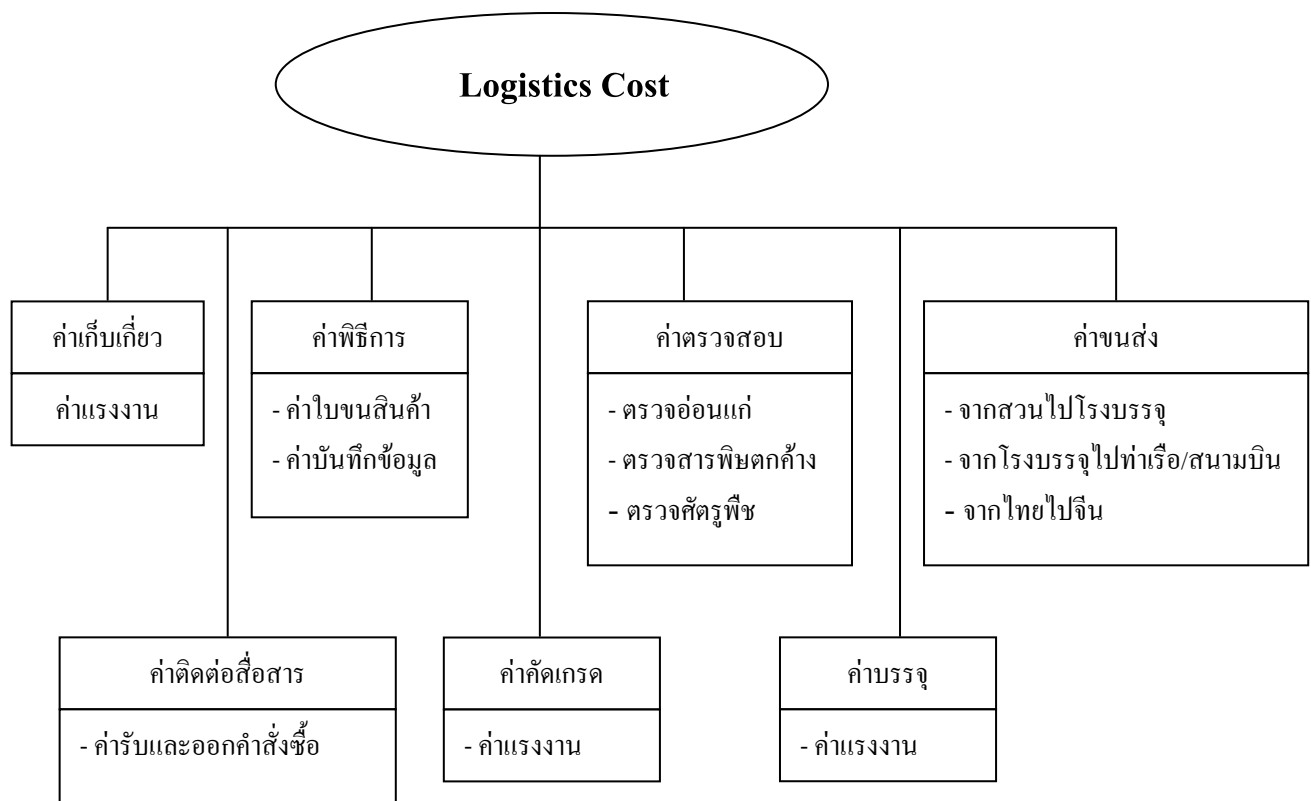
4) ค่าคัดเกรด (Sorting Cost) การคัดเกรดผลไม้อาศัยแรงงานที่มีประสบการณ์เป็นปัจจัยสำคัญ ต้นทุนการคัดเกรด จึงคิดตามค่าแรงหรือค่าจ้างรายวันที่จ่ายให้แก่คนงานสำหรับการซื้อผลไม้แต่ละครั้ง

5) ค่าตรวจสอบ (Quality assurance Cost) ผลไม้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบคุณภาพสถานที่ที่ทำการตรวจสอบ ได้แก่ โรงบรรจุ และห้องแล็บของสำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขต 6-7 (สวพ.6-7) ต้นทุนการตรวจสอบคุณภาพประกอบด้วยต้นทุนตรวจสอบสารพิษตกค้าง และการตรวจศัตรูพืช รวมถึงต้นทุนการตรวจอ่อนแก่กรณีที่เป็นทุเรียน

6) ค่าบรรจุ (Packing Cost) ประกอบด้วยค่าจ้างแรงงานในการทำความสะอาด การบรรจุ และการยกขนเข้าตู้ ในกรณีนี้ไม่รวมวัสดุที่ต้องใช้ในการบรรจุภัณฑ์ ได้แก่ กล่องกระดาษ สายรัดพลาสติก เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ไม่รวมวัตถุดิบทางตรงที่ประกอบด้วยต้นทุนการผลิต และต้นทุนค่าวัสดุบรรจุภัณฑ์

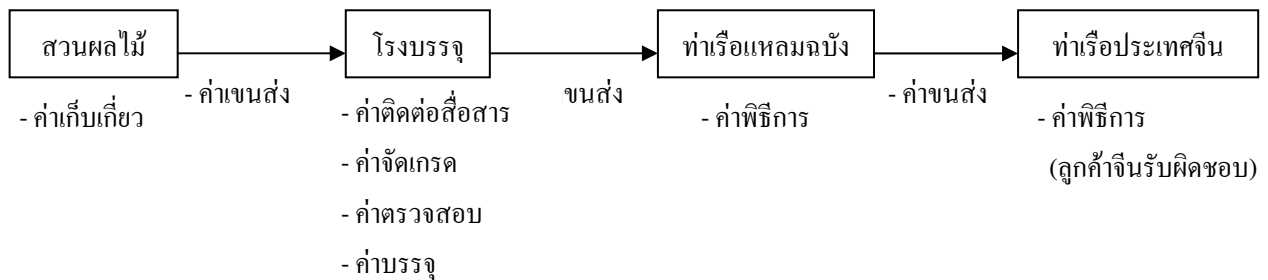
7) ค่าขนส่ง (Transportation Cost) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นในส่วนของการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ ค่าน้ำมันรถ ค่าจ้างแรงงานในการขนส่ง ค่ารถหัวลากหรือรถกระบะ ค่าระวางเรือหรือเครื่องบิน ช่วงของการขนส่ง แบ่งเป็น 3 ช่วง คือ ขนส่งจากสวนมาโรงบรรจุ จากโรงบรรจุถึงท่าเรือหรือสนามบิน และจากไทยไปจีนหรือระหว่างประเทศ

รูปที่ 2-2 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ การส่งออกผลไม้



ที่มา : ธเนศ ลิริสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

รูปที่ 2-3 โครงสร้างต้นทุนในระบบโลจิสติกส์การส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนทางเรือ



ที่มา : ธเนศ สิริสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

แนวคิดต้นทุนโลจิสติกส์ จากการสัมภาษณ์ต้นทุนโลจิสติกส์มีวิธียา 2 แบบ คือ ในฤดูกาลและนอกฤดูกาล สามารถนำมาสร้างสมการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ดังนี้

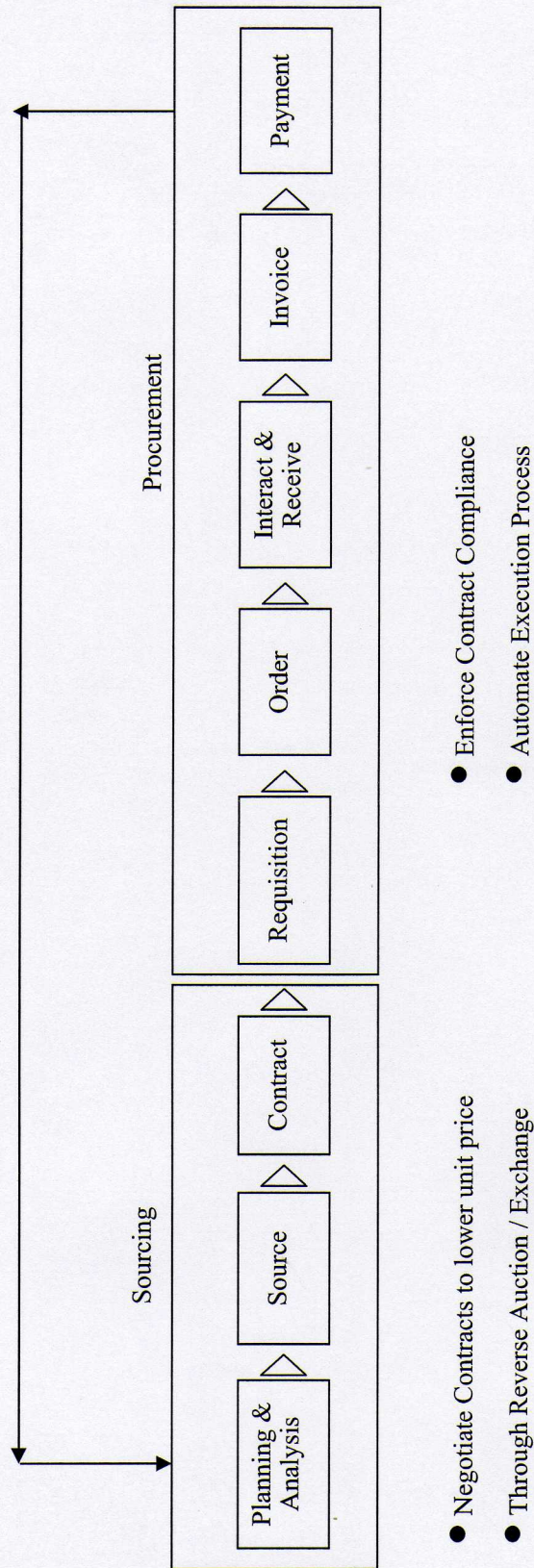
ผลรวมต้นทุนโลจิสติกส์ (Y) = ค่าเก็บเกี่ยว (C1) + ค่าการติดต่อสื่อสาร (C2) + ค่าพิธีการศุลกากร (C3) + ค่าคัดเกรด (C4) + ค่าตรวจสอบ (C5) + ค่าบรรจุ (C6) + ค่าขนส่ง (C7)

2.2.6 Value Chain Value Chain (ภาณุ ลิ้มมานนท์, 2542) (รูปที่ 2-4) ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ๆ 2 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนแรกแหล่งเริ่มต้น แหล่งกำเนิด (Sourcing) ส่วนที่สอง เป็นการจัดหา / ส่งมอบ (Procurement)

ส่วนแรก การเริ่มต้นของ Value Chain คำนึงถึงข้อตกลงที่ให้ได้ราคาสินค้าต่อหน่วยต่ำที่สุด โดยผ่านกระบวนการแลกเปลี่ยนหรือประมูล

ส่วนที่สอง เป็นการจัดหา / ส่งมอบ เป็นการดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญา และกระบวนการ ดำเนินการเป็นไปตามขั้นตอนที่จะทำให้สินค้าส่งมอบได้ตามสัญญา / ข้อตกลง

รูปที่ 2-4 Value Chain



ที่มา : ภาณุ ลิ้มมานนท์ “Value Chain Management Strategy” วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรร่วมกับมหาวิทยาลัยมหิดล เอกสารบรรยายหลักสูตร “การจัดการสมัยใหม่” (3 M)

บทที่ 3

ข้อมูลทั่วไปด้านเศรษฐกิจและสังคม บนเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

3.1 ข้อมูลทั่วไปของมณฑลยูนนาน

1) ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์

(1) มณฑลยูนนานตั้งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เป็นมณฑลเขตชั้นในที่ไม่มีทางออกทะเลมีอาณาเขตติดต่อกับ 2 มณฑล และ 2 เขตปกครองตนเอง (มีฐานะเทียบเท่ามณฑล) คือ ทิศเหนือติดกับมณฑลเสฉวน ทิศตะวันออกติดกับมณฑลกุ้ยโจว และเขตปกครองตนเองกวางสีฉั๊ว และทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับเขตปกครองตนเองทิเบต

(2) มณฑลยูนนานยังมีพรมแดนติดต่อกับ 3 ประเทศคือ ทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศตะวันตก มีพรมแดนติดกับประเทศเมียนมาร์ (1,997 กม.) ทิศตะวันออกเฉียงใต้และทิศใต้ ติดกับเวียดนาม (1,353 กม.) และลาว (710 กม.) รวมระยะทางพรมแดนที่ติดต่อกับต่างประเทศ 4,060 กม. หรือเท่ากับ 1 ใน 6 ของพรมแดนทางบกทั้งประเทศ โดยมี 27 อำเภอใน 8 เขต/เมืองของมณฑลยูนนานที่มีพรมแดนติดกับ 3 ประเทศดังกล่าว นอกจากนี้ มณฑลยูนนานยังอยู่ห่างจากประเทศไทยเพียงประมาณ 250 กิโลเมตร ในอดีต ยูนนานได้ชื่อว่าเป็น "เส้นทางสายไหมตอนใต้" (Southern Silk Road) และปัจจุบันมณฑลยูนนานนับเป็นมณฑลหลักสำคัญทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ซึ่งทั้ง 2 ภูมิภาคในเอเชียนี้มีประชากรรวมกันกว่า 1,000 ล้านคน

2) ขนาดพื้นที่

มณฑลยูนนาน มีพื้นที่ 394,139 ตารางกิโลเมตร (ใหญ่เป็นอันดับ 8 ของประเทศจีน) เกือบร้อยละ 93 ของพื้นที่ เป็นภูเขาและที่ราบสูง มีพื้นที่เพาะปลูกเพียงร้อยละ 7.3

3) ลักษณะภูมิประเทศ

(1) พื้นที่ของมณฑลยูนนานมีขนาดความกว้าง 864.9 กิโลเมตร และยาว 990 กิโลเมตร ภาคเหนือและตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นที่ราบสูงและลาดต่ำลงมาทางภาคใต้และตะวันออกเฉียงใต้ ความสูงเหนือระดับน้ำทะเลมีความแตกต่างกันมาก กล่าวคือ สูงสุด 6,740 เมตร (ที่อำเภอเต๋อซัน เขตตี้ซิ่ง) และต่ำสุด 76.4 เมตร (ที่อำเภอเหอโจว เขตหงเหอ) ส่วนนครคุนหมิงมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 1,891 เมตร

(2) มณฑลยูนนานมีแม่น้ำไหลผ่านกว่า 600 สาย ที่สำคัญ 6 สาย ได้แก่ แม่น้ำอิระวดี (จีนเรียก อี้ลั่วหว่าตี้เจียง) จินซาเจียง (เป็นแม่น้ำสาขาของแม่น้ำแยงซีเกียงตอนบน) นู่เจียง (ไหลลงสู่ประเทศเมียนมาร์) จูเจียง (ต้นน้ำของแม่น้ำจูเจียงในนครกวางโจว) หลานซางเจียง (หรือแม่น้ำโขง) ไหลลง

สู่ประเทศเมียนมาร์ ลาว ไทย กัมพูชา เวียดนาม) และหงเหอ (ไหลลงสู่ประเทศเวียดนาม) โดยแม่น้ำ 2 สายหลังถือเป็นแม่น้ำนานาชาติ (คำว่า เจียง และ เหอ แปลว่าแม่น้ำเช่นกัน)

4) ประชากร

มณฑลยูนนาน มีประชากรทั้งสิ้นประมาณ 44 ล้านคน (ปี 2548) ประชากรส่วนใหญ่ของมณฑลยูนนานเป็นชาวฮั่น และมีชนกลุ่มน้อยอีก 25 ชนชาติ (เฉพาะชนชาติที่มีประชากรเกิน 4,000 คน) นับเป็นมณฑลที่มีความหลากหลายของชนกลุ่มน้อยมากที่สุดในจีน (ทั่วประเทศจีนมี 55 ชนชาติ) ประชากรที่เป็นชนกลุ่มน้อย รวมทั้งสิ้นประมาณ 14.153 ล้านคน หรือเท่ากับร้อยละ 33.14 ของประชากรทั้งหมด อัตราการเพิ่มของประชากรประมาณร้อยละ 0.79

5) ทรัพยากรธรรมชาติ

(1) มณฑลยูนนานนับเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ทั้งพันธุ์ไม้และสัตว์นานาชนิดจำนวนมาก จนได้รับสมญานามว่า "อาณาจักรแห่งพันธุ์ไม้" และ "อาณาจักรแห่งสัตว์" และยังมีแหล่งพลังงานทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะการผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำและพลังความร้อนจากถ่านหิน รวมทั้งมีแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยวมากมาย

(2) ทรัพยากรแร่ธาตุที่สำคัญของยูนนาน ได้แก่ ตะกั่ว สังกะสี ดีบุก เหล็กและเหล็กกล้า ฟอสฟอรัส ถ่านหิน ทองแดง ฯลฯ ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญได้แก่ ข้าว ฝ้าย ยาสูบ ยางพารา อ้อย ไม้ยา สมุนไพรและผลิตภัณฑ์ป่าไม้ ฯลฯ ผลผลิตทางอุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่ โลหะไม่เป็นสนิม (non-ferrous metal) อุตสาหกรรมฟอสฟอรัส พลังงานไฟฟ้า อุตสาหกรรมหล่อโลหะ การแปรรูปผลิตภัณฑ์ป่าไม้ อุตสาหกรรมผลิตบุหรี น้ำตาล ฝ้าย ยางพารา อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมไฟฟ้า ฯลฯ

6) เมืองสำคัญ

(1) นครคุนหมิง (Kunming) นครคุนหมิงเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน ตั้งอยู่ทางตอนกลางของที่ราบยูนนาน ติดกับทะเลสาบเดียนฉือ (Dianchi) ซึ่งเป็นทะเลสาบที่ใหญ่ที่สุดอันดับ 6 ของจีน นครคุนหมิงมีพื้นที่ 15,561 ตารางกิโลเมตร

อุตสาหกรรมหลักของนครคุนหมิง ได้แก่ การผลิตเครื่องมือ เครื่องจักร เคมีภัณฑ์ สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ การแปรรูปอาหารและยาสูบ

(2) เมืองตงชวน (Dongchuan) ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนาน เป็นเมืองที่มีแร่ทองแดงอุดมสมบูรณ์และเป็นแหล่งผลิตทองแดงและปูนซีเมนต์ที่สำคัญของประเทศจีน นอกจากนี้ ยังผลิต คอมเพรสเซอร์ของเครื่องปรับอากาศ อุปกรณ์ผลิตพลังงานความร้อนจากแผ่นรับแสงอาทิตย์

(3) เมืองเก้อจี้ว (Gejiu) ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของมณฑลยูนนาน เป็นเมืองหลักของเขตหงเหอ มีชื่อเสียงในการทำเหมืองแร่ดีบุกและแยกแร่ธาตุ เมืองเก้อจี้วได้ชื่อว่าเป็น “เมืองหลวงแห่งดีบุก” (Tin Capital) เนื่องจากมีปริมาณแร่ดีบุกถึงครึ่งหนึ่งของจีน

(4) เมืองชู่จิ่ง (Qujing) ตั้งอยู่ทางตะวันออกของมณฑลยูนนาน เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำที่ยาวที่สุดอันดับ 4 ของจีน คือ แม่น้ำจูเจียง (Pearl River) เมืองชู่จิ่งเป็นเมืองหลักที่เชื่อมระหว่างที่ราบสูงยูนนานกับที่ราบภาคกลางของจีน อุตสาหกรรมหลักของเมืองชู่จิ่ง คือ การทำเหมืองถ่านหิน การผลิตกระแสไฟฟ้า โลหะและเหล็ก การผลิตรถยนต์ เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์เครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง การผลิตบุหรี อุตสาหกรรมเบา สิ่งทอ ยา และการแปรรูปอาหาร

(5) เมืองยู่ซี (Yuxi) ตั้งอยู่ทางตอนกลางของมณฑลยูนนาน มีชื่อเสียงในด้านการปลูกข้าวและใบยาสูบ และเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมบ่มใบยาสูบ มีโรงงานผลิตบุหรีที่ใหญ่ที่สุดของจีน คือ โรงงาน Yuxi Cigarette Factory ตั้งอยู่ เมืองยู่ซีเป็นเมืองที่มีผลผลิตด้านอุตสาหกรรมมีมูลค่าสูงเป็นอันดับสองของมณฑล ซึ่งได้จากอุตสาหกรรมการผลิตบุหรี

3.2 การดำเนินการที่สำคัญของมณฑลยูนนาน

3.2.1 การจัดทำนโยบายพัฒนาภาคตะวันตก

1) เมื่อปลายปี 2542 รัฐบาลจีนได้ออกนโยบายพัฒนาภาคตะวันตก โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนาในมณฑลภาคตะวันตกกับภาคตะวันออกของจีน นโยบายการพัฒนาดังกล่าว ประกอบด้วย 4 ด้านหลัก คือ (1) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่ยังขาดแคลน (2) การออกนโยบายหรือกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการเพิ่มพูนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ยากจน เช่น การลดหรือยกเว้นภาษี และการให้งบประมาณสนับสนุนช่วยเหลือ (3) การให้เครดิตในการกู้ยืมเงินทุน เพื่อการลงทุนของเอกชน (4) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการผลิตเพื่อส่งออก และดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

2) สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิงมีมณฑลในเขตอาณารวม 3 แห่ง ได้แก่ มณฑลยูนนาน กุ้ยโจว และหูหนาน โดยมียูนนานและกุ้ยโจวเป็นเขตที่อยู่ภายใต้ นโยบายการพัฒนาภาคตะวันตก (Go West Policy หรือ Western Development Policy) เป็นนโยบายหลักในการบริหารบ้านเมือง และการดำเนินกิจกรรมหลักภายในมณฑล สำหรับการดำเนินการของรัฐบาลมณฑลยูนนานนั้น ได้มอบหมายให้ Office of Leading Group for Western Development of Yunnan Province ภายใต้ Development and Reform Commission เป็นผู้เสนอและจัดทำแผนรายละเอียดตามนโยบายดังกล่าว และส่งให้รัฐบาลกลาง พิจารณาให้ความเห็นชอบ โดย 5 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลกลางได้ให้การสนับสนุนด้านการเงินกว่า 960 พันล้านหยวน เพื่อ (1) วางรากฐานโครงสร้างการพัฒนาภาคตะวันตก ไม่ว่าจะเป็น การ

พัฒนาเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ ได้แก่ ทางบก ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ เนื่องจาก ตระหนักดีถึงความสำคัญของการคมนาคมว่าจะเป็นตัวเชื่อมในการติดต่อค้าขาย รวมทั้งเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้า ในภูมิภาคไปยังภูมิภาคอื่น ๆ การรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาด้านพลังงานน้ำในเขตชนบท และ (2) เพื่อให้ประชาชนเข้าใจถึงความสำคัญของนโยบายการพัฒนา ภาคตะวันตกและให้ความร่วมมือกับ ทางกรมในการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบาย โดยเฉพาะการดำเนินการด้านอนุรักษ์และรักษาสิ่งแวดล้อม การพัฒนาด้านการศึกษา (การศึกษาภาคบังคับ 9 ปี) และ ด้านสาธารณสุข ซึ่งล้วนประสบผลสำเร็จอย่างยิ่ง

3) รัฐบาลได้ให้เงินสนับสนุนแก่รัฐบาลยูนนาน จำนวน 22 พันล้านหยวน ในการสร้างเส้นทางคมนาคม และ ในขณะที่รัฐบาลยูนนานใช้งบประมาณของมณฑลกว่า 44 พันล้านหยวน ในการสร้างเส้นทางคมนาคมทางบก (เมื่อ 5 ปีที่แล้ว ใช้งินกว่า 6 พันล้านหยวน ปัจจุบันใช้งินกว่า 1 แสนล้าน หยวน) เหตุผลที่รัฐบาลยูนนานให้ความสำคัญกับการสร้างเส้นทางถนนและใช้เงินลงทุนจำนวนมาก เนื่องจากสภาพภูมิประเทศกว่าร้อยละ 94 ของยูนนานเป็นภูเขา และที่ราบสูง ไม่เหมาะที่จะสร้างเส้นทาง รถไฟ นอกจากนี้ การสร้างเส้นทางรถไฟยังต้องให้สอดคล้องกับแผนงานรวมของรัฐบาลกลาง โดยรัฐบาลมณฑลไม่สามารถกำหนดเส้นทางเองได้ และการสร้างสนามบินต้องใช้ลงทุนเงินจำนวนมหาศาล สำหรับ ทางน้ำ มีเพียงแม่น้ำโขงเพียงสายเดียว ดังนั้น การเร่งพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก จึงมีความเหมาะสม และให้ประโยชน์คุ้มค่ามากที่สุด เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับประเทศไทยมีดังนี้

(1) เส้นทางถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ซึ่งจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2549 นี้

(2) เส้นทางรถไฟคุนหมิง - สิงคโปร์ (Singapore-Kunming Rail Link - SKRL) เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนกันยายน 2548 ได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาลกลาง และ ADB) โดยแบ่ง การเชื่อมโยงเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ด้านตะวันออก เส้นทางจากคุนหมิง - หยู่ซี - เหอโถ่ - เวียดนาม 2) ด้านกลาง เส้นทางคุนหมิง - หยู่ซี - ซื่อเหมา - บ่อหาน - ลาว - ประเทศไทย และ 3) ด้านตะวันตก เส้นทาง คุนหมิง - ต้าลี่ - เป้าซาน - เต๋อหง - เมียนมาร์ โดยส่วนที่ 2 และ 3 จะเริ่มก่อสร้างภายในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 (ภายใน 5 ปีข้างหน้า)

4) นอกจากเรื่องการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลยูนนาน ได้เร่งพัฒนาสาขา อุตสาหกรรมต่าง ๆ รวมทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และการรักษาสิ่งแวดล้อม ดังนี้

(1) ยาสูบซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของมณฑล โดยในปี 2547 อุตสาหกรรมยาสูบ มีกำไรถึง 4 หมื่นล้านหยวน

(2) อุตสาหกรรมดอกไม้ โดยเฉพาะไม้สดตัดดอก มีส่วนแบ่งในตลาดดอกไม้ของจีนถึงร้อยละ 50 และยังส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ รวมทั้งไทยด้วย ทั้งนี้ ยูนนานมีความได้เปรียบด้านสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมและความอุดมสมบูรณ์ของดิน พื้นที่สำหรับการเพาะปลูกมีราคาถูก รวมทั้ง ยูนนานยังมีความร่วมมือกับเนเธอร์แลนด์ในการพัฒนาสายพันธุ์และเทคโนโลยีการผลิตอีกด้วย

(3) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (food processing) ได้แก่ น้ำตาล (เป็นอันดับ 2 ของจีนรองจากกวางสี) ชา ผัก ผลไม้ และเนื้อสัตว์ ประเภทต่าง ๆ เช่น แฮมยูนนาน เป็นต้น

(4) อุตสาหกรรมการแปรรูปแร่หายากต่าง ๆ ได้แก่ ดินบุก ทองแดง แพลตินัม และฟอสเฟต เป็นต้น ซึ่งพบมากในยูนนาน

(5) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ได้พัฒนาเครือข่ายการท่องเที่ยวไปยังมณฑลต่าง ๆ ได้แก่ เสฉวน กวางโจว เพื่อขยายสัดส่วนของตลาดให้กว้างขึ้น

(6) การเพิ่มจำนวนและบทบาทของวิสาหกิจเอกชน (private enterprise) ในยูนนานให้มากขึ้น โดยในปี 2547 วิสาหกิจเอกชนมีส่วนให้ GDP ของยูนนาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 โดยเป็นลำดับที่ 7 ของจีน สาขารัฐกิจที่ได้รับความนิยม ได้แก่ ธุรกิจด้านการบริการ (การท่องเที่ยว ร้านอาหาร โรงแรม ศูนย์จัดหาแม่บ้านและพนักงานทำความสะอาด การขายปลีกเสื้อผ้า) การก่อสร้าง การแปรรูปสินค้า เป็นต้น

(7) ด้านพลังงานไฟฟ้า เร่งสร้างโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ เนื่องจากปัจจุบัน ยูนนานยังประสบปัญหาการขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า เพราะต้องส่งขายให้มณฑลทางฝั่งตะวันออก

(8) การสร้างเครือข่ายด้านการสื่อสาร (telecommunication) โดยวางสายเคเบิลความยาวกว่า 7 แสนกิโลเมตร เพื่อให้บ้านเรือนตามชนบทสามารถรับสัญญาณโทรทัศน์ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ตได้

(9) การรักษาสีงแวดล้อม โดยเน้นการรักษาพื้นที่ป่า ส่งเสริมการปลูกป่าบนภูเขา เพิ่มพื้นที่ป่าโดยการลดพื้นที่การเพาะปลูกที่ให้ผลผลิตต่ำ กล่าวคือ 1) รัฐบาลจะให้ ข้าว 150 กิโลกรัม ต่อ การลดพื้นที่เพาะปลูกที่มีผลผลิตต่ำขนาด 1 หมู่ (ซึ่งเกษตรกรสามารถนำข้าวที่ได้รับแจกไปจำหน่ายต่อได้ หากบริโภคไม่หมด) และ 2) รัฐบาลให้การสนับสนุนด้านเทคนิคระดับสูง (hi-technology) ในการเพาะปลูก เพื่อพัฒนาผลผลิต รวมทั้ง การให้เมล็ดพันธุ์คุณภาพสูง โดยเมื่อปี 2548 สามารถลดพื้นที่เพาะปลูกด้าน กลีกรมได้ 1.58 ล้านหมู่ (ประมาณ 3,453,298,800 ตร.ม.; 1 หมู่ เท่ากับ 666.66 ตร.ม.) ขณะเดียวกัน มีผลผลิตในการเกษตรเพิ่มขึ้นถึง 1,500 ตัน นับเป็นโครงการที่ประสบความสำเร็จมาก โดยรัฐบาลกลาง ใช้งบประมาณกว่า 3,500 ล้านหยวน ในการดำเนินการดังกล่าว

(10) การศึกษา และสาธารณสุข โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลกลางได้ใช้เงินสนับสนุนกว่า 2 หมื่นล้านหยวน เพื่อให้เยาวชนทุกคนในภาคตะวันตกเข้าศึกษาตามเกณฑ์การศึกษาภาคบังคับ 9 ปี ปัจจุบันร้อยละ 81.3 ของเด็กที่อยู่ในเกณฑ์ ได้เข้ารับการศึกษาระดับภาคบังคับ 9 ปี นอกจากนี้ ยังสนับสนุนการลดอัตราการขยายตัวของจำนวนประชากรในชนบท โดยมอบ สิทธิประโยชน์ด้าน การศึกษาและรักษาพยาบาลให้แก่เด็ก และมอบสิทธิรักษาพยาบาล ขามชราแก่พ่อแม่ที่มีลูกคนเดียว รวมทั้ง สร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านสาธารณสุขกับประเทศต่าง ๆ เพื่อป้องกันโรคระบาด และ โรค ร้ายแรง เช่น เอชอี

(11) ส่งเสริมการสร้างงาน โดยรัฐบาลกลางได้ใช้เงินกว่า 2 ล้านหยวนเพื่อสร้างงานให้แก่ประชากรในพื้นที่ชนบทให้เข้ามาทำงานในเมืองมากยิ่งขึ้น

5) การดำเนินการตามนโยบายดังกล่าวข้างต้นส่งผลต่อ ;

การพัฒนาทางด้านการเศรษฐกิจ

(1) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา GDP มีมูลค่ามากกว่า 340 พันล้านหยวน เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 8.9 ต่อปี เฉพาะปี 2548 GDP เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 รายได้ต่อหัวของประชาชนในเมืองเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.3 และในชนบทเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6 อัตราการว่างงานในเมืองลดลงเหลือร้อยละ 4.3

(2) ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว (GDP per capita) สูงกว่า 900 ดอลลาร์สหรัฐ

(3) รายได้ทางการคลังของรัฐบาลมีมูลค่า 70 พันล้านหยวน

(4) มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมคือ 100 พันล้านหยวน คิดเป็นร้อยละ 34.2 ของ GDP ของมณฑล

(5) มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ สูงถึง 15.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 75 จากในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ผลการดำเนินการด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและ วิชาการกับต่างประเทศ มีมูลค่า 1.38 พันล้าน ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 1.4 เท่า จากในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ความร่วมมือทางด้านการเศรษฐกิจจากมณฑลอื่น ๆ ที่มีกับยูนนาน คิดเป็น 52.5 พันล้านหยวน

(6) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมภาคบริการเติบโตขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี อุตสาหกรรมยาสูบ ทำรายได้ ให้มณฑล 200 พันล้านหยวน

(7) รายได้จากการเดินทางและท่องเที่ยว เท่ากับ 40 พันล้านหยวน โดยมี นักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 67 ล้านคน และจากต่างประเทศ จำนวน 1.5 ล้านคน

(8) พลังงานไฟฟ้าสำรองเพิ่มขึ้น 57 ล้านกิโลวัตต์ ซึ่งสูงกว่าในช่วงแผนพัฒนา เศรษฐกิจ และ สังคม ฉบับที่ 9 ถึง 2.5 เท่า

(9) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา มีการว่าจ้างแรงงาน 1 ล้านคน ในขณะเดียวกัน ก็มีการฝึกอบรม สำหรับแรงงานที่มาจากชนบท

(10) การปรับปรุงระบบสวัสดิการสังคม โดยใช้เงิน 64 พันล้านหยวน ซึ่งสูงกว่าในช่วงแผน พัฒนาฉบับที่ 9 ถึง 2.5 เท่า

การขยายตัวในการลงทุนเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาการลงทุนแบบ fixed asset investment ในยูนนาน มีมูลค่ารวม 565.8 พันล้านหยวน (ซึ่งสูงกว่าในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ถึง 1.8 เท่า) อัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 16.5 ต่อปี โครงสร้างการลงทุนมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน จากการลงทุนโดยภาครัฐเป็นการลงทุน โดยภาคเอกชนมากขึ้น

(2) มีการลงทุน 75 พันล้านหยวน ในการสร้างทางหลวงระดับ 2 (second grade highway) ได้สร้างและปรับปรุงเส้นทางรถไฟ 2,327 กิโลเมตร ปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขง สร้างอ่างเก็บน้ำทั้งขนาดใหญ่ และกลางกว่า 181 แห่ง

การพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์ การศึกษา วัฒนธรรมและสาธารณสุข

(1) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลยูนนานได้ลงทุนในการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์ วัฒนธรรมการศึกษา และสาธารณสุขถึงร้อยละ 26 ของงบประมาณการใช้จ่ายของมณฑล

(2) ดำเนินโครงการ “two exemptions and one subsidy” (ยกเว้นค่าน้ำหนังสือ และค่าใช้จ่าย จิปาถะ และให้การสนับสนุนค่าอาหาร) สำหรับนักเรียนยากจนที่อยู่ในชนบท

(3) อัตราการเข้าเรียนในโรงเรียน สูงถึงร้อยละ 33.7 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.8 ในขณะเดียวกัน อัตรา การเข้าศึกษาในสถาบันการศึกษาชั้นสูงเพิ่มถึงร้อยละ 12.7 จากเดิมร้อยละ 4.9

(4) มีการปรับปรุงระบบการบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข การป้องกันและรักษาโรค รวมทั้ง เรื่องการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับอาหารและยา มีการจัดตั้งคลินิกระดับตำบลมากกว่า 700 แห่ง เกษตรกรกว่าร้อยละ 80 ได้เข้าสู่ระบบ new cooperative medical care system

การปฏิรูปด้านต่าง ๆ

(1) ยกเลิกการเก็บภาษีด้านการเกษตร ซึ่งเป็นการปลดภาระภาษีของเกษตรกร และวิสาหกิจ ด้านการเกษตร ได้ถึง 2.7 พันล้านหยวน อย่างไรก็ดี ยังคงภาษียาสูบ (tobacco) ไว้

(2) ปรับปรุงการคืนภาษีการส่งออก และภาษีการส่งออกผ่านการค้าชายแดนที่ใช้เงินสกุล หยวน

การดำเนินการเกี่ยวกับจำนวนประชากร และนิเวศวิทยาเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

รัฐบาลยูนนานได้ดำเนินนโยบาย “ให้รางวัล สิทธิประโยชน์ การยกเว้น และการสนับสนุน” ต่อประชาชนในชนบท กล่าวคือ ทางการให้รางวัลแก่ครอบครัวที่มีบุตรคนเดียว ให้สิทธิประโยชน์แก่เด็กเมื่อเข้าโรงเรียน ได้รับการยกเว้นค่าเล่าเรียน และบิดามารดาได้รับการสนับสนุนด้านการเงินเมื่อเข้าถึงวัยชรา จนถึงขณะนี้ มี 390,000 ครอบครัว ที่ได้รับ Honorary Certificate for One Child Parents ซึ่งมากกว่า 2.9 เท่า ของเมื่อ 24 ปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินมาตรการหลายอย่างจนสามารถทำให้เกิดความสมดุลระหว่างการใช้ที่ดิน และการปลูกป่า และได้ดำเนินมาตรการควบคุมมลภาวะต่าง ๆ

คุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดีขึ้น

รัฐบาลยูนนานได้ดำเนินโครงการบรรเทาความยากจนและเร่งพัฒนาพื้นที่ชนบท มีประชาชน 2.94 ล้านคน ได้รับประโยชน์จากการดำเนินการ และมี 300,000 ครอบครัวที่มีที่อยู่อาศัยที่ดีขึ้น นอกจากนี้ รายได้ของชาวนาเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 ต่อปี

6) การกำหนดแผนการพัฒนาภาคตะวันตกในอีก 5 ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (ปี พ.ศ. 2549-2553) จะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสำเร็จในการ ดำเนินการในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยรัฐบาลกลางและมณฑลยูนนานยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่ง และการรักษาสีเขียวแวดล้อม นอกจากนี้ ยูนนานจะเน้น การดำเนินดังนี้

(1) การพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก 5 สาขา ได้แก่ 1) ทรัพยากรธรรมชาติ (natural minerals) 2) เทคโนโลยีชีวภาพ (bio-technology) 3) พลังงาน (power) 4) การท่องเที่ยว (tourism) และ 5) ยาสูบ (tobacco)

(2) การขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจภายใต้กรอบต่าง ๆ ได้แก่ กรอบ GMS ASEAN การค้าเสรี China - ASEAN และกับประเทศในเอเชียใต้ รวมทั้งกับมณฑลต่าง ๆ ของจีน ได้แก่ กวางตุ้ง ฮองกง มาเก๊า เจ้อเจียง เป็นต้น และมณฑลอื่น ๆ ภายใต้กรอบ PPRD อีกด้วย

(3) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในพัฒนาภาคตะวันตกให้มากขึ้น ได้แก่ การก่อสร้างเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ การจัดตั้ง trading zone เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

(4) การพัฒนาด้าน logistics รัฐบาลยูนนานกำลังเร่งจัดทำแผนพัฒนาด้าน logistics ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาฯ มณฑลในภาพรวม ตามแผนงานดังกล่าวจะมีการจัดตั้ง International Logistics Cooperated Zone of Southwest Yunnan and Mekong River โดยจะมีสำนักงานใหญ่ที่นครคุนหมิง และมีสำนักงานสาขาย่อยที่เมืองจิ่งหรง และเมืองหยูซี ส่วนด้าน logistics จะประกอบด้วย โรงงานแปรรูปสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และศูนย์คัดแยกผักและผลไม้ ภาครัฐจะเป็นผู้จัดทำแผนงานภาพรวมแล้วให้ภาคเอกชนเข้าไปลงทุนภายใต้การสนับสนุนของรัฐ แม้ว่าขณะนี้แผนดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ แต่ภาคเอกชนยูนนานมีความตื่นตัวเรื่อง การดำเนินธุรกิจ logistics เป็นอย่างมาก ปัจจุบันในยูนนาน มีบริษัทที่ประกอบการด้าน logistics ประมาณ 400 บริษัท นอกจากนั้น ไฮเปอร์มาร์เก็ตใหญ่ ๆ อาทิ Carrefour และ Walmart ต่างก็ดำเนินการด้าน logistics ด้วยตนเอง หลายบริษัทได้ขออนุมัติทางการยูนนานจัดตั้งศูนย์ logistics แล้ว และกำลังหาผู้ค้าจากต่างประเทศมาร่วมลงทุนด้วย ซึ่งมีเอกชนหลายรายได้แสดงความสนใจที่จะไปประกอบธุรกิจด้านนี้

บริษัทที่มีความโดดเด่นเรื่อง logistics ที่ยูนนาน คือ บริษัท Yunnan Haohong Logistic Group Co.,Ltd ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน ตั้งอยู่ที่นครคุนหมิง ใช้เงินลงทุนมากกว่า 1,300 ล้านดอลลาร์ ในการก่อสร้าง Kunming ASEAN International Logistic Center โดยมีพื้นที่รวม 4,046,850 ตรม. คาดว่า จะก่อสร้างเสร็จภายใน 2 ปี ประกอบด้วย (1) Kunming - ASEAN International Passenger Center ใช้เงินลงทุน 320 ล้านดอลลาร์ (2) โกดังเก็บ แปรรูปและจำหน่ายสินค้าสดประเภทต่างๆ เช่น อาหารทะเล อาหารแช่แข็ง ผลไม้แห้ง ผักและผลไม้ จากบริษัท HaoHong และจากประเทศอาเซียน ใช้เงินลงทุน 260 ล้านดอลลาร์ (3) Yunnan Haohong ASEAN Goods & Materials Trade Base ใช้เงินลงทุน 220 ล้านดอลลาร์ (4) Yunnan Haohong Metal Materials Dispatching Center ใช้เงินลงทุน 250 ล้านดอลลาร์ และ (5) Yunnan Haohong Logistics Transportation Information Loading Market ใช้เงินลงทุน 260 ล้านดอลลาร์ โดยการสร้างศูนย์ฯ ตามข้อ 4 นั้น นับเป็นศูนย์กระจายสินค้าหลักที่ใหญ่ที่สุดในตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีพื้นที่กว่า 1,456,866 ตร.ม. ได้ดำเนินการก่อสร้างไปแล้วบางส่วนตั้งแต่เดือนตุลาคม 2547 โดยมีการเก็บ แปรรูปและจำหน่ายวัสดุหลักไปยังโรงงานถลุงเหล็กต่าง ๆ ของจีน ทั้งนี้ คาดว่าจะมีปริมาณเหล็กรวมประมาณ 3 ล้านตันต่อปี ราคาขายในตลาดมากกว่าล้านหยวนต่อปี และสามารถรองรับผู้ประกอบการได้กว่า 600 ราย บริหารงานแบบพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์และ ค้าขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ต

7) วัตถุประสงค์หลักของแผนฯ ในช่วง 5 ปีข้างหน้า คือ

- (1) ผลผลิตมวลรวมต่อหัวจะต้องเพิ่มขึ้นเท่าตัวภายในปี 2553
- (2) ผลผลิตมวลรวมของมณฑลเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 8.5 ต่อปี
- (3) ลดการใช้พลังงานร้อยละ 12 จากช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10

(4) ปรับปรุงโครงสร้างด้านอุตสาหกรรมอย่างจริงจัง ให้ความสำคัญในการพัฒนาวิสาหกิจและอุตสาหกรรมที่ผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีสิทธิบัตรทางปัญญา

(5) คุณภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม

(6) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยทำให้ยูนนานเป็น green economy เป็นมณฑลที่มี big ethnic cultural และเป็นประตูเชื่อมจีนกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออก ตะวันตก และเอเชียใต้

8) แนวทางการดำเนินงานของรัฐบาลในปี 2549

(1) รักษาอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดย

ก. ขยายขนาดการลงทุน โดยเร่งสร้างสนามบินแห่งใหม่ของคุนหมิง ซึ่งปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว เร่งสร้างทางหลวงเส้นทาง Simao-Xiaomengyang, Pingyuanjie-Suolongsi ให้แล้วเสร็จในปีนี้ เร่งการก่อสร้างทางรถไฟสายหลัก ได้แก่ Yuxi-Mengzi, Dali-Lijiang เร่งสร้างท่าเรือ Shuifu, Funing เป็นต้น

ข. ปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรม

ค. เร่งพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย รวมทั้งเร่งส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านบริการ

(2) เร่งสร้าง Socialist Rural Society โดยเร่งดำเนินนโยบายที่เป็นประโยชน์แก่ภาคเกษตร ขกเล็ก ภาษีสินค้าเกษตร ให้การอุดหนุนเรื่องเมล็ดพันธุ์พืชที่มีคุณภาพ ปุ๋ย เครื่องจักร เพื่อเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร เร่งดำเนินการ “two exemptions and one subsidy” แก่นักเรียนในชนบท เร่งปรับปรุงด้านสาธารณสุขและที่อยู่อาศัย เพิ่มเงินกองทุนบรรเทาความยากจนในชนบท

(3) พยายามสร้างคุณภาพในการพัฒนาสังคม โดยเน้นการปรับปรุงด้านการศึกษา

(4) เร่งดำเนินโครงการ “ชนะใจประชาชน (Winning People’s Heart and Mind)” โดยให้ความสำคัญกับประชาชนเป็นอันดับแรก (people first) และพยายามเร่งแก้ไขปัญหาคือเป็นข้อกังวลของประชาชน

(5) ปรับปรุงการทำงานของภาครัฐ โดยเจ้าหน้าที่รัฐทุกคนและทุกระดับต้องตระหนักเสมอว่า ต้องทำงานเพื่อประโยชน์สุขของประชาชนอย่างเต็มที่

3.2.2 การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคมขนส่ง

1) ทางอากาศ

(1) มณฑลยูนนานได้ตั้งเป้าหมายให้นครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางเส้นทางคมนาคมที่ทันสมัยในรัศมี 200 กิโลเมตร โดยจากข้อมูลของ Kunming Air Economic Zone Administration ระบุว่า การก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ของนครคุนหมิง ตั้งอยู่ที่ หมู่บ้าน Hun Shui Tang (หุน ชุย ถัง) ตำบล Da Ban Qiao (ต้า ปาน เฉียว) เขต Guandu (กวนตู) บนพื้นที่ 21.04 ตร.กม. ปัจจุบันการก่อสร้างมีความคืบหน้าไปด้วยดี การก่อสร้างในส่วนแรกคาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 23 ล้านคน และรองรับการขนส่งสินค้าได้ประมาณ 6 แสนตัน รวมทั้ง เครื่องบินทุกประเภทสามารถลงจอดและขึ้นบินจากสนามบินแห่งใหม่นี้ได้ นอกจากนี้ จะมีการเปิดเส้นทางบินไปยัง นิวยอร์ก แฟรงก์เฟิร์ต และคูไบ อนึ่ง สนามบินแห่งใหม่จะเริ่มเปิดทำการบางส่วนในปี ค.ศ. 2008 ทั้งนี้ เมื่อสนามบินแห่งใหม่เปิดทำการ ที่ดินและอาคารต่าง ๆ ของสนามบินปัจจุบันจะถูกจำหน่ายออกไป อนึ่ง การก่อสร้างสนามบินนานาชาติคุนหมิงแห่งใหม่ แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

ระยะที่ 1 จะแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) กำหนดที่จะสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานต่าง ๆ และลานบิน 2 ลานบิน สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 23 ล้านคนและรองรับการขนส่งสินค้าได้ประมาณ 6 แสนตัน

ระยะที่ 2 จะแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) กำหนดที่จะสร้างลานบินเพิ่มเป็น 3 ลานบิน คาดว่าสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มเป็น 35-40 ล้านคน

ระยะที่ 3 จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2578 (ค.ศ. 2035) กำหนดที่จะสร้างลานบินเพิ่มเป็น 4 ลานบิน คาดว่าจะรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มเป็น 60 ล้านคน และรองรับการขนส่งสินค้าได้ประมาณ 1.2 ล้านตัน

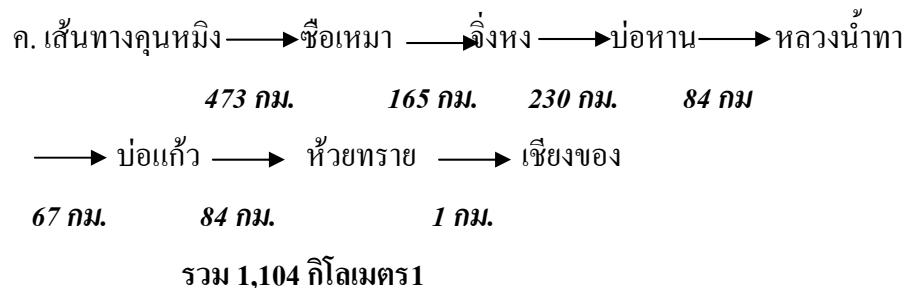
(2) บริษัทที่ให้บริการด้านการเดินทางโดยเครื่องบิน ระหว่างกรุงเทพฯ - คุนหมิง ได้แก่ บริษัทการบินไทย (Thai Airways) ให้บริการทุกวัน (เฉพาะวันพฤหัสบดีและวันอาทิตย์ ต้องแวะที่เชียงใหม่ทั้งขาไป-กลับ) และบริษัทการบินยูนนาน (Yunnan Airlines) บินไป-กลับกรุงเทพฯ ทุกวัน และเส้นทางเชียงรุ่ง - กรุงเทพฯ - เชียงรุ่ง เฉพาะวันพุธ

2) ทางบก

(1) เส้นทางถนน

ก. ถนนภายในมณฑลยูนนานมีความยาวเป็นอันดับ 3 ของประเทศจีน สามารถเชื่อมโยงถึงเมืองและตำบลต่าง ๆ ทั่วมณฑล ถนนทางหลวงชั้นหนึ่ง มีความยาวรวม 3,278 กิโลเมตร ถนนทางด่วน มีความยาวรวม 757 กิโลเมตร ถนนทางหลวงชั้นสอง และสาม มีความยาวรวมกันมากกว่า 7,917 กิโลเมตร

ข. ด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ระหว่างไทยกับยูนนาน มีชายแดนห่างกันเพียง 200 - 300 กิโลเมตร โดยมีเมียนมาร์ และสปป.ลาว คั่นกลาง และมีเส้นทางคมนาคมขนส่งครบทุกแบบ โดยมีถนนจากคุนหมิงไปภาคเหนือของไทยหลายเส้นทาง คือ

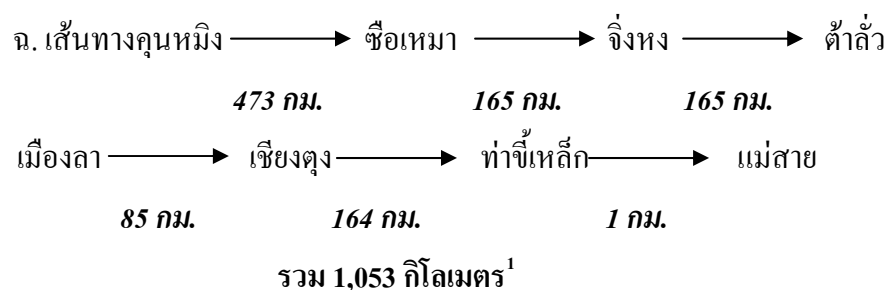


ค. เส้นทางคุนหมิง - ชือเหม่า - จิ่งหรง - เมืองล่า - บ่อหาน - อุดมไชย - หลวงพระบาง - เวียงจันทน์ - หนองคาย

ง. เส้นทางคุนหมิง - ชือเหม่า - จิ่งหรง - เมิงลา - ซาเห่อ - เมิงสิง - บ้านเชียงก

จ. เส้นทางคุนหมิง - ชือเหม่า - จิ่งหรง - เมิงไฮ - ด้าลั่ว - เชียงตุง - ท่า

จีเห่ล็ก - แม่สาย



¹ ข้อมูลจากสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข. เส้นทางคุนหมิง - ซื่อเหม่า - จิ่งหรง - หลวงน้ำท่า - ปากแบ่ง - หัวยโก้น (จังหวัดน่าน)

ค. เส้นทาง R.4 จาก คุนหมิง - รุ่ยลี่ - ลาโซ - มัณฑะเลย์ - ดองยี - เชียงตุง - ท่าขี้เหล็ก - แม่สาย (ถนนช่วงลาโซ - มัณฑะเลย์ มีสภาพดี แต่ช่วงดองยี - เชียงตุง มีสภาพพอใช้)

ฅ. การสร้างถนนหลวงสาย **Kunming – Bangkok International Corridor** หรือที่เรียกสั้นๆ ว่า ถนนหลวงสายคุนหมิง - กรุงเทพฯ หรือ R3 โดยถือเป็นโครงการความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอันหนึ่งของกลุ่มประเทศ GMS โดยนับเป็นถนนสายหลักทางเศรษฐกิจผ่านพื้นที่ตอนเหนือ - ใต้ของกลุ่มประเทศ GMS (north-south economic corridor) และนับเป็นหนึ่งใน “Three Vertical and Two Horizontal Economic Corridors” ของกลุ่มประเทศ GMS โดยมีระยะทางทั้งสิ้นราว 1,818 กิโลเมตร แบ่งเป็นระยะทางที่อยู่ในเขตของ 3 ประเทศ ดังนี้ คือ

- มณฑลยูนนานของจีน 688 กิโลเมตร
- ลาว 240 กิโลเมตร
- ไทย (เชียงใหม่-กรุงเทพฯ) 890 กิโลเมตร

ในส่วนที่อยู่ในเขตมณฑลยูนนาน ถนนหลวงสายนี้ มีระยะทางเริ่มต้นจากนครคุนหมิง ไปสิ้นสุดที่เมืองโมฮัน (Mohan) หรือบ่อหานซึ่งเป็นเมืองชายแดนที่ติดต่อกับลาว จีนจึงเรียกถนนส่วนนี้ว่า “Kunmo Expressway” ซึ่งเมื่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ในปลายปี 2550 แล้ว จะมีระยะทางเหลือเพียง 681 กม. ถนนส่วนนี้ จีนเริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน 2540 โดยบางช่วงบางตอนเป็นถนนที่สร้างขึ้นใหม่ และบางช่วงบางตอนก็เป็นการปรับปรุงยกระดับคุณภาพถนนที่มีอยู่ก่อนแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ถนนช่วง Kunming – Yuxi Expressway มีระยะทาง 87.71 กม.ขนาด 6 ช่องทางเดินรถ สร้างเสร็จและเปิดให้ใช้แล้ว ตั้งแต่เดือนเมษายน 2542
- ถนนช่วง Yuxi – Yuanjiang Expressway มีระยะทาง 112.09 กม.ขนาด 4 ช่องทางเดินรถ สร้างเสร็จและเปิดให้ใช้แล้ว ตั้งแต่ วันที่ 29 ตุลาคม 2543
- ถนนช่วง Yuanjiang – Mohei Expressway มีระยะทาง 147.37 กม.ขนาด 4 ช่องทางเดินรถ เปิดให้ใช้แล้ว ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2546
- ถนนช่วง Mohei – Simao ขณะนี้ เป็นถนนที่มีมาตรฐานระดับ highway ชั้น 2 ที่เปิดให้เดินรถอยู่แล้ว มีระยะทาง 71.41 กม. ทางจีนกำลังสร้างปรับระดับให้เป็น expressway โดยเร็ว

- ถนนช่วง Simao – Xiaomengyang Expressway มีระยะทาง 97.76 กม. ขนาด 4 ช่องทางเดินรถ เปิดให้ใช้ ตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน 2549 ในจำนวนนี้ อยู่ในเขตเมืองซือเหมา 25.1 กม. อีก 72.6 กม. อยู่ในเขตเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา เสียค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งสิ้น 3.995 พันล้านหยวน คิดเป็นค่าก่อสร้างเฉลี่ย กิโลเมตรละ 40.9 ล้านหยวน เปรียบเทียบกับทางหลวงแห่งชาติเดิม ถนนที่ก่อสร้างขึ้นใหม่นี้ สามารถร่นระยะทางให้สั้นลง 24.9 กม. และลดเวลาการเดินทาง ซึ่งจากเดิมเคยใช้เวลา 4 ชม. เหลือเพียง 1.5 ชม. เท่านั้น

- ถนนช่วง Xiaomengyang – Mohan ปัจจุบันเป็นถนนที่มีคุณภาพหลายระดับ มีระยะทาง 189.75 กม. กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและกำหนดจะเปิดให้ใช้ได้ในเดือนธันวาคม 2550

(2) เส้นทางรถไฟ

ก. เส้นทางรถไฟภายในมณฑลยูนนานมีความยาวรวมประมาณ 1,700 กิโลเมตร ที่สำคัญได้แก่ เส้นทางนครคุนหมิง - เมืองกว่างตง เขตฉู่ตง ซึ่งสามารถเดินทางขึ้นเหนือต่อไปยังนครเฉิงตู มณฑลเสฉวน (ระยะทางนครคุนหมิง - นครเฉิงตู 282 กิโลเมตร) และเส้นทางนครคุนหมิง - เมืองชู่จี้ ซึ่งสามารถเดินทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือต่อไปยังนครกุ้ยหยาง มณฑลกุ้ยโจว (ระยะทางนครคุนหมิง - นครกุ้ยหยาง 341 กิโลเมตร) เส้นทางรถไฟจากนครคุนหมิงไปยังนครหนานหนิงเขตปกครองตนเองกวางสี ซึ่งจะช่วยให้มณฑลขึ้นในทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนสามารถขนส่งสินค้าออกทะเลได้ทันครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง และเมืองหนานหนิง เขตปกครองตนเองกวางสีได้ (ความยาวจากคุนหมิงถึงเขตติดต่อกับกวางสี ประมาณ 300 กิโลเมตร) และเส้นทางรถไฟจากเมืองกว่างตง เขตฉู่ตง ไปยังเมืองต้าหลี่ (ความยาว 206 กิโลเมตร) ซึ่งนอกจากจะมีความสำคัญในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางรถไฟที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศลาว เวียดนาม ไทย และมาเลเซียแล้วยังถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางหลักเพื่อการสร้างเส้นทางรถไฟจากนครคุนหมิงไปยังเขตปกครองตนเองทิเบตด้วย

ข. รัฐบาลจีนมีแผนสร้างและปรับปรุงถนน ทางรถไฟและท่าเรือในเวียดนาม (ร่างกุ่ม) เพื่อเป็นทางออกไปยังช่องแคบมะละกาและอ่าวเบงกอล รวมทั้งการสร้างทางรถไฟใหม่ คือ

ค. เชื่อมจีน-เวียดนาม : เส้นทาง ด้าหลี่ - รุ่ยลี่ (เมืองมาว) หรือที่เรียกว่าทางรถไฟสายเอเชียตะวันตก โดยจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2549

ง. เชื่อมจีน - ลาว : เส้นทางคุนหมิง – เชียงรุ่ง – บ่อหาน หรือที่เรียกว่าทางรถไฟแผนเอเชียกลาง โดยจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2551

3) เส้นทางน้ำ (ผ่านแม่น้ำโขง)

- (1) ท่าเรือที่สำคัญของจีนตามแนวแม่น้ำโขง ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา (Simao) ท่าเรือจิ่งหง (Jinghong) ท่าเรือเหมิงหาน (Menghan) และท่าเรือกวนเหล่ย์ (Guanlei)
- (2) เส้นทางท่าเรือ คือ จิ่งหง - กวนเหล่ย์ - เชียงแสน
- (3) เรือขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นเรือจากจีน ขณะที่เรือของไทยยังมีจำนวนน้อย ซึ่งจดทะเบียนเป็นเรือจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่ง โดยจะขนส่งสินค้าจากคุนหมิงลงเรือที่ท่าเรือกวนเหล่ย์ และท่าเรือในลาวเพื่อเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง เรือที่ทำการขนส่งส่วนใหญ่เป็นเรือที่จดทะเบียนในจีนและมีเจ้าของเรือเป็นคนจีน ขณะที่เรือของนักธุรกิจไทยก็จดทะเบียนเป็นเรือจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่งผ่านเมียนมาร์และลาว²
- (4) ข้อดีของการขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขง คือ สามารถขนส่งสินค้าได้ทีละมาก ๆ และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยต่ำ อย่างไรก็ตาม มีข้อจำกัดในช่วงเวลาของการขนส่ง กล่าวคือ ช่วงเดือนพฤษภาคม - ธันวาคม ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2-4 เมตร (ช่วงที่น้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) ซึ่งทางรัฐบาลจีนได้วางแผนขุดลอกแม่น้ำโขงที่อยู่ในเขตของจีน เพื่อให้เดินเรือบรรทุกสินค้าขนาด 120 ตัน ได้ตลอดทั้งปี ขณะที่ช่วงเดือนมกราคม - เมษายน จะเป็นช่วงแล้ง น้ำค่อนข้างน้อย ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5 - 2 เมตร สามารถเดินเรือได้เฉพาะเรือเล็ก ที่บรรทุกสินค้าได้เพียง 80 ตัน สำหรับช่วงปกติและช่วงน้ำมาก³ สามารถเดินเรือได้ทั้งที่ท่าเรือซือเหมา ท่าเรือจิ่งหง (เชียงรุ่ง) และท่าเรือกวนเหล่ย์ ส่วนช่วงหน้าแล้ง ตั้งแต่ปลายเดือนธันวาคม - เมษายน จะต้องเดินทางถนนก่อน (จิ่งหง - กวนเหล่ย์) ประมาณ 5 ชั่วโมง เพื่อใช้ท่าเรือที่กวนเหล่ย์ (ท่าเรือปลายสุดของจีน) ซึ่งสามารถเดินเรือได้ทั้งปี
- (5) รัฐบาลจีนได้ดำเนินการขุดลอกแม่น้ำโขงจากชายแดนจีน - เมียนมาร์ จนถึงเมืองห้วยทราย(ลาว) เพื่อทำลายเกาะแก่ง 11 แห่ง และโขดหิน 10 แห่ง โดยรัฐบาลจีนใช้เงินกว่า 40 ล้านหยวนในการดำเนินการดังกล่าว เมื่อเดือนมีนาคม 2545-2546 ส่งผลให้ทางเดินเรือกว้าง 30 เมตร ทางเดินเรือเดี่ยวกว้าง 22 เมตร ร่องน้ำเดินเรือลึกอย่างต่ำ 1.5 เมตร ทำให้เรือขนาดระวางบรรทุก 100 ตัน ผ่านได้ตลอดปี

² ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย

³ ข้อมูลจากสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ประจำนครคุนหมิง

(6) นอกจากนี้ รัฐบาลยูนนานยังได้ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือแม่น้ำโขง ตอนบน โดยการทำลายแก่งที่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ (ใช้เวลาดำเนินการ 3 ปี และแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2547) ส่งผลให้จีนสามารถขนส่งสินค้าโดยใช้เรือที่มีระวาง 150 ตันได้ตลอดทั้งปี และเดินเรือที่มีระวาง 200-300 ตัน ได้ในฤดูฝน ทำให้จีนสามารถขนส่งสินค้าได้ 2 แสนกว่าตันตลอดปี ขนส่งผู้โดยสารได้กว่า 2 หมื่นคน ต่อปี

(7) การเปิดการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ตั้งแต่ปี 2544 ทำให้การค้าระหว่าง ยูนนานและภาคเหนือของไทยขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งสองฝ่ายจึงร่วมมือกันในการปรับปรุงกฎระเบียบ การเดินเรือพาณิชย์ให้มีความสะดวกปลอดภัยเพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

(8) ระยะทาง/ ระยะเวลาจากไทย - จีน (ตอนใต้)

ก. จากท่าเรือเชียงของ ถึงท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ประมาณ 70 กิโลเมตร

ข. จากท่าเรือเชียงแสน (ไทย) ถึง ท่าเรือเชียงรุ่ง (จีน) ประมาณ 380 กิโลเมตร

ค. จากท่าเรือเชียงรุ่ง (จีน) ถึง ท่าเรือซือเหมา (จีน) ประมาณ 90 กิโลเมตร

ง. จากท่าเรือเชียงแสน (ไทย) ถึง ท่าเรือเชียงรุ่งหรือท่าเรือกว๋นเหล่ย์ (จีน) ใช้เวลา 2 วัน ทวนน้ำ

จ. จากท่าเรือเชียงรุ่งหรือท่าเรือกว๋นเหล่ย์ (จีน) ถึง ท่าเรือเชียงแสน (ไทย) ใช้เวลา 1 วัน ตามน้ำ

* ข้อมูลจากสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ประจำนครคุนหมิง ณ มิถุนายน 2549

3.2.3 การพัฒนาบทบาทของเมืองท่านำเข้า (ด่าน) ที่สำคัญของยูนนาน (Ports of Entry)

มณฑลยูนนานมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเมียนมาร์ ลาว และเวียดนาม มีระยะทางทั้งสิ้น 4,060 กิโลเมตร ในประวัติศาสตร์ มณฑลยูนนานเป็นประตูสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และตะวันออกกลาง ปัจจุบันจีนให้ความสำคัญในการพัฒนาการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน และการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น ได้แก่

1) ท่าอากาศยานนครคุนหมิง

ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของนครคุนหมิง ห่างจากตัวเมืองนครคุนหมิง 3.8 กิโลเมตร ท่าอากาศยานนครคุนหมิง เป็นด่านเข้าเมืองที่สำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างจีนไปสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 5 ล้านคน และสินค้าได้ 100,000 ตันต่อปี

2) เมืองท่ารุ่ยลี่ (Ruili Port of Entry)

ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของเขตเต๋อหง เป็นเมืองท่า (ด่าน) ระดับชาติที่เก่าแก่ที่สุดด้านหนึ่งของจีน เมืองรุ่ยลี่อยู่ติดกับชายแดนเมียนมาร์ 3 ด้าน ระยะทางประมาณ 141.2 กิโลเมตร และติดกับด่าน Muse ซึ่งเป็นด่านระดับชาติของเมียนมาร์ ในอดีตเมืองรุ่ยลี่เป็นประตูไปสู่เส้นทางสายไหม ปัจจุบัน เมืองรุ่ยลี่ เป็นเมืองท่า (ด่าน) เข้าเมืองที่ใหญ่ที่สุดสำหรับการค้าชายแดน และมีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจเจียเก้า (Jiegao Economic Development Zone) ซึ่งเมื่อปี 2543 รัฐบาลจีน ได้ให้เขตเจียเก้าเป็นเขตศุลกากรพิเศษภายในประเทศจีน เป็นด่านสากลระดับ 1 ของประเทศจีน และยังเป็นเขตการค้าพิเศษที่สำคัญระหว่างจีนกับเมียนมาร์ ได้รับการพัฒนามากว่า 10 ปี ถือเป็นเขต 2 ประเทศ 1 ตลาด ให้บริการด้านการตรวจสอบสุขอนามัยพืช สัตว์และยา (Inspection & Quarantine), Customs house, Fee-Collecting Office, Declaration Trader, Border Defence Certificate Office ขณะนี้ อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารสำหรับฆ่าเชื้อยานพาหนะที่เข้า-ออกและที่ตรวจสินค้าขาออกเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ แก่เขตเจียเก้ามากกว่าที่ให้กับเขตพิเศษอื่น ๆ ในจีน อาทิ ไม่มีการเก็บภาษีใด ๆ นอกจากภาษีที่ดิน และอำนาจการอนุมัติให้ต่างชาติลงทุนเทียบเท่าระดับมณฑล ทำให้ปัจจุบันมูลค่าการค้าจีน-เมียนมาร์ผ่านด่านเจียเก้าคิดเป็น 2.84 พันล้านหยวน (ปี 2547) และจะเพิ่มเป็น 4 เท่าในปี 2553 ที่ผ่านมามีปริมาณสินค้าเข้า-ออก ที่ด่านเจียเก้าคิดเป็น 5-6 แสนตันต่อปี ร้อยละ 80 ของสินค้าที่ส่งออกไปเมียนมาร์เป็นสินค้านอกมณฑลยูนนาน และร้อยละ 80 ของสินค้าที่เข้ามาจากเมียนมาร์ถูกกระจายไปยังจุดต่าง ๆ นอกมณฑลยูนนาน ดังนั้น เขตเจียเก้า จึงเป็นเสมือนเวทีการค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละวัน มีรถเข้า-ออก บริเวณด่านนี้ประมาณ 3,500 – 4,000 คัน (ร้อยละ 54 ของทั้งหมด) ในปี 2546 มูลค่าการค้าบริเวณด่านประมาณ 2,800 ล้านหยวน (ร้อยละ 32.3 เป็นการค้าระหว่างจีน-เมียนมาร์) มูลค่าการค้าระดับมณฑลคิดเป็นร้อยละ 64

3) เมืองท่า (ด่าน) หว่านดิง (Wanding Port of Entry)

ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของมณฑลยูนนาน ในเขตเต๋อหง เมืองหว่านดิงเป็นเมืองท่า (ด่าน) ระดับชาติที่เก่าแก่ที่สุดที่จะข้ามมณฑลยูนนาน และเป็นทางเข้าสู่ประเทศเมียนมาร์ ด่านเข้าเมืองของเมียนมาร์ตรงจุดเมืองหว่านดิง คือ เมือง Kyokok โดยเป็นด่านเข้า-ออกของคนในท้องถิ่น รวมทั้งตรวจสอบสินค้าเข้า-ออกระหว่างจีนกับเมียนมาร์ โดยมีข้อจำกัดของปริมาณสินค้านำเข้า ต้องไม่เกิน 2 หมื่นหยวนจึงจะไม่เสียภาษี

4) เมืองท่าเหอโข่ว (Hekou Port of Entry)

