

### การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ: อุตสาหกรรม เกษตรแปรรูป และบริการ

ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 แนวคิด Double Diamond ของ Rugman อธิบายว่า ในปัจจุบัน กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ทั้งด้านการผลิต การค้า การลงทุน ตลอดจนด้านการบริการ ได้กลายเป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวพันเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน ดังนั้น จึงยากที่แต่ละประเทศจะดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปโดยลำพัง และแต่ละประเทศเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องสร้างความเชื่อมโยงและการร่วมมือซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน จำเป็นจะต้องมีความร่วมมือและเชื่อมโยงกัน ซึ่งจะช่วยให้บรรยากาศในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศที่เชื่อมโยงกันได้เปิดกว้างขึ้น และส่งเสริมกันและกันมากขึ้น เนื่องจากการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างกัน จะเป็นการขยายบริบทของสภาพเงื่อนไขและปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้ครอบคลุมกว้างขวางขึ้น และจะเป็นแรงเสริมดึงดูดการลงทุนจากประเทศอื่นหรือภูมิภาคอื่นต่อไป

ดังนั้น เนื้อหาในบทนี้จะเป็นการศึกษาและประเมินศักยภาพและความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งจากผลการศึกษาโดยใช้แนวคิดที่ปรับประยุกต์จาก Diamond Model ในบทที่ 3 สามารถคัดเลือก 6 อุตสาหกรรม/สาขาสำคัญของมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ เพื่อศึกษาประเมินศักยภาพในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศไทยต่อไป ซึ่งได้ครอบคลุมทั้งกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต กลุ่มเกษตรแปรรูป และกลุ่มบริการ ดังนี้ (1) อุตสาหกรรมยานยนต์ (2) อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป (3) อุตสาหกรรมสมุนไพร/ยาจีน (4) อุตสาหกรรมท่องเที่ยว (5) อุตสาหกรรมพลังงาน และ (6) ระบบขนส่งและโลจิสติกส์

ในการศึกษาประเมินศักยภาพของทั้ง 6 อุตสาหกรรม/สาขา แบ่งประเด็นในการศึกษาได้ ดังนี้ ส่วนที่ 1 ภาพรวมอุตสาหกรรมและกรณีศึกษา: 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>1</sup> ส่วนที่ 2 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน และส่วนที่ 4 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับไทย

---

<sup>1</sup> รายละเอียดเนื้อหาของทั้ง 6 อุตสาหกรรมในระดับประเทศและกรณีศึกษา 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ อยู่ในรายงานวิจัย "การลงทุน & อุตสาหกรรมสำคัญในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน: ชื่อชวน ฉงซิง หยุนหนาน และกวางซี" เสนอต่อคณะอาจารย์ที่ปรึกษา เมื่อเดือนตุลาคม

## 6.1 อุตสาหกรรมยานยนต์

### 6.1.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของจีนขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะนี้ (ปี 2006) จีนมียอดขายรถยนต์อยู่ในอันดับ 4 ของโลก ความต้องการครอบครองรถยนต์ส่วนตัวของชาวจีนได้ขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะหลังจากที่มีการเปิดเสรีตามข้อผูกพัน WTO และจากการที่ภาคธุรกิจและคนชั้นกลางของจีนมีรายได้สูงขึ้น รวมทั้งมีปัจจัยเอื้อเชิงนโยบายจากรัฐบาล เช่น การผ่อนคลายระบบการให้บริการสินเชื่อรถยนต์ ทำให้ผู้บริโภคชาวจีนสามารถซื้อรถยนต์ด้วยเงินผ่อนได้มากขึ้น นอกจากนี้ การขยายตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศจีนเป็นปัจจัยสำคัญดึงดูดให้บริษัทรถยนต์ข้ามชาติเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศจีน ด้านผู้ประกอบการในประเทศ มีบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ของจีนเพียงไม่กี่รายที่มีบทบาทสำคัญ<sup>2</sup> ได้แก่ (1) บริษัท First Automotive Works (FAW) บริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่อันดับ 1 ของจีน (2) บริษัท Shanghai automotive Industry Corp (SAIC) บริษัทรถยนต์อันดับ 2 ของจีน (3) บริษัท Dongfeng Automobile Group จากมณฑลหูเป่ย์ เป็นอันดับ 3 สำหรับโรงงานในระดับท้องถิ่นส่วนใหญ่ผลิตรถบรรทุกทั้งขนาดใหญ่และเล็กเพื่อการพาณิชย์ มีจำนวนนับร้อยกว่าโรงงานกระจายอยู่ทั่วประเทศ

รัฐบาลจีนมีนโยบายคุ้มครองผู้ผลิตยานยนต์ในประเทศค่อนข้างมาก เช่น การกำหนดให้การลงทุนจากต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบของ "การร่วมทุน" กับบริษัทจีนหรือรัฐวิสาหกิจจีนโดยถือหุ้นในสัดส่วนที่ไม่เกินร้อยละ 50 และระบุว่า "ผู้ถือหุ้นฝ่ายจีนรายใดรายหนึ่งจะต้องถือหุ้นมากกว่าการถือหุ้นของชาวต่างชาติทุกรายรวมกัน" นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังมีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก เช่น การตั้งเป้าหมาย การส่งออกรถยนต์ให้ได้ร้อยละ 40 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด และการผ่อนผันให้บริษัทของต่างชาติที่เข้ามาร่วมทุน สามารถถือหุ้นได้เกินร้อยละ 50 หากตั้งโรงงานในเขตนิคมเพื่อการส่งออกและเน้นผลิตรถยนต์เพื่อส่งออก อย่างไรก็ตาม บริษัทรถยนต์ต่างชาติในประเทศจีนส่วนใหญ่เน้นผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศมากกว่า

<sup>2</sup> China-ASEAN Free Trade Area (CAFTA),

<<http://www.cafta.org.cn/en/index.asp>>.

มุ่งผลิตเพื่อส่งออก<sup>3</sup> ส่วนหนึ่งเป็นเพราะความไม่มั่นใจเกรงว่าจะเกิดปัญหาการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี จึงเน้นผลิตเฉพาะรถยนต์ที่ตกฐานในต่างประเทศแล้ว

ในด้านอุตสาหกรรมเกี่ยวโยงและสนับสนุน จากการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ ส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของจีนขยายตัวตามไปด้วย และมีอัตราการเติบโตสูงเฉลี่ยปีละร้อยละ 30 สำหรับด้านการลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์<sup>4</sup> นับตั้งแต่ปี 2004 จีนอนุญาตให้บริษัทต่างชาติถือหุ้นได้เกินกว่าร้อยละ 50 (เปิดกว้างกว่ากรณีของอุตสาหกรรมยานยนต์) และหลังจากปี 2005 รัฐบาลระดับมณฑลมีอำนาจอนุมัติโครงการลงทุนที่มีมูลค่าไม่เกิน 100 ล้านดอลลาร์ สรอ. ได้โดยไม่ต้องส่งข้อเสนอไปขออนุมัติจากรัฐบาลกลาง

กรณีศึกษา: มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>5</sup>

#### 1) มณฑลชื้อชวน

อุตสาหกรรมยานยนต์ของชื้อชวนได้มีการขยายตัวมากขึ้น มีบริษัทต่างชาติหลายแห่งเข้ามาตั้งบริษัทร่วมทุนในมณฑล เช่น บริษัทผลิตรถยนต์ Sichuan Station Wagon Manufacturing ของชื้อชวนร่วมทุนกับบริษัทโตโยต้าจากญี่ปุ่น เพื่อตั้งบริษัท Sichuan-Toyota ผลิตรถยนต์ออฟโรดสำหรับป้อนตลาดภายในของจีน นอกจากนี้ บริษัท First Automotive Works (FAW) บริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่อันดับ 1 ของจีนเข้ามาร่วมทุนกับบริษัทท้องถิ่นในชื้อชวนตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อผลิตรถบัส รถยนต์เอนกประสงค์ และอะไหล่ชิ้นส่วน โดยโครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือระหว่าง FAW และ โตโยต้าจากญี่ปุ่นด้วย

<sup>3</sup> สำหรับโรงงานรถยนต์ของต่างชาติที่เน้นผลิตเพื่อส่งออกเป็นหลักมีเพียงแห่งเดียวเท่านั้น คือ โรงงานของฮอนด้าที่นครกว่างโจว โดยฮอนด้าถือหุ้นร้อยละ 65 บริษัทกว่างโจวอโต้กรุ๊ป ถือหุ้นร้อยละ 25 และบริษัท Dongfeng จากมณฑลหูเป่ย์ ถือหุ้นร้อยละ 10 ตั้งเป้าหมายส่งออกรถยนต์ 30,000 คันไปยังยุโรป (ข้อมูลจาก China-ASEAN Business Net, <<http://www.china-asean.net>>.)

<sup>4</sup> สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงปักกิ่ง, "โอกาสของผู้ประกอบการส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์ไทย," 9 กรกฎาคม 2547. (อัดสำเนา)

<sup>5</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China Statistical Yearbook 2004; Sichuan Statistical Yearbook 2004; Chongqing Statistical Yearbook 2004; Yunnan Statistical Yearbook 2004; Guangxi Statistical Yearbook 2004.

ในด้านอุตสาหกรรมเกี่ยวโยง รัฐบาลซื้อขบวนได้ตั้งศูนย์กลางการผลิตแม่พิมพ์เหล็กสำหรับรถยนต์ที่เมืองฉางเฟย ซึ่งสามารถผลิตแม่พิมพ์เหล็กสำหรับรถยนต์ (die) ให้กับบริษัทผลิตรถยนต์รายใหญ่ของจีนหลายแห่ง เช่น Beijing Jeep และ Shanghai Volkswagen เป็นต้น

## 2) มหานครฉงชิ่ง

อุตสาหกรรมยานยนต์ของฉงชิ่งมีความก้าวหน้าและโดดเด่นที่สุดในภูมิภาคตะวันตกของจีน เนื่องจากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐให้มีการปรับพัฒนาใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีด้านความมั่นคงและฐานการผลิตทางการทหารในฉงชิ่ง เพื่อใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์มากขึ้น เช่น การปรับปรุงโรงงานผลิตอาวุธยุทธภัณฑ์เดิมมาเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท Cummins Engine ของสหรัฐฯ และกลุ่มผลิตรถบรรทุก China National Heavy Truck เป็นต้น ฉงชิ่งมีการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และอุปกรณ์การขนส่งสูงถึงร้อยละ 40 ของผลผลิตภาคอุตสาหกรรมทั้งหมดของฉงชิ่ง และในขณะนี้ ฉงชิ่งเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ใหญ่อันดับ 4 ของจีน (รองจากมณฑลจี๋หลิน ซ่างไห่ และหูเป่ย์)

ฉงชิ่งมียอดการผลิตรถยนต์นั่งมากเป็นอันดับ 5 ของจีน ผลิตรถยนต์ขนาดเล็กแบบมินิแวนเป็นหลัก และมีการเข้ามาร่วมลงทุนของต่างชาติ เช่น บริษัท ฮอนด้า และฟอร์ด บริษัทรถยนต์รายใหญ่ของฉงชิ่ง ได้แก่ บริษัทฉางอัน (Changan Automobile Corp) เป็นบริษัทผลิตรถยนต์ที่ใหญ่อันดับ 4 ของจีน และผลิตรถตู้ขนาดเล็กมากที่สุดในประเทศจีน โดยได้ร่วมมือกับบริษัท ชูชูกิ ของญี่ปุ่น ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดเล็กและรถมอเตอร์ไซค์ และร่วมทุนกับบริษัทฟอร์ด มอเตอร์ของสหรัฐฯ ในการสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ บริษัทฉางอันยังมีโรงงานผลิตรถยนต์ที่มณฑลเหอเป่ย์ และเจียงซู และออกไปตั้งโรงงานประกอบรถบรรทุกขนาดเล็กที่เวียดนาม ส่วนบริษัทสำคัญในฉงชิ่งรายอื่น เช่น บริษัทเจียหลิง (China Jialing Industrial Corporation Group) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับบริษัทรถยนต์ ฮอนด้า ของญี่ปุ่น บริษัทชิงหลิง (Qingling) เน้นการผลิตรถบรรทุกขนาดเล็ก และบริษัทฉวนฉี (Chuanqi) เชี่ยวชาญด้านการผลิตรถบรรทุกขนาดใหญ่

นอกจากนี้ ฉงชิ่งยังเป็นผู้ผลิตรถมอเตอร์ไซค์รายใหญ่ของจีน สัดส่วนร้อยละ 28.1 ของผลผลิตรวมทั่วประเทศ ในปี 2004 ฉงชิ่งมียอดการประกอบรถมอเตอร์ไซค์ 4.4 ล้านคัน (ประเทศไทยผลิตได้ประมาณ 3 ล้านคัน) บริษัทผลิตรถมอเตอร์ไซค์รายใหญ่ของฉงชิ่ง ได้แก่ บริษัทเจียหลิง (Jialing Motorcycle Company) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ และผลิตรถมอเตอร์ไซค์ได้มากที่สุดในประเทศจีน โดยได้ร่วมทุนกับบริษัทฮอนด้า นอกจากนี้ บริษัทหลี่ฟาน (Lifan Hongda) ก็มีการผลิตรถมอเตอร์ไซค์ของเอกชน มียอดขายมากอันดับ 2 ของฉงชิ่ง และอันดับ 4 ในประเทศจีน และมีการส่งออกไปขายในต่างประเทศ และเป็นบริษัทจีนแห่งแรกที่ส่งรถมอเตอร์ไซค์ภายใต้ตราสินค้า

ของตนเองไปทำตลาดจำหน่ายในญี่ปุ่น สำหรับผู้ผลิตรถมอเตอร์ไซด์รายอื่นๆ ได้แก่ บริษัท Chongqing Longqin Industrial Group (เอกเซน) บริษัท Chongqing Zongshen และการลงทุนจากต่างชาติ ได้แก่ บริษัทยามาฮาของญี่ปุ่นตั้งฐานประกอบรถมอเตอร์ไซด์ที่ฉงชิ่ง เพื่อจำหน่ายในประเทศจีนและเพื่อส่งออก เช่น ส่งออกไปประเทศตุรกี

ที่สำคัญ จากการขยายตลาดรถมอเตอร์ไซด์ ส่งผลให้มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถมอเตอร์ไซด์ขึ้นที่นครฉงชิ่ง จนทำให้ฉงชิ่งกลายเป็นศูนย์กลางเครือข่ายวิสาหกิจ (cluster) มอเตอร์ไซด์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศจีน<sup>6</sup> มีเครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนรถมอเตอร์ไซด์จำนวนมาก บริษัทชั้นนำส่วนใหญ่เป็นบริษัทอิสระ และมีการแข่งขันกันด้านราคาค่อนข้างมาก

### 3) เขตปกครองตนเองกว่างซี

กว่างซีเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของจีนที่มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งไม่ห่างจากมณฑลกว่างตงฐานการผลิตรถยนต์ของจีนที่กำลังมีต้นทุนด้านค่าแรงและค่าเช่าที่ดินสูงขึ้น ทำให้บริษัทรถยนต์หลายแห่งเริ่มหันมาให้ความสนใจที่จะย้ายฐานการผลิตมาอยู่ที่กว่างซี ซึ่งมีต้นทุนค่าใช้จ่ายต่ำกว่ามาก

ผู้ผลิตรถยนต์ท้องถิ่นรายใหญ่ที่สุดของกว่างซี คือ บริษัทรถยนต์อู่หลิง (Wu Ling) มีฐานการผลิตอยู่ในเขตอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงของเมืองเมืองหลิวโจว ซึ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรมสำคัญที่สุดของกว่างซี นอกจากนี้ กลุ่มอู่หลิงยังได้ร่วมทุนกับอีก 3 บริษัทพันธมิตร คือ 1) บริษัท จีเอ็ม จากสหรัฐฯ 2) บริษัท Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC) และ 3) บริษัทรถยนต์ท้องถิ่นของกว่างซี ในขณะนี้ มีผลผลิตและยอดขายรถยนต์ขึ้นมากอยู่ในอันดับ 7 ของประเทศ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 20 ของตลาดรถยนต์ขนาดเล็กภายในประเทศ ที่นิยมใช้กันในเขตชนบท นอกจากนี้ กลุ่มอู่หลิงยังได้เริ่มมีการส่งออกรถยนต์ขนาดเล็กมาทำตลาดในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2002 โดยมีบริษัทพีวี เอ มอเตอร์ 2056 จำกัด ผู้นำเข้าและตัวแทนจำหน่ายเพียงรายเดียวในประเทศไทย และได้รับสิทธิในการจำหน่ายในประเทศไทยเป็นระยะเวลา 3 ปี<sup>7</sup>

### 4) มณฑลหยุนหนาน

ไม่มีรายงานตัวเลขและข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของหยุนหนาน จึงคาดว่า คงจะไม่ใช่อุตสาหกรรมหลักของมณฑล

<sup>6</sup> ยูทงศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "ฉงชิ่ง...เมืองหลวงแห่งอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ของโลก," วารสารส่งเสริมการลงทุน (ตุลาคม 2548):42-45.

<sup>7</sup> "หวู่หลิง กระบะยุคประหยัด ชิงตัดหน้า ECO CAR,"

### 6.1.2 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว

#### 1) การลงทุนของไทยในประเทศจีน

การลงทุนของเอกชนไทยรายสำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศจีน ได้แก่ การลงทุนของเครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซีพี) โดยการร่วมลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซค์ในหลายมณฑลของจีน เช่น บริษัทร่วมทุน Luoyang Northern Ek Chor Motorcycle ซึ่งผลิตและจำหน่ายมอเตอร์ไซค์ยี่ห้อ ต้าหยาง ขนาด 100 ซีซี มีส่วนแบ่งการตลาดในประเทศจีนร้อยละ 15 มีการส่งออกไปประเทศต่างๆ ราว 20 ประเทศ เช่น อินโดนีเซีย ศรีลังกา บังกลาเทศ ฟิลิปปินส์ และ มีโครงการจะนำมอเตอร์ไซค์ต้าหยางมาทำตลาดในประเทศไทย แต่มีรายงานว่า เนื่องจากมีอุปสรรคทางเทคนิคในด้านกฎระเบียบมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรมของประเทศไทย จึงยังไม่สามารถได้รับใบอนุญาตจากหน่วยราชการไทย<sup>8</sup> ทั้งนี้ เครือซีพียังได้เคยตั้งโรงงานผลิตมอเตอร์ไซค์ในมณฑลอื่น เช่น บริษัท Shanghai Ek Chor Motorcycle และบริษัท Shanghai Tractor & Automobile ในมหานครชางไห่ (ปี 1987) และบริษัทเจียโต ในมณฑลเหลียวหนิง (ปี 1988) อย่างไรก็ดี หลังจากที่เกิดปัญหาวิกฤตการณ์ทางการเงินในช่วงปี 1997 เครือซีพีได้ขายหุ้นทั้งหมดในโรงงานผลิตมอเตอร์ไซค์ทั้งสองแห่งที่ชางไห่และเหลียวหนิง<sup>9</sup>

นอกจากนี้ นักธุรกิจของไทยรายอื่นที่ได้เคยเข้าไปร่วมทุนกับเครือซีพีในการผลิตมอเตอร์ไซค์และเครื่องยนต์ เช่น กลุ่มเอสพีเข้าไปตั้งบริษัท Nanning S.P. Co., Ltd. เพื่อผลิตมอเตอร์ไซค์ในมณฑลไห่หนาน และเครื่องยนต์ในนครหนานหนิง กว่างซี ก็ต้องประสบกับปัญหาและในที่สุดต้องขายหุ้นและล้มเลิกการลงทุนในประเทศจีนไปด้วย<sup>10</sup>

สำหรับการลงทุนของเอกชนไทยรายใหญ่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ยังคงดำเนินกิจการในประเทศจีน ได้แก่ กลุ่มบริษัทสามมิตรมอเตอร์ส ซึ่งเข้าไปลงทุนตั้งโรงงานในนครฉางชุน มณฑลจี๋หลิน ในปี 1991 โดยการร่วมทุนกับรัฐบาลท้องถิ่นตั้ง บริษัทฉางชุน สามมิตรมอเตอร์ส จำกัด<sup>11</sup> ทำการผลิตแม่พิมพ์และชิ้นส่วนรถยนต์ป้อนให้กับรถโฟล์คสวาเก้น พร้อมกับรถก๊าซ CNG

<sup>8</sup> “ซีพีเล็งส่งมอเตอร์ไซค์ ‘ต้าหยาง’ รุกตลาดไทย,” *กรุงเทพธุรกิจ* (23 ธันวาคม 2548).

<sup>9</sup> สุนิสา สุขชี, *บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน* พ.ศ. 2524-2539, น. 197.

<sup>10</sup> เรื่องเดียวกัน, น. 89 และ 256; สัมภาษณ์ ชุมพล พรประภา, 13 กันยายน 2548.

<sup>11</sup> สุนิสา สุขชี, *บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน* พ.ศ. 2524-2539, น. 244.

(Compressed Natural Gas) และทำสัญญาให้กับบริษัทไฟลด์ค<sup>12</sup> ลักษณะธุรกิจของกลุ่มสามมิตรฯ เป็นการรับจ้างผลิต (Original Equipment Manufacturer: OEM) ชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งนี้มิได้มีการนำเข้าสินค้าและอุปกรณ์ประกอบรถยนต์จากประเทศไทยในปริมาณที่มากนัก แต่จะเน้นการผลิตและใช้วัตถุดิบในประเทศจีนเป็นหลัก

## 2) การลงทุนของจีนในประเทศไทย

นักธุรกิจจีนที่ได้เข้ามาร่วมลงทุนกับภาคเอกชนไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เท่าที่มีรายงาน ได้แก่

1) การตั้งโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซด์: บริษัทหยินกั่ง ซึ่งมีฐานการผลิตรถมอเตอร์ไซด์ที่มหานครฉงชิ่ง ได้ร่วมมือกับนักธุรกิจชาวไทย ตั้งโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ Harde ขึ้นที่เขตลาดกระบัง เริ่มผลิตเมื่อปลายปี 2004

2) การผลิตมอเตอร์ไซด์: บริษัท เคเอ็มบี อินเตอร์ บิสซิเนส จำกัด ได้ร่วมหุ้นกับบริษัทผลิตรถมอเตอร์ไซด์รายใหญ่จากเมืองเจียหลิง มหานครฉงชิ่ง จัดตั้งบริษัท สกาย วิงค์ มอเตอร์ (ประเทศไทย) เพื่อผลิตรถมอเตอร์ไซด์ขนาด 125 ซีซี ที่ จังหวัดชลบุรี มีสัดส่วนการลงทุนฝ่ายไทยร้อยละ 55 และอีกร้อยละ 45 เป็นของบริษัทจีน คาดว่าจะสามารถผลิตรถมอเตอร์ไซด์เพื่อพร้อมจำหน่ายได้ปลายปี 2006 และจะส่งออกรวร้อยละ 20 ของสินค้าที่ผลิตได้ไปยังตลาดอาเซียน

3) การนำเข้ารถยนต์จากจีนมาประกอบในประเทศไทย: บริษัท เบลท์ลิน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้ร่วมมือกับบริษัท Xiamen Golden Dragon จากประเทศจีน เพื่อนำเข้ารถยนต์ยี่ห้อ "Golden Dragon" มาประกอบและจำหน่ายในประเทศไทย<sup>13</sup> โดยเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนจากจีนเกือบทั้งหมดแล้วมาประกอบเป็นรถในประเทศไทย

4) ผู้ผลิตรายอื่นๆ จากฉงชิ่งที่ได้แสดงความสนใจในการเข้ามาลงทุนในประเทศไทย เช่น นาย Yin Mingshan ประธานกลุ่ม บริษัทหลีผาน (ผู้ผลิตรถมอเตอร์ไซด์รายใหญ่จากฉงชิ่ง)<sup>14</sup>

<sup>12</sup> สุกัญญา ศุภกิจอำนวย, " 'สามมิตร' ก้าวข้าม OEM สู่แบรนด์รถเกซตร," กรุงเทพธุรกิจ Bizweek (15 กรกฎาคม 2548).

<sup>13</sup> ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, " 'ไกลเดินดราคอน' ของจีนเตรียมบุกตลาดไทย," <[http://www.thailand-china.com/th/welcome\\_thaitoday\\_news1.html?language=TH&id=7173&key=tn050521](http://www.thailand-china.com/th/welcome_thaitoday_news1.html?language=TH&id=7173&key=tn050521)>, 21 พฤษภาคม 2548.

<sup>14</sup> "นักธุรกิจมั่งกรเล็งขุดบ่อทองในไทย เน้นระบบตั้งหน่วยงานให้ความสะดวก," <[www.manager.co.th](http://www.manager.co.th)>, 21 กันยายน 2548.