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำหงเหอ (Honghe River) หรือแม่น้ำแดง ซึ่งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเขตหงเหอ (Honghe Prefecture) อยู่ตรงข้ามกับเมือง Lao Cai ของเวียดนาม ในอดีต เมืองเหอโข่ว เคยเป็นด่านที่สำคัญเชื่อมระหว่างภาคตะวันออกเฉียงใต้ของจีนกับอินโดจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมืองเหอโข่วเป็นด่านเดียวของมณฑลยูนนานที่ใช้เส้นทางผ่านเป็นเส้นทางรถไฟ

5) เมืองท่าบ่อหาน (Mohan Port of Entry)

ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของอำเภอเหมิงล่า เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา และติดเขตเมืองอุดมไซ ตอนเหนือของประเทศไทย เส้นทางจากเมืองบ่อหานเป็นเส้นทางเชื่อมภาคตะวันออกเฉียงใต้ของจีนไปสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยผ่านประเทศไทยที่สั้นที่สุด

6) เมืองท่าเทียนเป่า (Tianbao Port of Entry)

ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของอำเภอหม่าลิโป (Malipo) ในเขตเหวินชาน (Wenshan Prefecture) เป็นด่านหลักที่เชื่อมต่อกับด่านชิงสุยเหอ (Qingshuihe) ในเวียดนาม โดยเป็นเขตการค้าชายแดนที่สำคัญระหว่างจีนกับเวียดนาม การค้าชายแดนของเทียนเป่า เป็นการค้าชายแดนที่มีลักษณะทั้งที่ซื้อและขนกลับคราวละน้อยๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว และลักษณะที่ซื้อเป็นจำนวนมากเพื่อนำไปจำหน่ายซึ่งเป็นการซื้อจำนวนมาก

7) เมืองท่าเจียงรุ่ง (Jinghong Port of Entry)

เป็นเมืองหลวงของเขตปกครองตนเองชนชาติไตสิบสองปันนา และเป็นจุดสำคัญในการติดต่อคมนาคมกับประเทศในกลุ่มน้ำโขงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมืองเจียงรุ่ง มีสนามบินนานาชาติ มีเที่ยวบินขึ้นลงวันละ 16-17 เที่ยวบิน สำหรับบริษัทของไทยที่ให้บริการที่เจียงรุ่ง คือ บริษัท Bangkok Airways ซึ่งบินไป-กลับสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ในวันอังคาร พฤหัสบดี และเสาร์

3.3 ข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน

3.3.1 ไทย - จีน

มูลค่าการส่งออกและนำเข้าสุทธิผักและผลไม้ระหว่างไทยและจีน ระหว่างปี 2548 2549 2550 และ 2551 ไทยขาดดุลการค้าผักมูลค่า 220.35 172.04 63.63 และ 75.21 ล้านบาท ส่วนการนำเข้าผลไม้จะเห็นว่าไทยมีความได้เปรียบอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นปี 2551 ที่ขาดดุลให้กับจีนมูลค่า 225.33 ล้านบาท ทั้งนี้ ส่งผลให้ดุลการค้าสุทธิขาดดุลในปีนั้นด้วย ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการเสียเปรียบของไทยในด้านการค้าผักและผลไม้ให้กับประเทศจีน (ตารางที่ 3-1)

ตารางที่ 3-1 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของผักและผลไม้ไทย-จีน ปี 2547-2551

หน่วย : ล้านบาท

สินค้า	พิกัด	2547	2548	2549	2550	2551
นำเข้า	ผัก : HS07	1,492.78	1,966.15	2,607.51	2,808.75	3,020.98
	ผลไม้ : HS08	2,047.85	2,784.49	3,147.89	4,224.80	5,186.45
ส่งออก	ผัก : HS07	1,529.45	1,745.80	2,435.47	2,745.12	2,948.47
	ผลไม้ : HS08	2,845.10	3,347.58	3,947.32	4,424.15	4,961.12
ดุลการค้า	ผัก : HS07	36.67	-220.35	-172.04	-63.63	-72.51
	ผลไม้ : HS08	797.25	563.09	799.43	199.35	-225.33
ดุลการค้าสุทธิ		833.92	342.74	627.39	135.72	-297.84

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรและความร่วมมือจากกรมศุลกากร, 2551

ข้อตกลงเขตการค้าเสรีส่งผลให้การค้าระหว่างไทยและจีนมีการขยายตัวทั้งทางด้านการส่งออกและด้านการนำเข้า เป็นผลให้การแข่งขันทางการค้าระหว่างกันมีความรุนแรงมากขึ้น ปรากฏการณ์ดังกล่าวทำให้ไทยมีการนำเข้าผักและผลไม้จากจีนเพิ่มมากขึ้น และผู้บริโภคชาวไทยมีทางเลือกในการบริโภคผักและผลไม้ได้มากขึ้น โดยผักและผลไม้จากจีนมีความได้เปรียบในด้านราคา รสชาติและคุณภาพ เป็นผลให้เกิดการทดแทนกันได้อย่างสมบูรณ์สำหรับการบริโภคผักและผลไม้ ซึ่งกรณีนี้อาจส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและการค้าผักและผลไม้ รวมทั้งผู้ประกอบการและผู้ส่งออกไทยในวงกว้างเป็นอย่างมาก หากเราปล่อยให้สถานการณ์นี้เกิดขึ้นต่อไป อาจนำมาซึ่งปัญหาหลายด้านที่ตามมา ทั้งเรื่องการทดแทนกันของสินค้า การเข้ามาแทนที่ผักและผลไม้ของไทย อันจะนำไปสู่ปัญหาด้านสุขอนามัยของคนไทย รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาแก่การประกอบอาชีพของเกษตรกรในระยะยาว

3.3.2 สภาพเศรษฐกิจทั่วไปยูนนาน

1) มณฑलयูนนานถือเป็นมณฑลที่มีรายได้เฉลี่ยต่อปีต่อคนต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของจีนรายได้ประชาชาติต่อหัว (GNP) ในปี 2005 ของคนในเมือง เท่ากับ 9,266 หยวน (1,158.25 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 46,330 บาท) เพิ่มขึ้นจากปี 2004 ร้อยละ 4.5 และของคนในชนบท เท่ากับ 2,024 หยวน (255.25 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 10,210 บาท) เพิ่มขึ้นจากปี 2004 ร้อยละ 6.5

2) ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (GDP) ในปี 2005 เท่ากับ 347.234 พันล้านหยวน (ประมาณ 43,404.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 1,696,170 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นจากปี 2004 ร้อยละ 9.0

3) ปี 2004 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศระหว่างยูนนานกับต่างประเทศ มีมูลค่าเท่ากับ 3,747.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2003 ซึ่งมีมูลค่าการค้า เท่ากับ 2,668.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ร้อยละ 40.4 โดยเป็นการค้าระหว่างยูนนานกับอาเซียน เท่ากับ 1,276.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีมูลค่าการค้ากับเมียนมาร์ เท่ากับ 551.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มากเป็นอันดับหนึ่งในประเทศอาเซียน และไทยเป็นอันดับที่สาม

4) ในปี 2005 มูลค่าการค้าระหว่างยูนนานกับทั่วโลก⁴ มีมูลค่าประมาณ 4,738 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 189,520 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.6 จากปี 2005 โดยมีมูลค่าการส่งออกทั่วโลก เท่ากับ 2,642 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2004 ร้อยละ 39.4 และนำเข้าจากทั่วโลก เท่ากับ 2,097 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2004 ร้อยละ 18 ทั้งนี้ มูลค่าการส่งออกระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2006 มีมูลค่า 645.703 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2005 ร้อยละ 11.33 และมูลค่าการนำเข้าระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2006 มีมูลค่า 675.221 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2005 ร้อยละ 35.58 โดยมีผลผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ใบยาสูบ (โรงงานยาสูบใหญ่ที่สุดคือ Hongta Group) ข้าว ยางพารา ใบชา ไม้ตัดดอก กาแฟ อ้อย

5) มณฑलयูนนานได้เร่งดำเนินยุทธศาสตร์การเปิดตลาดสู่ภายนอกประเทศเพื่อผลักดันความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการค้ากับประเทศอาเซียน ซึ่งถือเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของมณฑलयูนนาน ในปี 2005 และไตรมาสแรกของปี 2006 (มกราคม - เมษายน 2549) มูลค่าการค้าระหว่างยูนนานกับอาเซียน เท่ากับ 1,560 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.7 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 47 โดยยูนนานเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าจากประเทศอาเซียน เท่ากับ 620 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับมูลค่าการค้าระหว่างยูนนานกับประเทศอาเซียนระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน 2549 มีมูลค่าเท่ากับ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 33.3 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของยูนนานและเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.3 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2005 โดยคิดเป็นมูลค่าการส่งออก เท่ากับ 440 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.8 และมีมูลค่าการนำเข้า เท่ากับ 160 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 15.1 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 โดยยูนนานเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

4 ข้อมูลจากสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ มิถุนายน 2549

6) สินค้าส่งออก-นำเข้าระหว่างยูนิานกับอาเซียนที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกล ผลิตภัณฑ์ฟอสฟอรัส ผลิตภัณฑ์เกษตร และผลิตภัณฑ์สิ่งทอ เป็นต้น

7) นอกจากนี้ ยูนิานยังได้ให้ความสำคัญกับการค้าชายแดน โดยเฉพาะกับเวียดนาม ลาว กัมพูชา โดยเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2548 สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ร่วมลงนามความตกลงลดภาษีนำเข้า ฝ่ายเดียวเหลือ 0% สำหรับสินค้านำเข้าจาก กัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ ซึ่งมีผลใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549 โดยจะครอบคลุมสินค้านำเข้าจาก กัมพูชา 83 รายการ ลาว 91 รายการ และเมียนมาร์ 87 รายการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร แร่ธาตุและเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม ทั้งนี้ ฝ่ายยูนิานเชื่อว่า การปฏิบัติต่อ 3 ประเทศดังกล่าวเป็นพิเศษทางด้านภาษี จะเป็นโอกาสที่ดีต่อผู้ประกอบการธุรกิจของ 3 ประเทศและของจีนเอง เนื่องจาก การลงทุนของจีนใน กัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ เป็นการลงทุนด้านผลิตภัณฑ์แร่ การเพาะปลูกและการเกษตร การแปรรูปสินค้า ป่าไม้ เพื่อใช้ในการผลิตเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปส่งออกไปยังจีนเอง ดังนั้น การลดภาษีเหลือ ศูนย์เพียงฝ่ายเดียวจะทำให้มีนักธุรกิจไปลงทุนที่ 3 ประเทศนี้มากขึ้น และทำให้มีจำนวนวัตถุดิบเพียงพอต่อความต้องการของจีน อนึ่ง นักธุรกิจยูนิานที่ประกอบธุรกิจในเมียนมาร์ในปี 2548 มีจำนวน 100 กว่าราย ซึ่งรวมถึง โรงงานไฟฟ้า 10 กว่าโรง โรงงานน้ำตาล 20 กว่าโรง รวมทั้ง ยังมีโรงงานแร่ และโรงงานไม้แปรรูปอีกด้วย

3.3.3 ความสัมพันธ์ด้านการค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับยูนิาน

ด้านการค้า

1) ในปี 2547 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับยูนิาน มีมูลค่าประมาณ 129 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 32 ของปี 2546 ซึ่งเป็นครั้งแรกที่มีมูลค่าเกิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่เมื่อเทียบกับมูลค่าการค้ารวมจีน-ไทย ซึ่งสูงถึง 28,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 1

2) ในช่วงปี 2543 – 2547 การค้าระหว่างไทยกับยูนิาน มีอัตราเพิ่มที่สูงกว่าคือ เท่ากับร้อยละ 306 คือเพิ่มขึ้นจาก 31.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 130 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่การค้าระหว่างไทยกับจีน โดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 86 คือเพิ่มขึ้นจาก 9,287 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 17,343 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ถ้าเปรียบเทียบกันในเชิงมูลค่า การค้าระหว่างไทยกับยูนิาน ยังมีมูลค่าน้อย โดยคิดเป็นสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 1 ของมูลค่ารวมของการค้าไทย – จีน

3) ในปี 2548 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับยูนิาน มีมูลค่าประมาณ 151.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีมูลค่าการนำเข้าจากไทยในปี 2005⁵ มีมูลค่า 21.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2004 ร้อยละ 87.13 และมีมูลค่าการส่งออกไปยังประเทศไทย มีมูลค่า 129.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.07

4) สินค้าที่ไทยส่งไปจีน (ตอนใต้) ได้แก่ ลำไยอบแห้ง ยางรถ (ยางนอก ยางในและยางรอง)ยางแผ่นรมควัน ชิ้นส่วนของไก่แช่แข็ง ยานพาหนะและอุปกรณ์ น้ำมันพืช ผงชูรส ตะพาบน้ำ น้ำมันปาล์ม ผลไม้ในน้ำเชื่อม ยารักษาโรค น้ำมันเชื้อเพลิง (ดีเซล) รองเท้าแตะ รถยนต์ใช้แล้ว ฯลฯ

5) สินค้าที่จีน (ตอนใต้) ส่งมาไทย ได้แก่ แอปเปิ้ลสด เครื่องอุปโภคบริโภค กระเทียม เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ ยาพ่นและชิ้นส่วน ฯลฯ

ด้านการลงทุน

1) เอกชนยูนิย่นาน ไปลงทุนในไทยราว 10 โครงการ มูลค่าการลงทุนจริง 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการสร้างโรงพยาบาลทหารเรือในกรุงเทพฯ โครงการสร้างบ้านพักข้าราชการ และโครงการโรงงานยาสูบ

2) ขณะเดียวกัน เอกชนไทยไปลงทุนในยูนิย่นาน ราว 132 โครงการ มูลค่าตามสัญญา 140 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มูลค่าการลงทุน 67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ได้แก่ บริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ (ผลิตอาหารสัตว์และฟาร์มปลูกไก่และกำลังวิจัยการปลูกดอกไม้เมืองหนาว) บริษัทสหยูนิย่นาน จำกัด (ร่วมทุนโรงงานผลิตไฟฟ้าพลังความร้อน) และบริษัท ECI-METRO (ร่วมทุนโรงงานผลิตและซ่อมบำรุงรถชุดที่ใช้ในการก่อสร้าง) เป็นต้น ในขณะที่วิสาหกิจของยูนิย่นานได้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยจนถึงปัจจุบันมี 6 บริษัท นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2539 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับอนุมัติให้เปิดสาขาของธนาคารที่นครคุนหมิง นับเป็นธนาคารต่างประเทศแห่งแรกที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลจีนให้เปิดสาขาที่นครคุนหมิง โดยมีธนาคารไทยอีก 1 แห่ง ได้เปิดสำนักงานตัวแทนของธนาคารที่ นครคุนหมิงด้วย ได้แก่ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

3) เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ยูนิย่นานได้จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจระดับชาติและระดับมณฑลตามเมืองต่าง ๆ และได้จัดตั้งกลุ่มผู้นำสำหรับการลงทุนจากต่างประเทศ (Leading Group for Foreign Investment) เมื่อปี 2536 โดยรวมการดำเนินงานด้านการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมดให้เป็นหน่วยเดียวกัน เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมการลงทุนและดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

4) ปัจจุบัน มณฑลยูนิย่นานได้จัดตั้งเขตพัฒนาเพื่อดึงดูดเงินทุนและเทคโนโลยีจากต่างประเทศรวม 3 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีระดับสูงแห่งชาตินครคุนหมิง (Kunming National High Tech Industry Development Zone) เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีนครคุนหมิง (Kunming Economic and Technological Development Zone) และเขตพัฒนาด้านการท่องเที่ยวแห่งชาติทะเลสาบเดียนฉื่อ (Kunming National Dianchi Lake Tourism Development Zone)

5 ข้อมูลจากสศค.ณ นครคุนหมิง ณ มิถุนายน 2549

3.4 สินค้าและบริการที่ไทยมีศักยภาพและมีโอกาสในตลาดยูนิาน

3.4.1 โอกาสและสู่ทางการค้าของไทยในมณฑลยูนนาน

1) ยูนนานและไทยมีความใกล้ชิดทางด้านภูมิศาสตร์ และต่างเป็นประตูเชื่อมการค้าระหว่างกัน นอกจากนี้ ยังมีการสร้างเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ ให้เอื้อต่อความร่วมมือระหว่างกัน ได้แก่ การสร้างเส้นทางคุนหมิง - กรุงเทพฯ (สาย R3) ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2007 และการเปิดการเดินเรือห้องเย็น 300 ตัน เส้นทางเชียงรุ่ง - เชียงแสน (เมื่อวันที่ 28 พ.ค.49) รวมทั้ง การสร้างสนามบินคุนหมิงแห่งใหม่

2) การจัดทำความตกลงด้านการค้าภายใต้กรอบ FTA จีน-อาเซียน ซึ่งเป็นส่วนเสริมความร่วมมือทางการค้าอันดีระหว่างไทย-จีน รวมทั้ง การจัดตั้งคณะทำงานไทย-ยูนนาน เพื่อเป็นกลไกระหว่างยูนนานกับภาคเหนือของไทย รวมทั้ง การแลกเปลี่ยนการเข้าร่วมกิจกรรมและการประชุมระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง

3) ในด้านการเมืองและเศรษฐกิจ ไทยอาศัยความสัมพันธ์อันใกล้ชิดกับมณฑลต่าง ๆ ในภาคตะวันตก (ในเขตอาณาของสถานกงสุลใหญ่ฯ ซึ่งได้แก่ ยูนนาน กุ้ยโจว และหูหนาน) รวมทั้งการที่มณฑลในเขตอาณาอาศัยความใกล้ชิดกับไทยในการมีบทบาทนำในกรอบอาเซียน และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทำให้ภาคตะวันตกของจีน โดยเฉพาะมณฑล ยูนนานสามารถยกระดับบทบาทของตนเองในเวทีระหว่างประเทศได้ และเป็นตัวชี้วัด ความสำเร็จในการดำเนินนโยบายพัฒนาตนเองไปสู่ต่างประเทศให้เป็นที่ประจักษ์แก่รัฐบาลกลางจีน นอกจากนี้ ไทยยังร่วมกับจีนในการผลักดันข้อเสนอและผลประโยชน์ร่วมในความร่วมมือต่าง ๆ ภายใต้กรอบอาเซียน และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เช่น โครงการเชื่อมโยงเครือข่าย โครงสร้างทางคมนาคม ทางถนน รถไฟ แม่น้ำโขง และเส้นทางบิน เพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งสองฝ่าย และในภูมิภาค

4) ไทยและมณฑลตะวันตก ต่างกำลังดำเนินตามแนวนโยบายการเป็นประตู (gateway) เชื่อมระหว่างอาเซียนและจีน เพื่อขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในวงกว้างและเชิงลึก ทั้งในระดับทวิภาคีและภูมิภาค ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะได้ประโยชน์จากการได้ขยายตลาดใหม่ ๆ เพื่อระบายสินค้าของตน โดยใช้วิธีต่างตอบแทน หรือร่วมลงทุน จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในท้องถิ่น คือ ไทยใช้มณฑลต่าง ๆ เป็นศูนย์กระจายสินค้าไทยไปยังตลาดในจีน และจีนใช้ไทยเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปยังอาเซียน และ ภูมิภาคอื่น ๆ

5) โอกาสของภาคเอกชนสองฝ่ายในการขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยการ ลงทุนในสาขาอุตสาหกรรมการผลิต การเกษตร ภาคบริการ ตามโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ นิคมอุตสาหกรรมพิเศษต่าง ๆ ของแต่ละฝ่าย และอาศัยนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละฝ่ายเป็นฐานในการขยายความร่วมมือ เช่น ยุทธศาสตร์พัฒนาภาคเหนือของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และแผนปฏิบัติการของมณฑลยูนนานในการมีบทบาทส่งเสริมการจัดตั้งเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน ความร่วมมือจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวมระหว่าง Yunnan Development and Reform Commission และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น

6) มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับมณฑลยูนนานได้เพิ่มขึ้นตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา และน่าจะขยายตัวมากขึ้นได้ เนื่องจากขีดความสามารถในการบริโภคสินค้าจากต่างประเทศของมณฑลยูนนานมีเพิ่มสูงขึ้น ตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นค่อนข้างรวดเร็ว

ที่ผ่านมามีสินค้าส่งออกของมณฑลยูนนานไปยังไทยที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เคมี ปุ๋ยฟอสเฟต บุหรี่ ใยยาสูบ สิ่งทอ ตะกั่ว ไม้แปรรูป เครื่องจักรกล ส่วนสินค้าที่มณฑลยูนนานนำเข้าจากไทย ได้แก่ ยางพารา ผลไม้ เมล็ดพันธุ์พืชผักและต้นอ่อน เครื่องจักรกล กระดาษ และอาหารทะเล

7) อย่างไรก็ดี ประชาชนเริ่มสนใจสินค้ามูลค่าสูงจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น เช่น สินค้าประเภทอัญมณี กุ้งแช่แข็ง และผลไม้แห้ง มีแนวโน้มและคู่ทางการค้าดีขึ้น ซึ่งที่ผ่านมา มณฑลยูนนานนำเข้าอัญมณี กุ้งแช่แข็ง และผลไม้แห้ง จากเมียนมาร์จำนวนมาก ขณะที่การนำเข้าสินค้าประเภทดังกล่าวจากไทยยังมีมูลค่าน้อย

8) หากการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางเครือข่ายคมนาคมทางบกที่สามารถเชื่อมโยงประเทศไทย ลาว เมียนมาร์ และจีน (ตอนใต้) และการลงนามความตกลงเดินเรือในแม่น้ำโขงระหว่าง 4 ชาติ ประสบผลสำเร็จ มณฑลยูนนานจะเป็นประตูสำคัญในการกระจายสินค้าจากไทยไปยังภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคตะวันตกของจีนได้เป็นอย่างดี

3.4.2 สินค้า/สาขาที่มีศักยภาพ สามารถจำแนกเป็นสองประเภทหลัก คือ

1) สินค้ามูลฐานเพื่อการบริโภค และอุปโภค เช่น ข้าว ยางพารา (ธรรมชาติ และแปรรูป เช่น ยางรถยนต์) น้ำมันปาล์ม น้ำมันสำเร็จรูป อาหารทะเล วัสดุก่อสร้าง เนื่องจากจีนอยู่ระหว่างการรับขยายเมือง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเร่งสร้างความเจริญเติบโตและขจัดความยากจนตลอดจนรองรับการเปิดประเทศสู่การค้าเสรีในตลาดโลกมากขึ้น

2) สินค้าฟุ่มเฟือย ตลาดในมณฑลยูนนานมีการบริโภคแบบประเทศกำลังพัฒนาที่เปิดสู่โลกภายนอกได้ไม่นาน รวมทั้งมีผู้บริโภคลักษณะ yuppy ซึ่งสร้างค่านิยมให้ผู้บริโภคอื่นปฏิบัติตาม คือ นิยมใช้สินค้ามีตราสินค้า (brand name) ที่มีชื่อเสียงและราคาสูง ซึ่งทำให้ตนเป็นที่ยอมรับในสังคมมากขึ้น ไทยจึงควรใช้โอกาสที่จีนยังมีค่านิยมลักษณะนี้ ส่งเสริมการส่งออกสินค้าฟุ่มเฟือยที่ไทยมีความชำนาญก่อนที่สังคมภายในจีนจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางมั่งคั่งมากขึ้นแบบสังคมตะวันตกที่เจริญแล้ว สินค้า/บริการฟุ่มเฟือยที่มีศักยภาพ เช่น เครื่องประดับเทียม เสื้อผ้าตลาดกลาง-ตลาดบนเฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้แต่งบ้านที่ทันสมัย ธุรกิจโฆษณา บันเทิง เพลง-ภาพยนตร์ไทย บริการทางการแพทย์ (ทันตกรรม และศัลยกรรมเพื่อความสวยงาม) เป็นต้น นอกจากนี้ สินค้า brand name บางประเภทของไทย ที่รู้จักและยอมรับระดับโลกก็สามารถดึงดูดผู้บริโภคจีนได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้าน ไม่น่าจะมีศักยภาพในตลาดมณฑลภาคตะวันตก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว โดยเฉพาะมณฑลยูนนานมีชนกลุ่มน้อยเผ่าต่าง ๆ อาศัยอยู่มากที่สุดในประเทศจีน และผลิตสินค้าหัตถกรรมที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับของไทยมาก ดังนั้น ผู้บริโภคในภาคตะวันตกที่มีกำลังซื้อสูง จึงจะนิยมสินค้าที่มีลักษณะแบบตะวันตก และสินค้าฟุ่มเฟือยที่ช่วยแสดงสถานะทางสังคมมากกว่า

3) ธุรกิจ retailing หรือการจัดตั้ง distribution centre ซึ่งยังขาดแคลนในภาคตะวันตก และไทยมีโอกาสขยายตัวสูง นอกจากนี้ ปัจจุบันกระแสเบี่ยงในจีนผ่อนปรนให้เอกชนต่างชาติเข้าไปลงทุน จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าลักษณะนี้มากขึ้น ทำให้ระยะหลังเริ่มมีเอกชนต่างชาติเข้ามาตั้งศูนย์กระจายสินค้าเพิ่มขึ้นในภาคตะวันตกอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการส่งเสริมเป็นพิเศษ และภาคเอกชนจีนทางภาคตะวันตกขาดความเชี่ยวชาญในการดำเนินการ เช่น Walmart (สหรัฐอเมริกา), Carrefour (ฝรั่งเศส), B&Q (สหราชอาณาจักร) CRC (ฮ่องกง) เป็นต้น สำหรับไทย มี Lotus ซึ่งได้เข้ามาเริ่มจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในภาคตะวันออกของจีนแล้ว และกำลังจะเปิดซูเปอร์มาร์เก็ตหลายสาขาในจีน ดังนั้น หากไทย สามารถจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าของไทยในภาคตะวันตกในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เช่น ฉงชิ่ง เฉินตู กุหนิง ซื่ออัน กุ้ยหยาง ได้ก็จะเป็นโอกาสให้สามารถเผยแพร่สินค้าไทยในตลาดภาคตะวันตกของจีนได้มากขึ้น ตามไปด้วย

3.4.3 โอกาสของไทยในกรอบ FTA ผลไม้ระหว่าง จีน-ไทย

ตลาดผลไม้ของยูนนานและมณฑลภาคตะวันตกอื่น ๆ มีความแตกต่างจากตลาดภาคตะวันออก (เชียงใหม่ กวางโจว เซินเจิ้น ฯลฯ) ของจีน การส่งเสริมตลาดผลไม้ไทยในตลาดจีน ต้องอยู่บนพื้นฐานการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้บริโภค โดยต้องแบ่งตามมณฑล หรือภาคต่าง ๆ ของจีน มิใช่วิเคราะห์ทั้งประเทศในภาพรวม หลักการทั่วไปในพฤติกรรมผู้บริโภคของตลาดภาคตะวันตก รวมทั้ง ยูนนาน คือ ด้านราคา และความแตกต่างจากสินค้าอื่น ๆ ในตลาด และไม่ควรใช้ตัวอย่างการ

ขยายตลาดผักผลไม้ในพื้นที่อื่น ซึ่งประสบความสำเร็จมาแล้วเป็นแบบแผนในการดำเนินการขยายตลาดในภาคตะวันตก เนื่องจากความแตกต่างของปัจจัยพฤติกรรมผู้บริโภคกำลังซื้อ วัฒนธรรมการรับประทาน รสนิยม ฯลฯ

โดยทั่วไป พฤติกรรมของผู้บริโภคจะอิงกับรายได้ของประชาชน สภาพสังคม และพื้นฐานทางเศรษฐกิจแบบเกษตรกรรม โดยจะมีความแตกต่างตามระดับการพัฒนาในแต่ละมณฑล เช่น มณฑลยูนนาน กุ้ยโจว หูหนาน ซึ่งเศรษฐกิจอยู่บนพื้นฐานการเกษตร ประชาชนมีรายได้จำกัด คนส่วนใหญ่ (รายได้ระดับกลาง) มักจะเลือกซื้อสินค้าที่มีราคาถูก เช่น หากเลือกซื้อมังคุดซึ่งมีคุณภาพและราคาหลายระดับ ขึ้นอยู่กับแหล่งต้นกำเนิด (มังคุดของไทยถือว่าคุณภาพดีที่สุดใน และราคาแพงที่สุด) ผู้บริโภคจะเลือกซื้อมังคุดที่ราคาถูกกว่าเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม หากเป็นสินค้าที่มีความแปลก แตกต่างจากสินค้าอื่นในตลาด ผู้บริโภคก็จะตัดสินใจซื้อเป็นครั้งคราวหากมีราคาแพง ขณะที่ ชาวเสฉวน ที่นครเฉิงตู และฉงชิ่ง ซึ่งมีพื้นฐานเศรษฐกิจอีกระดับหนึ่งจากภาคอุตสาหกรรม และการพัฒนาภาคบริการ ก็จะมีรายได้สูงกว่า มีรสนิยมในการบริโภคสินค้าราคาสูงขึ้นตามลำดับ ซึ่งผลไม้ไทยมักจะเป็นสินค้าระดับ high-end ราคาสูง จึงน่าจะมีศักยภาพขยายตัวในมณฑลเสฉวนได้ดีกว่ามณฑลอื่น ๆ ในระยะแรก

สำหรับพื้นที่อื่น ๆ มีความแตกต่างตามระดับการพัฒนา หากมีรายได้สูงขึ้น ประชาชนจะเริ่มมีค่านิยมแบบวัตถุนิยม เลือกซื้อสินค้าที่แพงขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ ต้องมีการสำรวจ และศึกษาตลาด รวมทั้งพฤติกรรมผู้บริโภค โดยแยกศึกษาเป็นรายมณฑล หรือ ภูมิภาค และแยกตามรายสินค้าที่มีศักยภาพ ทั้งนี้ ในแต่ละมณฑลก็มีกลุ่มผู้มีรายได้สูงที่เป็น ทั้งชาวพื้นเมืองเองและชาวต่างชาติ เข้าไปทำธุรกิจการค้าการลงทุนมีเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คนกลุ่มนี้จะนิยมบริโภค เฉพาะสินค้าคุณภาพดี โดยไม่เกี่ยงเรื่องราคาฝ่ายไทยจะต้องสนองตลาดของคนกลุ่มนี้ด้วย

นอกจากนี้ เนื่องจากพื้นที่ภาคตะวันตก รวมทั้ง ยูนนาน เป็นที่รู้จักในด้านการท่องเที่ยว เป็นรายได้ ที่สำคัญของหลายมณฑล ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่น่าสนใจเพราะมักมีพฤติกรรมในการใช้จ่ายใช้สอยมากกว่าประชาชนในท้องถิ่นอยู่แล้ว จึงเป็นโอกาสให้แก่ไทยในการวางจำหน่ายสินค้าในแหล่งท่องเที่ยวทั่วไปด้วย เช่น การเสิร์ฟผลไม้ไทยในภัตตาคารที่รับนักท่องเที่ยว หรืออยู่ตามจุดท่องเที่ยว เป็นต้น

เมื่อมีการเปิดเสรีทางการค้าผักผลไม้ไทยแล้ว นอกจากการพิจารณาแนวทางส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทย เพื่อทดแทนสินค้าจีนที่จะหลังไหลเข้าสู่ไทยแล้ว ยังต้องพิจารณาว่า ไทยควรจะปรับ ตัวอย่างใดเมื่อสินค้าจีนหลังไหลเข้าตลาดไทย จนส่งผลกระทบต่อเกษตรกรไทยด้วย เช่น ไทยอาจพิจารณาใช้โอกาสนำสินค้าผักผลไม้จีนที่มีราคาค่อนข้างถูก นำมาป้อนอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรต่าง ๆ เพื่อ ส่งออกไปยังตลาดจีน (re-exporting) รวมทั้งตลาดประเทศที่สาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาด

ที่สินค้าไทยเป็นที่ยอมรับอยู่แล้ว เช่น น้ำผักผลไม้ ผักผลไม้กระป๋อง ส่งออกไปญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป เป็นต้น

นอกจากนี้ ต้องพิจารณาข้อจำกัด และเงื่อนไขของสินค้า การคมนาคมขนส่ง ตลอดจนลักษณะของสินค้าจีน คือ

1) จีนมีผลไม้บางชนิดที่เหมือนไทยซึ่งเพาะปลูกที่มณฑลกว่างสี หรือ ไห่หนาน หรือสิบสองปันนา และหลายชนิดจะมีผลผลิตก่อนผลไม้ในไทย แม้ว่าคุณภาพผลไม้จีนสู้ผลไม้ไทยไม่ได้ แต่ผลไม้ไทยมักนำเข้าง่าย เพราะเป็นผลไม้เปลือกบาง

2) ผักไทยมีความหลากหลายของชนิดน้อยกว่าของจีน การขยายตลาดผักไทยในจีนได้ต้องเป็นชนิดที่แตกต่างจากในตลาดท้องถิ่น ซึ่งผักที่แตกต่างจากท้องถิ่น คือ ผักที่ใช้ประกอบการปรุงอาหารไทย จึงต้องส่งเสริมพร้อมการจัดตั้งภัตตาคารอาหารไทย

3) ในส่วนของจีนตอนใต้กับไทยภาคเหนือ ลำไยอบแห้งของไทยเป็นสินค้าผลไม้ส่งออกจีนที่สำคัญอันดับหนึ่ง ปัจจุบัน ลำไยจำนวนหนึ่งของไทยยังคงถูกส่งผ่านประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาร์ เพื่อแปลงแหล่งกำเนิดสินค้าไปเป็นของประเทศเพื่อนบ้านของจีน ทำให้สามารถได้รับสิทธิพิเศษทาง ภาษีศุลกากร ซึ่งในระยะสั้นจะเป็นผลดี แต่ในระยะยาวจะทำให้ผู้บริโภคชาวจีนไม่รู้จักและมีภาพพจน์ ที่ไม่ดีต่อสินค้าไทย ดังนั้นผลดีของการลดภาษีนำเข้าผลไม้ในอัตรา 0% คือสินค้าผักผลไม้ไทยในพิกัด 07-08 ไม่จำเป็นต้องส่งออกโดยผ่านประเทศเพื่อนบ้านเพื่อปลอมแปลงต้นกำเนิดสินค้าและยังสามารถพัฒนาภาพพจน์ตราสินค้าไทยได้ตามนโยบายการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของไทยในต่างประเทศต่อไปซึ่งเป็นประเด็นที่ฝ่ายไทยควรเน้นเป็นพิเศษ ในขณะนี้ เพื่อให้สินค้าไทยเป็นที่รู้จักของตลาดจีนดีขึ้น เป็นการปูทาง ในอนาคตสำหรับสินค้าประเภทอื่น ๆ ที่จะมีการเปิดเสรีในกรอบจีน-อาเซียนต่อไป

3.4.4 อุตสาหกรรม

1) การพัฒนาผลิตภัณฑ์และแปรรูปสินค้าเกษตร และอาหาร (light industries – food processing) เนื่องจากยุทธศาสตร์ด้านเกษตรกรรมมาก แต่ขาดความเชี่ยวชาญในการแปรรูปสินค้า เช่น ปัจจุบันมณฑลส่งวัตถุดิบ ไปยังมณฑลอื่น ๆ เช่น กวางตุ้ง เพื่อทำการแปรรูปแล้วจึงนำกลับเข้าไปบริโภคในมณฑลยุทธศาสตร์ ไทยจึงควรร่วมมือกับยุทธศาสตร์ เพื่อพัฒนามณฑลยุทธศาสตร์ให้เป็นแหล่งผลิต/แปรรูป/กระจายสินค้าเกษตรไปยังมณฑลอื่น ๆ ทั้งทางภาคตะวันตก และตะวันออกของจีน รวมทั้งส่งไปยังเมียนมาร์ ลาว และเวียดนาม โดยอาศัยความได้เปรียบด้านระยะทาง และการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมด้านต่างๆ ระหว่างยุทธศาสตร์กับมณฑลต่าง ๆ และกับประเทศเพื่อนบ้าน

2) ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมไม้ดอก Yunnan ได้พัฒนาอุตสาหกรรมไม้ดอกจนกลายเป็นแหล่งผลิตไม้ตัดดอกอันดับหนึ่งของจีน มีเครือข่ายส่งไม้ตัดดอกจำหน่ายทั่วประเทศ นอกจากนี้ ภาคเอกชนของ Yunnan ได้แสดงความสนใจที่จะมีความร่วมมือกับภาคเอกชนไทยในการกระจายสินค้าไม้ตัดดอกของจีนไปยังประเทศในยุโรป และอาเซียนบางประเทศ อนึ่ง ไทยเองอาจใช้เครือข่ายของ Yunnan ในการกระจายสินค้าไม้ดอก รวมทั้งพืชเมืองร้อนในตลาดจีนได้

3) เทคโนโลยีการผลิตยาสมุนไพร ใบชา และเทคโนโลยีชีวภาพ เพื่อผลิตสินค้าเพื่อสุขภาพ ยาสมุนไพร ยาบำรุง รวมทั้ง green technology เพื่อการเกษตร (ปุ๋ยชีวภาพ ยาฆ่าแมลงชีวภาพ ฯลฯ) เนื่องจากหลายมณฑล เช่น Yunnan เสฉวน กุ้ยโจว ซานซี มีจุดแข็งด้านทรัพยากรชีวภาพสมุนไพร ใบชา รวมทั้งเทคโนโลยีการแปรรูปสมุนไพรเป็นยารักษาโรค การวิจัยและการผลิตยาสมุนไพร

ไทยสามารถใช้ความชำนาญในการพัฒนาสินค้า ทั้งในด้านลักษณะสินค้า รูปลักษณ์ บรรจุภัณฑ์ และการทำตลาด โดยเน้นการพัฒนาตามพฤติกรรมผู้บริโภค เช่น ในตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นิยมใช้สมุนไพรจีนเป็นยารักษาโรค ร่วมกับยาแผนปัจจุบัน ส่วนในตลาดประเทศตะวันตก เช่น ยุโรป และอเมริกา เน้นการผลิตเพื่อใช้สมุนไพรเป็นอาหารเสริม หรือยาบำรุง มากกว่าการเป็นยารักษาโรคหลัก

3.4.5 ภาคบริการ

1) บริการทางการเงิน และการจัดตั้งสถาบันการเงิน ปัจจุบัน จีนเริ่มเปิดเสรีการทำธุรกิจสถาบันและบริการทางการเงินให้แก่ต่างชาติ ตามเงื่อนไขการเข้าเป็นสมาชิก WTO โดยเริ่มผ่อนคลายนในแต่ละพื้นที่แตกต่างกัน ซึ่งคุณหมิงมีธนาคารสาขาของไทย 2 แห่งได้แก่ ธนาคารกรุงไทยและกสิกรไทย

2) การท่องเที่ยว ไทยมีความเข้มแข็งในสาขาการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสาขาที่จีนยอมรับว่าไทยมีความเชี่ยวชาญมากกว่า และรัฐบาลท้องถิ่นของแต่ละมณฑลสนับสนุนให้มีความร่วมมือกับไทยด้วย โดยเอกชนไทยอาจเข้าไปเพื่อช่วยบริหารจัดการ/รับจ้างเป็นผู้บริหารมากกว่าการลงทุนกับฝ่ายจีน เนื่องจากปัจจุบัน จำนวนโรงแรมมีมากกว่าความต้องการของตลาด และมีโรงแรมระดับ 2-3 ดาว จำนวนมาก แต่โรงแรมต่าง ๆ ดังกล่าวยังขาดการบริหารจัดการที่ดี ทำให้มาตรฐานโรงแรมต่ำกว่าระดับสากล นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีเอกชนไทยที่ไปร่วมลงทุนก่อสร้างโรงแรมยังคงประสบปัญหาการถือ โกง และขาดทุน

การร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแหล่งท่องเที่ยวซึ่งอยู่ในแผนงานของรัฐบาลมณฑลต่าง ๆ เป็นรายโครงการ เช่น โครงการก่อสร้างสวนสนุก สวนสาธารณะ สนามกอล์ฟ ศูนย์การท่องเที่ยวและสุขภาพ เป็นต้น โดยให้เอกชนไทยมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ เนื่องจากเอกชนฝ่ายจีน ยังขาดความเชี่ยวชาญและความโปร่งใสในการบริหารจัดการ การร่วมลงทุนเพื่อผลิตและกระจายสินค้าของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยว รวมทั้งร่วมมือกันในการทำการประชาสัมพันธ์เพื่อแนะนำการท่องเที่ยวทั้งในไทยและจีน และร่วมกันจัดนิทรรศการการท่องเที่ยว หรือจัด package tour ส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งทางแม่น้ำโขงและทางบก นอกจากนี้ หากทั้งสองฝ่ายมีการขยายเส้นทางบินเพื่อเชื่อมต่อเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของไทยและจีน เช่น เชียงใหม่ เชียงรายกับเมืองลี่เจียงก็จะช่วยเพิ่มนักท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวไทยและจีน และการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนของทั้งสองฝ่าย

สำหรับตัวเลขนักท่องเที่ยวในปี 2003 กล่าวคือ นักท่องเที่ยวจีนมาไทย 624,214 คน ขณะที่นักท่องเที่ยวไทย ไปจีน 275,429 คน และ ในปี 2004 นักท่องเที่ยวญูนนานมาไทยราว 47,990 คน ขณะที่นักท่องเที่ยวไทยไปญูนนาน 41,943 คน

3) การส่งเสริมอาหารไทยและภัตตาคารไทย การส่งเสริมต้องมีวิธีการนำเสนอที่เข้าใจ และเข้าถึงความรู้สึกและความนิยมของคนจีน เช่น การใช้อาหารทะเลเป็นส่วนประกอบ (คนจีนนิยมอาหารทะเลเนื่องจากราคาถูก และหลายพื้นที่ของประเทศไม่ได้ติดทะเล การใช้ส่วนผสมของสมุนไพรไทย โดยอาจนำเสนอว่า มีประโยชน์ต่อสุขภาพ และสรรพคุณช่วยป้องกัน/แก้โรคบางชนิดได้ เพราะชาวจีนมีลักษณะนิสัยการบริโภคอาหารโดยใส่ใจประโยชน์ต่อสุขภาพเป็นเรื่องหลัก การคิดค้นรายการอาหารที่ตอบสนองรสนิยมด้านอาหารของคนจีนท้องถิ่น ทั้งผู้บริโภคระดับบน และระดับล่าง เช่น ชาวยูนนาน และหูหนาน นิยมรับประทานอาหารทะเลสดเผ็ดจัด และก๊วยเตี๋ยวหลากหลายชนิด เป็นต้น

นอกจากอาหารไทยแล้ว ยังสามารถส่งเสริมสินค้าที่มาจากอาหารไทย เช่น เครื่องดื่ม เบียร์ วิสกี้ ไวน์พื้นเมืองต่าง ๆ รวมทั้งผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปเป็นอาหารตามโครงการหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ ของหวาน ผลไม้ เครื่องปรุงอาหารไทย โดยการเปิดสอนทำอาหารไทย เพื่อให้คนจีนรู้จักการปรุงอาหารไทย และนำเครื่องปรุงของไทย (เช่น น้ำปลา กะทิ น้ำตาลปาล์ม น้ำตาลมะพร้าว กล้วยน้ำว้า พริกขี้หนู มะเขือ มะกรูด และมะนาวไทย) ไปปรับใช้ จนกลายเป็นสินค้าส่งออกของไทยได้เพิ่มขึ้น ดังเช่นที่เกิดขึ้นในตลาดยุโรป และสหรัฐอเมริกา

4) การตั้งโรงพยาบาลเอกชน/ บริการทางการแพทย์ บริการทางการแพทย์และการสาธารณสุขของจีนยังคงมีมาตรฐานต่ำแต่ผู้ใช้บริการต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมากโดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานและคุณภาพบริการของการแพทย์และสาธารณสุขของไทย การที่ไทยมีความเชี่ยวชาญในด้านบริการการแพทย์ และการบริหารจัดการโรงพยาบาลเอกชนมาเป็นเวลานาน จึงน่าจะเจรจากับจีน

เพื่อเปิดช่องทางให้เอกชนไทยเข้าไปดำเนินธุรกิจนี้ในจีน หรือประชาสัมพันธ์ให้คนจีนและคนต่างชาติที่อยู่ในจีน รับทราบถึงศักยภาพของการให้บริการทางการแพทย์ของโรงพยาบาลเอกชนไทย นอกจากนี้ กฎระเบียบของจีนเริ่มผ่อนคลาย เพื่อส่งเสริมให้ต่างชาติเข้าไปจัดตั้งสถาบันให้บริการทางแพทย์ โดยเป็นการร่วมลงทุนกับเอกชนจีน เช่น ที่เจินตู มีเอกชนจากออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งโรงพยาบาล โดยเป็นการร่วมทุนกับฝ่ายจีน 2 แห่ง

5) ธุรกิจการบันเทิง/โฆษณา ไทยมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจการบันเทิง โดยเฉพาะด้านการดนตรี (ผลิตผลงานเพลง) และการสร้างภาพยนตร์ ซึ่งเริ่มมีความร่วมมือกับผู้ประกอบการสร้างภาพยนตร์ในต่างประเทศบ้างแล้ว อีกทั้งผู้สร้างภาพยนตร์ในเอเชียกำลังมุ่งเน้นสร้างผลงานเพื่อกลุ่มเป้าหมายในตลาดเอเชียด้วยกันเอง แทนการอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์และเงื่อนไขการตลาดของตะวันตก จึงน่าจะเป็นธุรกิจบริการที่ไทยสามารถขยายหรือร่วมการลงทุน หรือเข้าไปดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้นในจีนได้ต่อไป นอกจากนี้ ธุรกิจโฆษณาก็เป็นสาขาที่ไทยน่าจะมีความก้าวหน้าและเชี่ยวชาญกว่าจีน จึงน่าจะเจรจาเพื่อเปิดช่องทางให้ธุรกิจไทยในสาขาทั้งสองนี้มีโอกาสไปดำเนินธุรกิจในจีนต่อไป

3.5 ปัญหาและอุปสรรคด้านการค้า

3.5.1 ไทยเข้าไปฝังตัวในภาคตะวันตกของจีนช้ากว่าประเทศอื่น ๆ รวมทั้งมณฑลภาคตะวันออก ฮองกง และได้หวัน ที่มีความร่วมมือทางธุรกิจกับภาคเอกชนตะวันตกของจีนมาช้านานแล้ว ไทยยังเสียเปรียบด้านความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรม และภาษาของคนจีน แม้ว่า จะมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับจีนในประวัติศาสตร์ช้านาน แต่ก็ยังไม่มี ความเข้าใจลึกซึ้งถึงอุปนิสัย และพฤติกรรม ตลอดจนวัฒนธรรมการทำงานของคนจีนได้เท่ากับชาวฮองกง ชาวจีนจากภาคตะวันออก หรือ ชาวไต้หวัน ซึ่งความเข้าใจในสิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเข้าไปดำเนินธุรกิจในภาคตะวันตกอย่างยิ่ง เนื่องจากการบริหารงานทั้งในระบบราชการและเอกชนยังคงอาศัยระบบอุปถัมภ์ และความสัมพันธ์ส่วนตัวค่อนข้างมาก และไม่มีความรู้สากลเป็นพื้นฐานหลัก จึงแตกต่างกับการดำเนินธุรกิจในภูมิภาคอื่นของโลกอย่างมาก

3.5.2 เอกชนไทยยังขาดข้อมูลและความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบ และวิธีการเข้าไปดำเนินธุรกิจในจีน โดยเฉพาะมณฑลในภาคตะวันตก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ประชาชนท้องถิ่นมีความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจไม่เหมือนกับภาคตะวันออก หรือฮองกง ซึ่งไทยมีความคุ้นเคยระดับหนึ่งแล้ว ส่วนหนึ่งเกิดจากการที่แต่ละมณฑล มีอำนาจกำหนดรายละเอียดของกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการลงทุนแตกต่างกัน และอีกส่วนหนึ่งเป็นเพราะแต่ละหน่วยราชการของจีนมีการใช้กฎระเบียบที่ไม่เป็นมาตรฐาน และไม่เสมอต้น เสมอปลาย ทำให้การประสานงานต่าง ๆ มักได้รับข้อมูลที่คลาดเคลื่อนแตกต่างอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ การจัดเก็บสถิติ ข้อมูล และการประเมินวิเคราะห์สถานการณ์ต่าง ๆ โดยหน่วยราชการ

ท้องถิ่นมักไม่เป็นระบบ และไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริง มีการสร้างตัวเลขสถิติเพื่อใช้แจ้งเป็นผลงานต่อรัฐบาลกลางจีนด้วย

3.5.3 ภาคเอกชนไทย หากไม่ใช่ว่าใหญ่ ก็จะไม่มีความเข้มแข็งพอที่จะเข้าไปลงทุนในจีนซึ่งจำเป็นต้องมีความสามารถในการรองรับความเสี่ยงสูง

3.5.4 ฝ่ายไทยยังทำวิจัยศึกษาวิเคราะห์ตลาด และพฤติกรรมผู้บริโภคจีนน้อย และยังขาดการทำวิจัยโดยแยกเฉพาะเป็นมณฑล หรือภูมิภาค ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากหากไทยจะขยายตลาดสินค้าไทยในจีนอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากชาวจีนแต่ละมณฑล หรือภูมิภาค มีความแตกต่างทั้งด้านวัฒนธรรม ความเป็นอยู่ อุปนิสัย และพฤติกรรม เนื่องด้วยสภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ และการมีชนกลุ่มน้อยมากมายหลายเผ่า ถึง 56 กลุ่ม ซึ่งมีวัฒนธรรม และภาษาเป็นของตนเอง

3.5.5 นอกจากนี้ มณฑลภาคตะวันออก เช่น กวางตุ้ง เซี่ยงไฮ้ เลียนจิน รวมทั้ง ฮองกง ไต้หวัน และประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ตลอดจนประเทศในกลุ่มอาเซียน นับเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทยในตลาดจีน ข้อเสียเปรียบที่สำคัญของไทย คือ ประเทศเหล่านี้ มีความคุ้นเคยกับจีนทั้งในด้านภาษา วัฒนธรรม และ กฎระเบียบที่จีนเอื้ออำนวยให้เป็นการพิเศษ (เช่น นโยบายลดภาษีนำเข้าสินค้าผ่าน ชายแดนให้กับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เวียดนาม ลาว และเมียนมาร์ เป็นต้น) นอกจากนี้ ภาคเอกชนทั้งรายใหญ่ และ SMEs ของหลายประเทศมีความพร้อมที่จะรับความเสี่ยงสูงในการเข้าไปดำเนินธุรกิจจีน ซึ่งภาคเอกชนไทยยังไม่สามารถกระทำได้ ข้อเสียเปรียบหลายประการ ไม่ใช่เรื่องที่ไทยจะแก้ไขเองได้เนื่องจาก เป็นเรื่องของกฎระเบียบของฝ่ายจีน จึงต้องใช้แนวทางปรับกลยุทธ์เพื่อนำข้อเสียเปรียบดังกล่าวมาเป็น โอกาส เช่น การหาช่องทางความร่วมมือกับคู่แข่งต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อให้ไทยมีช่องทางเข้าสู่ตลาดจีนได้ง่ายขึ้น ซึ่งปัจจุบันเอกชนไทยก็กระทำอยู่แล้ว เช่น การร่วมลงทุนกับเอกชนฮ่องกง ไต้หวัน เพื่อเข้าไปดำเนินธุรกิจจีน การแจ้งแหล่งกำเนิดสินค้านำเข้าจากไทยเป็นสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านจีน เพื่อให้ได้รับ สิทธิพิเศษในการลดภาษีนำเข้าร้อยละ 50 เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ยังมีช่องทางอื่น ๆ ที่น่าจะนำมาเป็นประโยชน์ ต่อ เอกชนไทยซึ่งต้องศึกษาเพิ่มเติม เพื่อปรับใช้ต่อไป

3.5.6 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ไทยเป็นฝ่ายขาดดุลกับจีนมาโดยตลอด และมีมูลค่าเพิ่มขึ้น เนื่องจากสินค้านำเข้าที่สำคัญของไทยจากจีน ส่วนใหญ่ เป็นสินค้าอุตสาหกรรมและกึ่งอุตสาหกรรมที่มีปริมาณและมูลค่าสูงและในส่วนของสินค้าที่ไทยส่งออกไปจีน เป็นสินค้าเกษตรกรรมหรือสินค้ากึ่งสำเร็จรูปทางการเกษตร โดยในช่วงหลังทางฝ่ายจีนได้พยายามพึ่งพาตนเองในด้านเกษตรกรรม และสามารถผลิตสินค้าเกษตรได้เพียงพอสำหรับในประเทศ โอกาสที่จะเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าเกษตรของไทยไปจีน จึงไม่ดีเท่าที่ควร ยังผลให้ปริมาณการส่งออกทางการเกษตรที่เป็นสินค้าหลักของไทยมีแนวโน้มไม่สม่ำเสมอ เพราะความแปรปรวนตามสถานการณ์การผลิต อุปสงค์และอุปทานของจีนเป็นสำคัญ

3.5.7 ในรอบ 4-5 ปีที่ผ่านมา จีนเริ่มฟื้นตัวในด้านผลผลิตทางการเกษตร จนกลายเป็นผู้ส่งออกสินค้าเกษตรกรรมที่สำคัญรายหนึ่ง ทำให้สินค้าบางชนิดของไทยต้องแข่งขันกับจีนในประเทศที่สาม เช่น ข้าวในตลาดฮ่องกงเกาหลี ข้าวโพดในตลาดญี่ปุ่นและเกาหลี ถั่วเขียวในตลาดอินเดีย เป็นต้น

3.5.8 การซื้อขายสินค้ากับจีน ยังมีปัญหาด้านความเสี่ยง โดยเฉพาะเรื่องการชำระเงิน เช่น เรื่องการเปิด L/C

3.5.9 สินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนส่วนมาก มีความสามารถในการแข่งขันลดลง เพราะราคาสูงกว่าประเทศคู่แข่ง เนื่องจากต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น

3.5.10 การนำเข้าสินค้าของจีนมักต้องผ่านประเทศที่สาม โดยเฉพาะฮ่องกงและสิงคโปร์ ทำให้มีต้นทุนสูง นอกจากนี้ ยังมีระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติทางศุลกากรที่ยุ่งยาก ทำให้ต้นทุนการนำเข้าสูงขึ้น

3.5.11 จีนมีมาตรการที่มีใช้ภาษีมาใช้มากขึ้น ได้แก่

ก. การเข้มงวดในเรื่องสุขอนามัยที่เข้มงวดมากขึ้น

ข. มาตรการโควตาภาษี โดยกำหนดให้ผู้นำเข้าขอใบอนุญาตและโควตาจากส่วนกลางในสินค้าข้าว ยางพารา เป็นต้น

ค. การกำหนดมาตรฐานสินค้า ในส่วนของสินค้าอุตสาหกรรม มีการกำหนดมาตรฐาน CCC Mark แต่การเข้าถึงข้อมูลลำบากและเป็นภาษาจีน

3.5.12 นอกจากนี้ การนำเข้าสินค้าเข้าสู่ตลาดจีนโดยบริษัทไทยจะต้องกระทำความผ่านบริษัทนำเข้าของจีน ซึ่งมีเพียงไม่กี่บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตนำเข้าสินค้า และบริษัทเหล่านี้ยังขาดศักยภาพในการกระจายสินค้าที่สั่งโดยตรงจากต่างประเทศ แต่จะสั่งสินค้าจากเมืองท่าทางตะวันออกของจีนเป็นคราวๆ ไป เพื่อลดความเสี่ยงแทนการนำเข้าโดยตรงจากต่างประเทศในปริมาณสูงๆ

3.5.13 จากการทำความตกลง FTA ด้านผัก ผลไม้ ทำให้ผัก-ผลไม้จีน สามารถนำเข้าสู่ประเทศไทยได้โดยเสรีอย่างแท้จริง ขณะที่ผัก ผลไม้ไทยที่จะส่งออกไปจีนยังคงมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก กล่าวคือ

กรณีที่ผู้นำเข้าเป็นบริษัทจีน ต้องทำตามขั้นตอน ดังนี้

- 1) ต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกระทรวงพาณิชย์จีนที่ปักกิ่ง
- 2) ต้องขออนุญาตนำเข้าสินค้าที่จะนำเข้าแต่ละชนิด จากกระทรวงพาณิชย์จีนที่ปักกิ่ง โดยจะใช้เวลาพิจารณาประมาณ 1 เดือน
- 3) เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว จะต้องนำเข้าสินค้าภายใน 6 เดือน มิฉะนั้นใบอนุญาตจะหมดอายุ

4) หากใบอนุญาตหมดอายุ 3 ครั้งติดต่อกัน บริษัทจะถูกถอนใบอนุญาตมิให้เป็นผู้นำเข้าอีกต่อไป

5) ก่อนนำผักผลไม้ผ่านด่าน จะถูกตรวจโรคพืชและสุขอนามัยอย่างเข้มงวด

6) เมื่อนำเข้าแล้ว บริษัทผู้นำเข้าจะต้องขายให้บริษัทค้าส่งและค้าปลีกต่อไปหากบริษัทผู้นำเข้ามิได้แยกจดทะเบียนเป็นบริษัทค้าส่งและค้าปลีกด้วย

กรณีที่ผู้นำเข้าเป็นบริษัทไทยมีขั้นตอนดำเนินงานที่ยุ่งยากเพิ่มขึ้น คือ

1) ต้องจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าโดยร่วมทุนกับคนจีนในอัตราส่วน 49 : 51 และฝ่ายไทยต้องใช้เงินลงทุนหลายสิบล้านบาท

2) ต้องขายสินค้าให้บริษัทค้าส่งของจีน เพราะคนต่างชาติยังมิได้รับอนุญาตให้ทำธุรกิจค้าส่ง

3) หากจะทำการค้าปลีกเอง จะต้องจดทะเบียนเป็นบริษัทค้าปลีกโดยร่วมทุนกับคนจีนในอัตราส่วน 49 : 51 และฝ่ายไทยต้องใช้เงินลงทุนสูงหลายสิบล้านบาทเช่นกัน นอกจากนั้น สถานที่ทำการค้าปลีกมีพื้นที่ได้ไม่เกิน 150 ตร.เมตร ขายผัก ผลไม้ไทยได้ไม่เกิน 15 % อีก 85 % ต้องขายผัก ผลไม้ท้องถิ่นของจีน ซึ่งถือเป็นมาตรการกีดกันสินค้าเกษตรกรรม ทั้งมาตรการทางภาษีและมิใช่ภาษี เพื่อปกป้องเกษตรกรรมของมณฑล

3.5.14 การขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางคมนาคมทางบกและทางน้ำ จากไทย ผ่านลาวหรือเมียนมาร์ มาสู่จีนมีน้อยมาก เนื่องจากเส้นทางคมนาคมดังกล่าว ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาการนำเข้าสินค้าจากไทยมายังมณฑลยูนนาน โดยมากจะผ่านจากเมืองท่าชายฝั่งตะวันออก โดยหากทางทะเล จะขึ้นที่ท่าเรือ Huang Pu นครกวางโจวมณฑลกวางตุ้ง แล้วขนถ่ายต่อจากเรือไปทางรถไฟหรือรถบรรทุกไปยังยูนนาน ซึ่งยังใช้การขนส่งลักษณะนี้อยู่ และใช้เวลานานมาก สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ยังมีปัญหาคลองสินค้าได้รับความเสียหายเนื่องจากใช้แรงงานคนอยู่ (ไม่มีเครื่องยกและไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าขึ้นใหญ่ๆ)

3.5.15 แรงงานระดับต่ำมีเป็นจำนวนมาก ส่วนแรงงานระดับกลางและระดับสูงยังขาดแคลน นอกจากนี้ คนงานในระดับลูกจ้างของบริษัท ส่วนใหญ่มักจะขาดความสำนึกในการเป็นส่วนรวมขององค์กร และไม่คำนึงถึงประสิทธิภาพการทำงานให้แก่บริษัท ผู้บริหารองค์กรธุรกิจการเงินจะประสบปัญหาเกี่ยวกับลูกจ้างคล้ายคลึงกัน ซึ่งทำให้การพัฒนาองค์กรเป็นไปได้อย่างเชื่องช้า

3.6 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของสาธารณรัฐประชาชนจีน

3.6.1 สภาพเศรษฐกิจ สังคม ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากข้อมูลสถิติประจำปีของสาธารณรัฐประชาชนจีน พ.ศ. 2533-2563 (ตารางที่ 3-2) ใน พ.ศ. 2533 อัตราการเพิ่มของประชากร 1.44 คนต่อประชากร 1,000 คน จำนวนประชากร 1,143.3 ล้านคน ประมาณการใน พ.ศ. 2543 อัตราการเพิ่มของประชากร 0.60 คนต่อ 1,000 คน จำนวนประชากร 1,434.4 ล้านคน ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน (ตารางที่ 3-3) จากข้อมูลองค์การอาหารโลก (FAO) ในปี 2547 รายได้ประชาชาติต่อคน 1,441 ดอลลาร์สหรัฐ รายได้ประชาชาติต่อประชากรเกษตร 241 ดอลลาร์สหรัฐ มูลค่าการส่งออก 1,003.665 พันล้านดอลลาร์ มูลค่ารวมนำเข้า 1,029.404 พันล้านดอลลาร์

เศรษฐกิจในภาพรวม อัตราการเจริญเติบโตของสาธารณรัฐประชาชนจีน ช่วงปี 2533-2546 ไม่ต่ำกว่า 8 เปอร์เซ็นต์ (ตารางที่ 3-4) การบริโภคภาคครัวเรือน เปรียบเทียบจาก พ.ศ. 2533 กับ พ.ศ. 2546 การบริโภคภาคครัวเรือนเพิ่มขึ้น 5 เท่า การสะสมทุนเพิ่มขึ้น 10 เท่า

สาธารณรัฐประชาชนจีน มีการปกครองแบ่งเป็นมณฑลได้ทั้งสิ้น 31 มณฑล ตารางที่ 3-5 แสดงประชากร รายได้ประชาชาติ รายได้ต่อคน ของมณฑลที่สำคัญ 12 มณฑล มณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นมณฑลที่เชื่อมโยงเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-เมียนมาร์-สปป.ลาว-สาธารณรัฐประชาชนจีนมีพื้นที่ทั้งสิ้น 394,000 ตารางกิโลเมตร ประชากร 43.76 ล้านคน รายได้ประชาชาติของมณฑล 246.5 พันล้านหยวน รายได้ต่อคน 5,623 หยวน

3.6.2 สภาพการผลิต การตลาดสินค้าเกษตร ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากสถิติ ประจำปี 2547 ขององค์การอาหารโลก (FAO) ผลผลิตสาขาเกษตรของสาธารณรัฐประชาชนจีน ปี 2547 (ตารางที่ 3-6) สามารถผลิตธัญพืชได้ จำนวน 412,166 พันตัน ผลไม้และพืชผัก จำนวน 506,634 พันตัน พืชประเภทหัว ผลิตได้จำนวน 288,694 พันตัน พืชประเภทน้ำตาล ผลิตได้ 118,334 พันตัน ตารางที่ 3-7 แสดงสมดุลทางอาหารของสาธารณรัฐประชาชนจีน ในช่วง ปี 2544-2546 สินค้าประเภทอาหาร สาธารณรัฐประชาชนจีนนำเข้ามากกว่าส่งออก ยกเว้นสินค้าประเภทธัญพืช สาธารณรัฐประชาชนจีนส่งออกมากกว่านำเข้า

ตารางที่ 3-2 ประมาณการจำนวนประชากรจีน พ.ศ. 2533-2563

ปี ค.ศ.	อัตราการตาย ต่อ 1,000 คน	อัตราเกิด ต่อ 1,000 คน	อัตราเพิ่ม ต่อ 1,000 คน	จำนวนประชากร ล้านคน
2533*	6.7	21.1	1.44	1,143.3
2538*	6.6	16.5	1.31	1,211.2
2543	6.5	15.0	1.05	1,259.1
2548	7.7	15.0	0.74	1,301.5
2553	7.8	14.8	0.70	1,347.5
2558	8.1	14.6	0.66	1,392.2
2563	8.4	14.4	0.60	1,434.4

ที่มา : * Chiness Statistical Yearbook : World Bank Population Projection, 1994-95

ตารางที่ 3-3 ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน ปี 2547

รายการ	จำนวน
ประชากร (พันคน)	1,320,892
รายได้ประชาชาติต่อคน (ดอลลาร์สหรัฐฯ)	1,441
รายได้ประชาชาติ / ประชากรเกษตร (ดอลลาร์สหรัฐฯ)	241
มูลค่ารวมส่งออก (พันดอลลาร์สหรัฐฯ)	1,003,665
มูลค่ารวมนำเข้า (พันดอลลาร์สหรัฐฯ)	1,029,406

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

ตารางที่ 3-4 รายได้ประชาชาติและเศรษฐกิจในภาพรวมของสาธารณรัฐประชาชนจีน

(พณณัฒนหวน : Current Prices)

รายการ	2533	2543	2545	2546
รายได้ประชาชาติ (GDP)	1,832	8,934	10,790	12,151
อัตราการเจริญเติบโต รายได้ประชาชาติที่แท้จริง (เปอร์เซ็นต์)	8.8	8.0	8.6	11.2
การบริโภคภาคครัวเรือน ©	911	4,289	4,888	5,265
สัดส่วน C/GDP (เปอร์เซ็นต์)	49.1	48.1	45.3	43.3
การบริโภคภาครัฐ (G)	225	1,170	1,392	1,476
สัดส่วน G/GDP (เปอร์เซ็นต์)	24.5	13.1	12.9	12.2
การสะสมทุนคงที่ (K)	339	3,262	4,230	5,138
สัดส่วน K/GDP (เปอร์เซ็นต์)	18.3	36.6	39.2	42.3
รายได้เฉลี่ยต่อหัว (หวน)	1,634	7,086	8,214	9,101

ที่มา : วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน สารานุกรมเศรษฐกิจจีน พิมพ์ครั้งที่ 2 นำอักษรการพิมพ์ 2548.

ตารางที่ 3-5 ขนาดพื้นที่ ประชากร และรายได้ประชาชาติ จำแนกรายมณฑล พ.ศ. 2546

จังหวัด / นคร ^{1/}	พื้นที่ ตร.กม.	ประชากร (ล้านคน)	รายได้ประชาชาติ (พันล้านหยวน)	รายได้ต่อคน (หยวน)
ระดับประเทศ	9,571,300	1,292.27	12,151.1	9,402
1. ชี้อชวน/เสฉวน	567,000	87.00	545.6	6,271
2. ซานตง	153,000	91.25	1,243.5	13,627
3. เหอหนาน	167,000	96.67	704.8	7,291
4. เจียงซู	103,000	74.06	1,246.1	16,825
5. เหอเป่ย์	188,000	67.69	709.8	10,486
6. กว่างตง	212,000	79.54	1,362.6	17,131
7. หูหนาน	210,000	66.63	463.9	6,962
8. อันฮุย	139,000	64.10	397.3	6,198
9. หูเป่ย์	186,000	60.02	537.7	8,959
10. เจ้อเจียง	102,000	46.80	939.5	20,074
11. เหลียวหนิง	146,000	42.10	600.2	14,256
12. หยูนหนาน/ยูนนาน	394,000	43.76	246.5	5,623

ที่มา : วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน สารานุกรมเศรษฐกิจจีน พิมพ์ครั้งที่ 2 นำอักษรการพิมพ์ 2548

หมายเหตุ 1/ ประเทศจีน มีทั้งหมด 31 มณฑล ที่แสดงในตารางนี้เพียง 12 มณฑลที่เรียงตามลำดับความสำคัญ

ตารางที่ 3-6 ผลผลิตสาขาการเกษตรของสาธารณรัฐประชาชนจีน ปี 2547

รายการ	จำนวน (พันตัน)
ธัญพืช (Cereals)	413,166
เนื้อ (Meat)	74,306
ผลไม้และพืชผัก (Fruits & Vegetables)	506,634
พืชประเภทหัว (Roots & Tubers)	288,694
พืชประเภทถั่ว (Pulses)	9,563
พืชประเภทน้ำมัน ^{1/} (Oilseeds)	22,987
พืชประเภทน้ำตาล (Sugar Crops)	118,334
นม (Milk)	27,023

หมายเหตุ 1/ หน่วยน้ำมันพืช

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

ตารางที่ 3-7 สมดุลทางอาหารสาธารณรัฐประชาชนจีน เฉลี่ยช่วงปี 2544-2546

หน่วย : พันตัน

ประเภทอาหาร	ผลผลิต	ส่งออก	นำเข้า	สต็อก และใช้ ภายในประเทศ	บริโภค
ธัญพืช (Cereals)	334,013	15,969	10,485	112,286	216,242
น้ำมันพืช (Veg. Oil)	12,734	369	5,115	5,075	12,405
น้ำตาล (Sugar)	11,684	612	1,866	3,270	9,668
ประเภทหัว	184,819	1,036	10,271	96,792	97,263
เนื้อ	68,064	1,670	2,330	30	68,693
นม	17,907	376	2,139	1,891	17,778

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

3.7 สภาพเศรษฐกิจในสังคมและสภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

3.7.1 สภาพเศรษฐกิจ สังคม ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากข้อมูลตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจขององค์การอาหารโลก (FAO) ปี 2547 (ตารางที่ 3-8) ประชากรสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทั้งหมด 5.78 ล้านคน รายได้ประชาชาติต่อคน 372 ดอลลาร์สหรัฐฯ รายได้ประชาชาติ / ประชากรเกษตร 235 ดอลลาร์สหรัฐฯ มูลค่ารวมส่งออก 506 พันดอลลาร์ มูลค่ารวมนำเข้า 361 พันดอลลาร์สหรัฐฯ

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี 2547-2550 (ตารางที่ 3-9) อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจประมาณ 6-7 เปอร์เซ็นต์ การเจริญเติบโตในการส่งออกค่อนข้างจะแปรปรวน เช่นปี 2548 อัตราการเติบโตการส่งออกอยู่ที่ 27.4 เปอร์เซ็นต์ ปี 2550 อัตราการเติบโตการส่งออก 3.0 เปอร์เซ็นต์ ถ้าหากไม่รวมเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ อัตราดุลการเงิน / รายได้ประชาชาติมีค่าเป็น -4 ถึง -5 เปอร์เซ็นต์ ต่อปี

3.7.2 สภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากสถิติประจำปี 2547 ขององค์การอาหารโลก (FAO) ผลผลิตสาขาเกษตรของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2547 (ตารางที่ 3-10) สามารถผลิตธัญพืชได้ 2,737 พันตัน ไม้ผลและพืชผัก 960 พันตัน พืชประเภทหัว จำนวน 267 พันตัน พืชประเภทน้ำตาล ผลิตได้จำนวน 223 พันตัน ตารางที่ 3-9 แสดงสมดุลทางอาหารของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สินค้าเกษตรประเภทอาหาร สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นำเข้าเกือบทั้งหมด ยกเว้นธัญพืช ที่มีพืชบางชนิด ส่งออกแต่มีปริมาณน้อย (ตารางที่ 3-11)

ตารางที่ 3-8 ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2547

รายการ	จำนวน
ประชากร (พันคน)	5,787
รายได้ประชาชาติต่อคน (ดอลลาร์สหรัฐ ^๑)	372
รายได้ประชาชาติ / ประชากรเกษตร (ดอลลาร์สหรัฐ ^๑)	235
มูลค่ารวมส่งออก (พันดอลลาร์สหรัฐ ^๑)	506
มูลค่ารวมนำเข้า (พันดอลลาร์สหรัฐ ^๑)	361

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

ตารางที่ 3-9 ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ช่วงปี 2547-2550

รายการ	2547	2548	2549	2550
การเติบโตรายได้ประชาชาติ (GDP) (%)	6.5	7.0	6.5	5.8
อัตราเงินเฟ้อ (CPI) (%)	10.6	7.0	5.0	5.0
การเติบโตของการส่งออก (%)	7.6	27.4	7.8	3.0
การเติบโตของการนำเข้า (%)	0.5	12.7	13.1	6.6
บัญชีเดินสะพัดต่อรายได้ประชาชาติ	-0.5	-1.8	-13.3	-13.5
ดุลการเงิน ^๑ / ต่อรายได้ประชาชาติ	-4.8	-5.3	-3.9	-3.8

หมายเหตุ : ๑/ ไม่รวมเงินช่วยเหลือ

ที่มา : ข้อมูลพื้นฐานสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ศูนย์อินโดจีนศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา,
2550

ตารางที่ 3-10 ผลผลิตสาขาการเกษตรของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2547

รายการ	จำนวน (พันตัน)
ธัญพืช (Cereals)	2,737
เนื้อ (Meat)	87
ผลไม้และพืชผัก (Fruits & Vegetables)	960
พืชประเภทหัว (Roots & Tubers)	267
พืชประเภทถั่ว (Pulses)	16
พืชประเภทน้ำมัน ^{1/} (Oilseeds)	8
พืชประเภทน้ำตาล (Sugar Crops)	223
นม (Milk)	6

หมายเหตุ 1/ หน่วยน้ำมันพืช

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

ตารางที่ 3-11 สมดุลทางอาหารสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เฉลี่ยช่วงปี 2544-2546

หน่วย : พันตัน

ประเภทอาหาร	ผลผลิต	ส่งออก	นำเข้า	สต็อก และใช้ ภายในประเทศ	บริโภค
ธัญพืช (Cereals)	1,711	4	51	702	1,055
น้ำมันพืช (Veg. Oil)	7	-	-	0	7
น้ำตาล (Sugar)	-	-	39	14	25
ประเภทหัว	262	-	9	82	189
เนื้อ	85	-	-	0	85
น้ำมัน	6	-	25	3	27

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

3.8 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของประเทศเมียนมาร์

3.8.1 สภาพเศรษฐกิจ สังคม ของประเทศเมียนมาร์

เนื่องจากเป็นประเทศที่มีระบบสังคมและเศรษฐกิจเป็นระบบปิด จึงทำให้การประมวลข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ที่เปิดเผยสู่สาธารณะมีจำนวนน้อยมาก จากข้อมูล (ตารางที่ 3-12) ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศเมียนมาร์ ปี 2547 ประชากรของประเทศเมียนมาร์ จำนวน 50.10 ล้านคน มูลค่าการส่งออกรวม 2.23 ล้านดอลลาร์ มูลค่าการนำเข้ารวม 2.53 ล้านดอลลาร์

3.8.2 สภาพการผลิตการตลาดสินค้าเกษตรของประเทศเมียนมาร์

จากสถิติประจำปี 2004 ขององค์การอาหารโลก (FAO) ผลผลิตสาขาเกษตรของประเทศเมียนมาร์ (ตารางที่ 3-13) สามารถผลิตสาขาเกษตร ปี 2547 สามารถผลิตธัญพืชได้ 24,822 พันตัน ผลไม้และพืชผัก จำนวน 630 พันตัน พืชประเภทหัว 584 พันตัน พืชประเภทถั่ว จำนวน 2,447 พันตัน พืชประเภทน้ำตาล 6,368 พันตัน ตารางที่ 3-14 แสดงสมดุลทางอาหารของประเทศเมียนมาร์ ส่วนใหญ่นำเข้ามากกว่าส่งออก ยกเว้นสินค้าประเภทธัญพืชที่ปริมาณการส่งออกมากกว่านำเข้า และสินค้าประเภทน้ำตาลก็เช่นเดียวกันที่ส่งออกมากกว่านำเข้า

ตารางที่ 3-12 ตัวชี้วัดทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศเมียนมาร์ ปี 2547

รายการ	จำนวน
ประชากร (พันคน)	50,101
มูลค่ารวมส่งออก (พันดอลลาร์สหรัฐ ^๑)	2,230
มูลค่ารวมนำเข้า (พันดอลลาร์สหรัฐ ^๑)	2,530

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

ตารางที่ 3-13 ผลผลิตสาขาการเกษตรของประเทศเมียนมาร์ ปี 2547

รายการ	จำนวน (พันตัน)
ธัญพืช (Cereals)	24,822
เนื้อ (Meat)	639
ผลไม้และพืชผัก (Fruits & Vegetables)	5,583
พืชประเภทหัว (Roots & Tubers)	584
พืชประเภทถั่ว (Pulses)	2,447
พืชประเภทน้ำมัน ^{1/} (Oilseeds)	700
พืชประเภทน้ำตาล (Sugar Crops)	6,368
นม (Milk)	677

หมายเหตุ 1/ หน่วยน้ำมันพืช

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

ตารางที่ 3-14 สมดุลทางอาหารของประเทศเมียนมาร์ เฉลี่ยช่วงปี 2544-2546

หน่วย : พันตัน

ประเภทอาหาร	ผลผลิต	ส่งออก	นำเข้า	สต็อก และใช้ ภายในประเทศ	บริโภค
ธัญพืช (Cereals)	15,767	843	118	4,760	10,282
น้ำมันพืช (Veg. Oil)	527	11	264	394	386
น้ำตาล (Sugar)	973	10	8	298	673
ประเภทหัว	534	1	2	72	463
เนื้อ	511	-	3	0	514
น้ำมัน	650	-	118	47	721

ที่มา : FAO Statistic Yearbook, 2004

บทที่ 4

ระบบโลจิสติกส์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และประเทศเมียนมาร์

4.1 ระบบโลจิสติกส์สาธารณรัฐประชาชนจีน

ได้ศึกษาประมวลข้อมูลธุรกิจขนส่งในระดับประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน ธุรกิจการขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับการปฏิบัติตามพันธะ WTO และได้ศึกษาสภาพการขนส่งในภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงเส้น R3E และ R3W ปัญหาอุปสรรคในระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และการตั้งเงื่อนไขที่เข้มงวด เพื่อกีดกันต่างชาติเข้าสู่ระบบโลจิสติกส์

4.1.1 รัฐวิสาหกิจในธุรกิจการขนส่งระดับประเทศ

ดังได้กล่าวแล้วว่าธุรกิจการขนส่งขนาดใหญ่และกลางยังอยู่ในมือของรัฐวิสาหกิจ ส่วนธุรกิจขนาดเล็กมีทั้งร่วมทุนรัฐ-เอกชนและเอกชน ซึ่งมีเขตพื้นที่การให้บริการที่จำกัด รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจการขนส่งด้านต่าง ๆ ระดับประเทศมีอยู่เพียงไม่กี่แห่งดังนี้ (Robert Gates, 2001)

1) การขนส่งทางน้ำ

China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO) เป็นรัฐวิสาหกิจขนส่งทางน้ำทั้งภายในและระหว่างประเทศที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของสาธารณรัฐประชาชนจีน สังกัดรัฐบาลกลาง ก่อตั้งในปี 2504 มีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 500 ลำ เป็นบริษัทใหญ่เป็นอันดับ 7 ของโลก ในปี 2537 COSCO ขยายเส้นทางต่อจากฮ่องกงเข้าไปยังแผ่นดินใหญ่บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง เพิ่มบริการขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำแยงซี เชื่อมเส้นทางระหว่างนครฉงชิ่งและเซี่ยงไฮ้ เซี่ยงไฮ้เป็นชุมทางท่าเรือเชื่อมระหว่างเส้นทางน้ำภายในประเทศและต่างประเทศ

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

China National Foreign Trade Transportation (Group) Corp. (Sinotrans) เป็นกลุ่มบริษัทที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้าใหญ่ที่สุดและมีเครือข่ายการขนส่งที่หลากหลาย สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ปักกิ่ง มีสำนักงานเขตสาขา 47 แห่ง ให้บริการขนส่งร่วมกับบริษัทอื่นอีกนับร้อยแห่ง ทั้งทางน้ำ ทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ มีรถบรรทุกมากกว่า 3,000 คัน ขนส่งทางรถไฟ 77 เส้นทาง มีห้องเย็นได้มาตรฐาน 160 แห่ง มีสถานีรถไฟของตนเอง 15 สถานี การขนส่งทางน้ำใหญ่เป็นอันดับสามของ

สาธารณรัฐประชาชนจีน ให้บริการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 75 ลำ ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้า 35 ลำ

2) การขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟเสียค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดแต่ใช้เวลานาน ระยะทางจากเชียงใหม่ไปทางเหนือสุดของสาธารณรัฐประชาชนจีนใช้เวลา 45 วัน ไปทางตะวันตกเฉียงเหนือ 60 วัน วิ่งได้เฉลี่ยวันละ 250 กิโลเมตร ลำพังการขนส่งถ่านหินจากมณฑลชานซีและมองโกเลียในไปยังแหล่งอุตสาหกรรมทางตะวันออกก็ยึดครองรางรถไฟไปมากแล้ว ยังมีการขนส่งวัตถุดิบอื่น ๆ รวมทั้งสินค้าเกษตร การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมหนักจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสินค้าอุตสาหกรรมเบาจากภาคตะวันออก เพื่อกระจายไปทั่วประเทศ ล้วนแต่เป็นการขนส่งระยะไกล

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

อย่างไรก็ตาม ตามแผนพัฒนาแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (ปี 2001-2005) กระทรวงรถไฟได้รับอนุมัติให้ใช้งบลงทุน 6.65 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ เพื่อดำเนินการปรับปรุงการรถไฟ 21 โครงการ ขยายเส้นทางรถไฟอีก 2,183 กิโลเมตร เพิ่มจากปัจจุบันที่มีอยู่ 38,000 กิโลเมตร และสร้างรางคู่ขนานกับรางเดิม 1,172 กิโลเมตร รวมทั้งรางไฟฟ้า 2,824 กิโลเมตร เพิ่มความเร็วของขบวนรถตู้สินค้าเป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในระบบการทำงานของตลาด ผู้บริโภคจะมีทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะในตลาดการขนส่งที่มีการแข่งขันกันสูง บริษัทขนส่งจำเป็นต้องเน้นที่ความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ ที่ผ่านมามีบริษัทขนส่งทางเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องแจ้งการรถไฟเพื่อจองตู้บรรทุกสินค้าล่วงหน้า 18-48 วัน และต้องขนถ่ายสินค้าให้เสร็จสิ้นภายใน 4 ชั่วโมง ซึ่งสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟ

แม้ว่าแนวโน้มการขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มขึ้น แต่ชาวสาธารณรัฐประชาชนจีนส่วนใหญ่ก็กำลังหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางโดยรถยนต์และเครื่องบินมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากการที่รัฐทุ่มลงทุนขยายถนนโดยเฉลี่ย 15,000 กิโลเมตรต่อปี ขณะที่การขยายเส้นทางรถไฟมีเพียง 350 กิโลเมตรต่อปี

นอกจากนี้ รัฐยังมีการขึ้นค่าโดยสารรถไฟ โดยในปี 2528 มีการขึ้นค่าโดยสารสำหรับระยะทางไม่เกิน 100 กิโลเมตรถึงร้อยละ 36.7 เพื่อให้คนหันมาใช้รถโดยสารประจำทาง และในปี 2532 และ 2538 ก็ขึ้นอีกร้อยละ 112 และ 51.8 ทำให้สัดส่วนการเดินทางลดลงร้อยละ 15.9 และ 12 ตามลำดับ และสาเหตุสุดท้ายคือการขาดประสิทธิภาพในการวางแผนทาง

รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องเร่งปรับปรุงบริการขนส่งทางรถไฟ เมื่อสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามาเป็นสมาชิก WTO การขนส่งทางรถไฟจะเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต่างชาติสนใจลงทุน

3) การขนส่งทางถนน

ในปี 2543 รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนใช้งบประมาณ 2.7 หมื่นล้านดอลลาร์ สหรัฐฯ สร้างทางหลวง 50,000 กิโลเมตร ประกอบด้วยทางด่วน 4,561 กิโลเมตร ภายในปี 2005 จะมีทางหลวงรวม 1.35 ล้านกิโลเมตร โดยเป็นทางด่วน 25,000 กิโลเมตร

ภายในเมืองใหญ่แต่ละเมืองมีบริษัทหลายแห่งให้บริการรถบรรทุกรับจ้างพร้อมคนขับ มีทั้งขับตามเส้นทางประจำและไม่ประจำ อย่างเช่น Beijing City Transport Co. มีรถ 1,200 คัน ส่วนมากเป็นรถบรรทุกขนาดเล็กใช้ขับเข้าไปในเขตพื้นที่ที่ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่ในชั่วโมงทำงาน

4) การขนส่งทางอากาศ

เมื่อไม่กี่ปีมานี้การขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยังอยู่ในระดับต่ำมีสนามบินและจำนวนเครื่องบินไม่เพียงพอ บริษัทการบินแห่งชาติ 3 บริษัท ได้แก่ China Southern Airlines, China International Airlines (Air China) และ China Eastern Airlines รวมกันขนส่งสินค้าทางอากาศคิดเป็นร้อยละ 60 ของการขนส่งทางอากาศทั้งหมด ทั้งสามบริษัทยังไม่มีเครื่องบินบรรทุกสินค้า โดยเฉพาะ แต่บรรทุกรวมไปกับผู้โดยสาร

มีบริษัทสายการบิน 2 แห่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้า ได้แก่ Air China Cargo (เครือของ Air China) และ China Cargo Airlines

Air China Cargo ก่อตั้งในปี 2541 เป็นการร่วมทุนระหว่าง China Eastern Airlines และ COSCO ถือหุ้น 70-30 สำนักงานใหญ่อยู่ที่เซี่ยงไฮ้ มีเครื่องบินขนส่ง McDonnell Douglas

11 Fs ของตนเองจำนวน 3 ลำและเช่าเครื่องบินโบอิง 747-200 จาก Atlas Air Inc. ของสหรัฐอเมริกา เน้นเส้นทางระหว่างเมืองสำคัญของสหรัฐอเมริกากับสาธารณรัฐประชาชนจีน

Air China Cargo มีเครื่องบินโบอิง 747-200 ระหว่างประเทศประจำเส้นทาง ปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้-นิวยอร์ก-ชิคาโก-อิลินอยส์-โอซาก้า-แฟรงก์เฟิร์ต-ฮ่องกง ภายในประเทศมีการติดต่อ 53 เมือง

4.1.2 ธุรกิจการขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับการปฏิบัติตามพันธะ WTO

ในอดีตรัฐบาลทำหน้าที่ควบคุมและดำเนินกิจการในสาขาการขนส่งทั้งหมด ตั้งแต่ การลงทุน การให้บริการ และการกำหนดราคา โดยให้รัฐวิสาหกิจผูกขาดการให้บริการ ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งระดับชาติและระดับมณฑลก็ยังอยู่ในมือของรัฐวิสาหกิจ และอนุญาตให้เอกชนเป็นเจ้าของ ธุรกิจการขนส่งบางประเภทได้ ซึ่งส่วนมากยังเป็นกิจการขนาดเล็ก ให้บริการภายในขอบเขตระดับ จังหวัด การดำเนินงานต่าง ๆ จึงเป็นไปตามกลไกตลาดมากขึ้น และเริ่มจะมีการแข่งขันทั้งในรูปแบบ การขนส่งเดียวกันและต่างรูปแบบ

เมื่อสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นสมาชิก WTO ธุรกิจการขนส่งสินค้าน่าจะมี แนวโน้มดีขึ้น และคาดว่าจะมีบริษัทต่างชาติจำนวนมากสนใจลงทุนในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถไฟและ ทางถนน ตามข้อตกลงของ WTO นักลงทุนต่างชาติสามารถจัดตั้งบริษัทร่วมทุนสาธารณรัฐประชาชน จีน-ต่างชาติ โดยต่างชาติถือหุ้นข้างน้อยใน 3 ปีแรก และเปลี่ยนเป็นถือหุ้นข้างมากในปีที่ 4 ทำธุรกิจต่าง ๆ ที่ัดเทียมกับธุรกิจท้องถิ่นเมื่อเข้าปีที่ 5 นับจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นสมาชิก WTO

อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาเงื่อนไขต่าง ๆ ในการให้อนุญาตนักลงทุนต่างชาติทำ ธุรกิจด้านการขนส่ง พบว่าเงื่อนไขเหล่านี้มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธินักลงทุนต่างชาติอยู่มาก โดย สาธารณรัฐประชาชนจีนพยายามสงวนอำนาจในการตัดสินใจภายในบริษัทร่วมทุนสาธารณรัฐ ประชาชนจีน-ต่างชาติที่ทำธุรกิจบริการขนส่งให้อยู่ในมือของคนจีนต่อไป

นับจากต้นปี 2548 และโดยเฉพาะอย่างยิ่งปี 2550 เป็นต้นไป เป็นที่คาดหวังว่าจะมี การเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รถไฟ และทางน้ำ โดยจะมีหน่วยธุรกิจขนส่งในระดับ ท้องถิ่นมากขึ้น ทำให้สภาพการแข่งขันในธุรกิจการขนส่งประเภทต่าง ๆ ในระดับท้องถิ่นมีแนวโน้ม เพิ่มขึ้น แต่สภาพการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในระดับมณฑล ระดับภูมิภาค และระดับประเทศจะเป็นไป ในทิศทางที่ดีขึ้นด้วยหรือไม่ เป็นสิ่งที่น่าจับตามอง

4.1.3 สภาพการขนส่งในภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน

การขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่งในภาคตะวันตก เนื่องจากระยะทางและพื้นที่อันกว้างใหญ่ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงตลาดใหญ่ ๆ ซึ่งในการส่งออกและนำเข้าจากต่างประเทศแต่ละครั้งต้องผ่านมณฑลชายฝั่งหรือประเทศที่สาม ดังนั้นความร่วมมือกันด้านขนส่งภายในภูมิภาค จึงเป็นปัจจัยสำคัญและเป็นตัวกำหนดการพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันตก

จากการเปรียบเทียบระบบการคมนาคมระหว่างภาคตะวันตก ภาคกลาง และภาคตะวันออกของสาธารณรัฐประชาชนจีนพบว่า ทั้ง 3 ภูมิภาคมีความยาวของระยะทาง เส้นทางคมนาคม แต่ละรูปแบบใกล้เคียงกัน แต่หากพิจารณาปริมาณการขนส่งในรูปของน้ำหนักของสินค้าที่ขนส่ง (tonnage of freight traffic) พบว่าภาคตะวันตกมีระดับต่ำกว่าภาคอื่น และสัดส่วนการขนส่งของพาหนะแต่ละประเภทก็มีความแตกต่างกันมากในปี 2542 ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (freight shipments) คิดเป็นการขนส่งทางถนนร้อยละ 85.4 ทางรถไฟร้อยละ 12.7 และการขนส่งทางน้ำร้อยละ 4

ปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2541 มีสูงถึง 2,220 เมตริกตัน ซึ่งสูงกว่าปี 2533 ถึงร้อยละ 51 ตัวอย่างเช่น ในเขตปกครองตนเองซินเจียง ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรวมมีทั้งสิ้น 304 เมตริกตัน ในปี 2541 เพิ่มขึ้นจาก 139 เมตริกตัน ในปี 2533

ในด้านสัดส่วนการขนส่งแต่ละรูปแบบ สัดส่วนการใช้บริการขนส่งทางรถยนต์ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 83 เป็นร้อยละ 84 ขณะที่สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟกลับลดลงจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 11 ทั้ง ๆ ที่เป็นระบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าระยะทางไกลของภาคตะวันตก ส่วนการขนส่งทางท่อมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ขณะที่การขนส่งทางน้ำไม่มีตัวเลขสถิติ

เขตปกครองตนเองซินเจียง และเขตปกครองตนเองหนิงเซี่ย กำลังประสบปัญหา มีการขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่มากกว่าการขนส่งเข้าสู่พื้นที่อัตราส่วนการขนส่งออก-การขนส่งเข้าสูงถึง 3:1 ทำให้พาหนะไม่ว่าจะเป็นตู้รถไฟหรือรถยนต์ต้องวิ่งคู่เปล่าตอนขากลับ

การขนส่งทางถนน สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ทันสมัยสำหรับการจัดการขนส่งด้วยตู้สินค้านี้ยังมีอยู่ไม่มาก ส่วนเมืองที่มีเครื่องมือเหล่านี้อยู่บ้างอย่างเมืองหลานโจวก็มีการใช้งานต่ำกว่าศักยภาพ อย่างไรก็ตาม ในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 มณฑลกานซู่ มีแผนที่จะพัฒนาเมืองหลานโจว ด้านตะวันออกให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกของตนในอนาคต หากพิจารณาตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของมณฑลกานซู่แล้ว การพัฒนาเมืองหลานโจวให้เป็นศูนย์รวมการขนส่งทางตู้สินค้านี้ภายในประเทศ (inland container hub) ก็ไม่ใช่เรื่องยากแต่ประการใด

การขนส่งทางรถไฟ โดยมากเป็นการขนส่งในระยะทางปานกลาง คือเฉลี่ย 862 กิโลเมตร/ครั้ง ส่วนการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งในระยะสั้นคือเฉลี่ย 62 กิโลเมตร/ครั้ง ทั้งนี้การขนส่งทางถนนระยะไกลมีเป็นส่วนน้อย เนื่องจากภาคตะวันตกมีพื้นที่กว้างใหญ่ ระยะห่างภาคตะวันออกและภาคตะวันตกภายในเขตปกครองตนเองซินเจียงประมาณ 2,000 กิโลเมตร การขนส่งสินค้ามูลค่าต่ำทางถนนจึงไม่คุ้มค่าขนส่ง

การขนส่งทางอากาศ เนื่องจากความต้องการในการเดินทางโดยเครื่องบินและการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในภาคตะวันตก การก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ให้เพียงพอแก่ความต้องการ และการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินที่มีอยู่เดิมให้ทันสมัยจึงเป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะมณฑลชานซี เนื่องจากมณฑลเหล่านี้มีความต้องการเดินทางและการค้าระหว่างประเทศสูง ที่ผ่านมามีการวางแผนยังไม่ดีเท่าที่ควร ตัวอย่างเช่น ในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 รัฐบาลเขตปกครองตนเองซินเจียงได้เสนอให้มีการสร้างท่าอากาศยาน 6 แห่ง แต่ปรากฏว่าทั้ง 6 แห่งไม่ได้คำนึงถึงความเหมาะสมในการเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ภายในภูมิภาคและระหว่างประเทศ (วันรัช มิ่งมณีนาคิน, 2548)

อย่างไรก็ตาม ความต้องการในการขนส่งจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) ประสิทธิภาพการผลิตในพื้นที่ เนื่องจากภาคตะวันตกมีการขนส่งสินค้าจำพวก ถ่านหิน น้ำมัน โลหะ และสินค้าเกษตรไปยังภาคตะวันออกเป็นจำนวนมาก การปฏิรูปเศรษฐกิจและการกำหนดราคาตามกลไกตลาดส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและการเติบโตของอุตสาหกรรมการผลิตที่เพิ่มมูลค่าสินค้าเปลี่ยนไป ตัวอย่างเช่น ภายหลังที่มณฑลกานซูได้มีการพัฒนาระบบวิธีการกลั่นน้ำมันให้มีประสิทธิภาพ ทำให้ความต้องการท่อส่งน้ำมันจากภาคชานซีและเขตปกครองตนเองซินเจียงมายังมณฑลกานซูเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันก็เพิ่มความต้องการการต่อท่อส่งน้ำมันไปยังโรงกลั่นน้ำมันและตลาดในมณฑลชานซีและทางใต้ด้วย

(2) การเปลี่ยนภาคการผลิตจากอุตสาหกรรมพื้นฐานมาเป็นอุตสาหกรรมทุนนิยมและตติยภูมิ ซึ่งทำให้ปริมาณการขนส่งวัตถุดิบลดน้อยลง แต่มีความต้องการการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งด้วยตู้สินค้า ซึ่งเป็นการขนส่งโดยทางรถยนต์มากกว่าทางรถไฟ

(3) การเปิดประเทศและเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก การปฏิรูปทางเศรษฐกิจตามกลไกตลาดและการแข่งขันจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการขนส่งในภาคตะวันตกเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก

(4) จำนวนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลมาในภาคตะวันตก เพราะจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อความต้องการบริการด้านการขนส่ง โดยเฉพาะภาคการบินภายในและระหว่างประเทศ การขนส่งทางรถและทางรถไฟ

4.1.4 ปัญหา อุปสรรค ในระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

1) ระบบโลจิสติกส์แบบผูกขาดและล้าหลังของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศจะประสบความสำเร็จด้วยดีต้องมีองค์ประกอบ 2 ส่วน ส่วนหนึ่งคือเมื่อมีการทำข้อตกลงแล้วจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อตกลงอย่างตรงไปตรงมา อีกส่วนหนึ่งคือการมีระบบโลจิสติกส์ที่มีการแข่งขันเสรีในประเทศคู่ค้า-คู่สัญญา

สำหรับกรณีของสาธารณรัฐประชาชนจีน สองส่วนนี้ผูกพันกันอย่างใกล้ชิด กล่าวคือ ระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจตั้งแต่ก่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจจนถึงบัดนี้ และทางการสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงประวิงเวลาในการปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปิดเสรีธุรกิจการนำเข้า-ส่งออก รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ และในเวลาอันใกล้หากมีการเปิดเสรีการนำเข้า-ส่งออก แต่ถ้ระบบโลจิสติกส์ยังคงล้าหลังไปอีกนาน การเปิดเสรีส่วนแรกก็ไม่มีประสิทธิผลสำหรับประเทศคู่สัญญา

ระบบโลจิสติกส์เป็นหัวใจสำคัญของระบบการไหลของสินค้า สหรัฐอเมริกาเป็นตัวอย่างอันดีของประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์ที่มีการแข่งขันเสรีและมีประสิทธิภาพสูง อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีการปฏิบัติตามพันธะข้อตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับประเทศและระดับมัลรัฐอย่างค่อนข้างตรงไปตรงมา (ส่วนกรณีการใช้มาตรการที่มีไ้ภัยเพื่อกีดกันการส่งออกของฝ่ายตรงข้าม ก็เป็นการปฏิบัติตามที่ข้อตกลงเปิดช่องให้ใช้ได้ ไม่ใช่เรื่องการผิดสัญญาไม่ทำตามข้อตกลง สิ่งทีพึงระวังในการทำข้อตกลงกับสหรัฐอเมริกาคือเป็นเรื่องการระบุมมาตรการที่มีไ้ภัย (NTBs) ให้รัดกุมเพียงพอและอยู่ในขอบเขตที่ไทยจะรับไหวเมื่อสหรัฐอเมริกานำ NTBs มาใช้จริง) ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้แบบอุปมาอุปไมยว่า ในกรณีของสหรัฐอเมริกา “ประตู” อันหมายถึงข้อตกลงการค้า กับ “หน้าต่าง” อันหมายถึงเส้นทางเดินของสินค้านำเข้าหลังจากผ่านประตูไปแล้วค่อนข้างเตียนโล่งไม่เจอเครื่องกีดขวางจนทำให้เดินทางต่อไปไม่ได้

ส่วนในกรณีของสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาชนจีนเข้า WTO เมื่อธันวาคม 2001 โดยทำข้อตกลงรับพันธะต่าง ๆ เกี่ยวกับการทยอยเปิดเสรีเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ตั้งแต่ธุรกิจเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีน (จากเดิมที่ผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจ) และธุรกิจต่างชาติ บัดนี้ (กันยายน 2005) เวลาผ่านไปกว่า 4 ปี สาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่ได้ปฏิบัติตามพันธะผูกพันอย่าง

ครบถ้วนตรงไปตรงมา กิจกรรมหลายอย่างที่ระบุในข้อตกลง สาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่เปิดให้เอกชน สาธารณรัฐประชาชนจีนและบริษัทต่างชาติดำเนินการโดยเสรี ยังผลให้กิจกรรมต่าง ๆ ในระบบ โลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงมีลักษณะผูกขาด มีบริการไม่เพียงพอกับความต้องการของ ผู้ใช้บริการ ดังจะเห็นได้จากภาพเบื้องต้นของโลจิสติกส์แต่ละด้านดังนี้

1) กิจกรรมขนส่ง ระยะไกลข้ามประเทศและข้ามภูมิภาคภายในประเทศของ สาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจรายใหญ่ระดับชาติเพียง 3 กลุ่ม ได้แก่ China National Foreign Trade and Transportation Group. (SINTRANS). China Ocean Shipping Group. และ China Shipping Group. รัฐวิสาหกิจทั้งสามแห่งนี้ผูกขาดการขนส่งสินค้าข้ามมณฑลทั่วประเทศ การผูกขาดทำให้เหลือวิสัยที่รัฐวิสาหกิจเหล่านี้จะขยายกิจการให้เพียงพอ ส่วนรัฐวิสาหกิจระดับมณฑล ให้บริการขนส่งเฉพาะภายในมณฑล ยังไม่มีศักยภาพที่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่หลายมณฑล ส่วนผู้ประกอบการเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่งจะได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งเมื่อไม่กี่ปีมานี้ ส่วนมากยังอยู่ในขั้นเริ่มต้นและเป็นกิจการขนาดเล็ก ให้บริการขนส่งระยะใกล้ในระดับจังหวัด ข้อจำกัดด้านการขนส่งจึงเป็นอุปสรรคทำให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลและภูมิภาคต่าง ๆ ของ สาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ลื่นไหลเท่าที่ควรมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงเกินไป ใช้เวลานานเกินไป ผู้ใช้บริการต้องรอคอยนาน สินค้าประเภทอาหารสดเน่าเสียได้ง่าย

ถึงแม้ว่าภายใต้ข้อตกลง WTO ได้มีบริษัทขนส่งสินค้าต่างชาติที่มีชื่อเสียง อย่างน้อย 20 อันดับแรกของโลกได้รับอนุญาตเข้ามาเปิดกิจการในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว และมีหลายบริษัทที่เข้ามาลงทุนด้านการกระจายสินค้าแบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ซึ่งเป็นกลุ่ม ธุรกิจต่างชาติที่มีทุนหนาตรงตามข้อกำหนดของสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ถึงกระนั้นยังประสบกับ เงื่อนไขต่าง ๆ ที่รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนทั้งส่วนกลางและมณฑลกำหนดขึ้นอย่างเข้มงวด ทำให้ บริษัทเหล่านี้ไม่สามารถขยายกิจการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนให้ต่ำลงเท่าที่ควร

ดังนั้นบริการด้านการขนส่งของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ไม่เพียงพอและ ขาดประสิทธิภาพรวมทั้งค่าใช้จ่ายสูง จึงเป็นเสมือนกำแพงเครื่องกีดขวางหรือเป็น “คอขวด” ในการ กระจายสินค้านำเข้า ไม่ให้ลื่นไหลเข้าสู่ตลาดของสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับมณฑล-ภูมิภาค-ทั่ว ประเทศ ผู้นำเข้าจึงไม่สามารถนำเข้าได้เท่าที่ควร ทั้ง ๆ ที่ระบบการคมนาคมของสาธารณรัฐประชาชน จีนทั่วประเทศในขณะนี้นับว่าอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ แต่นโยบายกีดกัน เอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนและบริษัทต่างชาติดังกล่าวทำให้บริการด้านขนส่งของสาธารณรัฐ ประชาชนจีนยังมีขีดความสามารถต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบไปถึงส่วนอื่น ๆ ในระบบโลจิสติกส์อย่าง หลีกเลี่ยงไม่ได้

2) การค้าส่งและค้าปลีก สินค้าอุปโภคบริโภคร้อยละ 40 ผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจ สาธารณรัฐประชาชนจีนเพียง 3-4 กลุ่ม ผู้ค้าปลีกรายใหญ่ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้แก่ กลุ่มเซียงไฮ้ไปเหลียน (การรวมกลุ่มระหว่างกลุ่มเซียงไฮ้เหลียนฮวา และกลุ่มเหลียนฮวา) มีร้านค้าสาขาทั้งหมด 4,800 แห่งทั่วประเทศ ติดตามด้วยกลุ่มปักกิ่งโกมี กลุ่มชุนหนิง กลุ่มต้าเหลียนต้าซาง กลุ่มเหล่านี มีร้านค้าปลีกรวมกันราว 11,000 สาขาทั่วประเทศ

ในขณะที่บริษัทค้าปลีกข้ามชาติอย่างคาร์ฟูร์จากฝรั่งเศส ซึ่งมีสาขามากที่สุดในสาธารณรัฐประชาชนจีนก็ยังมีสาขาทั้งหมดเพียง 50 แห่ง ส่วนวอลมาร์ตจากสหรัฐอเมริกาก็มีสาขาในสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ถึง 40 แห่ง สำหรับห้างโลตัสของกลุ่มซีพีจากไทยมีสาขาทั้งสิ้นราว 44 แห่ง นอกจากนี้ ยอดขายรวมของบริษัทค้าปลีกต่างชาติในสาธารณรัฐประชาชนจีนก็มีเพียงร้อยละ 3.5 ของยอดขายปลีกทั้งหมดทั่วประเทศ

3) การนำเข้า-ส่งออก สาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่งอนุญาตให้บริษัทเอกชน สาธารณรัฐประชาชนจีนทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ภายหลังเข้า WTO โดยระยะแรกตั้งเงื่อนไขด้านทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 5 ล้านดอลลาร์ และปัจจุบันค่อย ๆ ลดลงเป็น 1 ล้านดอลลาร์หลังปี 2004 เงื่อนไขเช่นนี้ทำให้ผู้นำเข้าเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนยังอยู่ในวัยเตาะแตะและยังมีจำนวนน้อยมาก จึงยังหวังพึ่งผู้นำเข้าเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ได้มากนัก

อนึ่ง ที่กล่าวมานี้หมายถึงเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออกตามชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งทำกันมานานตั้งแต่ปี 1978 นั้น ส่วนมากไม่ได้จดทะเบียนการค้าเพื่อนำเข้า-ส่งออก แต่ทำธุรกิจได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ของรัฐในท้องถิ่น “ลับตาข้างเดียว” เสียมากกว่า

2) การตั้งเงื่อนไขที่เข้มงวดผิดปกติเพื่อกีดกันต่างชาติเข้าสู่ระบบโลจิสติกส์

การที่บริษัทต่างชาติไม่สามารถส่งสินค้าเข้าไปขายในตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีน มีสาเหตุสำคัญสืบเนื่องมาจากกลยุทธ์การกีดกันทั้งธุรกิจเอกชน (ในธุรกิจบางประเภท) และธุรกิจต่างชาติในการเข้าสู่ระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยออกกฎหมายตั้งเงื่อนไขแบบต่าง ๆ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

1) ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการทำธุรกิจขนส่ง กฎหมายฉบับต่าง ๆ ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการเก็บรักษาสินค้ารวมทั้งคลังสินค้า ตัวอย่างเช่น กฎหมายฉบับปี 2003 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจด้านนี้หลังปี 2004 แต่ในทางปฏิบัติยังไม่ได้มีการออกกฎหมายลูกรองรับการขึ้นของจดทะเบียนตามเวลาที่กำหนด

2) ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการค้าส่ง กฎหมายฉบับปี 1999 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจค้าส่งสินค้าที่ผลิตภายในสาธารณรัฐประชาชนจีนและสินค้าที่นำเข้าด้วยตนเอง (ยกเว้นสินค้าสงวน) ในพื้นที่นำร่อง ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 2,500 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ตลอดช่วง 3 ปีแรก มีสินทรัพย์อย่างต่ำ 300 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปีแรก มีความชำนาญในธุรกิจนี้ระดับระหว่างประเทศ กฎหมายฉบับปี 2003 ระบุว่า การขอจัดตั้งธุรกิจค้าส่งต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนาการพาณิชย์ของเขตเมือง และห้ามยื่นขออนุญาตจนกว่าการจัดทำแผนพัฒนาดังกล่าวจะแล้วเสร็จ แต่ปรากฏว่าจนถึงสิ้นปี 2004 แผนดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ

3) ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการค้าปลีก กฎหมายฉบับปี 1999 ระบุว่าบริษัทต่างชาติถือหุ้น 100% (ที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลกลาง) สามารถทำธุรกิจค้าปลีกสินค้าที่ผลิตในสาธารณรัฐประชาชนจีนเฉพาะในพื้นที่นำร่อง ต้องมียอดขายขั้นต่ำเฉลี่ยปีละ 2,000 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ตลอดช่วง 3 ปีแรก มีทรัพย์สินอย่างต่ำ 200 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปีแรก ในปี 2004 มีการออกกฎหมายแม่เพื่อผ่อนปรนเงื่อนไขดังกล่าว แต่ยังไม่มีการออกกฎหมายลูก บริษัทต่างชาติทั่วไปจึงยังตั้งบริษัทไม่ได้

4) ตั้งเงื่อนไขเพื่อกีดกันการนำเข้า-ส่งออก กฎหมายปี 2001 ระบุว่าเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนถือหุ้น 100% สามารถทำธุรกิจขายส่งสินค้านำเข้าเองในพื้นที่นำร่อง ต้องมีสินทรัพย์ไม่ต่ำกว่า 5 ล้านหยวน และผ่อนปรนเงื่อนไขตามลำดับ คือลดลงเป็น 3 ล้านหยวน ในปี 2002 และ 1 ล้านหยวน ในปี 2003 จะเห็นได้ว่าบริษัทเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่งจะเริ่มมีบทบาทในการทำธุรกิจนำเข้าเพียงไม่กี่ปีมานี้เอง การจะพึ่งพาบทบาทด้านนี้จากเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนจึงต้องรอคอยต่อไป

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

เมื่อพิจารณาสาระสำคัญของกฎหมายฉบับต่าง ๆ จะพบว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนตั้งเงื่อนไขการอนุมัติ/อนุญาตที่เข้มงวดผิดปกติและประวิงเวลา เงื่อนไขเหล่านี้มีทุกรูปแบบ อาทิ จำกัดเขตพื้นที่ จำกัดจำนวนรายที่จะได้รับอนุญาต (ซึ่งก็คือการเลือกปฏิบัตินั่นเอง) จำกัดจำนวนสาขา จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นโดยโยงกับสิทธิประโยชน์ กำหนดจำนวนทุนจดทะเบียนและสินทรัพย์ขั้นต่ำ กำหนดประวัติยอดขายของหน่วยธุรกิจ จำกัดชนิดของสินค้า/บริการ จำกัดที่ตั้งหน่วยค้าปลีก โดยต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาการพาณิชย์ของเมือง ฯลฯ เงื่อนไขเหล่านี้ทำให้การค้าในธุรกิจด้านการขนส่ง บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง การค้าส่ง การค้าปลีก การนำเข้า-ส่งออก โดยธุรกิจต่างชาติเต็มไปด้วยอุปสรรค

ตามพันธะ WTO สาธารณรัฐประชาชนจีนต้องยกเลิกเงื่อนไขส่วนใหญ่ให้หมดตั้งแต่วันที่ 11 ธันวาคม 2547 เป็นต้นไป แต่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ชื่อว่าเป็นเจ้าแห่งกลยุทธ์และกลเม็ด แม้ว่าในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ทั้งสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นได้ร่วมกันกดดันสาธารณรัฐประชาชนจีนแต่จนถึงสิ้นปี 2547 ก็ยังไม่มีความคืบหน้าที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามข้อตกลงที่สำคัญๆ เมื่อถูกประเทศอุตสาหกรรมกดดันมากๆ สาธารณรัฐประชาชนจีนจะใช้วิธีเลือกปฏิบัติ คือผ่อนปรนให้กับประเทศเหล่านี้ตามสิ่งที่ประเทศเหล่านี้ต้องการเป็นรายๆ ส่วนประเทศเล็กๆ ก็ต้องรอคอยว่าเมื่อไรสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเปิดทั้ง “ประตู” และ “หน้าต่าง” ให้ประเทศเล็กๆ เข้าสู่ตลาดการค้าภายในสาธารณรัฐประชาชนจีนแบบเสมอภาค

ฉะนั้น ทางของไทยควรจะร่วมมืออย่างเข้มแข็งกับประเทศสมาชิก WTO กดดันสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ปฏิบัติตามพันธกรณีอย่างจริงจัง

4.1.5 การส่งสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านตลาดค้าส่งที่สำคัญ

ดังได้กล่าวแล้วว่าระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นอุปสรรคกีดขวางการไหลของสินค้า อีกทั้งพื้นที่ที่สาธารณรัฐประชาชนจีนกว้างใหญ่ ที่ผ่านมาการส่งสินค้าจากต่างประเทศของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กไปยังตลาดภายในของสาธารณรัฐประชาชนจีนขยาดได้ไม่น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอกชนสาธารณรัฐประชาชนจีนบางส่วนเพิ่งได้รับอนุญาตให้มีสิทธินำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเมื่อ 2-3 ปีมานี้ จึงมีบทบาทน้อย เมื่อเป็นเช่นนี้ฝ่ายไทยจะมีทางออกอย่างไร

ทางออกในปัจจุบันมีไม่มาก เราจะต้องรอคอยต่อไปจนกว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนจะยอมผ่อนปรนความเข้มงวดในด้านการจดทะเบียนตั้งบริษัทต่างชาติในธุรกิจต่าง ๆ เกี่ยวกับการไหลของสินค้า เมื่อถึงเวลานั้นหากนักธุรกิจไทยสามารถเข้าไปจัดตั้งหน่วยค้าส่งในตลาดค้าส่งที่สำคัญต่าง ๆ ในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยร่วมทุนกับคนจีนหรือถือหุ้น 100% ก็จะช่วยให้

สามารถกระจายสินค้าของไทยได้ ถ้าเป็นตลาดค้าส่งที่มีผู้มาติดต่อตั้งซื้อสินค้าเพื่อนำไปจำหน่ายโดยครอบคลุมพื้นที่ปริมาณกว้างขวาง สินค้าไทยก็จะสามารถกระจายได้กว้างขวางตามไปด้วย

ดังได้กล่าวไว้ว่ารัฐบาลปักกิ่งยังไม่มีความคืบหน้าชัดเจนในการเปิดเสรีบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจด้านการค้าส่ง การค้าปลีก และการขนส่ง รวมทั้งส่วนอื่น ๆ ของระบบโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม จากการกดดันของประเทศต่าง ๆ โดยคาดหวังว่ารัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องผ่อนปรนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เป็นลำดับ ซึ่งไม่ใช่ผ่อนปรนเฉพาะนักลงทุนจากประเทศมหาอำนาจ หากผ่อนปรนแก่ประเทศสมาชิกอื่น ๆ ของ WTO อย่างเสมอหน้า ระหว่างที่รอคอยฝ่ายไทยควรเตรียมหาข้อมูลให้พร้อมไว้ก่อน

ปัจจุบันประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีตลาดค้าส่งขนาดใหญ่อย่างน้อย 5 แห่ง ได้แก่ Hengzhen Jie ในเมือง Wuhan มณฑลเหอเป่ย์, Linyi Market ใน Linzi มณฑลซานตง, Nansantiao Market ใน Shijiazhuang มณฑลเหอเป่ย์, China Small Commodities City ในเมือง Yiwu มณฑลเจ้อเจียง และ Wuai Market ใน Shenyang มณฑลเหลียวหนิง ตลาดเหล่านี้รับใช้ภูมิภาคแถบชายฝั่งทั้งหมดของสาธารณรัฐประชาชนจีนร่วมกันและพื้นที่เขตเมืองที่มีประชากรหนาแน่นที่สุด ได้แก่ กวางโจวทางตอนใต้ เซี่ยงไฮ้ทางฝั่งตะวันออก ปักกิ่งและเทียนจินทางฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ China Small Commodities City ของอู่ (Yiwu) ยังได้จัดตั้งสาขาตลาดค้าส่งในอูรูมูชี มณฑลซินเจียง ทำหน้าที่เป็นศูนย์ส่งออกไปยังตะวันออกกลางและยุโรปตะวันออก

รัฐบาลแต่ละมณฑลมีหน่วยบริหารอุตสาหกรรมและการค้า (Administration of Industry and Commerce, AIC) ในระดับมณฑลและระดับจังหวัด ทำหน้าที่ส่งเสริม ควบคุม และดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านการพาณิชย์ โดยทั่วไป รวมทั้งเป็นผู้จัดตั้งและกำกับดูแลตลาดค้าส่งตามปกติ AICs จะลงทุนในการสร้างตลาดค้าส่ง-ค้าปลีก ด้วยเงินทุนของตนเองและเรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการจัดการตลาดจากร้านค้าส่ง-ค้าปลีก นอกจากนี้ AICs ยังมีอำนาจออกใบอนุญาตการค้าให้กับหน่วยค้าส่ง-ค้าปลีก

หากมีการศึกษาเจาะลึกเกี่ยวกับตลาดต่าง ๆ เหล่านี้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งออกนำเข้าฝ่ายไทยได้ทราบ ก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

4.2 ระบบโลจิสติกส์สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ได้ศึกษาประมวลข้อมูลการขนส่งเส้นทางเดิม (ทางน้ำ) ของลาว ความร่วมมือพัฒนาเส้นทางการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว เมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน ตลอดจนนโยบายภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ศูนย์อินโดจีนศึกษา, 2552)

4.2.1 การคมนาคมทางน้ำ

เส้นทางคมนาคมทางน้ำมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนมาก สปป.ลาว มีแม่น้ำโขงผ่านตลอดประเทศ ความยาวจากทิศเหนือจรดทิศใต้ รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,835 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำไม่อาจใช้ได้ตลอด เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพหลายด้าน เช่น เกาะแก่ง ระดับน้ำ ทำให้เส้นทางขนส่งทางเรือทำได้เพียง 875 กิโลเมตร และสามารถเดินเรือได้สะดวกเฉพาะฤดูน้ำหลาก โดยจะสามารถบรรทุกสินค้าในเรือได้ถึง 300 ตัน แต่ฤดูแล้งจะบรรทุกสินค้าได้เพียง 20-30 ตันเท่านั้น

นอกจากแม่น้ำโขงสายหลักของประเทศแล้ว สปป.ลาวยังมีแม่น้ำอื่น ๆ ที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรืออีกประมาณ 8 สายคือ

- 1) แม่น้ำอู (Nam Ou) เป็นเส้นทางคมนาคมจากพงสาลี ไปยังหลวงพระบาง เป็นระยะทางประมาณ 448 กิโลเมตร
- 2) แม่น้ำงึม (Nam Ngum) เป็นเส้นทางคมนาคมจากเชียงของไปยังเวียงจันทน์ เป็นระยะทางประมาณ 354 กิโลเมตร
- 3) แม่น้ำเซบั้งเหียง เป็นเส้นทางคมนาคมบริเวณภายในสะหวันเขต เป็นระยะทางประมาณ 338 กิโลเมตร
- 4) แม่น้ำเซบั้งไฟ (Nam Nebangphay) เป็นเส้นทางคมนาคมผ่านสะหวันเขตและคำม่วน เป็นระยะทางประมาณ 239 กิโลเมตร
- 5) แม่น้ำทา (Nam Tha) เป็นเส้นทางคมนาคมจากหลวงน้ำทาไปยังบ่อแก้ว เป็นระยะทางประมาณ 325 กิโลเมตร
- 6) แม่น้ำเซกอง (Nam Sekong) เป็นเส้นทางคมนาคมจากสาละวันเซกองไปยังอัตตะบือ เป็นระยะทางประมาณ 320 กิโลเมตร
- 7) แม่น้ำกะดิง (Nam Kading) เป็นเส้นทางคมนาคมในบริเวณบอลิคำไซ เป็นระยะทางประมาณ 103 กิโลเมตร

8) แม่น้ำแคน (Nam Khanh) เป็นเส้นทางคมนาคมจากหัวพันไปยังหลวงพระบาง เป็นระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร

4.2.2 การร่วมพัฒนาเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบนระหว่าง 4 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประเทศไทย สปป.ลาว เวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการร่วมพัฒนาเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างประเทศ โดยได้มีการลงนามความตกลงไปแล้ว เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2543 ที่เมืองท่าจีเหล็ก ประเทศสหภาพเวียดนาม มีพิธีเปิดการเดินเรืออย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544 ในวันนี้ ADB จะให้การสนับสนุนทางวิชาการและเงินกู้ด้านการจัดทำ Common Navigation Rules และศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือ การติดตั้งสัญญาณช่วยเดินเรือ ท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เดินเรือของแต่ละประเทศ

ตามสถิติของธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ ได้บ่งชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่า การขนส่งผ่านเส้นทางสายนี้ สาธารณรัฐประชาชนจีนควบคุมการค้าขนธรรกกรรมไว้เบ็ดเสร็จ โดยในส่วนของเรือขนส่งสินค้า ที่วิ่งขึ้นลงระหว่างเชียงรุ่ง สิบสองปันนา-อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายของไทย ซึ่งมีอยู่ทั้งสิ้น 118 ลำ ขนาดระวาง 40-300 ตันนั้น 112 ลำ เป็นเรือสัญชาติจีน อีก 6 ลำ ที่เหลือเป็นของเวียดนาม และ สปป.ลาว นอกจากนี้ทางการสาธารณรัฐประชาชนจีนยังเร่งพัฒนาท่าเรือเชียงรุ่ง และกวนเหล่ยของตนอย่างเต็มที่ รวมถึงรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนกำลังพิจารณาขุดลอกร่องน้ำโขงเพิ่มเติมอีกด้วย สิ่งที่จะเกิดขึ้นในเขตแขวงตอนเหนือของ สปป.ลาว คือบ้านบ่อเต็น (ชายแดนลาว-จีน) แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว ตามแนวนอนสายคุนหมิง-สปป.ลาว-อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ทางการสาธารณรัฐประชาชนจีนมีโครงการที่จะพัฒนาเขตเมืองท่า รวมถึงชายแดนบ่อหาน (ตรงข้ามบ่อเต็น ของ สปป.ลาว) โดยเขตปกครองสิบสองปันนา ได้วางแผนพัฒนาพื้นที่บ่อหานเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจมีขนาด 28 ตารางกิโลเมตร นอกจากนี้รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนยังวางโครงการพัฒนาวิเวณด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ให้เป็นเขตการค้า เพื่อรองรับเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ ด้วย โดยใช้เนื้อที่ประมาณ 36 ตารางกิโลเมตร อยู่ในเขต สปป.ลาว ห่างชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนประมาณ 5 กิโลเมตร โดยมีบริษัทฟู้ซ่ง ของฮ่องกง ได้รับสัมปทาน 30 ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบ

ขณะเดียวกันสาธารณรัฐประชาชนจีน-สปป. ลาว ยังร่วมกันสร้างอาคารเพื่อให้บริการ One Stop Service ขึ้นบริเวณชายแดนบ่อหาน-บ่อเต็น ได้เปิดให้บริการในปี 2549

4.2.3 นโยบายภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน สปป.ลาว

1) อาคารศุลกากรที่เก็บจากสินค้าที่นำเข้ามาในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ

ผลิตภัณฑ์ และสินค้า/โภคภัณฑ์ ซึ่งนำเข้ามาในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ จะได้รับ ยกเว้นช่วงปลอดภาษี (อากร) ยกเว้นภาษี (อากร) หรือเสียภาษี (อากรศุลกากร) ในอัตราพิเศษ ดังนี้

สำหรับธุรกิจการผลิต ผลิตภัณฑ์ และสินค้า/โภคภัณฑ์ ซึ่งจะได้รับการยกเว้น อากรนำเข้า ได้แก่ วัสดุก่อสร้างเพื่อสร้างโรงงาน วัตถุดิบ วัสดุอื่น ๆ ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปและ ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่นำมาใช้ในการแปรรูป/แปรรูป ประกอบหรือผลิตเครื่องจักรยานยนต์และ อะไหล่ เพื่อใช้ในการผลิต

สำหรับธุรกิจคลังสินค้า วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร ยานยนต์และอะไหล่เพื่อใช้ในการ ก่อสร้างอาคารคลังสินค้า รวมถึงสิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้อำนวยความสะดวกในกิจการคลังสินค้าจะได้รับ ยกเว้นอากรนำเข้า

สำหรับธุรกิจการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถบรรทุกขนาดใหญ่, สินค้า/โภคภัณฑ์ ที่ ได้รับการยกเว้นอากรนำเข้า ได้แก่ ยานยนต์และอะไหล่สำหรับใช้ในกิจการขนส่ง รวมถึงอุปกรณ์และ อะไหล่สำหรับขนถ่ายสินค้าขึ้นลงรถบรรทุก ในกรณีที่กิจการขนส่งได้สร้างที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง วัสดุก่อสร้างที่จำเป็นจะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าด้วย

สำหรับธุรกิจบริการและส่งบำรุง ซึ่งมีได้เป็นเจ้าของรถบรรทุกขนาดใหญ่, วัสดุ เครื่องใช้สำนักงานที่จำเป็นทั้งหมดตามรายการจัดซื้อที่สมเหตุผลจะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าในกรณีที่ กิจการได้สร้างที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง วัสดุก่อสร้างที่จำเป็นจะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าด้วย

สำหรับกิจการก่อสร้างโรงแรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว (รวมถึงสนามกีฬา สวนสนุก พื้นที่พักผ่อน) โรงเรียน และธุรกิจโรงพยาบาล วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร รถโดยสาร (ซึ่งมีที่ นั่งเกิน 12 ที่) และอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นในการให้บริการ ตามรายการ จัดซื้อที่สมเหตุผล จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้า

สำหรับธุรกิจบริการท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะ (package tour) วัสดุสิ่งของที่จำเป็น รถโดยสาร (ซึ่งมีที่นั่งเกิน 12 ที่) และวัสดุเครื่องใช้สำนักงาน ตามรายการจัดซื้อที่สมเหตุผล จะได้รับ ยกเว้นอากรนำเข้า ในกรณีที่กิจการได้สร้างที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง วัสดุก่อสร้างที่จำเป็นจะได้รับการ ยกเว้นอากรนำเข้าด้วย

สำหรับธุรกิจค้าส่ง ค้าปลีก และการบริการทั่วไป, สินค้า/โภคภัณฑ์ (ซึ่งมิได้นำเข้าเพื่อส่งออกต่อ) วัสดุจำเป็น และวัสดุเครื่องใช้สำนักงานตามรายการจัดซื้อที่สมเหตุผล จะได้รับยกเว้นอากรนำเข้า ในกรณีที่กิจการได้สร้างที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง วัสดุก่อสร้างที่จำเป็นจะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าด้วย

สำหรับธุรกิจเกี่ยวกับการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม และการก่อสร้างโรงงาน และ/หรือ โรงงานอุตสาหกรรม เพื่อให้เช่า และสำหรับธุรกิจเกี่ยวกับการก่อสร้างที่อยู่อาศัย (เช่น อพาร์ทเมนต์ให้เช่า และหมู่บ้านจัดสรร) วัสดุก่อสร้างที่จำเป็น เครื่องจักร ยานยนต์ อะไหล่สำหรับใช้ในการก่อสร้างและให้บริการ และกิจกรรมเสริม จะได้รับยกเว้นอากรนำเข้า

2) อากรศุลกากรนำเข้าสำหรับ รถยนต์/ยานยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมบริหาร และการผลิตโดยอ้อม ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ

รถยนต์ เช่น รถนั่งส่วนบุคคล รถตู้ (ซึ่งมีที่นั่งสูงสุด 12 ที่) และรถจี๊ป เพื่อใช้ในการกิจกรรมการบริหารธุรกิจ และ/หรือ การผลิตโดยอ้อม ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ จะต้องเสียอากรศุลกากรนำเข้าในอัตราร้อยละ 1 โดย SEZA จะรับผิดชอบในการอนุมัติให้นำเข้ายานยนต์ดังกล่าว จำนวนที่จะได้รับอนุมัติให้นำเข้าขึ้นกับเงินลงทุนจดทะเบียนขั้นต่ำของวิสาหกิจดังระบุในตารางต่อไปนี้

ทุนจดทะเบียน (ดอลลาร์ สรอ.) ไควด้า หรือจำนวนรถ/ยานยนต์ที่จะได้รับอนุมัติ 100,000 ถึง 499,999 1 คัน 500,000 ถึง 999,999 2 คัน (โดยพิจารณาความเพียงพอในการใช้งานและข้อเสนอโครงการ) 1,000,000 ขึ้นไป 3 คัน (โดยพิจารณาความเพียงพอในการใช้งานและข้อเสนอโครงการ)

ผู้ลงทุนจดทะเบียนในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ซึ่งประสงค์จะนำรถ/ยานยนต์เป็นจำนวนเกินกว่าไควด้าที่ระบุข้างต้น จะได้รับอนุมัติจาก SEZA โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ลงทุนจะต้องเสียอากรนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร สปป.ลาว

3) การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราวในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ

วิสาหกิจจดทะเบียน เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ (รวมถึงสำนักงานตัวแทน) ซึ่งดำเนินกิจกรรมโครงการก่อสร้าง ดำรง/ตรวจสอบ และอื่น ๆ หรือต้องปฏิบัติงานตามสัญญารับเหมา ซึ่งต้องใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรหนัก และยานยนต์ที่ขาดไม่ได้ ในกิจกรรมดำเนินการตามโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ หรือสัญญาดำเนินงาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ จะได้รับอนุมัติจาก SEZA ให้นำเข้าอุปกรณ์และยานยนต์ดังกล่าวเป็นการชั่วคราว โดยยกเว้นอากรนำเข้าให้เป็นเวลา 1 ปี ในกรณีที่วิสาหกิจดังกล่าวมีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์และยานยนต์ดังกล่าวเป็นเวลานานกว่า 1 ปี SEZA จะพิจารณาคำขอขยายระยะเวลายกเว้นอากรนำเข้า ตามคำร้องขอของวิสาหกิจจดทะเบียน เขต

เศรษฐกิจพิเศษฯ นั้น ๆ แต่ช่วงเวลาที่อนุมัติขยายให้จะต้องไม่เกิน 1 ปี หลังจากระยะเวลาที่เว้นอากรนำเข้าชั่วคราวดังกล่าวนี้ อุปกรณ์และยานยนต์เหล่านี้จะต้องนำออก หรือส่งออกไปจากเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ และออกจาก สปป.ลาว

4) นโยบายที่เกี่ยวกับการขายและการซื้อทดแทนยานยนต์และอุปกรณ์ที่นำเข้าโดยวิสาหกิจจดทะเบียนในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ที่นำเข้ามาในพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ

ยานยนต์ อุปกรณ์หนัก และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งนำเข้าเพื่อใช้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยวิสาหกิจจดทะเบียน เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ อาจจะจำหน่ายได้ เมื่อมีการนำเข้ามาครบ 5 ปี ขึ้นไป นับจากวันที่นำเข้ามา หรือเมื่อเกิดความเสียหายในระดับที่ไม่สามารถใช้งานได้ต่อไป โดยการจำหน่ายนี้ต้องได้รับความเห็นชอบจาก SEZA โดยพิจารณาใบตรวจสอบสภาพทางเทคนิค (Technical Check Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานที่ SEZA มอบหมาย ในกรณีที่มีการจำหน่ายเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ก็จะได้รับยกเว้นอากรศุลกากร และภาษีทุกชนิด อย่างไรก็ตาม ถ้าการจำหน่ายเกิดขึ้นภายนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ และอยู่ใน สปป.ลาว ก็จะต้องเสียอากรนำเข้า และภาษีทั้งหลายตามบทบัญญัติของกฎหมายและระเบียบของประเทศและตามราคาประเมิน ณ วันที่จำหน่าย ดังนั้น ถ้าวิสาหกิจประสงค์จะนำเข้ายานยนต์เพื่อทดแทนคันที่จำหน่ายไป SEZA จะอนุมัติ

ข้อห้ามเกี่ยวกับยานยนต์

ในส่วนที่เกี่ยวกับยานยนต์ อุปกรณ์หนัก และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งได้นำเข้าตามนโยบายการยกเว้นอากรนำเข้าดังกล่าวข้างต้น ห้ามวิสาหกิจจดทะเบียนเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ทำธุรกรรมใด ๆ เช่น การแลกเปลี่ยน การซื้อ-ขาย หรือโอนกรรมสิทธิ์ กับบุคคล/หน่วยอื่น โดยไม่ได้รับอนุมัติโดยถูกต้องจาก SEZA ก่อน

อากรศุลกากรที่เก็บจากสินค้าออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ

(1) สินค้าที่ส่งออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ไปยังต่างประเทศ ผลิตภัณฑ์และสินค้าทั้งหมด ซึ่งส่งออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ไปต่างประเทศ จะได้รับยกเว้นอากรส่งออก (และจากอากรอื่นใด ๆ)

(2) สินค้าที่ส่งออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ เพื่อจำหน่าย/ขายในประเทศ นอกเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ สินค้าเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ซึ่งได้รับอนุญาตให้ส่งออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ เพื่อจำหน่าย/แจก ในตลาด สปป.ลาว นอกเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ จะต้องเสียอากรนำเข้า ตามข้อกำหนดของบัญชีอัตราภาษีศุลกากรของกฎหมายภาษีศุลกากรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวัตถุดิบและวัตถุดิบสำเร็จรูปที่มีอยู่ในประเทศ แต่ยังมีให้นำเข้าเพื่อใช้ผลิตภัณฑ์ตามคำร้องขอตามสิทธิของใบอนุญาตที่ให้โดย SEZA หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้า เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ซึ่งได้รับอนุญาตให้ส่งออกจากเขตเศรษฐกิจ

พิเศษๆ เพื่อจำหน่าย/จ่ายแจก ใน สปป.ลาว นอกเขตเศรษฐกิจพิเศษๆ และมีการผลิตโดยใช้วัตถุดิบ/วัสดุ กึ่งสำเร็จรูปนำเข้า ซึ่งไม่มีอยู่ในประเทศ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก SEZA / หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง จะได้รับยกเว้นอากรนำเข้า

(3) สินค้า / วัตถุดิบ ซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศเข้ามาในเขตเศรษฐกิจพิเศษๆ และได้รับอนุญาตให้ส่งออกนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษๆ เพื่อจำหน่าย / จ่ายแจก ในเขต สปป.ลาว จะต้อง เสียอากรนำเข้าตามอัตราปกติที่กำหนดในบทบัญญัติของกฎหมายศุลกากร

4.3 ระบบโลจิสติกส์ประเทศเมียนมาร์

ข้อมูลกรณีประเทศเมียนมาร์ จากการประมวลข้อมูลประเทศเมียนมาร์ ความสำคัญของการ ดำเนินการทางธุรกิจ (รวมทั้งโลจิสติกส์) และสังคม เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การเมืองในประเทศ เมียนมาร์เป็นสำคัญ ปัจจัยสำคัญในระบบเศรษฐกิจกับสังคมประเทศเมียนมาร์ เกี่ยวข้องกับปัจจัย การเมืองภายในประเทศ ปัจจัยทางเศรษฐกิจและความสัมพันธ์กับต่างประเทศเป็นสำคัญ (สิดา สอนศรี, 2543)

ประเทศเมียนมาร์หรือเมียนมาร์ (Myanmar) นั้น นับได้ว่าเป็นประเทศที่มีความสำคัญ ประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในด้านพื้นที่นั้น เมียนมาร์มีพื้นที่ประมาณ 678,500 ตารางกิโลเมตร ซึ่งใหญ่เป็นอันดับสองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมียนมาร์มีพรมแดนติด อินเดียและบังกลาเทศทางด้านตะวันตก ด้านเหนือมีพรมแดนติดต่อกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วน ด้านตะวันออกนั้นติดกับลาวและไทย ปัจจุบันประชากรของเมียนมาร์มีประมาณ 45 ล้านคน ซึ่ง ประกอบไปด้วยหลายเชื้อชาติ เช่น เมียนมาร์ กระเหรี่ยง มอญ ไทยใหญ่ ฯลฯ ทำให้เมียนมาร์มีลักษณะ เป็นพหุสังคม (Plural Society)

4.3.1 ปัจจัยทางการเมืองภายใน

การเมืองภายในมีผลต่อนโยบายต่างประเทศของเมียนมาร์เป็นอันมาก แม้ว่าโดย พื้นฐานแล้วเมียนมาร์ได้รักษานโยบายเป็นกลางมาโดยตลอด แต่มีความแตกต่างกันระหว่างรัฐบาล ภายใต้การนำของอู๋ กับรัฐบาลภายใต้การนำของนายพลเนวิน โดยในสมัยรัฐบาลอู๋นั้น เมียนมาร์มี การเมืองแบบประชาธิปไตย ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากนานาชาติ ทำให้เมียนมาร์มีบทบาทสูงในการเมือง ระหว่างประเทศ แม้ว่าจะเป็นกลางก็ตาม โดยเมียนมาร์พยายามดำเนินนโยบายต่างประเทศที่เรียกว่า “ความเป็นกลางในลักษณะสร้างสรรค์” (Positive Neutralism) ซึ่งนอกจากจะไม่ฝักใฝ่ฝ่ายใดในระหว่าง มหาอำนาจทั้ง 2 ค่ายแล้ว เมียนมาร์ยังตั้งใจที่จะมีบทบาทในการช่วยลดความขัดแย้งระหว่างมหาอำนาจ ทั้งสองค่ายด้วย ส่วนในสมัยนายพลเนวินนั้น แม้ว่าเมียนมาร์ยังรักษานโยบายความเป็นกลางไว้อย่าง

เคร่งครัด แต่การที่เมียนมาร์มีการปกครองในลักษณะอำนาจนิยม ภายใต้การนำของพรรคโครงการสังคมนิยมเมียนมาร์ (The Burmese Socialist Program Party : BSPP) ทำให้เมียนมาร์มีนโยบายปิดประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้ต่างประเทศแทรกแซงนโยบายการพัฒนาประเทศตามแนวทางสังคมนิยมแบบเมียนมาร์ นอกจากนั้นปัญหาชนกลุ่มน้อยตามแนวพรมแดนซึ่งต่อต้านรัฐบาลเมียนมาร์มาโดยตลอด ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เมียนมาร์ปิดประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากเมียนมาร์เกรงว่าประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีความผูกพันทางด้านเชื้อชาติกับชนกลุ่มน้อย อาจเข้าแทรกแซงให้การสนับสนุนปฏิบัติการของชนกลุ่มน้อย ซึ่งจะเป็ปัญหาต่อความมั่นคงของเมียนมาร์เป็นอย่างมาก

4.3.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

เมียนมาร์เป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ในอดีตเมียนมาร์เคยเป็นประเทศส่งออกข้าวรายใหญ่ของโลก แต่จากนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจที่เน้นแนวทางสังคมนิยมแบบพึ่งตนเองทำให้เศรษฐกิจเมียนมาร์เติบโตค่อนข้างช้า ๆ จนปัจจุบันถือได้ว่าเป็นประเทศที่ยากจนมากประเทศหนึ่ง