นอกจากนี้ ในระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีนฯ ในเดือนกันยายน 2005 มีการลงนามความร่วมมือระหว่างเอกชนไทยและจีนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ดังนี้

1) การแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนจำหน่ายและร่วมลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ โดยบริษัท Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC) และกลุ่มยন্ত্রกิจ (ประเทศไทย) ร่วมกับบริษัท ECI Group จำกัด ในเครือซีพี แต่งตั้งให้ฝ่ายไทยเป็นตัวแทนจำหน่ายและให้บริการรถที่ผลิตโดยบริษัท SAIC เช่น รถยี่ห้ออู่หลิง (ผลิตในกว่างซี) รถมินิบัสและรถบรรทุก รถแวน SABRE รถโดยสาร ISTANA และรถอื่นๆ รวมทั้งชิ้นส่วนและอะไหล่ที่บริษัทผลิต

2) การสร้างโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซค์ โดยบริษัท ยูโนเด็ด ยูเนียน พาร์ท จำกัด ของไทย ได้ร่วมลงทุนกับบริษัท Jiangmen Zhongyu Motor จากจีนในสัดส่วนร้อยละ 65 ต่อ 35 โดยใช้ชื่อบริษัทร่วมลงทุนว่า "บริษัท Yasuda จำกัด" เพื่อสร้างโรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซค์ในเขตบางปะกง และมีเป้าที่จะประกอบรถมอเตอร์ไซค์ให้ได้ปีละ 50,000 คัน ซึ่งร้อยละ 60 ของวัตถุดิบเป็นวัตถุดิบภายในประเทศ และที่เหลือจะนำเข้าจากต่างประเทศ โดยส่วนมากจะนำเข้าจากประเทศจีน และจะส่งออกไปยังตลาดอินเดีย บังคลาเทศ ปากีสถาน สัดส่วนร้อยละ 40 ของการผลิตทั้งหมด

### 6.1.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน

จากผลการศึกษาสํารวจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของจีน และกรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ตลอดจนการศึกษาสํารวจความร่วมมือและการลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว สามารถวิเคราะห์ประเมินจุดแข็ง/จุดอ่อนของอุตสาหกรรมดังกล่าว ได้ดังนี้

#### 1) จุดแข็ง

- ผู้ผลิตรถยนต์ของจีนได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลให้ควบรวมขึ้นเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ ทำให้สามารถเกิดการประหยัดต่อขนาดในการผลิต
- อุตสาหกรรมยานยนต์ที่อยู่ในภูมิภาคตะวันตกได้มีการปรับปรุงและดัดแปลงเทคโนโลยีด้านความมั่นคงและทางการทหารมาใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์
- มีการเชื่อมโยงในเชิงกิจกรรม (activities linkages) ในกระบวนการผลิตระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุน โดยเฉพาะกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ ในลักษณะที่ส่งเสริมกันและกัน

- มีการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ (cluster) ของกลุ่มมอเตอร์ไซค์ในมหานครฉงชิ่ง มีส่วนทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของฉงชิ่งพัฒนาก้าวหน้าและเป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่ของจีน

- มีการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของบริษัทท้องถิ่นขึ้นเอง เพื่อใช้สำหรับรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีไม่ซับซ้อน เช่น รถตู้ขนาดเล็ก (mini van) ของฉงชิ่ง และรถขนาดเล็กที่ใช้ในชนบทของกว่างซี ซึ่งเอื้อให้เกิดความชำนาญในการผลิต และส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ของมณฑล

- มีศักยภาพในการผลิตเพื่อการส่งออกรถยนต์ในบางประเภท เช่น รถยนต์เพื่อใช้ทางการเกษตรในชนบท และมีการส่งออกมอเตอร์ไซค์ไปยังหลายประเทศ เช่น ประเทศแถบตะวันออกกลาง

- อุปสงค์ของผู้บริโภคชาวจีนที่ต้องการครอบครองรถยนต์ส่วนตัวมีมากขึ้น สามารถเป็นตลาดที่มีโอกาสขยายตัว และมีกลุ่มผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อมากขึ้น ส่งผลให้จีนจึงมีความได้เปรียบจากการเติบโตของตลาดขนาดใหญ่ เอื้อต่อการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด และเป็นตลาดที่ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ

- มีการลงทุนจากต่างประเทศมากขึ้น และจากการเข้ามาลงทุนของบริษัทรถยนต์ต่างชาติ (โดยการร่วมทุนกับบริษัทจีน) ทำให้มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และมีสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นสัดส่วนสูง นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกชิ้นส่วนบางรายการไปตลาดโลกด้วย

- สำหรับอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวโยง จากการเข้ามาลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศจีนและไม่ถูกจำกัดการถือหุ้นเหมือนกรณีของอุตสาหกรรมยานยนต์ (ซึ่งกำหนดให้ถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 50) ทำให้มีการพัฒนาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของประเทศจีนอย่างรวดเร็ว

- บทบาทของรัฐบาลในด้านต่างๆ เช่น นโยบายการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้วยการกำหนดให้มีการนำค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนามาหักภาษีได้ การส่งเสริมการพัฒนาเครื่องหมายสินค้าและสร้างตราสินค้าของประเทศให้มีชื่อเสียงระดับโลก

## 2) จุดอ่อน

- ตลาดรถยนต์ในประเทศจีน มีการแข่งขันด้วยการตัดราคามากกว่าการพัฒนาคุณภาพ ตลอดจนปัญหาการลอกเลียนแบบ

- อุตสาหกรรมรถยนต์ของจีนยังเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองการบริโภคในประเทศ แม้จะมีการร่วมทุนกับต่างชาติ แต่บริษัทร่วมทุนจากต่างชาติเหล่านั้นก็มุ่งผลิตเพื่อตอบสนองตลาดในประเทศเป็นสำคัญ มีสัดส่วนการส่งออกไม่สูงมากเท่าที่ควร

- การเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติ แม้ว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่เป็นการเข้ามาลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากกำลังแรงงานราคาถูกของจีน ยังไม่มีการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ มากนัก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะเกรงปัญหาการลอกเลียนแบบ จึงนำแบบของรถยนต์ที่ตกุ่นในต่างประเทศมาทำการผลิตในประเทศจีน เพื่อสนองตลาดภายในของจีน

- ผู้ประกอบการรถยนต์/รถมอเตอร์ไซด์ขนาดกลางของจีนส่วนใหญ่มีข้อจำกัดด้านเงินลงทุน จึงเน้นผลิตสินค้าต้นทุนต่ำและไม่เน้นด้านคุณภาพ รวมทั้งมีการระบายอุปทานสินค้าส่วนเกินไปยังบางประเทศที่ไม่ได้มีข้อกำหนดด้านมาตรฐานการผลิตที่เข้มงวด เช่น บังคลาเทศ ศรีลังกา เวียดนาม เป็นต้น

- ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งมีจำนวนมาก มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่เป็นการกระจายอยู่ทั่วประเทศ จึงไม่เอื้อต่อการประหยัดต่อขนาดในการผลิต และเน้นแข่งขันกันด้านราคามากกว่าด้านคุณภาพ

- บริษัทส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นผู้รับจ้างผลิตสินค้า (Original Equipment Manufacturer: OEM) ที่รับคำสั่งการผลิตจากบริษัทร่วมทุนกับต่างประเทศ หรือบริษัทในเครือต่างประเทศที่ย้ายฐานมาผลิตในประเทศจีน

- ยังคงมีอุปสรรคต่อการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในการบริโภครถยนต์ เนื่องจากนโยบายในบางด้านของรัฐบาลท้องถิ่น เช่น ข้อกำหนดการบังคับใช้ถนนและรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมืองที่แตกต่างกันในแต่ละมณฑล รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการซื้อรถยนต์ที่ยังคงมีความแตกต่างกันไปในระดับมณฑล ทำให้การขยายตัวของความต้องการรถยนต์ยังคงต่ำกว่าศักยภาพ

#### 6.1.4 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับไทย

##### 1) บทสรุป

อุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนมีการเติบโตอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะหลังจากที่มีการเปิดเสรีตามข้อผูกพัน WTO และได้รับการพัฒนาและส่งเสริมจากภาครัฐ โดยเฉพาะฉงชิ่งซึ่งเคยเป็นฐานการผลิตทางการทหารได้ดัดแปลงเทคโนโลยีด้านความมั่นคงมาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของตน ส่วนซื้อชิ้นและกว้างซีกก็ได้ขยายการผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์และร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ และเริ่มมีการส่งออกไปต่างประเทศมากขึ้น

ด้านการร่วมมือและร่วมลงทุนระหว่างไทยและจีนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนส่วนใหญ่จะเป็นการเข้ามาลงทุนในประเทศไทยของบริษัทรถยนต์และรถมอเตอร์ไซด์จากประเทศจีน โดยเฉพาะบริษัทผลิตรถมอเตอร์ไซด์จากฉงชิ่ง (หลี่ฝาน หยินกั๋ง และเจียหลิง) เพื่อป้อนตลาด

ในประเทศไทย และใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิต/ประกอบรถยนต์เพื่อส่งออกต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคและประเทศอื่นๆ สำหรับการลงทุนของไทยในประเทศจีน แม้ว่าในอดีตจะเคยมีนักธุรกิจไทยหลายราย ทั้งรายเล็กและรายใหญ่ได้เข้าไปลงทุนตั้งโรงงานผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศจีน หากแต่ในปัจจุบัน มีเหลืออยู่เพียงบริษัทรายใหญ่จากไทยเพียงไม่กี่ราย เช่น บริษัทผลิตรถมอเตอร์ไซค์ในเครือซีพี และบริษัทสามมิตรฯ ซึ่งการรับจ้างผลิตชิ้นส่วนให้กับบริษัทร่วมทุนของต่างชาติในจีน

## 2) บทวิเคราะห์การเชื่อมโยง

**สถานการณ์และแนวโน้มของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย** รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ในภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2005 ไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้มากกว่า 1 ล้านคัน และมียอดการผลิตรถยนต์ในอันดับ 14 ของโลก และยอดการส่งออกประมาณ 5 แสนคัน สูงเป็นอันดับ 7 ของโลก ซึ่งไทยเป็นฐานการผลิตของรถยนต์ประมาณ 21 แบรินด์ที่มีชื่อเสียงจากทั่วโลก และมีโรงงานผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่รวม 15 โรงงาน หน่วยงานและสถาบันสำคัญของไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สถาบันยานยนต์ และบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

ในด้านแนวโน้มของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยซึ่งมีเป้าหมายที่จะยกระดับให้ไทยเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย” ซึ่งแผนดังกล่าวมีสองระยะ ระยะแรก คือ ช่วง 2002-2006 และระยะที่สอง คือ ช่วง 2006-2010 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างภาวะแวดล้อมที่ดีในการลงทุน และเน้นพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีเป้าหมายการผลิตรถยนต์ให้ได้ 2 ล้านคันในปี 2010 และผลิตรถมอเตอร์ไซค์ให้ได้ 4 ล้านคัน รวมทั้งเป้าหมายการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์มูลค่า 4 แสนล้านบาท

ด้านมาตรการที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนฯ ระยะที่สอง แบ่งเป็นกลยุทธ์สำคัญ 2 ด้าน กลยุทธ์แรกเน้นเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วน ซึ่งประกอบด้วยโครงการพัฒนาบุคลากร โครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและสนามทดสอบและโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ส่วนกลยุทธ์ที่สองเน้นความได้เปรียบจากการที่ไทยเป็นฐานผลิตของบริษัทรถยนต์จากทั่วโลก และการส่งเสริมการค้าและการลงทุนเพื่อขยายฐานและสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ที่เน้นตลาดเฉพาะ (niche product)

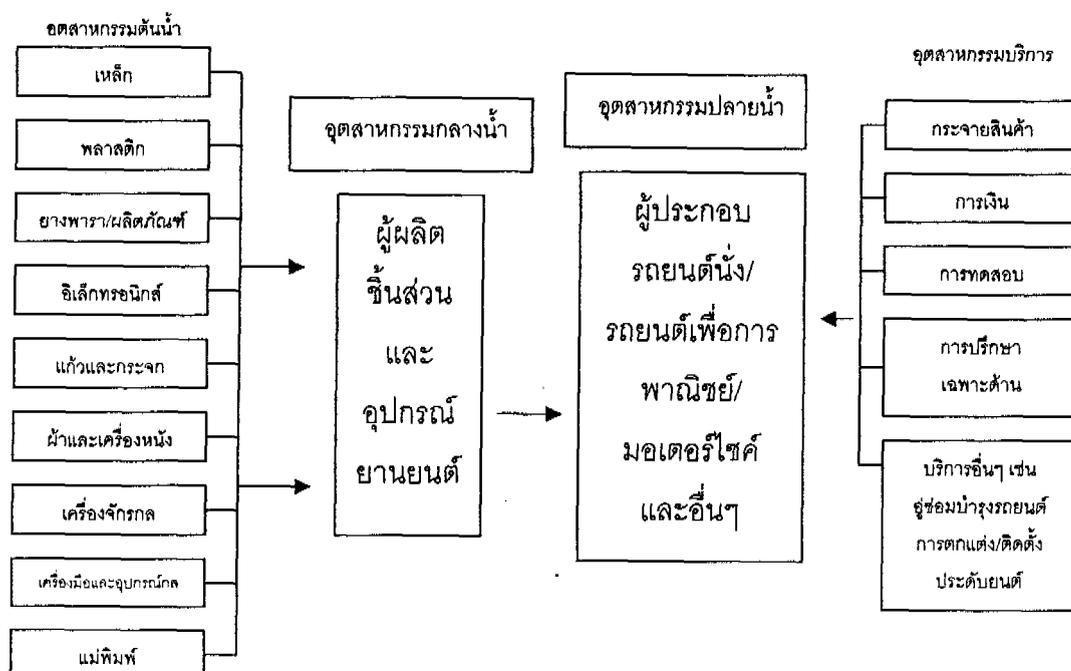
### การเชื่อมโยง/ร่วมมือ

จะเห็นได้ว่า แม้ว่าจะมีจุดอ่อนในหลายด้าน แต่ในภาพรวม ทั้งประเทศไทยและจีนต่างมีข้อได้เปรียบในการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่โดดเด่น ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ไทยเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย ในขณะที่ อุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนก็ได้มีการขยายตัวเติบโตอย่างรวดเร็วเนื่องจากมีฐานตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ และมีการเข้ามาลงทุนของต่างชาติมากขึ้น

เนื่องด้วยอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่จำเป็นต้องพึ่งพากระบวนการผลิตที่เกี่ยวข้องกันทั้งด้านอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์พลาสติก ยางพารา/ยางพาราสังเคราะห์ อุตสาหกรรมกลางน้ำ/ชิ้นกลาง ได้แก่ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ และอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ รถยนต์และรถมอเตอร์ไซค์ ตลอดจนอุตสาหกรรมด้านบริการที่เกี่ยวข้อง ดังที่แสดงในแผนภูมิที่ 6.1 ดังนั้น ประเทศไทยและจีนต่างมีจุดแข็งในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ที่สามารถนำมาเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมกันและกันได้ ดังนี้

แผนภูมิที่ 6.1

#### โครงสร้างกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์



ที่มา: ปรับข้อมูลจาก "โครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย," น. 91.

### การเชื่อมโยงด้านการค้า

**การส่งออก:** การขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศจีนทั้งในด้านการผลิตและการบริโภค ประกอบกับการที่จีนจะต้องเปิดเสรีปรับลดภาษีนำเข้าสินค้ากลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนลงตามข้อผูกพันกับ WTO จึงสะท้อนโอกาสสำหรับไทยในการส่งออกสินค้าที่ไทยมีข้อได้เปรียบในการผลิตและส่งออกไปเพื่อป้อนอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีน (ทั้งที่อยู่ในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้และในมณฑลอื่นๆ) โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น กลุ่มยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางพารา ตลอดจนชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำจากยางพารา รวมทั้งสินค้ากึ่งวัตถุดิบ เช่น เม็ดพลาสติก ซึ่งถือเป็นวัตถุดิบและสินค้ากึ่งวัตถุดิบสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ประเทศจีนมีความจำเป็นต้องนำเข้า โดยเฉพาะยางพาราและผลิตภัณฑ์ เนื่องจากจีนมีการผลิตที่ไม่เพียงพอกับความต้องการที่ขยายตัวมากขึ้น

**ประเด็นอุปสรรค:** อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศจีนจะมีการปรับลดภาษีนำเข้าสินค้ากลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนลงตามข้อผูกพันกับ WTO แต่รัฐบาลจีนก็ได้นำมาตราการบังคับ CCC (China Compulsory Certificate)<sup>15</sup> มาใช้กับสินค้านำเข้าในหมวดยานยนต์และชิ้นส่วนด้วย ดังนั้น สินค้าส่งออกของไทยจำเป็นต้องได้รับการรับรองและติดเครื่องหมาย CCC ดังกล่าวก่อนที่จะเข้าสู่ตลาดประเทศจีนได้

**การนำเข้า:** จากการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ทำให้ไทยจำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบหรือสินค้าทุนที่อยู่ในอุตสาหกรรมต้นน้ำหลายรายการ เช่น เครื่องจักรกล เครื่องยนต์ดีเซลและกึ่งดีเซล วัตถุดิบและชิ้นส่วนอื่นๆที่ไทยยังไม่สามารถผลิตได้เองหรือผลิตได้ไม่คุ้มทุน ดังนั้น การหันไปนำเข้าสินค้าทุนและชิ้นส่วนเหล่านั้นจากประเทศจีน โดยคัดเลือกสินค้าที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม เพื่อทดแทนการนำเข้าจากแหล่งนำเข้าประเทศอื่นที่มีราคาแพงกว่า ก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถลดต้นทุนในการผลิตลงได้ในระดับหนึ่ง ทั้งนี้ รัฐบาลไทยควรต้องมีข้อกำหนดด้านมาตรฐานสินค้านำเข้า และมีการตรวจสอบที่จริงจัง เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคของไทยสามารถนำเข้าสินค้าที่มีคุณภาพตรงตามมาตรฐาน

**พันธมิตรธุรกิจ:** นอกจากนี้ การร่วมมือกันในลักษณะพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการไทย-จีนเพื่อการแลกเปลี่ยนการนำเข้าชิ้นส่วน หรือการจัดหาเพื่อป้อนวัตถุดิบ/สินค้า

<sup>15</sup> อ่านรายละเอียดเกี่ยวกับเครื่องหมาย CCC ได้ใน อักษรศรี พานิชสาส์น, "ข้อเท็จจริงปัญหา และโอกาสในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจไทย-จีน: กรณีศึกษาการค้าไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน," เอกสารประกอบการประชุมวิชาการระดับชาติของนักเศรษฐศาสตร์ ครั้งที่ 1 ณ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 28 ตุลาคม 2548. (อัดสำเนา)

ในอุตสาหกรรมต้นน้ำที่แต่ละฝ่ายมีจุดแข็งในการผลิตให้แกกันและกัน ก็จะเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการส่งเสริมศักยภาพในการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ของทั้งสองฝ่าย

**ประเด็นอุปสรรค:** ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า รถยนต์ที่ใช้ในประเทศไทยและจีนมีการติดตั้งพวงมาลัยที่แตกต่างกัน โดยรถยนต์ในประเทศจีนเป็นรถยนต์พวงมาลัยซ้าย นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ของจีนได้มีประกาศระเบียบเกี่ยวกับการค้ายานยนต์ฉบับใหม่ในปี 2005 โดยกำหนดให้มีการห้ามนำเข้ารถยนต์พวงมาลัยขวา<sup>16</sup> ดังนั้น โอกาสที่จะมีการค้าขายและแลกเปลี่ยนรถยนต์ทั้งคันระหว่างไทย-จีน ก็อาจจะไม่มีมากนัก

### การเชื่อมโยงด้านการลงทุน

สำหรับการเชื่อมโยงระหว่างกันด้านการลงทุน โอกาสและรูปแบบที่เป็นไปได้ค่อนข้างมาก คือ การเข้ามาลงทุนของประเทศจีน (inward FDI) โดยนักลงทุนจากจีนได้เริ่มเข้ามาตั้งฐานการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทย เพื่อตอบสนองตลาดรถยนต์ภายในของประเทศไทย และเพื่อส่งออกไปยังตลาดในภูมิภาค โดยมีข้อตกลงการค้าเสรีทวิภาคีที่ประเทศไทยได้ไปตกลงกับประเทศต่างๆ เช่น ออสเตรเลีย ตลอดจนข้อตกลงการค้าเสรีในภูมิภาคอื่นๆ เช่น AFTA เป็นปัจจัยสำคัญดึงดูดให้บริษัทจีนต้องการเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยเพื่อการส่งออกต่อไปยังประเทศอื่นๆ

นอกจากนี้ การเริ่มเข้ามาลงทุนของบริษัทรถยนต์ชั้นนำของจีน เช่น บริษัท Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC) ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ใหญ่อันดับ 2 ของจีน มีเครือข่ายการผลิตขนาดใหญ่ในหลายมณฑลของจีน และมีการร่วมทุนกับต่างประเทศ เช่น โพลีคสวาเก้น และจีเอ็ม รวมทั้งมีเครือข่ายการลงทุนในต่างประเทศ ดังนั้น การเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยของบริษัท SAIC สามารถช่วยเกื้อหนุนสถานะของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคได้ในระดับหนึ่ง

**ประเด็นอุปสรรค:** สำหรับด้านการออกไปลงทุนของผู้ประกอบการไทยในประเทศจีน (outward FDI) ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน พบว่า อาจจะมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการที่ต้องเผชิญ เพราะแม้ว่าจะดูเหมือนมีโอกาสจากขนาดของตลาดรถยนต์ในประเทศจีนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่ในขณะเดียวกันก็มีการแข่งขันกันอย่างเข้มข้นในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนตามมณฑลต่างๆ ของจีน ทั้งที่เป็นการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการชาวจีน และ

<sup>16</sup> “ยานยนต์จีนอ้าแขนรับเงินทุนต่างชาติ,”

<<http://www.mgrounline.com/China/ViewNews.aspx?NewsID=9480000109258>>, 14

การแข่งขันกับบริษัทต่างชาติที่เข้าไปลงทุนในประเทศจีน นอกจากนี้ การเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ จำเป็นต้องมีเงินลงทุนจำนวนมาก และต้องมีขนาดการผลิตที่ใหญ่มากพอเพื่อให้คุ้มทุน ในขณะที่ผู้ประกอบการของไทยส่วนใหญ่เป็นเพียงผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ส่วนผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น เครือซีพี หรือเครือสยามกลการล้วนต้องประสบกับปัญหาและอุปสรรคนานัปประการในการลงทุนในประเทศจีน จนในที่สุดต้องขายหุ้น/ลดขนาดการลงทุน รวมทั้งการปิดโรงงานให้บางแห่งลง

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาในด้านอุตสาหกรรมเกี่ยวโยงประเภทอุตสาหกรรมบริการ เช่น การเปิดอู่ซ่อมบำรุง/ทำสีรถยนต์ หรือบริการอื่นๆ เกี่ยวกับดูแลรักษารถยนต์ (car care) นักธุรกิจไทยน่าจะพอมีโอกาสในการเข้าไปลงทุนในธุรกิจบริการประเภทดังกล่าว เนื่องด้วยการขยายตัวของการครอบครองรถยนต์ของผู้บริโภคชาวจีน ย่อมมีผลให้เกิดอุปสงค์ต่อเนื่องไปยังธุรกิจด้านบริการที่เกี่ยวข้องตามไปด้วย เช่น อู่ซ่อมบำรุงรถยนต์ หรือการตกแต่ง/ติดตั้งประดับยนต์ ซึ่งฝีมือการซ่อมหรือดูแลรถยนต์ของผู้ประกอบการ/แรงงานชาวจีน ยังไม่ปราณีตเท่าแรงงานไทย และยังมีขาดความละเอียด<sup>17</sup> ดังนั้น จึงถือเป็นโอกาสทางธุรกิจของไทยที่จะเข้าไปลงทุนในด้านบริการดังกล่าว โดยเฉพาะในมณฑลทางตะวันตกเฉียงใต้ที่มีตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ เช่น มณฑลช็องฮวน เนื่องจากยังไม่มีมีการแข่งขันที่รุนแรงอย่างเช่นในมณฑลชายฝั่งทางตะวันออก

## 6.2 อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป

### 6.2.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของจีนมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 ของอุตสาหกรรมอาหารทั้งหมด แม้ว่าจีนจะเป็นประเทศที่มีผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมาก หากแต่ที่ผ่านมาด้วยอัตราการแปรรูปอาหารที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรของจีนเกิดความเสียหายมากถึงร้อยละ 40 ของปริมาณผลผลิตทั้งหมด<sup>18</sup> ในขณะที่ แม้ว่าอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของจีนจะขยายตัวมากขึ้น แต่มีมูลค่าเพิ่มค่อนข้างต่ำ เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปอาหารขั้นพื้นฐานและใช้เทคโนโลยีไม่ซับซ้อนมาก เช่น ธัญพืชและอาหารเลี้ยงสัตว์มีสัดส่วนร้อยละ 22.5

<sup>17</sup> สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงปักกิ่ง, "ข้อมูลการลงทุนธุรกิจอู่ซ่อมรถในจีน," 23 สิงหาคม 2547. (อัดสำเนา)

<sup>18</sup> International Enterprise Singapore, <<http://www.iesingapore.gov.sg/>>.

จากโครงสร้างทั้งหมดโดยรวม การผลิตเนื้อสัตว์และไข่มีสัดส่วนร้อยละ 20.3 และน้ำมันปรุงอาหาร มีสัดส่วนร้อยละ 14.2 เป็นต้น ในขณะที่ การแปรรูปอาหารกระป๋องและเครื่องปรุงอาหาร ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ต้องใช้เทคโนโลยีการแปรรูปที่ซับซ้อนขึ้นมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 2.5 และร้อยละ 2.4 ของอุตสาหกรรมอาหารจีนทั้งหมดตามลำดับ<sup>19</sup>

ด้านการบริโภค ด้วยการขยายตัวทางเศรษฐกิจและมีการใช้จ่ายเพื่อบริโภคสินค้ากลุ่มอาหารเป็นค่าใช้จ่ายหลักของผู้บริโภคของชาวจีนเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมแปรรูปในประเทศจีนตามไปด้วย และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เป็นปัจจัยเชื้อ เช่น รายได้ที่เพิ่มขึ้นของชาวจีน มีส่วนปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริโภค โดยเฉพาะความต้องการบริโภคสินค้าจำพวกเนื้อสัตว์จะเพิ่มขึ้นตาม การโยกย้ายจากชนบทมาอยู่ในเมืองมากขึ้น ทำให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการดำรงชีวิตแบบคนเมืองมากขึ้น กระตุ้นให้ความต้องการบริโภคอาหารแปรรูปและอาหารกระป๋องเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ กลุ่มชาวจีนรุ่นใหม่ที่มีรายได้สูงขึ้น เริ่มมีความต้องการสินค้าแปรรูปกลุ่มอาหารบรรจุหีบห่อพร้อมรับประทานและสะดวกซื้อ และมีช่องทางจำหน่ายและการขายปลีกเพื่อสนองการขยายตัวของผู้บริโภคในเมืองที่หลากหลายมากขึ้น เช่น ซูเปอร์มาร์เก็ต และห้างสรรพสินค้าในเมืองใหญ่

อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในภูมิภาคจีนตะวันตก: หลายมณฑลในภูมิภาคจีนตอนใต้เป็นฐานผลิตด้านเกษตรกรรมที่สำคัญ เช่น ผลไม้จำพวกส้มและมะนาว (มณฑลชื้อชวน) อ้อย (กว่างซี) และมันฝรั่ง (หยุนหนาน) เป็นต้น ผลไม้และพืชผักเหล่านี้เป็นที่ต้องการของมณฑลชายฝั่งและตลาดต่างประเทศ แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดของระบบขนส่งโลจิสติกส์ และลักษณะโดยธรรมชาติของสินค้าเกษตรกรรมที่เน่าเสียง่าย ทำให้มีผลไม้และพืชผักจำนวนมากที่ไม่สามารถจำหน่ายออกนอกภูมิภาคหรือส่งออกได้ จากรายงานของสมาคมอุตสาหกรรมอาหารของจีน (China Food Industry Association)<sup>20</sup> อุตสาหกรรมอาหารในภูมิภาคตะวันตกของจีน ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร สัดส่วนผลผลิตอาหารยังคงต่ำกว่าร้อยละ 20 ของผลผลิตทั้งประเทศ และส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารแบบดั้งเดิม เช่น ผลไม้กระป๋อง ผลไม้ดอง และผักดอง ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการแปรรูปอาหารมากนัก

<sup>19</sup> China Business Handbook 2005, 8<sup>th</sup> ed. (London: Alain Charles Publishing Ltd., 2005).

<sup>20</sup> Hong Kong Trade Development Council, "Market Profiles on Chinese Cities and Provinces," <<http://www.tdctrade.com/mktprof/china.htm>>.