ความยากจนดังกล่าวทำให้เมียนมาร์ต้องรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศมากขึ้น และจำเป็นต้องเปิดประเทศให้มีการลงทุนมากขึ้น ซึ่งนโยบายต่าง ๆ เหล่านี้ไม่สอดคล้องกับนโยบายการพึ่งตนเอง ทำให้เห็นนโยบายทางเศรษฐกิจของเมียนมาร์มีความไม่แน่ชัด และอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา และมีผลทำให้รัฐบาลเมียนมาร์จำเป็นต้องประนีประนอมกับแรงกดดันจากภายนอกมากขึ้นในปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาสิทธิมนุษยชน และการพัฒนาประชาธิปไตย แม้ว่าจะยังเปลี่ยนแปลงไปในขอบเขตที่จำกัดเป็นอย่างมากก็ตาม

4.3.3 ความสัมพันธ์กับต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเมียนมาร์จะถูกโดดเดี่ยวจากประชาคมโลก แต่ความสัมพันธ์ระหว่างเมียนมาร์กับประเทศต่าง ๆ ก็มีระดับของความสัมพันธ์ที่แตกต่างกันไป ซึ่งอาจพิจารณาได้ดังต่อไปนี้ คือ

1) ประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับเมียนมาร์

ประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับเมียนมาร์ภายหลังเหตุการณ์ปราบปรามประชาชน พ.ศ. 2531 ที่เห็นได้ชัดเจนมีเพียงประเทศเดียวคือประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาลพัฒนามาขึ้นเป็นลำดับ ในขณะที่การให้ความช่วยเหลือต่อพรรคคอมมิวนิสต์เมียนมาร์เริ่มลดน้อยลง

ตามลำดับ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2533 บริษัทส่งออกและนำเข้าของเมียนมาร์ (Myanmar Export-Import Corp.) หรือ (MEIC) ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายสินค้ากับกิจการในมณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีน นอกจากนี้ยังมีการค้าตามชายแดนซึ่งกระทำระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ โดยไม่ได้มีการบันทึกไว้ เชื่อกันว่ามีมูลค่ามหาศาลมากกว่าการค้าอย่างเป็นทางการ ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2532 ผู้นำทางทหารของเมียนมาร์ประกาศอย่างเป็นทางการถึงความเข้าใจ และเห็นใจของเมียนมาร์ ต่อกรณีการปราบปรามนักศึกษาประชาชนของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่คุนหมิงอันเหมิน ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนถูกประณามจากทั่วโลก และอยู่ในสภาพที่โดดเดี่ยวเช่นกัน ความสัมพันธ์ทางการทหารระหว่างประเทศทั้งสองได้ถูกกระชับให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2532 คณะทหารระดับสูงของเมียนมาร์ได้เดินทางไปเยือนสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเวลา 12 วัน และได้เข้าพบผู้นำระดับสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการนี้สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ขายอาวุธทันสมัยให้เมียนมาร์เป็นจำนวนมาก เช่น ปืนต่อสู้อากาศยาน อุปกรณ์เรดาร์ เครื่องบินรบแบบ F6 และ F7 ตลอดจนเรือลาดตระเวนจำนวนหนึ่ง ซึ่งอาวุธเหล่านี้ส่วนใหญ่ส่งมอบกันในปี พ.ศ. 2533 ซึ่งเป็นการลดความกดดันที่เมียนมาร์เผชิญอยู่จากการถูกคว่ำบาตรการค้าอาวุธจากประเทศตะวันตกได้มาก นอกจากนี้การเดินทางไปเยือนสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยนายพลซอหม่อง (Saw Maung) ผู้นำคณะทหารซึ่งปกครองเมียนมาร์ ในปี พ.ศ. 2534 สะท้อนความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นระหว่างทั้งสองประเทศ ได้เป็นอย่างดี ซึ่งในการเยือนดังกล่าว เมียนมาร์ได้กู้เงินโดยไม่เสียดอกเบี้ย เพื่อใช้ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นจำนวน 9.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้การค้าข้ามพรมแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน-เมียนมาร์ ก็เป็นที่เชื่อกันว่าทมีมูลค่ามากขึ้นเป็นจำนวนกว่า 1,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี

การที่เมียนมาร์มีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น นอกจากจะเป็นการดิ้นรนเพื่อแก้ปัญหาการถูกโดดเดี่ยวจากประชาคมโลกแล้ว ยังเป็นการสร้างความกดดันให้กับอินเดียด้วย ทั้งนี้เนื่องจากอินเดียมีความตึงเครียดกับสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่เกี่ยวกับปัญหาพรมแดน และอินเดียเป็นประเทศเพื่อนบ้านประเทศเดียวของเมียนมาร์ที่แสดงท่าทีสนับสนุน ขบวนการประชาธิปไตยในเมียนมาร์อย่างเปิดเผย

2) ประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับเมียนมาร์ในลักษณะคลุมเครือ

ประเทศเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับเมียนมาร์ในลักษณะที่คลุมเครือ อันเนื่องมาจากปัจจัยหลายประการ เช่น ปัจจัยด้านความมั่นคง และปัจจัยทางเศรษฐกิจ ประเทศเหล่านี้ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย แม้ว่าประเทศเหล่านี้จะได้แสดงนโยบายอย่างชัดเจนว่าสนับสนุนแนวคิดทางการเมืองแบบประชาธิปไตยในเมียนมาร์ แต่ประเทศเหล่านี้ไม่ได้มีนโยบายในการคว่ำบาตรและโดดเดี่ยวเมียนมาร์เหมือนประเทศตะวันตก ประเทศเหล่านี้ยังคงมีการติดต่อกับ

เมียนมาร์ทั้งด้านการเมืองและเศรษฐกิจตามปกติ ทั้งนี้เนื่องจากผลประโยชน์ และยุทธวิธีในการแก้ไข ปัญหาของประเทศดังกล่าวนี้แตกต่างไปจากประเทศตะวันตก

ในกรณีของประเทศไทยนั้น การที่มีพรมแดนร่วมกันเป็นระยะทางถึง 2,202 กิโลเมตร ทำให้ไทยไม่อาจดำเนินนโยบายที่แข็งกร้าวต่อเมียนมาร์ได้ ทั้งนี้เนื่องจากมีปัญหาความมั่นคง ตามบริเวณพรมแดนหลายประการที่ไทยและเมียนมาร์จะต้องร่วมกันแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นปัญหาชนกลุ่ม น้อยตามแนวชายแดน ปัญหาการลักลอบค้าขายสินค้า ปัญหาการหลบหนีเข้าเมืองและปัญหาอาชญากรรม นอกจากนั้นยังมีความไม่แน่ชัด เกี่ยวกับเส้นพรมแดนอีกหลายแห่ง ซึ่งอาจจะเป็นชนวนก่อให้เกิดความ ขัดแย้งได้ทุกขณะ ดังนั้นจึงจำเป็นที่ไทยจะต้องเปิดช่องทางไว้ เพื่อติดต่อประสานงานกับเมียนมาร์ใน การแก้ไขปัญหาดังกล่าว

นอกจากนั้นไทยยังมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันกับเมียนมาร์อยู่มาก โดยเฉพาะสินค้าไม้และการทำการประมงร่วมกัน ซึ่งทรัพยากรทั้งสองเป็นทรัพยากรที่เมียนมาร์มีอยู่ อย่างอุดมสมบูรณ์ และเป็นสินค้าที่เป็นที่ต้องการเป็นอย่างมากในไทย

ในส่วนของสิงคโปร์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย ผลประโยชน์ทาง เศรษฐกิจ เป็นปัจจัยที่เด่นชัดในการกำหนดนโยบายของประเทศดังกล่าวต่อเมียนมาร์ ประเทศดังกล่าว ได้ลงทุนในเมียนมาร์เป็นจำนวนมาก ทั้งในอุตสาหกรรมทอผ้า การค้าปลีก และการลงทุนส่งออก- นำเข้า นอกจากนั้นบริษัทก่อสร้างของญี่ปุ่นและเกาหลีใต้เข้าไปประมูลโครงการของรัฐหลายโครงการ ในเมียนมาร์ ญี่ปุ่นเริ่มให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจกับเมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2532 หลังจากหยุดให้ ความช่วยเหลือไปไม่ถึงปีและได้ให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด แม้แต่ภาพ หลังจากที่คณะทหารเมียนมาร์ปฏิเสธผลการเลือกตั้งในปี พ.ศ. 2533

การที่เมียนมาร์ได้ยกระดับเจ้าหน้าที่การทูตของตนในกรุงโซลขึ้นเป็นระดับ เอกอัครราชทูต ได้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นระหว่างประเทศทั้งสอง อย่างไรก็ตาม การ ติดต่อดังกล่าวเกาหลีใต้และเมียนมาร์ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องการค้าและการลงทุนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งใน ปัจจุบันเกาหลีใต้เป็นคู่แข่งที่สำคัญของญี่ปุ่นในเมียนมาร์

สำหรับสิงคโปร์นั้น ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะเน้นเกี่ยวกับภาค บริการและการซื้อขายสินค้าเกษตรและวัตถุดิบเป็นหลัก การลงนามในปี พ.ศ. 2533 ระหว่างกระทรวง การขนส่งและคมนาคมของเมียนมาร์กับบริษัทการบินในสิงคโปร์ เพื่อเปิดเส้นทางการบินโดยตรง ระหว่างประเทศทั้งสอง แสดงให้เห็นถึงการเดินทางติดต่อของนักธุรกิจสิงคโปร์ในเมียนมาร์ได้เป็น อย่างดี นอกจากนั้นการส่งสินค้าอุปโภคบริโภคจากสิงคโปร์ไปเพื่อแลกเปลี่ยนกับวัตถุดิบในเมียนมาร์ ก็ ถือได้ว่าเป็นการค้าที่เอื้ออำนวยประโยชน์ซึ่งกันและกันเป็นอย่างมาก

ในส่วนของออสเตรเลียนั้น แม้ว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของออสเตรเลียในเมียนมาร์จะยังไม่เด่นชัดนัก แต่นโยบายของออสเตรเลียที่พยายามหันหน้าเข้ามาใกล้ชิดกับเอเชีย ซึ่งรวมทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ออสเตรเลียไม่อาจกำหนดนโยบายต่างประเทศที่แข็งกร้าวต่อเมียนมาร์ได้ การลงทุนของออสเตรเลียในอินโดจีนกำลังเป็นไปอย่างเร่งรีบ และเมียนมาร์ก็เป็นตลาดและแหล่งลงทุนที่ออสเตรเลียไม่อาจมองข้ามไปได้

ในการนี้ประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มอาเซียน (ASEAN) ก็ได้มีท่าทีคล้ายตามแนวทางของประเทศกลุ่มนี้เป็นหลัก โดยประเทศต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเหล่านี้ มีสมมติฐานที่ตรงกันว่า การคว่ำบาตรเมียนมาร์นั้นจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ใด ๆ ในทางบวก เพราะเมียนมาร์ได้โคดเดียวตนเองมานานแล้ว และเมียนมาร์ก็มีระบบเศรษฐกิจในลักษณะที่พึ่งตนเองเป็นหลัก นอกจากนั้นประเทศเหล่านี้ยังเห็นว่าการจะสร้างประชาธิปไตยที่ได้ผลที่สุดคือ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศเมียนมาร์ให้มีชนชั้นกลางมากขึ้น และให้เศรษฐกิจเมียนมาร์พึ่งพิงตลาดโลกมากขึ้น ซึ่งในที่สุดชนชั้นกลางและการพึ่งพิงตลาดโลกจะลดอำนาจของทหารลงไปในที่สุดเหมือนกับที่เคยเกิดขึ้นมาแล้วในประเทศอุตสาหกรรมใหม่ เช่น ในเกาหลีใต้และไต้หวัน

3) กลุ่มประเทศที่คว่ำบาตรและโคดเดียวเมียนมาร์

ประเทศในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่แล้วเป็นประเทศประชาธิปไตยตะวันตก โดยมีสหรัฐอเมริกาและประเทศในยุโรปตะวันตกเป็นแกนนำ ประเทศสำคัญในเอเชียที่ร่วมแนวทางนี้อย่างชัดเจน ได้แก่ อินเดีย ซึ่งสร้างความกดดันให้เมียนมาร์พอสมควร เนื่องจากเป็นประเทศใหญ่ที่มีพรมแดนติดกับเมียนมาร์

สหรัฐอเมริกานั้นมีท่าทีแข็งกร้าวต่อเมียนมาร์อย่างชัดเจน โดยเป็นประเทศแรก ที่ประท้วงอย่างเป็นทางการต่อการปราบปรามประชาชน ในปี พ.ศ. 2531 และภายหลังการยึดอำนาจในวันที่ 18 กันยายน สหรัฐอเมริกาได้ตัดความช่วยเหลือทั้งหมดที่ให้แก่เมียนมาร์ สถานทูตสหรัฐอเมริกาได้ปิดเผยข่าวในปี พ.ศ. 2532 ถึงการทารุณนักโทษการเมืองในเมียนมาร์ ในปี พ.ศ. 2533 สภาสูงสหรัฐฯ ลงมติ 92 ต่อ 0 ผ่านกฎหมายที่คว่ำบาตรการค้าต่อเมียนมาร์ ความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองประเทศตึงเครียดมากขึ้น เมื่อเมียนมาร์ปฏิเสธการรับรองนายแฟรเดริกวีแลนด์ (Frederick Vreeland) เป็นเอกอัครราชทูตเมียนมาร์ เนื่องจากนายวีแลนด์ ได้กล่าวสนับสนุนการคว่ำบาตรเมียนมาร์ในสภาองเกรส อย่างไรก็ตามภาคธุรกิจของสหรัฐอเมริกายังคงมีการค้าขายติดต่อกับเมียนมาร์อยู่พอสมควร โดยเฉพาะในการสำรวจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

สำหรับประเทศยุโรปตะวันตกนั้น นโยบายส่วนใหญ่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกับสหรัฐอเมริกา และเมื่อรัฐบาลทหารไม่ยอมรับผลการเลือกตั้งและกั้นอำนาจให้กับประชาชน รัฐสภายุโรปได้มีมติในเดือนกันยายน พ.ศ. 2533 ในการห้ามการนำเข้าไม้จากเมียนมาร์ทั้งหมด รวมทั้งผลิตภัณฑ์ จากไม้โดยผ่านประเทศที่สามด้วย ซึ่งมติดังกล่าวได้ถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าขัดต่อข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า ซึ่งผู้ผลิตสินค้าเฟอร์นิเจอร์ในเดนมาร์กได้พยายามเรียกร้องให้มีการยกเลิกข้อห้ามดังกล่าว

นอกจากนั้น การมอบรางวัลโนเบลสาขาสันติภาพให้กับนางออง ซาน ซู จี ได้สร้างความกดดันให้กับรัฐบาลเมียนมาร์เป็นอย่างมาก ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2533 ประเทศยุโรป 18 ประเทศ ได้ออกแถลงการณ์ให้คณะทหารยอมรับผลการเลือกตั้งในวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1990 และปล่อยตัวนางออง ซาน ซู จี นอกจากนั้นประเทศเหล่านี้ยังได้นำปัญหาดังกล่าวนี้เข้าสู่การพิจารณาขององค์การสหประชาชาติ แต่ด้วยการขอร้องจากญี่ปุ่น และการต่อต้านอย่างรุนแรงโดยสาธารณรัฐประชาชนจีน เรื่องดังกล่าวจึงถูกถอนออกไปในที่สุด

ประเด็นความสัมพันธ์กับอินเดียนั้นมีความตึงเครียดตลอดเวลา การปราบปรามประชาชนและการยึดอำนาจในปี พ.ศ. 2531 ทำให้การถ่วงดุลของเมียนมาร์ระหว่างอินเดียกับสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องสิ้นสุดลงโดยปริยาย อินเดียประกาศอย่างเปิดเผยสนับสนุนขบวนการเรียกร้องประชาธิปไตยในเมียนมาร์ และเมื่อมีผู้ลี้ภัยการเมืองจำนวนมากหลบหนีเข้าไปในอินเดีย อินเดียได้มีนโยบายยอมรับความชอบธรรมของผู้ลี้ภัยการเมืองเหล่านี้ และได้สร้างแคมป์ผู้ลี้ภัยขึ้นที่มานิปุร์ (Manipur) และมีโซราม (Mizoram) และประกาศว่าจะไม่มีการส่งผู้ลี้ภัยดังกล่าวกลับเมียนมาร์ จนกว่า สถานการณ์จะคลี่คลาย นอกจากนั้นวิฑูอินเดียภาคภาษาต่างประเทศ ซึ่งออกอากาศสนับสนุนการต่อสู้เพื่อประชาธิปไตยในเมียนมาร์อย่างเปิดเผย รัฐบาลทหารเมียนมาร์ไม่พอใจเป็นอย่างมากที่อินเดียปล่อยตัวนักศึกษาเมียนมาร์ 2 คน ซึ่งจี้เครื่องบินไปลงที่กัลกัตตา (Calcutta) โดยกล่าวหาว่าอินเดียสนับสนุนการก่อการร้ายระหว่างประเทศ นอกจากนั้นเมียนมาร์ยังได้เสริมกำลังทหารตามแนวพรมแดนของประเทศทั้งสอง

การเพิ่มขึ้นของอิทธิพลจีนในเมียนมาร์สร้างความระแวงให้กับอินเดียเป็นอย่างมาก และเป็นที่เชื่อได้ว่าปฏิกิริยาที่รุนแรงของอินเดียต่อเมียนมาร์นั้น นอกจากเหตุผลทางด้านมนุษยธรรมแล้ว ส่วนหนึ่งก็มาจากความใกล้ชิดระหว่างเมียนมาร์กับสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นหลัก

ความสัมพันธ์ระหว่างเมียนมาร์กับประเทศต่าง ๆ ในปัจจุบันขึ้นอยู่กับความเปลี่ยนแปลงทางการเมืองภายในของเมียนมาร์เป็นหลัก ปัจจุบันรัฐบาลทหารของเมียนมาร์ได้พยายามประนีประนอม และผ่อนปรนกับข้อเรียกร้องของประชาคมโลกมากขึ้น แม้ว่าจะยังเป็นพัฒนาการที่ค่อนข้างน้อยก็ตาม ในขณะเดียวกันผู้นำทางทหารของเมียนมาร์ ก็ได้พยายามใช้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อรองกับนานาชาติ เพื่อลดความโดดเดี่ยวที่เมียนมาร์เผชิญอยู่ พัฒนาการและความเปลี่ยนแปลงในเมียนมาร์ ปัจจุบันนับได้ว่าเป็นแนวทางที่ท้าทาย และน่าสนใจศึกษาเป็นอย่างมาก สำหรับประเทศเล็ก ๆ ประเทศหนึ่งในโลกยุคโลกาภิวัตน์

บทที่ 5

ผลการศึกษา

5.1 สถานการณ์การค้าผลไม้

สถานการณ์การค้าผลไม้ของประเทศไทย ผลไม้สดที่ประเทศไทยส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ทุเรียนสด ลำไยสด มังคุด (ตารางที่ 5-1) สำหรับผลไม้แห้งที่สำคัญ ได้แก่ ลำไยแห้ง มะขามแห้ง (ตารางที่ 5-2)

ผลไม้สดที่ประเทศไทยนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ แอปเปิ้ลสด องุ่นสด แพร (ตารางที่ 5-3) ผลไม้แห้งที่ประเทศไทยนำเข้า ได้แก่ เมล็ดมะม่วงหิมพานต์ เมล็ดอัลมอนต์ ถูกนัต (ตารางที่ 5-4)

ตารางที่ 5-1 ผลไม้สดที่มีมูลค่าการส่งออกที่สำคัญของไทย

ชนิดผลไม้	มูลค่าการส่งออก เฉลี่ย ปี 2549-51 (ล้านบาท)
ทุเรียนสด	2,763.00
ลำไยสด	2,380.65
มังคุด	569.36
ส้มและซิทรัสอื่น ๆ	480.46
มะพร้าวสด	378.38
มะม่วงสด	301.94
ลิ้นจี่สด	204.59
กล้วยสด	185.05
น้อยหน่าสด	83.57
ฝรั่ง	61.08

ที่มา : สมพร อิศวิลานนท์ “การค้าผักและผลไม้ของประเทศไทย” 2552

ตารางที่ 5-2 ผลไม้แห้งที่มีมูลค่าการส่งออกที่สำคัญของไทย

ชนิดผลไม้	มูลค่าการส่งออก เฉลี่ย ปี 2549-51 (ล้านบาท)
ลำไยแห้ง	1,818.26
มะขามแห้ง	477.03
ผลไม้อื่น ๆ แห้ง	128.68
ตับปะรดแห้ง	99.73
มะม่วงอบแห้ง	99.30
กล้วยแห้ง	96.37
ลูกน้คอื่น ๆ	83.38
ทุเรียนอบแห้ง	76.10
พ룬แห้ง	48.87

ที่มา : สมพร อิศวิลานนท์ “การค้าผักและผลไม้ของประเทศไทย” 2552

ตารางที่ 5-3 ผลไม้สดที่มีมูลค่าการนำเข้าที่สำคัญของไทย

ชนิดผลไม้	มูลค่าการนำเข้า เฉลี่ย ปี 2549-51 (ล้านบาท)
แอปเปิ้ลสด	2,575.13
องุ่นสด	1,233.40
แพร์และควินซ์สด	893.36
ส้มและซิทรัสอื่น ๆ	405.45
เชอร์รี่สด	100.02
ลูกพลับสด	84.98
กล้วยสด	49.53
กีวีฟรุต	38.60
สตอเบอรี่สด	38.17
น้อยหน่าสด	34.56

ที่มา : สมพร อิศวิลานนท์ “การค้าผักและผลไม้ของประเทศไทย” 2552

ตารางที่ 5-4 ผลไม้แห้งที่มีมูลค่าการนำเข้าที่สำคัญของไทย

ชนิดผลไม้	มูลค่าการนำเข้า เฉลี่ย ปี 2549-51 (ล้านบาท)
เมล็ดมะม่วงหิมพานต์	398.00
เมล็ดอัลมอนต์	216.97
ลูกน้คอื่น ๆ	141.97
เมล็ดเกาลัด	68.22
องุ่นแห้ง	64.92
พัสตาลีโอ	58.36
พ룬แห้ง	54.49
อโวคาโด	31.36
มะม่วงอบแห้ง	31.17
เชลนัค	22.36

ที่มา : สมพร อิศวิลานนท์ “การค้าผักและผลไม้ของประเทศไทย” 2552

5.2 กฎระเบียบ การค้าผลไม้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

1) กฎหมายด้านสุขอนามัยการนำเข้าและส่งออก

(1) Law on Import and Export Commodity Inspection : เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจสอบสินค้านำเข้า/ส่งออกสำหรับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน กฎหมายนี้แสดงถึงกรอบทั่ว ๆ ไป สำหรับการตรวจสอบสินค้านำเข้า/ส่งออก มาตรฐานทางเทคนิคของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะใช้สำหรับสินค้าเฉพาะและมีรายละเอียดเกี่ยวกับข้อกำหนด

(2) Regulations on the Enforcement of the Law of the People’s Republic of China on the Inspections of Import and Export Commodities : เป็นกฎหมายว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงขั้นตอนการตรวจสอบสำหรับการนำเข้า/ส่งออก และข้อบังคับจะไม่กำหนดมาตรฐานเฉพาะ

(3) Administrative Measures for Sampling Inspections on Import and Export Commodities : เป็นกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการสำหรับการสุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้บังคับใช้ในกฎหมายหรือมาตรการที่อื่น

(4) Animal and Plant Entry and Exit Quarantine Law : เป็นกฎหมายการกักกันการเข้า/ออกพืชและสัตว์ กฎหมายนี้ได้จัดทำและแนะนำทั่วไปสำหรับการนำเข้า/ส่งออก และการเคลื่อนย้ายสัตว์ พืช และวิธีการในการขนส่ง

(5) Implementation Regulations for Animal and Plant Entry and Exit Quarantine Law : WTO Announcement; G/SPS/N/CHN/P/5 : เป็นกฎหมายรายละเอียดการปฏิบัติสำหรับนำเข้า/ส่งออกของสัตว์และพืช

(6) Administrative Measures for Review and Approval of Entry Animal and Plant Quarantine Law : เป็นมาตรการกำกับการทบทวนและอนุมัติ AQSIQ ในด้านสุขอนามัยของสัตว์และพืชที่นำเข้า

2) กฎหมายเกี่ยวกับสินค้าพืชสวนและสินค้าเมืองร้อน

(1) AQSIQ 2004 Decree 68, the Administrative Measures of Inspection, Quarantine, and Supervision of Entry Fruit. WTO G/SPS/N/CHN/80 : เป็นมาตรการสำหรับนำเข้าผลไม้จากการประกาศของ WTO ได้แจ้งร่างข้อกำหนดการนำเข้าผลไม้ ข้อกำหนดดังกล่าวจะถูกนำมาใช้แทน AQSIQ ฉบับที่ 12 (ปี 2542) รายงานนี้จะประกอบด้วย การแปลความหมายของร่างข้อกำหนด ซึ่งรวมถึงข้อกำหนดใหม่สำหรับสินค้าที่ติดฉลากพร้อมกันในประเทศสำหรับสินค้าที่ถูกส่งออกไปอีกครั้งยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยผ่านทางท่าเรืออื่น ๆ เช่น ฮองกง

(2) Lifting of Quarantine Import Permit Requirement for Certain Products : การยกเลิกข้อกำหนดการอนุญาตในการกักกันการนำเข้าสำหรับสินค้าจากการประกาศของ AQSIQ ปี 2547 ได้จำกัดข้อกำหนดสำหรับผู้นำเข้าที่จะใช้อนุญาตกักกันสินค้าพืช และสัตว์ก่อนการเซ็นด์สัญญา และสินค้าถูกนำเข้าไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

(3) Regulation on Import Risk Analysis for Animals and Plant Products; WTO; G/SPS/N/CHN/18: เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการประเมินความเสี่ยงผลิตภัณฑ์สัตว์และพืชที่นำเข้า

3) กฎหมายเกี่ยวกับการตกค้างของสารเคมี

(1) Pesticide and Other Contaminant Residue Limits : ปริมาตรจำกัดของสารเคมีตกค้าง รวมถึงขีดจำกัดปริมาณยาฆ่าแมลงและสารปนเปื้อนอื่น ๆ รายการนี้จะประกอบด้วยปริมาณสารพิษตกค้างมากที่สุด 94 ชนิด ในจำนวนทั้งหมด 126 รายการของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรายการนี้ยังไม่มีกรณีพิพาทสำหรับชนิดสารพิษตกค้างอีก 32 ชนิด ถึงแม้ว่ายังไม่ได้ตีพิมพ์แต่ก็มีผลบังคับใช้

(2) DRAFT Maximum Residue Limits for Pesticides in Foods : เป็นร่างขีดจำกัดที่มากที่สุดสำหรับสารพิษตกค้างในอาหาร รายงานนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงไม่เป็นทางการของขีดจำกัดที่มากที่สุดสำหรับสารพิษตกค้างในอาหารนี้ไม่มีข้อมูลสามารถมาโต้แย้งเกี่ยวกับมาตรฐานว่าได้นำมาใช้หรือไม่

4) กฎหมายว่าด้วยภาชนะบรรจุที่ทำด้วยไม้

(1) Entry Wood Packing Materials : เป็นกฎหมายสำหรับกำหนดวัสดุบรรจุหีบห่อที่ทำจากไม้ ขอบบังคับใหม่ถูกกำหนดให้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2549 ร่างของกฎหมายถูกเวียนเพื่อให้สมาชิก WTO แสดงความคิดเห็นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2546 ซึ่งองค์การการค้าโลกได้ประกาศใน G/SPS/N/CHN/42

(2) Solid Wood Packaging Administration Measures : เป็นมาตรการจัดการบรรจุหีบห่อด้วยไม้ AQSIQ ได้ประกาศเป็นกฎหมายฉบับที่ 84 มาตรการกักกันพืชสำหรับการนำเข้าวัสดุบรรจุหีบห่อที่ทำจากไม้ ซึ่งมาตรการสอดคล้องกับมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติ ที่มีชื่อว่า “สัญญาว่าด้วยการป้องกันพืชนานาชาติ” (International Plant Protection Convention’s : IPPC; ISPM-15

5.3 ข้อตกลงในการค้าผลไม้

กรอบข้อตกลง FTA จีน-อาเซียน เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ ทั้งประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ ซึ่งรวมถึงประเทศมาเลเซียและ สิงคโปร์มีความตื่นตัวต่อการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงขนส่ง จนไปถึงการแข่งขันการเป็น Logistics ของภูมิภาค ซึ่งข้อตกลง GMS เดิม จะพึงมีบทบาทอย่างจริงจังก็ภายหลังที่มีการลงนามในข้อตกลง FTA จีนกับอาเซียน ซึ่งในปี พ.ศ. 2555 สินค้าเกือบทุกประเภทจะเป็นภาษี “ศูนย์” ซึ่งตรงนี้เองที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หมายความว่า จะเข้าครอบครองตลาดของอาเซียนทั้งผลของข้อตกลงจะมีผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจและสังคมไทยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ผู้นำอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน (Framework Agreement ASEAN-China Comprehensive

Economic Cooperation) เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ครอบคลุมความตกลงฯ ดังกล่าว เป็นข้อผูกพันทางกฎหมายระหว่างอาเซียนและจีน สำหรับการดำเนินการเจรจาต่อไป โดยมีลักษณะเป็นกรอบกว้าง (Comprehensive) ครอบคลุมเรื่องสำคัญ ๆ เช่น เรื่องการค้าสินค้า การบริการ การลงทุน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการเปิดเสรีและความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1) ด้านการค้าสินค้า ข้อตกลงที่สำคัญ ประกอบด้วย

(1) Early Harvest Programme : อาเซียนและจีนตกลงให้มีการลดภาษีสินค้าส่วนแรก (Early Harvest Programme : EHP) ภายใต้พิกัดอัตราศุลกากร 01-08 ซึ่งเป็นสินค้าเกษตรก่อน โดยเริ่มต้นการลดภาษีไปแล้วตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546

(2) การลดภาษีสินค้า : นอกเหนือจากสินค้า EHP การลดภาษีภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ครอบคลุมสินค้าส่วนใหญ่ (Substantially all trade in goods) โดยแบ่งรายการสินค้าเป็น 2 กลุ่ม

ก. รายการสินค้าปกติ (Normal Track) อัตราภาษีสุดท้าย คือ 0%

ข. รายการสินค้าอ่อนไหว (Sensitive Track) ได้แก่ สินค้าที่ต้องการความคุ้มครองมากกว่าสินค้าปกติ และต้องการระยะเวลาการปรับตัวนานกว่า ซึ่งจะมีระยะเวลาการลด/เลิก ภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติ โดยมีการกำหนดอัตราภาษีสุดท้ายและเงื่อนไขเพื่อจำกัดจำนวนสินค้าอ่อนไหว ทั้งนี้รายการสินค้าที่ได้รับการยกเว้นตามหลักการ WTO จะไม่ต้องนำมาลดภาษี นอกจากนี้ กรอบความตกลงฯ กำหนดให้การเจรจาเปิดเสรีด้านการค้า ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และสาธารณรัฐประชาชนจีน และภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม) รวมทั้งให้มีการเจรจาจัดทำกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin)

ค. ไม่มีการนำโควตาภาษีมาใช้สำหรับผลไม้

2) ขอบเขตของสินค้า ภายใต้กรอบการพิจารณา ประกอบด้วย

(1) สินค้าเกษตรในพิกัดศุลกากรตอนที่ 01-08 ซึ่งประเทศสมาชิกทุกประเทศต้องลดอัตราภาษีสินค้านี้ดังกล่าวทั้งหมด ยกเว้นสินค้าที่ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศต้องการนำออกจากการลดภาษีส่วนแรก และนำมาลดภาษีในการเปิดเสรีเต็มรูปแบบต่อไป (หากประเทศสมาชิกใดไม่นำสินค้าบางรายการในตอนที่ 01-08 เข้าร่วมในการลดภาษี Early Harvest จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์การลดภาษีจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศอาเซียนอื่น)

(2) สินค้าเฉพาะ (Specific Products) แต่ละประเทศอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถตกลงสองฝ่ายในการเลือกสินค้าที่ทั้งสองฝ่ายสนใจลดอัตราภาษีให้แก่นัก โดยสามารถนำสินค้าอุตสาหกรรมบางรายการมาลดอัตราภาษีได้ด้วย โดยการยื่น Specific request-offer list ระหว่างกัน ซึ่งสินค้าเฉพาะบางรายการ สินค้าที่นำมาลดระหว่างกันนั้น จะจำกัดสิทธิประโยชน์ระหว่างอาเซียนแต่ละประเทศกับสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น จะไม่มีการขยายการลดภาษีไปให้กับประเทศอาเซียนอื่น

3) กรอบระยะเวลาในการลดภาษีของ FTA จีน-อาเซียน

(1) สินค้าปกติ (Normal Products) รายการสินค้าปกติ จะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 จะครอบคลุมสินค้าเกือบทุกรายการ นอกเหนือไปจากสินค้า EHP ที่จะเริ่มเปิดเสรีไปแล้วตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 เพื่อให้เวลาสมาชิกทุกประเทศดำเนินการภายในให้เสร็จสิ้นและเริ่มดำเนินการเปิดเสรีโดยพร้อมเพรียงกัน อาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนจึงตกลงว่าประเทศสมาชิกทุกประเทศ จะเริ่มลดภาษี หรือเริ่มเปิดเสรีสินค้าปกติในวันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และจะลดภาษีลงเป็นลำดับจนเหลือร้อยละ 0 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมและสาธารณรัฐประชาชนจีน และภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่

การลดภาษีสินค้าปกติของประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศกับสาธารณรัฐประชาชนจีนจะแบ่งสินค้าตามอัตราภาษีที่เก็บจริงจากประเทศสมาชิก WTO (MFN applied rate) ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 เป็น 5 กลุ่ม แต่ละกลุ่มจะมีขั้นตอนการลด/เลิกภาษีต่างกัน สินค้าที่มีอัตราภาษีสูงจะลดอัตราภาษีเป็นร้อยละ 0 ช้ากว่าสินค้าที่มีอัตราภาษีต่ำอยู่แล้ว ทั้งนี้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศสามารถมีรายการสินค้าที่ได้รับความยืดหยุ่นให้ยกเลิกภาษีได้ภายในวันที่ 1 มกราคม 2555 ไม่เกิน 150 รายการ ขณะที่สมาชิกอาเซียนใหม่ จะได้รับความยืดหยุ่นให้มีสินค้านี้ดังกล่าวได้ไม่เกิน 250 รายการ และยกเลิกภาษีภายในวันที่ 1 มกราคม 2561

นอกจากต้องปฏิบัติตามตารางการลดภาษี ประเทศยังมีข้อผูกพันเพิ่มเติมที่ต้องปฏิบัติ ในการดำเนินการลด/เลิกภาษีสินค้าปกติ ดังนี้

ก. ต้องลดภาษีสินค้าปกติ อย่างน้อยร้อยละ 40 ของสินค้าปกติทั้งหมด ให้มีอัตราภาษีที่ร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 กรกฎาคม 2548

ข. ต้องลดภาษีสินค้าปกติอย่างน้อยร้อยละ 60 ของสินค้าปกติทั้งหมด ให้มีอัตราภาษีที่ร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2550

ค. มีสินค้าไม่เกิน 150 รายการ สามารถลดภาษีเป็นร้อยละ 0 ภายในปี 2555

สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ ได้รับความยืดหยุ่น ทั้งในอัตราภาษีที่จะเริ่มลด ที่สูงกว่าประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมและสาธารณรัฐประชาชนจีน และระยะเวลาการยกเลิกภาษีนานกว่า

(2) สินค้าอ่อนไหว (Sensitive Products) สำหรับสินค้าที่ประเทศสมาชิกยังไม่พร้อมจะลดภาษีพร้อมกับสินค้าปกติ และต้องการเวลาปรับตัวนานกว่า จะกำหนดให้เป็นสินค้าอ่อนไหว (Sensitive Products) โดยกำหนดเงื่อนไขเพดานสินค้าอ่อนไหว เพื่อจำกัดจำนวนสินค้าดังกล่าว ดังนี้

ก. ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และสาธารณรัฐประชาชนจีน มีรายการสินค้าอ่อนไหวได้ไม่เกิน 400 รายการ (พิกัดฯ 6 หลัก)

ข. มูลค่าการนำเข้าของรายการสินค้าอ่อนไหวทั้งหมด ไม่เกินร้อยละ 10 ของมูลค่าการนำเข้ารวม

ค. สินค้าอ่อนไหวจะเริ่มลดอัตราภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติ โดยจะลดภาษีมาอยู่ที่ไม่เกินร้อยละ 20 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2555 และจะลดเป็นร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2561

(3) สินค้าอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive Products) ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และสาธารณรัฐประชาชนจีน จำกัดรายการสินค้าอ่อนไหวสูงไม่เกิน 100 รายการ หรือร้อยละ 40 ของจำนวนรายการสินค้าอ่อนไหว แล้วแต่เงื่อนไขใดส่งผลให้มีรายการสินค้าอ่อนไหวสูงน้อยกว่า สำหรับการลดภาษีของสินค้าอ่อนไหวสูง กำหนดให้ลดภาษีมาอยู่ที่อัตราไม่เกินร้อยละ 50 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ จะได้รับความผ่อนปรนทั้งในด้านจำนวนสินค้าอ่อนไหว และระยะเวลาการลดภาษีที่มากกว่า

สำหรับผักและผลไม้พิกัดอัตราศุลกากร 07 และ 08 ซึ่งเป็นสินค้า Early Harvest Programme รายการสินค้าปกติ (Normal Track) อัตราภาษีศูนย์ ทำให้ราคาสินค้านำเข้าลดลง แต่ถึงอย่างไรก็ตามการนำเข้าผลไม้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ต้องถูกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 13 หากเป็นการนำเข้าตามเส้นทาง GMS จะถูกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 5 ทั้งนี้การนำเข้าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยผ่านประเทศที่สาม ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายไม่เป็นทางการค่อนข้างสูง เป็นการเพิ่มต้นทุนในการค้าผลไม้บนเส้น R3E

5.4 นโยบายการค้าผลไม้ที่สำคัญของประเทศสาธารณประชาชนจีนกับประเทศคู่ค้า

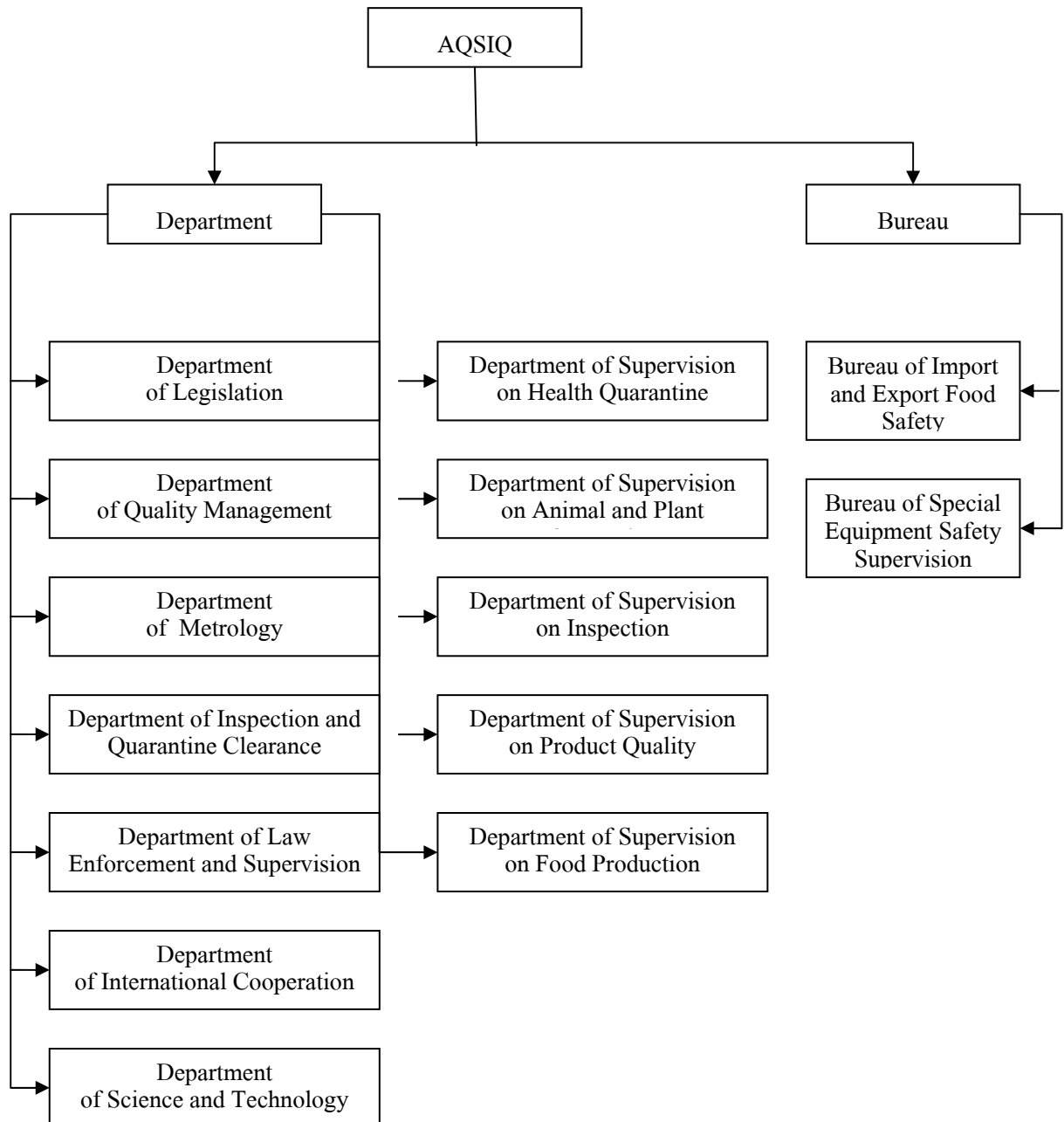
ในปัจจุบัน การนำเข้าผลไม้สดจากไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของด่านกักกันที่ระบุไว้ใน

1) บันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับความร่วมมือในมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของประเทศไทยกับ AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2547

2) พิธีการว่าด้วยการตรวจสอบและเงื่อนไขด่านกักกันพืชสำหรับผลไม้ในเขตร้อนที่จะส่งออกจากไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย และสำนักงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (General Administration of Quality Supervision and Quarantine of The People's Republic of China : AQSIQ) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2547 (รูปที่ 5-1)

3) ข้อบัญญัติของ AQSIQ ฉบับที่ 6 ว่าด้วยกฎการบริหารในการตรวจสอบ การกักกันและการตรวจสอบการนำเข้าผลไม้สดไทยใน G/SPS/CHN 80 ต่อคณะกรรมการว่าด้วยมาตรการอนามัยและอนามัยพืชขององค์การการค้าโลก ซึ่งนำมาใช้เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548

รูปที่ 5-1 โครงสร้างหน่วยงานหลักของ General Administration of Quality Supervision,
Inspection and Quarantine of The People's Republic of China (AQSIQ)



ที่มา : WWW.AQSIQ.GO.CN

5.5 ขั้นตอนการตรวจสอบและการกักกันการส่งออกสินค้าเกษตรของไทย

การส่งออกสินค้าเกษตรของไทย ต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กรมวิชาการเกษตรกำหนดไว้ โดยต้องมีเอกสารส่งออกประกอบด้วย

- 1) ใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary)
- 2) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)
- 3) เอกสารทางการค้าอื่น ๆ (เช่น B/L L/C หรือใบกำกับสินค้า หากมี)
- 4) ใบรับรองสารตกค้างซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) สำหรับลำไย

เพื่อที่จะนำเข้าผลผลิตการเกษตรสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน บริษัทนำเข้าจะต้องมีใบอนุญาตให้นำเข้าจากด่านกักกัน (Quarantine Import Permit : QIP) ที่ถูกต้อง ซึ่งครอบคลุมถึงปริมาณสินค้าตามที่ทำสัญญาและระยะเวลาประมาณ 6 เดือน ผ่านทางท่าเรือขาเข้าที่ระบุไว้ ใบอนุญาตดังกล่าวสามารถครอบคลุมถึงสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ การบริหารทั่วไปเกี่ยวกับคุณภาพ การอำนวยความสะดวก การตรวจสอบและการกักกัน AQSIQ เป็นผู้บริหารระบบ QIP ระบบ QIP นี้สามารถสมัครทางออนไลน์ผ่านสำนักงานกักกันระดับอำเภอ ณ ท่าเรือขาเข้า ซึ่งจะต้องทำการประเมินในเบื้องต้นก่อน (Pre Evaluation) การอนุมัติ QIP ขึ้นอยู่กับ AQSIQ ในนครปักกิ่ง ผู้ค้าควรมี QIP ก่อนที่จะวางใบสั่งสินค้า ปริมาณที่จะบรรจุลงเรือจะมีการตรวจสอบอย่างละเอียด และเสี่ยงต่อการไม่ได้รับอนุมัติหากถูกพิจารณาว่าปริมาณสินค้านั้นมากเกินไป ยิ่งไปกว่านั้น AQSIQ ยังสามารถชะลอหรือกระทั่งระงับการออกใบ QIP ตามต้องการโดยไม่แจ้งพ้อคำล่วงหน้า หรือไม่มีการอธิบายเหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น ซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่แน่นอนทางการค้า นอกจากนี้ AQSIQ ยังกำหนดให้พ้อคำใช้ QIP ไปจนหมดอายุประมาณร้อยละ 75 หรือมากกว่าก่อนที่จะออกใบใหม่ให้ พ้อคำก็เกรงที่จะเร่งเสนอ AQSIQ ให้มีการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ดังกล่าว เนื่องจากเกรงว่าจะไม่เป็นที่พอใจของ AQSIQ ประเทศคู่ค้ากับสาธารณรัฐประชาชนจีนหลายประเทศร่วมกันทักท้วงต่อสาธารณรัฐประชาชนจีนหลายครั้งเกี่ยวกับการออกใบ QIP ที่มีต่อการค้า แต่ฝ่ายจีนมีการปรับปรุงให้ดีขึ้นเพียงเล็กน้อย

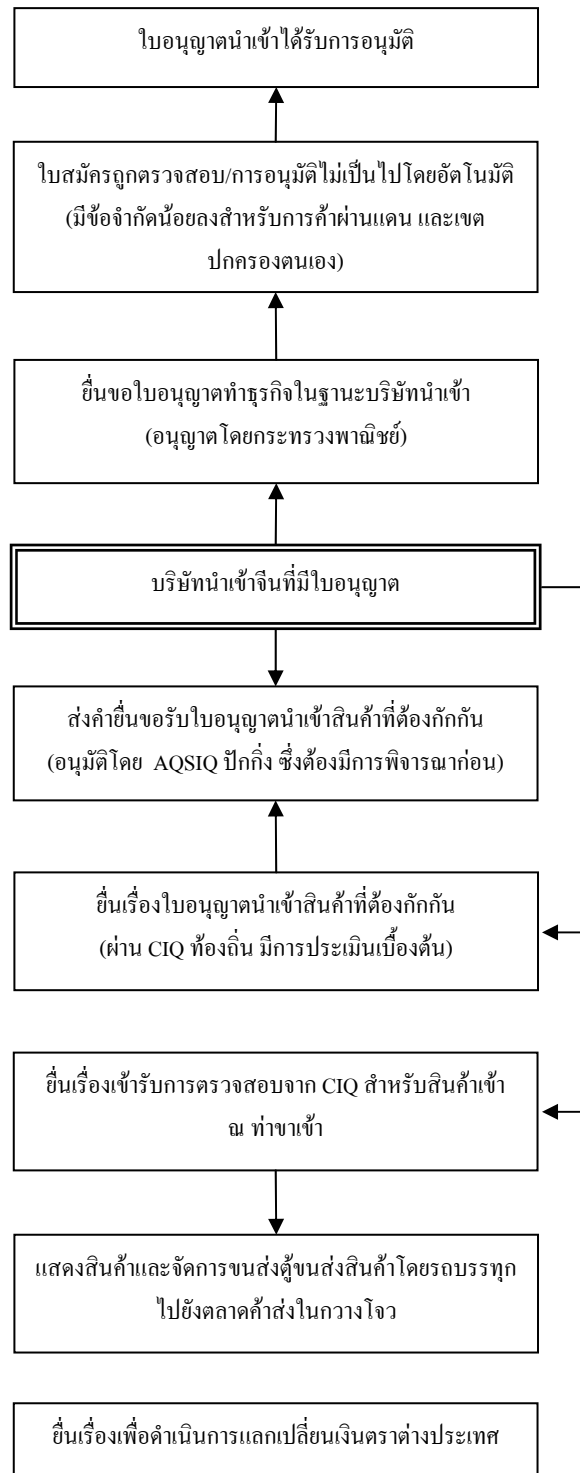
ตัวแทนการออกสินค้าจากศุลกากรจะทำหน้าที่ตามที่ได้รับมอบอำนาจ โดยผู้ส่งออกให้รับผิดชอบในเรื่องโลจิสติกส์การนำเข้า ทำให้ขั้นตอนทางศุลกากรและการตรวจสอบ ณ ด่านกักกันคล่องตัวขึ้น เมื่อตู้คอนเทนเนอร์มาถึงท่าเรือ ตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจะรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเอกสารทั้งหมดที่เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำเข้าและการเคลียร์สินค้า การยื่นเรื่องเพื่อการตรวจสอบและการเคลียร์สินค้ากับศุลกากรและด่านกักกัน

ผู้นำเข้าชาวจีนซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ส่งออกจะเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับการขนส่ง เพื่อนำส่งสินค้าสู่ตลาดผลไม้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (รูปที่ 5-2) โดยแต่ละตัวแทนนำเข้าจะมีด่าน/ท่าเรือนำเข้าโดยเฉพาะ ทั้งนี้ปัจจุบันมีผู้นำเข้าที่ได้รับอนุญาตเพียงไม่กี่รายที่ดำเนินการเกี่ยวกับผลไม้สด โดยแต่ละตัวแทนนำเข้าจะมีท่าเรือนำเข้าเฉพาะ

เพื่อเป็นการรับรอง “ความสามารถในการส่งออก” สาธารณรัฐประชาชนจีนจึงออกบัญชีรายชื่อผลผลิตที่อนุญาตให้นำเข้าประเทศหรือบัญชีรายชื่อผลผลิตที่ห้ามนำเข้าประเทศ โดยอาศัยหลักวิทยาศาสตร์ควบคุม ซึ่งดำเนินการอย่างมีระบบและเฉพาะเจาะจงกับผลผลิต สำหรับประเทศผู้ผลิตและประเทศผู้นำเข้าชนิดผลไม้ ดังตารางที่ 5-5

5-14

รูปที่ 5-2 บทบาทของบริษัทที่ได้ใบอนุญาตนำเข้า



ที่มา : จากการสอบถาม

หมายเหตุ : CIQ = Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau of the People's Republic of China

ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 35 แห่ง

ตารางที่ 5-5 ชนิดผลไม้และประเทศที่อนุญาตให้ส่งออกผลไม้ไปจีน

ชนิดผลไม้	ประเทศที่ได้รับอนุญาตให้ส่งออกได้ (ตั้งแต่ 13 ก.ย. 2547)
ซีทรัส/ส้มแมนดาริน	สหรัฐอเมริกา (บางส่วนของแคลิฟอร์เนีย ฟลอริดา อริโซนา เท็กซัส) นิวซีแลนด์ ไทย อูรุกวัย แอฟริกาใต้
ส้ม	สหรัฐอเมริกา (บางส่วนของแคลิฟอร์เนีย ฟลอริดา อริโซนา เท็กซัส) นิวซีแลนด์ ไทย อูรุกวัย แอฟริกาใต้
ซีทรัส/เกรฟฟรุต/ส้มโอ	สหรัฐอเมริกา (บางส่วนของแคลิฟอร์เนีย ฟลอริดา อริโซนา เท็กซัส) ไทย อูรุกวัย แอฟริกาใต้ ใต้หวัน
ทุเรียน	ไทย
ลำไย	ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม พม่า
มังคุด	ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย พม่า
สับปะรด	ไทย ฟิลิปปินส์
ละมุด	ไทย
กล้วย/ส่วนของพืชจำพวกกล้วย	ไทย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย เอกวาดอร์ โคลัมเบีย คอสตาริกา ปานามา
เสาวรส	ไทย
ลิ้นจี่	ไทย มาเลเซีย เวียดนาม พม่า
มะพร้าว	ไทย มาเลเซีย
น้อยหน่า	ไทย
มะขาม	ไทย
มะละกอ	มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์
มะเฟือง	ไทย ใต้หวัน
มะม่วง	ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ไทย อินเดีย ปากีสถาน ใต้หวัน
ชมพู	ไทย ใต้หวัน
ขนุน	เวียดนาม ไทย
สละ	ไทย
ฝรั่ง	ไทย
หมาก	ใต้หวัน

ที่มา : สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ

5.6 ห่วงโซ่อุปทานและกิจกรรมโลจิสติกส์การส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน

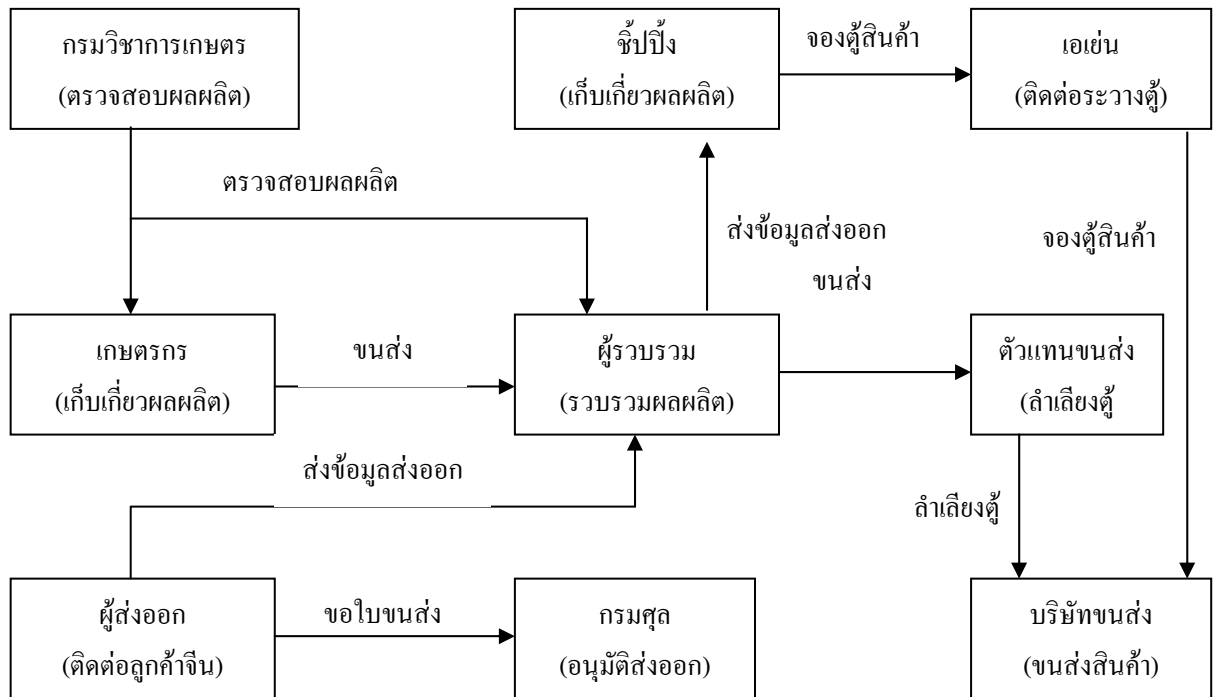
ระบบโลจิสติกส์ผลไม้เพื่อการส่งออกจากไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย การขนส่ง ซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายผลไม้จากแหล่งผู้ผลิต หรือผู้จัดเก็บไปยังลูกค้าในระดับต่าง ๆ การจัดการคลังสินค้า เป็นการรวบรวมบรรจุ จัดเก็บและส่งออก เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสีย จึงต้องมีวิทยาการหลังการเก็บเกี่ยว การเก็บรักษาในห้องทำความเย็น หรือตู้เย็นในระหว่างการขนส่ง การลำเลียงเปลี่ยนถ่าย (Material Handling) ตู้ทำเรือหรือท่าอากาศยาน การจัดการสารสนเทศ การจัดการเอกสารทางศุลกากร และใบอนุญาตการส่งออก

ระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อผลไม้เพื่อการส่งออก เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีระยะเวลาในการเก็บรักษาจำกัด ดังนั้นการส่งออกจะต้องคำนึงถึงกิจกรรมโลจิสติกส์ตั้งแต่การเคลื่อนย้ายผลไม้จากแหล่งผลิต การคัดเกรด การบรรจุหีบห่อ รูปแบบ และระยะเวลาในการขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการกำหนดคุณภาพของผลไม้ที่ส่งมอบ ณ ประเทศปลายทาง และราคาสินค้า ซึ่งมีผลต่อการเพิ่มมูลค่าของผลไม้ รวมทั้งสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้า

5.6.1 ห่วงโซ่อุปทานผลไม้

การส่งออกผลไม้เริ่มต้นที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวผลผลิตที่ออกตามฤดูกาล แล้วทำการรวบรวมให้เต็มคันรถขนส่งมาขายที่ผู้รวบรวม ผู้รวบรวมทำการตรวจสอบคุณภาพว่าตรงกับมาตรฐานการส่งออกหรือไม่ สำหรับทุเรียน การส่งเสริมวิชาการเกษตรทำการสุ่มตรวจอ่อนแก่ เพื่อป้องกันผู้ส่งออกส่งทุเรียนอ่อนไปขายต่างประเทศ และทำการเก็บตัวอย่างผลผลิตไปตรวจสอบสารพิษตกค้างในห้องแล็บ แล้วจึงส่งผลการตรวจกลับมาให้กับผู้ส่งออกในวันรุ่งขึ้น ผู้รวบรวมทำการคัดเกรด ชุบน้ำยา บรรจุกล่องและตู้คอนเทนเนอร์ หลังจากนั้นจะทำการติดต่อให้บริษัทชิปปิ้งหาเรือหัวลากมาลากไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยชิปปิ้งจะติดต่อหาสายเรือล่วงหน้ากับเอเยนต์ก่อนและขอใบขนสินค้ากับกรมศุลกากร เมื่อตู้คอนเทนเนอร์ไปถึงท่าเรือ จะมีการตรวจวัดอุณหภูมิและสิ่งของปลอมปน โดยบริษัทตัวแทนขนส่ง หลังจากนั้นเรือจะมาเทียบท่า ทำการลำเลียงตู้สินค้าขึ้นเรือเพื่อทำการขนส่งไปประเทศปลายทางในขั้นตอนต่อไป รายละเอียดและความสัมพันธ์โครงสร้างระบบโลจิสติกส์ แสดงในรูปที่ 5-3 และรายละเอียดแต่ละองค์ประกอบ มีดังนี้

รูปที่ 5-3 รายละเอียดและโครงสร้างระบบโลจิสติกส์



ที่มา : ธเนศ สิริสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

เกษตรกร มีความสำคัญมากต่อคุณภาพของผลไม้ เนื่องจากผลไม้ที่ส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีคุณภาพของผลิตภัณฑ์แตกต่างกันออกไป ส่วนหนึ่งมาจากเทคโนโลยีการเพาะปลูกและวิทยาการหลังการเก็บเกี่ยว โดยขึ้นกับปัจจัยที่สำคัญ ดังนี้

1) พื้นที่การปลูก สภาพดินและภูมิอากาศจะส่งผลโดยตรงกับคุณภาพของสินค้า เช่น มังคุด เพาะปลูกได้ดีในสภาพอากาศชื้น ดังนั้น มังคุดจึงนิยมปลูกกันที่ภาคตะวันออกและภาคใต้

2) ระยะออกดอก ถ้าเกษตรกรสามารถกำหนดระยะออกดอกได้ จะสามารถกำหนดระยะออกผลได้เช่นกัน ทำให้ไม่ต้องประสบปัญหาภาวะผลผลิตล้นตลาด ราคาตกต่ำ และควรพิจารณาพร้อมกับฤดูกาลผลไม้ของจีนเพื่อวางแผนการปลูก

3) การดูแลรักษา การควบคุมการใช้สารเคมีและยาฆ่าแมลง เพราะก่อนการส่งออกต้องมีการตรวจสอบสารเคมีตกค้างและแมลงศัตรูพืช

4) การเก็บเกี่ยว ขั้นตอนนี้ต้องพิถีพิถันเป็นพิเศษ เนื่องจากถ้าไม่ได้รับการดูแลที่ดีอาจทำให้ผลผลิตบอบช้ำได้ เมื่อสินค้าบอบช้ำและส่งออกไปถึงประเทศปลายทางแล้ว อาจทำให้ผลผลิตบางส่วนเกิดการเน่าเสีย

5) การคัดคุณภาพ เมื่อเกษตรกรทำการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้วจะทำการคัดคุณภาพก่อน ทำความสะอาดเบื้องต้น แล้วทำการส่งไปขาย ณ จุดรับซื้อต่าง ๆ

ผู้รวบรวม ทำหน้าที่รวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร ส่งขายให้พ่อค้าส่งหรือผู้ส่งออก โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ปลูก และมีบางส่วนที่ผู้ส่งออกตั้งอยู่ในตลาดไท

1) ตลาดไท ตลาดกลางซื้อขายสินค้าเกษตรอย่างครบวงจร เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าเกษตรเพื่อการขายส่งและขายปลีก ดังนั้น จึงมีผู้ส่งออกบางรายมารับซื้อผลผลิตที่ตลาดไท แล้วทำการคัดเกรดและบรรจุเพื่อการส่งออก แต่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ส่งออกรายย่อย

2) ล้ง ลักษณะเป็นโรงงานบรรจุเพื่อการส่งออก เป็นการรวบรวมผลผลิตของเกษตรกรให้กับผู้ส่งออก และผลผลิตบางส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานจะส่งเข้าสู่ตลาดขายส่ง บางครั้งมีผู้ค้าส่งมาซื้อถึงล้ง การรวบรวมมีทั้งขายภายในประเทศและส่งออกให้ผู้ส่งออก ผู้รวบรวมจะทำหน้าที่ในการคัดและบรรจุให้ผู้ส่งออก โดยส่วนมากจะเป็นผู้ส่งออกขนาดเล็ก เนื่องจากผู้ส่งออกรายใหญ่จะมีผู้รวบรวมเป็นของตนเอง และตั้งใกล้เคียงกับแหล่งเพาะปลูก

สำหรับผู้ส่งออกรายใหญ่ที่มีดังของตนเอง มีสวนของตนเอง หรือมีส่วนผลไม้ที่มีสัญญาซื้อขายเป็นประจำ จะทำหน้าที่ในการเก็บเกี่ยวผลผลิตหรือรับซื้อ คัดผลไม้ และบรรจุ เพื่อการส่งออก โดยตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับสวนผลไม้ เกษตรกรที่ขายผลผลิตให้จะเป็นแบบประจำ โดยมีการติดต่อประสานงาน การพัฒนาพันธุ์พืช การใช้สารเคมี รวมถึงคุณภาพของผลผลิต ทั้งนี้เพื่อต้องการให้สินค้ามีคุณภาพดี ปริมาณที่เพียงพอต่อการส่งออก และตรงตามเวลาที่กำหนด

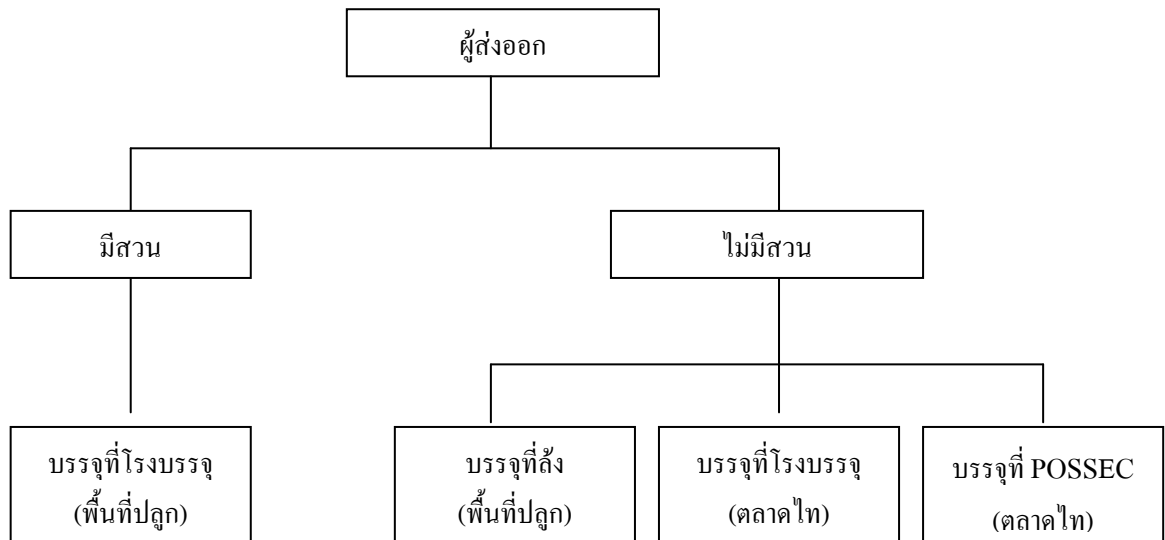
3) POSSEC (Perishable One Stop Service Export Center) ศูนย์รวบรวมผักผลไม้ และดอกไม้เพื่อการส่งออก หรือ POSSEC คือ ศูนย์กลางให้บริการตามขั้นตอนพิธีการส่งออก และตรวจสอบสินค้าตามมาตรฐานสากล เป็นความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ภายใต้การกำกับดูแลและส่งเสริมโดยรัฐบาล ที่ตั้งอยู่ ณ ตลาดไท เป็นศูนย์บริการตามขั้นตอนพิธีการส่งออกที่ครบวงจรในสถานที่แห่งเดียว เหมาะสำหรับผู้ส่งออกรายย่อยที่เริ่มต้นธุรกิจส่งออก ยังไม่มีข้อมูลเรื่องการส่งออก ผู้ส่งออกสามารถนำไปสั่งซื้อสินค้ามาขอคำแนะนำได้ที่ POSSEC

ผู้ส่งออก ทำหน้าที่ในการติดต่อลูกค้าต่างประเทศ รับคำสั่งซื้อแล้วจัดหาผลผลิตส่งไปตามวันและเวลาที่กำหนด แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ มีสวนและไม่มีส่วน และรูปแบบการบรรจุแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ บรรจุที่โรงบรรจุในแหล่งผลิต บรรจุที่คลัง บรรจุที่โรงบรรจุตลาดไท และบรรจุที่ POSSEC (ตลาดไท) รายละเอียดของกิจกรรมโลจิสติกส์ของการส่งออกตามลักษณะการบรรจุแต่ละประเภท แสดงในรูปที่ 5-4, 5-5 และ 5-6

1) การบรรจุที่โรงบรรจุ ณ แหล่งผลิต ผู้ส่งออกจะแจ้งความต้องการไปที่สวนผลไม้ก่อนการเก็บเกี่ยวผลผลิต ทำการสุ่มตัวอย่างไปตรวจสอบสารเคมีตกค้างและแมลงศัตรูพืช โดยส่งตัวอย่างไปที่ห้องแล็บของกรมวิชาการเกษตร