**การเปิดเสรีทางการค้า:** มีการเปิดเสรีทางการค้าสำหรับวัตถุดิบสำคัญที่จะนำมาแปรรูปในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป ด้วยการลดภาษีนำเข้าลงเหลืออัตราศูนย์ ระหว่างจีนและประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ภายใต้แนวคิด Early Harvest ของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยครอบคลุมทั้งสินค้าเกษตรและสัตว์น้ำต่างๆ ตามพิกัด HS 01 และ 08 นอกจากนี้ ภายใต้ข้อผูกพันใน WTO ในปี 2006 จีนประกาศจะลดภาษีนำเข้าสินค้าเกษตร<sup>21</sup> โดยอัตราเฉลี่ยจะลดลงเหลือร้อยละ 15.2 นอกจากนี้ จะยกเลิกระบบโควตานำเข้าสินค้าเกษตรหลายรายการ เช่น น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันปาล์ม และน้ำมันเรพซีด อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อกำหนดโควตานำเข้าสินค้าบางรายการต่อไป เช่น ข้าวสาลี ข้าวโพด

กรณีศึกษา: มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>22</sup>

#### 1) มณฑลชื้อชวน

อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของชื้อชวนได้รับการพัฒนาไปค่อนข้างมาก เนื่องจากมีวัตถุดิบที่สามารถใช้ผลิตอาหารแปรรูปได้หลากหลาย โดยเฉพาะเนื้อสุกร (ผลิตได้มากอันดับ 1 ของจีน) นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูปหลากหลายชนิด เช่น ผลิตภัณฑ์จากเนื้อสุกรในรูปของเนื้อหมูกระป๋อง ตลาดส่งออกสำคัญ ได้แก่ ประเทศในเอเชีย เช่น ฮองกง สิงคโปร์ และเกาหลีใต้ ในขณะที่ รายได้จากอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปกำลังกลายมาเป็นแหล่งรายได้สำคัญอีกทางหนึ่งของมณฑล รัฐบาลชื้อชวนยังได้ตั้งนิคมอุตสาหกรรมเน้นสำหรับอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปโดยเฉพาะ (Industrialization Base of Chinese Sichuan Cuisine) เพื่อให้เป็นศูนย์รวมธุรกิจและอุตสาหกรรมอาหารของภาคตะวันตกของจีน ตั้งอยู่ในเขตอันเต๋อนครเฉิงตู ซึ่งเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์ของนครเฉิงตู นายหลี่ซุนเฉิง ได้เดินทางมาเยือนประเทศไทยในเดือนพฤศจิกายน 2005 <sup>23</sup> เพื่อนำคณะนักธุรกิจผู้ประกอบการด้านอาหารของชื้อชวนมาจับคู่ธุรกิจและเชิญชวนให้นักธุรกิจจากไทยให้เข้าไปร่วมลงทุนในนิคมดังกล่าว

<sup>21</sup> "China improves int'l trade rules for rural development,"

<[http://news.xinhuanet.com/english/2005-12/18/content\\_3938987.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2005-12/18/content_3938987.htm)>, 18 December 2005.

<sup>22</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China Statistical Yearbook 2004; Sichuan Statistical Yearbook 2004; Chongqing Statistical Yearbook 2004; Yunnan Statistical Yearbook 2004; Guangxi Statistical Yearbook 2004.

<sup>23</sup> "สมคิดหนุนเอกชนไทยบุกลงทุนตลาดเฉิงตู," กรุงเทพธุรกิจ (1 ธันวาคม 2548).

ด้านการลงทุนของต่างชาติ ปัจจุบันมีบริษัทต่างชาติชั้นนำเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปและเครื่องดื่มในมณฑลชื้อชวนเพิ่มมากขึ้น เช่น กลุ่มเพรสซิเด็นท์จากไต้หวัน ได้เข้ามาลงทุนตั้ง “บริษัท Chengdu President Food Co., Ltd.” และถือเป็นผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูปรายใหญ่ที่สุดของจีนตะวันตกเฉียงใต้<sup>24</sup>

ในด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวโยง การผลิตอาหารสัตว์ ถือเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำและเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนที่สำคัญของอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป เนื่องจากมณฑลชื้อชวนเป็นฐานการผลิตด้านปศุสัตว์ที่สำคัญของจีน ในขณะนี้ มีโรงงานผลิตอาหารสัตว์ประมาณ 2,000-3,000 แห่ง แต่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก สำหรับบริษัทผลิตอาหารสัตว์ขนาดใหญ่ที่สุดของชื้อชวนและติดอันดับต้นของประเทศจีน ได้แก่ กลุ่มบริษัท Hope (ซีหวัง)<sup>25</sup> ของพี่น้องตระกูลหลิว และได้ขยายกิจการไปตั้งโรงงานทั่วประเทศจีน รวมทั้งออกไปลงทุนตั้งโรงงานอาหารสัตว์ในเวียดนามและฟิลิปปินส์ สำหรับเครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซีพี) จากประเทศไทยเป็นผู้ผลิตอาหารสัตว์รายใหญ่อีกรายหนึ่งของมณฑลชื้อชวน (รายละเอียดในหัวข้อถัดไป)

## 2) มณฑลฉงชิ่ง

ฉงชิ่งมีการผลิตเน้นไปทางอุตสาหกรรมหนัก จึงไม่มีการผลิตในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปที่โดดเด่นมากนัก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ในด้านการผลิตเครื่องเทศต่างๆ รัฐบาลจึงมีโครงการพัฒนาฉงชิ่งให้เป็นแหล่งผลิตเครื่องเทศขนาดใหญ่ที่สุดของจีน รวมทั้งส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีศักยภาพของฉงชิ่ง เช่น การแปรรูปส้มจีน และเนื้อสุกรไร้มันเพื่อการส่งออก เป็นต้น

## 3) มณฑลหยุนหนาน

มณฑลหยุนหนานมีศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป ด้วยข้อเด่นในด้านสภาพภูมิอากาศที่เขตร้อนบนพื้นที่สูงของมณฑล ทำให้สามารถเพาะปลูกพืชและเลี้ยงสัตว์ได้หลากหลายชนิด และเหมาะสำหรับนำมาเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป เช่น มันฝรั่ง อ้อย ชา กล้วยหอม ถั่วลิสง ถั่วเหลือง ถั่วลิ้นเต่า ส้ม สับปะรด และวอลนัท เป็นต้น

<sup>24</sup> “ทัพอุตสาหกรรมอาหารเสฉวนชวนไทยร่วมก๊วนธุรกิจ,” ผู้จัดการรายวัน (26 ธันวาคม 2548):9.

<sup>25</sup> ผู้บริหารกลุ่ม Hope คือ นายหลิวหยงหัว ได้รับฉายาว่า “ราชาแห่งอาหารสัตว์” มีฐานะร่ำรวยติดอันดับ 7 ของเศรษฐีจีนจากการจัดอันดับ 100 อันดับเศรษฐีจีนของนิตยสาร Forbes ในปี 2004

ตัวอย่างการเข้ามาลงทุนของต่างชาติ เช่น อุตสาหกรรมมันฝรั่งแปรรูป เนื่องจากมณฑลหยุนหนานมีการเพาะปลูกมันฝรั่งมากที่สุดในจีน และถือเป็นพืชเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมหลักของมณฑล มีการลงทุนจากต่างชาติ ได้แก่ บริษัท AVEBE ของเนเธอร์แลนด์ (ผู้ผลิตแป้งมันฝรั่งที่ใหญ่ที่สุดในโลก) ตั้งโรงงานผลิตแป้งมันฝรั่ง 2 แห่งขึ้นที่นครคุนหมิง เพื่อจำหน่ายในตลาดภายในประเทศและส่งออกไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่วนอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปอื่นๆ ที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตกาแฟ เนื่องจากหยุนหนานเป็นฐานการปลูกและแปรรูปกาแฟที่ใหญ่ที่สุดของจีน (ร้อยละ 95 ของปริมาณการผลิตทั่วประเทศ) ผลผลิตที่ได้กว่าครึ่งหนึ่งส่งขายให้กับบริษัทผลิตกาแฟสำเร็จรูปทั่วประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อส่งออก สำหรับการลงทุนจากต่างชาติ มีบริษัทผลิตกาแฟระดับโลก ได้แก่ Maxwell และ Nestle เข้ามาลงทุนและลงนามในข้อตกลงกับมณฑลหยุนหนานเพื่อรับซื้อเมล็ดกาแฟปีละประมาณ 10,000 ตัน และอุตสาหกรรมผลิตชา โดยเฉพาะชาของท้องถิ่น คือ ชาผู่เออร์ (Puer Tea) มีชื่อเสียงในประเทศจีนและเริ่มรู้จักในต่างประเทศ

#### 4) เขตปกครองตนเองกว่างซี

กว่างซีสามารถผลิตพืชเศรษฐกิจได้หลายชนิด เช่น อ้อย (อันดับ 1 ของจีน) น้ำมันสน (อันดับ 1 ของจีน) เมล็ดน้ำมันปาล์ม และผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ ที่เหมาะสำหรับเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป เช่น ข้าวฟ่าง มันสำปะหลัง ชา ถั่วเหลือง ส้ม กล้วย สับปะรด ลิ้นจี่ ลำไย กาแฟ พริกไทย ป่าน ตะไคร้ เมล็ดยี่ห่วย เป็นต้น รัฐบาลกว่างซีให้การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป เพื่อสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรและนำผลผลิตทางการเกษตรที่ได้มาเป็นวัตถุดิบในการแปรรูปอาหาร เช่น อาหารเพื่อสุขภาพ อาหารกระป๋อง และมีการส่งเสริมการส่งออกอาหารกระป๋องที่ทำจากสับปะรด ถั่วเขียว และลิ้นจี่ ตลอดจนการเน้นพัฒนาอาหารแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์ปรุงรส และอาหารพร้อมรับประทาน

สำหรับอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปที่สำคัญของกว่างซี ได้แก่ อุตสาหกรรมน้ำตาล โดยกว่างซีผลิตน้ำตาลได้มากเป็นอันดับ 1 ของประเทศ และมีผลผลิตเกินกว่าครึ่งของผลผลิตรวมทั่วประเทศ ปัจจุบัน นักลงทุนต่างชาติรายใหญ่ที่สุด ได้แก่ กลุ่มบริษัท British Sugar (Overseas) ของอังกฤษ และกลุ่มบริษัทน้ำตาลมิตรผลจากประเทศไทย มีผลผลิตน้ำตาลรวมในแต่ละปีราว 1 ล้านตัน (รายละเอียดในหัวข้อถัดไป) นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมอาหารทะเล เนื่องจากกว่างซีมีชายฝั่งทะเลที่ติดกับอ่าวเป่ยปู้ ซึ่งเป็นพื้นที่ทำการประมงเขตร้อนที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของจีน อุดมไปด้วยสัตว์น้ำต่างๆ เช่น กุ้ง หอย ปู ปลาหมึก หอยมุก และหอยนางรม โดยเฉพาะแหล่งทำประมงเป่ยไห่ และเหอปู้ มีการเพาะพันธุ์สัตว์น้ำที่นำมาแปรรูปเป็นอาหารทะเล และมีการขยาย

การผลิตในภาคการประมงมากขึ้น ในขณะที่ ผลิตผลประมงทางทะเลในกว้างซีคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.3 ของการทำประมงรวมของจีน

### 6.2.2 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว

อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอาหารแปรรูป ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีนักธุรกิจไทยเข้าไปลงทุนในประเทศจีนมานานแล้ว ตั้งแต่จีนเริ่มเปิดประเทศ และมีผู้ลงทุนจากไทยหลายรายทั้งรายใหญ่และรายย่อย

#### กรณีการลงทุนของเครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซีพี)

เครือซีพี เป็นนักธุรกิจจากไทยรายใหญ่ที่สุดที่ได้เข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในประเทศจีน ในขณะนี้ มีโรงงานผลิตและแปรรูปอาหารในจีนทั้งหมด 109 โรง และมีฟาร์มไก่พันธุ์ 100 กว่าแห่ง<sup>26</sup> ในด้านการผลิตอาหารสัตว์ เครือซีพีถือเป็นนักลงทุนต่างชาติรายแรกที่ได้เข้าไปเป็นผู้บุกเบิกอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ในประเทศจีนตั้งแต่ปี 1979 สำหรับการลงทุนของเครือซีพีในพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>27</sup> ได้แก่ ในมณฑลชื้อชวน มีบริษัทร่วมทุนผลิตอาหารสัตว์ในเครือซีพี 4 แห่ง และบริษัทผลิตและปลูกชา 1 แห่ง ในมหานครฉงชิ่ง มีบริษัทร่วมทุนผลิตอาหารสัตว์ 2 แห่ง ในมณฑลหยุนหนาน มีบริษัทร่วมทุนผลิตอาหารสัตว์ 1 แห่ง และในกว้างซี เครือซีพีมีบริษัทร่วมทุนผลิตอาหารสัตว์ 3 แห่ง และบริษัทเครื่องดื่มเบียร์ 1 แห่ง โดยการร่วมทุนระหว่างกลุ่ม Thai United Brewery Company (ร้อยละ 70) และกลุ่มเบียร์ซิงเต่า Tsingtao Brewery Huanan Investment Company (ร้อยละ 30)

เครือซีพี ได้มีการขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปไปตามมณฑลต่างๆ โดยเน้นการผลิตและจำหน่ายสินค้าในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น แม่พันธุ์สัตว์และอาหารสัตว์ และใช้รูปแบบการลงทุนแบบการร่วมลงทุนกับบริษัทท้องถิ่นในประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยเน้นตลาดภายในของประเทศจีน มิได้มีการผลิตเพื่อการส่งออกมากนัก

<sup>26</sup> "ซีพี เล็งเป้าใหม่ผลิตอาหารป้อนคนจีน," กรุงเทพธุรกิจ (22 ธันวาคม 2546).

<sup>27</sup> ข้อมูลจาก CHIA TAI Group, <<http://www.cpgroup.cn/english/web/index.asp>>.

กรณีการลงทุนของบริษัทไทยเพรสซิเดนท์ฟูดส์<sup>28</sup>

การลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในประเทศจีนของบริษัทไทยเพรสซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ผลิตบะหมี่สำเร็จรูปรายใหญ่ของประเทศไทย (มามา) ได้เริ่มจากการเข้าไปตั้งบริษัทคุณหมิงไทยทงอิ ฟู้ด จำกัด และสร้างโรงงานผลิตบะหมี่สำเร็จรูปในมณฑลหยุนหนาน ในปี 1990 แต่ไม่ประสบความสำเร็จในตอนแรก เนื่องจากปัญหาด้านคู่แข่ง และปัญหาของตัวสินค้า โดยในขณะนี้ บริษัทฯ ได้หันมาลงทุนในอุตสาหกรรมเกี่ยวโยงและสนับสนุนของอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป ได้แก่ การตั้งโรงงานผลิตบรรจุภัณฑ์ด้วยกระดาษในมหานครฉงชิ่ง โดยการร่วมทุนกับ บริษัทเจิงตู อันเป่า ชื่อว่า บริษัท Chongqing TaiBao Paper Product Co., Ltd. โดยไทยเพรสซิเดนท์ฟูดส์ ถือหุ้นร้อยละ 40 ส่วนบริษัทเจิงตูอันเป่า ถือหุ้นร้อยละ 50 และบริษัทจิมส์ กรุ๊ป ถือร้อยละ 10 และมีการทำสัญญาเพื่อผลิตด้วยกระดาษป้อนให้กับบริษัทคังซือฟู่ ผู้ผลิตบะหมี่สำเร็จรูปรายใหญ่ที่สุดของจีนนาน 5 ปี โดยในอนาคต บริษัทไทยเพรสซิเดนท์ฟูดส์ จะมุ่งเน้น “นโยบายร่วมเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ” เน้นการร่วมทุนกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ มีความเชี่ยวชาญ และมีความแข็งแกร่งเป็นหลัก และเน้นการซื้อกิจการเพื่อต่อยอดธุรกิจ รวมทั้งกลยุทธ์ดึงพันธมิตรจากจีนมาร่วมลงทุนในประเทศไทยเพื่อลดความเสี่ยง

กรณีการลงทุนของกลุ่มเครื่องดื่มกระหิงแดง<sup>29</sup>

กลุ่มเครื่องดื่มกระหิงแดงได้เข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศจีน ตั้งแต่ปี 1995 โดยตั้งบริษัท China Red Bull Vitamin Drink จำกัด ที่เมืองเซินเจิ้น เพื่อทดลองนำสินค้าไปจำหน่ายในตลาดจีน ต่อมาปี 1996 ได้เปิดโรงงานแห่งแรกที่มณฑลไห่หนาน และได้ขยายการจำหน่ายอย่างต่อเนื่อง และสามารถครองส่วนแบ่งตลาดสูงถึงร้อยละ 80 ของตลาดรวมเครื่องดื่มประเภทซูก้าล้างในประเทศจีน

<sup>28</sup> สัมภาษณ์ พิพัฒ พะเนียงเวทย์, กรรมการผู้อำนวยการบริษัทไทยเพรสซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน), 13 กันยายน 2548; “ไทยเพรสซิเดนท์พร้อมบะหมี่ด้วยกระดาษ หุ่นงบฯ ผนีกพันธมิตรตั้งร.ป้อนตลาดจีน,” ประชาชาติธุรกิจ 28 (20 มกราคม 2548):26; “‘ทีเอฟ’ ดึงพันธมิตรลงทุนในไทยลดความเสี่ยง,” กรุงเทพธุรกิจ (18 มกราคม 2548).

<sup>29</sup> สัมภาษณ์ พิณิจ ชาวโต, ประธานกรรมการบริหาร บริษัทรวยชัย อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (ผู้ผลิตเครื่องดื่มกระหิงแดงในตลาดจีน), อ้างถึงใน “Success Cases ทุนรุ่นบุกเบิก,” <[http://www.businesssthai.co.th/content.php?data=409332\\_ข่าวปก](http://www.businesssthai.co.th/content.php?data=409332_ข่าวปก)>, 7 กรกฎาคม 2548.

สำหรับการเริ่มต้นประกอบธุรกิจของกลุ่มเครื่องตีมกระติงแดงในประเทศจีน เริ่มจากการที่นายซาอู๋ซัย รวยรุ่งเรือง (เหยียน ปิน)<sup>30</sup> ได้รับเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องตีมกระติงแดงของกลุ่มที่ซี ฟาร์มาซูติคอลฯ ของนายเจเลียว อยู่วิทยา (เจ้าของกระติงแดงในประเทศไทย) และในปี 1997 ได้ตั้งสำนักงานใหญ่ที่มหานครเป่ย์จิง และเพิ่มเงินทุนจดทะเบียนเป็น 100 ล้านหยวน ถือเป็นบริษัทเอกชนที่ร่วมทุนระหว่างจีนและต่างชาติใหญ่ที่สุดในอุตสาหกรรมเครื่องตีม ปัจจุบัน บริษัทฯ มีสาขามากกว่า 20 แห่ง มีสำนักงานตัวแทนกว่า 50 แห่ง มีศูนย์จัดจำหน่าย 120 แห่ง ตัวแทนจำหน่าย 500 แห่ง และร้านค้าจำหน่าย 100,000 จุดทั่วประเทศ และมีฐานการผลิตใหญ่ 2 แห่ง ได้แก่ เป่ย์จิงและไห่หนาน และมีโครงการสร้างโรงงานผลิตแห่งใหม่อีก 1 แห่งที่นครอู่ฮั่น

ในการเริ่มต้นธุรกิจในประเทศจีน ผู้บริหารของกระติงแดงมีความกล้าริเริ่มและบุกเบิกการนำสินค้ากลุ่มเครื่องตีมแช่เย็นเข้าไปในประเทศจีน ทั้งๆ ที่คนจีนส่วนใหญ่นิยมตีมเครื่องตีมแบบร้อน โดยนายพินิจ ชาวโต ประธานกรรมการบริหาร บริษัทรวยซัย อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด ผู้ทำตลาดเครื่องตีมกระติงแดงในตลาดจีนให้สัมภาษณ์ว่า "สินค้าของกระติงแดงเป็นเครื่องตีมที่ต้องแช่เย็น แต่พฤติกรรมการบริโภคของคนจีนนิยมเครื่องตีมร้อน ดังนั้น 2-3 ปีแรกในการทำตลาดในจีน ถือเป็น "ช่วงที่หนักที่สุด" ต้องใช้งบโฆษณาและการสร้างตลาดใหม่พร้อมๆ กัน"<sup>31</sup> นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้คิดค้นและพัฒนาสูตรให้สอดคล้องกับรสนิยมของผู้บริโภคชาวจีน (รสชาติต่างกับกระติงแดงเมืองไทย) และเก็บส่วนผลสมของสูตรดังกล่าวเป็นความลับ ในกระบวนการผลิตจะต้องมีคนไทยเป็นผู้ผสมสูตรดังกล่าว

ทั้งนี้ ความสำเร็จของกลุ่มกระติงแดงส่วนหนึ่งเกิดจากหุ้นส่วนในประเทศจีน ซึ่งมีสายสัมพันธ์ที่ดีและใกล้ชิดกับหลายหน่วยงานของรัฐบาลจีน และมีประสบการณ์ทางธุรกิจในจีนมาก่อน (ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ อาคารสำนักงานกลางกรุงปักกิ่ง ธุรกิจสนามกอล์ฟ Pine Valley) ทำให้บริษัทฯ มีจุดเด่นเรื่องช่องทางจำหน่ายทั่วประเทศ และมีการทุ่มงบประมาณในการทำการตลาดและโฆษณา จนทำให้สินค้าเป็นที่รู้จักและเข้าถึงผู้บริโภคชาวจีนได้อย่างครอบคลุมทั่วประเทศ

<sup>30</sup> นายเหยียน ปินเป็นนักธุรกิจจีนซึ่งแปลงสัญชาติมาเป็นคนไทยสมัย พล.ต.อ. ประมาณ อติเรกสาร เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ("เปิดสายสัมพันธ์ 'เหยียน ปิน' จาก 'กระติงแดง-คิงเพาเวอร์' ถึงที่ปรึกษา 'ทักษิณ'," มติชนรายวัน 28 (22 พฤศจิกายน 2548).

<sup>31</sup> "Chinese Connection คู่มือทุนหน้าใหม่ลดตลาดมังกร,"

<[http://www.businesssthai.co.th/content.php?data=409335\\_ข่าวปก](http://www.businesssthai.co.th/content.php?data=409335_ข่าวปก)>, 7 กรกฎาคม 2548.

### กรณีการลงทุนของกลุ่มน้ำตาลมิตรผล<sup>32</sup>

กลุ่มน้ำตาลมิตรผลได้เข้าไปลงทุนทำโรงงานน้ำตาลในกว่างซีตั้งแต่ปี 1993 ด้วยการร่วมทุนกับรัฐบาลท้องถิ่น ตั้ง "บริษัท East Asia Sugar" โดยการฟื้นฟูโรงงานน้ำตาลของรัฐบาลท้องถิ่นที่มีปัญหาในขณะนั้น กลุ่มมิตรผลเลือกเข้าไปลงทุนในกว่างซี ทั้งๆ ที่ในขณะนั้นกว่างซีถือเป็นมณฑลเกษตรที่มีรายได้ต่ำและมีความเป็นสากลน้อย หากแต่กว่างซีเป็นมณฑลที่มีการปลูกอ้อยมากที่สุดในประเทศจีน จึงเป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญสำหรับธุรกิจผลิตน้ำตาล ส่วนด้านการเลือกรูปแบบการลงทุน กลุ่มมิตรผลเน้นการใช้กลยุทธ์ร่วมลงทุนกับรัฐบาลท้องถิ่นของจีน เนื่องจากธุรกิจของกลุ่มมิตรผลต้องเกี่ยวข้องกับชาวสวนชาวไร่อ้อยจีนประมาณ 2-3 แสนคน จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือเจ้าหน้าที่ของจีน มาช่วยจัดการดูแลเรื่องการรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรจีนเหล่านี้ เช่น การตัดและกำหนดมาตรฐานอ้อย

ในขณะนี้ บริษัท East Asia Sugar ของกลุ่มมิตรผลฯ มีโรงงานน้ำตาลรวม 5 โรง โดยเฉพาะโรงงาน Guangxi Funan East Asia Sugar Co., Ltd. มีสัดส่วนการลงทุนไทย-จีน 90:10 เป็นโรงงานน้ำตาลที่มีกำลังผลิตมากที่สุดในจีน ประมาณ 14,500 ตันต่อวัน ผลผลิตน้ำตาลจากทั้ง 5 โรงงานของกลุ่มฯ คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 7 ของการบริโภคน้ำตาลของจีนทั่วประเทศ

ในปี 2004 กลุ่มมิตรผลฯ ได้ขยายการลงทุนในสายธุรกิจที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมอ้อย ได้แก่ โรงงานผลิตกระดาษพิมพ์เขียวที่ทำจากชานอ้อย ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่เหลือจากกระบวนการผลิตน้ำตาล โดยตั้ง "บริษัท Guangxi East Asia Paper Co., Ltd." เป็นบริษัทร่วมทุนกับฝ่ายจีน สัดส่วน 75:25 และได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลท้องถิ่นของกว่างซี โดยจะยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมอีกกึ่งหนึ่งต่อไปอีก 5 ปี<sup>33</sup>

### 6.2.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน

จากผลการศึกษาลำรวจอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของจีนและกรณีศึกษาอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ตลอดจนการศึกษาลำรวจความร่วมมือและการ

<sup>32</sup> สัมภาษณ์ ไพโรจน์ อรุณไพโรจน์, กรรมการผู้จัดการ บริษัทอีทีเอสเอเซีย ซูการ์ กรุ๊ป จำกัดในเครือน้ำตาลมิตรผล, 5 พฤศจิกายน 2547.

<sup>33</sup> "มิตรผลลงทุนในจีนเพิ่มทำโรง.เยื่อกระดาษ," *คมชัดลึก* (10 กันยายน 2546).

ลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว สามารถวิเคราะห์ประเมินจุดแข็ง/จุดอ่อนของอุตสาหกรรมดังกล่าว ได้ดังนี้

### 1) จุดแข็ง

- จีนมีแรงงานในภาคเกษตรจำนวนมาก มีข้อได้เปรียบด้านค่าจ้างแรงงาน
- รัฐบาลจีนกำหนดให้อุตสาหกรรมอาหารเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของหลายมณฑล และมีการส่งเสริมการลงทุนทั้งของผู้ประกอบการจีนและการลงทุนของต่างชาติ
- มีการเข้ามาของนักลงทุนต่างชาติ ซึ่งช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของจีน มีการนำเทคนิคและกระบวนการแปรรูปสมัยใหม่มาใช้ ตลอดจนช่วยขยายช่องทางในการพัฒนาสินค้าเพื่อการส่งออกมากขึ้น
- สำหรับมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ มีข้อได้เปรียบด้านความเหมาะสมของพื้นที่เพาะปลูกและสภาพภูมิอากาศ จึงมีความอุดมสมบูรณ์ของวัตถุดิบทางการเกษตรที่หลากหลาย ทั้งด้านพืชเกษตร และปศุสัตว์ รวมทั้งการประมง (กว้างซี)
- จากการที่มีวัตถุดิบอุดมสมบูรณ์ มีแรงงานจำนวนมาก มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนจึงมีศักยภาพในการผลิตอาหารแปรรูป หากได้รับการพัฒนากระบวนการแปรรูปโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมีบรรจุก๊าซที่ทันสมัยขึ้น
- มีเงื่อนไขด้านอุปสงค์เป็นปัจจัยเกื้อหนุนสำคัญ เนื่องจากสินค้าอาหารเป็นรายการค่าใช้จ่ายหลักและจำเป็นของผู้บริโภคชาวจีนโดยทั่วไป และจากการขยายตัวของเศรษฐกิจ ทำให้ตลาดอาหารแปรรูปมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนมีโอกาสขยายตัว และมีกลุ่มผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อมากขึ้น เริ่มนิยมรับประทานอาหารที่พร้อมปรุงหรืออาหารสำเร็จรูปมากขึ้น
- ในขณะนี้ ตลาดอาหารแปรรูปในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ยังไม่มีการแข่งขันที่รุนแรงมากเมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลชายฝั่ง จึงสะท้อน โอกาสในการเข้าไปขยายการลงทุน
- รัฐบาลจีนให้การส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป โดยไม่มีข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้น จึงสามารถเข้าไปลงทุนในลักษณะธุรกิจต่างชาติดลงทุนเองทั้งหมด (ทุนต่างชาติ 100%) หรือการร่วมทุนกับรัฐบาลท้องถิ่น/หุ้นส่วนในประเทศจีนก็ได้ ตามความเหมาะสมของลักษณะธุรกิจ

### 2) จุดอ่อน

- ในภาพรวม จีนยังมีอัตราการแปรรูปอาหารที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้ผลิตผลทางการเกษตรของจีนจำนวนไม่น้อยไม่ได้รับการเก็บถนอมหรือผ่านกระบวนการแปรรูปที่เหมาะสม
- ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปอาหารขั้นพื้นฐานและใช้เทคโนโลยีไม่ซับซ้อนมาก

- ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของจีนส่วนใหญ่เป็นรายย่อย และกระจายอยู่ตามมณฑลต่างๆ และมีข้อจำกัดด้านเงินลงทุน จึงเน้นผลิตสินค้าต้นทุนต่ำและไม่ให้ความสำคัญกับคุณภาพมากนัก

- แม้ว่าจะมีการขยายการผลิตและการลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปมากขึ้นโดยการร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ แต่ยังคงอยู่ในสัดส่วนต่ำ

- ภูมิภาคตะวันตกของจีนเป็นพื้นที่ตอนในไม่มีทางออกทะเล (ยกเว้นกว่างซี) จึงมีอาหารทะเลไม่เพียงพอ และราคาแพง สะท้อนถึงโอกาสในการไปลงทุนในธุรกิจอาหารทะเล/อาหารทะเลแปรรูป

- มีข้อจำกัดของระบบขนส่งโลจิสติกส์ของจีน ซึ่งยังไม่มีการพัฒนาเต็มที่ในการรองรับการขนส่งและกระจายสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิความเย็นตลอดเส้นทางการลำเลียง ทำให้สินค้าเกษตร ปศุสัตว์ หรือสัตว์น้ำจำนวนมากไม่สามารถขนส่งออกไปจำหน่ายออกนอกภูมิภาคหรือขนส่งไปเพื่อป้อนโรงงานแปรรูปที่ตั้งอยู่ตามมณฑลชายฝั่ง

#### 6.2.4 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับไทย

##### 1) บทสรุป

อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของจีนเป็นอีกอุตสาหกรรมที่สำคัญมากขึ้น และมีศักยภาพในด้านขนาดของตลาดและเงื่อนไขด้านอุปสงค์ หากแต่จำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงทางด้านการผลิต โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีด้านการแปรรูปอาหารสมัยใหม่มาใช้ในกระบวนการผลิต ทั้งนี้ จีนมีความอุดมสมบูรณ์ของวัตถุดิบทางการเกษตรที่สามารถนำมาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป โดยเฉพาะมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน หากแต่มณฑลจีนตอนในเหล่านี้ยังคงใช้เทคโนโลยีในการแปรรูปอาหารที่ยังไม่ก้าวหน้ามากนัก

สำหรับการลงทุน/ความร่วมมือระหว่างไทยและจีนที่มีอยู่แล้ว ส่วนใหญ่จะเป็นการเข้าไปลงทุนของภาคเอกชนไทยในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในประเทศจีน และมีหลายรายประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี เช่น กลุ่มน้ำตาลมิตรผล และกลุ่มกระทิงแดง เป็นต้น การลงทุนของไทยในประเทศจีนส่วนใหญ่มุ่งเน้นการผลิตเพื่อป้อนตลาดขนาดใหญ่ของจีน มากกว่าที่จะมุ่งเน้นผลิตเพื่อการส่งออก อย่างไรก็ตาม มีนักธุรกิจไทยจำนวนไม่น้อยเช่นกันที่ต้องประสบกับอุปสรรคและ

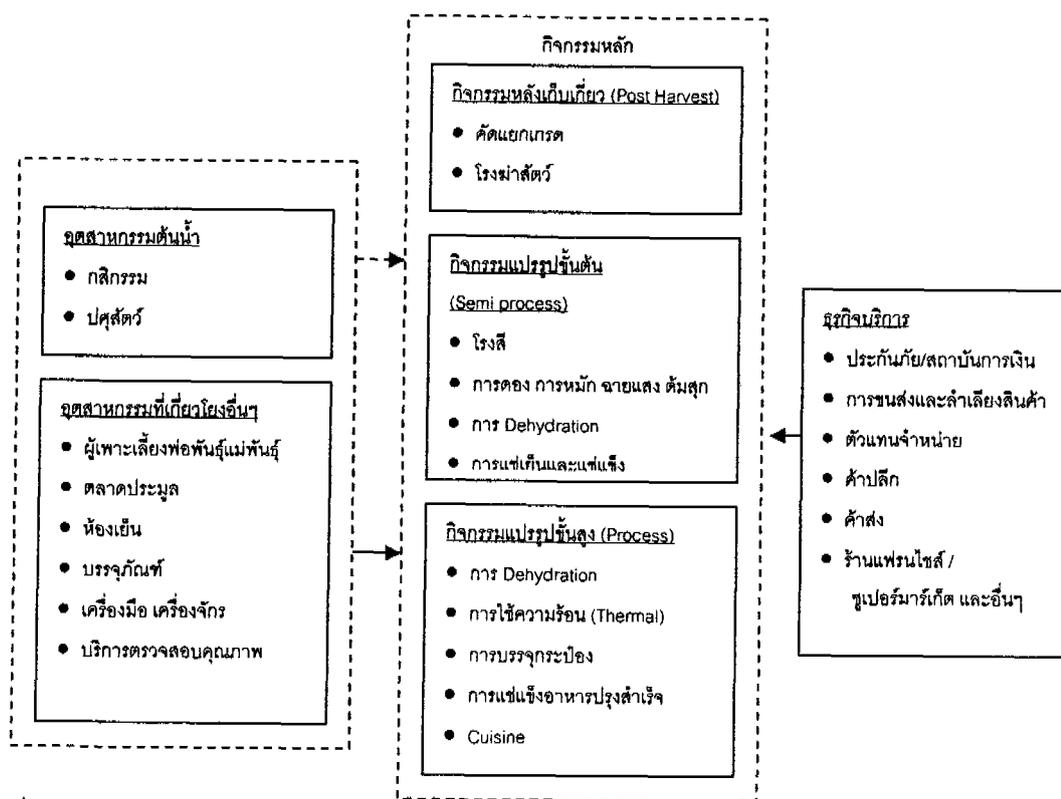
ปัญหาต่างๆ ในการเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวในประเทศจีน เช่น ปัญหาของหุ้นส่วนในประเทศจีน ปัญหาของระบบเงิน และปัญหาด้านกฎระเบียบของรัฐบาลท้องถิ่น เป็นต้น<sup>34</sup>

## 2) บทวิเคราะห์การเชื่อมโยง

อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมย่อยสาขาต่างๆ มากมาย และมีกระบวนการผลิตหลากหลายขั้นตอน และผลผลิตของแต่ละขั้นตอนยังสามารถนำไปแปรรูปต่อ/เพิ่มมูลค่าเพื่อการผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายในรูปแบบอื่นๆ ต่อไป ตลอดจนมีอุตสาหกรรมด้านบริการที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในแผนภูมิที่ 6.2

### แผนภูมิที่ 6.2

#### โครงสร้างกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมอาหาร



ที่มา: ปรับข้อมูลจาก "โครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย," น. 292.

<sup>34</sup> รายงานบทสัมภาษณ์ นายเจริญ ฐิจิราโสภณ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท อุตสาหกรรม ส.ขอนแก่น จำกัด ตั้งโรงงานผลิตหมูของ-หมูแผ่นและผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่เมือง เซินเจิ้น มณฑลกว่างตง รายละเอียดใน "ข้าแหละช็อคกลาง ลดภาษีผลไม้ไทย-จีน มี หรือ ไม่มี FTA ก็ต้อง 'จ่าย' นอกกรอบ," ประชาชาติธุรกิจ 28 (27 กันยายน 2547):13.

**สถานการณ์อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของไทย** โดยเปรียบเทียบแล้ว ประเทศไทยมีความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปมากกว่าพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 มณฑล ในขณะนี้ประเทศไทยสามารถผลิตและส่งออกสินค้ากลุ่มอาหารได้มากติดอันดับ 1 ใน 5 ของผู้ส่งออกอาหารสุทธิในตลาดโลก และจากการจัดอันดับประเทศผู้ส่งออกสินค้าของโลกโดย WTO ร่วมกับ UNCTAD ในปี 2004 สินค้าอาหารแปรรูปที่ไทยส่งออกมากเป็นอันดับ 1 ของโลก คือ ปลาเพื่อการบริโภค ส่วนสินค้าที่ไทยส่งออกมากติดอันดับ 2 ในโลก ได้แก่ ผลไม้แห้ง เนื้อแห้ง เนื้อผ่านการถนอมอาหาร กุ้ง หอย ปู ปลาหมึก และส่งออกมากติดอันดับ 3 ของโลก ได้แก่ น้ำตาลทราย ละเอียดกลั่นแล้วในบดที่ 3 หัวข้อ 3.4 ในขณะที่ พื้นที่ศึกษาในประเทศจีนมีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านวัตถุดิบเพื่อป้อนอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปและมีตลาดขนาดใหญ่ ดังนั้น จึงสะท้อนโอกาสในการเชื่อมโยงทางการลงทุนระหว่างไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เนื่องจากแต่ละฝ่ายต่างมีจุดแข็งที่สามารถนำมาส่งเสริมกันและกันได้ ดังนี้

#### **การเชื่อมโยงด้านการลงทุน**

ในด้านการลงทุน รูปแบบที่มีโอกาสและมีความเป็นไปได้ คือ นักธุรกิจของไทยเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ซึ่งมีวัตถุดิบทางการเกษตรอย่างอุดมสมบูรณ์ มีแรงงานในภาคเกษตรอยู่เป็นจำนวนมากและมีค่าจ้างแรงงานค่อนข้างต่ำ หากแต่มณฑลเหล่านี้ยังคงใช้เทคโนโลยีในการแปรรูปอาหารที่ยังไม่ก้าวหน้ามากนัก จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะเข้าไปลงทุนเพื่อพัฒนาการผลิตและนำเทคนิคการแปรรูปขั้นสูงไปใช้ เช่น การ dehydration การแช่แข็งอาหารปรุงสำเร็จ หรือการบรรจุกระป๋องแบบสมัยใหม่ เป็นต้น จึงนับว่าเป็นการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงในกระบวนการผลิต ตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำระหว่างฝ่ายจีน คือ กลุ่มเกษตรกร/ผู้เลี้ยงสัตว์ แรงงาน และผู้จัดหาผลผลิต และฝ่ายไทย คือ ผู้ผลิตและผู้ประกอบการ

สำหรับรูปแบบการเข้าไปลงทุนในประเทศจีนนั้น มีทั้งการเข้าไปร่วมทุนกับหุ้นส่วนชาวจีน การร่วมทุนกับรัฐบาลท้องถิ่นของจีน การเข้าไปลงทุนในลักษณะทุนต่างชาติ 100% และการเข้าไปทำสัญญาซื้อขายผลผลิต (contract farming) กับเกษตรกรชาวจีน เป็นต้น ซึ่งจะเป็นรูปแบบใดก็ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของลักษณะธุรกิจ เช่น ถ้าเป็นธุรกิจที่จะต้องเกี่ยวข้องกับการรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรชาวจีนจำนวนมาก การเข้าไปลงทุนโดยการร่วมทุนกับรัฐบาลท้องถิ่น ก็จะสามารถอาศัยความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ของจีนหรือหน่วยงานท้องถิ่นเข้ามาเป็นผู้จัดการดูแลด้านการรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรชาวจีนเหล่านั้น เป็นต้น

นอกจากนี้ การเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เพื่อตอบสนองตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ซึ่งมีจำนวนมากกว่า 200 ล้านคน และมีศักยภาพ

ที่จะมีรายได้และมีอำนาจซื้อมากขึ้น ประกอบกับการแข่งขันยังไม่รุนแรงมากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลชายฝั่ง ทั้งหมดนี้จะเป็นปัจจัยเอื้อที่จะช่วยให้นักธุรกิจไทยได้มีโอกาสขยายขนาดการผลิตจำนวนมากเพื่อสนองตลาดขนาดใหญ่ดังกล่าว ซึ่งสามารถช่วยให้เกิดการประหยัดต่อขนาดได้ในที่สุด และยังสามารถช่วยให้นักธุรกิจไทยลดการพึ่งพาดตลาดดั้งเดิมของสินค้าส่งออกกลุ่มอาหารแปรรูปของไทย เช่น สหรัฐฯ ญี่ปุ่น หรือสหภาพยุโรป ได้อีกทางหนึ่ง

ที่สำคัญ นักธุรกิจไทยและจีนยังสามารถร่วมมือกันในการเข้าไปร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในประเทศเพื่อนบ้านที่มีข้อได้เปรียบด้านวัตถุดิบและแรงงานราคาถูก เช่น ลาว หรือ กัมพูชา เพื่อลดต้นทุนในการผลิต และยังเป็น การช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชากร/เกษตรกรที่อยู่ในพื้นที่เหล่านั้นต่อไปด้วย

#### การเชื่อมโยงทางการค้า

ด้านการส่งออก: สำหรับการส่งออกสินค้ากลุ่มอาหารแปรรูปจากไทยไปยังตลาดในประเทศจีนนั้น มีสินค้าหลายรายการที่ไทยมีศักยภาพในการส่งออก เช่น ข้าวหอมมะลิ ผลไม้แปรรูป เนื้อสัตว์แปรรูป โดยเฉพาะอาหารทะเลแช่แข็งหรือมีเทคนิคสมัยใหม่ในการแปรรูปได้เสมือนเป็นอาหารทะเลสด เนื่องจากชาวจีนทั่วไปจะนิยมบริโภคอาหารทะเล รวมทั้งผู้บริโภคในมณฑลจินตอนใน หากแต่ด้วยข้อจำกัดด้านการขนส่งอาหารทะเลแบบมีชีวิตสดๆ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง ทำให้อาหารทะเลสดมีราคาค่อนข้างสูง ผู้บริโภคที่อยู่ทางตอนในของจีนเหล่านี้จึงอาจจะหันมาพิจารณาและสนใจบริโภคอาหารทะเลแปรรูปในลักษณะดังกล่าวได้เช่นกัน โดยเฉพาะพฤติกรรมกรบริโภคของคนจีนรุ่นใหม่ที่มีรายได้สูงขึ้นและเริ่มนิยมความทันสมัยและสะดวกสบายมากขึ้น ทั้งนี้ ควรจะต้องมีการเข้าไปทำการตลาดหรือโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริโภคได้เข้าใจและรู้จักอาหารทะเลแปรรูปในลักษณะดังกล่าว เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าสู่ตลาดจีนตอนในเหล่านี้ได้มากขึ้น<sup>35</sup> และต้องเลือกเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรักษาคุณภาพและความน่ารับประทานของอาหารทะเลแปรรูปดังกล่าว เช่น การขนส่งผ่านทางทะเลเพื่อไปขึ้นท่าเรือน้ำลึกในกว๋างซี เพื่อส่งเข้าไปยังตลาดตอนในต่อไป

<sup>35</sup> จากกรณีศึกษาการเริ่มเข้าไปทำตลาดของเครื่องดื่มกระทิ้งแดงในประเทศจีนในระยะแรก ผู้บริหารของบริษัทฯ ต้องกล้าริเริ่ม บุกเบิกและไม่ย่อท้อในการนำสินค้ากลุ่มเครื่องดื่มแช่เย็นเข้าไปในประเทศจีน เนื่องจากชาวจีนส่วนใหญ่นิยมดื่มเครื่องดื่มแบบร้อน ทำให้ช่วง 2-3 ปีแรกต้องรุกทำการตลาดในประเทศจีนอย่างเต็มที่ และต้องใช้งบโฆษณาจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน เครื่องดื่มกระทิ้งแดงสามารถครองส่วนแบ่งตลาดในประเทศจีนได้สูงถึงร้อยละ 80 รายละเอียดดังกล่าวแล้วในหัวข้อ 6.2.2

**ประเด็นอุปสรรค:** อย่างไรก็ดี ในภาพรวมการส่งออกสินค้ากลุ่มอาหารแปรรูปไปประเทศจีน แม้ว่าจะมีการทำข้อตกลงการลดภาษีนำเข้าระหว่างกันและมีการลงนามในพิธีสาร/บันทึกความเข้าใจอีกหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการรับรองมาตรฐาน การอำนวยความสะดวกด้านขั้นตอนหรือกฎระเบียบการนำเข้า แต่ยังคงมีอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีอื่นๆ (Non-Tariff Barriers: NTBs) ในการเข้าสู่ตลาดจีน<sup>36</sup> ทำให้สินค้าในกลุ่มอาหารแปรรูปของไทยไม่สามารถเข้าสู่ตลาดจีนได้มากนัก

ดังนั้น การเข้าไปลงทุนตั้งฐานการผลิตอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในประเทศจีน จะเป็นอีกทางหนึ่งในการเลี่ยงปัญหาและอุปสรรคทางการค้าที่เป็น NTBs เหล่านั้น เพราะหากเป็นรูปแบบของการเข้าไปลงทุนในประเทศจีนแล้ว รัฐบาลจีนกลับให้การสนับสนุน เชิญชวนและมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนโดยการให้สิทธิพิเศษต่างๆอย่างเต็มที่ ตัวอย่างเช่น กรณีของมณฑลซีอาน เลขานุการพรรคคอมมิวนิสต์ของนครเฉิงตูได้เดินทางมาประเทศไทยเพื่อเชิญชวนให้นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมสำหรับอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปโดยเฉพาะ<sup>37</sup>

**ด้านการนำเข้า:** เนื่องจากมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนมีวัตถุดิบสำหรับผลิตอาหารแปรรูปที่หลากหลายและมีปริมาณมาก ราคาไม่แพง จึงควรจะมีการนำเข้าวัตถุดิบเหล่านี้เพื่อแปรรูปหรือเพิ่มมูลค่าต่อไป เช่น การนำเข้าแอปเปิ้ลราคาถูกจากจีนเพื่อนำมาแปรรูปเป็นน้ำผลไม้แอปเปิ้ล เพื่อจำหน่ายในประเทศไทยหรือส่งออกไปต่างประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถลดต้นทุนในการผลิตลงได้ในระดับหนึ่ง และเพื่อให้ได้วัตถุดิบที่มีคุณภาพและราคาเหมาะสม นักธุรกิจไทยสามารถขยายความร่วมมือในลักษณะสร้างพันธมิตรกับคู่ค้าในประเทศจีน เพื่อให้ทำหน้าที่จัดหาวัตถุดิบเหล่านั้น เพื่อป้องกันให้ผู้ผลิตอาหารแปรรูปที่ตั้งโรงงานอยู่ในประเทศไทย เป็นต้น ทั้งนี้ รัฐบาลไทยควรต้องมีข้อกำหนดด้านมาตรฐานสินค้านำเข้า เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคของไทยสามารถนำเข้าสินค้าที่มีคุณภาพตรงตามมาตรฐานด้วย

<sup>36</sup> อ่านรายละเอียดเกี่ยวกับอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) ในการเข้าสู่ตลาดจีน ได้ในรายงาน อักษรศรี พานิชสาส์น, "ข้อเท็จจริง ปัญหา และโอกาสในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจไทย-จีน: กรณีศึกษาการค้าไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน," อ้างแล้วในเชิงอรรถ 15.

<sup>37</sup> "สมคิดหนูนเอกชนไทยบุกลงทุนตลาดเฉิงตู," อ้างแล้วในเชิงอรรถ 23.

### 6.3 อุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณ

#### 6.3.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม

ในปัจจุบัน ผลิตภัณฑ์แปรรูปสมุนไพรและยาจีนได้รับความนิยมมากขึ้น ด้วยคุณลักษณะที่สามารถใช้ป้องกันเหี่ยวยาและไม่ก่อให้เกิดผลข้างเคียงใดๆ ทำให้ความต้องการผลิตภัณฑ์สมุนไพรและยาจีนขยายตัวเพิ่มขึ้น รัฐบาลจีนได้กำหนดให้ผลิตภัณฑ์ยาแผนโบราณของจีนเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศ และในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา<sup>38</sup> จีนได้ตั้งศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีการผลิตยาแผนโบราณจีน 14 แห่ง และศูนย์สาธิตการเพาะปลูกอีก 8 แห่ง ในปัจจุบันมีพื้นที่เพาะปลูกสมุนไพรจีนทั่วประเทศราว 1 ล้านเฮกตาร์ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 90 จากปี 2000

อย่างไรก็ดี แม้ว่ารัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นในหลายมณฑลได้ทุ่มเทและพัฒนากาการผลิตยาจีนให้ทันสมัย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว อุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณของประเทศจีนยังมีจุดอ่อนและจำเป็นต้องพัฒนาต่อไป<sup>39</sup> ในปัจจุบัน จีนมีการส่งออกยาสมุนไพรจีนไปยัง 130 ประเทศทั่วโลก จากรายงานขององค์การอนามัยโลก<sup>40</sup> ในปี 2004 จีนเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์สมุนไพร ทั้งยา อาหารเสริม และเครื่องสำอางจากสมุนไพรมากเป็นอันดับ 1 และครองตลาดสูงสุดร้อยละ 55 โดยมีตลาดใหญ่ที่สุดที่ยุโรปและอเมริกาเหนือ (สำหรับประเทศไทยอยู่อันดับ 18)

จากรายงานของทางการจีน<sup>41</sup> ตลาดส่งออกยาจีนที่มีศักยภาพมากขึ้น เช่น สิงคโปร์ มีการนำเข้ายาสมุนไพรจากจีน 2 หมื่นตันต่อปี คิดเป็นมูลค่า 60 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. และอินโดนีเซียมีการนำเข้ายาและสมุนไพรจากจีนคิดเป็นมูลค่าประมาณ 11 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ต่อปี ทั้งนี้ การค้าสินค้าสมุนไพรและยาจีนระหว่างไทย-จีนยังมีมูลค่าไม่มากนัก

<sup>38</sup> "TCM Set as Strategic Industry,"

<[http://service.china.org.cn/link/wcm/Show\\_Text?info\\_id=143499&p\\_qry=herbs%20and%20500](http://service.china.org.cn/link/wcm/Show_Text?info_id=143499&p_qry=herbs%20and%20500)>, 26 September 2005.

<sup>39</sup> "ซีมั่งกรผลิต 'ยาจีน' ล้าหลังเพื่อนบ้าน เร่งพัฒนามาตรฐานแข่งขันตลาดโลก," <[www.manager.co.th](http://www.manager.co.th)>, 23 ตุลาคม 2548.

<sup>40</sup> "ตลาดผลิตภัณฑ์สมุนไพรโลก," *กรุงเทพธุรกิจ* (1 กันยายน 2548):11.

<sup>41</sup> "ทรัพยากรด้านยาสมุนไพรจีนของหยุนหนานเป็นอันดับหนึ่งของจีน," *วารสารแม่น้ำโขง* 34 (มีนาคม 2548):46.

**อุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณในจีนตะวันตก:** ภูมิภาคจีนตะวันตก มีความได้เปรียบในด้านแหล่งทรัพยากร และการผลิตในอุตสาหกรรมยาจีนและสมุนไพร โดยเฉพาะชนกลุ่มน้อยในภาคตะวันตกของจีน เช่น ทิเบต มองโกเลีย และม้ง ต่างก็มีวิธีการ วิจัยและรักษาโรคที่มีลักษณะเฉพาะและได้รับความสนใจมากขึ้น ในขณะนี้ จีนมีโรงพยาบาล ที่ใช้ยาแผนจีนแบบดั้งเดิมอยู่ทั้งหมด 132 แห่ง ด้านการศึกษาและการวิจัยและพัฒนา มีสัดส่วน ประมาณร้อยละ 99 อยู่ในภูมิภาคจีนตะวันตกและมีบริษัทที่มีความชำนาญในการผลิตยาแผนจีน ประมาณ 200 แห่ง สามารถผลิตยาได้กว่า 600 ชนิด ในจำนวนนี้มีอยู่ 100 ชนิดที่ใช้กันอย่าง แพร่หลายในประเทศ โดย 47 ชนิดจัดเป็นยาสามัญแห่งชาติ (National Basic Medicine List) ภาคตะวันตกของจีนยังเป็นแหล่งตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์สมุนไพร และแหล่งจำหน่ายวัตถุดิบ สำหรับการผลิตยาแผนจีนโบราณด้วย เช่น ตลาดเลียนฮวาซือ (Lianhuaci) ในนครเฉิงตู มณฑล ซื่อชวน

กรณีศึกษา: มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>42</sup>

#### 1) มณฑลซื่อชวน

ซื่อชวนมีชื่อได้เปรียบในอุตสาหกรรมยาจีนแผนโบราณ เนื่องจากมีปัจจัยเอื้อทางด้าน วัตถุดิบและการค้นคว้าวิจัย โดยซื่อชวนเป็นมณฑลที่มีความอุดมสมบูรณ์ของพืชสมุนไพรสำหรับ ยาจีนประมาณ 5,000 กว่าชนิด และด้วยการส่งเสริมของรัฐบาล ซื่อชวนจึงได้กลายเป็นศูนย์กลาง การวิจัยและพัฒนายาจีนแผนโบราณ มีนักวิจัยอาวุโสที่เชี่ยวชาญด้านยาจีนของสถาบันต่างๆ ทำการศึกษาวิจัยอย่างต่อเนื่อง เช่น มหาวิทยาลัยแพทย์แผนโบราณนครเฉิงตู (Chengdu University of Chinese Medicine) ซึ่งเป็น 1 ใน 4 สถาบันเก่าแก่ด้านการวิจัยและพัฒนายาจีน แผนโบราณของจีน สำหรับมูลค่าผลผลิตรวมจากอุตสาหกรรมยาและเวชภัณฑ์ของซื่อชวนได้ ขยายตัวเพิ่มขึ้น และกว่าครึ่งหนึ่งเป็นอุตสาหกรรมยาจีนแผนโบราณ ส่งผลให้ในขณะนี้ ซื่อชวนมี มูลค่าผลผลิตรวมจากอุตสาหกรรมยาจีนแผนโบราณสูงเป็นอันดับ 2 ของประเทศ

นครเฉิงตู ถือเป็นศูนย์กลางของการศึกษาวิจัยด้านยาจีนแผนโบราณ และ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีนได้คัดเลือกนครเฉิงตูเป็นที่ตั้งฐานอุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อการวิจัยและผลิตยาจีนแผนโบราณขึ้นเป็นแห่งแรกของประเทศ ใน ด้านการร่วมมือและการลงทุนจากต่างประเทศ รัฐบาลซื่อชวนได้ร่วมมือกับรัฐบาลฮ่องกง ภายใต้

<sup>42</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China Statistical Yearbook 2004; Sichuan Statistical Yearbook 2004; Chongqing Statistical Yearbook 2004; Yunnan Statistical Yearbook 2004; Guangxi Statistical Yearbook 2004.