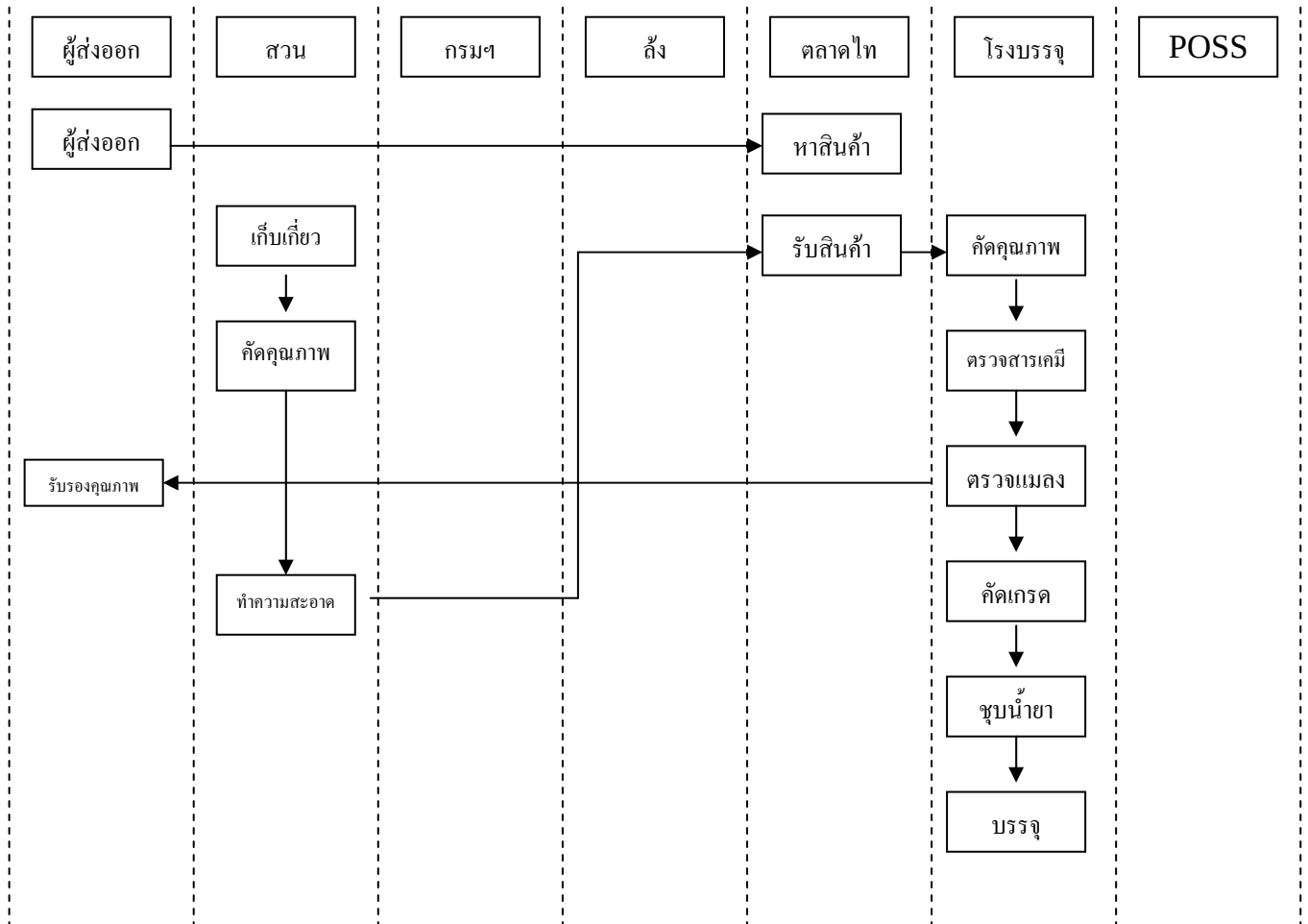
2) บรรจุที่โรงบรรจุตลาดไท โดยผู้ส่งออกจะทำการรวบรวมผลไม้ที่ตลาดไท แล้วขนถ่ายเข้าโรงบรรจุ ซึ่งตั้งอยู่ในตลาดไท ทำการคัดคุณภาพเบื้องต้นก่อน แล้วจึงทำการสุ่มตัวอย่างผลไม้ไปตรวจสอบสารเคมีตกค้างและแมลงศัตรูพืช เมื่อผลตรวจผ่านการรับรองจึงจะทำการคัดเกรดตามรูปลักษณะภายนอก โดยพิจารณาความสวยงามและขนาดของผล ทำการชุบน้ำยาป้องกันเชื้อราและติดฉลาก ขั้นตอนสุดท้ายเป็นการบรรจุลงในบรรจุภัณฑ์ตามชนิดของผลไม้

รูปที่ 5-4 รูปแบบการดำเนินงานของผู้ส่งออก



ที่มา : ธเนศ สิริสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

รูปที่ 5-6 ขั้นตอนการบรรจุของผู้ส่งออก บรรจุที่โรงบรรจุ (ตลาดไท)



ที่มา : ธเนศ สิริสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

3) บรรจุที่ POSSEC (ตลาดไท) (รูปที่ 5-7) ผู้ส่งออกจะนำไปส่งซื้อสินค้าจากลูกค้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมาที่ POSSEC เพื่อขอคำปรึกษา หลังจากนั้น POSSEC จะทำการติดต่อกับเกษตรกรที่ส่งสินค้าให้ตลาดไทเป็นประจำ ให้เกษตรกรเก็บเกี่ยวผลผลิต คัดคุณภาพของผลผลิตเบื้องต้น (เสีย- ไม่เสีย) รวมทั้งทำความสะอาด หลังจากนั้นจึงส่งผลผลิตมาที่ POSSEC เพื่อรวบรวมให้ได้ตามปริมาณที่ต้องการ และคัดคุณภาพอีกครั้งเพื่อความมั่นใจ แล้วทำการสุ่มตัวอย่างไปตรวจสอบสารเคมีตกค้างและแมลงศัตรูพืช เมื่อผลตรวจผ่านการรับรอง จึงทำการคัดเกรดตามรูปลักษณ์ภายนอก โดยพิจารณาความสวยงามและขนาดของผล ทำการหุบน้ำยาป้องกันเชื้อราและติดฉลากขั้นตอนสุดท้ายเป็นการบรรจุลงในบรรจุภัณฑ์ตามชนิดของผลไม้ ทุกขั้นตอนเริ่มต้นและสิ้นสุดที่ POSSEC เพียงแห่งเดียว

กรมวิชาการเกษตร มีหน้าที่ศึกษาวิจัยและพัฒนาพันธุ์พืช เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตพืชสู่ภาครัฐ เอกชน และเกษตรกร ตลอดจนบริการวิเคราะห์ ทดสอบ ตรวจสอบ รับรอง รวมทั้งให้คำแนะนำแก่เกษตรกร เพื่อให้บริการส่งออกสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ ทำการออกไปรับรองที่เกี่ยวข้องกับผลไม้เพื่อการส่งออก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

1) ใบรับรองที่เกี่ยวข้อง

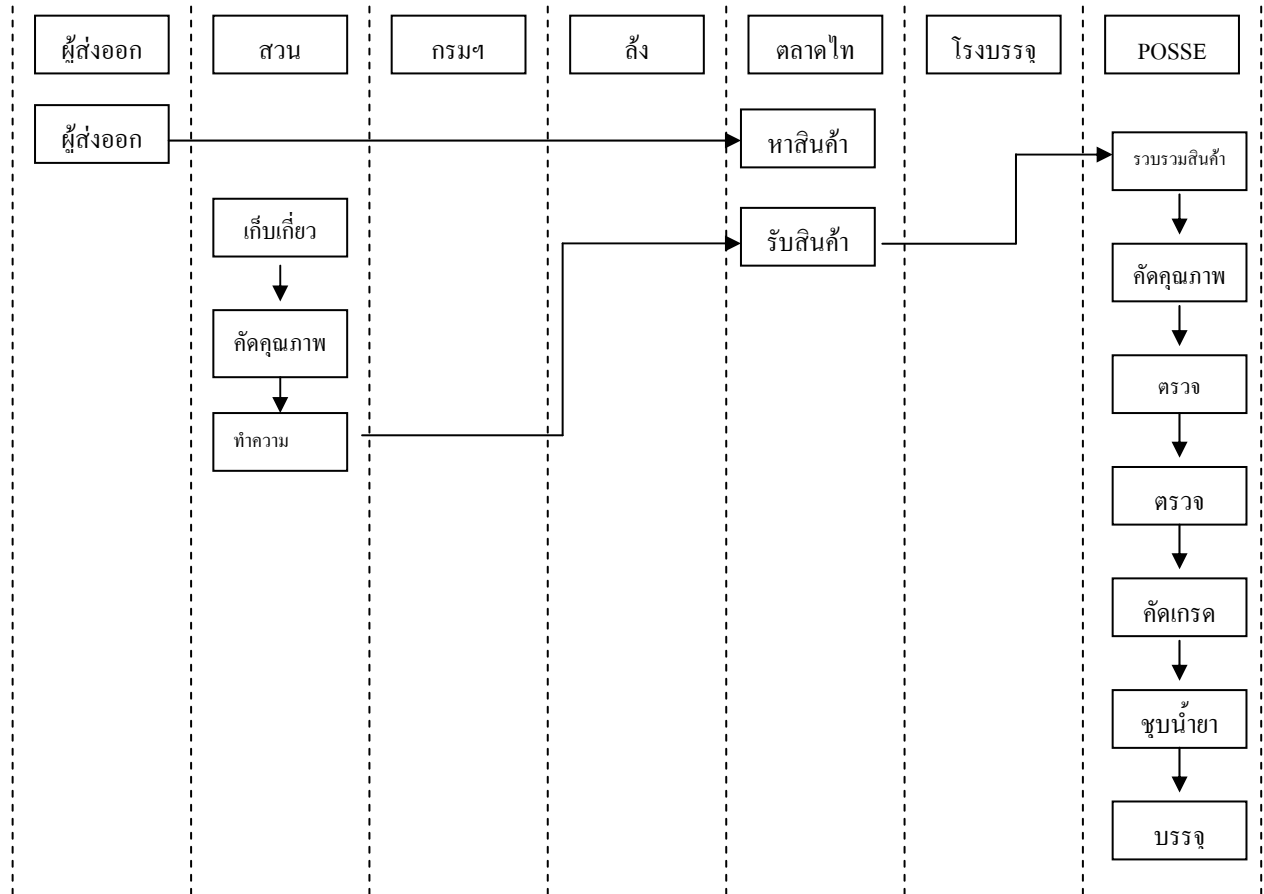
- ใบรับรองตรวจโรคพืช
- ใบรับรองสารพิษตกค้าง
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า
- ใบรับส่งสินค้า
- เอกสาร GAP

2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตร (สวพ.) ดูแลเรื่องการตรวจรับรองผลผลิตอ่อนแก่ และสารพิษตกค้าง ที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่เพาะปลูก เช่น สวพ.6 จันทบุรี และ สวพ.7 สุราษฎร์ธานี

- กลุ่มบริการสินค้าส่งออก (กบส.) ดูแลเรื่องจากตรวจศัตรูพืช ที่ตั้งอยู่ในกรมวิชาการเกษตร

รูปที่ 5-7 ขั้นตอนการบรรจุของผู้ส่งออก บรรจุที่ POSSEC (ตลาดไท)



ที่มา : ธเนศ ลิริสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

กรมศุลกากร ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วน เอกสารที่ผู้ส่งออกต้องเตรียม มีดังนี้

- ใบขนสินค้าขาออก
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- ใบอนุญาตส่งออก
- เอกสารรับรองจากกรมวิชาการเกษตร

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

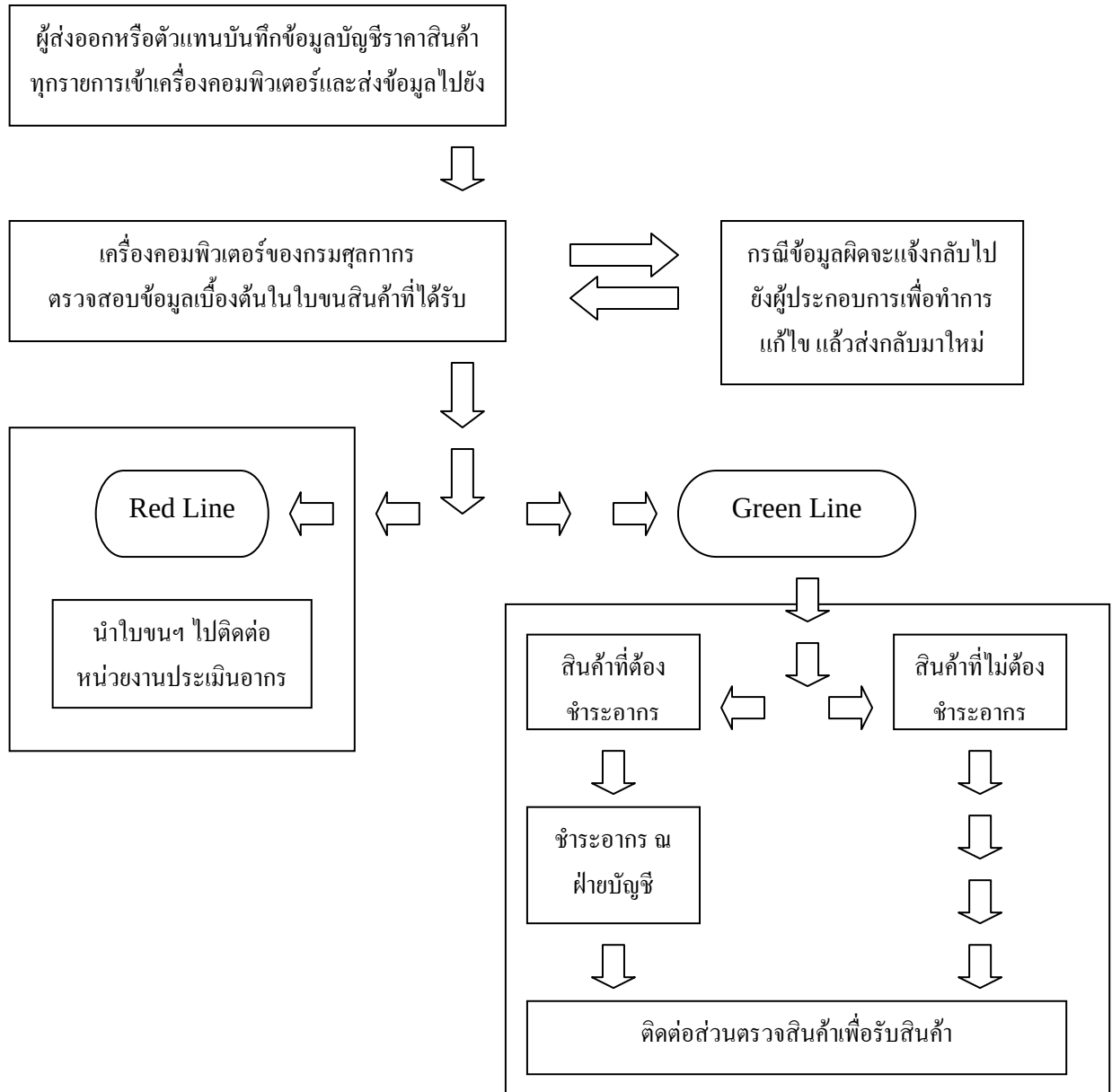
1. ผู้ส่งออกหรือซัปป์ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทูลรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือซัปป์มายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

2. กรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมา ถ้าถูกต้องครบถ้วนจะออกเลขที่ใบขนสินค้าออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือซัปป์ เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

- ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

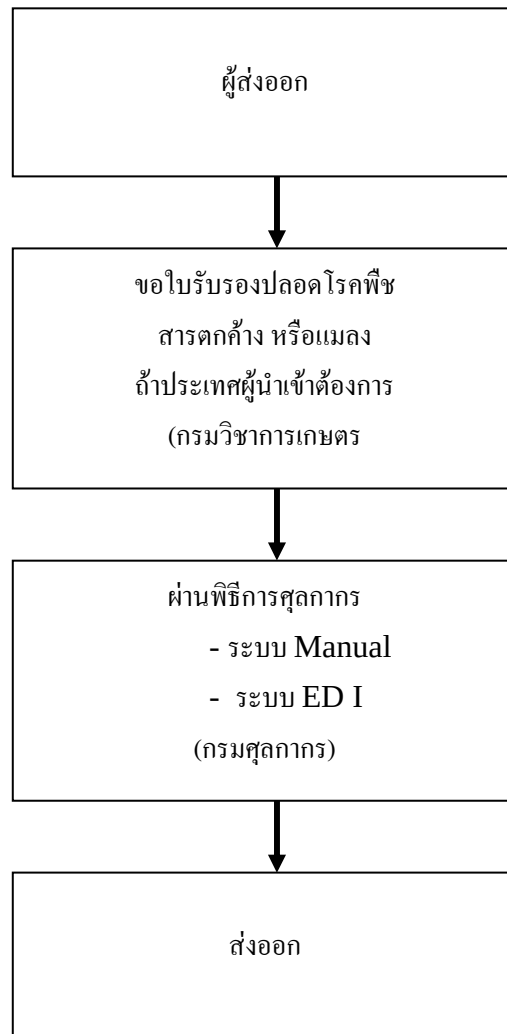
- ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้โดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร สำหรับประเภทใบขนสินค้าสามารถเป็นได้ทั้ง 2 แบบ ขึ้นอยู่กับความน่าเชื่อถือของผู้ส่งออก ถ้ามีความน่าเชื่อถือสูง ไม่เคยทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ ก็จะถูกพิจารณาให้เป็น Green Line แต่ถ้าเป็นผู้ส่งออกที่ไม่น่าไว้วางใจจะถูกพิจารณาให้เป็น Red Line แต่โดยส่วนใหญ่แล้วการส่งออกผลไม้จะเป็นรายใหญ่ และเป็นเจ้าประจำที่เคยส่งออก จะถูกพิจารณาให้เป็น Green Line ดังแผนภูมิแสดงขั้นตอนการส่งออก รูปที่ 5-8 และได้แสดงขั้นตอนการส่งผลไม้สด ดังในรูปที่ 5-9

รูปที่ 5-8 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า



ที่มา : กรมศุลกากร

รูปที่ 5-9 แผนภูมิขั้นตอนการส่งออกผลไม้สด



ที่มา : กรมศุลกากร

การผ่านพิธีการศุลกากร

การดำเนินการพิธีการศุลกากรเพื่อการส่งออก มี 4 ระบบ ได้แก่ ระบบ Manual, ระบบ EDI, ระบบ E-Container, และระบบ E-Export (Paperless) ซึ่งเป็นการพัฒนาตามลำดับขั้นที่กรมศุลกากรนำมาใช้กับผู้ส่งออกในปัจจุบัน ดังตารางที่ 5-6

ตารางที่ 5-6 ระบบการขอใบขนสินค้าของกรมศุลกากร

ระบบ	รายละเอียด
Manual	ผู้ส่งออกยื่นเอกสารขออนุญาตส่งออกที่กรมศุลกากร เจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบถูกต้องของข้อมูล ถ้าพบความบกพร่องจะให้ผู้ส่งออกทำการแก้ไขข้อมูลจนกว่าข้อมูลนั้นถูกต้อง หลังจากนั้นกรมศุลกากรทำการออกใบอนุญาตขนสินค้าขาออก
EDI	เป็นการลดขั้นตอนการยื่นเอกสาร เปลี่ยนเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ส่งออกสามารถส่งข้อมูลมาจากบริษัทได้โดยไม่ต้องเดินทางมาที่กรมศุลกากร เมื่อได้รับการอนุมัติเรียบร้อยแล้วจึงพิมพ์เอกสารมายื่นในขั้นตอนสุดท้าย
E-Container	การดำเนินงานคล้ายกับระบบ EDI แต่ไม่มีการพิมพ์เอกสารเพื่อยื่นในขั้นตอนสุดท้าย ข้อมูลทุกอย่างจะปรากฏบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ที่ทำเรื่องเพื่อตรวจรายละเอียดความถูกต้อง แต่มีใบกำกับตู้เท่านั้นที่ยังคงเป็นกระดาษ
E-Export (Paperless)	เป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อลดขั้นตอนการทำเอกสาร ข้อมูลเอกสารถูกเป็นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ แสดงผลบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ ขั้นตอนการยื่นเอกสารถูกยกเลิกทั้งหมด

ปัจจุบันผู้ส่งออกส่วนใหญ่ใช้ระบบ EDI และ E-Container แต่ระบบ E-Export เพิ่งเริ่มมีการใช้งาน ผู้ส่งออกส่วนใหญ่ไม่คุ้นเคยกับระบบ E-Export แต่ระบบนี้สามารถช่วยให้ผู้ส่งออกผลไม่มีความคล่องตัวสูงขึ้น เนื่องจากการส่งออกผลไม่ต้องการความรวดเร็วและความคล่องตัว เมื่อผู้ส่งออกรับคำสั่งซื้อและทำการรวบรวมส่งออกใช้ระยะเวลาประมาณ 1 วัน ระบบ E-Export ทำให้ลดขั้นตอนการทำเอกสารและระยะเวลาการติดต่อประสานงาน

สำหรับผู้ส่งออกผลไม้จะต้องมีการติดต่อเพื่อขอใบอนุญาตจากกรมวิชาการเกษตร ขอใบขนสินค้าจากกรมศุลกากร หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทำให้ต้องมีการติดต่อประสานงานกับหลายหน่วย เป็นการเพิ่มต้นทุนและระยะเวลาการติดต่อประสานงาน กรมศุลกากรจึงจัดทำระบบ Single Window เพื่อการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ โดยไม่ต้องเดินเอกสารในหลาย ๆ สถานที่ เป็นการติดต่อผ่านหน้าเว็บไซต์ของกรมศุลกากรที่เชื่อมต่อกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แนวความคิดนี้ช่วยลดขั้นตอนและระยะเวลาการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของภาครัฐ ทำให้ผู้ส่งออกมีการทำงานที่รวดเร็วและคล่องตัวมากขึ้น แต่ปัจจุบันยังไม่ได้ได้รับความนิยมมากนัก เนื่องจากความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ยังไม่สามารถที่จะนำข้อมูลมาเชื่อมโยงกับกรมศุลกากรได้ อย่างไรก็ตามเมื่อระบบ Single Window เสร็จสมบูรณ์ จะทำให้การส่งออกคล่องตัวมากขึ้น

ข้อปิ้ง การดำเนินการจัดส่งผลไม้จากโรงงานบรรจุมายังท่าเรือ มีกิจกรรมประกอบด้วย การดำเนินพิธีการศุลกากรและเอกสาร การจัดการหั่วลาก และการจองระวางบริษัทเรือหรือสายการบิน โดยสามารถจำแนกหน้าที่ของ Shipping ตามประเภทของผู้ส่งออก ดังตารางที่ 5-7

ตารางที่ 5-7 แสดงหน้าที่ของ Shipping ในแต่ละส่วน

ประเภทของผู้ส่งออก	หน้าที่ของ Shipping		
	ดำเนินเอกสาร	จัดการหั่วลาก	การจองระวาง
1	✓	✓	✓
2	✓	✓	
3	✓		

1) ผู้ส่งออกประเภทที่ 1 ให้ Shipping ดำเนินการทุกอย่าง ตั้งแต่การดำเนินเอกสาร พิธีการศุลกากร การจัดการหั่วลาก และการจองระวางสายเรือหรือเครื่องบิน

2) ผู้ส่งออกประเภทที่ 2 ให้ Shipping ดำเนินการเอกสาร พิธีการศุลกากร และจัดการหั่วลาก โดยผู้ส่งออกจะเป็นผู้เลือกและกำหนดสายเรือหรือเครื่องบิน

3) ผู้ส่งออกประเภทที่ 3 เป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ที่มีการจัดการครบวงจร แต่ให้ Shipping ทำการดำเนินเอกสารและพิธีการศุลกากร โดยมีรถหั่วลากเป็นของตนเอง และทำการจองสายเรือหรือเครื่องบินด้วยตนเอง

เอเยนต์ ทำหน้าที่ติดต่อประสานงาน ระหว่างบริษัทสายเรือและเครื่องบินกับผู้ต้องการใช้บริการ (ชิปปิงหรือผู้ส่งออก) เอเยนต์ เป็นผู้จองพื้นที่ว่างบนเรือและเครื่องบิน เมื่อชิปปิงหรือผู้ส่งออกต้องการส่งสินค้าออกนอกประเทศ จะติดต่อเอเยนต์เพื่อขอทราบข้อมูลวันและเวลาที่กำหนด มีสายเรือหรือสายการบินของบริษัทใด ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาการขนส่ง และทำการจองผ่านเอเยนต์ ชิปปิงหรือผู้ส่งออกไม่สามารถติดต่อกับบริษัทสายเรือหรือสายการบินได้โดยตรง เนื่องจากบริษัทสายเรือและสายการบินมีการติดต่อกับลูกค้าโดยผ่านเอเยนต์เท่านั้น

บริษัทตัวแทนขนส่ง เมื่อผู้ส่งออกนำสินค้าเข้ามาที่บริเวณท่าเรือหรือท่าอากาศยาน จะมีบริษัทตัวแทนขนส่งมาทำการดำเนินการลำเลียงสินค้าขึ้นเรือหรือเครื่องบิน ซึ่งไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับสินค้า ทำส่งออกแสดงในรูปที่ 5-10 ในกรณีท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

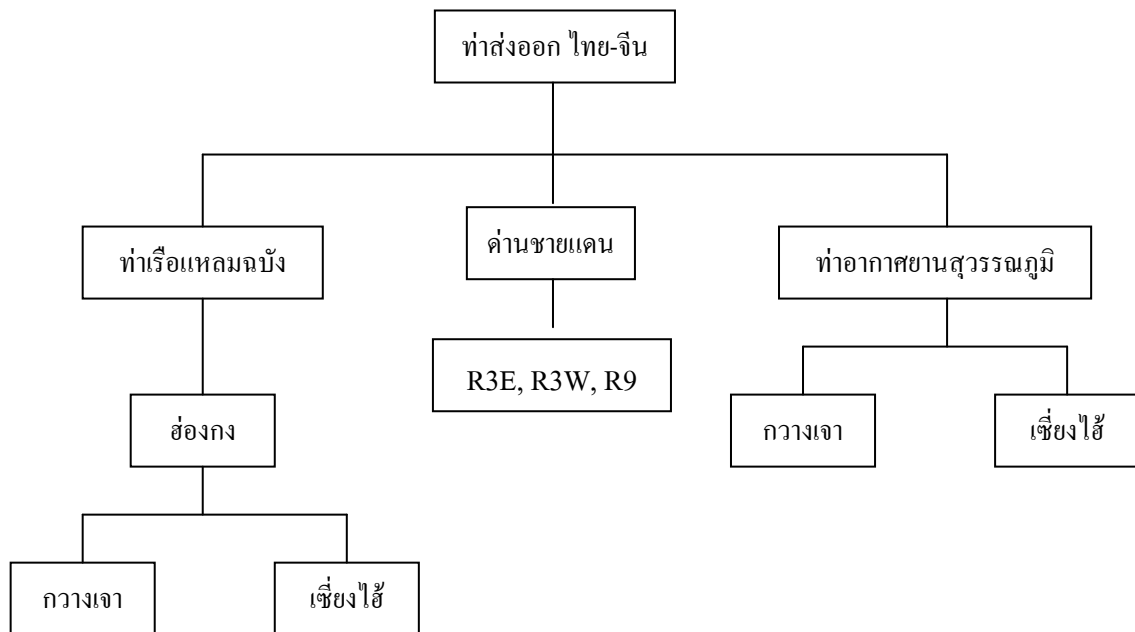
1) เรือ การขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งที่นิยมมากที่สุด เนื่องจากมีค่าขนส่งที่ถูก แต่ต้องมีสินค้าในปริมาณมาก เหมาะสำหรับผู้ส่งออกรายใหญ่ รวมถึงอายุของผลไม้ต้องนานพอที่จะไม่เน่าเสีย

2) เครื่องบิน การขนส่งทางเครื่องบินมีต้นทุนค่อนข้างสูง แต่เป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุด เมื่อมีต้นทุนที่สูง ดังนั้นปริมาณการส่งออกจึงไม่สูงมากนัก ทำให้เหมาะสมกับผู้ส่งออกทุกราย และเหมาะสมกับผลไม้ที่มีอายุค่อนข้างสั้น

การขนส่งภายในประเทศเป็นการขนส่งจากสวนมาที่โรงบรรจุ และการขนส่งจากโรงบรรจุไปที่ท่าเรือหรือสนามบิน ต่อจากนั้นการขนส่งระหว่างประเทศเป็นการขนส่งทำส่งออกประเทศไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

3) การขนส่งจากสวนไปโรงบรรจุ วิธีการขนส่ง แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะคือ เกษตรกรนำผลไม้มาขายที่ผู้รวบรวม ต้นทุนส่วนนี้เป็นค่าน้ำมันที่ถูกรวมในราคาผลไม้ที่รับซื้อ ผู้ส่งออกส่งคนงานไปเลือกหรือเก็บเกี่ยวผลไม้ที่สวนของเกษตรกร เนื่องจากความไม่ชำนาญการเก็บเกี่ยวของเกษตรกรหรือผลผลิตน้อยทำให้ราคาแพงป้องกันการลักลอบปลอมปนของไม่มีคุณภาพ หรือผู้ส่งออกที่ซื้อผลไม้ในตลาดกลาง เช่น ตลาดไท ตลาดสี่มุมเมือง เป็นต้น ผู้ส่งออกกลุ่มนี้ขนส่งสินค้าเอง และสุดท้ายกรณีที่ไม่มียอดสำหรับการขนส่งหรือไม่เพียงพอสำหรับการใช้งาน

รูปที่ 5-10 ช่องทางการขนส่งผลไม้ไปประเทศจีน



ที่มา : ธเนศ ลิวิสุวรรณกิจ “การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้” 2549

4) การขนส่งจากโรงบรรจุไปท่าเรือหรือสนามบิน การจัดส่งผลไม้จากโรงแพ็กไปที่ท่าเรือหรือสนามบิน มี 4 แบบ คือ จ้างบริษัทชิปปิ้งให้ดำเนินการจัดส่งให้ทั้งหมด ใช้ยานพาหนะของตนเอง แต่จ้างชิปปิ้งดำเนินการจัดส่งให้ทั้งหมด ใช้ยานพาหนะของตนเองแต่จ้างชิปปิ้งดำเนินการจัดส่ง จอระวางด้วยตนเองแต่จัดจ้างชิปปิ้งดำเนินการจัดส่ง และดำเนินการทั้งหมดโดยไม่จ้างชิปปิ้ง

5) การขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศมี 3 รูปแบบ คือ ขนส่งทางเรือ ขนส่งทางเครื่องบิน และขนส่งทางรถบรรทุก 10 ล้อ (ผ่านชายแดนพม่าและลาว) การขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งที่นิยมมากที่สุด เนื่องจากมีค่าขนส่งถูก แต่สำหรับการขนส่งทางเครื่องบินเป็นผลไม้ที่มีคุณภาพ และอายุของผลไม้อ่อนช้วน จึงต้องขนส่งไปถึงปลายทางให้เร็วที่สุด

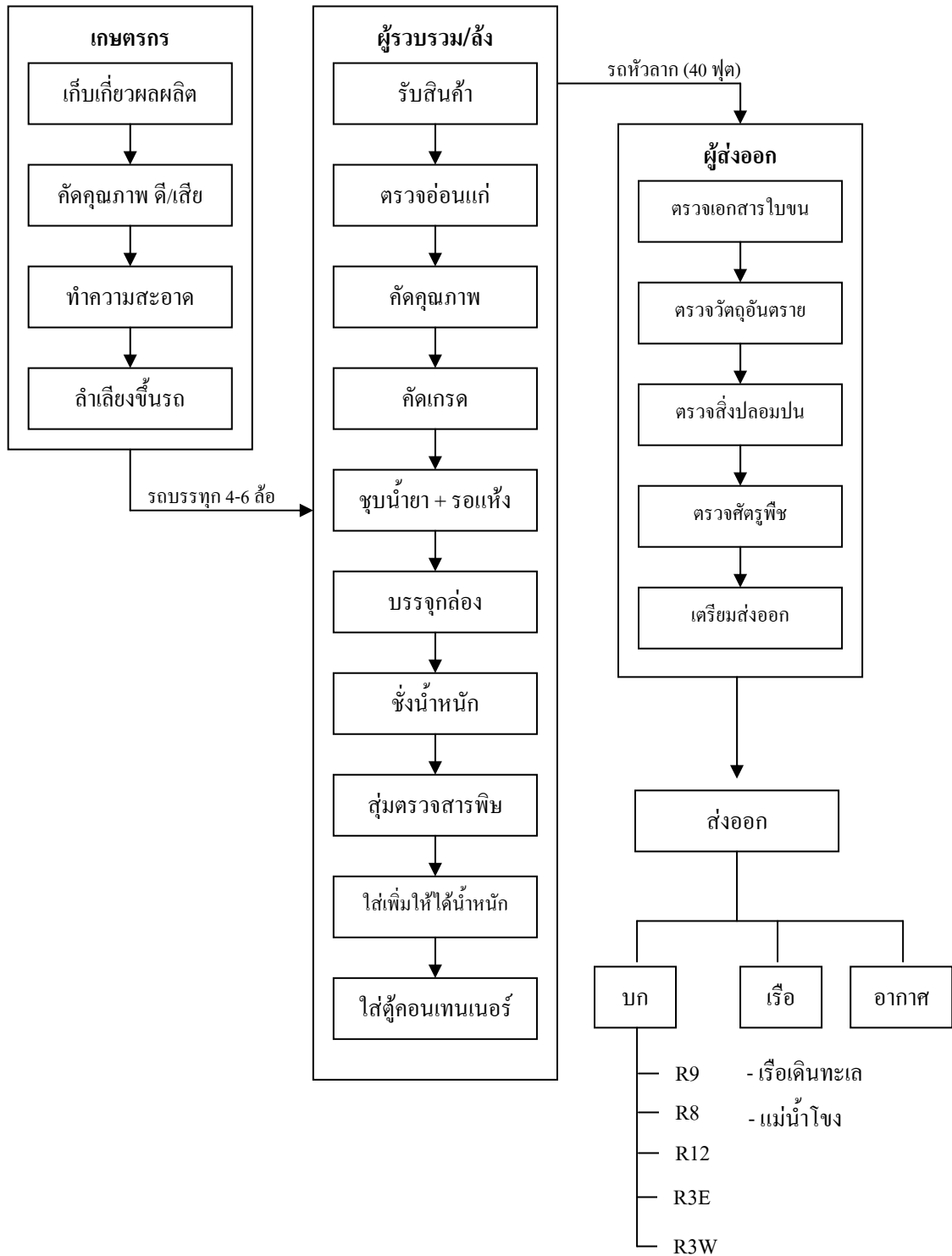
5.6.2 กระบวนการส่งออกผลไม้

ในระบบโลจิสติกส์การส่งออกผลไม้ เริ่มต้นตั้งแต่พื้นที่สวนไปจนถึงลูกค้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รูปที่ 5-11 แสดงโครงสร้างการดำเนินการของผู้ที่อยู่ในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งแบ่งกิจกรรมตามประเภทการรวบรวมการบรรจุเป็น 4 แบบ คือ การบรรจุโดยเจ้าของสวนที่มีโรงบรรจุในตลาดไท และการบรรจุที่ POSSEC ภาพรวมโครงสร้างกิจกรรมระบบโลจิสติกส์ของการส่งออกผลไม้ และแผนภาพการไหลของการทำงานในการส่งออกผลไม้ ดังรูปที่ 5-12

การไหลของวัตถุดิบจะเริ่มต้นที่เกษตรกรจะเก็บเกี่ยวผลผลิตมาขายให้กับผู้รวบรวมหรือผู้รวบรวมอาจจะส่งคนไปเก็บเกี่ยวผลผลิตเองก็ได้ เมื่อรอมมาถึงจะทำการสุ่มตรวจก่อนแรกก่อน โดยสำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขต 6-7 จะส่งคนมาที่ผู้รวบรวม แล้วทำการตรวจ ณ ผู้รวบรวม ใช้เวลาไม่เกิน 15 นาที จะสามารถให้ผลการตรวจได้ แล้วทำการคัดคุณภาพ (ถ้าผู้รวบรวมไปเก็บเกี่ยวที่สวน จะทำการคัดคุณภาพที่สวน) ถ้าไม่ผ่านเกณฑ์ เกษตรกรจะส่งผลไม้ไปขายในตลาดค้าส่ง (บริโภคภายในประเทศ) เมื่อได้ผลผลิตตามที่ต้องการแล้วจึงทำการคัดเกรด ขูบน้ำยากันเชื้อรา รอให้น้ำยาแห้ง ติดสติ๊กเกอร์ บรรจุกล่อง (19 กิโลกรัม/กล่อง) จะนำกล่องมาเรียงบริเวณลานกว้างเพื่อรอขนส่งในขั้นตอนต่อไป สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขต 6-7 จะมาสุ่มทุเรียนเพื่อนำไปตรวจสอบสารพิษตกค้างประมาณ 18 กิโลกรัม/ตู้ ทางผู้รวบรวมก็ต้องนำกล่องที่ถูกสุ่มตรวจไปบรรจุใหม่เพื่อให้ได้น้ำหนักเท่าเดิม

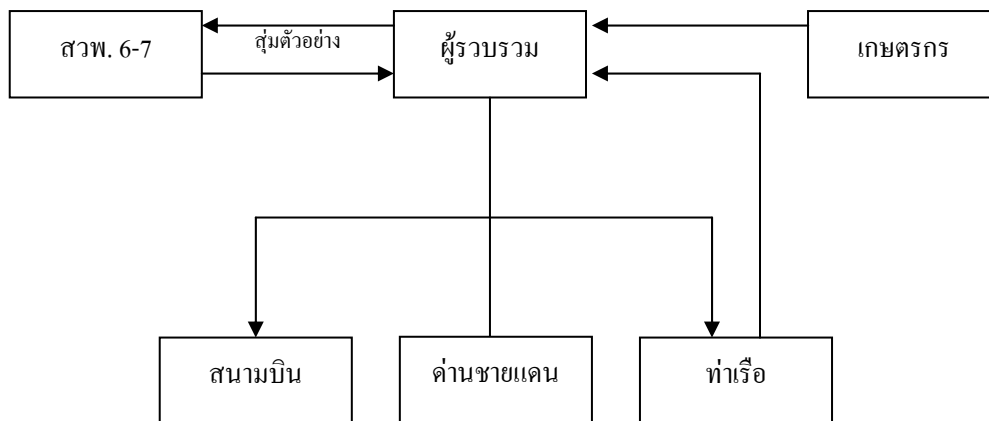
ถ้าเป็นการส่งออกทางเรือ ชีปิ้งจะติดต่อหารถหัวลากพร้อมตู้คอนเทนเนอร์เปล่ามารับสินค้าที่ผู้รวบรวม หลังจากนั้นจึงนำกล่องเข้าตู้คอนเทนเนอร์ รถหัวลากก็จะขนไปที่ท่าเรือตามกำหนด เมื่อไปถึงท่าเรือจะทำการตรวจรับสินค้า ตรวจวัตถุดิบอันตรายและตรวจสิ่งของปลอมปน กบส. ตรวจหาศัตรูพืชที่ขึ้นตอนสุดท้าย ถ้าพบศัตรูพืชชนิดที่ถูกระบุห้ามในประเทศปลายทาง จะต้องนำตู้คอนเทนเนอร์นั้น มาทำการรมควันก่อนเพื่อทำลายแมลงศัตรูพืช แล้วตรวจอีกครั้งเพื่อความมั่นใจ หลังจากนั้นจะยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากหัวลากไปเสียบปลั๊กของท่าเรือ เพื่อรอขนถ่ายขึ้นเรือ ในอดีตตู้คอนเทนเนอร์จะต้องมาถึงท่าเรือก่อนเรือออก 24 ชม. แต่นโยบายของรัฐบาลต้องการสนับสนุนผู้ส่งออก จึงอนุญาตให้สินค้าที่อยู่ในหมวดของผลไม้ สามารถนำตู้คอนเทนเนอร์มาที่ท่าเรือก่อนเรือออก 1 ชม. ได้ (รูปที่ 5-11)

รูปที่ 5-11 กระบวนการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน



ที่มา : จากการศึกษา

รูปที่ 5-12 การไหลของผลไม้เพื่อการส่งออกในระบบโลจิสติกส์



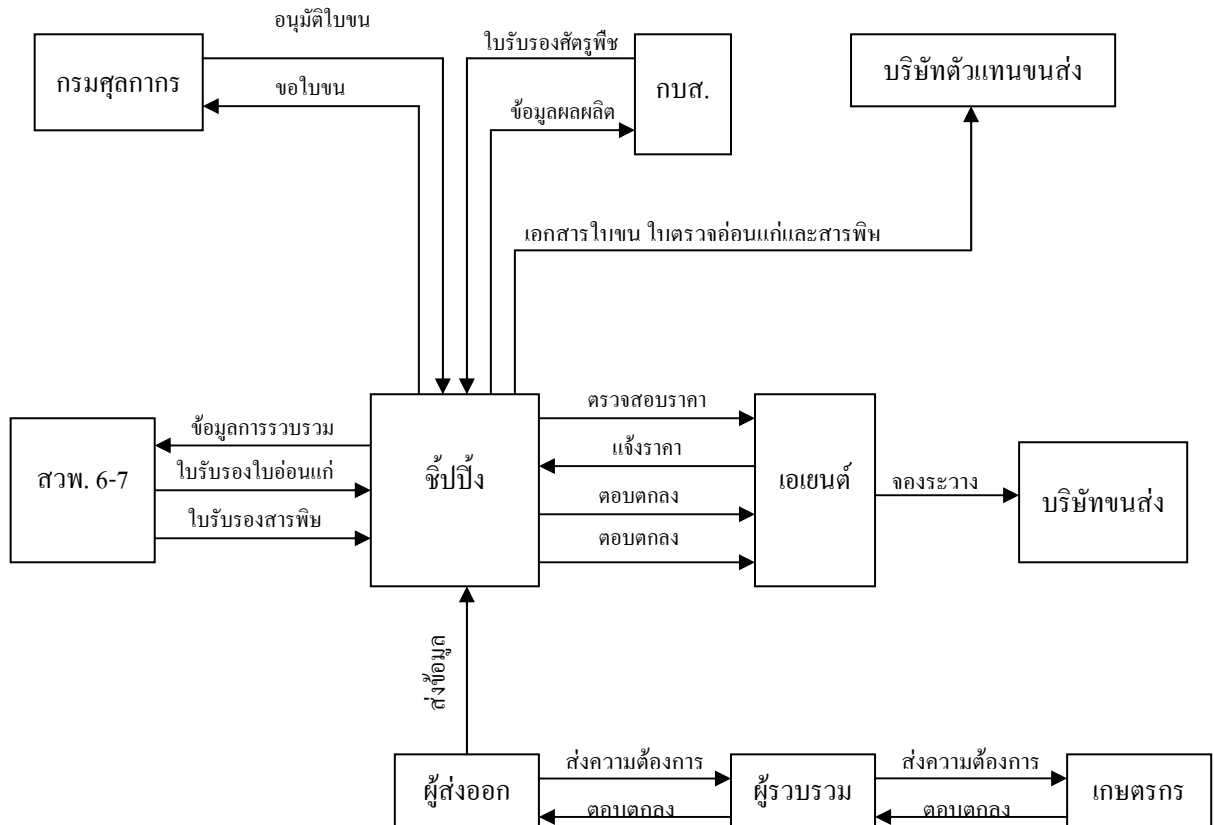
ที่มา : กรมศุลกากร

ส่วนการส่งออกทางอากาศ ผู้รวบรวมจะนำกล่องเรียงขึ้นบนรถกระบะ 4 ล้อ รถกระบะจะขนไปที่สนามบินตามกำหนด เมื่อมาถึงสนามบินจะทำการตรวจรับสินค้า ขั้นตอนการตรวจจะเหมือนกับการส่งออกทางเรือ แต่การลำเลียงขึ้นเครื่องบินจะต้องเรียงสินค้าบนแพalletแล้วห่อสินค้าให้เรียบร้อย เพื่อความปลอดภัยของสินค้าระหว่างการขนส่ง (ความกดอากาศและการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิ) โดยบริษัทตัวแทนขนส่งจะจัดการหน้าที่นี้ เมื่อห่อเสร็จแล้วก็จะลำเลียงขึ้นเครื่องบิน การส่งออกทางเครื่องบินจะต้องนำสินค้ามาถึงสนามบินก่อนเครื่องขึ้น 4 ชั่วโมง นโยบายของรัฐบาลต้องการสนับสนุนผู้ส่งออก จึงอนุโลมสินค้าที่อยู่ในหมวดของผลไม้สามารถมาที่สนามบินก่อนเครื่องขึ้น 1 ชม. ได้ แต่บางสายการบินก็ระบุไว้ที่ 3 ชั่วโมง เนื่องจากต้องอาศัยระยะเวลาในการวางแผนจัดเรียงสินค้าขึ้นเครื่องบิน สามารถดูภาพรวมของการไหลของผลผลิต (Material Flow) ในระบบโลจิสติกส์ได้ตามรูปที่ 5-12

การไหลของสารสนเทศเริ่มต้นจากผู้ส่งออก ผู้ส่งออกจะได้รับคำสั่งซื้อมาจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ปริมาณและวันเวลาที่ต้องการรับสินค้า ผู้ส่งออกจะทำการติดต่อไปที่ผู้รวบรวม ผู้รวบรวมก็จะติดต่อไปถึงเกษตรกรเพื่อหาผลผลิต เมื่อหาผลผลิตได้ตามที่ต้องการแล้ว ผู้ส่งออกก็จะทำการติดต่อพิธีการส่งออกและการขนส่งผ่านชิปปิ้ง โดยจะให้ข้อมูลสินค้าและวันเวลาที่ต้องการส่งออก ชิปปิ้งจะติดต่อกรมศุลกากรเพื่อขอใบขนสินค้า (จะส่งออกต้องมีใบขนสินค้าไปยื่นยื่นรายการสินค้าที่ทำเรือ/สนามบิน) พร้อมกับส่งเรื่องไปที่ สวพ. 6-7 เพื่อแจ้งว่าจะมีการรวบรวมผลผลิตในวันและเวลาที่กำหนด เพื่อให้ทาง สวพ. 6-7 ส่งเจ้าหน้าที่มาตรวจอ่อนแก่และเก็บตัวอย่างกลับไปตรวจสอบสารพิษตกค้าง (ตรวจอ่อนแก่ได้รับเอกสารรับรองทันทีภายใน 15 นาที ตรวจสอบสารพิษตกค้างจะได้รับเอกสารรับรองในวันรุ่งขึ้นของวันที่มีการสุ่มตรวจตัวอย่าง โดยเอกสารจะถูกส่งไปที่ชิปปิ้งทางโทรสาร) และส่งข้อมูลให้กับทาง กบศ. เพื่อให้มาตรวจศัตรูพืชที่ทำเรือและสนามบินในวันที่จะส่งออก

การขนส่งจะเริ่มจากชิปปิ้งติดต่อไปทางเอเยนต์เพื่อตรวจสอบรอบเรือ/เครื่องบิน ปริมาณและวันเวลาที่กำหนดมีที่ว่างสำหรับการส่งออกหรือไม่ ถ้ามีที่ว่างเอเยนต์ก็จะแจ้งราคากลับไปทางชิปปิ้ง (ติดต่อกันแบบเวลาจริง) บริษัทชิปปิ้งจะทำการพิจารณาราคา ถ้าตกลงก็จะติดต่อกลับไปยังเอเยนต์ เอเยนต์ก็จะจองพื้นที่ว่างขนสินค้ากับบริษัทขนส่ง บริษัทขนส่งจะพิจารณาก่อนว่าเป็นลูกค้าประจำ ลูกค้าاجر หรือลูกค้าในบัญชีดำ ถ้าเป็นลูกค้าประจำจะจองที่ไว้ให้ทันที แต่ถ้าเป็นลูกค้าاجرจะติดต่อกลับในวันรุ่งขึ้น และถ้าเป็นลูกค้าในบัญชีดำจะทำการตอบปฏิเสธ เมื่อสิ้นสุดขั้นตอนแล้ว ก็สามารถเริ่มขนสินค้าได้ทันที เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือ สนามบิน จะต้องมีการตรวจเอกสารต่าง ๆ และตรวจศัตรูพืช (ออกใบรับรองทันทีหลังการตรวจ สามารถดูภาพรวมของการไหลของสารสนเทศ (Information Flow) ในระบบโลจิสติกส์ได้ตามรูปที่ 5-13

รูปที่ 5-13 การไหลของสารสนเทศของผลไม้เพื่อการส่งออกในระบบโลจิสติกส์



ที่มา : กรมศุลกากร และการสำรวจ

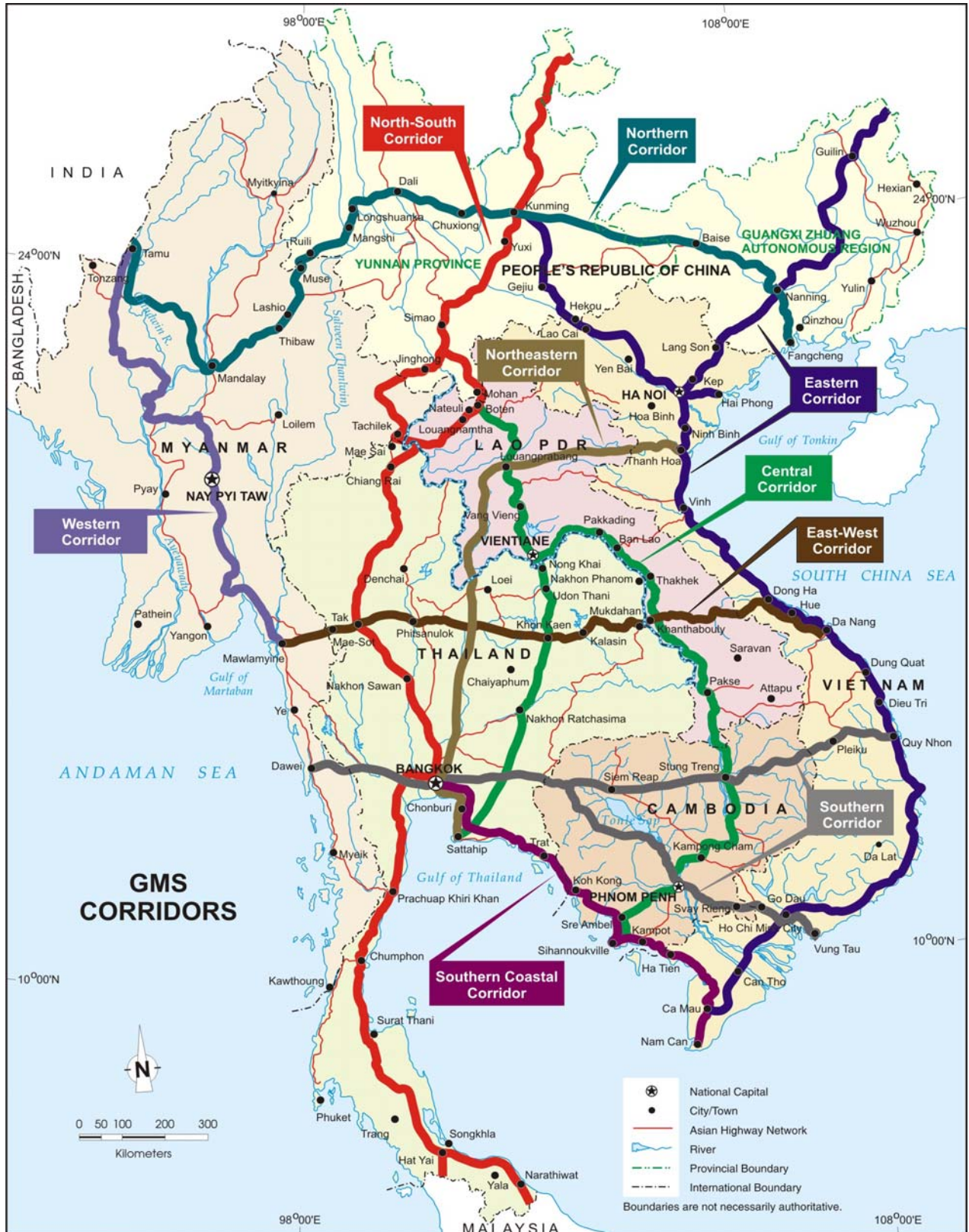
5.7 การขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

โลจิสติกส์ของเส้นทาง R3W และ R3E ที่สำคัญในการเชื่อมประเทศไทย-ประเทศเมียนมาร์ ประเทศไทย- สปป.ลาว ประเทศไทย - ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังในรูปที่ 5-16 และ 5-17 (ชนิด, 2549)

1) เส้นทาง R3W เส้นทางขนส่งสินค้า R3W ผ่านทางด่านแม่สาย พม่า-สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) เป็นด่านชายแดนทางบกขนาดใหญ่ที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 266 กิโลเมตร จากไทยถึงชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำแม่สายแห่งที่ 2 โดยรถบรรทุกของไทยสามารถส่งสินค้าข้ามสะพานเข้าไปถึงท่าจี้เหล็ก ในรัฐฉาน โดยรัฐบาลพม่าอนุญาตให้เข้าไปในฝั่งพม่าได้เพียงประมาณ 5 กิโลเมตร ซึ่งทำให้เป็นปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยกับพม่า สินค้าจากไทยส่วนหนึ่งนำไปใช้ในพม่าแต่ส่วนใหญ่มีการขนส่งต่อไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และบังกลาเทศ โดยมีสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นลูกค้ารายใหญ่ การขนส่งโดยใช้เส้นทาง R3W ซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นผู้สร้างให้เส้นทางจะขึ้นไปทางเหนือผ่านเมืองเถิน เมืองพยาก เข้าสู่เมืองเชียงตุง เป็นอดีตนครหลวงของรัฐไทยใหญ่ ซึ่งเชียงตุงเป็นชุมทางขนส่ง มีถนนแยกทางซ้ายไปเมืองมิดิตา ซึ่งอยู่ตอนกลางของประเทศพม่าเชื่อมโยงไปเมืองพุกาม ทางตะวันออก มณฑลยี่ทางเหนือและหากลงมาทางใต้ประมาณ 150 กิโลเมตร ก็จะถึงเมืองหลวงแห่งใหม่ คือ พินมานา ทั้งนี้สำหรับคนไทยร้อยละ 90 อาจดูใกล้ ๆ แต่ต้องเข้าใจว่าถนนในพม่า ระยะทางขนาดนี้วิ่งกันเป็นวัน ๆ อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้จะมีความสำคัญในอนาคต เพราะเชื่อมโยงไปสู่เมืองมณีปุระในแคว้นอัสสัมของอินเดีย ซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนมีนโยบายในการพัฒนา เพราะพลเมือง 1,000 ล้านคนของอินเดียจะเป็นตลาดใหญ่ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในอนาคต

ทั้งนี้ เส้นทาง R3W ซึ่งจากแยกเมืองเชียงตุง หากจะไปชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องแยกไปทางขวาเส้นทางจะผ่านเมืองลา จนถึงชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เมืองตาสั่วหรือท่าล่อในภาษาไตลื้อ ซึ่งจะไปสู่เมืองจิ่งหง (เชียงรุ่ง) ในมณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีนจากเส้นนี้ไปถึงเมืองซือเหมา ซึ่งเป็นเมืองท่าแห่งสุดท้ายบนแม่น้ำโขง โดยจะมีถนนมอเตอร์เวย์ไปจนถึงเมืองคุนหมิง เส้นทาง R3W จากไทยไปจนถึงชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนมีระยะทางประมาณ 249 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนลาดยางเรียบแม่น้ำและหุบเขา เป็นถนนที่สาธารณรัฐประชาชนจีนสร้าง ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งไปเมืองเชียงรุ่งหรือสิบสองปันนาและมีเส้นทางไปนครคุนหมิงในมณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีน (รูปที่ 5-14 ถึง 5-17)

รูปที่ 5-14 เส้นทางเชื่อมโยงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง



รูปที่ 5-15 เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor)



โต
(กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)

รูปที่ 5-16 เส้นทางเชื่อมระหว่างไทย – เมียนมาร์ – สปป.ลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน



5-41

รูปที่ 5-17 เส้นทางเชื่อมระหว่างไทย – เมียนมาร์ – สปป.ลาว – สาธารณรัฐประชาชนจีน
บนเส้นทาง R3E และ R3W



สิ่งสำคัญในเส้นทางนี้ เส้นทางอยู่ในความดูแลของกลุ่มว่าแดง ซึ่งมีการเก็บภาษีเดือน และไม่มีความปลอดภัย มีนักลงทุนจีนและฮ่องกงมาลงทุนเปิดเป็นเมืองคาสีโน แต่ปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนสั่งปิดพรมแดนห้ามคนจีนและรถขนส่งผ่าน โดยกลายเป็นด่านทหาร หากคนไทยเข้าทางด้านนี้จะต้องขออนุญาตผ่านรัฐบาลท้องถิ่นที่คุ้นหิม และมีการตรวจค้นยุ่งยากมาก ปัจจุบันเส้นทางนี้ยังไม่เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ

เส้นทาง R3W เป็นเส้นทางซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงทุนก่อสร้างถนนในประเทศพม่า เพื่อเชื่อมไทย - จีน จากอำเภอแม่สายถึงท่าขี้เหล็ก ในรัฐฉานของพม่า ไปยังเมืองเลิน เมืองพยาด ผ่านเมืองเชียงคอง หรือเคียงคอง ในภาษาไทยใหญ่ ถึงด่านเมืองลา และท่าล้อ หรือ ต้าล้อ โดยใช้เส้นทางหมายเลข 214 ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านเมืองเมงไฮ ผ่านสะพานแขวงข้ามแม่น้ำโขงสู่เมืองนครจิ่งหง หรือเจียงรุ่ง บ้างก็เจียงรุ่งในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา (บันนาในภาษาไตลื้อ หมายถึง พันนา) เป็นถนนที่สร้างเสร็จแล้วใน ค.ศ. 2004 เส้นทางนี้ยาวทั้งสิ้น 297 กม. กว้าง 9 เมตร ลักษณะสองเลนลาดยาง โดยจะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง จากชายแดนภาคเหนือของไทยผ่านพม่าเข้าสู่เมืองจิ่งหงในมณฑลยูนนาน และสามารถเชื่อมโยงไปถึงนครคุนหมิง ซึ่งเดิมเส้นทางนี้เป็นความหวังของไทยที่จะเชื่อมการขนส่งกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพราะเป็นเส้นทางถนนสายที่สั้นที่สุดและสภาพถนนอาจจะคงเกี่ยวไปตามแม่น้ำและไหล่เขา แต่ก็จะใช้ขนส่งสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ได้

2) เส้นทาง R3E หรือเส้นทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 หรือทางหมายเลข R3E (เชียงของ - ห้วยทราย) เป็นเส้นทางที่จะมีความสำคัญในการเชื่อมโยงจังหวัดเชียงราย - ประเทศลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ โดยไทยกับลาวบรรลุข้อตกลงที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง โดยเลือก Side C ที่บ้านดอนมหาวัน ซึ่งอยู่ใต้อำเภอเชียงของประมาณ 10 กิโลเมตร ฝั่งตรงข้ามของ สปป.ลาว คือบ้านดอน ซึ่งอยู่ในเขตเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ค่าก่อสร้างล่าสุด 31 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยไทยออกให้ครึ่งหนึ่ง เส้นทางจากบ้านดอน เมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นเมืองที่มีแร่โพลินมาก แต่คุณภาพยังไม่ดี เริ่มมีนักซื้อพลอยจากไทยเข้ามาเปิดบ่อพลอย และซื้อขายแล้ว ปัจจุบันเป็นเมืองเล็ก ๆ แต่ในอนาคตจะเป็นเมืองที่มีอนาคตในฐานะเป็น Gateway ประตูสู่เศรษฐกิจของลาว โดยที่แขวงบ่อแก้ว ไทยได้เข้ามาช่วยพัฒนาสร้างโรงพยาบาลและเมืองนี้ในอดีตเคยมีกบฏไทย เส้นทาง R3E กว้าง 12 เมตร บนที่ราบ หากขึ้นเขากว้าง 9 เมตร โดยการก่อสร้างแบ่งเป็น

(1) เส้นทางช่วงแรก จากห้วยทราย จนถึงบ้านสอด ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ประเทศไทยให้ลาวกู้ 1,210 ล้านบาท

(2) เส้นทางช่วงที่สอง จากบ้านสอดจนถึงเมืองน้ำลั่ง ระยะทาง 76.80 กิโลเมตร

(3) เส้นทางช่วงที่สาม เส้นทางน้ำลิ่ง - หลวงน้ำทา ไปจนถึงเมืองบ้านนาเตย และเมืองบ่อเต็นติดชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน ระยะทาง 66.43 กิโลเมตร สาธารณรัฐประชาชนจีนสร้างได้ดีมาก สามารถทำความเร็วได้ 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเส้นทางจะตัดตรงผ่านทางแยกเมืองหลวงน้ำทา ผ่านบ้านตาหล่าม บ้านน้ำแดง บ้านห้อยคำ โดยตลอดเส้นทางจากเมืองเวียงภูคา ทางลาวจะโค่นต้นไม้ถางป่าเป็นเทือก ๆ เปลี่ยนไปปลูกยางพารา ซึ่งเส้นทางจะคดเคี้ยวแต่ไม่มากเหมือนเส้นทางช่วงที่สอง ซึ่งถนนจะผ่านเมืองนาเตย ซึ่งเป็นทางแยกลงใต้ไปนครหลวงพระบาง ไปออกเส้น 13 เหนือ แต่หากเลี้ยวซ้ายก็จะไปเมืองบ่อเต็น ซึ่งเป็นชายแดนลาวก่อนที่จะเข้าไปเมืองหม่อฮั่น หรือที่คนไทยเรียกบ่อหาน เป็นเมืองชายแดนของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เมืองนาเตย จะเป็นศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ้ายารถ โดยเส้นทาง R3E จากบ้านคอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จะมาสิ้นสุดที่เมืองบ่อเต็นของสปป.ลาว ระยะทาง 235 กิโลเมตร

(4) เส้นทาง R3E เป็นเส้นทางขนส่งทางบก ที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งพืช ผัก ผลไม้ ตามข้อตกลง FTA ไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน เข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งการเปิดเส้นทางการค้าสายนี้ จะกระตุ้นการค้าการลงทุนในภาคเหนือของประเทศไทย และจะมีความสำคัญต่อการค้าชายแดนภาคเหนือของไทย ซึ่งจะเป็ประตุการค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนสู่ไทยและอาเซียน เส้นทาง R3E จะมีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 496 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากประเทศไทย โดยข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 บ้านคอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เชื่อมโยงสู่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทางในประเทศลาวมีความยาว 228.3 กิโลเมตร ผ่านแขวงหลวงน้ำทา มาสิ้นสุดที่พรมแดนลาวที่เมืองบ่อเต็น โดยทางสาธารณรัฐประชาชนจีนยังมีโครงการสร้างให้เป็นเมือง Mega Logistics City ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า และจะมีการก่อสร้างสนามบินหลวงน้ำทาภายในปี ค.ศ. 2008 แสดงให้เห็นว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนจะใช้ประโยชน์เส้นทาง R3W อย่างจริงจัง ขณะที่ด้านอำเภอเชียงของยังไม่ได้เตรียมอะไร

เส้นทางสาย R3E ส่วนที่เข้าไปในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จะแบ่งเป็นหลายช่วง โดยมีระยะทางรวมกันประมาณ 736 กิโลเมตร โดยเส้นทางที่ผ่านพรมแดนลาว (เมืองบ่อเต็น) จะเข้าสู่เมืองหม่อฮั่น หรือบ่อหาน โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนกำลังก่อสร้าง Hi-Way ขกระดับขนานไปกับแม่น้ำและมีการเจาะทำเป็นอุโมงค์ทะลุเขา เส้นทางนี้จะผ่านเมืองเมงเป่ เมืองหล่า ซึ่งเป็นเมืองใหญ่เมืองหนึ่ง หลังจากนั้นจะผ่านเมืองกวนเหล่ย ซึ่งเป็นเมืองท่าเรือริมแม่น้ำโขง ที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ โดยเส้นทางจะผ่านเมืองสิง ซึ่งเป็นชุมทางสามารถเชื่อมโยงกับแขวงพงศาลีของลาวทางทิศตะวันตก และเชื่อมโยกับเมืองสิงห์ในแขวงหลวงน้ำทาทางทิศตะวันออก

จากนั้นเส้นทางจะตัดตรงไปเข้าเมืองกาหลันป้า และเข้าสู่เมืองจิ่งหงหรือเซียงรุ่ง ซึ่งอยู่ในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา โดยเป็นระยะทางในช่วงนี้ 320 กิโลเมตร เส้นทาง Hi-Way นี้สาธารณรัฐประชาชนจีนกำลังก่อสร้าง โดยสามารถเชื่อมโยงไปสู่นครคุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน ระยะทาง 650 กิโลเมตร ปัจจุบันสร้างไปแล้ว 60-70% เหลือเพียงระยะทางช่วงเมืองซือเหมา กับเมืองเสียวเหมินหยาง ความยาว 98 กิโลเมตร ซึ่งกำหนดให้คุนหมิงเป็น Hub เชื่อมโยงกับประเทศไทย และเป็นเมืองยุทธศาสตร์ส่งออกผัก ผลไม้ และสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปเข้าไทยและอาเซียน โดยใช้เส้นทางสาย R3E เส้นทางนี้หลายจังหวัด เช่น เลย อุดรดิษฐ์ น่าน ทำยุทธศาสตร์ของเชื่อมโยงกับเส้นทาง R3E

3) เส้นทางแม่น้ำโขง

การขนส่งไปสาธารณรัฐประชาชนจีนตามเส้นทางแม่น้ำโขง ส่วนใหญ่ใช้ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือหลักในการขนส่ง ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือสากลแห่งเดียวของไทย ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำโขง เป็นท่าเรือที่เรียกว่า “Inland Water Port” ตั้งอยู่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย สร้างขึ้นตามข้อตกลงท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง โดยท่าเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน จะมีท่าเรือซือเหมา ท่าเรือจิ่งหง ท่าเรือกวยเล่ย์ และท่าเรือเมิงอาน ส่วนของไทยจะมีท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ การค้าส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากสาธารณรัฐประชาชนจีนกับเชียงแสน ส่วนท่าเรือเชียงของจะขนส่งเป็นทางเชื่อมระหว่างหลวงพระบาง และเชียงของ ซึ่งเป็นการเดินเรือพาณิชย์ตอนใต้ของแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ก่อนปี 2547 ความต่างระดับน้ำในแม่น้ำมีความต่างระดับค่อนข้างสูง ในหน้าแล้ง บางส่วนของแม่น้ำโขงกระแสน้ำค่อนข้างเชี่ยว หลังจากปี 2547 สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ปรับปรุงร่องน้ำและได้สร้างเขื่อนกั้นแม่น้ำโขง โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนมีข้อตกลงว่าต้องปล่อยระดับน้ำให้สามารถมีการเดินเรือได้ทั้งปี ทั้งนี้เนื่องจากเรือสินค้าส่วนใหญ่เป็นของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งสะดวกในการเดินเรือ ถ้าหากมีปัญหาในการเดินเรือจะมีการแจ้งให้มีการปล่อยน้ำ ซึ่งเป็นเทคนิคในการเดินเรือทางแม่น้ำโขงของสาธารณรัฐประชาชนจีน การที่เรือส่วนใหญ่สัญชาติจีนสามารถผ่านเขตอิทธิพลของคนกลุ่มน้อย และผ่านประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเมียนมาร์ จะผ่านแดนที่กล่าวถึงค่อนข้างดี เรือที่เทียบท่าเรือเชียงแสน เฉลี่ยวันละ 6-7 ลำ

ท่าเรือเชียงแสน เป็นท่าเรือ เป็นทุ่นลอยอยู่ในแม่น้ำโขง ซึ่งจะปรับระดับขึ้นลงตามระดับน้ำขึ้นลงตามระดับน้ำ โดยมีความแตกต่างกันมากถึง 10-12 เมตร จากหน้าแล้งและหน้าน้ำหลาก รถบรรทุกซึ่งมีปัญหาเรื่องความลาดชันของถนนที่จะไปสะพานถึงทุ่น ซึ่งมีปัญหาเรื่องการแย่งเส้นพรมแดนระหว่างไทยกับลาว โดยใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นแบ่งพรมแดน ปัญหาก็คือ ร่องน้ำลึกจะปรับเปลี่ยนตลอดเวลา และร่องน้ำลึกที่เกิดขึ้นจะอยู่บริเวณด้านหน้าทุ่น

สินค้าเกษตรนำเข้าทำเรือเชียงแสนที่สำคัญ ได้แก่ ผักสด แอปเปิ้ล สาลี่ ทับทิม กระเทียม ไม้แปรรูป เมล็ดทานตะวัน หอมแบ่ง สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ลำไย อบแห้ง น้ำมันปาล์ม เส้นด้ายยางยืด ยางสกีมเครพ น้ำมันพืช ผงชูรส ยางแท่ง เครื่องดื่มบำรุงกำลัง ผลปรากฏว่า สินค้าเข้า-ออก ทางแม่น้ำโขงที่ด่านศุลกากรเชียงแสน มูลค่าสินค้าส่งออกละค่ามากกว่ามูลค่าของสินค้านำเข้า (ตารางที่ 5-8 และตารางที่ 5-9)

ตารางที่ 5-8 สินค้าที่นำเข้าทำเรือเชียงแสน

ชนิดสินค้า	น้ำหนัก (ตัน) โดยประมาณ	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)
ผักสด	20,602	298.00
แอปเปิ้ล	13,313	125.70
สาลี่	6,638	85.68
ทับทิม	5,178	73.91
กระเทียม	7,843	64.39
ไม้แปรรูป	3,369	37.87
เมล็ดทานตะวัน	3,744	33.63
ไฮท์คาร์บอนเฟอร์โรแมงกานีส	811	26.25
หอมแบ่ง	2,037	18.40
อื่น ๆ	19,724	232.83
รวม	83,520	1,007.49

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงแสน ปี 2550

ตารางที่ 5-9 สินค้าที่ส่งออกท่าเรือเชียงแสน

ชนิดสินค้า	น้ำหนัก (ตัน) โดยประมาณ	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)
ยางแผ่นรมควัน	21,327	1,361.05
ลำไยอบแห้ง	53,943	1,006.20
น้ำมันปาล์ม	21,484	560.26
เส้นด้ายยางยืด	3.90	366.87
ยางสกีเมครพ	5,029	283.49
น้ำมันพืช	8,141	252.65
ผงชูรส	2,028	136.94
ยางแท่ง	2,330	136.13
เครื่องคัมบารุงกำลัง	1,586	120.69
อื่น ๆ	41,646	1,348.46
รวม	161,795	5,658.12