“ข้อตกลงหุ้นส่วนที่ใกล้ชิดกันระหว่างจีน-ฮ่องกง” (Closer Economic Partnership Arrangement: CEPA) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณร่วมกัน นอกจากนี้ บริษัทจากมาเก๊าได้เข้ามาลงทุนพัฒนาและสร้าง “อุทยานยาจีน” (Chinese Medicine Park) ในเขตผีเสื้อของนครเจียงตู บริษัทวิสาหกิจของจีนด้านเภสัชกรรมหลายแห่ง เช่น บริษัท Tai Ji และบริษัท Di'ao ได้นำผลจากการค้นคว้าวิจัยเหล่านี้ไปใช้ประโยชน์เชิงการพาณิชย์โดยการผลิตเป็นยาและเวชภัณฑ์วางจำหน่ายอยู่ในอันดับต้นๆ ของประเทศ

## 2) มณฑลยูนหนาน

ยูนหนานมีทรัพยากรยาสมุนไพรจีนมากเป็นอันดับ 1 ของจีน<sup>43</sup> (สัดส่วนร้อยละ 55 ของทั้งประเทศ) โดยมีจำนวนถึง 6,559 ชนิด จัดเป็นแหล่งพืชสมุนไพรหายากถึงกว่าร้อยละ 70 ของพืชหายากทั้งหมด และมีสถาบันวิจัยทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของรัฐหลายแห่งที่มีชื่อเสียงด้านการศึกษาวิจัยยาจีนแผนโบราณ

รัฐบาลยูนหนานให้การสนับสนุนการพัฒนาองค์ความรู้ในอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณอย่างเต็มที่ และลงทุนสร้างห้องทดลองและมีโครงการพิเศษต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้นักวิทยาศาสตร์พัฒนาสายพันธุ์ใหม่ โดยจะได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ถือหุ้นด้วย หากสามารถใช้ผลงานวิจัยของตนเป็นทุนจดทะเบียน พร้อมกับให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่นักวิจัยต่างประเทศที่ตั้งใจจะจัดตั้งโครงการวิจัยที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในมณฑล ปัจจุบันเชื่อกันว่าส่งผลให้อุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณในมณฑลยูนหนานมีการขยายตัวเติบโตขึ้นมาก รัฐบาลยูนหนานได้ตั้งเป้าหมายให้อุตสาหกรรมยาจีนของมณฑลขยายตัวมีมูลค่าการผลิตถึง 10 พันล้านหยวนภายในปี 2007 รัฐบาลยูนหนานยังมีโครงการสร้างฐานการผลิตยาที่ทันสมัย ได้แก่ การกำหนดพื้นที่เพาะปลูกพืชสมุนไพรเพื่อผลิตยาสมุนไพรจีนตามมาตรฐานระหว่างประเทศจำนวน 5 แห่งที่เหวินชาน (Wenshan) ชู่ซ่ง (Chuxiong) ลีปสองปันนา (Xishuangbanna) เจาทง (Zhaotong) และลี่เจียง (Lijiang) การตั้งศูนย์การแปรรูป 5 ศูนย์ และศูนย์วิจัยยาจีน 6 แห่ง พร้อมสร้างนิคมอุตสาหกรรมยา 4 แห่งที่คุนหมิง เหวินชาน ชู่ซ่ง และต้าหลี่ และจัดเขตจัดแสดงสินค้า 3 เขต เพื่อสร้างเครือข่ายการจำหน่ายยาจีนที่ครอบคลุมทั้งในประเทศจีนและต่างประเทศ

<sup>43</sup> “ยูนหนาน อันดับหนึ่งของจีนในอุตสาหกรรมยาสมุนไพรจีน,” วารสารแม่น้ำโขง 34 (มีนาคม 2548):49.

สำหรับการลงทุนจากต่างชาติ มีนักลงทุนจากไต้หวันเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านยาจีนใน  
 หนุ่ยหนานแล้ว 449 แห่ง และนักลงทุนจากฮ่องกง ได้แก่ บริษัท New World เข้ามาลงทุนในการ  
 พัฒนายาจีนแผนโบราณร่วมกับนักวิจัยของมณฑลด้วย

### 3) เขตปกครองตนเองกว่างซี

อุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณเป็นอีกอุตสาหกรรมสำคัญของกว่างซี  
 เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตยาจีนโบราณมากเป็นอันดับ 2 ของ  
 ประเทศ (รองจากหนุ่ยหนาน) และมีการพัฒนางานวิจัยและคิดค้นปรับปรุงมูลค่าเพิ่มของ  
 ผลิตภัณฑ์ให้สูงขึ้น สำหรับผลิตภัณฑ์ยาที่มีชื่อเสียงของกว่างซีได้แก่ San Jin ยาผงจากแดงโม  
 พลาสเตอร์ และยาป้าย Tian He ยาเม็ดจีนแก้ฟกช้ำและกล้ามเนื้อตึง

ตัวอย่างการลงทุนจากต่างชาติ เช่น บริษัท Degussa AG จากเยอรมนีได้เข้ามาลงทุน  
 จัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับบริษัท Nanning Only Time Pharmaceuticals เพื่อการพัฒนาและแปรรูป  
 สารสกัดจากสมุนไพรจีนในกว่างซี

### 4) มหานครฉงชิ่ง

ไม่มีรายงานตัวเลขและข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนของฉงชิ่ง จึงคาด  
 ว่า คงจะไม่ใช่อุตสาหกรรมที่โดดเด่นของมณฑล

## 6.3.2 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว

สำหรับความร่วมมือระหว่างไทยและจีนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีน  
 ส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการหรือสถาบันการศึกษาวิจัยของทั้งสองฝ่าย โดย  
 ในขณะนี้ กระทรวงสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศจีนได้มีความร่วมมือภายใต้  
 "โครงการความร่วมมือด้านการลงทุนบริการสุขภาพระหว่างไทย-จีน" ซึ่งเป็นความร่วมมือใน 5  
 ด้านหลัก ได้แก่ สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล ศูนย์สุขภาพ ศูนย์บริการธุรกิจ และอุตสาหกรรม  
 ผลิตเครื่องมือแพทย์ รวมทั้งมีการร่วมมือทางด้านการสาธารณสุขระหว่างไทยกับมณฑลสำคัญ  
 ของจีน คือ มหานครชางไห่ เพื่อแลกเปลี่ยนความร่วมมือทางด้านการแพทย์ทั้งแผนปัจจุบัน และ  
 แผนโบราณ<sup>44</sup> เช่น ด้านการพัฒนาสมุนไพรไทยสู่ตลาดโลก โดยจะร่วมกันส่งเสริมแลกเปลี่ยน  
 องค์ความรู้ด้านสมุนไพรไทยและจีน และร่วมกันตรวจสอบมาตรฐานยาสมุนไพรร่วมกัน เพื่อให้

<sup>44</sup> "ไทย-จีนผนึกพลังสู่มหานครสุขภาพ 5 โครงการยกระดับแพทย์แผนไทย," ผู้จัดการ  
 รายสัปดาห์ (12 พฤศจิกายน 2547).

เกิดมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และรัฐบาลไทยได้เชิญชวนฝ่ายจีนเข้าร่วมมือในโครงการศูนย์ฟื้นฟูสุขภาพแบบไทย โดยจะจัดตั้งเป็นศูนย์เครือข่ายทั้งที่มหานครเซี่ยงไฮ้ และประเทศไทย เพื่อเป็นจุดบริการทางการแพทย์ ทั้งการบริการแพทย์แบบแผนตะวันตก แบบการดูแลสุขภาพแบบสปาไทย นวดไทย พร้อมกันนี้จะมีการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ธรรมชาติของไทย เช่น สมุนไพรไทย ยาสมุนไพรไทย เป็นต้น ความร่วมมือเพื่อสร้างโรงพยาบาลพี่น้องระหว่างกัน เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีการรักษาพยาบาล และการส่งต่อผู้ป่วยไปรักษาโรค โดยดำเนินการทั้งโรงพยาบาลรัฐ และเอกชน ในส่วนของไทยคาดว่า จะคัดเลือกโรงพยาบาลราชวิถีเป็นโรงพยาบาลพี่น้องกับโรงพยาบาลที่จีนจะคัดเลือกมาอีกครั้ง ส่วนโรงพยาบาลที่เป็นแพทย์ทางเลือกนั้น จะคัดเลือกโรงพยาบาลอภัยภูเบศร จังหวัดปราจีนบุรี เป็นโรงพยาบาลพี่น้องกับโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยเซี่ยงไฮ้ ตลอดจนการแลกเปลี่ยนการฝึกอบรม การเรียนรู้ ด้านการแพทย์ระหว่างกัน

ภายใต้ความร่วมมือต่างๆ เหล่านี้ ประเทศไทยสามารถที่จะนำความรู้ด้านสมุนไพรจีนมาประยุกต์ใช้ด้านการตลาดของไทย โดยเฉพาะในขณะนี้ ประเทศไทยมีสมุนไพรระดับโลกอยู่ 12 ชนิด เช่น กระจายดำ ลูกประคบ เป็นต้น

สำหรับการลงทุนของไทยในอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณยังมีไม่มาก<sup>45</sup> มีเพียงเครือซีพีที่ เป็นผู้ลงทุนสำคัญ และถือว่า ประสบความสำเร็จในการลงทุนด้านธุรกิจยาสมุนไพรในประเทศจีน<sup>46</sup> ทางด้านการค้า บริษัทในเครือของสหพัฒน์พิบูลย์ (สหกรุป) ได้แก่ บริษัทฮั่วถอ (ประเทศไทย) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับประเทศจีน ได้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับยารักษาโรคและนำเข้าผลิตภัณฑ์ยาจากจีน<sup>47</sup> และนำเข้าเข็มสำหรับการฝังเข็มเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ได้ทำตลาดมานานกว่า 3 ปี ปัจจุบันมีการใช้เข็มรักษา 8-10 ล้านเล่ม เดิมโตเฉลี่ยร้อยละ 20 ต่อปี โดยคาดว่าอีก 3 ปีธุรกิจจะถึงจุดคุ้มทุน และมีโอกาสเพิ่มทุนเพื่อสร้างโรงงานผลิตเข็มในประเทศต่อไป

<sup>45</sup> วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และคณะ, "โครงการวิจัยร่วมเพื่อพัฒนากรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและเศรษฐกิจ ไทย-จีนโดยเน้นการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ (CTC)," รายงานวิจัยเสนอสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), กันยายน 2548). (อัดสำเนา)

<sup>46</sup> "ซีพี เล็งเป้าใหม่ผลิตอาหารป้อนคนจีน," อ่างแล้วในเชิงอรรถ 26.

<sup>47</sup> "Success Cases ทุนรุ่นบุกเบิก."

### 6.3.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน

จากผลการศึกษาสำรวจอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณของจีน และกรณีศึกษาอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ตลอดจนการศึกษาสำรวจความร่วมมือและการลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว สามารถวิเคราะห์ประเมินจุดแข็ง/จุดอ่อนของอุตสาหกรรมดังกล่าว ได้ดังนี้

#### 1) จุดแข็ง

- มีข้อได้เปรียบทางด้านเงื่อนไขปัจจัย เนื่องจากเป็นแหล่งทรัพยากรวัตถุดิบสมุนไพรจีน และพืชหายาก ทั้งในมณฑลหยุนหนาน (อันดับ 1 ของจีน) กว่างซี (อันดับ 2 ของจีน) และในชื่อชนวน ซึ่งมีอยู่อย่างหลากหลายและมีจำนวน 5-6 พันชนิด
- มีฐานการวิจัยเพื่อคิดค้นพัฒนาการแปรรูปพืชสมุนไพรจีนที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ทางการแพทย์ โดยเฉพาะชื่อชนวนเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนายาจีนแผนโบราณ และได้นำผลงานวิจัยมาให้บริการเชิงพาณิชย์
- ปัจจัยส่งเสริมจากรัฐบาล เช่น การกำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของจีน การตั้งศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีการผลิตยาแผนโบราณจีน ศูนย์สาธิตการเพาะปลูก
- มีการลงทุนสร้างห้องทดลอง และส่งเสริมให้นักวิทยาศาสตร์พัฒนาชนิดใหม่เพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์ ทั้งด้านการอนุญาตให้นำผลงานวิจัยมาเป็นทุนจดทะเบียน และการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่นักวิจัย
- การสนับสนุนการขยายพื้นที่เพาะปลูกพืชสมุนไพร เพื่อผลิตยาสมุนไพรจีนตามมาตรฐานระหว่างประเทศ การตั้งศูนย์การแปรรูป ศูนย์วิจัยยาจีน ตลอดจนการสร้างนิคมอุตสาหกรรมยา
- มีตลาดแลกเปลี่ยนสมุนไพรขนาดใหญ่อยู่ในจีนตะวันตก (3 แห่งจาก 11 แห่งทั่วประเทศ) ซึ่งช่วยเป็นแหล่งกระจายผลิตภัณฑ์สมุนไพรและแหล่งจำหน่ายวัตถุดิบสำหรับการผลิตยาแผนโบราณ
- มีการลงทุนจากต่างประเทศ มีการร่วมมือพัฒนาการวิจัยและคิดค้น เช่น การร่วมมือกับฮ่องกงตั้ง "ศูนย์พัฒนาวิจัยและผลิตยาจีน" ในนครเจิ้งตู
- มีปัจจัยเอื้อด้านเงื่อนไขด้านอุปสงค์ จากการขยายตัวของความต้องการสมุนไพรและยาจีนของตลาดทั้งภายในประเทศจีนและต่างประเทศ ทำให้เริ่มมีการผลิตเพื่อส่งออกมากขึ้น

## 2) จุดอ่อน

- ยังคงมีการค้นคว้าวิจัยทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระดับสูงไม่เพียงพอ โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่ตลาดโลกต้องการและความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมยาสมุนไพรในประเทศที่พัฒนาแล้ว

- ต้องอาศัยบริษัทต่างชาติ เช่น ช่องก่งในการทำการตลาดและเป็นช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อยกระดับให้ผลิตภัณฑ์ยาจีนเป็นที่รู้จักในตลาดโลกทั่วไป

- ยังต้องปรับปรุงด้านรูปลักษณะของผลิตภัณฑ์เพื่อรับประทานได้สะดวก ตลอดจนด้านบรรจุภัณฑ์ และรูปแบบ

- ผู้ประกอบการเจ้าของธุรกิจยาจีนบางส่วน ยังไม่มีการรับรู้มากพอในการพัฒนาผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีที่จะทำให้ยาจีนทันสมัยมากขึ้น

### 6.3.4 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับไทย

#### 1) บทสรุป

ผลิตภัณฑ์แปรรูปสมุนไพรและยาจีนเริ่มเป็นที่ต้องการของตลาดมากขึ้น ซึ่งรัฐบาลจีนหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณมากขึ้นเช่นกัน สำหรับมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนมีข้อได้เปรียบจากเป็นแหล่งทรัพยากรวัตถุดิบพืชสมุนไพรเพื่อผลิตยาจีนที่อุดมสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของผลิตภัณฑ์ การขยายช่องทางจัดจำหน่าย และการทำการตลาดเพื่อให้ผลิตภัณฑ์ยาจีนเป็นที่รู้จักในตลาดโลกทั่วไปมากขึ้น

สำหรับความร่วมมือระหว่างไทย-จีนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยราชการหรือสถาบันการศึกษาวิจัยของทั้งสองฝ่าย ส่วนการลงทุนของไทยในอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณยังมีไม่มาก โดยมีเครือข่ายที่เป็นผู้ลงทุนจากไทยรายใหญ่ในประเทศจีน และมีบริษัทในเครือของสหพัฒน์ปิโตรเลียม ได้มีการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยาจากประเทศจีน

#### 2) บทวิเคราะห์การเชื่อมโยง

สถานการณ์อุตสาหกรรมยาและสมุนไพรของไทย จากรายงานของกระทรวงสาธารณสุข<sup>48</sup> สมุนไพรไทยเริ่มได้รับการยอมรับและมีความสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะสมุนไพร

<sup>48</sup> "สธ. เผยตลาดสมุนไพรไทยมาแรง," กรุงเทพธุรกิจ (1 กันยายน 2548):11.

กลุ่มเครื่องสำอาง รัฐบาลไทยตั้งเป้าหมายว่า ภายในปี 2009 จะเพิ่มยาสมุนไพรในตำรา มาตรฐานให้ได้อย่างน้อย 50 ชนิด และมีสมุนไพรที่พัฒนาจนเป็นผลิตภัณฑ์ส่งออกอย่างน้อย 12 ชนิด สำหรับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้ร่วมกับบริษัทเอกชนผู้นำผลิตภัณฑ์สมุนไพร ไทย 9 แห่ง จัดตั้ง "สมาคมอุตสาหกรรมสมุนไพรไทย"<sup>49</sup> โดยมีเครือข่าย 5 มหาวิทยาลัย ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล และมหาวิทยาลัยขอนแก่น เพื่อร่วมกันสร้างความแข็งแกร่งให้อุตสาหกรรมฯ ด้วยการดำเนินงานด้านการตลาด การวิจัย และการสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์สมุนไพรไทย เพื่อยกระดับสู่อุตสาหกรรมสมุนไพรในต่างประเทศซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มในอนาคต

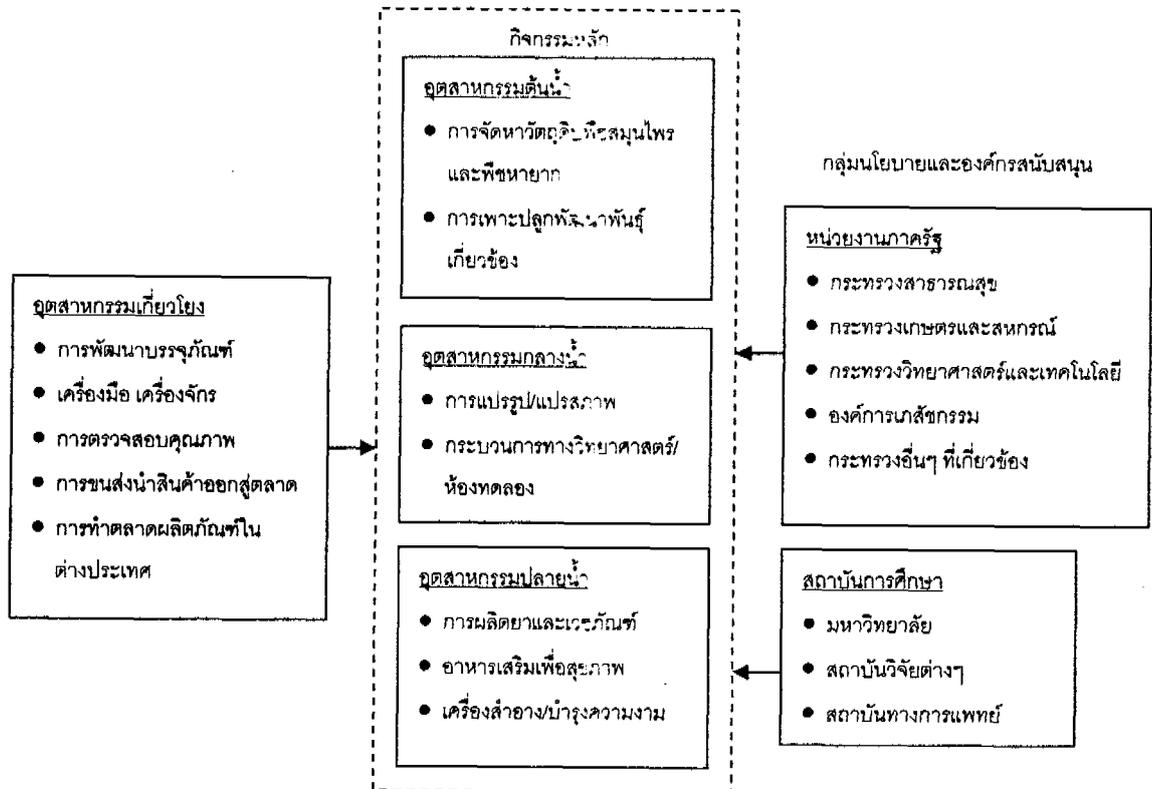
### การเชื่อมโยง/ร่วมมือ

อุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปพืชหายากหรือสมุนไพรที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ทางการแพทย์และใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ กระบวนการผลิต มีความเกี่ยวข้องกันตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ การจัดหาวัตถุดิบพืชสมุนไพรและพืชหายาก อุตสาหกรรมกลางน้ำในด้านการแปรรูป/แปรรูป โดยผ่านกระบวนการทางวิทยาศาสตร์ เช่น การสกัดสารสำคัญจากสมุนไพร และอุตสาหกรรมปลายน้ำเป็นการแปรรูปในขั้นสูง เพื่อพัฒนา และเพิ่มมูลค่าให้เป็นผลิตภัณฑ์หรือสินค้าขั้นสุดท้าย ในรูปแบบของยาและเวชภัณฑ์ อาหารเสริม เพื่อสุขภาพ หรือเครื่องสำอางสมุนไพรเพื่อกระจายออกสู่ตลาดและวางจำหน่ายต่อไป นอกจากนี้ กิจกรรมของอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณ ยังสามารถแบ่งได้เป็น กิจกรรมหลักซึ่ง เกี่ยวข้องกับการจัดหาวัตถุดิบจากธรรมชาติและวัตถุดิบหายาก การเพาะปลูกพัฒนาพันธุ์ที่ เกี่ยวข้อง และการแปรรูปทั้งขั้นต้นและขั้นสูง และกิจกรรมเกี่ยวโยงและสนับสนุน เช่น การพัฒนา บรรจุภัณฑ์ การขนส่งนำสินค้าออกสู่ตลาด ตลอดจนการทำตลาดผลิตภัณฑ์ในต่างประเทศ เป็นต้น ดังแสดงในแผนภูมิที่ 6.3

<sup>49</sup> "ตั้งสมาคมหนุนสมุนไพรไทยสู่ตลาดโลก นำร่องไพล กวาวเครือ,"

### แผนภูมิที่ 6.3

#### โครงสร้างกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณ



เมื่อพิจารณาจากโครงสร้างกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมสมุนไพรและยาจีนแผนโบราณข้างต้น และจากสถานการณ์ความสำคัญของอุตสาหกรรมสมุนไพรต่อประเทศไทย สะท้อนให้เห็นว่า ประเทศไทยและมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนควรที่จะเชื่อมโยง/ร่วมมือระหว่างกัน เพื่อนำจุดแข็งของแต่ละฝ่ายมาเสริมกันและกัน ดังนี้

#### รูปแบบการเชื่อมโยง: Value Creation

รูปแบบการเชื่อมโยงที่มีความเป็นไปได้และทั้งสองฝ่ายจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน ได้แก่ ประเทศไทยนำเข้าวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น พืชสมุนไพรหรือพืชหายาก ซึ่งมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์ในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน หรือการนำเข้าสินค้ากึ่งวัตถุดิบในอุตสาหกรรมชั้นกลางที่ผ่านการแปรรูป/แปรสภาพด้วยกระบวนการทางวิทยาศาสตร์ในขั้นหนึ่งแล้ว โดยเฉพาะการนำเข้าสมุนไพรกึ่งวัตถุดิบดังกล่าวจากมณฑลชื้อชวนซึ่งมีชื่อเสียงในการเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนายาจีนแผนโบราณที่สำคัญติดอันดับต้นของประเทศจีน จากนั้นนำวัตถุดิบหรือสินค้ากึ่งวัตถุดิบจากประเทศจีนเหล่านั้นมาสร้างคุณค่าเพิ่ม หรือที่เรียกว่า Value Creation ในประเทศไทย

ซึ่งมีจุดแข็งในด้านการพัฒนารูปลักษณ์ของผลิตภัณฑ์และความเชี่ยวชาญในการทำการตลาดมากกว่ามณฑลของจีนที่เป็นแหล่งวัตถุดิบ/สินค้ากึ่งวัตถุดิบดังกล่าว ด้วยการนำวัตถุดิบสมุนไพรจีนเหล่านั้นมาผ่านกระบวนการผลิตและเพิ่มมูลค่า และออกแบบสินค้าให้กลายเป็นผลิตภัณฑ์หรือสินค้าขั้นสุดท้ายที่มีรูปลักษณ์โดดเด่นและมีบรรจุภัณฑ์ที่ทันสมัย โดยเฉพาะการผลิตเป็นอาหารเสริมเพื่อสุขภาพ<sup>50</sup> หรือผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางเสริมความงาม เพื่อสนองความต้องการของตลาดกลุ่มผู้บริโภคยุคใหม่ (โดยเฉพาะผู้หญิง) ที่เน้นด้านสุขภาพและความงามและกล้าที่จะจ่ายเงินซื้อสินค้าที่มีราคาแพง ตลอดจนการนำกลยุทธ์ทางการตลาดมาใช้เพื่อสร้างภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการสร้างตราสินค้าเพื่อให้สามารถนำออกไปทำการตลาดในต่างประเทศต่อไป ดังนั้น กระบวนการผลิตที่มีลักษณะเชื่อมโยงและเสริมจุดแข็งของกันและกันข้างต้น จะทำให้ทั้งสองฝ่ายได้รับประโยชน์ร่วมกัน

**ประเด็นอุปสรรค:** ทั้งนี้ นอกเหนือจากกระบวนการพัฒนาสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์และการทำการตลาดข้างต้นแล้ว ผู้ผลิตของไทยจำเป็นต้องคำนึงถึงการจดทะเบียนการค้า การจดสิทธิบัตร การจดลิขสิทธิ์ในการผลิตสินค้าดังกล่าวทั้งในประเทศไทยและประเทศจีนด้วย เพื่อป้องกันปัญหาการลอกเลียนแบบสินค้า หรือการนำตราสินค้าที่ไทยคิดค้นได้ไปใช้ประโยชน์ในทางมิชอบต่อไป

นอกจากนี้ เนื่องจากทั้งประเทศไทยและมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนต่างก็มีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายของพืชและผลิตภัณฑ์สมุนไพร จึงควรที่จะร่วมมือกันในการคิดค้นและพัฒนาผลิตภัณฑ์สมุนไพรโดยการผสมผสานของสมุนไพรไทยและสมุนไพรจีนร่วมกัน ตลอดจนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐหรือสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และสถาบันเฉพาะด้านอื่นๆ ทั้งในด้านการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือที่มีอยู่แล้วให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม การขยายความร่วมมือที่มีอยู่เดิมและการขยายขอบเขตของความร่วมมือใหม่ๆ ในด้านการคิดค้นวิจัย และพัฒนาการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อทั้งวงการแพทย์ วงการสาธารณสุขของทั้งสองฝ่าย และจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนทั่วไปด้วย

<sup>50</sup> เรื่องเดียวกัน.