ที่มา : ด้านศุลกากรเชียงแสน ปี 2550

การขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนถึงร้อยละ 70 เพื่อจำหน่ายบริเวณด่านแม่สาย ที่เหลืออีกร้อยละ 30 นำขึ้นที่ท่าเรือวังปงของพม่า เพื่อนำไปจำหน่ายที่จังหวัดท่าขี้เหล็ก หรือลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายที่ด่านแม่สาย

ในการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงระดับน้ำที่ขึ้นลงตามฤดูกาล ในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะลึกระหว่าง 2-7 เมตร สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ขนส่งสินค้าได้ถึงลำละ 120-150 ตัน ในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน ปริมาณน้ำจะน้อย ระดับลึกระหว่าง 1.5-2 เมตร ต้องใช้เรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าได้เพียง 40-60 ตัน

สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เตรียมการสำหรับข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) จีน-อาเซียน ตั้งแต่ต้นปี 2004 ถึงปี 2005 ระเบิดหินและใช้รถแมคโคร ทำงานในช่วงแม่น้ำโขงแห้ง ช่วงเชียงแสนถึงกวนเล่ย์ และได้แม่น้ำหลานเชียง ซึ่งติดต่อกับแม่น้ำโขงในสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งติดต่อกับเชียงรุ่งขึ้นไปก็ได้รับการปรับปรุง นอกจากนี้ได้กำหนดโครงการสร้างท่าเรือใหม่ที่กาหลันเป้า ซึ่งเป็นท่าเรือที่อยู่ระหว่างท่าเรือเชียงรุ่ง กับท่าเรือกวนเล่ย์ ซึ่งที่ท่าเรือกาหลันเป้า มีโครงการก่อสร้างท่าเรือสำหรับ

เก็บน้ำมันและก๊าซ ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับสนับสนุนการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันจากไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน และมีการต่อเรือพิเศษที่ใช้ในการขนส่งน้ำมัน และต่อเรือท่องเที่ยวขึ้นใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นเรือแบบ 4 ชั้น (เส้นทางท่าเรือเชียงแสน-เชียงราย) ดังในรูปที่ 5-2

สำหรับประเทศไทย ท่าเรือเชียงแสนยังมีความสำคัญในการขนส่งสินค้าจากไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน การที่จะใช้ทางถนนในการขนส่งสินค้า โดยใช้เส้นทาง R3E (เชียงของ-ห้วยทราย-หลวงน้ำตา) รถบรรทุกต้องใช้บริการแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขง ค่าบริการต่อเที่ยวมีราคาแพงมาก ทำให้สินค้า การขนส่งจึงเลือกขนส่งทางน้ำ ที่ท่าเรือเชียงแสนเป็นสำคัญ ในอนาคตรัฐบาลไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน มีข้อตกลงร่วมมือกันสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงความยาว 640 เมตร โดยเริ่มก่อสร้างปลายปี พ.ศ. 2552 แล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. 2554 ซึ่งสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของแห่งนี้ จะช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (เส้นทาง R3E) ได้มากขึ้น ต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ผ่านประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว จะต้องถูกเก็บค่าภาษีผ่านทางที่เรียกว่า Service Tax

ท่าเรือเชียงแสนมีขีดจำกัดในการขยาย/พัฒนาท่าเรือดังกล่าว ทั้งนี้เพราะอุปสรรคที่สำคัญของการพัฒนาท่าเรือเชียงแสน เนื่องจากท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ในบริเวณโบราณสถานของอาณาจักรเชียงแสน โยนกนคร และพื้นที่ท่าเรือคับแคบ ในอนาคตเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงยังคงมีความสำคัญ จึงมีความจำเป็นที่จะพัฒนาท่าเรือเชียงแสน 2 ที่บ้านสบกก เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่กำลังพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานในการใช้เส้นทางแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและท่องเที่ยวในอนาคต

5.8 วิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ผลไม้เพื่อการส่งออก

จากทฤษฎีและองค์ความรู้ Supply Chain และ Logistics ในบทที่ 2 และระบบโลจิสติกส์ การส่งออกผลไม้จากไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน Supply Chain มีส่วนสำคัญอยู่ 3 ส่วน คือ ส่วนแรกผู้ส่งมอบ (Suppliers) ซึ่งเกี่ยวกับกิจกรรมของผู้ผลิต ตัวแทน พ่อค้ารวบรวม โรงงานผู้ผลิต ส่วนที่สอง ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ส่วนที่สาม ร้านค้าย่อย และผู้บริโภค (Retails or Customer) คือ จุดปลายทางของห่วงโซ่อุปทาน

ส่วนกิจกรรมหลักของโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วย ส่วนสำคัญคือ

- 1) การจัดหา (Procurement)
- 2) การขนส่ง (Transportation)
- 3) การจัดเก็บ (Warehousing)
- 4) การกระจายสินค้า (Distribution)

จากการวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ การส่งออกผลไม้จากไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน (ข้อ 5.5) ในระบบดังกล่าว ขั้นตอนของ Supply Chain เป็นเพียงขั้นตอนผู้ส่งมอบเป็นกิจกรรมของผู้ผลิต ตัวแทน และพ่อค้ารวบรวม ส่วนขั้นตอนของโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน เป็นขั้นตอนจัดหารวบรวมและขั้นตอนการขนส่งเท่านั้น ส่วนขั้นตอนอื่น ๆ ของ Supply Chain ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กระจายสินค้า ขั้นตอนร้านค้ารายย่อย และผู้บริโภค ตลาดปลายทาง เป็นขั้นตอนที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และขั้นตอนโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน ไม่ว่าจะเป็นขั้นตอนจัดเก็บ (Warehousing) และขั้นตอนกระจายสินค้าอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเช่นกัน ดังนั้นกิจกรรมหลักในการค้าผลไม้เพื่อส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ การรวบรวมและขนส่งเป็นสำคัญ จึงกล่าวได้ว่าขั้นตอนในประเทศไทยเป็นขั้นตอน Transportation Logistics มากกว่าขั้นตอน Supply Chain Logistics

ในการวิเคราะห์ผลไม้ไทยเพื่อส่งออก สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ประมวลข้อมูล การสำรวจ และสอบถามผู้เกี่ยวข้องทุกขั้นตอน ทั้งภายในประเทศและในสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้เพื่อให้เห็นภาพรวมการไหลของไม้ผลของประเทศไทยไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ทำการวิเคราะห์แหล่งผลิตผลไม้ของประเทศไทยที่สำคัญที่เป็นแหล่งผลิตเพื่อส่งออก ตลอดจนวิเคราะห์แหล่งผลิตผลไม้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และได้ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลช่วงเวลาที่ดินค้าดังกล่าวทั้งสองประเทศที่ออกสู่ตลาด ดังในตารางที่ 5-10 แหล่งผลิตสำคัญของผลไม้ในภาคตะวันออกคือจังหวัดจันทบุรี ระยอง ภาคใต้คือจังหวัดชุมพร นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ภาคเหนือคือ จังหวัด

เชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย ผลไม้ของประเทศไทยที่ออกสู่ตลาดตามฤดูกาล จะออกตั้งแต่เดือนเมษายนถึงเดือนกันยายนของทุกปี ส่วนส้มโอ ส้มเขียวหวาน กล้วยไข่ เป็นไม้ผลที่ออกทั้งปี

ส่วนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ออกตามฤดูกาลจะออกสู่ตลาดมากในช่วงเดือนสิงหาคมถึงเดือนพฤศจิกายน แต่แอปเปิ้ลพันธุ์ฟูจิ สามารถเก็บไว้ได้นานประมาณ 7-8 เดือน สาลี่เก็บไว้ได้นานประมาณ 4 เดือน ดังนั้น แอปเปิ้ลพันธุ์ฟูจิและสาลี่จึงสามารถส่งออกสู่ตลาดได้ตลอดทั้งปี (ตารางที่ 5-11)

เมื่อทราบแหล่งผลิตผลไม้ทั้งสามประเทศแล้วและฤดูกาลออกสู่ตลาดของผลไม้แต่ละชนิดนำไปสู่การวิเคราะห์ จากการประมวล สำรวจ และสอบถามข้อมูลผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตารางที่ 5-10 แหล่งผลิตและฤดูกาลออกสู่ตลาดของผลไม้ในประเทศไทย

ชนิดสินค้า	แหล่งผลิตที่สำคัญ	ฤดูกาลที่ออกสู่ตลาด
ทุเรียน	- ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง - ภาคใต้ : ชุมพร นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ยะลา	- ภาคตะวันออก : พ.ค.-มิ.ย. - ภาคใต้ : ส.ค.-ก.ย.
มังคุด	- ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง - ภาคใต้ : นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนองสุราษฎร์ธานี	- ภาคตะวันออก : เม.ย.-พ.ค. - ภาคใต้ : ก.ค.-ส.ค.
เงาะ	- ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง - ภาคใต้ : นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี นราธิวาส	- ภาคตะวันออก : เม.ย.-พ.ค. - ภาคใต้ : ส.ค.-ก.ย.
ลำไย	- 8 จังหวัดภาคเหนือ : เชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ลำปาง และตาก - ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง	ก.ค. – ส.ค. ทั้งปี
ส้มโอ	สมุทรสงคราม พิจิตร ชุมพร นครศรีธรรมราช กาญจนบุรี	ทั้งปี
กล้วยไข่	จันทบุรี ตาก เพชรบุรี กาญจนบุรี ชุมพร	ทั้งปี
ส้มเขียวหวาน	เชียงใหม่ กำแพงเพชร สุโขทัย เชียงราย แพร่	ทั้งปี (โดยเฉพาะ ม.ค.-ก.พ. และ พ.ย.-ธ.ค.)
องุ่น	ราชบุรี สมุทรสาคร นครราชสีมา นครปฐม	ทั้งปี

ที่มา : รวบรวมโดยสำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

**ตารางที่ 5-11 แหล่งผลิตและฤดูกาลออกสู่ตลาดของผลไม้ และพืชผัก
ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน**

ชนิดสินค้า	แหล่งผลิตที่สำคัญ	ฤดูกาลที่ออกสู่ตลาด
หอม – กระเทียม	มณฑลซานตง	พ.ค. – ก.ค.
แครอท	มณฑลซานตง	ทั้งปี
ผักเมืองหนาว	คุนหมิง	ทั้งปี
ผักอื่น ๆ (กะน่ำ, กวางตุ้ง)	กวางโจว, เซินเจิ้น	ทั้งปี
ส้ม	หนานหนิง, กังไซ, กุ้ยหลิน, เจียงซี	ต.ค. – พ.ย.
องุ่น	ซินเกียง, ยูนนาน(ดีที่สุด), เหอเป่ย์, ต้าเหลียน,	ก.ค. – ส.ค.
แอปเปิ้ลพันธุ์อื่น ๆ	ซานตง	
สาลี่, แอปเปิ้ลพันธุ์เบา	ปักกิ่ง, ซานตง, ต้าเหลียน, ชิงเต่า, ซื่ออัน, ยูนนาน	ก.ย. – พ.ย. (ก.ย.จะออกมากที่สุดและหลายพันธุ์)
ลูกท้อ	ปักกิ่ง, ซานตง, ต้าเหลียน, ชิงเต่า, ซื่ออัน	ส.ค. – ต.ค.
กีวี	ปักกิ่ง, เจินตู	มิ.ย.
ทับทิม	เจินตู	เม.ย.
ลิ้นจี่ / ลำไย	ยูนนาน / เสฉวน	ต.ค. – พ.ย.
ส้มโอ	กวางสี, กวางตุ้ง- ฟุเจี้ยน, ไหหลำ	พ.ค. – ก.ค. / เม.ย. – ก.ย.
	ฟุเจี้ยน / กวางสี	พ.ย.

ที่มา : การสำรวจ สัมภาษณ์ผู้นำเข้า/ส่งออกผลไม้ไทย-จีน

5.8.1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานผลไม้

ประเทศไทย

1) เกษตรกรที่ส่งออกผลไม้ต้องดูแลรักษา การควบคุมการใช้สารเคมีและยาฆ่าแมลง ก่อนการส่งออก ผู้ส่งออกจะต้องแจ้งกรมวิชาการเกษตร เพื่อทำการตรวจสอบสารเคมีตกค้างและแมลงศัตรูพืช

2) ผู้รวบรวม (ข้อมูลสรุปจากภาคผนวก) ส่งขายให้พ่อค้าขายส่งหรือผู้ส่งออก โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ปลูกและมีบางพื้นที่ผู้ส่งออกตั้งอยู่ในตลาดไท ในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมาปรากฏว่ามีพ่อค้าจีนเข้าไปรวบรวมผลไม้ถึงสวนเกษตรกร และเข้าทำหน้าที่ผู้ขายส่งสินค้าผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศที่ตลาดไท และตลาดสี่มุมเมือง ในขั้นตอนรับซื้อจากเกษตรกรและรวบรวมไปสู่ขั้นตอนบรรจุ

ในขั้นตอนนี้ผู้ส่งออก บางรายมีส่วนผลไม้ของตนเอง (ขนาดใหญ่) จะบรรจุผลไม้ที่โรงบรรจุภายในสวนของตนเอง ซึ่งเป็นการตรวจสอบคุณภาพที่สวนผลไม้ในพื้นที่ ในกรณีที่ผู้ส่งออกตั้งอยู่ในตลาดไท จะบรรจุผลไม้เพื่อส่งออกและตรวจสอบคุณภาพที่ตลาดไท หรือบรรจุที่ศูนย์รวบรวมผัก ผลไม้ และดอกไม้ เพื่อส่งออก (POSSEC) ที่ตั้งอยู่ในตลาดไท

3) ด้านศุลกากรเชิงของ ประเด็นสำคัญที่ได้จากการเข้าพบ เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากร
เชิงของ

(1) การขนส่งสินค้าเกษตรผ่านด่านเชิงของ เริ่มมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มขึ้น ตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา

(2) ที่ด่านเชิงของมีผู้นำเข้าส่งออกเพียง 5 ราย ทั้งนี้เพราะด่านเชิงของเป็นเพียงทางผ่านสินค้าจากต้นทางสู่ปลายทาง

(3) ที่ด่านเชิงของไม่มีโกดังเก็บสินค้าและไม่มีห้องเย็น สินค้าที่ผ่านด่านเชิงของหลังจากตรวจสอบแล้ว จะขนส่งออกกระหว่างสู่ต้นทาง-ปลายทาง

(4) กฎ ระเบียบ สปป.ลาว ก่อนข้างจะมีปัญหาในการขนส่ง ทั้งค่าผ่านทาง รถบรรทุกเกือบทุกคันต้องจ่ายเงินเพิ่มจากการขนส่งเกินน้ำหนัก (ปกติ สปป.ลาว กำหนดห้ามรถบรรทุกเกิน 21 ตัน)

4) ทำเรือเชียงแสน จากการเข้าพบพ่อค้าทำเรือเชียงแสน ซึ่งสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

(1) การขนส่งทางเรือแม่น้ำโขง สินค้าผลไม้ประเทศไทยส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนส่วนใหญ่เป็นลำไยอบแห้ง

(2) ในช่วงฤดูผลไม้ ที่ทำเรือเชียงแสนจะหนาแน่น และผลไม้ที่มาจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐาน มีการคละเเกรด ภายในกล่องสินค้าคุณภาพดีจะอยู่ด้านบน คุณภาพด้อยจะอยู่ด้านล่าง

(3) ในการเดินเรือเส้นทางแม่น้ำโขง เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าคุ้มครองให้กับชนกลุ่มน้อย (เมียนมาร์)

(4) ทำเรือเชียงแสน มีโกดังเก็บสินค้าแต่ไม่ใช่ห้องเย็น การซื้อขายส่วนใหญ่เป็นลักษณะซื้อมาขายไป ไม่มีการเก็บสินค้าเกษตรไว้ในห้องเย็น ยกเว้นองุ่นจะรีบนำเข้าห้องเย็น

(5) ผลไม้ที่เก็บไว้ในโกดัง (แอปเปิ้ล สาลี่ ทับทิม) จะเก็บไว้ในโกดังไม่เกิน 1 อาทิตย์

สภาพปัญหาท่าเรือเชียงแสน

- (1) ในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนเวลาประมาณ 18.00 น.
- (2) การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเชียงแสนแออัดมาก ท่าเรือค่อนข้างคับแคบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้ามีเรือเข้ามาเทียบท่าพร้อม ๆ กันหลายลำ จะทำให้มีปัญหาในการขนถ่ายสินค้า
- (3) การบริหารท่าเรือไม่ดี โดยเฉพาะการจัดคิวรถที่จะลงไปขนถ่ายสินค้า

5) ด้านแม่สายท่าจีเหล็ก (R3W) จากการสัมภาษณ์ สรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

- (1) การขนส่งสินค้าเกษตรด่านท่าจีเหล็กส่วนใหญ่จะใช้รถกระบะ จากนั้นจะใช้รถขนส่งสินค้าเกษตร เมื่อถึงชายแดนเมียนมาร์จะใช้รถบรรทุกของเมียนมาร์ในการขนส่งสินค้าเกษตรไปยังชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน

- (2) ปัญหาเส้นทาง R3W การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3W ต้องผ่านชนกลุ่มน้อย เช่น กระเหรี่ยง ว้าแดง ซึ่งจะต้องจ่ายค่าผ่านทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านทาง

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ประมวล ตำรวจ และสอบถามข้อมูล พ่อค้าในตลาดชายฝั่ง ตำรวจสอบถามพ่อค้าขายส่งผลไม้ ตลาดผลไม้จีนห่ม่า เมืองคุนหมิง ผู้ค้าของสมาคม Fruit Safes Chamber of Commerce of Kunming City ผู้ประกอบการ Packaging ในเมืองคุนหมิง ตำรวจตลาดสด ตลาดสดมันจินหลาน เมืองสิบสองปันนา ปกษาหาหรือผู้อำนวยการ CIQ ประจำเมืองคุนหมิง และประจำเมืองจิ่งหง (สิบสองปันนา) สอบถามข้อมูล ผู้อำนวยการท่าเรือเมืองจิ่งหง (เชียงรุ่ง) และผู้อำนวยการท่าเรือกวยเหล่ย ปกษาหาหรือ ทูตพาณิชย์ ณ เมืองคุนหมิง

1) พ่อค้าตลาดชายฝั่ง

- (1) ตลาดชายฝั่งจีนห่ม่า เมืองคุนหมิง (รายละเอียดตามภาคผนวก) สรุปผลการสำรวจ สอบถาม มีประเด็นที่สำคัญดังนี้

ก. ผลไม้ที่นำเข้ามำจำหน่ายในตลาดจีนห่ม่าได้แก่ ทุเรียน มังคุด ลำไย และส้มโอ

ข. ผู้ค้าในตลาดค้าส่งจีนห่ม่าทั้งหมดประมาณ 40-50 ราย และในจำนวนนี้มีประมาณ 20 กว่ารายมีห้องเย็นเก็บผลไม้

ค. ปัจจุบันมีการนำเข้าผลไม้จากเส้น R3E มายังตลาดจีนห่ม่า

ง. ผู้ค้าให้ความเห็น ส้มโอของไทยมีคุณภาพดีกว่าส้มโอของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส้มโอของฟูเจียง รสชาติไม่คืดหวานอย่างเคียว และน้ำมาก ส้มโอของกวางสีเป็นส้มโอลูกเล็ก รสชาติหวานอร่อยแต่ไม่มีน้ำ ส้มโอทั้งสองแหล่งเป็นส้มโอสีเหลือง ส่วนของไทยคุณภาพดีกว่าเปลือกเป็นสีเขียว รสชาติอร่อย หวานอมเปรี้ยว และมีน้ำพอดี ส้มโอของไทยขายดี ได้ราคาดีในช่วงเดือนเมษายน

จ. พ่อค้าขายส่งในตลาดจีนหาม้ามีตัวแทนทำธุรกิจในประเทศไทย จากการสัมภาษณ์ตัวแทนในเมืองไทยได้ส่งข้อมูลให้ผู้ค้าในตลาดจีนหาม้า เตรียมตัวในการจัดส่งผลไม้ไทย โดยให้ชื่อภาษีจีนผลไม้ดังกล่าวว่า “ฉินเหลียวกั๋ว” ซึ่งจะวางจำหน่ายในช่วงเทศกาลแห่งความรัก (เดือนกุมภาพันธ์) จากการสอบถามในเบื้องต้น จะเป็นชมพู ผลสีชมพู จากพฤติกรรมดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ผู้ค้าในตลาดไท ผู้รวบรวมผลไม้จากเกษตรกร มีความสัมพันธ์ด้านข้อมูลในการทำธุรกิจ และมีการเตรียมแผนธุรกิจล่วงหน้า

สภาพปัญหา จากการสอบถามพ่อค้าขายส่งในตลาดจีนหาม้า ให้ความเห็นในการทำธุรกิจผลไม้ไทย

(1) ตัวแทนที่เข้ามาทำธุรกิจผลไม้ในประเทศไทยต้องกลับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อกลับมาต่อวีซ่าที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทุก 2 เดือน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูกาลผลไม้ในประเทศ จึงต้องการให้ประเทศไทยอนุเคราะห์การใช้วีซ่าจาก 2 เดือนเป็น 6 เดือน

(2) รถขนส่งผลไม้บางบริษัทไม่สามารถผ่านเข้าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ต้องเปลี่ยนถ่ายจากรถขนส่งรถคอนเทนเนอร์ 40 ฟุต เปลี่ยนถ่ายลงสู่รถบรรทุกขนาดเล็กและคนขับรถในเส้นทางดังกล่าวต้องเป็นคนขับเมืองคุนหมิง ซึ่งจะเป็นผู้ชำนาญทาง กฎ ระเบียบ มณฑลคุนหมิง กำหนดให้คนขับดังกล่าว

(2) พ่อค้าขายส่งของสมาคม Fruit Sales Chamber of Commerce of Kunming City เมืองคุนหมิง (รายละเอียดตามภาคผนวก) สรุปผลสำรวจและสอบถาม มีประเด็นที่สำคัญดังนี้

ก. ในมณฑลยูนนาน จะมีสมาคมรายสินค้า เช่น สมาคมองุ่นสีแดง สมาคมแอปเปิ้ล สมาคมไม้ผลยูนนานจะเป็นผู้ดูแลสมาคมระดับท้องถิ่นในเรื่องการอบรม การให้ความรู้ด้านเทคโนโลยีการเกษตร การส่งเสริมและสำนักส่งเสริมการเกษตร ไปดูแลฟาร์มของเกษตรกร รวมทั้งให้ความรู้ด้านการตลาดอีกด้วย

ข. ผลไม้ที่นำเข้า คือ ลำไย มังคุด ชมพู่ มะขามหวาน นำเข้าจากประเทศไทย มะขามหวาน ลำไย มังคุด เก็บไว้ในห้องเย็น ลำไยสด ผู้ประกอบการบางรายเช่าห้องเย็นเก็บลำไยเป็นเดือน บางรายเช่าโกดังเก็บลำไยสดทั้งปี ส่วนมังคุดส่วนมากจะขายสด จะมีบางรายเก็บไว้แต่ไม่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับ การเก็บลำไยกับมะขามหวานจากประเทศไทย ในการสำรวจได้เข้าไปในห้องเย็นได้พบมะขามหวานเก็บไว้เต็มโกดัง

สภาพปัญหา จากการสอบถามพ่อค้าขายส่งของสมาคม Fruit Sales Chamber of Commerce of Kunming City

(1) การขนถ่ายสินค้าผ่านลาว ชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน ผู้ประกอบการบางรายเปลี่ยนถ่ายสินค้ารถคอนเทนเนอร์ แบบรถตู้ชนท้ายรถตู้ชนถ่ายสินค้า แต่บางรายต้องใช้คนเปลี่ยนถ่าย ทำให้มีปัญหาด้านคุณภาพของผลไม้ในการขนส่งเกิดจากการขนถ่ายสินค้า

(2) ถนนในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในบางส่วนบนเส้น R3E สภาพปัญหาถนนมีปัญหาในฤดูฝนที่ผ่านมา ฝนตกหนัก ทำให้รถขนส่งทับทิมและท้อมายังประเทศไทย ติดค้างอยู่บนถนนดังกล่าวเป็นเวลา 1 อาทิตย์ ทำให้ผลไม้ที่ส่งไปประเทศไทยเสียหายมาก

(3) การขนส่งในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นโยบายของลาวมักจะไม่วางตามเวลาในการเปิด-ปิด จะทำให้เสียเวลารอนาน ผู้ทำการขนส่งต้องมีความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่และการผ่านทางต้องเสียค่าล่วงเวลาค่อนข้างแพง

(3) ผู้ประกอบการ Packaging จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัทเงินทอง เมืองคุนหมิง เป็นผู้ผลิตผู้ค้าผัก-ผลไม้ครบวงจร (รายละเอียดตามภาคผนวก) สรุปผลการสำรวจ สัมภาษณ์ มีประเด็นสำคัญดังนี้

ก. ในการผลิต ผัก บริษัทจะร่วมลงทุนกับเกษตรกร โดยบริษัทจะออกค่าใช้จ่าย 40 เปอร์เซ็นต์ เกษตรกรออกค่าใช้จ่าย 60 เปอร์เซ็นต์ บริษัทเป็นผู้ลงทุนด้านโรงเรือนให้แก่เกษตรกร

ข. บริษัทให้ความรู้ส่งเสริมด้านการผลิตผักให้แก่เกษตรกร

ค. ราคาที่เกษตรกรได้รับเป็นการกำหนดราคาล่วงหน้า ถ้าหากราคาสูงขึ้นจากที่กำหนดจะปรับราคาตามที่สูงขึ้น

ง. ผักที่ส่งขายให้ประเทศไทย เกรตจะต่ำกว่าจัดส่งแคนาดา สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และเกาหลี เพราะอำนาจซื้อของไทยต่ำกว่าประเทศเหล่านี้

จ. การขนส่งผักไปประเทศ ใช้ขนส่งทางเรือแม่น้ำโขง จากท่าเรือกายเหล่ย์ ไปยังท่าเรือเชียงแสน แต่ในอนาคตอาจจะเปลี่ยนเป็นทางรถเส้น R3E ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานขับรถของ บริษัทไม่ใช่ว่าเป็นคนพื้นที่คุ้นหึง ทั้งนี้เพราะทางราชการกำหนดให้พนักงานขับรถบนเส้น R3E ต้องเป็นคนพื้นที่เมืองคุ้นหึง

สภาพปัญหา

ต้องการให้เส้น R3E เป็นเส้นทางที่เป็นทางการเหมือนเส้น R9 และปรับปรุง ให้ใช้เส้นทางได้สะดวก จะได้ใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่งผัก และผลไม้แทนขนส่งทางเรือ แต่อย่างไรก็ตามการใช้เส้นทาง R3E บริษัทต้องปรับระบบการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า เป็นต้น

2) ตลาดสด สํารวจตลาดมันจิ้นหลานเป็นตลาดสดประจำเมืองสิบสองปีนนา ประเด็นสำคัญที่พบจากการสำรวจตลาดสด มันจิ้นหลาน (รายละเอียดตามภาคผนวก) ในตลาดสด ประจำเมืองสิบสองปีนนามีมังคุด มะขามหวาน ทุเรียน ที่ส่งมาจากประเทศไทยวางขายในตลาดดังกล่าว มังคุดมีสภาพเย็นเพิ่งนำออกจากห้องเย็นเก็บผลไม้

3) CIQ (China Inspection Quarantine)

เข้าพบผู้อำนวยการ CIQ ประจำเมืองคุ้นหึง ได้เข้าร่วมปรึกษาหารือกับ ผู้อำนวยการ CIQ ประจำเมืองคุ้นหึง การปรึกษาเป็นประเด็นเรื่องกฎ ระเบียบ ในการจัดการ ระบบ Logistics บนเส้น R3E

ฝ่ายไทยได้เสนอ

1) ขอให้ฝ่ายจีนขยายเวลาใบอนุญาตนำเข้า QIP (Quarantine Import Permit) ระยะเวลาจาก 6 เดือน เป็น 12 เดือน เพราะสินค้าโดยเฉพาะไม้ผลของประเทศไทยแต่ละพื้นที่เก็บ ผลผลิตไม่พร้อมกันเกือบตลอดทั้งปี จึงได้ขออนุญาตนำเข้า QIP ทั้งปี

2) ขอให้ฝ่ายจีนพิจารณาใบอนุญาตนำเข้า QIP ซึ่งการขออนุญาตแต่ละใบเป็น รายรายการ จึงขอให้ฝ่ายจีนพิจารณาใบอนุญาต เป็นการรวบรวมรายการอยู่ในใบอนุญาตเดียวกัน ซึ่ง สะดวกในการจัดส่งไม้ผลของไทย เพราะการนำเข้ามีหลายรายการพร้อม ๆ กัน

ซึ่งข้อเสนอของฝ่ายไทยทั้ง 2 ประเด็นที่กล่าวถึง CIQ ขุนหึง จะได้นำเรื่องนี้ พิจารณาที่ AQSIQ ณ กรุงปักกิ่งต่อไป

ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เสนอ

1) ขอให้ฝ่ายไทย เร่งลงนาม MOU บนเส้นทาง R3E เช่นเดียวกับที่ได้ลงนาม MOU เส้นทาง R9 ที่เปิดเส้นทางเดินรถบรรทุกระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2552 เพื่อให้เส้นทาง R3E ได้ใช้เป็นทางการและสากลต่อไป

2) ในการประชุมปรึกษาหารือในข้อตกลงเส้นทาง R3E ขอให้ฝ่ายไทยเชิญ CIQ คุณหมิงเข้าร่วมประชุม ด้วย เพราะที่ผ่านมาฝ่ายไทยเชิญแต่เจ้าหน้าที่ AQSIQ ปักกิ่ง เพราะเส้นทางนี้เกี่ยวข้องกับ CIQ คุณหมิงโดยตรง

3) การขนส่งไม้คอก เดิมทำการขนส่งทางเครื่องบิน แต่ปัจจุบันขนส่งเส้นทาง R3E มีความสะดวกมากขึ้น ต้องใช้รถตู้คอนเทนเนอร์ ที่ควบคุมความเย็นในการขนส่ง การขนส่งของสดจะมีปัญหามากกว่าของแห้ง และการขนส่งดังกล่าวต้องประสานงานกับทุตเกษตรที่ปักกิ่ง

4) ฝ่ายไทยได้เสนอในการรวมเมทริวโพรโมล์ ผลไม้ที่ส่งจากไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะช่วยให้คุณภาพผลไม้มีปัญหา ทางฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ข้อคิดเห็นในเรื่องนี้ในการรวมเมทริวโพรโมล์ ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนจะรณเฉพาะเมื่อตรวจเจอโรคแมลง

เข้าพบผู้อำนวยการ CIQ ประจำเมืองสิบสองปันนาประเด็นสำคัญในการปรึกษาหารือ ประเด็นสำคัญได้ปรึกษาหารือ ส่วนใหญ่ประเด็นที่ปรึกษาหารือกับผู้อำนวยการ CIQ ประจำเมืองคุณหมิง มีประเด็นเพิ่มเติมดังนี้

1) ที่ผ่านมามีด่านตรวจกักกันพืชของสิบสองปันนา ได้มีการส่งลำไยแห้งของไทยผ่านด่านตรวจกักกันพืชดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตรวจพบลำไยแห้งของไทยมีปัญหาเสื่อมคุณภาพ ซึ่งเป็นลำไยแห้งที่หมดยุ แต่มีปริมาณไม่มากนัก

2) ขอให้ฝ่ายช่วยประชาสัมพันธ์ให้นักธุรกิจไทยทำการค้าผ่านเส้นทาง R3E มากขึ้น

3) ผู้อำนวยการ CIQ ประจำเมืองสิบสองปันนา ให้ความเห็นแต่ละเส้นทาง แต่ละด่านที่สินค้าเกษตรเข้าสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีสภาพความเป็นจริงที่ต่างกัน ในการปฏิบัติงานมีปัญหาที่ต่างกัน ขณะนี้ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีความพยายามที่จะจัดปัญหาต่าง ๆ ในการผ่านแดนของผัก ผลไม้ ทั้ง 3 เส้นทาง (กวางดุง กวางสี และ ยูนนาน) ให้เป็นไปตามข้อตกลงในเรื่องนี้ จึงควรมีการเจรจา MOU ระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับไทยตามสภาพความเป็นจริง

4) ท่าเรือจิงหง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

(1) ท่าเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทางแม่น้ำโขงมี 4 ท่าเรือ คือ 1) ท่าเรือซือเหมา เป็นท่าเรือเก่าแก่ เป็นท่าเรือสำคัญในการต่อเรือ 2) ท่าเรือจิงหง เป็นท่าเรือรับส่งผู้โดยสารประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีการขนสินค้าขนาดใหญ่ เช่น ไม้สัก จากประเทศเมียนมาร์ เป็นต้น 3) ท่าเรือกาลันปา ปัจจุบันใช้ในการเดินเรือภายในประเทศ 4) ท่าเรือกวนเหล่ย เป็นท่าเรือสำคัญในการขนถ่ายสินค้าไทย-จีน

(2) การเดินเรือขนส่งสินค้าจากเชียงแสนสู่กวนเหล่ย หากเดินเรือจากเชียงแสนสู่กวนเหล่ย ต้องหยุดที่ด่านท่าเรือเมืองมอม สปป.ลาว หากเดินเรือจากท่าเรือกวนเหล่ยมายังเชียงแสน ต้องหยุดที่ท่าเรือวังเสิง ประเทศเมียนมาร์

(3) ในการเดินเรือได้มีการประสานงานระหว่าง 4 ประเทศ ได้จัดตั้งคณะทำงานประสานงานระหว่าง 4 ประเทศ มี ประเทศไทย สปป.ลาว ประเทศเมียนมาร์ และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยสลับกันเป็นเจ้าภาพ ซึ่งมีวาระ 2 ปี ในปีนี้ผู้แทนไทยเป็นประธานคณะทำงาน

(4) สำหรับข้อมูลช่องทางแม่น้ำโขงในช่วงของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ช่องทางน้ำอยู่ในระดับ 6 สามารถใช้เรือบรรทุกได้ขนาด 100 ตันต่อลำ ช่องทางน้ำจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านเมียนมาร์ สปป.ลาว ไปสู่ประเทศไทย ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ปรับปรุงช่องทางน้ำทำให้ช่องทางดังกล่าวเป็นระดับ 5 ซึ่งสามารถเดินเรือขนาด 300 ตันต่อลำ การจัดช่องทางน้ำในระดับ ใช้ดัชนี 1) ความลึก 2) ความกว้าง 3) ความยาวของโค้งน้ำ ในระดับ 5 ที่เรือบรรทุกสินค้าได้ 300 ตัน ต้องมีความลึก 2 เมตร กว้าง 40 เมตร และความยาวของโค้งน้ำ 250 เมตร

(5) ผู้อำนวยการท่าเรือจิงหง ให้ความเห็นประเทศไทยส่งสินค้าไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนส่งมายังประเทศไทย ทำให้ในการเดินเรือบางเที่ยวต้องล่องเรือเปล่ากลับ

(6) ในการเดินเรือมีการดักยิง เรือขนส่งสินค้าไทย-จีน บนเส้นทางแม่น้ำโขง การดักยิงมาจากฝั่งประเทศเมียนมาร์

5) ท่าเรือกวนเหล่ย มีประเด็นสำคัญดังนี้

(1) สินค้าเกษตรที่จะนำเข้าสู่ประเทศไทยที่ท่าเรือ กวนเหล่ย จะต้องขอใบ QIP และใบสุขอนามัยพืชที่ CIQ สิบสองปันนา ก่อนแล้วจึงมาทำพิธีการศุลกากรที่ท่าเรือ กวนเหล่ย หรืออาจจะมาขอใบสุขอนามัยพืชที่ท่าเรือกวนเหล่ยก็ได้ แต่ต้องทำการตรวจสอบที่ท่าเรือดังกล่าวนี้

(2) สินค้าเกษตรที่นำเข้าจากไทย ปัจจุบันนิคมขนส่งทางบกตามเส้นทาง R3E แต่สินค้าเกษตรของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะผัก-ผลไม้ที่ส่งไปประเทศไทยนิคมขนส่งโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขง

(3) จากการสำรวจท่าเรือกวนเหล่ย์ ขณะนี้บริเวณก่อนถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้สร้างอาคารท่อน้ำแม่น้ำโขง เพื่อสามารถควบคุมปริมาณน้ำไม่ให้ท่วมท่าเรือ ชั้นล่าง ซึ่งมีพื้นที่ขนถ่ายสินค้ามากกว่า บริเวณขนถ่ายสินค้าชั้นบน ซึ่งโดยปกติแล้วในช่วงน้ำหลากท่าเรือกวนเหล่ย์ไม่สามารถใช้ท่าเรือชั้นล่างได้ จึงได้มีการสร้างอาคารควบคุมน้ำบนเส้นทางแม่น้ำโขง ในฝั่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนใกล้กับท่าเรือกวนเหล่ย์

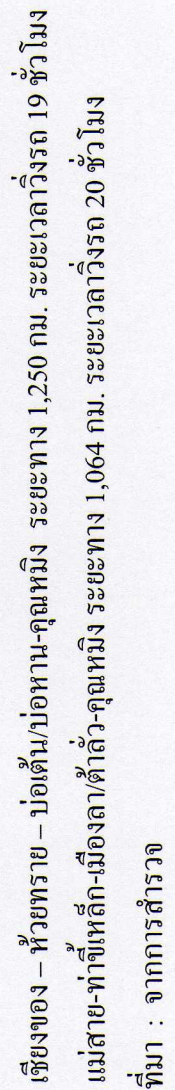
5.8.2 วิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

การวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ จะเน้นในเรื่องการขนส่งเป็นหลัก เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าเน่าเสียง่าย ดังนั้นจึงต้องเร่งกระจายไปสู่ผู้บริโภคปลายทางให้เร็วที่สุด เพื่อลดการสูญเสีย

1) เส้นทาง R3E เป็นการขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตในแต่ละพื้นที่ เช่น ลำไย ลิ้นจี่ จากภาคเหนือ แถบจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ทุเรียน มังคุด กล้วยไข่ จากจังหวัดระยอง จันทบุรี ของภาคตะวันออก และทุเรียน ทุเรียนนครศรีธรรมราช จากภาคใต้ มายังอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยการลากตู้คอนเทนเนอร์ หลังจากนั้นจะข้ามแพขนานยนต์ไปยังห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของประเทศ สปป.ลาว แล้วขนส่งต่อไปยังชายแดนประเทศ สปป.ลาว/ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เมืองบ่อเต็น/บ่อหาน โดยผู้นำเข้าชาวของจีนจะนำรถมาขนถ่ายสินค้าที่เมืองบ่อหาน แล้วขนส่งต่อไปยังเมืองจิ่งหงหรือเชียงรุ่ง เข้าสู่ตลาดค้าส่งที่เมืองคุนหมิง ก่อนกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคตามเมือง/มณฑลต่าง ๆ รายละเอียดตามรูปที่ 5-18

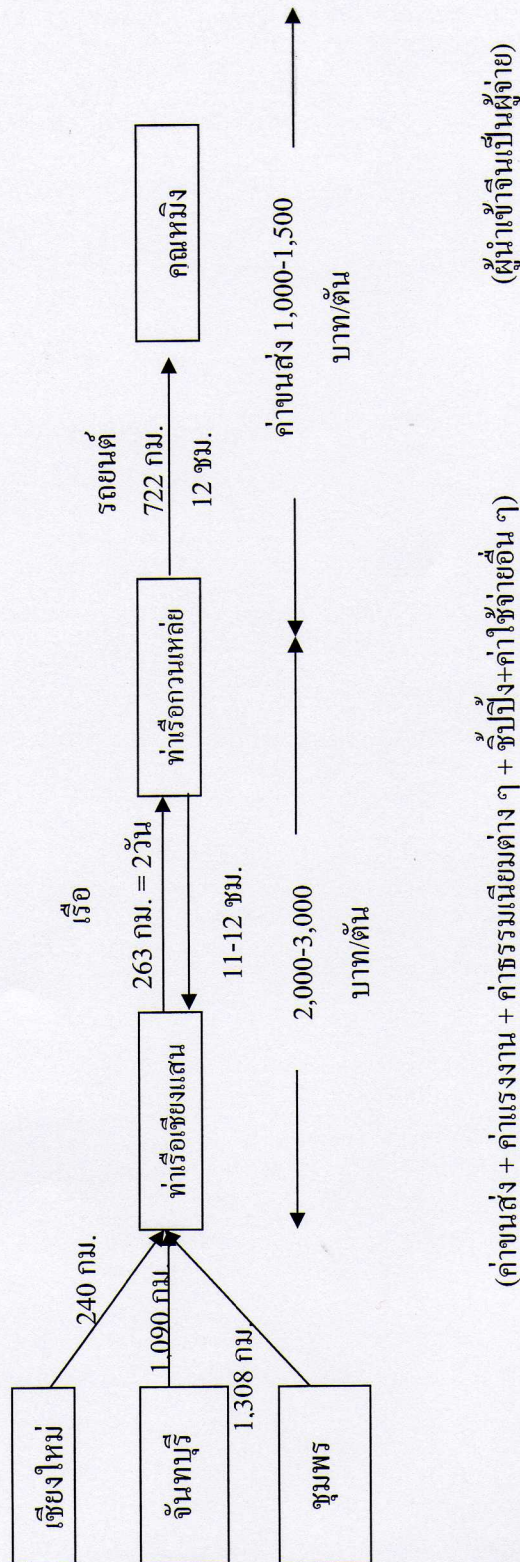
2) เส้นทาง R3W เป็นการขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตด้วยการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย หลังจากนั้นจะทำการขนถ่ายสินค้าใส่รถปิ๊กอัพ ลำเลียงไปยังท่าจีเหล็ก ของเมียนมาร์ และเปลี่ยนถ่ายใส่รถบรรทุก 10 ล้อ (ธรรมดาไม่มีห้องเย็น) ของเมียนมาร์ ความจุประมาณ 30 ตัน ห่างจากท่าจีเหล็กประมาณ 5 กิโลเมตร เพื่อขนส่งต่อไปยังชายแดนเมียนมาร์-สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เมืองลา-ด้าลั่ว โดยรถบรรทุกของสาธารณรัฐประชาชนจีน จะมารับสินค้าที่ชายแดนเมืองด้าลั่ว เพื่อขนส่งต่อไปยังเมืองเชียงรุ่ง และคุนหมิง ก่อนจะกระจายไปสู่ผู้บริโภคตามเมือง/มณฑลต่าง ๆ ใกล้เคียง สำหรับรายละเอียดระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งตามเส้นทาง R3E และ R3W รายละเอียดตามรูปที่ 5-18

โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชีย ปี 2552
(กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)



3) **เส้นทางแม่น้ำโขง** เป็นการขนส่งจากแหล่งผลิตด้วยการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย หลังจากนั้นจะทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปยังท่าเรือกวานเหล่ย เขตสิบสองปันนาของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยผู้นำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะนำรถบรรทุกมารับ เพื่อทำการขนส่งต่อไปยังเมืองเชียงรุ่ง และคุนหมิง ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุกธรรมดา กลุ่มผ้าใบ ยกเว้นผลไม้ที่บอบช้ำง่ายและมีมูลค่าสูง เช่น ชมพู่ จะใช้รถบรรทุกห้องเย็น รายละเอียดของเส้นทาง ระยะทาง และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง รายละเอียดตามรูปที่ 5-19

รูปที่ 5-19 เส้นทางฯจนถึง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งตามแผนที่แนบมา



ทำเรือชิงแสน – ทำเรือกวนเหล่ย์ – คุณหมิง ระยะทาง 985 กม. ระยะเวลาเดินทาง 3 วัน

ค่าขนส่งรวม 3,000-4,500 บาท/ตัน

หรือ 3.0-4.5 บาท/กก.

ที่มา : จากการสำรวจ

4) การเปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่ง ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง จากตารางที่ 5-12 ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง จากแหล่งผลิตในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า

(1) ในการขนส่งลำไย ลิ้นจี่ ของภาคเหนือจากแหล่งผลิตจังหวัดเชียงใหม่ ถ้าขนส่งด้วยระบบหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ไปตามเส้นทาง R3E ไปสิ้นสุด ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบ่อเต็น/บ่อหาน ชายแดน สปป.ลาว-สาธารณรัฐประชาชนจีน ระยะทางรวมทั้งสิ้น 552 กิโลเมตร ระยะเวลาดังรถ ประมาณ 12 ชั่วโมง ค่าใช้จ่ายซึ่งคิดเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้น 3,332-3,832 บาทต่อตัน เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งตามเส้นทาง R3W ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งสิ้นจากจังหวัดเชียงใหม่-ด้าลั่ว ระยะทาง 499 กิโลเมตร ระยะเวลา 12 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้น 2,368-2,702 บาทต่อตัน ขณะที่การขนส่งตามแม่น้ำโขง มีระยะทางรวม 503 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินทาง 52 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้น 2,545-3,545 บาทต่อตัน

เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งทั้ง 3 เส้นทางจากแหล่งผลิตเดียวกัน พบว่า การขนส่งตามเส้นทาง R3W ใช้เวลาใกล้เคียงกับเส้นทาง R3E แต่ค่าใช้จ่ายซึ่งคิดเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมดต่ำกว่า ขณะที่การขนส่งทางแม่น้ำโขงต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำกว่า R3E แต่ใช้ระยะเวลามากกว่า ดังนั้นถ้ามองในแง่เศรษฐกิจถือว่าเส้นทาง R3W เป็นเส้นทางที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

(2) ในการขนส่งทุเรียน มังคุด กล้วยไข่ ของภาคตะวันออก จากแหล่งผลิตจังหวัดจันทบุรี ไปยังชายแดนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ถ้าเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ตามเส้นทาง R3E (จันทบุรี-ห้วยทราย-บ่อหาน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,402 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินทาง 23 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 5,042-5,542 บาทต่อตัน เปรียบเทียบกับการขนส่งตามเส้นทาง R3W (จันทบุรี-ท่าจีเหล็ก-ด้าลั่ว) พบว่ามีระยะทางทั้งสิ้น 1,349 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 24 ชั่วโมง ค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์รวมทั้งสิ้น 4,300-4,634 บาทต่อตัน ขณะที่ถ้าเป็นการขนส่งตามแม่น้ำโขง ระยะทางรวม 1,353 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินทาง 64 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวมทั้งสิ้น 4,477-5,477 บาทต่อตัน

(3) ในการขนส่ง ทุเรียน มังคุด กล้วยไข่ ของภาคใต้ จากแหล่งผลิตจังหวัดชุมพร ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ถ้าเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ตามเส้นทาง R3E (ชุมพร-ห้วยทราย-บ่อหาน) ระยะทางรวม 1,620 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินทาง 26 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้น 5,592-6,092 บาทต่อตัน แต่ถ้าเป็นการขนส่งตามเส้นทาง R3W (ชุมพร-ท่าจีเหล็ก-ด้าลั่ว) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,567 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินทาง 27 ชั่วโมง ต้นทุน

โลจิสติกส์รวม 4,795-5,129 บาทต่อตัน ขณะที่ถ้าทำการขนส่งตามแม่น้ำโขง (ชุมพร-ท่าเรือเชียงแสน-ท่าเรือกวานเหล่ย) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,571 กิโลเมตร ระยะเวลาขนส่ง 65 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 4,973-5,973 บาทต่อตัน

เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งจากแหล่งผลิตภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคใต้ ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าปลายทางที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า เส้นทาง R3W ระยะทางสั้นที่สุด และต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำที่สุด ขณะที่ระยะเวลาใกล้เคียงกับเส้น R3E ส่วนการขนส่งทางแม่น้ำโขง ถึงแม้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่า R3W เล็กน้อย แต่ใช้เวลาในการขนส่งค่อนข้างมาก จึงอาจไม่เหมาะสำหรับการขนส่งผลไม้ ซึ่งต้องการความรวดเร็วเนื่องจากเน่าเสียง่าย

ตารางที่ 5-12 เปรียบเทียบระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่ง ตามเส้นทาง R3E R3W แม่น้ำโขงจากแหล่งผลิตต่าง ๆ ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน

เส้นทาง	ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุนโลจิสติกส์ (บาท/ตัน)		รวม (บาท/ตัน)
					ค่าขนส่ง	ค่าผ่านแดน + ค่าอื่น ๆ	
ภาคเหนือ R3E	เชียงใหม่	อำเภอเชียงของ	317	6	940	-	940
	ห้วยทราย (ลาว)	บ่อหาน (จีน)	235	6	1,400-1,800	922 - 1,092	2,392 - 4,292
	เชียงใหม่ - บ่อหาน		552	12	2,340-2,740	922 - 1,092	3,332 - 3,832
R3W	เชียงใหม่	อำเภอแม่สาย	250	4	568	-	568
	ท่าซี้เหล็ก (พม่า)	ต้าถั่ว (จีน)	249	8	467	1,333 - 1,667	1,800 - 2,134
	เชียงใหม่ - ต้าถั่ว		499	12	1,035	1,333 - 1,667	2,368 - 2,702
แม่น้ำโขง	เชียงใหม่	อำเภอเชียงแสน	240	4	545	-	545
	ท่าเรือเชียงแสน	ท่าเรือกวานเหล่ย์ (จีน)	263	48	2,000 - 3,000	-	2,000 - 3,000
	เชียงใหม่ - ท่าเรือกวานเหล่ย์		503	52	2,545 - 3,545	-	2,545 - 3,545
ภาคตะวันออก R3E	จันทบุรี	อำเภอเชียงของ	1,167	17	2,650	-	2,650
	ห้วยทราย (ลาว)	บ่อหาน (จีน)	235	6	1,400-1,800	922 - 1,092	2,392 - 2,892
	จันทบุรี - บ่อหาน		1,402	23	4,050 - 4,450	922 - 1,092	5,042 - 5,542
R3W	จันทบุรี	อำเภอแม่สาย	1,100	16	2,500	-	2,500
	ท่าซี้เหล็ก (พม่า)	ต้าถั่ว (จีน)	249	8	467	1,333 - 1,667	1,800 - 2,134
	จันทบุรี - ต้าถั่ว		1,349	24	2,967	1,333 - 1,667	4,300 - 4,634
แม่น้ำโขง	จันทบุรี	อำเภอเชียงแสน	1,090	16	2,477	-	2,477
	ท่าเรือเชียงแสน	ท่าเรือกวานเหล่ย์ (จีน)	263	48	2,000 - 3,000	-	2,000 - 3,000
	จันทบุรี - ท่าเรือกวานเหล่ย์		1,353	64	4,477 - 5,477	-	4,477 - 5,477

ตารางที่ 5-12 เปรียบเทียบระยะเวลา และต้นทุน โลจิสติกส์ในการขนส่ง ตามเส้นทาง R3E R3W แม่น้ำโขงจากแหล่งผลิตต่าง ๆ ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนसारณรัฐประชาชนจีน (ต่อ)

เส้นทาง	ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน โลจิสติกส์ (บาท/ตัน)		รวม (บาท/ตัน)
					ค่าขนส่ง	ค่าผ่านแดน + ค่าอื่น ๆ	
ภาคใต้	ชุมพร	อำเภอเจียงของ	1,385	20	3,200	-	3,200
		ห้วยทราย (ลาว)	235	6	1,400 - 1,800	922 - 1,092	2,392 - 2,892
		ชุมพร - บ่อหาน	1,620	26	4,600 - 5,000	922 - 1,092	5,592 - 6,092
R3W	ชุมพร	อำเภอแม่สาย	1,318	19	2,995	-	2,995
		ท่าพี่เหล็ก (พม่า)	249	8	467	1,333 - 1,667	1,800 - 2,134
		ชุมพร - ต้าลั่ว	1,567	27	3,462	1,333 - 1,667	4,795 - 5,129
แม่น้ำโขง	ชุมพร	อำเภอเจียงแสน	1,308	17	2,973	-	2,950
		ท่าเรือเชียงแสน	263	48	2,000 - 3,000	-	2,000 - 3,000
		ชุมพร - ท่าเรือกวานเหล่	1,571	65	4,973 - 5,973	-	4,973 - 5,973

ที่มา : จากการสำรวจและสอบถามผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยและจีน แล้วนำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยต่อตัน

หมายเหตุ : 1. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ หมายถึง ค่าผ่านด่านต่าง ๆ ค่าเทียบเบรคสินค้า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ไม่เป็นทางการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง

2. การขนส่งทางแม่น้ำโขง เป็นค่าใช้จ่ายเหมาจ่าย ซึ่งขึ้นอยู่กับอัตราค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งหมดแล้ว

5.8.3 การวิเคราะห์ Value Chain ผลไม้เพื่อการส่งออก

การวิเคราะห์ Cost in Value Chain ในการส่งออกผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

1) การวิเคราะห์ Cost in Value Chain การขนส่งตามเส้นทาง R3E

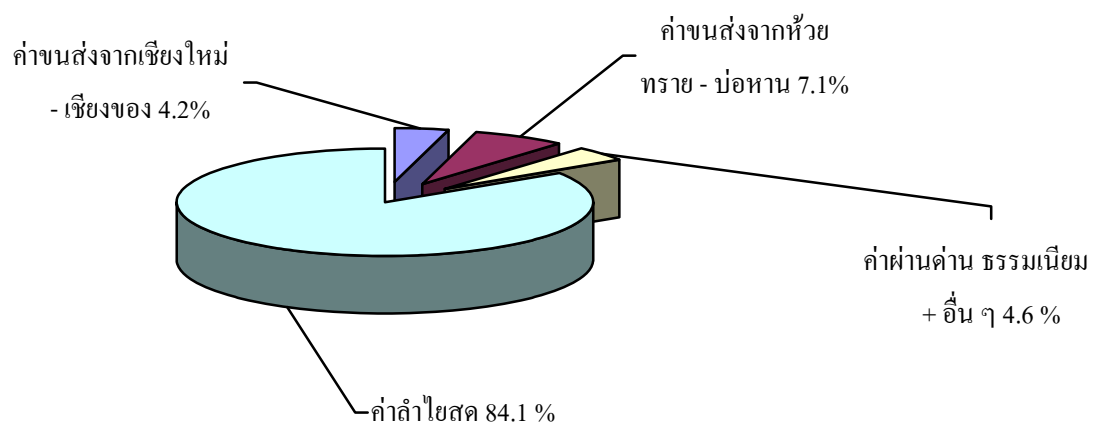
(1) การขนส่งลำไยจากภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ ณ ราคาลำไย พันธุ์อีดอเกรด AA เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ปี 2552 ซึ่งเป็นช่วงที่ผลผลิตของภาคเหนือออกสู่ตลาด กิโลกรัมละ 17.39 บาท หรือตันละ 17,390 บาท

ตารางที่ 5-13 Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคเหนือ ตามเส้นทาง R3E

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าลำไยสด	17,390	84.1
ค่าขนส่งจากเชียงใหม่- อ. เชียงของ	862	4.2
ค่าขนส่งจากห้วยทราย-บ่อหาน	1,467	7.1
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	955	4.6
รวมต้นทุนทั้งหมด	20,674	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-20 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกลำไยสดภาคเหนือ ตามเส้นทาง R3E
เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : ลำไย 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุ 2,100 ตะกร้า ๆ ละ 11.5 กก. หรือประมาณ 24 ตัน

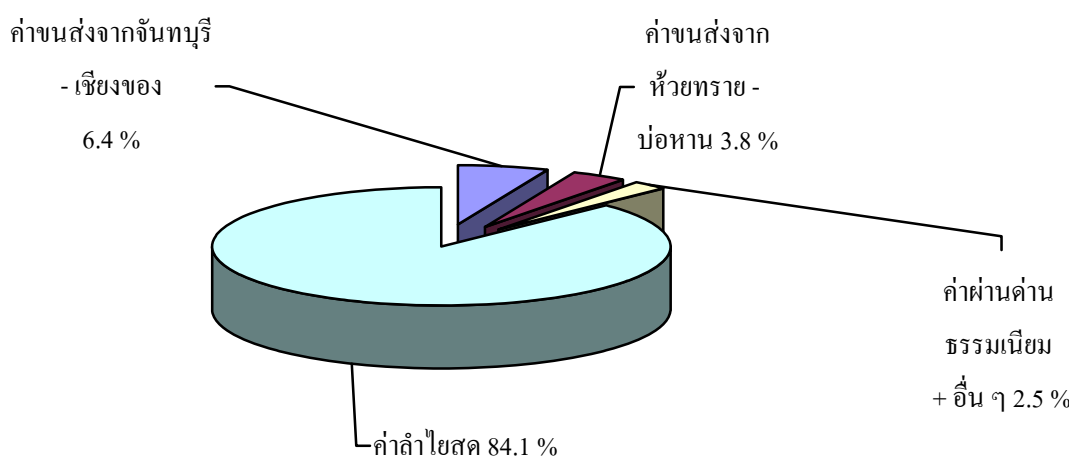
(2) การขนส่งลำไยสดจากภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรี ณ ราคาลำไยสดพันธุ์อีดอเกรด AA เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับ ช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม ปี 2552 กิโลกรัมละ 33.31 บาท หรือตันละ 33,310 บาท

ตารางที่ 5-14 Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าลำไยสด	33,310	87.3
ค่าขนส่งจากจันทบุรี-อ. เชียงของ	2,429	6.4
ค่าขนส่งจากห้วยทราย-บ่อหาน	1,467	3.8
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	955	2.5
รวมต้นทุนทั้งหมด	38,161	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-21 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกลำไยสดภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุลำไย 2,100 ตะกร้า ๆ ละ 11.5 กก.
หรือประมาณ 24 ตัน

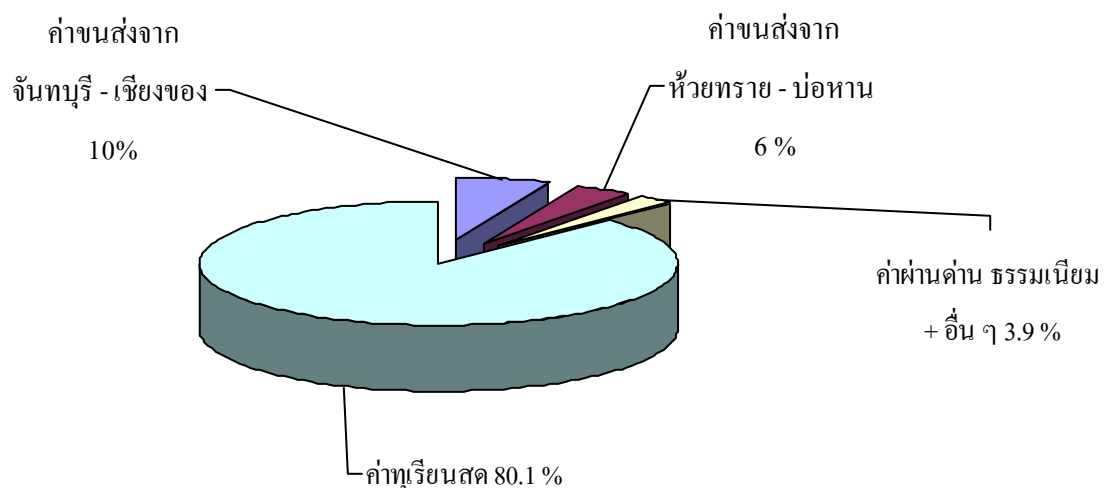
(3) การขนส่งทุเรียน จากภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรี ณ ราคาทุเรียน พันธุ์หมอนทอง ที่เกษตรกรได้รับเฉลี่ย ปี 2552 กิโลกรัมละ 25.89 บาท

ตารางที่ 5-15 Cost in Value Chain ของการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าทุเรียนสด	25,890	80.1
ค่าขนส่งจากจันทบุรี-อ. เชียงของ	3,238	10.0
ค่าขนส่งจากห้วยทราย-บ่อหาน	1,934	6.0
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	1,260	3.9
รวมต้นทุนทั้งหมด	32,322	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-22 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3E
เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุทุเรียน 960 กล่อง ๆ ละ 19 กก.

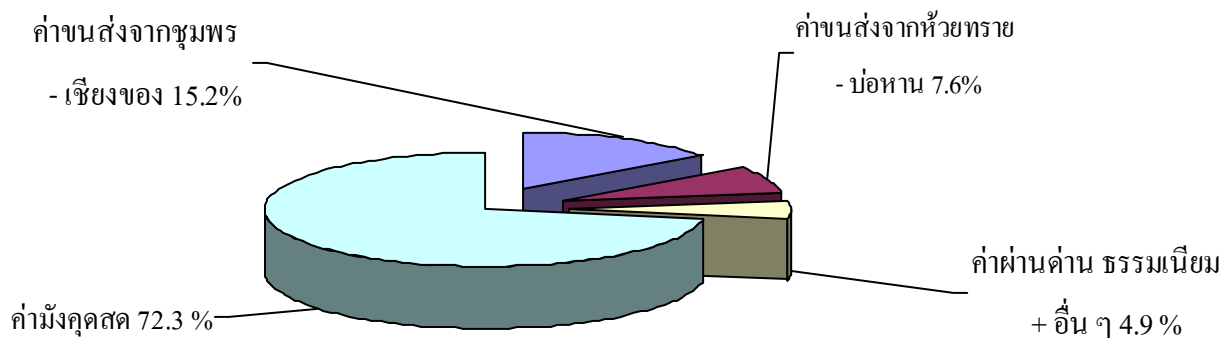
(4) การขนส่งมังคุด จากภาคใต้ จังหวัดชุมพร ณ ราคามังคุด ผิวมันขนาดกลาง เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับ ปี 2552 กิโลกรัมละ 16.76 บาท

ตารางที่ 5-16 Cost in Value Chain ของการส่งออกมังคุด ภาคใต้ ตามเส้นทาง R3E

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่ามังคุดสด	16,760	72.3
ค่าขนส่งจากชุมพร-อ. เชียงของ	3,520	15.2
ค่าขนส่งจากห้วยทราย-บ่อหาน	1,760	7.6
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	1,146	4.9
รวมต้นทุนทั้งหมด	23,186	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-23 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกมังคุด ภาคใต้ ตามเส้นทาง R3E
เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : มังคุด 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุ 2,200 ตะกร้า ๆ ละ 9 กก.
(ไม่รวมตระกร้า $\approx$ 1 กก.)

2) การวิเคราะห์ Cost in Value Chain การขนส่งตามเส้นทาง R3W

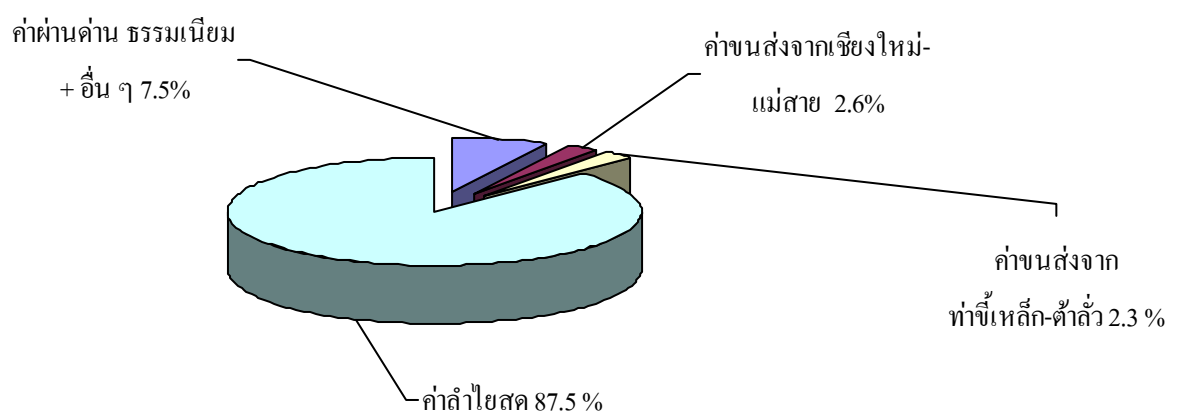
(1) การขนส่งลำไยจากภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ ณ ราคาลำไยสด พันธุ์อีดอเกรดAA เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ปี 2552 กิโลกรัมละ 17.39 บาท

ตารางที่ 5-17 Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคเหนือ ตามเส้นทาง R3W

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าลำไยสด	17,390	87.5
ค่าขนส่งจากเชียงใหม่- อ. แม่สาย	520	2.6
ค่าขนส่งจากท่าขี้เหล็ก-ต้าลั่ว	467	2.3
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	1,500	7.5
รวมต้นทุนทั้งหมด	19,877	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-24 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกลำไยสดภาคเหนือ ตามเส้นทาง R3W
เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุลำไย 2,100 ตะกร้า ๆ ละ 11.5 กก.

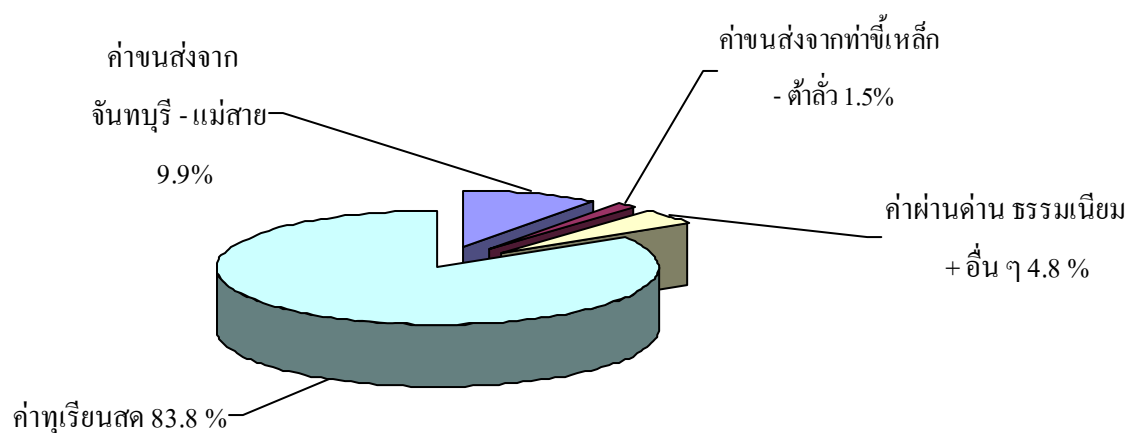
(2) การขนส่งทุเรียน จากภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรี ณ ราคาทุเรียนพันธุ์หมอนทอง ที่เกษตรกรได้รับ เฉลี่ยปี 2552 กิโลกรัมละ 25.89 บาท

ตารางที่ 5-18 Cost in Value Chain ของการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3W

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าทุเรียนสด	25,890	83.8
ค่าขนส่งจากจันทบุรี-อ. แม่สาย	3,055	9.9
ค่าขนส่งจากท่าขี้เหล็ก-ต้าลาว	467	1.5
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	1,500	4.8
รวมต้นทุนทั้งหมด	30,912	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-25 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกทุเรียน ภาคตะวันออก ตามเส้นทาง R3W เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุทุเรียน 960 กล่อง ๆ ละ 19 กก.

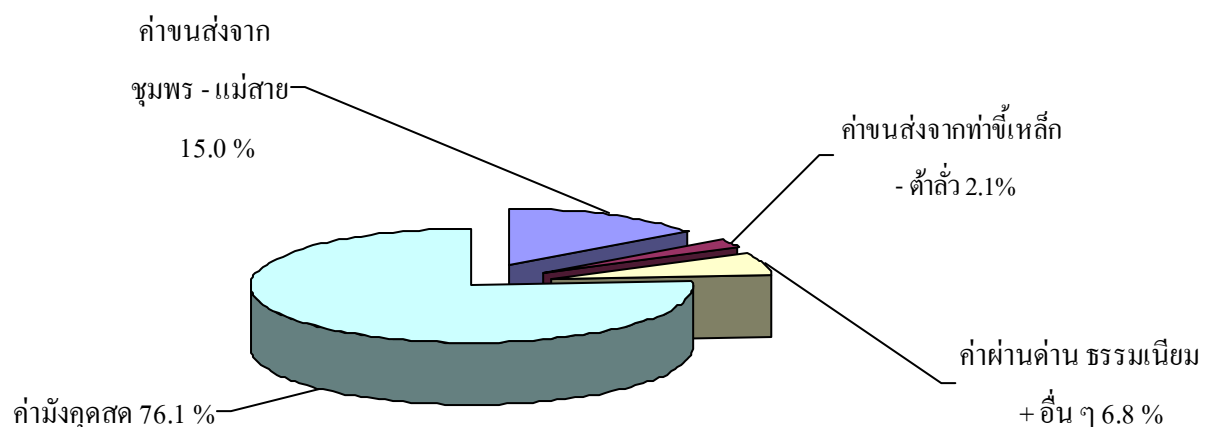
(3) การขนส่งมังคุด จากภาคใต้ จังหวัดชุมพร ณ ราคามังคุด ผิวมันขนาดกลาง เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับ ปี 2552 กิโลกรัมละ 16.76 บาท

ตารางที่ 5-19 Cost in Value Chain ของการส่งออกมังคุด ภาคใต้ ตามเส้นทาง R3W

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่ามังคุดสด	16,760	76.1
ค่าขนส่งจากชุมพร-อ. แม่สาย	3,295	15.0
ค่าขนส่งจากท่าขี้เหล็ก - ด้าลั่ว	467	2.1
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	1,500	6.8
รวมต้นทุนทั้งหมด	22,022	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-26 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกมังคุดสด ภาคใต้ ตามเส้นทาง R3W เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุมังคุด 2,200 ตะกร้า ๆ ละ 9 กก.
(ไม่รวมตระกร้า $\approx$ 1 กก.)

3) การวิเคราะห์ Cost in Value Chain การขนส่งตามเส้นทางแม่น้ำโขง

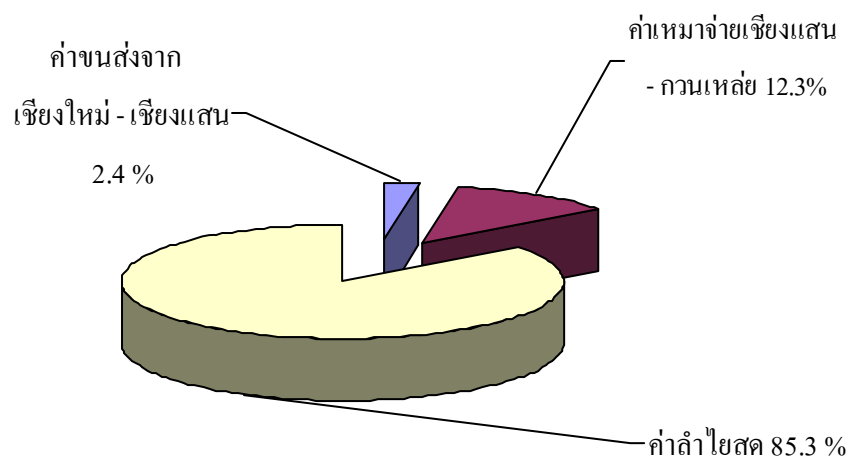
(1) การขนส่งลำไยจากภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ ณ ราคาลำไยสด พันธุ์อีดอเกรดAA เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับกิโลกรัมละ 17.39 บาท

ตารางที่ 5-20 Cost in Value Chain ของการส่งออกลำไยภาคเหนือ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าลำไยสด	17,390	85.3
ค่าขนส่งจากเชียงใหม่- เชียงแสน	500	2.4
ค่าใช้จ่ายเหมาจ่ายจากท่าเรือเชียงแสน - กวนเหล้อย	2,500	12.3
รวมต้นทุนทั้งหมด	20,390	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-27 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกลำไย ภาคเหนือ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง
เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุลำไย 2,100 ตะกร้า ๆ ละ 11.5 กก.

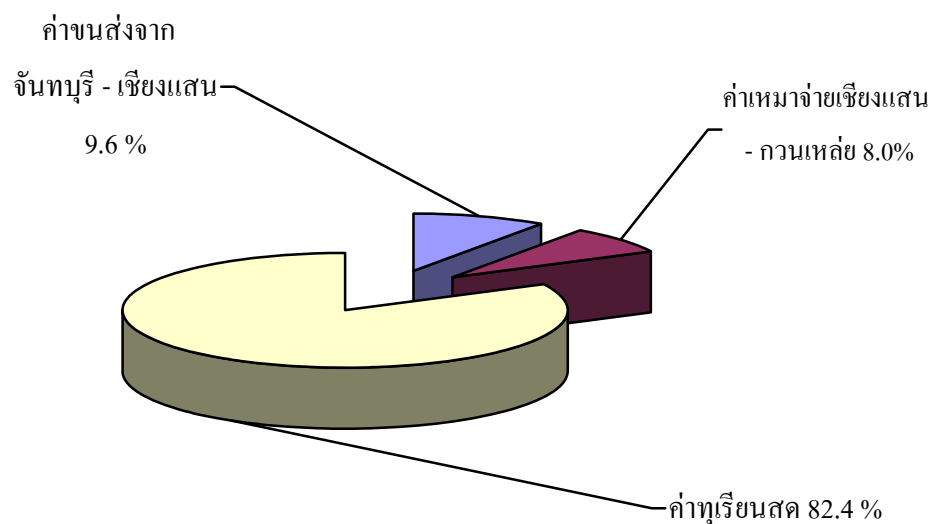
(2) การขนส่งทุเรียน จากภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรี ณ ราคาทุเรียนพันธุ์หมอนทอง ที่เกษตรกรได้รับ เฉลี่ยปี 2552 กิโลกรัมละ 25.89 บาท

ตารางที่ 5-21 Cost in Value Chain ของการส่งออกทุเรียนภาคตะวันออก ตามเส้นทางแม่น้ำโขง

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่าทุเรียนสด	25,890	82.4
ค่าขนส่งจากจันทบุรี- เชียงแสน	3,027	9.6
ค่าใช้จ่ายเหมาจ่ายจากท่าเรือเชียงแสน - กวนเหล้อย	2,500	8.0
รวมต้นทุนทั้งหมด	31,417	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-28 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกทุเรียน ภาคตะวันออก ตามเส้นทางแม่น้ำโขง เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุทุเรียน 960 กิโลกรัม ละ 19 กก.

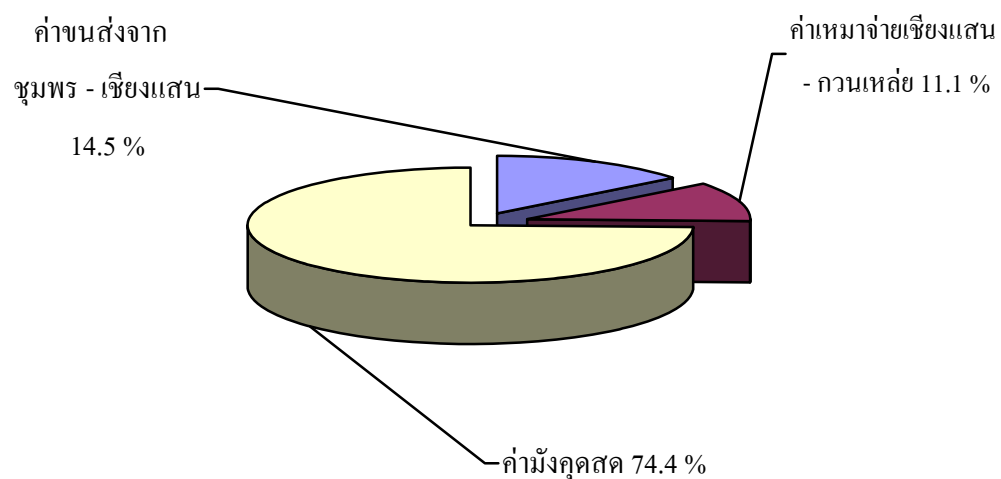
(3) การขนส่งมังคุด จากภาคใต้ จังหวัดชุมพร ณ ราคามังคุด ผิวมันขนาดกลาง เฉลี่ยที่เกษตรกรได้รับ ปี 2552 กิโลกรัมละ 16.76 บาท

ตารางที่ 5-22 Cost in Value Chain ของการส่งออกมังคุด ภาคใต้ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง

รายการ	ต้นทุน (บาท/ตัน)	ร้อยละ
ค่ามังคุดสด	16,760	74.4
ค่าขนส่งจากชุมพร- เชียงแสน	3,270	14.5
ค่าใช้จ่ายเหมาจ่ายจากท่าเรือเชียงแสน - กวนเหล้อย	2,500	11.1
รวมต้นทุนทั้งหมด	22,530	100

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปที่ 5-29 แสดงร้อยละของต้นทุนการส่งออกมังคุดสด ภาคใต้ ตามเส้นทางแม่น้ำโขง เปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด



หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุมังคุด 2,200 ตะกร้า ๆ ละ 9 กก.
(ไม่รวมตะกร้า $\approx$ 1 กก.)

5.8.4 การเปรียบเทียบศักยภาพขนส่งผลไม้ ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

ผลจากการวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง จากแหล่งผลิตผลไม้ภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ ไปยังปลายทางประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทาง R3E ที่บ่อหาน เส้นทาง R3W ที่คำม่วน ตามเส้นทางแม่น้ำโขงที่ทำเรือกวานเหล่ย์ ในการเปรียบเทียบศักยภาพการขนส่งคำนึงถึงระยะทาง (Space) เวลา (Time) และคุณภาพของสินค้า (Form) ตลอดจนข้อจำกัด (Constrain Limitation) ในการขนส่ง โดยภาพรวมแล้ว ระยะทางจากต้นทางถึงปลายทาง (ตารางที่ 5-23) เส้นทาง R3W กับเส้นทางแม่น้ำโขงใกล้เคียงกัน แต่เส้นทาง R3W สั้นกว่าเล็กน้อย ขณะที่ระยะเวลาในการขนส่งผลไม้เส้นทาง R3E กับเส้นทาง R3W ใกล้เคียงกัน แต่ R3E ใช้เวลาสั้นกว่า R3W เฉลี่ยประมาณ 1 ชั่วโมง ส่วนการขนส่งทางเรือแม่น้ำโขง ใช้เวลา 3 เท่าของการใช้เวลานบนเส้นทาง R3E และ R3W ส่วนต้นทุนโลจิสติกส์รวมถึงค่าขนส่ง พบว่าเส้นทาง R3W ต่ำกว่าการขนส่งบนเส้นทาง R3E และแม่น้ำโขง แต่ข้อจำกัดสำคัญของเส้นทาง R3W ก็คือต้องผ่านชนกลุ่มน้อยในประเทศเมียนมาร์ และยังไม่เปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการเช่นเดียวกับ R3E การใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์กับผู้ขนส่งและด่านที่สินค้าผ่าน ซึ่งมีหลายด่านและค่าใช้จ่ายค่อนข้างจะผันแปรสูง

ดังนั้นพอจะสรุปได้ว่า ถ้าไม่คำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นทางการ (ที่เปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง) เส้นทาง R3W เป็นเส้นทางที่ได้เปรียบในการขนส่งผลไม้จากไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนล่าง แต่ถ้าหากคำนึงถึงข้อจำกัดดังกล่าว การขนส่งทางแม่น้ำโขงจะต่ำกว่าเส้นทาง R3E และเสียค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการน้อยกว่าเส้นทาง R3E แต่ต้องใช้เวลาขนส่ง 3 เท่าของเวลาขนส่งบนเส้นทาง R3E ดังนั้นถ้าหากคำนึงถึงคุณภาพของสินค้า ชนิดของสินค้า สินค้าที่เป็นของสด เช่น ผลไม้ / ผัก ที่ต้องการคุณภาพที่ตลาดปลายทาง เส้นทาง R3E จะได้เปรียบกว่าเส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทางแม่น้ำโขงเหมาะสำหรับสินค้าที่เป็นของแห้ง ไม่น่าเสีย เช่น ยางพารา ลำไยแห้ง เป็นต้น

ตารางที่ 5-23 สรุประยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่ง
ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

เส้นทาง	ระยะทางจากต้นทางถึง ปลายทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุนโลจิสติกส์ (บาท/ตัน)
ภาคเหนือ			
R3E	552	12	3,332-3,832
R3W	499	12	2,368-2,702
แม่น้ำโขง	503	52	2,545-3,545
ภาคตะวันออก			
R3E	1,402	23	5,042-5,542
R3W	1,349	24	4,300-4,634
แม่น้ำโขง	1,353	64	4,477-5,477
ภาคใต้			
R3E	1,620	26	5,592-6,092
R3W	1,567	27	4,795-5,129
แม่น้ำโขง	1,571	65	4,973-5,973

ที่มา : จากการสำรวจ

5.9 วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคในการนำเข้า/ส่งออกผลไม้ไปจีน

ดังได้กล่าวไว้ในตอนต้น กิจกรรมหลักในการค้าผลไม้ของไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นกิจกรรมการรวบรวมและการขนส่งเป็นสำคัญ เป็นขั้นตอน Transportation Logistics มากกว่าขั้นตอน Supply Chain Logistics ส่วนขั้นตอนศูนย์กระจายสินค้า ขั้นตอนร้านค้าย่อย และผู้บริโภค ตลาดปลายทางเป็นขั้นตอนที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนและขั้นตอนโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน ไม่ว่าจะเป็นขั้นตอนจัดเก็บ (Warehousing) และขั้นตอนกระจายสินค้าอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเช่นเดียวกัน ดังนั้นปัญหาอุปสรรคในการนำเข้า/ส่งออกผลไม้ไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่สำคัญ พอสรุปได้ดังนี้

1) ปัญหาการตรวจพบโรคพืช โรคแมลงในการตรวจ CIQ การนำเข้าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทาง CIQ จะต้องทำการรมแมทริวโปรไมล์ ซึ่งจะส่งผลถึงคุณภาพของผลไม้ และเป็นการเพิ่มต้นทุนค่าใช้จ่าย ดังนั้นการดูแลสวนผลไม้ตลอดจนการเก็บเกี่ยว เกษตรกรสวนผลไม้จะต้องปฏิบัติตามหลักการดูแลการเกษตรที่ดี (GAP)

2) ปัญหาการรวบรวมผลไม้ในระดับพื้นที่ จากผลการวิเคราะห์ Supply Chain และ Logistics ผลไม้ ขณะนี้ในการรวบรวมผลไม้จากสวนผลไม้ของเกษตรกร พ่อค้าจีน/ตัวแทนพ่อค้าจีน (ที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน) ได้เข้าไปรวบรวมผลไม้ถึงสวนของเกษตรกร และเข้ามาทำหน้าที่ขายส่งผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ตลาดไท และตลาดสี่มุมเมือง อนาคตในเรื่องเป็นเรื่องสำคัญ เพราะนักธุรกิจจีนมีทุนมากและเชื่อมโยงข่าวสารข้อมูล การค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีน ทั้งตลาดต้นทางและปลายทาง ในอนาคตธุรกรรมผลไม้จะตกอยู่ในพ่อค้าจีน

3) ปัญหาข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายผลไม้ไทย-จีน (Logistics Construe) ทั้งเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขงยังไม่เป็นระบบโลจิสติกส์สากล ที่สำคัญการเคลื่อนย้ายผลไม้ต้องผ่านประเทศที่สาม ประเทศ สปป.ลาว เมียนมาร์ ในการขนส่งต้องจ่ายค่าผ่านแดนที่ไม่เป็นทางการตลอดเส้นทาง และมีการเรียกเก็บค่าคุ้มครอง และความรับผิดชอบในความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น การดักยิงเรือในการขนส่งบนเส้นทางแม่น้ำโขง เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทาง R3W ยังปิดเส้นทางไม่ได้ใช้อย่างเป็นทางการ

4) ประเด็นปัญหา กฎ ระเบียบ ซึ่งเป็นระบบการจัดการ Logistics กฎ ระเบียบยังไม่เอื้อในการเคลื่อนย้ายผลไม้ไทยไปจีน ฝ่ายไทยได้ขอให้ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนขยายเวลาใบอนุญาตนำเข้า QIP (Quarantine Import Permit) จากที่ CIQ จีนปัจจุบันอนุญาตให้ 6 เดือน เป็น 12 เดือน ทั้งนี้เพราะสินค้าผลไม้ของไทยสุกไม่พร้อมกันและออกสู่ตลาดเกือบทั้งปี จึงขอให้ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนพิจารณาใบอนุญาตนำเข้า QIP ซึ่งการขออนุญาตแต่ละใบเป็นรายรายการ ขอให้สาธารณรัฐประชาชนจีนอนุญาตเป็นการรวมรายการอยู่ในใบอนุญาตเดียวกัน ซึ่งจะสะดวกในการจัดส่งผลไม้ของไทย เพราะการนำเข้ามีหลายรายการพร้อม ๆ กัน ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอผู้ทำการค้าผลไม้จากสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องขอต่อวีซ่าทุก ๆ 2 เดือน ทำให้ต้องกลับประเทศทุก 2 เดือน เพื่อความสะดวกควรต่อวีซ่าได้ 6 เดือน และขอให้ฝ่ายไทยเร่งลงนาม MOU บนเส้นทาง R3E เช่นเดียวกับที่ได้ลงนามเส้น R9 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2552 เพื่อให้เส้นทาง R3E สามารถใช้ได้อย่างเป็นทางการและเป็นสากล ทาง CIQ คุณหมิงขอให้ฝ่ายไทยเชิญ CIQ คุณหมิงเข้าร่วมประชุม คุยงาน ในการประชุมปรึกษาหารือในข้อตกลงเส้นทาง R3E ในครั้งต่อไปด้วย เพราะที่ผ่านมามีประเทศไทยเชิญเฉพาะ

เจ้าหน้าที่ AQSIQ ปักกิ่งเท่านั้น ทั้งนี้เพราะเส้นทาง R3E เป็นเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับ CIQ คุณหมิงโดยตรง

5) ประเด็นปัญหาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ฝ่ายไทยได้เสนอข้อมูลในกรณีผู้ส่งออกบางรายใช้รถตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต บนเส้นทาง R3E ต้องขนถ่ายลงรถบรรทุกเล็กที่บ่อห่านเป็นรถเล็กไม่ใช่รถห้องเย็น ทำให้ผลไม้ที่ส่งออกมีปัญหาด้านคุณภาพ ฝ่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ที่ผ่านมาการขนส่งไม้ดอกขนส่งทางเครื่องบิน แต่ปัจจุบันได้ทำการขนส่งทาง R3E มีความสะดวกมากขึ้น ต้องใช้รถตู้คอนเทนเนอร์ที่ควบคุมความเย็นในการขนส่ง การขนส่งของสดจะมีปัญหามากกว่าของแห้ง ถ้าหากขั้นตอนการขนส่งไม่สามารถควบคุมความเย็นได้ตลอด จะมีปัญหาด้านคุณภาพไม้ดอก และการขนส่งต้องประสานงานผ่านทูตเกษตรที่ปักกิ่ง

นอกจากนี้ การขนส่งผัก-ผลไม้ นอกจากจะส่งมายังประเทศไทยแล้ว สาธารณรัฐประชาชนจีนมีความประสงค์จะส่งผ่านไทยประเทศที่สาม เพื่อจะส่งต่อไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ประเทศไทยควรพิจารณาเพิ่มการค้ากับสาธารณรัฐประชาชนจีนให้มากขึ้น เพราะบางเที่ยวสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องดีเรือและรถเปล่ากลับประเทศ

6) ประเด็นสุดท้ายเป็นประเด็นผลกระทบต่อสภาพสังคม-เศรษฐกิจบนเส้น R3E

6.1 การเชื่อมโยงการค้าเส้นทาง R3E ทำให้มีการปลูกยางพาราในทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น และได้ขยายการปลูกไปยัง สปป.ลาวตอนบนมากขึ้นด้วย นอกจากการขยายทั้ง 2 ประเทศแล้ว ประเทศเวียดนาม (เชื่อมโยกับเส้น R9) ก็มีการปลูกมากขึ้น และบางพื้นที่ให้ผลผลิตแล้ว คาดว่าการค้ายางพาราของไทยในอนาคตจะมีปัญหา จึงควรพิจารณาเรื่องนี้ ไม่เช่นนั้นจะมีปัญหาในอนาคต

6.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนทั้งมณฑลยูนนาน กวางสี และเสฉวน ได้เตรียมบุคลากรยุคใหม่ในด้านการเรียนรู้ภาษาไทยและการบริหารจัดการด้านธุรกิจระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อเตรียมรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ แต่ประเทศไทยยังไม่ได้มีการวางแผนในด้านนี้อย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

6.3 ด้านการท่องเที่ยว “แซงกลีล่า” ในมณฑลเสฉวน ซึ่งสหประชาชาติได้รับรองความหลากหลายทางชีวภาพ ประเทศไทยควรจะต้องเตรียมรับสถานการณ์ที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ในการท่องเที่ยวที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเปิดประเด็นแหล่งท่องเที่ยวที่กล่าวถึง ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

5.10 ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเปิดเส้นทาง R3E

จากการศึกษาและวิจัยข้อมูลการค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์บนเส้นทาง R3E ซึ่งให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1) มีการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราเป็นอย่างมาก ทั้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ ตั้งแต่เชียงรุ่ง สิบสองปันนา ถึงบ่อหาน ชายแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และขยายพื้นที่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามเส้นทาง R3E นอกจากนั้นยังมีการขยายพื้นที่ปลูกในประเทศเวียดนาม ตามเส้นทาง R9 ที่สามารถเชื่อมโยงกับเส้น R3E ด้วย ซึ่งหากพื้นที่เหล่านี้เปิดกรีดยางได้ คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้ปลูกยางพาราของไทยอย่างมาก จากการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนลดการนำเข้ายางพาราจากไทยและอาจกลายเป็นประเทศคู่แข่งของไทยในอนาคต

2) การท่องเที่ยวในพื้นที่สาธารณรัฐประชาชนจีนตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่มณฑลเสฉวน ซึ่งติดต่อกับมณฑลยูนนานและสามารถเชื่อมโยงเส้น R3E และเส้น R9 เป็นพื้นที่ที่สหประชาชาติรับรองความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เป็นมรดกโลก

3) การพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อรองรับการพัฒนาในสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้

(1) การขยายพื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศเพื่อนบ้านบนเส้น R3E

จากข้อมูลการปลูกยางพาราในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (<http://www.voanews.com/lao/archive/2008-11/2008-11-30-voa2.ctm>) ขณะนี้ผู้ปลูกยางพาราในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ขยายพื้นที่ปลูกไปมากกว่า 100,000 เฮกตาร์ (มากกว่า 625,000 ไร่) ซึ่งรัฐบาลได้หยุดการขยายพื้นที่ปลูกลงชั่วคราว เพื่อประเมินผลจากการปลูกยางพาราที่ผ่านมา ทั้งนี้เนื่องจากตั้งแต่ปี 2551 ราคายางพาราได้ตกต่ำลง ซึ่งจากเดิมคาดหวังที่จะได้รับการประกันราคาจากผู้รับซื้อจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จากช่วงที่ราคาคงที่ดังกล่าว ประกอบกับการขยายพื้นที่ปลูกจากบริษัทต่างชาติและนักลงทุนเอกชน ทำให้ขาดต่อระเบียบ สังคม สิ่งแวดล้อม และถือเป็นการผิดกฎหมาย นักลงทุนหลังจากปลูกยางพาราแล้วจะขยายพื้นที่ปลูกยางให้กับเอกชน ซึ่งตามหลักกฎหมายประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวไม่อนุญาตให้ดำเนินการดังกล่าว และมีหลายพื้นที่ที่รัฐบาลอนุญาตให้เอกชนปลูกยางพาราทับซ้อนกับพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้นรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ชะลอการปลูกยางพาราเพื่อทบทวนเรื่องดังกล่าวข้างต้นก่อนที่จะขยายพื้นที่ปลูกต่อไป (ตารางที่ 5-24)

ตารางที่ 5-24 พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศเวียดนาม ปี 2550

(เฮกแตร์)

ภาค	แยกตามประเภท		รวม
	พื้นที่ถือครองขนาดใหญ่ (Estates)	พื้นที่ถือครองขนาดเล็ก (Smallholdings)	
ตะวันออกเฉียงใต้	187,451	183,173	370,624
ที่ราบสูงตอนกลาง	84,257	40,525	124,782
ภาคกลาง			
ตอนล่าง	4,462	2,350	6,812
ตอนบน	21,871	24,819	46,690
ตะวันตกเฉียงเหนือ	70	598	668
รวม	298,111	251,465	549,576

ที่มา : Vietnam Rubber Association

จากรายงานพื้นที่ปลูกยางพาราโลก ประเทศเวียดนามขยายพื้นที่ปลูกยางพาราในรอบ 5 ปี (ตั้งแต่ปี 2549-2551) เพิ่มขึ้นประมาณ 1 ล้านไร่ ซึ่งจะทำให้พื้นที่ปลูกยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 2.83 ล้านไร่ ในปี 2547 เป็น 3.86 ล้านไร่ ในปี 2551 และเพิ่มขึ้นกว่า 5 ล้านไร่ ในปี 2558 โดยแหล่งผลิตที่สำคัญอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ ที่ราบสูงตอนล่าง และภาคกลางตอนบน (ตารางที่ 5-25 และ 5-26)

สำหรับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในรอบ 5 ปี พื้นที่ปลูกยางพาราขยายเพิ่มขึ้นประมาณ 6 แสนไร่ จากจำนวน 4.35 ล้านไร่ ในปี 2547 เป็น 4.9 ล้านไร่ ในปี 2551 อย่างไรก็ตามจากการเดินทางสำรวจเส้นทางจากคุนหมิงถึงสิบสองปันนาพื้นที่ปลูกยางพาราน่าจะมากกว่าที่ปรากฏในรายงาน เพราะสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ปลูกยางพาราเต็มพื้นที่บนเทือกเขา

ทั้งนี้ การขยายพื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐประชาชนจีน และเวียดนาม น่าจะเป็นผลจากการคมนาคมขนส่ง และระบบ Logistics ที่ดีขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อผลผลิตยางพาราที่ออกสู่ตลาดต่างประเทศในอนาคตประมาณ 5-6 ปีข้างหน้า โดยเฉพาะในปัจจุบันประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นลูกค้าที่ประเทศไทยส่งออกยางพาราเป็นสำคัญ

ตารางที่ 5-25 พื้นที่ปลูกยางพาราโลก

หน่วย : ล้านไร่

ประเทศ	2547	2548	2549	2550	2551
บราซิล	733	738	-	730	-
กัวเตมาลา	-	-	-	-	-
เม็กซิโก	-	-	-	-	-
คาเมรูน	-	253	-	-	-
แอฟริกากลาง	-	-	-	-	-
ไอวอรีโคสต์	-	738	761	-	-
กาบอง	-	-	-	-	-
กานา	-	-	-	-	-
กินี	-	-	-	-	-
ไลบีเรีย	-	-	-	-	-
ไนจีเรีย	-	-	-	-	-
คองโก	-	-	-	-	-
บังคลาเทศ	-	-	-	-	-
กัมพูชา	399	378	438	513	678
จีน	4,351	4,630	4,851	4,900	4,900
อินเดีย	3,650	3,738	3,844	3,969	4,063
อินโดนีเซีย	20,388	20,494	20,913	21,338	21,456
มาเลเซีย	7,925	7,869	7,819	7,800	7,794
พม่า	-	-	-	-	-
ปาปัวนิวกินี	149	149	149	149	149
ฟิลิปปินส์	-	-	-	-	-
ศรีลังกา	719	725	750	750	763
ไทย	12,950	13,594	14,356	15,356	16,719
เวียดนาม	2,838	3,019	3,263	3,475	3,869
รวมเอเชีย (60% ของโลก)	43,308	54,594	56,382	58,250	60,390
รวมโลก	88,846	90,990	93,969	97,083	100,469

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชีย ปี 2552

(กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)

ตารางที่ 5-26 Area under rubber 2007

Province	Total Area	Area (ha)	
	ha	Estates	Smallholdings
South-eastern region	370,624	187,451	183,173
Binh Duong	112,568	50,475	62,093
Binh Phuoc	117,400	56,117	61,283
Dong Nai	42,000	37,509	4,491
Ba Ria-Vung Tau	18,600	15,705	2,895
Ho Chi Minh City	2,900	2,400	500
Tay Ninh	57,400	19,000	38,400
Binh Thuan	19,756	6,245	13,511
Central Highlands	124,782	84,257	40,525
Dak Lak	23,310	18,016	5,294
Dak Nong	11,600	3,087	8,513
Gia Lai	63,803	48,198	15,605
Kon Tum	26,069	14,956	11,113
CENTRAL	53,502	26,333	27,169
South Central	6,812	4,462	2,350
Phu Yen	1,829	285	1,801
Binh Dinh	3		3
Quang Ngai	1,800	1,253	547
Quang Nam	3,180	3,180	
North Central	46,690	21,871	24,819
Thua Thien Hue	7,938		7,938
Quang Tri	13,000	4,094	8,906
Quang Binh	9,315	5,300	4,015
Ha Tinh	4,587	4,527	595
Nghe An	4,650	4,650	
Thanh Haa	7,200	3,300	3,900

ตารางที่ 5-26 Area under rubber 2007 (ต่อ)

Province	Total Area	Area (ha)	
	Ha	Estates	Smallholdings
North-western region	668	70	598
Lai Chau	598		598
Son La	70	70	
Whole country	549,576	298,111	251,465
Percentage (%)	100	542	458

Note : Most of Estates are State-owned Companies

Compiled by the Vietnam Rubber Association from data published by Provincial Agriculture
And Rural Development Departments.

Source : Vietnam Rubber Association

(2) โอกาสสูงใจในการท่องเที่ยวในพื้นที่ตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตอนเหนือของมณฑลยูนนาน พื้นที่ตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นที่ตั้งของมณฑลเสฉวน ซึ่งมีเมืองจางเจียง ซึ่งเป็นเมืองที่ติดต่อกับมณฑลยูนนาน เป็นที่ที่แม่น้ำ 3 สาย คือ แม่น้ำแยงซีเกียง (แม่น้ำจินซา) แม่น้ำโขง (แม่น้ำหลานชาง) และแม่น้ำสาละวิน (แม่น้ำนุ) ไหลผ่าน ที่ได้ น้ำจากพายุมรสุมไหลกัดเซาะดินเป็นร่องลึก บางช่วงลึกถึง 3,000 เมตร (เรียกว่าโกรกธาร) ที่ไหลผ่าน ยอดเขาสูง 5,000 เมตร มากกว่าร้อยละ 100 ความลึกดังกล่าวทำให้เกิดระบบนิเวศที่แตกต่างกันมาก ซึ่งมีระบบนิเวศ ตั้งแต่ถึงโซนร้อนไปจนถึงแบบอาร์กติก ในปี 2003 องค์การสหประชาชาติให้การรับรองความหลากหลายทางชีวภาพ และประเทศในภูมิภาคนี้เป็นมรดกโลก เขตสามแม่น้ำไหลเคียง (Three Parallel Rivers World Heritage Site) สหประชาชาติได้กล่าวถึงเขตสามแม่น้ำไหลเคียง เป็นศูนย์กลางความหลากหลายทางชีวภาพ ทั้งนี้เพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวในระดับท้องถิ่น จึงได้เปลี่ยนชื่อเมืองจางเจียง เป็นแชงกรีลา ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ด้านการตลาดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนั้นในปี 1999 ได้มีการสร้างสนามบิน และในปี 2000 ได้สร้างถนนติดต่อกับเมืองคุนหมิง

นอกจากนี้ลักษณะภูมิประเทศที่ต่างสิ้นสุด ซึ่งเกื้อกูลต่อชาติพันธุ์มนุษย์ที่แตกต่างกัน หลากหลายชีวภาพ กลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ที่ถูกแม่น้ำ ซึ่งไม่สามารถข้ามผ่านและเขา ยังสูงตระหง่านขวางกั้น ไม่ให้ติดต่อกัน ได้พัฒนาภาษาประเพณี อันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะท้องถิ่นของคนขึ้นมา เขตสามแม่น้ำไหลเคียงน้ำ กลุ่มชาติพันธุ์อย่างน้อยสิบกว่ากลุ่ม โดยมีทั้งชาวทิเบตและชนเผ่า ชาวอี๋ น้ำชี ลีซุ และนุ จึงกล่าวได้ว่า แชงกรีลา มีความหลากหลายทางชีวภาพ และหลากหลายชนชาติ ซึ่งเป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

นอกจากมณฑลเสฉวนซึ่งติดต่อกับมณฑลยูนนานตอนเหนือเป็นพื้นที่ราบ และภูเขาสูง (ดังได้กล่าวแล้วเป็นที่แม่น้ำแยงซีเกียง แม่น้ำโขง และแม่น้ำสาละวินไหลผ่าน) มีเมืองสำคัญอยู่สองเมือง คือเมืองฉงชิ่ง อยู่ในเขตภูเขาและเมืองเฉิงตูจะอยู่ในพื้นที่ราบ ซึ่งทั้งสองเมืองนี้รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดให้เป็นเมืองหน้าด่านสำคัญสู่ตะวันตก (Go West Economics Strategy) ทางตอนใต้มีเมืองคุนหมิง ทางตะวันออกเฉียงเหนือมีเมืองซีอาน และจะเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับมณฑลกุ้ยโจวและเขตปกครองตนเองทิเบต

เมืองฉงชิ่ง เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และอุตสาหกรรม “Gate to the West” เมืองฉงชิ่งมีหมองตลอดทั้งปี มีแม่น้ำแยงซีเกียงซึ่งเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดของสาธารณรัฐประชาชนจีนไหลผ่านทอดจากทิศตะวันตก ต้นน้ำอยู่ที่ทิเบตผ่านเมืองฉงชิ่ง จนไปออกทะเลที่นครเซี่ยงไฮ้ ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 5-6 วัน ระยะทาง 1,280 กิโลเมตร โดยมีท่าเรือ 4 ท่า ท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือฉงชิ่งเฉิงเจียว ซึ่งตั้งเป้าหมายใน

การขนถ่ายสินค้าไว้ 700,000 คอนเทนเนอร์ต่อปี เมืองฉงชิ่งได้ถูกกำหนดให้เป็นนครเกรตเอ เทียบเท่า เชียงไฮ่ นานจิง และกวางโจว ซึ่งรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้กำหนดให้เป็นเมือง Logistics Park โดยก่อสร้างเขตเมืองอุตสาหกรรมและเมืองบริวาร เนื้อที่ 120 ตารางกิโลเมตร ริมแม่น้ำแยงซีเกียง มีการสร้างอุโมงค์ข้ามภูเขาหนานชาง และมีทางด่วนเชื่อมโยงไปจนถึงนครเชียงไฮ่ โดยถนนจะผ่านเมือง กุ้ยหยาง เมืองหนานหนิงไปจนถึงนครฮานอย (เชื่อมโยงเส้น R9) ขณะที่อีกเส้นเลียบทะเลผ่านเมืองอู่ฮั่น เชื่อมโยงกับกวางโจว

ภายใต้โครงการพัฒนาตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน (Go West Economic Strategy) เมืองฉงชิ่ง จะพัฒนาเป็นเมืองใหม่ เรียกว่า Giang Nan New City โดยพัฒนาอย่างบูรณาการ พัฒนาเมืองควบคู่ไปกับพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ขนส่ง ทั้งถนน สนามบิน ท่าเรือ (เป็นท่าเรือขนาดใหญ่เรียกว่า Inland Water Transport Port) รถไฟ ให้มีการเชื่อมโยงกันหมด กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรม Customs Free Zone โดยวางผังเมือง ชุมชนเมืองอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งมหาวิทยาลัย สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ นอกจากจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ได้พัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างมีระบบ (Human Resource) อย่างมีระบบ สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความสำคัญในการเรียนการสอนและภาคอุตสาหกรรม โดยมีการตั้งศูนย์เพาะชำ ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เรียกว่า Logistic Incubator Center

เมืองฉินตู ได้ถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลาง (HUB) ในการเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ มีถนนทางด่านระยะทาง 500 กิโลเมตร ถึงเมืองเซียงรุ่ง (เส้นทางแม่น้ำโขง) จากเซียงรุ่งถึงเมืองบ่อหาน (เส้นทาง R3E) ระยะทาง 150 กิโลเมตร และจากบ่อหานผ่านบ่อเต็นไปจนถึงอำเภอเซียงของ จังหวัดเซียงราย ระยะทาง 240 กิโลเมตร โดยฉินตูจะมีทางรถไฟเชื่อมโยงไปจนถึงนครคุนหมิง ซึ่งจะเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางถนนไปจนถึงประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งทำให้โครงการ “Go West” จะเชื่อมโยงกับโครงการ Look South ซึ่งจะทำให้เส้นทางโลจิสติกส์ของแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ทางตะวันตก โดยใช้แรงงานราคาถูกจากภาคตะวันตก ประกอบกับการพัฒนาท่าเรือฉงชิ่ง ตั้งอยู่ริมแม่น้ำแยงซีเกียง และใช้การขนส่งทางแม่น้ำ ต้นทุนต่ำราคาถูกผ่านแม่น้ำแยงซีเกียงไปขึ้นเรือใหญ่ที่นครเซียงไฮ้ทำให้สินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ผลิตจากเมืองฉงชิ่งและเมืองฉินตู มีราคาถูกกับผ่านกลไกการค้าเสรี FTA จีน-อาเซียน สินค้าที่ผลิตเข้าสู่ประเทศอาเซียนโดยใช้เส้นทางขนส่งทางบกจากฉงชิ่ง มาเมืองฉินตู และผ่านมาเมืองเซียงรุ่ง จะเป็นศูนย์กลางสินค้าลงภาคใต้สู่ประเทศไทย โดยขนส่งทางเรือทางแม่น้ำโขง และเข้าสู่ทางบกเข้าสู่บ่อหาน บ่อเต็น เข้าสู่เซียงของ หรือจะใช้ทางบกเชื่อมโยงไปคุนหมิง ไปออกทะเลที่ท่าเรือไปไห่ ทางตะวันออกของมณฑลกวางสี จึงเห็น

ได้ว่าโครงการ Go West Economic ของสาธารณรัฐประชาชนจีน การพัฒนาประเทศโดยเชื่อมโยงระบบ Logistics ทั้งถนนระบบทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Water) และเชื่อมโยงสู่ทางทะเลและดำเนินการเกี่ยวข้องกับกลไกทางการเมืองระหว่างประเทศผ่านทางสนธิสัญญาและข้อตกลงการค้าที่เป็นทวิภาคี

มณฑลเสฉวนซึ่งเป็นแหล่งกิลล่า จะเป็นพื้นที่ที่จูงใจนักท่องเที่ยวในอนาคต และเป็นที่ตั้งของเมืองฉินตูที่จะเชื่อมโยงกับเส้น R3E ประเทศไทยจะต้องพิจารณาในเรื่องนี้ คือการจูงใจให้นักท่องเที่ยวที่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ตอนเหนือของประเทศไทย ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขง เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวแหล่งกิลล่าในมณฑลเสฉวน

(3) การพัฒนาทรัพยากรบุคคลของสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ เพื่อการรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม บนเส้น R3E

จากภาวะเศรษฐกิจของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำให้ครอบครัวคนจีนมีฐานะดีขึ้น เมื่อเทียบกับครอบครัวคนจีนยุคก่อน ประกอบกับยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เชื่อมโยง มณฑลตอนใต้ เช่น กวางสีและยูนนาน กับอาเซียนและประเทศไทย ทำให้เยาวชนรุ่นใหม่ชาวจีนในแถบนี้เข้ามาแสวงหาโอกาส โดยที่ผ่านมามีความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัย Yunnan International University ร่วมกับมหาวิทยาลัยบูรพา จัดหลักสูตรด้านบริหารธุรกิจระดับปริญญาตรีแบบ 1+3 โดยเรียนที่ Yunnan International University เป็นเวลา 1 ปี และเรียนมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นเวลา 3 ปี หลักสูตรดังกล่าวปัจจุบันจากความต้องการเข้าเรียนมหาวิทยาลัยบูรพาไม่พร้อมที่จะรับนักศึกษาจีนเพิ่ม เพราะอัตราส่วนจำนวนอาจารย์ต่อนักศึกษาในขณะนี้เต็มที่แล้ว ไม่เพียงแต่เฉพาะมณฑลยูนนาน มณฑลกวางสี ซึ่งเขตติดต่อกับมณฑลยูนนาน Guangxi University of Technology ได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยในประเทศไทยร่วมกันสร้างหลักสูตรด้านบริหารธุรกิจระดับปริญญาตรีแบบ 1+3 ซึ่งต้องเรียนที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นเวลา 1 ปี และเรียนที่ประเทศไทย เป็นเวลา 3 ปี กับด้านบริหารธุรกิจระดับปริญญาโทแบบ 3+2.5 ซึ่งเรียนที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเวลา 3 ปี และมาเรียนที่ไทย เป็นเวลา 2.5 ปี

จากรายงาน (กึ่งกัญจน์ จันทรสภาวรัตน์ “Business Week”) ความนิยมในการศึกษาต่อที่ประเทศไทยของนักศึกษาจีนค่อย ๆ ทะยานขึ้น จากข้อมูลของสำนักยุทธศาสตร์อุดมศึกษาต่างประเทศ ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา (สกอ.) ในปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ถึง 81 เปอร์เซ็นต์ (ตารางที่ 5-27)

ตารางที่ 5-27 จำนวนนักศึกษาจีนที่เข้ามาศึกษาในประเทศไทย

(คน)

ปี					
2546	2547	2548	2549	2550	2551
1,186	1,189	1,615	2,698	4,028	7,301
(-)	(-)	(36%)	(67%)	(49%)	(81%) ^{1/}

1/ : เปอร์เซนต์ที่เพิ่มขึ้น

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์อุดมศึกษาต่างประเทศ

จากข้อมูลดังกล่าวถึง จะเห็นได้ว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เตรียมแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลจีนตอนใต้ เพื่อรองรับการพัฒนาเส้นทาง R3E แต่ประเทศไทยไม่ได้เตรียมแผนรองรับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอันเกิดจากการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายในโครงการ GMS อย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุป

การศึกษาวิจัยในเอกสารฉบับนี้เป็นการศึกษาวิจัยเฉพาะการเคลื่อนย้ายผลไม้ทั้งระบบจากไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางในการขยายตลาดผลไม้และผลิตภัณฑ์ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านตะวันตก ซึ่งผลการศึกษารูปได้ดังนี้

6.1.1 สถานการณ์การค้าผลไม้ของประเทศไทย ผลไม้สดที่ประเทศไทยส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ทุเรียน ลำไย และมังคุด สำหรับผลไม้แห้งที่สำคัญ ได้แก่ ลำไยแห้ง และมะขามแห้ง แหล่งผลิตผลไม้ที่สำคัญในประเทศไทย เพื่อส่งออกในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ตราด ระยอง ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดชุมพร นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ภาคเหนือ แหล่งผลิตผลไม้เพื่อส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย ผลไม้ของประเทศไทยที่ส่งออกสู่ตลาดตามฤดูกาล จะออกตั้งแต่เดือนเมษายนถึงเดือนกันยายนของทุกปี ส่วนส้มโอ กล้วยไข่ ส้มเขียวหวาน เป็นผลไม้ที่ออกตลอดทั้งปี ส่วนผลไม้ของประเทศไทยที่ออกตามฤดูกาลจะออกสู่ตลาดมากในช่วงเดือนสิงหาคมถึงพฤศจิกายนของทุกปี แต่แอปเปิ้ลพันธุ์ฟูจิ สามารถเก็บไว้ในห้องเย็นได้นานถึง 8 เดือน เช่นเดียวกับทับทิม ส่วนสาลี่หรือแพร์ สามารถเก็บไว้ได้นานถึง 4 เดือน ดังนั้นทั้งแอปเปิ้ลพันธุ์ฟูจิ สาลี่ และทับทิมจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงสามารถส่งออกสู่ตลาดได้เกือบตลอดทั้งปี

6.1.2 ระบบโลจิสติกส์ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ระบบโลจิสติกส์ขนาดใหญ่และขนาดกลางมักจะอยู่ในเมือง และดำเนินการในรูปรัฐวิสาหกิจ ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์ขนาดเล็กเป็นธุรกิจร่วมทุนรัฐ-เอกชน โดยมีเอกชนเป็นเจ้าของธุรกิจ

1) การขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือว่าเป็นระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีบริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่อยู่ 3 บริษัทด้วยกันคือ

1.1 China Ocean Shipping Co. (COSCO) เป็นรัฐวิสาหกิจขนส่งทางน้ำทั้งภายในและระหว่างประเทศ มีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 500 ลำ เป็นกองเรือเดินสมุทรและได้ขยายเส้นทางไปยังฮ่องกง บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียงและบริเวณขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำแยงซีเกียง

1.2 China Shipping Co. มีกองเรือมากกว่า 300 ลำ

1.3 China National Foreign Trade Transportation (Group) Corp. Sinotrans) เป็น การขนส่งทั้งทางน้ำ ทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ บริษัทมีรถบรรทุกมากกว่า 3,000 คัน มีการขนส่งทางรถไฟ 77 เส้นทาง มีสถานีรถไฟของตนเอง 15 สถานี การขนส่งทางรถไฟ เส้นทางยาวที่สุดจากเมืองเซียงไฮ้-ตะวันตกเฉียงเหนือ ใช้เวลาประมาณ 60 วันวิ่งได้เฉลี่ยวันละ 250 กิโลเมตร ซึ่งเป็นการขนส่งผ่านหินจากมณฑลซานซีและมองโกเลียไปยังอุตสาหกรรมตะวันออก นอกจากนั้นยังมีห้องเย็นมาตรฐานกว่า 160 แห่ง มีกองเรือพาณิชย์มากกว่า 70 ลำ

2) การขนส่งทางถนน ในแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10 ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีการขยายเส้นทางรถไฟเพิ่มขึ้น และมีการสร้างรางคู่ขนาน 1,172 กิโลเมตร รางรถไฟ 2,824 กิโลเมตร และเพื่อรองรับการเข้าเป็นสมาชิก WTO มีการสร้างทางหลวงและทางด่วนเพิ่มมากขึ้น ในเมืองใหญ่ ๆ มีบริษัทเอกชนหลายแห่งให้บริการรถบรรทุกรับจ้างพร้อมกับคนขับ เช่น Beijing City Transport Co. มีรถบรรทุก จำนวน 1,200 คัน

3) การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางอากาศภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่ในระดับต่ำ (เมื่อเปรียบเทียบกับทางน้ำและทางถนน) การขนส่งทางอากาศที่บรรทุกสินค้าร่วมกับผู้โดยสารมี 3 สาย คือ China Southern Airlines, Air China, China Eastern Airlines และมีสายการบินอีก 2 สาย ให้บริการขนส่งสินค้า คือ Air China Cargo และ China Cargo Airlines ธุรกิจการขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนตามพันธะ WTO สาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องเปิดโอกาสให้บริษัทต่างชาติเข้าไปร่วมทุนกับจีน แต่อย่างไรก็ตามเงื่อนไขภาพรวมยังจำกัดสิทธินักลงทุนต่างชาติอยู่มาก ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนพยายามสงวนอำนาจธุรกิจการขนส่งให้อยู่ในมือของคนจีน สิ่งที่เปลี่ยนแปลงในปี 2007 คือมีหน่วยธุรกิจขนส่งในระดับท้องถิ่นมากขึ้น สภาพการแข่งขันในธุรกิจการขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น สภาพการขนส่งในภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน การนำเข้า-การส่งออกจากต่างประเทศแต่ละครั้งต้องผ่านมณฑลชายฝั่งหรือประเทศที่สาม ดังนั้นความร่วมมือด้านการขนส่งภายในภูมิภาคจึงเป็นปัจจัยสำคัญและเป็นตัวกำหนดการพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันตก อย่างไรก็ตามในรอบสิบปีที่ผ่านมาสภาพการขนส่งในภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว

ตลาดค้าส่งขนาดใหญ่ที่สำคัญมี 5 แห่ง อยู่ในมณฑลเหอเป่ย์ ซานตง เจ้อเจียง และเหลียวหนิง นอกจากนี้ยังมีตลาดที่สำคัญในมณฑลที่ประชากรอยู่หนาแน่น ซึ่งได้แก่ ตลาดกวางโจว ในมณฑลกวางตุ้ง ตลาดปักกิ่งในมหานครปักกิ่ง และตลาดอูรูมูฉี ในมณฑลซินเจียง ซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสำคัญในการใช้เป็นฐานเพื่อขยายตลาดไปยังตะวันออกกลางและยุโรปตะวันออก

6.1.3 ระบบโลจิสติกส์ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)

1) ทางน้ำ แม่น้ำโขงผ่านตลอดตั้งแต่ทิศเหนือจรดทิศใต้ ระยะทาง 1,835 กิโลเมตร สามารถเดินเรือได้ 875 กิโลเมตร ฤดูน้ำหลาก บรรทุกสินค้าในเรือได้ 300 ตัน ฤดูแล้งบรรทุกสินค้าได้เพียง 20-30 ตัน เส้นทางเชียงรุ่ง-เชียงแสน มีเรือขนส่งสินค้า 118 ลำ (ระหว่าง 40-300 ตัน) เป็นเรือสัญชาติจีน จำนวน 112 ลำ อีก 6 ลำ เป็นของเมียนมาร์ และ สปป.ลาว (โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนร่วมหุ้นในเรือดังกล่าว) การขนส่งบนเส้นทางนี้ สาธารณรัฐประชาชนจีนควบคุมดำเนินธุรกรรมไว้เบ็ดเสร็จ

2) ทางถนน เส้นทางสายคุนหมิง-สปป.ลาว-เชียงของ จีนวางแผนพัฒนาพื้นที่บ่อทาน เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจขนาด 28 ตารางกิโลเมตร (โดยบริษัทฟูซิง อ่องกง รับสัมปทาน 30 ปี) พัฒนา บริเวณด้านบ่อเต็นแขวงหลวงน้ำทา ประเทศ สปป.ลาว อยู่ในเขตแดน สปป.ลาว ห่างจากชายแดน สาธารณรัฐประชาชนจีนประมาณ 5 กิโลเมตร

6.1.4 ระบบโลจิสติกส์ประเทศเมียนมาร์ จะเกี่ยวข้องกับปัจจัยทางการเมืองภายในประเทศ และความสัมพันธ์กับต่างประเทศ ภายในประเทศสังคมเป็นแบบพหุสังคม (Plural Society) ประกอบด้วย หลายเชื้อชาติ เช่น เมียนมาร์ กระเหรี่ยง มอญ ไทยใหญ่ ว่าเป็นต้น

1) ทางน้ำ เดินเรือบนแม่น้ำโขง จากท่าเรือกว๋นเหล่ย ตามข้อตกลงการล่องเรือ ขาลง จากกว๋นเหล่ย-เชียงแสน จะต้องหยุดที่ท่าเรือด่านวังเสิงของประเทศเมียนมาร์ การขนส่งทางสายนี้ที่ผ่านมา เมื่อประมาณต้นปีมีกองโจรค้ำยเรือจากฝั่งเมียนมาร์

2) ทางถนน บนเส้นทาง R3W จากท่าจีเหล็กผ่านเชียงตุง-ด้าลั่ว-เชียงรุ่ง ระยะทางสั้น กว่า เชียงของ-เชียงรุ่ง (R3E) แต่ต้องผ่านด่านถึง 4 ด่าน และในจำนวน 4 ด่านนี้ มี 1 ด่านยังไม่เปิดใช้เป็น ทางการ อยู่ในความควบคุมของกลุ่มว้าแดง เส้นทางนี้จึงไม่มีการใช้งานอย่างเป็นทางการ

6.1.5 ภาพรวมด้านเศรษฐกิจและสังคม บนเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง

1) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา อัตราการเจริญเติบโต ทางเศรษฐกิจของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ไม่ต่ำกว่า 8 เปอร์เซ็นต์ต่อปี การบริโภคภายใน ครัวเรือนเพิ่มขึ้น 5 เท่า การสะสมทุนเพิ่มขึ้น 10 เท่า สภาพการผลิตสินค้าเกษตร จากข้อมูลสถิติองค์การ อาหารโลก ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถผลิตผลไม้และพืชผัก คิดเป็นมูลค่าสูงที่สุดใน บรรดาผลิตผลด้านการเกษตรที่เป็นอาหารที่ผลิตได้ รองลงมาได้แก่ พืชประเภทธัญพืช พืชประเภทหัว และพืชประเภทน้ำตาล จากการวิเคราะห์สมดุลภาพทางอาหาร พบว่าอาหารประเภทธัญพืช พืชประเภท หัว ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถผลิตได้เกินความต้องการบริโภคภายในประเทศ

2) ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ประเทศ สปป.ลาว มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 ต่อปี จากการวิเคราะห์สมดุลภาพทาง อาหารของประเทศ สปป.ลาว พบว่าสินค้าเกษตรประเภทอาหาร สปป.ลาว มีความจำเป็นต้องนำเข้าเกือบ ทั้งหมด ยกเว้นสินค้าประเภทธัญพืชที่มีบางชนิดส่งออกแต่มีปริมาณน้อย

3) ประเทศเมียนมาร์ ระบบเศรษฐกิจและสังคม ยังเป็นระบบปิด ดังนั้นระบบการ จัดเก็บข้อมูลยังมีจำนวนน้อย จากสถิติด้านอาหาร ประเทศเมียนมาร์ผลิตอาหารประเภทธัญพืชมากที่สุด รองลงมาเป็นพืชประเภทน้ำตาล ผลไม้ และพืชผัก จากการวิเคราะห์สมดุลภาพทางอาหาร ส่วนใหญ่ ประเทศเมียนมาร์นำเข้าสินค้าอาหารมากกว่าการส่งออก ยกเว้นสินค้าประเภทธัญพืชและสินค้าประเภท น้ำตาล ประเทศเมียนมาร์ส่งออกมากกว่านำเข้า

6.1.6 ข้อมูลด้านการค้า กฎระเบียบทางการค้า ตามเส้นทาง R3E , R3W และ แม่น้ำโขง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของกรมศุลกากร ผลไม้สดที่ประเทศไทยส่งออกมากที่สุดได้แก่ทุเรียนสด โดยเฉลี่ยในช่วงปี 2549-2551 ประเทศไทยส่งออก จำนวน 2,763 ล้านบาท รองลงมา ได้แก่ ลำไยสด มังคุด ส้ม มะพร้าวสด มะม่วงสด สำหรับผลไม้แห้ง ประเทศไทยส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ลำไยแห้ง โดยเฉลี่ยในช่วงปี 2549-2551 ประเทศไทยส่งออกลำไยแห้งเป็นอันดับแรกมีมูลค่าเฉลี่ย 1,818.26 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ มะขามแห้ง ผลไม้อื่น ๆ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของกรมศุลกากร ผลไม้สดที่ประเทศไทยนำเข้าในช่วงปี 2549-2551 ได้แก่ แอปเปิ้ลสด มีมูลค่าสูงสุดเฉลี่ย 2,575.13 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ องุ่นสด แพร่ คิวินซ์สด ส้ม และเชอร์รี่สด ผลไม้แห้งที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด ได้แก่ เมล็ดมะม่วงหิมพาน รองลงมาเป็นเมล็ดอัลมอนด์ ลูกนัต เมล็ดเกาลัด องุ่นแห้ง

จากการประมวลข้อมูลสินค้านำเข้าที่ทำเรือเชียงแสน ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งแม่น้ำโขง สินค้าเกษตรนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผักสด แอปเปิ้ล สาลี่ พืชทิพย์ กระเทียม สินค้าส่งออกอันดับแรก ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน รองลงมาได้แก่ ลำไยอบแห้ง น้ำมันปาล์ม

จากการประมวลข้อมูลสินค้านำเข้า ส่งออกที่ทำเรือเชียงของ ซึ่งเป็นด่านส่งออก นำเข้า สินค้าของประเทศไทย ในการขนส่งสินค้าเกษตรของบนเส้นทาง R3E พบว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีการส่งพืชผักสด และผลไม้สด ในเส้นทางดังกล่าว ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ส่วนการส่งออกของประเทศไทยเพิ่งเริ่มส่งออกผลไม้เมื่อต้นปี 2552

จากข้อตกลง FTA จีน-อาเซียน ได้มีข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าสินค้าเกษตรภายใต้พิกัดอัตราศุลกากร 01-08 ซึ่งเป็นสินค้า Early Harvest Program : EMP (ผัก-ผลไม้ พิกัด 07,08) ซึ่งถ้าหากสินค้าปกติ (Normal Track) อัตราภาษีสุดท้ายเป็น 0% (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546) สำหรับสินค้าอ่อนไหว ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 สำหรับประเทศอาเซียนเดิม และวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศอาเซียนใหม่ ภาษีสุดท้ายเป็น 0% เช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามถึงแม้ภาษีนำเข้าส่งออกจะเป็น 0% แต่รัฐบาลจีนได้เก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม นำเข้าสินค้าเกษตรสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนในอัตราร้อยละ 13 แต่ถ้าหากอยู่ในกรอบ GMS อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 5 ในการส่งสินค้าผลไม้สู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน บนเส้นทาง R3E จะต้องผ่าน สปป.ลาว ประเทศที่สามในการขนส่งต้องเสียค่าใช้จ่ายทางที่ไม่เป็นทางการค่อนข้างสูง เช่นเดียวกับการขนส่งผลไม้สู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน บนเส้นทาง R3W จะต้องผ่านประเทศเมียนมาร์ประเทศที่สาม ในการขนส่งต้องจ่ายค่าผ่านทาง ทั้งด้านทหาร ด้านทางหลวง ด้านชนกลุ่มน้อย และการเดินเรือขนส่งสินค้าแม่น้ำโขงจะต้องจ่ายค่าคุ้มครองให้กับชนกลุ่มน้อยเช่นเดียวกัน

ในการส่งออกผลไม้ไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศไทยโดยเฉพาะ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้มีข้อตกลงกับ AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2547 ขึ้นตอนความร่วมมือในมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ผู้ส่งออกจะต้องมีเอกสารส่งออกจากกรมวิชาการเกษตรประกอบด้วย 1) ใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary) 2) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) 3) เอกสารทางการค้าอื่นๆ เช่น B/2, 2/C หรือใบกำกับสินค้า 4) ใบรับรองสารตกค้างซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) สำหรับลำไย 5) เอกสาร GAP สำหรับการนำเข้าฝ่ายประเทศจีน ผู้นำเข้าจากด่านกักกัน (QIP) ซึ่งครอบคลุมถึงปริมาณสินค้าตามที่ทำสัญญาและระยะเวลาประมาณ 6 เดือน ใบอนุญาตเป็นการอนุญาตครอบคลุมสินค้าที่บรรจุทุกในคอนเทนเนอร์ในการขนส่งไปสู่ประเทศจีน

6.1.7 การขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3E เป็นการขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตในแต่ละพื้นที่ เช่น ลำไย ลิ้นจี่จากภาคเหนือจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ทูเรียน มังคุด กลิ้วยไข่ จากจังหวัดระยอง จันทบุรี ของภาคตะวันออก และจังหวัดชุมพร นครศรีธรรมราชจากภาคใต้ มายังอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยการลากตู้คอนเทนเนอร์ หลังจากนั้นจะข้ามแพขนานยนต์ไปยังห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของประเทศ สปป.ลาว แล้วขนส่งต่อไปยังชายแดนประเทศ สปป.ลาว/ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เมืองบ่อเต็น/บ่อหาน โดยผู้นำเข้าของจีนจะนำรถมาขนถ่ายสินค้าที่เมืองบ่อหาน แล้วขนส่งไปยังเมืองจิ่งหงหรือเชียงรุ่ง เข้าสู่ตลาดค้าส่งที่เมืองคุนหมิง ก่อนกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคตามเมือง/มณฑลต่างๆ

6.1.8 การขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3W เป็นการขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตด้วยการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย หลังจากนั้นจะทำการขนถ่ายสินค้าใส่รถกระบะ ลำเลียงไปยังท่าขี้เหล็กของประเทศเมียนมาร์ และเปลี่ยนถ่ายใส่รถบรรทุก 10 ล้อ (ธรรมดาไม่มีห้องเย็น) ของเมียนมาร์ ความจุประมาณ 30 ตัน ห่างจากท่าขี้เหล็กประมาณ 5 กิโลเมตร เพื่อขนส่งไปยังชายแดนเมียนมาร์-สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เมืองลา-ด้าแล้ว โดยรถบรรทุกของจีนจะมารับสินค้าที่ชายแดนเมืองด้าแล้ว เพื่อขนส่งไปยังเมืองเชียงรุ่ง และคุนหมิง ก่อนจะกระจายไปสู่ผู้บริโภคตามเมือง/มณฑลต่างๆ ที่ใกล้เคียง

6.1.9 การขนส่งผลไม้ตามเส้นทางแม่น้ำโขง เป็นการขนส่งจากแหล่งผลิตด้วยการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย หลังจากนั้นจะทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย เขตสิบสองปันนาของประเทศจีน โดยผู้นำเข้าของจีนจะนำรถบรรทุกมารับเพื่อทำการขนส่งไปยังเมืองเชียงรุ่ง และคุนหมิง ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุกธรรมดา คลุมผ้าใบ ยกเว้นผลไม้ที่บอบช้ำง่ายและมีมูลค่าสูง เช่น ชมพู่ จะใช้รถบรรทุกห้องเย็น

เมื่อเปรียบเทียบศักยภาพการขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง พบว่าการขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตไปยังปลายทางประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทาง R3E ที่บ่อหาน เส้น R3W ที่ต้าหลู่ และเส้นทางแม่น้ำโขงที่ทำเรือกวเหล่ย์ โดยคำนึงถึงระยะทาง เวลา และคุณภาพสินค้าตลอดจนข้อจำกัดในการขนส่ง โดยภาพรวมแล้ว ระยะทางจากต้นทางถึงปลายทาง เส้นทาง R3W กับเส้นทางแม่น้ำโขงใกล้เคียงกัน ระยะเวลาในการขนส่งผลไม้ R3E กับ R3W ใกล้เคียงกัน ซึ่ง R3E ใช้เวลานานกว่าประมาณ 1 ชั่วโมง ส่วนการขนส่งทางแม่น้ำโขงใช้เวลา 3 เท่าของการใช้เวลานานเส้นทาง R3E และ R3W

6.1.10 เปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง จากแหล่งผลิตในภูมิภาคต่างๆ ของไทยไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนจีนพบว่า

1) การขนส่งลำไย ลิ้นจี่ ของภาคเหนือจากแหล่งผลิตจังหวัดเชียงใหม่ ถ้าขนส่งด้วยระบบหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ไปตามเส้นทาง R3E ไปสิ้นสุด ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบ่อหานชายชาย สปป.ลาว-จีน ระยะทางรวมทั้งสิ้น 552 กิโลเมตร ระยะเวลา 12 ชั่วโมง ค่าใช้จ่ายซึ่งคิดเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด 3,332-3,832 บาท/ตัน เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งตามเส้นทาง R3W ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งสิ้นจากเชียงใหม่-ต้าหลู่ ระยะทาง 499 กิโลเมตร รวมระยะเวลา 12 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด 2,368-2,702 บาท/ตัน ขณะที่การขนส่งทางแม่น้ำโขงมีระยะทางรวม 503 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 52 ชั่วโมง มีต้นทุนโลจิสติกส์ 2,545-3,545 บาท/ตัน

2) การขนส่งทุเรียน มังคุด กล้วยไข่ ของภาคตะวันออก จากแหล่งผลิตจังหวัดจันทบุรี ไปยังชายแดนประเทศจีน ถ้าเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ตามเส้นทาง R3E (จันทบุรี-ท่าจีเหล็ก-บ่อหาน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,402 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 23 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 5,042-5,542 บาท/ตัน เปรียบเทียบกับการขนส่งตามเส้นทาง R3W (จันทบุรี-ท่าจีเหล็ก-ต้าหลู่) พบว่ามีระยะทางทั้งสิ้น 1,349 กิโลเมตร ใช้เวลา 24 ชั่วโมง ค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์รวมทั้งสิ้น 4,300-4,634 บาท/ตัน ขณะที่ถ้าเป็นการขนส่งตามแม่น้ำโขงระยะทางรวม 1,353 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 64 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวมทั้งสิ้น 4,477-5,477 บาท/ตัน

3) การขนส่งทุเรียน มังคุด กล้วยไข่ ของภาคใต้ จากแหล่งผลิตจังหวัดชุมพรไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ถ้าเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ตามเส้นทาง R3E (ชุมพร-หัวยทราย-บ่อหาน) ระยะทางรวม 1,620 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 26 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้น 5,592-6,092 บาท/ตัน แต่ถ้าเป็นการขนส่งตามเส้นทาง R3W (ชุมพร-ท่าจีเหล็ก-ต้าหลู่) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,567 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 27 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 4,795-5,129 บาท/ตัน ขณะที่ถ้าทำการขนส่ง(ชุมพร-ท่าเรือเชียงแสน-ท่าเรือกวเหล่ย์) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,571 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 65 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 4,973-5,973 บาท/ตัน

เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งทั้ง 3 เส้นทางจากแหล่งผลิตเดียวกัน พบว่า การขนส่งตามเส้นทาง R3W ใช้เวลาใกล้เคียงกับเส้นทาง R3E แต่ค่าใช้จ่ายซึ่งคิดเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมดต่ำกว่า ขณะที่การขนส่งทางแม่น้ำโขงต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำกว่า R3E แต่ใช้ระยะเวลามากกว่า ดังนั้นถ้ามองในแง่เศรษฐกิจถือว่าเส้นทาง R3W เป็นเส้นทางที่มีประสิทธิภาพสูงสุด แต่ข้อจำกัดที่สำคัญของเส้นทาง R3W ต้องผ่านชนกลุ่มน้อยในประเทศเมียนมาร์ และยังไม่เปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการการใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์กับผู้ขนส่งกับด่านที่สินค้าผ่าน ซึ่งมีหลายด่านด้วยกัน ค่าใช้จ่ายค่อนข้างจะผันแปรสูง

เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งจากแหล่งผลิตภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคใต้ ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าปลายทางที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า เส้นทาง R3W ระยะทางสั้นที่สุด และต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำที่สุด ขณะที่ระยะเวลาใกล้เคียงกับเส้นทาง R3E ส่วนการขนส่งทางแม่น้ำโขง ถึงแม้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่า R3W เล็กน้อย แต่ใช้เวลาในการขนส่งค่อนข้างมาก จึงอาจไม่เหมาะสำหรับการขนส่งผลไม้ ซึ่งต้องการความรวดเร็วเนื่องจากเน่าเสียง่าย

6.1.11 วิเคราะห์ต้นทุนใน Value Chain

1) การขนส่งตามเส้นทาง R3E จากแหล่งผลิตไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายชายแดนสปป.ลาว-จีน ขนส่งลำไยจากแหล่งผลิตในภาคเหนือจังหวัดเชียงใหม่ มีต้นทุนทั้งหมด 20,674 บาท/ตัน จากแหล่งผลิตภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรีมีต้นทุนทั้งหมด 38,161 บาท/ตัน ขนส่งทุเรียนจากภาคตะวันออก มีต้นทุนรวมทั้งหมด 33,322 บาท/ตัน และขนส่งมังคุดจากภาคใต้จังหวัดชุมพรมีต้นทุนทั้งหมด 23,186 บาท/ตัน

2) การขนส่งตามเส้นทาง R3W จากแหล่งผลิตไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายชายแดนเมียนมาร์-จีน ขนส่งลำไยจากแหล่งผลิตในภาคเหนือจังหวัดเชียงใหม่ มีต้นทุนทั้งหมด 19,877 บาท/ตัน ขนส่งทุเรียนจากภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรี มีต้นทุนรวมทั้งหมด 30,912 บาท/ตัน ขนส่งมังคุดจากภาคใต้จังหวัดชุมพรมีต้นทุนทั้งหมด 22,022 บาท/ตัน

3) การขนส่งตามเส้นทางแม่น้ำโขง จากแหล่งผลิตไปยังท่าเรือกวานเหล่ย ขนส่งลำไยจากแหล่งผลิตในภาคเหนือจังหวัดเชียงใหม่ มีต้นทุนทั้งหมด 20,390 บาท/ตัน ขนส่งทุเรียนจากภาคตะวันออก จังหวัดจันทบุรี มีต้นทุนรวมทั้งหมด 31,417 บาท/ตัน และขนส่งมังคุดจากภาคใต้จังหวัดชุมพรมีต้นทุนทั้งหมด 22,530 บาท/ตัน

เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนใน Value Chain จากแหล่งผลิตไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายชายแดน พบว่า การขนส่งตามเส้นทาง R3W มีต้นทุนต่ำที่สุด

ผลจากการศึกษาวิจัยห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ผลไม้เพื่อการส่งออกของไทยไปจีน ทำให้ทราบประเด็นปัญหาดังนี้

1. ปัญหาเรื่องการส่งมอบ ซึ่งเป็นขั้นตอนเกษตรกรส่งมอบผลไม้เข้าสู่ระบบ Logistics ผลไม้ที่ส่งบางส่วน (Shipping) มีปัญหาโรคพืช/แมลง ทำให้ทางจีนต้องรมเมททริวโบรไมล์

2. ปัญหารวบรวม ปัจจุบันได้มีนักธุรกิจจีนที่มีทุนมาก และสามารถเชื่อมโยงข่าวสารข้อมูลการค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีน เข้ามาดำเนินธุรกิจ ตั้งแต่เข้าร่วมผลไม้จากสวนของเกษตรกร และเข้าทำธุรกิจค้าผลไม้ในตลาดไท และตลาดสี่มุมเมือง ซึ่งในอนาคตผลไม้ไทยจะตกอยู่ในมือพ่อค้าจีน

3. ปัญหาข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายผลไม้ไทย-จีน ทั้งนี้เส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขงยังไม่เป็นระบบ ไม่เป็นสากล มีความไม่ปลอดภัยในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะเส้นทาง R3W และแม่น้ำโขง ทั้งสามเส้นทางต้องจ่ายค่าผ่านแดนที่ไม่เป็นทางการ และมีการเรียกค่าคุ้มครอง

4. ปัญหากฎ ระเบียบ ซึ่งเป็น กฎ ระเบียบ ที่ยังไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายผลไม้จากไทยไปจีน

5. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ซึ่งจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเพื่อขยายการส่งออกในเส้นทางที่กล่าวถึง