## 6.4 อุตสาหกรรมท่องเที่ยว

### 6.4.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม

ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจีนได้ขยายตัวและกลายเป็นแหล่งรายได้สำคัญของจีน โดยสัดส่วน 2 ใน 3 ของรายได้มาจากนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ท่องเที่ยวภายในประเทศ จากรายงานสถิติ<sup>51</sup> ในปี 2004 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศสูงถึง 930 ล้านคน ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (รวมทั้งที่มาจากไต้หวัน ฮองกง และมาเก๊า) ที่เดินทางเข้ามาในประเทศจีนมีจำนวน 109 ล้านคน<sup>52</sup> ส่วนชาวจีนที่ออกไปท่องเที่ยวต่างประเทศมีจำนวน 28.85 ล้านคน ทั้งนี้ จีนมีบริษัทนำเที่ยวขนาดใหญ่เพียงไม่กี่ราย เช่น บริษัท China Travel Service (CTS) และบริษัท China International Travel Service (CITS)

หน่วยงานหลักด้านการท่องเที่ยวของจีน คือ องค์การบริหารการท่องเที่ยวของจีน (China National Tourism Administration: CNTA) ซึ่งเป็นผู้กำหนดรายชื่อประเทศที่เป็น "Approved Destination Status: ADS" ซึ่งจะอนุญาตให้นักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางไปท่องเที่ยวได้ ซึ่งในขณะนี้ มีประเทศที่ได้สถานะ ADS เกินกว่า 100 ประเทศ

**การเปิดเสรีอุตสาหกรรมท่องเที่ยว:** ตามข้อผูกพันใน WTO จีนจะต้องเปิดกว้างให้ผู้ร่วมลงทุนต่างประเทศเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ดังสรุปในตารางที่ 6.1

<sup>51</sup> China Statistical Yearbook 2004, op. cit.

<sup>52</sup> เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย จากข้อมูลในปี 2004 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาประเทศไทยประมาณ 11.65 ล้านคน ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวจีนราว 7.2 แสนคน และในปี 2004 คนไทยเดินทางท่องเที่ยวไปต่างประเทศทั่วโลก ราว 2 ล้านคน ส่วนข้อมูลคนไทยไปเที่ยวจีน จากข้อมูลใน China Statistical Yearbook ในปี 2003 มีจำนวน 2.7 แสนคน

## ตารางที่ 6.1

## ตัวอย่างข้อผูกพันในการเปิดตลาดการท่องเที่ยวของจีนใน WTO

ประเภทธุรกิจ	เงื่อนไขในการเปิดตลาด
บริษัทตัวแทนท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ภายใน 3 ปีหลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิก WTO (ปี 2004) ต่างชาติสามารถถือหุ้นรายใหญ่ได้ และภายใน 6 ปีหลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิก WTO (ปี 2007) ต่างชาติสามารถจัดตั้งสาขาย่อยโดยเป็นเจ้าของกิจการได้ 100%</li> <li>- ภายใน 6 ปีหลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิก WTO (ปี 2007) จีนจะไม่มีข้อจำกัดในการจัดตั้งสาขาย่อยของบริษัทตัวแทนท่องเที่ยว/ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวร่วมทุน รวมทั้งเงื่อนไขเกี่ยวกับทุนจดทะเบียนของต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในบริษัทตัวแทนท่องเที่ยว</li> <li>- บริษัทตัวแทนท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวที่เป็นความร่วมมือหรือต่างชาติเป็นเจ้าของกิจการ 100% จะไม่ได้รับอนุญาตจากจีนให้เข้ามาประกอบธุรกิจนำนักท่องเที่ยวจีนเดินทางไปท่องเที่ยวต่างประเทศ รวมทั้งฮ่องกง มาเก๊า และได้หวัน</li> </ul>
เงื่อนไขการเข้ามาร่วมทุนกับจีนของต่างชาติ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวที่ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวเป็นหลัก</li> <li>- มีผลตอบแทนจากการประกอบกิจการทั่วโลกประจำปี (annual world-wide turnover) เกินกว่า 40 ล้านดอลลาร์ สรอ.</li> <li>- ทุนจดทะเบียนของบริษัทตัวแทนท่องเที่ยว/ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวร่วมทุนจะต้องไม่น้อยกว่า 4 ล้านดอลลาร์ และภายใน 3 ปีหลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิก WTO ทุนจดทะเบียนจะลดลงเหลือไม่น้อยกว่า 2.5 ล้านดอลลาร์</li> </ul>
ขอบเขตธุรกิจของบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การให้บริการท่องเที่ยวและโรงแรมที่ทัก ซึ่งต่างชาติสามารถประกอบการขนส่งและดำเนินธุรกิจกับผู้ประกอบการโรงแรมในจีนได้โดยตรง</li> <li>- การประกอบธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศจีนเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวจีนและต่างชาติ</li> <li>- บริการด้านเช็คเดินทาง (travelers' check) ภายในประเทศจีน</li> </ul>

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, เส้นทางอนาคตความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2546):118-119.

กรณีศึกษา: 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>53</sup>

#### 1) มณฑลชื้อชวน

ชื้อชวนมีแหล่งท่องเที่ยวสวยงามและมีมรดกทางประวัติศาสตร์ มีสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับยกย่องเป็นมรดกโลกโดยองค์การ UNESCO มากถึง 4 แห่งได้แก่ 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติจิวไ้โกว (ปี 1992) 2) อุทยานธรรมชาติแห่งชาติหวงหลง (ปี 1992) 3) ภูเขาเอ้อเม่ย์ซาน (ปี 1996) และ 4) เขื่อนชลประทานตูเจียงเยียน (ปี 2000) ในแต่ละปี มีนักท่องเที่ยว

<sup>53</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China National Tourism Administration

ต่างชาติเข้ามาเที่ยวที่มณฑลราว 2 แสนคน (นักท่องเที่ยวไทยประมาณ 5 หมื่นคน) รายรับจากการท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 8 ของ GDP ของมณฑล

ด้านโรงแรมที่พักในมณฑลชื่อชวน ส่วนใหญ่เป็นกิจการของรัฐวิสาหกิจ จากข้อมูลปี 2003 มีโรงแรมที่ลงทุนโดยนักธุรกิจจากฮ่องกง มาเก๊า และได้วันรวม 4 แห่ง และอีก 10 แห่งลงทุนโดยต่างชาติ ด้านบริษัทนำเที่ยวส่วนใหญ่ก็เป็นบริษัทนำเที่ยวในประเทศจีน มีการจ้างงานพนักงานและแรงงานอื่นๆ ในภาคการท่องเที่ยว 9,765 คน

## 2) มหานครฉงชิ่ง

ฉงชิ่งมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญหลายแห่ง เช่น การท่องเที่ยวล่องแม่น้ำฉางเจียงเพื่อชมทิวทัศน์ของสามโตรก (Three Gorges) มีแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการยกย่องเป็นมรดกโลกโดย UNESCO ได้แก่ หินแกะสลักต้าจู่ (Dazu) ซึ่งมีรูปแกะสลักบนหน้าผาหินตามความเชื่อทางศาสนาและประวัติศาสตร์นับพันชิ้น ในแต่ละปี มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวที่ฉงชิ่งเกือบ 2 แสนคน

ส่วนจำนวนของโรงแรมที่พัก ในปี 2003 มหานครฉงชิ่งมีโรงแรมสำหรับนักท่องเที่ยวรวม 147 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นกิจการของรัฐวิสาหกิจ 96 แห่ง ส่วนโรงแรมที่ลงทุนโดยนักธุรกิจจากฮ่องกง มาเก๊า และได้วันรวม 4 แห่ง และอีก 3 แห่งลงทุนโดยต่างชาติ โดยมีโรงแรมระดับห้าดาวรวม 2 แห่ง ระดับสี่ดาว 17 แห่ง และระดับสามดาว 54 แห่ง ฉงชิ่งมีจำนวนบริษัทนำเที่ยวทั้งสิ้น 203 แห่ง ในจำนวนนี้มีบริษัทนำเที่ยวระหว่างประเทศเพียง 23 แห่ง มีการจ้างงานพนักงานและแรงงานอื่นๆ ในภาคการท่องเที่ยว 4,252 คน

## 3) เขตปกครองตนเองกว่างซี

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมภาคบริการที่สำคัญที่สุดของกว่างซี แม้ว่าจะยังไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการยกย่องเป็นมรดกโลกโดย UNESCO แต่กว่างซีมีแหล่งท่องเที่ยวสวยงามที่มีชื่อเสียงในภูมิภาค ได้แก่ เมืองกุ้ยหลิน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวจีน ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติมีประมาณ 3 แสนกว่าคนต่อปี โดยมีรายรับจากการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 8 ของ GDP ของมณฑล

ส่วนจำนวนของโรงแรมที่พัก ในปี 2003 กว่างซีมีโรงแรมสำหรับนักท่องเที่ยวรวม 293 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นกิจการของรัฐวิสาหกิจสูงถึง 139 แห่ง ส่วนโรงแรมที่ลงทุนโดยนักธุรกิจจากฮ่องกง มาเก๊า และได้วันรวม 7 แห่ง และอีก 2 แห่งลงทุนโดยต่างชาติ ส่วนบริษัทนำเที่ยวมีจำนวนทั้งสิ้น 340 แห่ง ในจำนวนนี้มีจำนวนบริษัทนำเที่ยวต่างชาติ 50 แห่ง มากเป็นอันดับ 7 ในจีน ที่เหลือเป็นบริษัทนำเที่ยวในประเทศจีน มีการจ้างงานพนักงานและแรงงานอื่นๆ ในภาคการท่องเที่ยว 8,635 คน

#### 4) มณฑลหยุนหนาน

หยุนหนานมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามกระจายอยู่ตามเมืองต่างๆ ทั่ว มณฑล มีความหลากหลายของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ตลอดจนวิถีชีวิตและการแสดง เชิงวัฒนธรรมของชนกลุ่มน้อยต่างๆ ในการดึงดูดนักท่องเที่ยว ทำให้หยุนหนานเป็นศูนย์การ ท่องเที่ยวสำคัญของจีนตอนใต้ และมีสถิตินักท่องเที่ยวล้นหลามเข้ามาที่หยุนหนานมากกว่ามณฑล อื่นๆ ในภาคตะวันตกของจีน ในแต่ละปี มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนมาท่องเที่ยวในหยุนหนาน ราว 50 ล้านคน ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติมีประมาณ 6.6 แสนคน (มากอันดับ 7 ของประเทศ) ส่วนใหญ่เป็นชาวญี่ปุ่น รองลงมา ได้แก่ สิงคโปร์ ไทย สหรัฐฯ และอังกฤษ หยุนหนานมีรายรับจาก ท่องเที่ยวประมาณ สูงอันดับ 8 ของประเทศ หรือคิดเป็นร้อยละ 11.4 ของ GDP ของมณฑล

แหล่งท่องเที่ยวในหยุนหนานที่ได้ยกระดับเป็นมรดกโลก มีอยู่ 2 แห่ง ได้แก่ 1) เมือง โบราณลี่เจียง เป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรมในปี 1997 และ 2) ดินแดนแม่น้ำสามสาย (Sanjiang Sanctuary) เป็นมรดกโลกทางธรรมชาติในปี 2003 มีพื้นที่ที่ครอบคลุมแม่น้ำ 3 สาย สำคัญ คือแม่น้ำหลานชาง (แม่น้ำโขง) แม่น้ำนู่ (สาละวิน) และแม่น้ำจินซา (ฉางเจียง) ส่วน จำนวนของโรงแรมที่พัก ส่วนใหญ่เป็นกิจการของวิสาหกิจจีน มีโรงแรมที่ลงทุนโดยฮ่องกง มาเก๊า และได้วันรวม 10 แห่ง และลงทุนโดยชาวต่างชาติ 5 แห่ง ทั้งนี้ มณฑลหยุนหนานจัดว่าเป็น มณฑลที่มีจำนวนโรงแรมติดดาวมากที่สุดในภาคตะวันตก โดยมีโรงแรมระดับห้าดาวรวม 6 แห่ง ส่วนโรงแรมในระดับสี่ดาวมีอยู่ 14 แห่ง ในด้านธุรกิจนำเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นบริษัทนำเที่ยว ภายในประเทศจีน มีการจ้างงานพนักงานและแรงงานอื่นๆ ในภาคการท่องเที่ยวประมาณ 10,872 คน (มากอันดับ 7 ของประเทศ)

รัฐบาลหยุนหนานมีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของมณฑล มีการพัฒนาจนติดอันดับต้นๆ ของประเทศ และตามแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวของมณฑล หยุนหนาน (ปี 2004-2010)<sup>54</sup> รัฐบาลให้ความสำคัญกับ “โครงการยกระดับความพร้อมด้าน คมนาคมเพื่อการท่องเที่ยว” ด้วยการพัฒนาร่องน้ำแม่น้ำหลานชางเจียง-แม่น้ำโขงระหว่างประเทศ และผลักดันการสร้างทางรถไฟแพนเอเชีย (Pan Asia) ช่วงที่ผ่านมณฑลหยุนหนาน รวมทั้งเน้น สร้าง “เครือข่ายความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค”

<sup>54</sup> “หยุนหนานดำเนิน ‘8 โครงการใหญ่’ เสริมสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยว,” วารสาร แม่น้ำโขง 31 (ธันวาคม 2004):40-41.

## ตารางที่ 6.2

จำนวนบริษัทตัวแทนนำเที่ยวและพนักงานของพื้นที่ศึกษา 4 มณฑล (ปี 2003)

รายการ	จีน	ฮ่องกง	จกซิง	หยุนหนาน	กว่างซี
จำนวนบริษัทนำเที่ยวทั้งสิ้น (แห่ง)	13,361	498	203	422	340
- บริษัทนำเที่ยวระหว่างประเทศ	1,364	50	23	40	50
- บริษัทนำเที่ยวในประเทศ	11,997	448	180	382	290
พนักงานและแรงงานในภาคการท่องเที่ยว (คน)	249,802	9,765	4,252	10,872	8,635
- บริษัทนำเที่ยวระหว่างประเทศ	100,742	3,831	1,628	4,047	3,892
- บริษัทนำเที่ยวในประเทศ	149,060	5,934	2,624	6,825	4,743

ที่มา: China Statistical Yearbook 2004

## 6.4.2 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว

**ความร่วมมือไทย-จีนในระดับประเทศ:** ในเดือนกันยายน 2005 ในระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีนว่าด้วยความร่วมมือการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจ รัฐบาลไทยและจีนได้มีการตั้งเป้าหมายเพื่อขยายจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างกันให้เพิ่มเป็น 4 ล้านคน และเห็นพ้องร่วมกันในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างกัน<sup>55</sup>

## สถานการณ์นักท่องเที่ยวจีนในเมืองไทย

ในปี 2004 มีนักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางเข้ามาประเทศไทย 729,848 คน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 6.22 เป็นลำดับที่ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั้งหมดในกลุ่มเอเชีย สำหรับพฤติกรรมกรใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจีน จากข้อมูลในปี 2003 นักท่องเที่ยวจีนในเมืองไทยมีการใช้จ่ายประมาณ 3,364.24 บาทต่อคนต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้จ่ายซื้อของ ค่าที่พัก ค่าเที่ยวตามสถานบันเทิง และค่าอาหาร และโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยวจีนแต่ละคนใช้เวลาเข้าพำนักในประเทศไทยประมาณ 5.49 วัน

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)

<sup>55</sup> "รัฐมนตรีว่าการประชุมร่วมไทย-จีน 'มาตามฮู่ฮู่-สมคิด' ขึ้นมีน สานฝันค้าขายทะเลลึก 5 หมื่นล.ดอลลาร์," มติชนรายวัน 28 (26 กันยายน 2548):20.

ทั้งนี้ ในแต่ละปีมีคนไทยเดินทางไปท่องเที่ยวในประเทศจีนประมาณ 2.7 แสนคน สำหรับจำนวนนักท่องเที่ยวไทยที่เดินทางไปจีนและเดินทางไป 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ สรุปในตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3  
สถิติการท่องเที่ยวระหว่างไทย-จีน และพื้นที่ศึกษา (ปี 2003)

พื้นที่ศึกษา	นักท่องเที่ยวต่างชาติ	นักท่องเที่ยวไทยไปจีน
ประเทศจีน	11.40 ล้านคน	2.7 แสนคน
ฉงชิ่ง	1.8 แสนคน (อันดับ 19 ในจีน)	2,321 คน
ซีอาน	2.4 แสนคน (อันดับ 17 ในจีน)	30,400 คน
หยุนหนาน	6.5 แสนคน (อันดับ 7 ในจีน)	35,665 คน
กว่างซี	3.3 แสนคน (อันดับ 13 ในจีน)	7,191 คน

ที่มา: China Statistical Yearbook 2004 และสถิติของแต่ละมณฑล

**ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างไทย-มณฑลของจีน:** ในขณะนี้ มณฑลหยุนหนานมีบทบาทและตื่นตัวในการที่จะร่วมมือด้านการท่องเที่ยวกับไทยมากที่สุด โดยส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และกรอบคณะทำงานไทย-หยุนหนาน โดยรัฐบาลท้องถิ่นของหยุนหนานที่มีบทบาทค่อนข้างสูงในการร่วมมือด้านการท่องเที่ยวกับไทย และกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ได้แก่ รัฐบาลของชนชาติไตสิบสองปันนา ซึ่งเป็นเมืองชายแดนของจีนและสามารถเชื่อมต่อกับไทยโดยผ่านเส้นทางแม่น้ำโขง

#### การลงทุนของไทยในประเทศจีน

ที่ผ่านมา มีนักธุรกิจไทยหลายรายเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของจีนในหลายมณฑล<sup>56</sup> เช่น การสร้างศูนย์บริการนักท่องเที่ยวครบวงจรบริเวณกำแพงเมืองจีน โดยบริษัทร่วมทุนในเครือของกลุ่มกระทิงแดง (ปี 1992) โครงการเข้าไปบริหารและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเฮยจูโกว ในมณฑลซีอานของบริษัท Golden Shine International จำกัด (ปี 2003) รวมทั้ง

<sup>56</sup> รายชื่อธุรกิจของนักลงทุนไทยในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศจีน อยู่ใน สุนิสา สุขชี, บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน พ.ศ. 2524-2539, น. 240-257.

กิจการโรงแรมของนักธุรกิจไทยรายอื่นๆ ในมณฑลไห่หนาน กว่างตง และเจียงซี เป็นต้น โดยเฉพาะในมณฑลหยุนหนาน มีนักธุรกิจไทยหลายรายได้เข้าไปลงทุน ทั้งในด้านธุรกิจนำเที่ยว การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และธุรกิจโรงแรม เช่น โรงแรม Quality Hotel Kunming (ปี 1992) และโรงแรม Pinnacle Kunming (ปี 1990) อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเหล่านี้ก็ต้องประสบกับปัญหาหลายด้าน ทั้งปัญหาที่เกิดในประเทศจีน (เช่น ปัญหาหุ้นส่วนชาวจีน) หรือปัญหาของนักธุรกิจไทยเอง (เช่น ปัญหาไม่ศึกษาตลาดจีนให้ถ่องแท้ ปัญหาด้านภาษา และปัญหาการตัดสินใจไม่รอบคอบ) รวมทั้งปัญหาทางการเงินหลังเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคในปี 1997 ทำให้ธุรกิจเหล่านี้ต้องขายหุ้นให้ฝ่ายจีนหรือต้องเลิกกิจการไป<sup>57</sup>

ในขณะนี้ (ปี 2006) มีกิจการโรงแรมของคนไทยเพียงแห่งเดียวที่ยังคงดำเนินกิจการในมณฑลหยุนหนาน ได้แก่ โรงแรมแกรนด์ลี่เจียง (Grand Lijiang) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองลี่เจียง แหล่งท่องเที่ยวระดับมรดกโลกของมณฑลหยุนหนาน

#### กรณีศึกษาการลงทุนของไทยในธุรกิจโรงแรม: โรงแรม Grand Lijiang<sup>58</sup>

โรงแรมแกรนด์ลี่เจียง (Grand Lijiang) เป็นการร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจไทย (กลุ่ม M Grand เป็นผู้บริหารในปัจจุบัน) กับรัฐบาลท้องถิ่นของลี่เจียง ตั้งแต่ปี 1995 โดยรัฐบาลท้องถิ่นลี่เจียงได้เชิญชวนให้นักธุรกิจไทยเข้าไปร่วมลงทุน เพื่อช่วยยกระดับด้านการบริการและการบริหารจัดการโรงแรม จึงได้มีการตกลงทำ "สัญญาร่วมทุน" เข้าไปบริหารจัดการโรงแรมเดิมของรัฐบาลที่มีอยู่แล้วและตั้งอยู่ในทำเลที่ดีทางด้านหน้าของเมืองเก่าลี่เจียง สัญญาระยะเวลานาน 30 ปี ฝ่ายไทยถือหุ้นใหญ่ สัดส่วนร้อยละ 70 ส่วนฝ่ายจีนโดยหน่วยงานรัฐบาลท้องถิ่น คือ การท่องเที่ยวของลี่เจียง สัดส่วนหุ้นร้อยละ 30 ในระยะแรก นักธุรกิจจากไทยต้องเข้าไปสร้างแบบอย่างในการบริหารจัดการ ตั้งแต่การฝึกทักษะพนักงานจีน (ส่วนใหญ่เป็นชนกลุ่มน้อยในพื้นที่) ในด้านทักษะด้านบริการ การรักษาสภาพลักษณะเฉพาะตัวสำหรับผู้ให้บริการ และการฝึกฝนการใช้ภาษาอังกฤษ เป็นต้น ซึ่งการฝึกฝนทักษะด้านบริการเป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลากว่าที่จะสามารถปรับเปลี่ยนนิสัยความรับผิดชอบ และปลูกฝังทักษะด้านการบริการของพนักงานจีนเหล่านั้นได้ นอกจากนี้ ยังมี

<sup>57</sup> สัมภาษณ์ ภัณฑุญา อมรธีระกุล, ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ นครคุนหมิง, 26 พฤศจิกายน 2546; สัมภาษณ์ เอกวัฒน์ อนันต์ศฤงคาร, ผู้จัดการทั่วไป (โครงการจีน) สหกรุป (ประเทศไทย) I.C.C. International Public Co., Ltd., 15 มีนาคม 2547.

<sup>58</sup> สัมภาษณ์ วรธนา สุทธิพรรณ, Financial Controller โรงแรม Grand Lijiang, 19 พฤษภาคม 2548.

ปัญหาการแข่งขันอย่างรุนแรงระหว่างธุรกิจโรงแรมในเมืองลี่เจียงซึ่งมีปริมาณล้นเกิน มีการแข่งขันกันตัดราคา ไม่รักษาคุณภาพ การตั้งราคาห้องพักต่ำเกินไป และมีปัญหานี้เสียมาก

สำหรับประสบการณ์ปัญหาที่สำคัญที่สุดของโรงแรมแห่งนี้เกิดขึ้นในช่วงปี 2003 เมื่อรัฐบาลท้องถิ่นได้เข้ามาเวนคืนที่ดิน พร้อมรื้อถอนตึกและอาคารเดิมบางส่วนของโรงแรม จนต้องมีการดำเนินคดีในศาล แต่ด้วยข้อตกลงในสัญญาร่วมทุนที่ระบุชัดเจนตั้งแต่แรกว่า จะมีการแบ่งงานและผลประโยชน์กันอย่างไร ทำให้ฝ่ายจีนต้องชดเชยความเสียหายดังกล่าวในรูปแบบของการลดสัดส่วนการถือหุ้นในส่วนของฝ่ายจีนลง

#### 6.4.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน

จากผลการศึกษาสำรวจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของจีนและกรณีศึกษาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ตลอดจนการศึกษาสำรวจความร่วมมือและการลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว สามารถวิเคราะห์ประเด็นจุดแข็ง/จุดอ่อนของอุตสาหกรรมดังกล่าว ได้ดังนี้

##### 1) จุดแข็ง

- จีนมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ ทางวัฒนธรรม เชิงประวัติศาสตร์ และแหล่งท่องเที่ยวระดับมรดกโลก รับรองโดยองค์การ UNESCO

- มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนมีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่สวยงามและมีความสมบูรณ์ของธรรมชาติหลายแห่ง รวมทั้งมีชนกลุ่มน้อยจำนวนมากที่มีวิถีชีวิตและวัฒนธรรมที่เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยว จึงทำให้รูปแบบการท่องเที่ยวในมณฑลจีนตะวันตกเฉียงใต้มีความหลากหลาย

- มณฑลจีนตะวันตกเฉียงใต้มีตลาดนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ทั้งจากภายในประเทศ และจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้กลายเป็นแหล่งรายได้สำคัญของหลายมณฑล

- รัฐบาลจีนทั้งในระดับประเทศและระดับมณฑลมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของตน ทั้งด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ระบบคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคเพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

##### 2) จุดอ่อน

- จำนวนบริษัทนำเที่ยวที่จะรองรับนักท่องเที่ยวในภูมิภาคจีนตอนในยังมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะบริษัทนำเที่ยวระหว่างประเทศที่จะรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ยังมีสัดส่วนอยู่น้อยมาก

- จุดอ่อนด้านการบริการ จากกรณีที่จีนเพิ่งเปิดประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการจีนยังไม่สามารถยกระดับมาตรฐานการให้บริการ โดยเฉพาะด้านความสะอาด และบุคลิกภาพของจีนยังขาดลักษณะของการเป็นผู้ให้บริการที่ดี ส่วนใหญ่จึงยังขาดทักษะทางด้านการให้บริการ และทักษะในการใช้ภาษาต่างประเทศ

- สำหรับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุนอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจโรงแรม ยังคงมีจำนวนโรงแรมไม่เพียงพอรองรับศักยภาพของนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นโรงแรมระดับล่าง และเป็นโรงแรมที่รัฐเป็นเจ้าของ ส่วนโรงแรมมีระดับ (4-5 ดาว) ยังมีน้อย

- แม้ว่ารัฐบาลจีนได้มีข้อผูกพันกับ WTO ในการเปิดเสรีในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว แต่ก็ยังคงมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขปลีกย่อยอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคในการเข้ามาลงทุนของธุรกิจต่างชาติ รวมทั้งการไม่อนุญาตให้บริษัทนำเที่ยวของต่างชาตินำนักท่องเที่ยวจีนเดินทางไปท่องเที่ยวต่างประเทศ (รวมทั้งฮ่องกง มาเก๊า และได้หวัน)

#### 6.4.4 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับไทย

##### 1) บทสรุป

จีนเป็นประเทศใหญ่ มีข้อได้เปรียบด้านแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย และรัฐบาลจีนทั้งในระดับประเทศและระดับมณฑลมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของตน อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยแล้ว<sup>59</sup> อุตสาหกรรมดังกล่าวของมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ ยังมีจุดอ่อนที่สำคัญหลายด้าน โดยเฉพาะในด้านการให้บริการและการฝึกทักษะการบริการของบุคลากร

สำหรับความร่วมมือ/การลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว รัฐบาลไทยและจีนได้มีข้อตกลงตั้งเป้าหมายระยะยาวในการขยายจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างกัน ส่วนการร่วมมือด้านการท่องเที่ยวกับรัฐบาลระดับมณฑลของจีน พบว่า มณฑลหยุนหนานมีบทบาทและตื่นตัวในการที่จะร่วมมือกับไทยมากที่สุด และความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว จัดเป็นสาขาความร่วมมือที่สำคัญ

<sup>59</sup> ผลการศึกษาของ Porter (2003) สรุปได้ว่า แม้ว่าจะมีจุดอ่อนบางด้าน ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งในภูมิภาคเดียวกัน รายละเอียดในรายงานศึกษาฉบับสมบูรณ์ภายใต้ "โครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขันของไทย," <<http://www.nesdb.go.th/national/competitiveness/cdo.php>>, 20 ตุลาคม 2546.

ภายใต้กรอบคณะทำงานไทย-หยุนหนาน อย่างไรก็ดี ยังไม่ได้มีการนำข้อตกลงความร่วมมือเหล่านี้มาปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมมากนัก ส่วนการลงทุนของนักธุรกิจไทยในจีน แม้ว่าในอดีตจะมีภาคเอกชนไทยหลายรายได้เข้าไปลงทุนด้านการท่องเที่ยวในประเทศจีน ทั้งด้านธุรกิจโรงแรม ด้านการนำเที่ยว การสร้างสวนสนุก แต่ต้องประสบกับปัญหาหลายด้านจนต้องขายหุ้นหรือเลิกกิจการไปจำนวนไม่น้อย

## 2) บทวิเคราะห์การเชื่อมโยง

ในปัจจุบัน หลายประเทศได้หันมาให้ความสำคัญและยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของตน เนื่องจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ถือเป็นอุตสาหกรรมที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขปัจจัยในประเทศเป็นสัดส่วนสูง (มี local content สูง) สามารถก่อให้เกิดการจ้างงานให้กับคนท้องถิ่น ช่วยเชื่อมต่อการพัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และช่วยกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนระดับรากหญ้าได้ในวงกว้าง ซึ่งทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน โดยเฉพาะรัฐบาลมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนต่างก็ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอย่างมากเช่นกัน และแม้ว่าจะมีจุดอ่อนในหลายด้าน แต่ในภาพรวม ทั้งประเทศไทยและมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนต่างมีศักยภาพในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และมีความใกล้ชิดเชิงภูมิศาสตร์ รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถพัฒนาและเชื่อมโยงกันได้

สถานการณ์และแนวโน้มอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยได้รับการพัฒนาและส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่อง โดยไทยมีข้อได้เปรียบด้านเงื่อนไขปัจจัยจากการมีแหล่งทรัพยากรทางการท่องเที่ยวจำนวนมากและกระจายอยู่ทั่วประเทศ นอกจากนี้รัฐบาลยังได้มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวมาโดยตลอด และถือเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศ หน่วยงานด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญของไทย ได้แก่ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ด้านเครือข่ายหรือสมาคมเอกชนของไทยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีอยู่ค่อนข้างมาก เช่น สมาคมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (The Association of Thai Travel Agents: ATTA) สมาคมโรงแรมไทย (Thai Hotels Association) สมาคมไทยบริการท่องเที่ยว (Thai Travel Agents Association) สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ (Professional Tourist Guide Association) สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศ สมาคมส่งเสริมการประชุมนานาชาติไทย (Thailand Incentive & Convention Association: TICA) และสมาคมพาท้าไทย (Pacific Asia Travel Association (PATA), Thailand Chapter) เป็นต้น ในปี 2004 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทยประมาณ 11.65 ล้านคน ในจำนวนนี้ เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนจำนวน 7.2 แสนคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 6.22

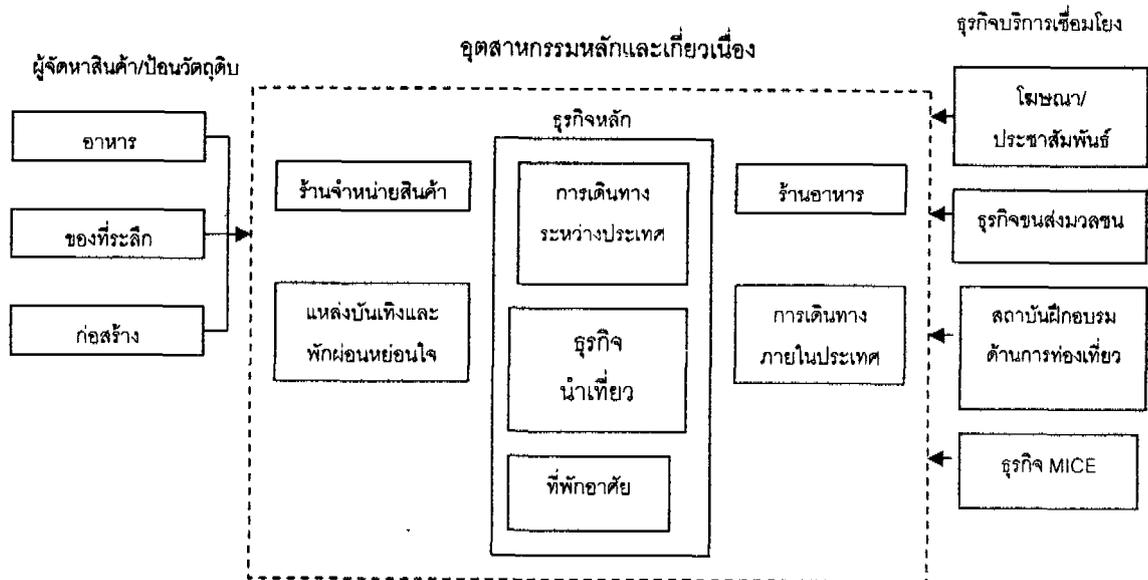
สำหรับทิศทางในอนาคต ประเทศไทยได้หันมาเน้นการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพและตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว ปี 2004-2008 รัฐบาลไทยตั้งเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งเอเชียภายในปี 2008 และตั้งเป้าหมายให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 20 ล้านคน หรือมีรายได้จากการท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า 700,000 ล้านบาท โดยประกาศยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่สำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการแบบบูรณาการ

### การเชื่อมโยง/ร่วมมือ

เมื่อพิจารณาด้านโครงสร้างของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในแผนภูมิที่ 6.4 ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ทั้งด้านกิจกรรมหลัก เช่น ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจการเดินทางระหว่างประเทศ และกิจกรรมรอง เช่น ภัตตาคารร้านอาหาร ร้านจำหน่ายของที่ระลึก เป็นต้น และยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสนับสนุนอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมอาหาร การผลิตของที่ระลึก การก่อสร้างและพัฒนาที่ดิน และธุรกิจที่ให้บริการสนับสนุน เช่น ธุรกิจ MICE (Meeting Incentive Convention and Exhibition) ธุรกิจการอบรมและพัฒนาทักษะบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น

แนวทางในการเชื่อมโยงในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวระหว่างไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีโอกาสและมีความเป็นไปได้ในหลายรูปแบบ ดังนี้

แผนภูมิที่ 6.4  
โครงสร้างของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว



ที่มา: ปรับข้อมูลจาก "โครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย," น. 7.

### รูปแบบการเชื่อมโยง

**ระดับเอกชน:** เนื่องจากมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนมีทรัพยากรพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลาย หากแต่ยังมีจุดอ่อนหลายด้าน โดยเฉพาะด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ในขณะที่ เมื่อเปรียบเทียบแล้ว ประเทศไทยมีประสบการณ์ในธุรกิจท่องเที่ยวมานานกว่าทั้งด้านการบริหารจัดการ ด้านการให้บริการ และการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่นๆ เช่น ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจการศึกษาอบรมเพื่อการท่องเที่ยวและโรงแรม เป็นต้น ดังนั้น การเข้าไปลงทุนของนักธุรกิจไทยเพื่อช่วยยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในมณฑลเหล่านั้นสามารถเป็นรูปแบบการเชื่อมโยงที่จะเอื้อประโยชน์สำหรับทั้งสองฝ่าย เช่น การเข้าไปตั้งสถาบันการฝึกอบรมด้านการท่องเที่ยว สถาบันสอนภาษาอังกฤษและภาษาเพื่อนบ้าน เป็นต้น

นอกจากนี้ ด้วยศักยภาพของตลาดการท่องเที่ยวในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนที่กำลังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวในมณฑลเหล่านี้มากขึ้น ในขณะที่ แต่ละมณฑลยังมีจำนวนโรงแรมระดับบน หรือบริษัทนำเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติยังไม่เพียงพอ จึงถือเป็นโอกาสทางธุรกิจสำหรับภาคเอกชนไทยที่จะ

เข้าไปลงทุนในกิจการเหล่านั้นได้อีกทางหนึ่ง รวมทั้งการลงทุนในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ เช่น ธุรกิจร้านอาหาร

**ประเด็นอุปสรรค:** อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีโอกาสทางธุรกิจดังกล่าวแล้ว ในการเข้าไปลงทุนในประเทศจีนยังคงมีปัญหาและอุปสรรคหลายด้านที่นักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนไทยต้องเผชิญ โดยเฉพาะปัญหาในระดับจุลภาค เช่น ปัญหาหุ้นส่วน/พนักงานชาวจีน และปัญหาระบบการทำธุรกิจแบบจีน ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาข้อมูลระบบและกลไกการทำธุรกิจในประเทศจีนให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ และมีความรอบคอบก่อนการตัดสินใจเข้าไปลงทุน

นอกจากนี้ แม้ว่าจีนมีข้อผูกพันกับ WTO ในการเปิดเสรีให้ต่างชาติเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้มากขึ้น แต่ก็ยังคงมีเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรค เช่น การกำหนดเงื่อนไขให้ธุรกิจต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในธุรกิจนำเที่ยวในจีน จะต้องมีผลตอบแทนจากการประกอบกิจการทั่วโลกประจำปีเกินกว่า 40 ล้านดอลลาร์ สรอ. หรือเงื่อนไขเรื่องทุนจดทะเบียนของบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องไม่น้อยกว่า 2.5 ล้านดอลลาร์ เป็นต้น ด้วยเงื่อนไขดังกล่าว อาจจะสร้างความยากลำบากที่ผู้ประกอบการชาวไทยจะเข้าไปลงทุนในประเทศจีน

โดยเฉพาะบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังคงจำกัดขอบข่ายในการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวของต่างชาติ เช่น การห้ามบริษัทท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในจีนนำนักท่องเที่ยวจีนออกนอกประเทศ เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหา/ลดอุปสรรคต่างๆ รัฐบาลของทั้งสองฝ่ายควรจะเข้ามามีบทบาทเพื่อร่วมกันเจรจาเพื่อแก้ปัญหาและผ่อนคลายนโยบายระเบียบดังกล่าว เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้มีโอกาสเชื่อมโยงและร่วมมือกันพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวต่อไป

**ระดับรัฐบาล:** การเชื่อมโยงในด้านนโยบาย/ระดับมหภาค เช่น

- การกำหนดนโยบายร่วมกันในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้ชิดกันและสามารถเชื่อมโยงกันได้ เช่น การร่วมกันจัดกลุ่มพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว (tourism cluster) โดยอาศัยความคล้ายคลึงกันทางภูมิศาสตร์ ธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และอารยธรรมของทั้งสองฝ่ายเป็นจุดเชื่อมโยง เช่น แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกทางศาสนาในมณฑลช็องฮวนและโบราณสถานระดับมรดกโลกในจังหวัดสุโขทัย เป็นต้น

- การร่วมกันกำหนดมาตรฐานการท่องเที่ยวและรับรองคุณภาพของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้เป็นที่ยอมรับและดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ เพื่อเอื้อต่อการเชื่อมโยงนักท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้ เพื่อให้การร่วมมือเกิดผลเป็นรูปธรรม ควรจะมีการตั้งคณะทำงาน/คณะกรรมการร่วมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ระหว่างกัน โดยมีการระบุขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนและครอบคลุมมากพอที่จะทำงานได้จริงในระดับปฏิบัติ

- การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเส้นทางแม่น้ำโขง และเส้นทางถนนเชื่อมโยงไทย-จีน (ผ่านพม่าและลาว) ซึ่งมีความสวยงามเหมาะสำหรับการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยว และจะเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรร่วมกัน เช่น การร่วมมือกันปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยง ทั้งนี้ จำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและจูงใจให้มีการร่วมมือกัน เช่น ข้อตกลงในการใช้เส้นทาง และการเก็บค่าผ่านทาง ตลอดจนการให้ความสำคัญและร่วมมือกันป้องกันปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่จะใช้เส้นทางแม่น้ำโขงหรือเส้นทางบกที่จะต้องผ่านประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

นอกจากนี้ ควรมีการพัฒนาปรับปรุงข้อจำกัดทางด้านสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวอื่นๆ เช่น ห้องน้ำสะอาด ที่พักสะดวก และยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เป็นต้น

- การอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงกัน เช่น การอนุญาตให้มีการใช้บัตรผ่านแดนสำหรับนักท่องเที่ยว (entry-exit pass/borer pass) หรือการทำวีซ่าครั้งเดียว หรือการเก็บค่าธรรมเนียมรวมกันครั้งเดียว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวไปได้ในหลายประเทศที่เชื่อมโยง/ร่วมมือกัน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อป้องกันปัญหาข้างเคียงอื่นๆ ที่อาจจะตามมา เช่น ปัญหาการลักลอบเข้าเมือง ภาครัฐบาลควรมีมาตรการที่รัดกุมและมีข้อกำหนดอื่นๆ ในการป้องกันปัญหาดังกล่าว เช่น การวางเงินประกันหรือการใช้บุคคลอ้างอิงเพื่อประกันว่า นักท่องเที่ยวจะไม่หลบหนีไม่ยอมกลับประเทศของตน เป็นต้น

- การร่วมมือกันในการทำการตลาด โฆษณา และประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้ชิดกันและเชื่อมโยงกันได้ โดยใช้จุดแข็งด้านการท่องเที่ยวของทั้งฝ่ายไทยและมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ เพื่อการสร้างจุดขายร่วมกัน หรือสร้างเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นเพื่อเชื่อมโยงกัน ตลอดจนการพัฒนาารูปแบบการทำการตลาดแบบกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยว (cluster) หรือการจัดแพ็คเกจการท่องเที่ยวร่วมกัน

- การร่วมกันศึกษาวิจัย และพัฒนาสินค้าด้านการท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่เชื่อมโยงกันได้ เช่น การร่วมกันจัดทำข้อมูลหรือนำเสนอเรื่องราวตำนาน ความเป็นมาหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ท่องเที่ยวดังกล่าว เพื่อให้เป็นที่สนใจและดึงดูดของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ เช่น การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยการเดินทางของเจิ้งเหอแม่ทัพเรือที่ยิ่งใหญ่ของจีน (มีบ้านเกิดอยู่ที่มณฑลหูหนาน) ซึ่งเป็นที่รู้จักและเคารพนับถือในภูมิภาคเอเชียหลายประเทศ และในประเทศ

ไทย ได้รับการเคารพยกย่องว่าเป็น “หลวงพ่อดุ๊ยป่าปอกง” อยู่ที่วัดพนัญเชิง จังหวัดอยุธยา และวัดกัลยาณมิตร กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

- การร่วมกันพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ทั้งในด้านทักษะการบริการ ทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศ และภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การอบรมให้มัคคุเทศน์ไทยสามารถสื่อสารภาษาจีนกลางกับนักท่องเที่ยวชาวจีน หรือการอบรมภาษาไทยให้กับมัคคุเทศน์จีน เป็นต้น

- การร่วมมือและประสานงานกันเพื่อแก้ปัญหาของนักท่องเที่ยวระหว่างไทย-จีนอย่างจริงจัง เช่น ปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญ ทั้งนี้ หน่วยงานของรัฐบาลและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องควรมีความจริงจังในการแก้ปัญหาร่วมกัน เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนการท่องเที่ยวระหว่างกันได้อย่างยั่งยืน ไม่เป็นเพียงการคาดหวังผลประโยชน์ในระยะสั้นเท่านั้น

สำหรับการส่งเสริมและดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย ภาครัฐบาลและภาคเอกชนไทยควรที่จะร่วมกันพัฒนาสินค้าด้านการท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่นักท่องเที่ยวจีนให้ความสำคัญและเป็นที่น่าสนใจ เช่น การจัดรายการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและวัฒนธรรม โดยเฉพาะการจัดการท่องเที่ยวหรือจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องศาสนาพุทธ เนื่องจากประเทศไทยมีจุดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวทางศาสนสถาน เช่น มีวัดที่สวยงาม รมรื่นและสงบ กระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ และไทยยังมีขนบธรรมเนียมประเพณีและการประกอบกิจกรรมในวันสำคัญทางศาสนา เช่น การทำบุญตักบาตร การเวียนเทียน และการปฏิบัติธรรม เป็นต้น ซึ่งชาวจีนในปัจจุบันได้เริ่มให้ความสำคัญกับศาสนาพุทธและมีทัศนคติต่อประเทศไทยในฐานะเป็นเมืองแห่งศาสนาพุทธ ตัวอย่างเช่น ในการเดินทางไปท่องเที่ยวที่เมืองพัทยา นักท่องเที่ยวจีนมักจะนิยมเดินทางไปนมัสการ “พระพุทธรูปมหาชีวิตตมโฆสิตศาสดา” ซึ่งเป็นพระพุทธรูปแกะสลักหน้าผาที่เขาชีจรรย์ ซึ่งสร้างขึ้นในปี 2539 เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลเนื่องในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชฯ มหาราช ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 50 ปี เป็นต้น

## 6.5 อุตสาหกรรมพลังงาน

### 6.5.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม<sup>60</sup>

ในปัจจุบัน จีนเป็นประเทศที่มีการบริโภคพลังงานมากเป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา ด้วยการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดด ความต้องการบริโภคพลังงานของจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลให้ภูมิภาคตะวันตกทวีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากเป็นแหล่งพลังงานสำคัญของประเทศ เช่น ถ่านหิน น้ำมัน โดยเฉพาะแหล่งก๊าซธรรมชาติสำรองส่วนใหญ่จะอยู่ในภาคตะวันตก และในขณะนี้ มีโครงการสร้างท่อขนส่งก๊าซขนาดใหญ่จากจีนตะวันตก คือ เขตปกครองตนเองซินเจียงไปยังมหานครเซี่ยงไฮ้ซึ่งอยู่ทางตะวันออก ระยะทาง 4,200 กิโลเมตร

นอกจากนี้ สัดส่วนกว่าร้อยละ 80 ของการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำของจีนจะอยู่ที่ภาคตะวันตก และมีโครงการก่อสร้าง “เขื่อนสามโตรก” (Three Gorges Dam) ซึ่งจะเป็นเขื่อนขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ตั้งอยู่บนสามช่องแคบของแม่น้ำฉางเจียง (แยงซีเกียง) ที่เมืองฉีเซียง มณฑลหูเป่ย์ คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2009 และจะเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าพลังน้ำด้วยเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่รวม 26 เครื่อง คาดว่าจะผลิตไฟฟ้าได้ 18 กิกะวัตต์ และจะสามารถตอบสนองการนำพลังงานน้ำมาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่พื้นที่ต่างๆ ของจีนต่อไป

**การส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ:** รัฐบาลจีนส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในกิจการการผลิตพลังงานของประเทศ โดยเฉพาะการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำในภาคตะวันตก เนื่องจากมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มปริมาณพลังงานไฟฟ้าจากน้ำให้ได้ร้อยละ 30 จากปริมาณพลังงานการผลิตรวมภายในปี 2010 รัฐบาลจีนจึงได้ให้สิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อกระตุ้นการลงทุน เช่น การกำหนดอัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำ ยกเว้นภาษีหรือสิทธิพิเศษด้านภาษี เป็นต้น ในด้านกิจการน้ำมัน ภายใต้ข้อผูกพันกับ WTO รัฐบาลจีนจะเปิดเสรีให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจในด้านการขุดเจาะน้ำมัน ดังสรุปในตารางที่ 6.4

<sup>60</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China Statistical Yearbook 2004 และ Asian Development Bank (ADB), The 2020 Project: Policy Support in the People's Republic of China (Manila: Asian Development Bank, 2003).

ตารางที่ 6.4  
ข้อผูกพันของจีนใน WTO ด้านพลังงาน

สาขา	ข้อผูกพันใน WTO
บริการขุดเจาะน้ำมันนอกชายฝั่ง (Offshore oil-field service)	จีนอนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาทำเหมืองปิโตรเลียมโดยร่วมทุนกับหุ้นส่วนชาวจีน
บริการขุดเจาะน้ำมันบนบก (Onshore oil-field services)	จีนอนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาทำเหมืองปิโตรเลียมโดยร่วมมือกับบริษัทปิโตรเลียมแห่งชาติของจีน (CNPC) ในบริเวณพื้นที่ที่รัฐบาลได้อนุญาตไว้เท่านั้น ทั้งนี้ ในการทำสัญญาทำเหมืองปิโตรเลียม ผู้ให้บริการต่างชาติจะต้องจัดตั้งสาขา บริษัทในเครือ หรือสำนักงานตัวแทนขึ้นภายในจีน พร้อมทั้งจดทะเบียนตามกฎหมาย รวมทั้งจะต้องเปิดบัญชีกับธนาคารรับอนุญาตจากจีนที่ให้ประกอบธุรกิจแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศภายในจีนด้วย และเงินลงทุนของผู้ให้บริการต่างชาติในการทำเหมืองดังกล่าวจะต้องเป็นเงินเหรียญสหรัฐหรือเงินตราสกุลแข็ง

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์

**รูปแบบการลงทุน:** รัฐบาลเปิดโอกาสให้การลงทุนของต่างชาติในด้านพลังงานและการผลิตไฟฟ้ามีได้หลายรูปแบบ เช่น รูปแบบของ Build-Operate-Transfer (BOT) การร่วมทุน การลงทุนโดยตรง หรือการถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น โดยให้สิทธิพิเศษด้านภาษีต่างๆ เพื่อดึงการลงทุนจากต่างชาติและภาคเอกชน เช่น การลดภาษีเงินได้นิติบุคคลเหลือร้อยละ 15 ให้กับบริษัทลงทุนโดยต่างชาติในภูมิภาคจีนตะวันตก และจะเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเพียงร้อยละ 6 (อัตราปกติร้อยละ 17) สำหรับกิจการที่เกี่ยวข้องกับการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ เป็นต้น

กรณีศึกษา: มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>61</sup>

1) มณฑลชื้อชวน

ชื้อชวนมีศักยภาพในอุตสาหกรรมพลังงานค่อนข้างสูง มีความอุดมสมบูรณ์ของก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ ถ่านหิน ตลอดจนแหล่งน้ำในการผลิตพลังงานไฟฟ้า

<sup>61</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China Statistical Yearbook 2004; Sichuan Statistical Yearbook 2004; Chongqing Statistical Yearbook 2004; Yunnan Statistical Yearbook 2004; Guangxi Statistical Yearbook 2004.

**ก๊าซธรรมชาติ:** ชื่อขวนมีแหล่งก๊าซธรรมชาติสำรองมากอันดับ 1 ของประเทศ (สัดส่วนร้อยละ 32 ของการผลิตรวมทั้งประเทศ) มีสถานีลั่วเจียไจ้ (Luojiashai) เป็นสถานีขุดก๊าซธรรมชาติสำคัญในกลุ่มน้ำชื่อขวน และมีเครือข่ายเชื่อมต่อท่อส่งก๊าซธรรมชาติระยะทางทั้งสิ้นกว่า 6,000 กิโลเมตร

สำหรับตัวอย่างการลงทุนด้านพลังงานที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) ในชื่อขวน เช่น ในปี 2003 กลุ่ม PetroChina ได้ก่อสร้างวางท่อส่งก๊าซระยะทาง 720 กิโลเมตร เพื่อขนส่งก๊าซจากชื่อขวน ไปยังมหานครฉงชิ่งและนครอู่ฮั่นในมณฑลหูเป่ย์ และจะช่วยป้อนก๊าซให้กับประชาชนในเขตเมืองของมณฑลได้ถึงร้อยละ 80<sup>62</sup> นอกจากนี้ บริษัท Sinopec และบริษัท PetroChina ได้เข้ามาลงทุนในสถานีก๊าซแห่งใหม่ที่เมืองขวนหววน (Xuanhuan) มีแหล่งสำรองก๊าซ 1,600 พันล้านลูกบาศก์เมตร ด้านการลงทุนของต่างชาติ มีตัวอย่างโครงการสำคัญ ได้แก่ บริษัท Panva Gas Holdings ของฮ่องกงร่วมทุนกับบริษัทในท้องถิ่นของชื่อขวน 3 แห่ง เพื่อผลิตก๊าซธรรมชาติ ด้วยเงินลงทุนกว่า 3.2 พันล้านหยวน นอกจากนี้ บริษัท CNPC ร่วมกันบริษัท Sunwing Energy ของแคนาดาเพื่อขุดสำรวจก๊าซธรรมชาติในพื้นที่ 3,560 ตารางกิโลเมตรในเขตจีตง (Zitong) ทางตะวันตกเฉียงเหนือของมณฑล

**พลังงานน้ำ:** ในขณะนี้ มณฑลชื่อขวนมีศักยภาพการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำเป็นอันดับต้นของประเทศจีน (สัดส่วนร้อยละ 22.2 ของพลังงานน้ำทั่วประเทศ) เนื่องจากมีปริมาณน้ำและมีเขื่อนกักเก็บน้ำสำรองเพื่อผลิตไฟฟ้ามากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ (รองจากทิเบต) บริษัทของรัฐบาลชื่อขวน คือ กลุ่ม Sichuan Provincial Power Co. เป็นองค์กรหลักในด้านพลังงานของมณฑล และมีการลงทุนของบริษัทเอกชนรายใหญ่อยู่บ้าง เช่น บริษัท Yibin Yili Group มีโครงการก่อสร้างสถานีผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ 6 แห่ง บริเวณแม่น้ำเหิงเจียง (Hengjiang) ด้วยมูลค่าการลงทุนรวม 2 พันล้านหยวน

**พลังงานนิวเคลียร์:** รัฐบาลจีนมีโครงการก่อสร้างโรงงานพลังงานจากนิวเคลียร์ขึ้น 2 แห่งในมณฑลชื่อขวน โดยจะมีความสามารถในการผลิตพลังงานสูงถึง 4 พันเมกะวัตต์ หากเริ่มใช้งานจริงในปี 2020 ในขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการคัดเลือกทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม

**โครงการสำคัญอื่น ๆ:** รัฐบาลชื่อขวนมีโครงการสร้างฐานการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงที่ใหญ่ที่สุดในเมืองจินถิง เพื่อติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาด 6 พันเมกะวัตต์ นอกจากนี้ มีการวางท่อส่งน้ำมันจากนครหลานโจว ของมณฑลกานซู่มายังนครเจิงตู มีระยะทางทั้งสิ้น 870 กิโลเมตร เพื่อรองรับความต้องการใช้น้ำมันของพื้นที่จินตอไนโดยมีชื่อขวนเป็นศูนย์กลาง

<sup>62</sup> *China Business Handbook 2005*, op. cit., footnote 19, p. 208.