6. ปัญหาผลกระทบต่อสภาพสังคม-เศรษฐกิจ บนเส้น R3E สิ่งที่พบในการศึกษาคือการปลูกยางพาราในจีนทางตอนใต้ และ สปป.ลาว ตอนบน และประเทศเวียดนามมากขึ้น จะมีผลกระทบต่อการค้ายางพาราของไทยในอนาคต จีนได้เตรียมการพัฒนานุเคราะห์ยุคใหม่ ด้านการเรียนรู้และการบริหารจัดการด้านธุรกิจระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะในมณฑลยูนนาน กวางสี และเสฉวน ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่ได้มีการพัฒนาในเรื่องนี้อย่างเป็นรูปธรรม

7. จากการวิจัยพบว่าด้านการท่องเที่ยวจีนได้เริ่มจุกขาย “แซงกลีล่า” ในมณฑลเสฉวน ซึ่งสหประชาชาติได้รับรองความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งอาจจะกระทบต่อการท่องเที่ยวของประเทศไทยในภาคเหนือตอนบน

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาที่ได้จากการศึกษาวิจัย มีข้อเสนอแนะดังนี้

6.2.1 ในการเตรียมการผลไม้เพื่อการส่งออกในระบบ Supply Chain ผลไม้เพื่อส่งออกควรให้ความสำคัญกับคุณภาพผลไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องปฏิบัติตามแนวทางการเกษตรที่ดีที่เหมาะสม (Good Agricultural Practice : GAP) โดยการรวมกลุ่มกันรับการถ่ายทอดความรู้และร่วมมือกันเป็นประชาสังคมผลไม้เพื่อส่งออก และสร้างเครือข่ายที่จะรับการถ่ายทอดความรู้ แลกเปลี่ยนความรู้ ข่าวสารร่วมกัน สร้างความเชื่อถือในการเตรียมการส่งมอบผลไม้ เพื่อให้ผลไม้มีคุณภาพที่จะนำไปสู่การสร้างระบบคุณภาพและปริมาณที่จะทำตลาดได้ จะได้ผลตอบแทนราคาที่ดีขึ้น

6.2.1 การรวบรวมผลไม้ ธุรกิจผลไม้ ในการจัดการผลไม้ของไทย พ่อค้าจีนจะเข้าดำเนินการธุรกิจดังกล่าวในอนาคต การสร้างเครือข่ายเกษตรกร สถาบันเกษตรกร ทั้งสหกรณ์และกลุ่มเกษตรกร ชาวสวนผลไม้ กับพ่อค้า/สมาคม ควรจะมีการบริหารจัดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ และให้ได้ผลประโยชน์ร่วมกันทุกภาคส่วนที่เข้าร่วมธุรกรรม ซึ่งในประเทศจีน ผลไม้แต่ละชนิดมีสมาคมหอการค้าผลไม้ นั้น ๆ ตั้งแต่ระดับมณฑล ลงลึกถึงระดับพื้นที่ และเกษตรกร ทำให้การดำเนินธุรกิจในการผลิต การค้าเข้มแข็ง จากการสำรวจและติดตามข้อมูล การเชื่อมโยงธุรกิจผลไม้จากเกษตรกร-สถาบันเกษตรกร-พ่อค้าส่งออก (ไทย) เริ่มมีการพัฒนาเชื่อมโยงในภาคตะวันออก และเชื่อมโยงต่อไปยังภาคใต้ แต่ภาคเหนือเครือข่ายที่กล่าวถึงยังไม่เข้มแข็ง จึงควรเร่งรัดพิจารณาร่วมมือกันทั้งภาครัฐ-เอกชน-สถาบันเกษตรกร-และเกษตรกร ในการพัฒนาเครือข่ายดังกล่าว

6.2.3 ปัญหาข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายผลไม้ไทยไปจีน ทั้งในเรื่องความปลอดภัย การจ่ายค่าผ่านแดนที่ไม่เป็นทางการ และการเรียกค่าคุ้มครอง ทั้งเส้น R3E, R3W และแม่น้ำโขง ตลอดจนกฎระเบียบ ที่ยังไม่เอื้อในการเคลื่อนย้ายผลไม้ไทยไปจีน ในเรื่องนี้ควรใช้กรอบการเจรจาโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) และ AFTA+3 เร่งรัดความร่วมมือระหว่างประเทศ ไม่เพียงแต่เจรจาปรึกษาหารือเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศไทย แต่ต้องได้รับความร่วมมือจากประเทศที่สามคือ สปป.ลาว และเมียนมาร์ และควรมีการบริหารจัดการในเรื่องนี้ภายในแต่ละประเทศให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน จึงจะนำไปสู่ช่องทางเคลื่อนย้ายผลไม้ที่เป็นสากล ในการปรึกษาหารือสู่ทางการในการปฏิบัติ ควรมีคณะทำงานซึ่งประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติการและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ปรึกษาหารือเพื่อหาช่องทางในการพัฒนาด้านความปลอดภัย ความเป็นสากล และกฎ ระเบียบ ที่เอื้อต่อการขนย้ายผลไม้ ในเส้นทางดังกล่าว โดยเฉพาะเส้นทาง R3W

6.2.4 ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน Logistics ที่สำคัญบนเส้น R3E ช่วงแรกในฝั่ง สปป.ลาว ระยะทาง 84.7 กิโลเมตร ที่ชำรุดและมีปัญหาในการขนส่งในช่วงฤดูฝน ควรเร่งรัดซ่อมบำรุง สำหรับประเทศไทยควรเร่งรัดการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บ้านดอนมหาวัน (เชียงของ) เชื่อมต่อบ้านดอนจันทน์ และสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สอง เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งและการท่องเที่ยวในภูมิภาคแม่น้ำโขง

ประเด็นสำคัญในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการพัฒนา South-North Corridor ที่จะเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ควรจะพิจารณาศูนย์กลางการขนส่ง (HUB) ศูนย์กลางการกระจายสินค้าระหว่างประเทศ (International Distribution Center) และพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) ถ้าหากพิจารณาเส้น R3E จะเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่สาม ดังนั้นเชียงของควรเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และควรพิจารณาพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่ง

ข้ามพรมแดน โดยเจ้าหน้าที่ไทยและ สปป.ลาว ร่วมกันตรวจสอบสินค้า พาหนะบรรทุกสินค้า และผู้ควบคุมพาหนะจุดเดียว

6.2.5 ประเด็นผลกระทบต่อสภาพสังคม-เศรษฐกิจ บนเส้น R3E ประเทศไทยควรพิจารณาการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในเรื่องอุปสงค์ อุปทาน รวมถึงให้ความสำคัญต่อการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราในพื้นที่จีนตอนใต้ สปป.ลาว ตอนบนและเวียตนาม การท่องเที่ยว ควรวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว ผลจากการที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สปป.ลาว ส่งเสริมการท่องเที่ยว จะมีผลต่อการท่องเที่ยวในภาคเหนือหรือไม่ จะเชื่อมโยงอย่างไรเพื่อให้ได้ประโยชน์ซึ่งกันและกัน ประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเหนือตอนบน ควรจะพัฒนาบุคลากรรุ่นใหม่ที่มีความรู้ภาษาจีน และรู้ข้อมูลพื้นฐานในการทำธุรกิจในภูมิภาคนี้ต่อไปในอนาคต

ภาคผนวก

ผ-1

การสำรวจและการสัมภาษณ์

1. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกผลไม้ตลาดไท



ผ-2



ผ-3



ผ-4



1) บริษัทนำเข้า-ส่งออกผักและผลไม้ตลาดไท ซึ่งตลาดส่งออกหลักที่สำคัญ ได้แก่ จีน นอกจากนี้ยังมีห้องเย็นเพื่อเก็บรักษา และรับฝากผัก ผลไม้อีกด้วย จากการเข้าพบผู้บริหารของบริษัท พบว่า ผักและผลไม้ที่นำเข้าส่วนใหญ่มาจากประเทศจีน โดยมณฑลหรือเมืองที่เป็นแหล่งผลิตที่สำคัญ และช่วงฤดูกาลที่ผลผลิตออกสู่ตลาด มีดังนี้

แหล่งผลิตและช่วงฤดูกาลที่ผลผลิตออกสู่ตลาด เป็นรายสินค้า

ชนิดสินค้า	แหล่งผลิตที่สำคัญ	ฤดูกาลที่ออกสู่ตลาด
หอม-กระเทียม	มณฑลชานตุง	พฤษภาคม-กรกฎาคม
แครอท	มณฑลชานตุง	ทั้งปี
สั้ม	หนานหนิง, กังไซ, กุ้ยหลิน	ตุลาคม-พฤศจิกายน
องุ่น	ซินเกียง, ยูนนาน (ดีที่สุด), เหอเป่ย์, ต้าเหลียน, ชานตุง	กรกฎาคม-สิงหาคม
แอปเปิ้ลพันธุ์อื่น ๆ	ปักกิ่ง, ชานตุง, ต้าเหลียน, ชิงเต่า, ซื่ออัน	กันยายน-พฤศจิกายน (กันยายนจะออกมากที่สุด และหลายพันธุ์)
สาลี่, แอปเปิ้ลพันธุ์เบา	ปักกิ่ง, ชานตุง, ต้าเหลียน, ชิงเต่า, ซื่ออัน	สิงหาคม-ตุลาคม
ลูกท้อ	ปักกิ่ง, เฉินตู	มิถุนายน
ผักเมืองหนาว	คุนหมิง	-
ผักอื่น ๆ (กะหล่ำ, กวางตุ้ง)	กวางโจว, เลิ่นเจิ้น	-
กีวี่	เฉินตู	เมษายน

จากการที่จีนมีสภาพอากาศที่หนาวเย็นถึงปีละ 8-9 เดือน ร้อนแค่ 1 เดือน ที่เหลือจะมีอากาศแบบอุ่น ๆ ประกอบกับจีนมีห้องเย็นขนาดใหญ่ ทั้งที่ตั้งอยู่ในแหล่งผลิตและนอกแหล่งผลิตไว้เก็บรักษาผัก ผลไม้ ในช่วงฤดูกาลที่ผลผลิตออกสู่ตลาดมาก ทั้งนี้ห้องเย็นของจีนบางแห่งจะเป็นห้องเย็นระบบควบคุมบรรยากาศ (Control Atmosphere : CA) ทำให้สามารถเก็บรักษาผลผลิตได้นาน โดยแอปเปิ้ลพันธุ์ฟูจิ สามารถเก็บได้นาน 8-9 เดือน สาลี่ 4 เดือน ส่วนองุ่นจะไม่มีเก็บในห้องเย็นเนื่องจากเก็บได้นานไม่เกิน 1 เดือน

ซึ่งแหล่งรับซื้อผลผลิตที่สำคัญจะอยู่ที่ชานตุงและซื่ออัน เนื่องจากมีห้องเย็นจำนวนมาก โดยผลผลิตที่มาถึงจุดรับซื้อจะทำการคัดเกรดก่อนนำเข้าห้องเย็นแยกเป็นเกรดส่งออกและบริโภคภายในประเทศจีนเอง

สำหรับการนำเข้าผัก ผลไม้จากจีน ทางบริษัทจะนำเข้าสินค้าคุณภาพ ทั้งในและนอกฤดูกาล โดยสินค้าที่นำเข้าส่วนใหญ่จะมาทางเรือ โดยขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบังและลากตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือถึงห้องเย็นที่ตลาดไท จะเสียค่าหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศขนาด 40 ฟุต น้ำหนักบรรทุก 20

ตัน ประมาณ 8,000-10,000 บาท ทั้งนี้ในการนำเข้ากุ้งที่ผลิตในมณฑลยูนนาน ร้อยละ 70 เป็นการขนส่งทางบก โดยใช้เส้นทาง R3E จากนั้นผลผลิตจะถูกกระจายไปทั่วประเทศ โดยบริษัทมีลูกค้าประจำกว่า 300 ราย การขายส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะการค้าส่ง และขายในรูปเงินสด แต่ถ้าเป็นลูกค้าที่ค้าขายกันมานาน 5-10 ปี จะให้เครดิตงวดต่องวด ในการจัดส่งสินค้าจะมีทั้งลูกค้าที่มารับของเองที่ห้องเย็นและทางบริษัทจัดส่งให้โดยจะเริ่มดำเนินการในเวลา 18.30 น. เป็นต้นไป

เป็นที่น่าสังเกตว่าผลไม้ที่นำเข้าตามเส้นทาง R9 ผ่านจังหวัดมุกดาหารรวมถึงผลไม้ที่นำเข้าผ่านด่านตามชายแดน เช่น ด่านเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และผลไม้ที่พ่อค้าจากไทยไปซื้อ ณ จุดการค้าชายแดนเข้ามาจำหน่าย คุณภาพจะต่ำกว่าผลไม้ที่นำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากไม่ใช่เกรดส่งออกเป็นผลไม้ที่ใช้บริโภคภายในประเทศจีนเอง

นอกจากผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยแล้ว ยังมีพ่อค้าจีนที่เข้ามาขายเองทั้งที่ตลาดไท และตลาดสี่มุมเมือง โดยส่วนใหญ่ก่อนเข้ามาจำหน่าย พ่อค้าจีนจะมาทำการศึกษาตลาดเช่นเดียวกับที่เราไปศึกษาตลาดในประเทศจีน และจากการที่มีผู้นำเข้าหลายราย ทำให้มีการขายตัดราคากันเอง สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นผักและผลไม้ โดยเฉพาะผักจะมีปริมาณเยอะมาก นอกจากนี้แล้วยังมีแก้วมังกรจากเวียดนามอีกด้วย

สำหรับการส่งออกทางบริษัทจะส่งออกทุเรียน มังคุด ส้มโอ น้อยหน่า มะพร้าว ลำไย ขนุน มะม่วง แก้วมังกร กล้วยไข่ ซึ่งในฤดูกาลจะส่งออกทางเรือโดยขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบังส่งไปยังท่าเรือกวางโจว และเซี่ยงไฮ้ ส่วนนอกฤดูกาลจะส่งออกทางอากาศ และในปัจจุบันยังมีการส่งออกทางบกตามเส้นทาง R3E โดยใช้เวลาจากไทยไปยังจีนดู 5 วัน ในขณะที่ส่งไปยังซีอานจะใช้เวลา 9 วัน เสียค่าใช้จ่ายในการขนส่ง 240,000 – 250,000 บาทต่อตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศขนาด 40 ฟุต (บรรจุทุเรียน 960 กล่องๆละ 19 กิโลกรัม หรือ 18 ตัน มังคุด 2,200 ตะกร้า ๆ ละ 10 กิโลกรัม หรือ 22 ตัน) โดยจะทำการถ่วงที่บ่อห่าน สปป.ลาว ซึ่งจะขนส่งต่อโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ของจีน ในการส่งออกตามเส้นทางนี้ส่วนใหญ่จะไม่มีปัญหา นอกจากในช่วงฤดูฝน ซึ่งจะไม่ค่อยสะดวกนัก สำหรับการขนถ่ายสินค้าไปสู่รถขนาดเล็กจะขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้า ซึ่งถ้าหากเป็นผลไม้การขนถ่ายไปสู่รถเล็กที่ไม่ใช่รถห้องเย็นจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสินค้า ทั้งนี้การส่งออกของบริษัทจะเป็นการส่งออกตามคำสั่งซื้อ (Order) ไม่ได้เป็นการฝากขายแต่อย่างใด

สำหรับผู้ส่งออกรายใหญ่ที่อยู่เมืองไทยส่วนมากจะเป็นคนจีนโดยจ้างคนไทยจัดหาสินค้าให้แล้วส่งออกตามเส้นทางนครพนม-หลักซาว-เวียดนาม-ฮานอย-จีน (R8) ซึ่งมะม่วงเขียวเสวยจะส่งออกตามเส้นทางนี้มาก

2) บริษัทนำเข้าผักจากจีน (ตลาดไท) นำเข้ามันฝรั่ง หอมหัวใหญ่ กระเทียม แครอท และผักอื่น ๆ และจำหน่ายให้กับ Modern Trade ร้อยละ 30 และร้อยละ 70 จำหน่ายให้กับ Food market หรือ Finished market

ในอดีตฤดูกาลของมันฝรั่งจะออกสู่ตลาดคนละครั้งปี โดยของไทยจะเริ่มปลูกในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม เก็บเกี่ยวในช่วงเดือนมีนาคม และจำหน่ายหมดในช่วงเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม หลังจากนั้นจะเป็นฤดูกาลของจีน ซึ่งจะมีการนำเข้ามันฝรั่งจากจีนตลอดทั้งปี โดยจีนสามารถปลูกได้หลายพื้นที่ทำให้มีผลผลิตออกสู่ตลาดทั้งปี และที่สำคัญจีนมีห้องเย็นขนาดใหญ่ไว้เก็บรักษาผลผลิตไว้รอจำหน่าย ซึ่งถ้าในช่วงที่มันฝรั่งของไทยออกสู่ตลาดจีนก็จะระงับในการนำผลผลิตออกมาจำหน่าย ซึ่งในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา ราคาดมันฝรั่งของจีนจะแพงกว่าของไทย เนื่องจากเป็นสินค้าที่ผูกพันไว้กับ WTO ถ้าหากนำเข้านอกโควตาอัตราภาษียังอยู่ในระดับสูง

ปัจจุบันมีพ่อค้าที่เป็นคนจีนเข้ามาทำการค้าในเมืองไทยเป็นจำนวนมากทั้งที่ถูกกฎหมายและผิดกฎหมาย หรือบางครั้งมาแบบกึ่งกึ่งหมด โดยเข้ามาดำเนินการนำเข้าสินค้าจากจีนเอง และกระจายไปสู่ผู้บริโภคของไทยแทน ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการของไทยเสียเปรียบเป็นอย่างมาก

การนำเข้าผักส่วนใหญ่จะมาจากคุณหมิง โดยรถห้องเย็นตามเส้นทาง R3E โดยเฉพาะแครอทและบร็อคโคลี่ ทำให้ผลผลิตของไทยหายไปจากวงการ นอกจากแครอทและผักเมืองหนาวอื่น ๆ ที่มีการนำเข้ามากแล้วยังมีการนำเข้าพริกชี้ฟ้าในลักษณะแช่แข็งหรือ IQF เข้ามาเป็นจำนวนมากแต่คุณภาพไม่ได้มาตรฐานทำให้ผู้ประกอบการนำไปคเพื่อทำซอส

ในอดีต การนำเข้าจะใช้ท่าเรือชิงเต่า ซานตง-แหลมฉบัง ถ้าเป็นเรือเร็วจะใช้เวลา 7-8 วัน ถ้าเป็นเรือช้าจะใช้เวลา 15 วัน แต่ในปัจจุบันจะใช้เส้นทางท่าเรือชิงเต่า ซานตง-ท่าเรือดานัง จากนั้นจะขนถ่ายโดยใช้รถยนต์มาตามเส้นทางสาย R9 มายังมุกดาหาร และถึงตลาดไท ซึ่งใช้เวลาในการขนส่งเพียง 3-4 วันเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีการลักลอบนำเข้าตามแนวชายแดนอีกทางหนึ่งด้วย

จากการเปิด FTA ไทย-จีน ทำให้ไทยเสียเปรียบเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะผักผลไม้ของไทยได้รับผลกระทบอย่างมาก หากเส้นทาง R3E สร้างเสร็จคาดว่าจะพาราของไทยจะได้รับผลกระทบเนื่องจากจีนเข้ามาลงทุนปลูกยางพาราในลาวกว่า 1 ล้านไร่ และเวียดนามกว่า 5 ล้านไร่ นอกจากนี้ หลักโอลิมปิกเป็นต้นมา จีนมีการพัฒนาคุณภาพสินค้าให้ทัดเทียมกับคุณภาพสินค้าของยุโรปและอเมริกา เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคระดับสูง ซึ่งจะทำให้สินค้าของไทยแข่งขันได้ยากยิ่งขึ้นในอนาคตพืชผัก ผลไม้ท้องถิ่น เช่น กล้วยน้ำว้า แดงกวา พริกทอง จะอยู่ได้แต่ผัก ผลไม้ ที่เป็นพืชเศรษฐกิจจะหายไปจากประเทศ รวมถึงผัก ผลไม้ของโครงการหลวง ที่ปัจจุบันยังคงอยู่ได้เพราะชื่อ และมีจุดเด่นคือองค์กร และความหลากหลายของสินค้า แต่ในอนาคตอาจได้รับผลกระทบ

2. ปรีกษาหาเรือด่านศุลกากรเชียงของ



1) การขนส่งสินค้าผ่านด่านเชียงของเริ่มมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา ทั้งนี้เนื่องจาก

- เส้นทางสะดวกขึ้น โดยเป็นการขนส่งตามเส้นทาง R3E ถึงแม้สะพานข้ามแม่น้ำโขงจะยังไม่ได้สร้างก็ตาม ขณะนี้มีแพขนานรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งข้ามฟาก 6 – 7 ลำ

- การตื่นตัวหลังจากเปิด FTA ไทย – จีน ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นต้นมา

2) ที่ด่านศุลกากรเชียงของจะมี Shipping เพียง 5 ราย เนื่องจากสินค้าที่ส่งออกเป็นของที่มาจากส่วนกลางโดยมีเชียงของเป็นทางผ่าน

3) ที่ด่านเชียงของไม่มีโกดังเก็บสินค้า ไม่มีห้องเย็น สินค้าที่มากขึ้นที่นี่หลังจากตรวจสอบเสร็จแล้ว จะต้องขนส่งออกไปเลยซึ่งส่วนใหญ่ได้แก่ ผัก ผลไม้ และดอกไม้

4) เส้นทาง R3W สภาพถนนสู่ R3E ไม่ได้ และมีด่านตรวจถึง 4 ด่าน โดยมี 1 ด่านยังไม่เป็นสากลถึงแม้ระยะทางจะสั้นกว่าก็ตาม ขณะที่เส้นทาง R3E ช่วงชายแดนลาว – จีน (บ่อเต็น/บ่อหาน) และสภาพถนนในประเทศจีนดีมาก แต่มักมีปัญหาเรื่องกฎระเบียบของประเทศลาวที่ค่อนข้างจุกจิก เช่น ลาวกำหนดห้ามบรรทุกเกิน 21 ตัน หากเกินต้องจ่ายเงินเพิ่มเป็นต้น ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสูงขึ้น

เปรียบเทียบแหล่งผลิตและฤดูกาลออกสู่ผลไม้ ของผัก-ผลไม้สำคัญ ระหว่างไทย กับ จีน

ประเทศจีน

ชนิดสินค้า	แหล่งผลิตที่สำคัญ	ฤดูกาลที่ออกสู่ตลาด
หอม – กระเทียม	มณฑลซานตง	พ.ค. – ก.ค.
แครอท	มณฑลซานตง	ทั้งปี
ผักเมืองหนาว	คุนหมิง	ทั้งปี
ผักอื่น ๆ (คะน้า, กวางตุ้ง)	กวางโจว, เลิ่นเจิ้น	ทั้งปี
สั้ม	หนานหนิง, กังไซ, กุ้ยหลิน, เจียงซี	ต.ค. – พ.ย.
องุ่น	ซินเกียง, ยูนนาน(ดีที่สุด), เหอเป่ย์, ต้าเหลียน, ซานตง	ก.ค. – ต.ค.
แอปเปิ้ลพันธุ์อื่น ๆ	ปักกิ่ง, ซานตง, ต้าเหลียน, ชิงเต๋า, ซื่ออัน, ยูนนาน	ก.ย. – พ.ย. (ก.ย.จะออกมากที่สุด และหลายพันธุ์)
สาลี่, แอปเปิ้ลพันธุ์เบา	ปักกิ่ง, ซานตง, ต้าเหลียน, ชิงเต๋า, ซื่ออัน	ส.ค. – ต.ค.
ลูกท้อ	ปักกิ่ง, ฉินตู	มิ.ย.
กีวี	ฉินตู	เม.ย.
ทับทิม	ยูนนาน / เสฉวน	ต.ค. – พ.ย.
ลั่นจี่ / ลำไย	กวางสี, กวางตุ้ง- ฟุเจี้ยน, ไหหลำ	พ.ค. – ก.ค. / เม.ย. – ก.ย.
สั้มโอ	ฟุเจี้ยน / กวางสี	พ.ย.

ที่มา : การสำรวจ รวบรวมโดยสำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

เปรียบเทียบแหล่งผลิตและฤดูกาลออกสู่ผลไม้ ของผัก-ผลไม้สำคัญ ระหว่างไทยกับจีน (ต่อ)

ประเทศไทย

ชนิดสินค้า	แหล่งผลิตที่สำคัญ	ฤดูกาลที่ออกสู่ตลาด
ทุเรียน	- ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง - ภาคใต้ : ชุมพร นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ยะลา	- ภาคตะวันออก : พ.ค.-มิ.ย. - ภาคใต้ : ส.ค.-ก.ย.
มังคุด	- ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง - ภาคใต้ : นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนองสุราษฎร์ธานี	- ภาคตะวันออก : เม.ย.-พ.ค. - ภาคใต้ : ก.ค.-ส.ค.
เงาะ	- ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง - ภาคใต้ : นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี นราธิวาส	- ภาคตะวันออก : เม.ย.-พ.ค. - ภาคใต้ : ส.ค.-ก.ย.
ลำไย	- 8 จังหวัดภาคเหนือ : เชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ลำปาง และตาก - ภาคตะวันออก : จันทบุรี ตราด ระยอง	ก.ค. – ส.ค. ทั้งปี
ส้มโอ	สมุทรสงคราม พิจิตร ชุมพร นครศรีธรรมราช กาญจนบุรี	ทั้งปี
กล้วยไข่	จันทบุรี ตาก เพชรบุรี กาญจนบุรี ชุมพร	ทั้งปี
ส้มเขียวหวาน	เชียงใหม่ กำแพงเพชร สุโขทัย เชียงราย แพร่	ทั้งปี (โดยเฉพาะ ม.ค.-ก.พ. และ พ.ย.-ธ.ค.)
องุ่น	ราชบุรี สมุทรสาคร นครราชสีมา นครปฐม	ทั้งปี

ที่มา : รวบรวมโดยสำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ผ-12

3. ปรีกษาหาหรือด่านศุลกากรเชียงแสน



ผ-13



- ระดับน้ำลึก 2.20 เมตร แต่ขณะนี้ 1.70 เมตร ทำให้การขนส่งสินค้าได้ในปริมาณที่น้อยลง ซึ่งขณะนี้ได้บรรทุกได้ 150 ตัน/ลำ ถ้าหากระดับน้ำในร่องน้ำตื้นกว่านี้ ขนาดบรรทุกจะลดลงอีก เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ทางสายการเดินเรือได้ปรับเปลี่ยนเป็นเรือท้องแบน
- ขนาดเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน บรรทุกได้ 180-370 ตัน ความยาว 41-47 เมตร มีขนาดความยาว 49 เมตร 2 ลำ ซึ่งเรือทุกลำจะจดทะเบียนสัญชาติจีน ถึงแม้บางลำเจ้าของจะเป็นคนไทยก็ตาม
- ในการเดินเรือผ่านลำน้ำโขง เจ้าของเรือจ่ายค่าคุ้มครองให้กับชนกลุ่มน้อย(เมียนมาร์) แต่ไม่ทราบว่าจะจ่ายเท่าไร
- การให้บริการของท่าเรือ สายพานลำเลียงคิด 0.25-0.50 บาท/กล่อง แต่ผู้ประกอบการไม่นิยมใช้ จะใช้แรงงานคนในการขนขึ้นลง ซึ่งจะถูกลงกว่า โดยเฉพาะกล่องผัก ค่าแรง 2 บาท/กล่อง (10 กก.)
- ลำโขบแห่ง 1คันรถสิบล้อ บรรทุกได้ 900 กล่อง ๆ ละ 15 กก. ใช้คนงานขน 50-60 คน ใช้เวลาในการขน 0.5 ชั่วโมงเสร็จ
- ระยะเวลาในการขนส่งจากท่าเรือจันทบุรี-ท่าเรือเชียงแสน ใช้เวลา 11-16 ชั่วโมง และจากท่าเรือเชียงแสน-จันทบุรี ใช้เวลามากกว่า 3 เท่า
- ถ้าเป็นช่วงฤดูผลไม้ ท่าเรือจะหนาแน่น และผลไม้ที่มาจากเมืองจีนส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐานมีการเคลือบยาในกล่อง ของที่ดีจะอยู่ด้านบน และของไม่ดีอยู่ด้านล่าง
- มีการส่งออกน้ำมันทางเรือ ลงเรือที่ท่าเรือเชียงแสน เรือขนาด 200 ตันจะบรรทุกได้ 2 แสนลิตร (1 ลำ มี 5 ห้อง ๆ ละ 4,000 ลิตร) การขายจะไม่มีภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต
- คนงานที่มีกับเรือ ประมาณลำละ 6-12 คน/ลำ
- ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือโป๊ะ ท่าเรือเชียงของเป็นท่าเรือบ๊อค
- ปัจจุบันมีการส่งออกยางแท่งไปจีนทางเรือที่ท่าเรือเชียงแสน
- แรงงานที่อยู่ท่าเรือเชียงแสนส่วนใหญ่เป็นแรงงานเมียนมาร์ มีแรงงานไทยประมาณ 30%

ผ-15

4. สัมภาษณ์ตลาดค้าส่งผัก-ผลไม้จีนหว่าเมืองคุนหมิง และผู้ประกอบการนำเข้า



ผ-16



ผ-17



- แอปเปิล สาลี่ ทับทิม ที่ส่งไปขายไทย ใช้การขนส่งทางเรือค่าขนส่ง 500 กว่าบาท/ตัน โดยขนส่งทางถนนไปที่ท่าเรือจังหวัดและลงเรือไปยังท่าเรือเชียงใหม่
- ทับทิมจะขนส่งทางถนนเส้นทาง R3E เพราะต้องใช้รถห้องเย็น
- พื้นที่ปลูกแอปเปิลเรียกว่า “เจ้าท่น” เก็บได้ช่วงเดือนกันยายน ราคาขาย 7.50- 9.50 บาท/กก. ถ้าใส่กล่องราคาประมาณ 17.50-19.50 บาท/กก. โดยผู้ประกอบการจะเช่าโกดังเก็บไว้ในห้องเย็นที่คุ้มหมิง แอปเปิลพันธุ์ลูกใหญ่ชื่อ “ฟูซี่” ราคาจะแพงช่วงวันชาติจีน (1 ตุลาคม) และวันไหว้พระจันทร์(3 ตุลาคม) ของทุกปี
- ทับทิมปลูกที่ “ม่งซือ” ในมณฑลยูนนาน ส่วนแดงโมปลูกที่ “ซานตง” นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งปลูกแอปเปิลสีเหลือง(ถ้าเป็นพันธุ์ฟูซี่ จะมีสีแดง) และสาลี่
- ผลไม้ไทยที่พบในช่วงนี้ได้แก่ ทุเรียน (ราคา 170 บาท/กก.) ผลไม้ไทยที่ขายในตลาดนี้ในฤดูได้แก่ ทุเรียน มังคุด ลำไย ปีนี้ส้มโอเปลือกสีเขียวนำเข้าจากไทยมาก จะมีขายตลอดปี โดยเก็บไว้ในห้องเย็น แต่จะขายดีในช่วงเดือนเมษายน สำหรับส้มโอของจีนรสชาติอร่อยสู้ของไทยไม่ได้ ส้มโอที่ปลูกในแหล่งสกเกี้ยน น้ำเยอะ รสชาติจืด และที่กวางสี ลูกเล็ก หวานมาก แต่น้ำน้อย
- กล้วยปลูกที่ไหหลำ (ราคาขาย 6 กก./375 บาท) ส้มลูกเล็กปลูกที่เจียงซี ส่งขายที่เมียนมาร์
- ลำไยสดปลูกในแถบกวางสี รสชาติจะดีกว่าของไทย จะสด และกลิ่นหอมกว่า ของไทยมีดเล็ก เนื้อเยื่อ แต่ที่นิยมสั่งจากไทยเพราะปริมาณความต้องการไม่เพียงพอ
- ขณะนี้ทางตลาดที่นำเข้าผลไม้จากไทยผ่านพ่อค้า 20 กว่าราย เป็นรายที่ใหญ่และส่งขายประจำ แต่ถ้าวรวมขนาดเล็กด้วยประมาณ 40-50 ราย ลำไยจะขายดีที่สุด โดยมีสัดส่วนการขาย 70-80% ของจีนประมาณ 20-30%
- ผลไม้ไทยที่ขายตลาดนี้ การขนส่งมี หลายเส้นทาง คือ โดยใช้ทางถนน และทางทะเล
 - เชียงใหม่ → ท่าเรือฮองกง → กวางตุ้ง
 - R3E (บ่อหาน 20 ซม. คุ้มหมิง) ค่าขนส่ง 20,000-30,000 บาท/ตู้
 - กวางสี → ผิงเสียง ถนน ตลาด
 - กวางโจว 36 ซม. คุ้มหมิง(ค่าขนส่ง 50 บาท/ลัง(ลังละ 10กก.)
 - เวียดนาม → เทอโข่ว → ตลาด (ค่าขนส่ง 1,600 ลัง/15,000 บาท)

1 ลัง= 10 กก.

- การค้าผลไม้ คนจีนจะมาตั้งตัวแทนรับซื้อที่เมืองไทย โดยจะซื้อจากสวนโดยตรง
 - การขนส่งผ่านทางเส้น R3E จะมีจุดตรวจ ที่เมืองไทย และที่ด่านบ่อหาน สินค้าไทยจะไม่ค่อยมีปัญหา แต่ลำไยมาถึงบ่อหานต้องรมซัลเฟอร์ก่อนจึงจะเข้าจีนได้ ถ้าไม่รมเปลือกลำไยจะมีสวายเป็นสีขาว
 - แอปเปิล และสาลี่ จะมีพ่อค้ามาซื้อที่ตลาดโดยตรงเพื่อส่งไปขายที่เมืองไทย
 - ทูเรียนทอด ภาษาจีนเรียกว่า “จิงโถหยวน” จะมีโลโก้ของผู้จำหน่าย
 - ผลไม้จีนที่ส่งขายไทย จะต้องตรวจ CIQ ด้วย และจะต้องตั้งซื้ออย่างน้อย 1 คันรถ (ตู้ขนาด 20 ฟุต)
- ค่าขนส่งจะเป็นพ่อค้าไทยรับผิดชอบ
- ปี 51 ลำไยเข้าตลาดนี้ประมาณ 50-60 ตู้ ส่วนมากบริษัทจะตั้งซื้อล่วงหน้าข้ามปี
 - ตอนนี้มีผลไม้ไทยที่ตลาดจีนต้องการชื่อ “ฉินเหลินกั๋ว” มีความต้องการในช่วงเทศกาลวาเลนไทน์
 - ปัญหาของพ่อค้าจีนคือ ตัวแทนจำหน่ายหรือคนงานที่มาตั้งจู่จรับซื้อที่เมืองไทย มีวีซ่าแค่ 2 เดือน
 - พ่อค้าจีนจะขนส่งของมาที่หัวทราย เพื่อขนถ่ายใส่รถไทย แต่ถ้าวัดไทยสามารถมารับที่บ่อหานได้ ก็ขนถ่ายที่นั่น
 - ปี 51 ผลไม้นำเข้าจากไทยประมาณ 10-15 ล้านบาท โดยขนมาจากตลาดเจียงหนาน ปี 52 ประมาณ 1 ล้านบาท ที่เหลือนำเข้าจากเส้นทาง R3E

5. พบทูตพาณิชย์ ณ นครคุนหมิง





1) เส้นทางขนส่งสินค้าไทย-จีน (คุนหมิง) เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งผลไม้ไปจีน ได้แก่ เส้นทาง R3 ที่เข้าทางคุนหมิงเป็นการนำเข้าผ่านฮ่องกงแล้วตรงไปเจียงหนาน ซึ่งรูปแบบการค้าขายเป็นแบบฝากขายทั้งหมด และการขนส่งสินค้าผ่านทางเส้นทาง R3 ตลาดที่เป็นศูนย์กลางในการขนส่งควรจะอยู่ระหว่างเชียงแสนกับเชียงของ และควรมีการอนุโลมใบอนุญาตนำเข้า (QIP) ในเรื่องรัศมีของท่าที่นำเข้า ระยะเวลา และจำนวนชนิดของสินค้าที่นำเข้าด้วย

โดยเส้นทางที่ใช้ขนส่งจากไทยไปจีน ซึ่งผ่านประเทศลาว (R3E) นั้นจะต้องเสียค่าธรรมเนียม ค่าผ่านด่านมาก เนื่องจากมีการสำรวจและรณรงค์โปรโมต ณ จุดขนถ่ายบ่อหวน และหากเส้นทาง R3E เปิดแล้ว จะทำให้การขนส่งทางเรือที่ผ่านทางแม่น้ำโขงลดลง ทั้งนี้ เนื่องจากมีปัญหาเรื่องปริมาณน้ำ และโดยเฉพาะถ้าสินค้าชนิดไหนมีราคา (มูลค่า) จะทำการขนส่งทางรถแทนทางแม่น้ำโขง

สำหรับผลไม้ที่นำเข้าจากไทยส่วนใหญ่จะมาตามเส้นทาง R3W เนื่องจากการเก็บค่าผ่านด่านของเมียนมาร์จะน้อยกว่าลาว โดยมี CCA (Common Control Area) ซึ่งเป็นกระทรวงคมนาคมของเมียนมาร์เป็นผู้กำกับดูแล โดยเฉพาะในช่วงฤดูกาลจะขนส่งผลไม้ผ่านทางเมืองเสียวล่าหรือตัวลั่วของประเทศเมียนมาร์เป็นจำนวนมากในรูปแบบไม่เป็นทางการ

2) ชนิดสินค้าและลักษณะการส่งออก จากการประชุมสุดยอดอาเซียน หรือ อาเซียนซัมมิต ครั้งที่ 14 (14th Asean Summit Hua Hin) ที่หัวหิน จีนได้เสนอขอนำเข้าผัก-ผลไม้มาไทย 28 ชนิด ซึ่งในขณะที่ไทยสามารถส่งออกไปจีนได้เพียง 23 ชนิดเท่านั้น

ในการส่งอาหารทะเลไปยังจีน เช่น กุ้ง และปลา ลักษณะการส่งออกจะใช้วิธีการน็อคแล้วมาพื้นที่จีน เพราะคนจีนนิยมบริโภคอาหารทะเลที่ยังมีชีวิตอยู่ โดยเป็นการขนส่งทางเครื่องบิน ส่วนใหญ่อาหารทะเลที่ยูนิคานานจะนำเข้าจากไทยและเวียดนาม ซึ่งหากประเทศไทยทำการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้นจะทำให้การส่งออกอาหารทะเลไปจีนได้มากกว่านี้ เช่นเดียวกับข้าวและผลไม้ที่มีการประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมการตลาดอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้ตลาดการส่งออกของสินค้าทั้งสองชนิดไปได้ดี ส่วนตลาดในการค้าขายดอกไม้ ได้แก่ ตลาดด่งหนาน และมีฟาร์มเงินหลง เป็นฟาร์ม Packing House ไม้ดอกรายใหญ่ อยู่ในเมืองเงินกั่ง

ผลไม้ที่นำเข้าจีน กรมศุลกากรของจีนยังไม่มีการจัดบันทึกทางสถิติไว้ เนื่องจากยังไม่มีกรขอ ใบอนุญาต QIP แต่ในการนำเข้ามีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 13 ซึ่งหากเป็นการนำเข้าตามเส้นทาง GMS จะคิดภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 5 ส่วนสินค้าที่มีพิธีการศุลกากรในรายการ 07-08 จะคิดอัตราภาษีเป็นศูนย์ รวมถึงประเทศไทย ลาว และทุกประเทศในกลุ่ม GMS และสำหรับปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าไปจีน ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องกฎระเบียบการนำเข้า

ผ-23

6. ปรีกษาหารือ CIQ ที่นครคุนหมิง



- รัฐมนตรีกระทรวงเกษตรของไทยได้มีการประชุมร่วมกับ AQSIQ ปักกิ่ง ได้ให้ความสำคัญกับเส้นทาง R3E จะเป็นประโยชน์กับทั้ง 3 ประเทศ และให้ความสำคัญกับ CIQ เพื่อให้สินค้ามีคุณภาพ
- 2-3 ปีที่ผ่านมา การค้าขายกับไทยก้าวหน้าไปมาก การค้ามีมิตรภาพที่ดีต่อกัน ทั้งไทยและจีน พร้อมสนับสนุนการค้า ทั้งผัก ผลไม้ ดอกไม้ ซึ่งจะร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกันเพื่อให้การค้ามีประโยชน์ทั้ง 2 ประเทศ ส่วนใหญ่ผักและไม้ดอกไม้จีนส่งมาขายที่ไทย และสินค้าจากไทยคือผลไม้ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- AQSIQ ปักกิ่ง ก็ต้องรับฟังความคิดเห็นจากCIQ คุณหมิง
- การขนส่งตามเส้นทางR3E จะให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน R9 จะต้องรีบทำจะถือโอกาสให้คณะเจ้าหน้าที่ไทยที่ไปครั้งนี้ช่วยเร่งรัดให้เร็วขึ้นเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่ายถ้ามีMOU ใช้วิธีเดียวกับ R9 มาใช้กับเส้นทาง R3E คงจะมีสินค้าจากไทยเข้ามามากขึ้น อยากให้คณะของเราผลักดันให้ มกอช. เซ็นต์ MOU กับจีน ซึ่งทางจีนได้ให้ความสำคัญและกระตือรือร้นเรื่องนี้มาก แต่ทางฝ่ายไทยยังคงเฉย ๆ อยากให้มกอช.คุยกับทางปักกิ่งให้เรียบร้อยหลังจากนั้นมาคุยกับ CIQ คุณหมิง ซึ่งทางคุณหมิงรู้สึกน้อยใจที่ทางไทยเชิญแต่ปักกิ่งไม่ได้เชิญทางคุณหมิง และทางสิบสองปันนาก็ได้โทรศัพท์มาที่คุณหมิงและบอกว่าได้ให้ข้อมูลกับทางฝ่ายไทย สำหรับการขยายระยะเวลาจาก 6 เดือน เป็น 12 เดือน ทางCIQ อยู่ในช่วงพิจารณา
- ปี 2007-2008 ผัก และดอกไม้ที่ส่งไปขายที่ไทย และมาเลเซียมีประมาณ 2,400 กว่าเที่ยว น้ำหนัก 44,000 ตัน เฉพาะที่ไทย 460 เที่ยว น้ำหนักมากกว่า 40,000 ตัน ส่วนสินค้านำเข้ามี 1,000 กว่าตัน ผ่านไทยมีเอกสารกว่า 50 ฉบับ มีน้ำหนักกว่า 1,000 ตัน ปริมาณน้ำเข้ามีสัดส่วนเพิ่มขึ้น
- ช่วงเดือนมกราคม-ตุลาคม ดอกไม้สดที่ส่งไปขายที่ไทย 450 เที่ยว มูลค่า 493,000 US\$ ส่วนสินค้านำเข้าจากไทย 420 เที่ยว เหตุที่ไทยส่งมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพราะมีเส้นทางR3E ทำให้สะดวกในการขนส่ง ก่อนนี้จะใช้ขนส่งทางเครื่องบิน ตั้งแต่เส้นทางR3E ทำให้ต้นทุนการขนส่งต่ำ การขนส่งจะใช้รถห้องเย็น ทำให้สินค้าคุณภาพดี และดอกไม้ของไทยที่ส่งไปขายที่จีนก็ใช้เส้นทางนี้ด้วย
- การประชุมที่หัวหินจะเกี่ยวกับ Quarantine Import Permit จะไม่ได้คุยเรื่องภาษี และข้อมูลที่ประชุมทูตที่ปักกิ่งได้ส่งไปให้กระทรวงเกษตรของไทยแล้ว

- CIQ ให้ทางรัฐบาลไทยอะลุ่มอล่วยเรื่องwork permit และสินค้าสำเวยที่ส่งไปจีนไม่ใช่ขั้นตอนที่เค้ำเข้ม แต่ใช้วิธีปฏิบัติเดียวกันกับไทยสินค้าที่จีนส่งมาขาย ดอกไม้ ผัก ไทยก็ใช้วิธีปฏิบัติเช่นเดียวกัน
- ไม้ดอกที่ไทยส่งไปขายได้แก่ กล้วยไม้
- CIQ บ่อทาน และสิบสองปันนาอยู่ภายใต้การดูแลของคุณหมิง
- แหล่งผลิตดอกไม้ประมาณ 60-70% อยู่ที่ยมณฑลยูนนาน ดอกไม้ที่จีนส่งมาขายได้แก่ ลิลลี่ คาเนชั่น ซึ่งจะส่งออกตลอดปี
- ดอกไม้ส่งไปไทยสัดส่วน50% ของปริมาณส่งออกดอกไม้ทั้งหมด
- เส้นทางR3E มีปัญหาเรื่องวีรารถที่ข่วเปล่าเนื่องจากจีนขนส่งผักได้แก่ กระน้ำ ผักใบเขียว แครอท แต่ที่ข่วกลับไม่มีสินค้า
- ยูนนานเป็นแหล่งผลิตผัก ไม้ดอก เส้นทางคุนหมั้น กงถู่ จะเป็นเส้นทางหลักในการขนส่ง สำหรับกระเทียมแหล่งปลูกคือซานตง
- ตอนนี้R3E มีอุปสรรคคือสะพานข้ามแม่น้ำโขง ยังไม่ได้สร้าง ทางจีนอยากให้คณะนี้ช่วยผลักดันเร่งรัดให้มีการก่อสร้างเร็วขึ้น
- สัมจะออกสู่ตลาดเดือนมีนาคม

7. ปรึกษาหารือ Fruits Sales Chamber of Commerce of Kunming City



ผ-27



- อุณหภูมิห้องเย็นเก็บสินค้า 2 องศา มีห้องเย็น 2 แห่ง ความจุ 4,000 ตัน สำหรับโกดังเก็บของแห่ง ห่างจากตลาดนี้ 4 กม. ชื่อตลาดชินต้า
- ค่าขนส่งสินค้าจากซีเจียงมายังตลาดจินมา 50,000 กว่าบาท ปริมาณบรรทุก 3,200 กล่อง ระยะเวลาในการขนส่ง 3 วัน 3 คืน
- ปัญหาการขนส่งเส้นทางR3E ต้องใช้คนยกขนไม่สามารถขนตู้ได้ และในเส้นทางประเทศลาว ถ้าในฤดูฝน น้ำท่วม ทางชำรุด รถไม่สามารถวิ่งได้ หรืออาจขนส่งช้า ทำให้สินค้าได้รับเสียหาย
- สมาคมผู้ประกอบการค้า จะแบ่งเป็นระดับเมือง อำเภอ ตำบล ซึ่งผลไม้แต่ละชนิด จะมีชื่อสมาคมเช่น สมาคมองุ่นแดง สมาคมแตงโม สมาคมจะตั้งอยู่ในพื้นที่แหล่งผลิต จะมีเจ้าหน้าที่ไปส่งเสริมให้การอบรมให้ความรู้แก่เกษตรกร รวมทั้งช่วยหาตลาดให้ และจะมีสมาคมมาตั้งที่ตลาดนี้ด้วย
- ค่าฝากเก็บในห้องเย็นจะคิดตามน้ำหนัก มีอัตราคือ
แอปเปิล, สาลี่ คิดอัตรา 275 บาท/ตัน/15 วัน
มะขามหวาน 1 กล่อง/5 บาท/1 เดือน (11 กก. รวมกล่อง น้ำหนักกล่อง 1 กก.)
- ผลไม้ไทยที่เข้าตลาดนี้ได้แก่ ชมพู่ มังคุด ลำไยสด แห้ง มะขาม โดยชมพู่ มังคุด และมะขามจะเก็บในห้องเย็น แต่ส่วนมากมังคุดจะไม่ได้เก็บ เพราะมีความต้องการมาก มาถึงตลาดสามารถขายได้เลย ลำไยสดทางบริษัทจะเหมาห้องเย็นเป็นระยะเวลานานเช่น 1 ปี หรือถ้าเก็บในช่วงเวลาสั้นๆ จะคิดค่าใช้จ่าย 1 ตัน/50 หยวน/15 วัน
- ทุเรียนและลำไย ส่วนมากจะขนส่งมาทางทะเลไปยังกวางตุ้งและกระจายไปทั่วประเทศจีน ถ้าเป็นมังคุด มะขาม ส่วนใหญ่ขนส่งทางถนน R3E
- ห้องเย็นส่วนมากเป็นของเอกชน และส่วนใหญ่จะใช้บริการของเอกชนมากกว่ารัฐบาล
- สัดส่วนของที่จัดเก็บในห้องเย็น ใช้เก็บสาลี่ แอปเปิล ประมาณ 60% อีก 40% ใช้เก็บเกาลัด แก้วมังกร มะขาม พุดทรา
- ขนส่งทางถนนมีการสูญเสีย้น้อยมาก เพราะบรรจุหลายชั้น
- ค่าขนส่งเส้นทาง R3E จากบ่อเต็น-คุนหมิง ขึ้นอยู่กับช่วงเวลา และบริษัทขนส่ง
- อัตราค่าขนส่งจากบ่อเต็น-คุนหมิง

ปริมาณ 1 กล่อง(11 กก.) 65 บาท (รวมภาษีและค่าธรรมเนียม)
1 ตัน/1,150 บาท

มั่งคุด 2,733 กล้อง (กล้องละ 10 กก.) /155,000 บาท ใช้รถห้องเย็นขนส่ง สินค้ามั่งคุด และหมผู้ต้องใช้รถห้องเย็น แต่มะขามใช้รถธรรมดาขนส่ง

ใช้เวลาขนส่ง 6-7 ชั่วโมง ขั้สุดประมาณ 10 ชั่วโมง ใช้บรรจุทุกแบบไม่มีห้องเย็น

- รถตู้ 45ฟุต ปริมาณบรรจุ 27 ตัน
- มะขามจะเข้าที่ตลาดปักกิ่ง เทียนสิน และเสฉวน และจะกระจายไปยังตลาดต่างๆ ทั่วจีน ระยะเวลาขนส่งจากเทียนสินและปักกิ่ง-คุนหมิง ใช้เวลา 6 วัน
- เวลาทำการของ CIQ ถึง 15.00 น. ถ้าเลยเวลานั้นต้องรอวันถัดไป

8. ฟาร์มผลิตผัก และผลไม้ รวมทั้ง Packing House



ผ-30



ผ-31



ผ-32



- บริษัทจะถือหุ้น 60% อีก 40% จะให้เกษตรกรถือหุ้น บริษัทจะปลูกเองสัดส่วน 60% อีก 40% เป็นผลผลิตจากเกษตรกร
- ปัจจัยการผลิต ปุ๋ยและยาฆ่าแมลง ทางบริษัทจะแจกให้โดยให้เครดิต และในระหว่างปลูกมีปัญหาเกิดขึ้น จะมีเจ้าหน้าที่ของบริษัทไปส่งเสริมดูแลฟรี โรงเรือนปลูกเกษตรกรจะมีผู้ลงทุน จะมีราคารับซื้อให้เกษตรกรทราบล่วงหน้า
- ราคาขายของเกษตรกร จะคิดจากราคาดันทุนของบริษัท รวมทั้งราคาขึ้นลงของตลาด แต่จะประกันราคาขั้นต่ำให้เกษตรกร
- ส่งออกผัก 95% ไปยังประเทศญี่ปุ่น สิงคโปร์ แคนาดา อเมริกา และอีก 5% ไปยังไทย (ถั่ว ถั่วลิสง บล๊อคเคอรี่)
- มูลค่าส่งออก 3 US\$/ปี ขายโดยตรงให้ต่างประเทศ และขายให้ตัวแทนจำหน่าย 7 US\$ สำหรับการขนส่งไปยังไทยใช้ทางเรือแม่น้ำโขง ถ้าใช้เส้นทางถนนมีปัญหาคือคนขับรถต้องเป็นคนขนนาน แต่ส่วนใหญ่คนขับรถไม่ใช่คนขนนานต้องจ้างคนขับรถเพิ่มทำให้ต้นทุนสูงขึ้น
- ค่าขนส่งจากคุนหมิง-เชียงราย
1 เที่ยว (12 ต้น) 15,000 กว่าบาท ใช้เวลา 16 ชั่วโมง ใช้รถธรรมดาแต่ใช้ผ้าห่มคลุมไว้
- ค่าขนส่งจากเชียงราย-เชียงใหม่
ค่าขนส่ง 15,000 กว่าบาท ใช้เวลา 1 วัน จะมีตัวแทนจำหน่ายมารับ
- ปริมาณการผลิต ผักสด 9,000 ต้น/ปี เหง้า 1,000 ต้น/ปี กระบวนการผลิต 3 ต้น/ชั่วโมง
- ทางบริษัทอยากจะใช้ไทยเป็นเส้นทางผ่านไปยังสิงคโปร์ และแคนาดา แต่ตอนนี้ใช้เส้นทางเงิน ใช้เวลา 5 วัน ซึ่งถ้าผ่านทางไทยจะใช้เวลาน้อยกว่า เพียง 3-4 วัน
- เส้น R9 ได้ทำข้อตกลงผ่านแดนแล้ว แต่เส้น R3 ยังได้ทำข้อตกลง
- ไทยซื้อผัก 2 เกรด และปริมาณความต้องการจำกัด
- ผักที่ส่งขายยุโรปมีอายุในการเก็บรักษา 1 ปี ที่อุณหภูมิ -18 องศา
- ตอนนี้บริษัทไม่มียุโรป
- ผลผลิตขายในประเทศ 50% ส่งออก 50% เป็นฟาร์มของบริษัทเองประมาณ 40% เนื้อที่ 4,000 แเฮกเตอร์ (25,000 ไร่) เฉพาะเป็นโรงเรือนเพาะปลูก 2,400 ไร่

9. สำรวจตลาดสดมันจีนหลาน



ผ-35



ผ-36



- มะพร้าวไทยลูกละ 25 บาท ข้าวสาร(ข้าวขาว) 20 บาท/กก. ส่วนของจีน 14 บาท/กก.
- แหล่งผลิตกระเทียมคือเมืองด้าลี่ กระเทียมขาวส่วนมากมาจากเมืองชานตง
- กระเทียมมี 2 ชนิด คือสีขาว และสีม่วง ถ้าสีม่วงจะแพงกว่าเพราะมีกลิ่นหอมกว่าราคา 70 บาท/กก. ส่วนสีขาว 40 บาท/กก.
- ผลไม้ไทยที่พบในตลาดนี้ได้แก่ สละ มะพร้าว มะขาม
- ผลไม้ของจีนได้แก่ มะพลับ(คุณภาพไม่มีแบบกอง) ราคา 20 บาท/กก. ทับทิม มีแหล่งปลูกที่หงเหิน ราคา 30 บาท/กก.(คุณภาพไม่ดี)
- ผู้ประกอบการในตลาดนี้จะใช้รถของตนเองไปขนผลไม้ที่ด่านชายแดนลาว-จีน

10. ทำเรื่องจริง



ผ-38





- 26 มิถุนายน 2501 เริ่มเปิดเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง มีข้อตกลงร่วมกัน 4 ประเทศ จากซือเหมา-หลวงพระบาง(ลาว) ระยะทาง 787 กม. และเปิดบริการเรือโดยสารในปี 2007
- มีเนื้อที่ 60 กว่าไร่ เริ่มสร้างปี 1994 สร้างเสร็จปี 1996 ค่าก่อสร้าง 235 ล้านบาท
- จีนได้เปิดท่าเรือ จิ่งหง กาลันป้า กวนเล่ย์
 - ท่าเรือจิ่งหง 20 กม. → กาลันป้า
 - ท่าเรือจิ่งหง 80 กม. → กวนเล่ย์
 - ท่าเรือจิ่งหง 301 กม. → เชียงแสน
 - ท่าเรือกวนเล่ย์ 260 กม. → เชียงแสน
 - ท่าเรือจิ่งหง 101 กม. → ชายแดนจีน เมียนมาร์ ลาว
 - ท่าเรือจิ่งหง 70 กม. → ชายแดนจีน เมียนมาร์
 - ท่าเรือจิ่งหง 85 กม. 10 ชั่วโมง → ซือเหมา
- เรือสินค้าส่วนใหญ่จะจอดที่จิ่งหงไม่มีไปซือเหมา แต่ถ้าระดับ 6 สามารถไปถึงซือเหมาได้
- ท่าเรือจิ่งหงส่วนใหญ่จะเป็นท่าเรือโดยสาร ถ้าเป็นเรือสินค้าจะไปใช้ท่าเรือกวนเล่ย์

- ขณะนี้ได้เปิดเส้นทางเดินเรือท่องเที่ยว จากจังหวัด-เชียงใหม่ 6 เทียว/สัปดาห์ คือ วันอาทิตย์ อังคาร พฤหัส ล่องขึ้น ต้องทวนน้ำทำให้เวลาช้ากว่าขาขึ้น 1 ชั่วโมง แต่ถ้าเป็นเรือใหญ่จะช้ากว่าหลายชั่วโมง และวันจันทร์ พุธ ศุกร์ ลงไป เปิดบริการตั้งแต่วันที่ 9.00 น. ถึงเย็น มีเรือท่องเที่ยว 2 แบบคือ เรือเร็วที่นั่งได้ 50 คน และเรือท่องเที่ยวที่นั่งได้ 200 แต่ใช้เวลานานประมาณ 3 วัน เรือจะวิ่งช่วงกลางวัน กลางคืนจะอันตราย ตอนนี้ไม่สามารถเดินเรือกลางคืนได้ เพราะมีเกาะแก่งมาก จากจังหวัด-เชียงใหม่ เรือใหญ่จะใช้เวลาล่องลง 1 วัน แต่ล่องขึ้นใช้เวลา 2 วัน
- ทำเรือนี้อยู่ที่ระดับ 6 สามารถใช้เรือบรรทุกได้ 100 ตัน(ในฤดูฝน) แต่ถ้าเป็นช่วงน้ำมาก สามารถบรรทุกได้ถึง 300 ตัน และในปี 2004 รัฐบาลจีนได้ให้เงินปรับปรุงเส้นทางน้ำในเมียนมาร์ให้อยู่ที่ระดับ 5 สามารถเดินเรือ 100 ตันได้
- ความต่างระดับของน้ำใช้เกณฑ์การวัดคือ ความลึก ความกว้าง และความคดเคี้ยว เช่นถ้าน้ำหนักบรรทุก 300 ตัน จะต้องมีความลึก 2 เมตร ความกว้าง 40 เมตร และการคดเคี้ยว 250 เมตร ระดับสูงสุดคือระดับ 1 ระดับ 6 คือมาตรฐานต่ำสุด ถ้าผ่านเมียนมาร์ ลาว ไทย จะอยู่ที่ระดับ 300 ตัน ส่วนใหญ่จะบรรทุกได้ไม่เต็มที เพราะปริมาณสินค้ามีน้อย
- การขนส่งทางแม่น้ำโขงได้เปรียบที่ ขนได้ในปริมาณมาก ค่าขนส่งถูก และปลอดภัย(เรือไม่ต้องจอดระหว่างทาง ไปจอดที่ท่าเรือเชียงใหม่ และมีค่าน้อย ทางถนนต้องจ้างหลายคันทั้งขาเข้าและออก) สินค้าส่งออกที่ใช้เส้นทางน้ำได้แก่ ผลไม้ นำเข้าได้แก่ ลำไยแห้ง แต่ผลไม้ส่วนหนึ่งเปลี่ยนไปใช้เส้น R3E
- ทั้ง 4 ประเทศมีข้อตกลงร่วมกัน จัดตั้งคณะทำงานประสานงานสำหรับการเดินเรือเพื่อแก้ไขปัญหาเดินเรือ ทุก ๆ ปี จะมีการประชุม ซึ่งจะผลัดเป็นประธานมีระยะเวลา 2 ปี จีน เมียนมาร์ และลาว เป็นประธานแล้ว ปีนี้และปีหน้าไทยจะเป็นประธาน
- ขาล่องลงต้องเสียค่าผ่านด่านที่เมียนมาร์ ขาล่องขึ้นต้องเสียค่าผ่านด่านที่ลาว ปัจจุบันนี้ต้องจอดหลายท่าในประเทศลาวเช่น บ้านทราย เขียวก๊ก ตอนนี้จอดที่เมืองมงที่เดียว ถ้าในเมียนมาร์จอดที่เมืองปง ห่างจากเชียงใหม่ 9 กม.
- เรือสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสัญชาติจีน
- ค่าขนส่งสินค้าจะคิดตามน้ำหนักเป็นตัน

กวนเลย์ 500 กว่าบาท/ตัน → เชียงแสน

← 1,000 กว่าบาท/ตัน

จังหวัด 1,000 กว่าบาท/ตัน → เชียงแสน (อัตราการวิ่ง 25 กม./ ชั่วโมง)

← 1,500 บาท/ตัน (อัตราการวิ่ง 12-13 กม./ชั่วโมง)

- ปัญหาขณะนี้ขาล่องขึ้น มีของกลับมาน้อย

11. พบ CIQ สิบสองปันนา



- เร็วๆ นี้รวม.เกษตรของไทย พบ AQSIQ ปักกิ่ง อยากให้เส้น R3 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจ
- ICQ ที่จิ่งหง ขึ้นอยู่กับมณฑลยูนนานโดยตรง จะดูแลท่าเรือจิ่งหง ท่าอากาศยานสิบสองปันนา ด่านต้าถั่ว(ติดกับเมียนมาร์) ด่านต้าเมืองหลง (ติดกับเมียนมาร์) สำหรับเมืองหล้า และกวนเฉย จะอยู่ภายใต้ ICQ อีกที่หนึ่ง
- การค้าระหว่างไทย-จีน ICQ ได้ปฏิบัติตาม MOU ของทั้งสองฝ่ายที่มีไว้
- ปี 51 สายการบินไทย-สิบสองปันนา ได้หยุดบริการ ทำให้การค้าไม่มี
- ปี 51 สำหรับสินค้าส่งออกที่ทำเรือจิ่งหงมี 55 เทียว น้ำหนัก 1,595 ตัน มูลค่า 1.8 หมื่นล้านUS\$ (พริก และผักสดต่างๆ) เป็นผลไม้ 41 เทียว น้ำหนัก 1,134 ตัน มูลค่า 620,000 US\$ (แอปเปิ้ล ลาตี) และดอกไม้สด 1 เทียว มูลค่า 4.1 ล้านUS\$

- ปี 51 สินค้าเข้า ลำไยแห้ง 49 เทียว น้ำหนัก 5,540 ตัน มูลค่า 3.36 ล้านUS\$,กล้วยไม้ (สมุนไพรร) ทั้งแห้งและสด มี 4 เทียว น้ำหนัก 139 ตัน มูลค่า 120,000 US\$ สินค้าเข้าถ้าเป็น ผัก ต้องตรวจโรคก่อน และต้องแจ้งล่วงหน้า แต่ถ้าเป็นผลไม้ไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า ปัญหาที่เจอ ในลำไยแห้ง หมคอายุ คุณภาพเสีย แต่เจอในปริมาณน้อย ส่วนใหญ่จะไม่มีปัญหา
- ปี 52 เจอวิกฤตเศรษฐกิจสินค้าส่งออกน้อยมากทั้งทางแม่น้ำโขงและเครื่องบิน ส่วนสินค้าเข้า ส่วนใหญ่เป็นลำไยแห้ง ผักนำเข้าน้อยมาก ผลไม้ทุเรียนไม่มี ซึ่งข้อมูลที่แจ้งด่านไม่มี ที่ตลาด มีขายเพราะนำเข้าจากทางอื่น เช่น ท่าเรือกวเล่ย์ เส้นทาง R3E
- ICQ สิบสองปันนา อยากให้การค้ามีมากขึ้น โดยเฉพาะผัก และผลไม้ตามเส้นทาง R3E ตอนนี้ กำลังทบทวน และปรับปรุงการปฏิบัติงานเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักธุรกิจระหว่างสิบสอง ปันนากับไทย เนื่องจากแต่ละด่านมีความแตกต่างกัน ก็เลยทำให้การปฏิบัติการไม่สะดวก มี ปัญหา แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับรัฐบาลส่วนกลางตามข้อตกลง กติกาสำหรับจีน การค้าผัก ผลไม้ กับไทยมีความพยายามอย่างชัดเจน ตอนนี้จีนจะกำหนดเส้นทางนำเข้ามาจาก ยูนนาน กวางสี กวางตุ้ง ซึ่งเป็นข้อตกลงทั้ง 2 ประเทศ สำหรับทาง ยูนนานหวังว่าทั้ง 2 ฝ่ายจะร่วมมือผลักดันการค้าเส้นทาง R3E ให้มากขึ้น โดยให้กระทรวง เกษตรและAQSIQ ปักกิ่งเจรจาตามสภาพความเป็นจริงปัญหาของแต่ละด่าน สำหรับปัญหาที่ เจอจะรับไว้และจะรายงานAQSIQ ปักกิ่ง เพื่อจะแก้ไขปัญหา และแบบฟอร์มที่ต้องออกแต่ละ รายสินค้า จะนำปัญหาแจ้งให้ส่วนกลางเพื่อแก้ไข อำนวยความสะดวกให้เช่นเดียวกัน

12. ท่าเรือกว๋นหล่ย์



ผ-44





- สินค้าออกทางแม่น้ำโขงเยอะ ได้แก่ ทับทิม ซึ่งค่าขนส่งจะถูกกว่าทางถนน แต่สินค้าเข้ามาทางเส้น R3E
- เรือทั้งหมด 112 ลำ มีเรือบรรทุกสินค้า 70 กว่าลำ ขนาด 300 ตัน ถ้าฤดูน้ำมากส่วนมากจะใช้ท่าเรือในช่วงในช่วงเดือน กรกฎาคม-ตุลาคม
- เรือโดยสาร

จันทุม → ใช้เวลา 9.5 ชม. → เชียงแสน
- อัตราความเร็วของเรือ 18 กม./ชั่วโมง
- ระยะทางจากท่าเรือ-บ่อหาน 90 กม. ใช้เวลา 1.5 ชั่วโมง
- ท่าเรือกว๋นเล่ย์ 226 กม. 10 ชั่วโมง → ท่าเรือเชียงแสน

← ต้องแจ้งทางลาวก่อน
- ท่าเรือนี้ผ่านแค่พิธีการส่งออก ต้องขอไฟโต และผ่านICQ เรียบร้อยมาแล้ว
- ภาษีนำเข้า 0% ภาษี 13 % รัฐบาลชดเชยให้ ขาออก 1% และขาเข้า 1%
- เวลาทำการถึง 20.00 น.
- ค่าแรงงานขนของขึ้นเรือ 20 ตัน/500 บาท
- ค่าขนส่ง 150 ตัน/ 750 บาท

ผ-46

- ปี 52 มีปริมาณส่งออกทับทิม 6-7 หมื่นตัน แอปเปิล 2.5 หมื่นตัน ปีนี้ปริมาณส่งออกน้อย ปีที่ส่งออกมากถึง 5 หมื่นตัน
- มีบริษัท Shipping 3 ราย

บรรณานุกรม

1. คีร์รัตน์ อยู่เนก. อภิชาติ ไสภาแดง. **ประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ไทยบนเส้นทางไทย-จีน : Logistics Thailand**. January 2009. ไอทีแอล เทรด มีเดีย กรุงเทพมหานคร.
2. ธนิต ไสรัตน์ เมื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้ : โลจิสติกส์ : Logistics HUB พรวาเพรส (2002) จำกัด 2549.
3. ธเนศ ลีวิสุวรรณกิจ, 2549 วิทยานิพนธ์ การวางแผนระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกผลไม้ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
4. รุธีร์ พนมยงค์, ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์, ศิริวรรณ ไชยสุรยกานต์ 2550 การจัดหาหนึ่งในกลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์ : **Sourcing & Supplier Relationship Management in the Supply Chin**. ไอทีแอล เทรด มีเดีย กรุงเทพมหานคร.
5. วันรักษ์ มิ่งมณีนากิน, 2548 คู่มือสำหรับนักธุรกิจไทย สารานุกรมเศรษฐกิจจีน ผู้จัดการ กรุงเทพมหานคร.
6. สีดดา สอนศรี, 2543 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : นโยบายต่างประเทศในยุคโลกาภิวัตน์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร.
7. อักษรศรี พานิชสาส์น. **ประตูโลจิสติกส์ เส้นทางเชื่อมเศรษฐกิจไทย-จีนตะวันตก : Logistics Thailand**. October 2008. ไอทีแอล เทรด มีเดีย กรุงเทพมหานคร.
8. อักษรศรี พานิชสาส์น. **มองจีนมองเวียดนาม : Logistics Thailand**. April 2009. ไอทีแอล เทรด มีเดีย กรุงเทพมหานคร.
9. ศูนย์อินโดจีนศึกษา, 2552 ข้อมูลพื้นฐานสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี
10. สมพร อิศวิลานนท์ การค้าผักและผลไม้ของประเทศไทย. 2552 กรุงเทพมหานคร.
11. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กลยุทธ์รับมือการเปิดเสรีทางการค้าบริการขนส่งทางถนน : **Logistics Thailand**. October, 2008 ไอทีแอล เทรด มีเดีย กรุงเทพมหานคร.
12. ไอทีแอล เทรด มีเดีย. **ระบบบริหารจัดการโซ่อุปทาน Supply Chain Management : Logistics Thailand** February 2009. กรุงเทพมหานคร.
13. FAO Statistic Yearbook, 2004
14. World Bank Population Projection. 1994-1995.

เส้นทาง R3W และ R3E