จากข้อมูลข้างต้น สะท้อนว่า ชื่อขวนมีศักยภาพในการเป็นแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า เพื่อป้องกันมลพิษทางตอนกลางและตะวันออกของประเทศต่อไป

## 2) มหานครฉงชิ่ง

ฉงชิ่งมีแหล่งพลังงานสำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน พลังงานน้ำ และก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะแหล่งก๊าซธรรมชาติชวงดง (Chuangdong) มีก๊าซธรรมชาติสะสมมากกว่า 1 ใน 5 ของปริมาณรวมทั้งประเทศ ทางด้านพลังงานน้ำ รัฐบาลฉงชิ่งเน้นความสำคัญกับการลงทุนก่อสร้างแหล่งพลังงานไฟฟ้าและโครงข่ายพลังงานไฟฟ้าในเขตเมือง เพื่อป้องกันปัญหาการขาดแคลนแหล่งพลังงานไฟฟ้าในช่วงฤดูร้อนที่อุณหภูมิขึ้นสูงถึง 40 องศาเซลเซียส ทำให้ประชาชนหันมาพึ่งเครื่องปรับอากาศกันมากจนถึงจุดที่มีปริมาณไฟฟ้าไม่พอใช้ การขาดแคลนไฟฟ้านี้กำลังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

สำหรับโครงการท่อส่งน้ำมัน แม้ว่าฉงชิ่งไม่มีแหล่งน้ำมันสำรอง แต่ในขณะนี้ มีการก่อสร้างเส้นทางวางท่อส่งน้ำมันระหว่างนครหลานโจว-นครเจียงตู-มหานครฉงชิ่ง โดยจะผ่านอำเภอและเมืองต่างๆ กว่า 30 แห่งเริ่มจากมณฑลกานซูไปจนถึงมณฑลซานซี หากแล้วเสร็จจะช่วยให้เขตอุตสาหกรรมของฉงชิ่งได้มีพลังงานใช้อย่างเพียงพอ

## 3) มณฑลหยุนหนาน

หยุนหนานสามารถผลิตไฟฟ้าได้มากติดอันดับต้นของประเทศ ส่วนใหญ่มาจากไฟฟ้าจากพลังน้ำ (สัดส่วนร้อยละ 68) ที่เหลือเป็นไฟฟ้าจากถ่านหิน อัตราการผลิตกระแสไฟฟ้าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.8 ต่อปี นอกจากนี้ ยังได้มีการส่งออกพลังงานจากหยุนหนานไปยังมณฑลอื่นของจีน โดยในปี 2004 หยุนหนานเริ่มขายไฟฟ้าให้กับมณฑลกว่างตง (ระยะทางประมาณ 2,200 กิโลเมตร) และมีการลงนามความตกลงร่วมกันเพื่อให้หยุนหนานผลิตไฟฟ้าให้ได้ 8 พันเมกะวัตต์ เพื่อป้อนไปยังกว่างตงภายในปี 2015 สำหรับแหล่งต้นน้ำที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าในหยุนหนานมาจากแม่น้ำ 3 สายหลัก ได้แก่ แม่น้ำหลานซางเจียง (แม่น้ำโขง) แม่น้ำจินฉางเจียง และแม่น้ำนู่เจียง สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำได้ประมาณร้อยละ 10 ของกำลังการผลิตภายในประเทศ และมีศักยภาพที่จะผลิตกระแสไฟฟ้าได้สูงถึงร้อยละ 24 ของทั่วประเทศ

รัฐบาลหยุนหนานมีโครงการสร้างเขื่อนป้องกันโรงงานไฟฟ้าพลังงานน้ำในมณฑลทั้งสิ้น 14 แห่ง ตัวอย่างเช่น<sup>63</sup> เขื่อนและโรงไฟฟ้ามานวาน (Manwan) เริ่มสร้างในช่วงปลายปี 1993 และเขื่อนและโรงงานไฟฟ้าต้าเฉาซาน (Dachaoshan) ใช้แหล่งน้ำจากแม่น้ำโขง เริ่มก่อสร้างปี 1997 และปี 2003 เริ่มเดินเครื่องผลิตไฟฟ้าจำนวน 5 ใน 6 เครื่องที่สถานีผลิตไฟฟ้าพลังน้ำต้าเฉาซาน

<sup>63</sup> Asian Development Bank (ADB), op. cit., footnote 60.

สำหรับเขื่อนและโรงไฟฟ้าเสี่ยววาน (Xiaowan) จะเป็นเขื่อนขนาดใหญ่ที่สุดของมณฑล และเป็นโครงการใหญ่เป็นอันดับสองในจีนตะวันตกรองจากโครงการเขื่อนสามโตรก เริ่มลงมือก่อสร้างแล้วเมื่อปี 2002 และคาดว่าจะสามารถเดินเครื่องผลิตไฟฟ้าส่วนแรกได้ในปี 2010 ลงทุนโดยบริษัท Yunnan Huaneng Lancangjiang Hydropower ด้วยเงินกู้จากธนาคารในประเทศ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีแผนก่อสร้างเขื่อนบริเวณแม่น้ำจินซา แม่น้ำสาขาของแม่น้ำฉางเจียงอีก 4 แห่ง

นอกจากนี้ ยังมีเขื่อนและโรงไฟฟ้าจิ่งหง (เจียงรุ่ง) กั้นแม่น้ำโขง และห่างจากชายแดนไทยที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ประมาณ 350 กิโลเมตร และเป็นโครงการที่บริษัทจากไทย คือ บริษัท GMS Power จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมลงทุนกับฝ่ายจีนด้วย<sup>64</sup> รายละเอียดอยู่ในหัวข้อ 6.5.3

**ถ่านหิน:** หยุนหนานผลิตพลังงานจากถ่านหินได้มากอันดับ 19 ของจีน ทั้งนี้ บริษัทเอกชนของไทย คือ กลุ่มสหยูเนี่ยนได้เข้าไปลงทุนสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินในหยุนหนานมาตั้งแต่ปี 1991<sup>65</sup> รายละเอียดในหัวข้อ 6.5.3

**ท่อส่งน้ำมัน:** ในแต่ละปี หยุนหนานต้องนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศและต่างมณฑล ในปี 2003 บริษัท Sinopec ได้ก่อสร้างเส้นทางท่อส่งน้ำมันมูลค่า 3.5 พันล้านหยวน เพื่อขนส่งน้ำมันเบนซินและดีเซลจากเมืองเหมาหมิง มณฑลกว่างตงมายังคุนหมิง ระยะทางทั้งสิ้น 1,690 กิโลเมตร เพื่อสนองความต้องการสินค้าน้ำมันกลั่นในหยุนหนานและมณฑลใกล้เคียง

#### 4) เขตปกครองตนเองกว่างซี

**พลังงานน้ำ:** กว่างซีเป็นอีกมณฑลที่มีความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งน้ำ (อันดับ 5 ของประเทศ) มีเครือข่ายแม่น้ำสายต่างๆ 937 สาย ทั้งจากภายในและนอกมณฑล จึงมีศักยภาพในการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ ในขณะนี้ มีการติดตั้งเครื่องผลิตไฟฟ้าในกว่างซีรวม 7,400 เมกะวัตต์สูงเป็นอันดับ 6 ของจีน

**ก๊าซธรรมชาติ:** มีโครงการก่อสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าจากก๊าซธรรมชาติที่เมืองซินโจว นอกจากนี้ บริษัทซีโนค (China National Offshore Oil Corp: CNOOC) มีโครงการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติเชื่อมระหว่างกว่างซี-มหานครเซี่ยงไฮ้ ระยะทางทั้งสิ้น 2,100 กิโลเมตร เริ่มปี 2003 และ

<sup>64</sup> เมื่อปี 1998 กลุ่ม Yunnan Electrical Power Group ได้ลงนามความร่วมมือกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตของไทย (EGAT) โดยไทยจะรับซื้อพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตได้โดยผ่านแดนประเทศลาว จำนวน 3,000 เมกะวัตต์ ภายในปี 2013

<sup>65</sup> "11 ปีในจีนโอกาสทองสหยูเนี่ยน โรงไฟฟ้า-สิ่งทอ," กรุงเทพธุรกิจ (22 พฤศจิกายน 2547).

คาดว่าจะสร้างเสร็จภายในปี 2008 โดยจะเป็นโครงการคู่แข่งสำคัญกับโครงการของบริษัท PetroChina ที่จะเชื่อมพลังงานจากภาคตะวันตกสู่ตะวันออก

โครงการสำคัญอื่นๆ: เช่น กลุ่ม Sinopec มีโครงการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันขนาด 8 ล้านตันต่อปีที่เขตเทียนชานกั๊ง ใกล้เมืองท่าเป่ย์ไห่ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2008 นอกจากนี้ กลุ่ม Sinopec ยังมีแผนที่จะก่อสร้างสถานที่ตั้งถังบรรจุน้ำมันดิบ (crude oil tank farm) ที่ท่าเรือเว่ย์โจว เมืองเป่ย์ไห่เพื่อรองรับการนำเข้าน้ำมันดิบในอนาคตด้วย

สำหรับตัวอย่างโครงการลงทุนจากต่างชาติรายใหญ่ในด้านพลังงาน เช่น บริษัท CLP Power Asia จากฮ่องกงร่วมมือกับบริษัทพลังงานของจีนอีก 4 บริษัทลงทุนก่อสร้างสถานีผลิตไฟฟ้าพลังเชื้อเพลิง (thermal plant) และสถานีผลิตไฟฟ้าพลังน้ำหลายแห่งในกว่างซีรวมมูลค่า 40.5 พันล้านหยวน อย่างไรก็ตาม มีการลงทุนจากต่างชาติบางรายได้ลดการลงทุนในกว่างซี เช่น บริษัท Alstom Power ได้ขายหุ้นในโรงงานผลิตไฟฟ้า Guangxi Laibin โครงการ B ออกไปร้อยละ 40 เมื่อปี 2002 เนื่องจากไม่มั่นใจในความเสี่ยงของโครงการลงทุนจากต่างชาติแบบ BOT (Build-Operate-Transfer) ซึ่งในที่สุดต้องโอนกิจการเป็นของจีน<sup>66</sup>

## 6.5.2 บทบาทจีนด้านพลังงานกับประเทศเพื่อนบ้าน

### 1) ความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค GMS

ยุทธนาเป็นมณฑลชายแดนที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและมีการส่งออกกระแสไฟฟ้าพลังน้ำไปขายประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ พม่า และเวียดนาม และมีโครงการส่งออกไฟฟ้าพลังน้ำมาประเทศไทย รัฐบาลยุทธนาจึงได้เป็นตัวแทนประเทศจีนในการเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศในกลุ่ม GMS ด้านพลังงาน (ไทย จีน ลาว พม่า กัมพูชาและเวียดนาม) ซึ่งมีการตั้งคณะกรรมการประสานความร่วมมือการซื้อขายไฟฟ้าอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Regional Power Trade and Cooperation Committee: RPTCC) ขึ้นมาดูแลและรับผิดชอบในความร่วมมือด้านพลังงานระหว่างสมาชิก

<sup>66</sup> China Business Handbook 2005, op. cit., footnote 19; Catherine Gelb and Dennis Chen, "Going West: A Progress Report," <<http://www.chinabusinessreview.com/public/0403/chen.html>>, March 2004.

เมื่อเดือนธันวาคม 2004<sup>67</sup> คณะกรรมการฯ ได้ตกลงร่วมกันที่จะกำหนดแนวทางของหลักเกณฑ์การซื้อขายไฟฟ้าระหว่างประเทศ การก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้า รวมถึงการกำหนดมาตรฐานทางด้านเทคนิค เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน และได้แต่งตั้งคณะทำงานอีก 2 คณะภายใต้คณะกรรมการ RPTCC ได้แก่ คณะทำงานวางแผนระบบ และคณะทำงานวางแผนด้านปฏิบัติการ ทำหน้าที่พิจารณาในรายละเอียดของโครงการ ความเป็นไปได้ของหลักเกณฑ์การซื้อขายไฟฟ้า และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดผลสู่การปฏิบัติต่อไป และในระหว่างการประชุมระหว่างผู้นำ GMS Summit ครั้งที่ 2 ณ นครคุนหมิง ในปี 2005 ผู้นำของทั้ง 6 ประเทศเห็นพ้องกันในเรื่องกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการซื้อขายกระแสไฟฟ้าแบบทวิภาคี ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับการซื้อขายพลังงานไฟฟ้าระหว่างกันมากขึ้น

## 2) โครงการสร้างท่อน้ำมันผ่านประเทศเพื่อนบ้าน

จีนมีการศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการสร้างท่อน้ำมันผ่านประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ เพื่อแสวงหาทางเลือกในการสร้างความมั่นคงด้านการจัดการพลังงานของประเทศ ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ คือ โครงการสร้างท่อน้ำมันผ่านประเทศพม่า ซึ่งจะช่วยให้จีนสามารถเชื่อมต่อไปสู่แหล่งน้ำมันในเอเชียได้ โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ปัจจุบัน จีนต้องนำเข้าน้ำมันผ่านช่องแคบนี้สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 60<sup>68</sup> จีนจึงต้องการแสวงหาเส้นทางเลือกอื่น เพื่อลดการพึ่งพาและลดความเสี่ยงในการลำเลียงพลังงานผ่านช่องแคบดังกล่าว ในการนี้ นักวิชาการจีนจากมหาวิทยาลัยหยุนหนานได้จัดทำรายงานผลการศึกษาและข้อเสนอให้รัฐบาลจีนให้ความสำคัญกับการสร้างท่อส่งน้ำมันจากพม่า<sup>69</sup> โดยเสนอให้สร้างเส้นทางเชื่อมจากท่าเรือน้ำลึกสิตต่วย (Sittwe)

<sup>67</sup> "ไทยเซ็น MOU ซื้อไฟฟ้าจากจีน ๕.โลกหนุนสร้างสายส่งผ่านลาว," มติชนรายวัน 27 (5 ธันวาคม 2547):18.

<sup>68</sup> "จีนเร่งสร้างท่อน้ำมันผ่านไทย-พม่า ทุนกว่าเรือวิ่งอ้อมสิงคโปร์," <<http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9470000057086>>, 24 กันยายน 2547.

<sup>69</sup> สำนักข่าวซินหัว (14 กรกฎาคม 2547) รายงานบทสัมภาษณ์ของนาย Li Chenyang ผู้อำนวยการสถาบันค้นคว้าและวิจัยเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหยุนหนาน ในนิตยสาร Oriental Outlook วารสารรายสัปดาห์ของจีน รายละเอียดใน "ซีจีนผ่านแลนด์บริดจ์ไทยไม่คุ้ม เน้นขนน้ำมันผ่านพม่าตัวเลือกใหม่," <<http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9470000022095>>, 14 กรกฎาคม 2547.

ด้านตะวันตกของพม่าไปยังนครคุนหมิง เนื่องจากเส้นทางนี้จะช่วยร่นระยะทางได้ถึง 1,200 กิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเก่าที่ผ่านช่องแคบมะละกา

โดยสรุป จีนได้เริ่มมีบทบาทด้านพลังงานในภูมิภาคนี้มากขึ้น โดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการให้ความสำคัญและทุ่มเททำการสำรวจและศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางเลือกต่างๆ ในการขนส่งด้านพลังงานโดยผ่านประเทศเพื่อนบ้าน

### 6.5.3 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว

#### 1) โครงการซื้อไฟฟ้าพลังน้ำจากหยุนหนาน

จากการสำรวจความร่วมมือระหว่างไทยกับมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนในด้านพลังงาน พบว่า ไทยและมณฑลหยุนหนานได้มีข้อตกลงที่จะส่งออกไฟฟ้าพลังน้ำมาให้ประเทศไทยตั้งแต่ปี 1998<sup>70</sup> โดยตัวแทนฝ่ายไทย คือ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี และตัวแทนฝ่ายจีน คือ ประธานบริษัท Yunnan Electrical Power Group ซึ่งเป็นกิจการไฟฟ้าของรัฐบาลหยุนหนาน ได้ร่วมกันลงนามในบันทึกความเข้าใจ เพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากจีน จำนวน 3,000 เมกะวัตต์ ภายในปี 2017 ซึ่งโครงการ "โรงไฟฟ้าพลังน้ำหยุนหนานจิ่งหง" จะเป็นโครงการแรก ขนาด 1,500 เมกะวัตต์ ที่จีนจะส่งมอบไฟฟ้าให้ไทยในปี 2013 และโครงการอื่นๆ อีก 1 โครงการ ในปริมาณ 1,500 เมกะวัตต์ จะส่งมอบไฟฟ้าให้ไทยในปี 2014

ต่อมา ได้มีการตกลงที่จะใช้ระบบสายส่งขนาด 500 kV DC แบบวงจรมีเดี่ยว (Single Pole) เพื่อส่งไฟฟ้าจำนวน 1,500 เมกะวัตต์ จากโครงการแรก ในปี 2013 และเพิ่มเป็น 3,000 เมกะวัตต์ เพื่อส่งไฟฟ้าอีก 1 โครงการ ในปริมาณ 1,500 เมกะวัตต์ แบบสองวงจรมีเดี่ยว (Bi Pole) ในปี 2014 โดยแนวสายส่งจากจีนมาไทย จะผ่านพื้นที่ของประเทศลาว และมีสถานีจุดเปลี่ยนกระแสไฟฟ้า (Converter Station) อยู่ในอาณาเขตของประเทศจีน เส้นสายส่งที่จะรองรับกับการจำหน่ายไฟฟ้างกล่าวจะมีระยะทาง 1,055 กิโลเมตร ผ่านประเทศจีน 100 กิโลเมตร ลาว 255 กิโลเมตร และไทย 700 กิโลเมตร<sup>71</sup>

<sup>70</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, "การปรับโครงสร้างกิจการไฟฟ้าและการจัดตั้งตลาดกลางซื้อขายไฟฟ้า," <<http://www.eppo.go.th/power/FF/>>, พฤศจิกายน 2543.

<sup>71</sup> "จีน-ไทยถกสายส่ง 3 ปท.ดันขายไฟ 3 พันเมกะวัตต์," ผู้จัดการรายวัน (23 สิงหาคม 2547).

## 2) ความร่วมมือไทย-จีนสาขาพลังงานอื่นๆ

นอกจากนี้ จีนได้แสดงความสนใจที่จะร่วมมือกับไทยในโครงการสร้างท่อส่งน้ำมันในประเทศไทย โดยในเดือนมิถุนายน 2004 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) และบริษัท Sinopec ได้ประกาศร่วมกันว่า<sup>72</sup> กำลังพิจารณาความเป็นไปได้ในการสร้างท่อส่งน้ำมันแห่งใหม่ เพื่อให้การส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางไปจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และฟิลิปปินส์ จะไม่ต้องอ้อมผ่านช่องแคบมะละกาจะช่วยประหยัดเวลาได้ราว 1 สัปดาห์ และย่นระยะทางการขนส่งน้ำมันได้ถึง 1,000 กิโลเมตร ซึ่งบริษัทปตท. ประมาณการณว่า โครงการสร้างท่อส่งน้ำมันทางบก (โครงการแลนด์บริดจ์) เชื่อมระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทยดังกล่าวจะใช้งบประมาณ 880 ล้านดอลลาร์<sup>73</sup>

สำหรับตัวอย่างอื่นๆ ของความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและจีนที่เกี่ยวข้องกับสาขาพลังงาน มีดังนี้

- เดือนกันยายน 2005 ในระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีนว่าด้วยความร่วมมือการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2 ที่จังหวัดเชียงใหม่ บริษัท China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) บริษัทธุรกิจสำรวจน้ำมันรายใหญ่ของจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับบริษัทปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทปตท.สผ. จำกัด (มหาชน) เพื่อร่วมมือในธุรกิจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ยังไม่มีรายละเอียดของความร่วมมือ จากบทสัมภาษณ์ความเห็นของของนายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ กรรมการผู้จัดการใหญ่ของบริษัทปตท. ระบุว่า "กลุ่ม CNOOC สนใจที่จะร่วมทุนเปิดบ่อขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย รวมถึงการออกไปบุกเบิกในแหล่งต่างประเทศร่วมกับปตท."

<sup>72</sup> "จีนเล็งสร้างท่อส่งน้ำมันผ่านไทย-พม่า ทู่นกว่าเรือวิ่งอ้อมสิงคโปร์," อ้างแล้วในเชิงอรรถ 68.

<sup>73</sup> ภายใต้โครงการสร้างท่อส่งน้ำมันทางบก (โครงการแลนด์บริดจ์) เพื่อเชื่อมระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทย จะมีการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันขนาด 1.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน เส้นผ่าศูนย์กลาง 48 นิ้ว ระยะทาง 250 กิโลเมตร และคลังน้ำมันทั้ง 2 ฝั่งมีความจุประมาณ 16 ล้านบาร์เรลต่อวัน และท่อบริการจ่ายน้ำมันทั้งฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เพื่อรับเรือขนาด 3 แสน-4.5 แสนตัน สำหรับจุดที่ตั้งของโครงการทางฝั่งตะวันตก เพื่อเป็นจุดขึ้นของท่อขนส่งน้ำมันบริเวณ อ.ท้ายเหมือง จ.พังงา อยู่ระหว่างการศึกษาลงทุนสิ่งแวดล้อม และทางฝั่งตะวันออก จุดปลายทางท่อขนส่งน้ำมันอยู่บริเวณบ้านทุ่งไผ่ อ.สิชล จ.นครศรีธรรมราช รายละเอียดใน "ฮับพลังงานผืนยังอีกไกล มีแลนด์บริดจ์แค่เพียงจุดประกาย," ฐานเศรษฐกิจ 1929 (8-11 สิงหาคม 2547).

โดยสนใจที่จะขอสัมปทานขุดเจาะสำรวจ น้ำมันในพม่าและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งบริษัทปตท.สผ. จำกัด (มหาชน) มีสัมปทานอยู่แล้ว”<sup>74</sup>

- เดือนตุลาคม 2003 มีการลงนามในข้อตกลงร่วม (MOU) ระหว่างบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) และบริษัท Sinochem<sup>75</sup> ซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ของรัฐบาลจีน และเป็นผู้ทำธุรกิจค้าขายระหว่างประเทศรายใหญ่ เพื่อร่วมมือกันในด้านธุรกิจพลังงาน เช่น การขุดเจาะสำรวจและผลิตปิโตรเลียม, กิจการโครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำมันและก๊าซธรรมชาติทั้งในพื้นที่ของประเทศไทยและจีน และจะร่วมพัฒนาโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้านพลังงาน เช่น การสร้างโรงงาน การสร้างตลาดพลังงาน เป็นต้น

- บริษัท การไฟฟ้าฝ่ายผลิต จำกัด (มหาชน) มีโครงการทำสัญญาร่วมมือกับบริษัท Sino Hydro จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผลิตไฟฟ้าพลังน้ำของจีน เพื่อร่วมลงทุนในการผลิตโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำขนาด 7,000 เมกะวัตต์ ที่ประเทศพม่า และโครงการความร่วมมืออื่นๆ เช่น การสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าขนาด 3,000 เมกะวัตต์ ในประเทศลาว และสร้างโรงงานไฟฟ้าขนาด 200 เมกะวัตต์ในประเทศกัมพูชา<sup>76</sup>

- เดือนกันยายน 2005 บริษัทสุโขทัยปิโตรเลียม (บริษัทเอกชน) ลงนามร่วมทุนกับกลุ่ม CITIC ของจีน ในโครงการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันดิบสตูล-สงขลา<sup>77</sup>

### 3) กรณีศึกษาการลงทุนของเอกชนไทยในประเทศจีน

#### กลุ่มสหยูเนี่ยน

<sup>74</sup> ประเสริฐ บุญสัมพันธ์ [บทสัมภาษณ์ออกอากาศในรายการ “ภาษาเศรษฐกิจ” ทางช่อง 9 โมเดิร์นไนน์ทีวี]; “ปตท.จับมือ 3 บริษัทพลังงานยักษ์ใหญ่จีนลุยลงทุนทั้งใน-ต่างประเทศ,” กรุงเทพธุรกิจ (22 กันยายน 2548).

<sup>75</sup> “หมอมิ่ง’ ดึงโต๊ะ MOU ไทย-จีนพันธมิตรพลังงาน,” <[www.manager.co.th](http://www.manager.co.th)>, 8 ตุลาคม 2546.

<sup>76</sup> ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, “อมตะ ปตท. และ กฟผ. ดึงดูดนักลงทุนจีนเข้ามาลงทุนในไทย,” <[http://www.thailand-china.com/th/welcome\\_thaitoday\\_news1.html?language=TH&id=7460&key=tn050923](http://www.thailand-china.com/th/welcome_thaitoday_news1.html?language=TH&id=7460&key=tn050923)>, 23 กันยายน 2548.

<sup>77</sup> “รุดมางานประชุมร่วมไทย-จีน ‘มาตามอุ๊ย-สมคิด’ ขึ้นมีน สานฝันค้าขายทะเลลึก 5 หมื่นล.ดอลลาร์,” มติชนรายวัน 28 (26 กันยายน 2548):20.

บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน) ร่วมทุนกับรัฐบาลท้องถิ่นของประเทศจีนตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท ยูเนี่ยนเอ็นเนอร์ยี (ไชน่า) จำกัด ตั้งแต่ปี 1991 โดยในปัจจุบัน มีโรงไฟฟ้าในประเทศจีนรวม 10 แห่ง ตั้งอยู่ในมณฑลเจ้อเจียง (4 แห่ง) มณฑลเจียงซู (4 แห่ง) และหยุนหนาน (2 แห่ง) สำหรับโรงงาน 2 แห่งในมณฑลหยุนหนาน มีสัดส่วนการถือหุ้นกับฝ่ายจีน ร้อยละ 50 ตั้งอยู่ในเมืองซีวี่จิ้ง และเมืองหลู่หลิง มีกำลังการผลิตแห่งละ 50 เมกะวัตต์<sup>78</sup>

โรงไฟฟ้าของกลุ่มสหยูเนี่ยนเป็นโรงไฟฟ้าขนาดกลาง ส่วนใหญ่ป้อนไฟฟ้าให้ย่านชุมชนเมืองเศรษฐกิจและนิคมอุตสาหกรรม นอกจากนี้ มีโรงงานอุตสาหกรรมในจีนเป็นลูกค้าพลังงานไอน้ำของบริษัทฯ ด้วย วัตถุดิบหลักที่ใช้ในการผลิต คือ ถ่านหิน ผลประกอบการจึงขึ้นอยู่กับราคาของถ่านหิน และปริมาณการผลิตจากเหมืองถ่านหิน<sup>79</sup>

สำหรับภูมิหลังที่กลุ่มสหยูเนี่ยนซึ่งมีฐานด้านอุตสาหกรรมสิ่งทอในประเทศไทยได้เข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานในประเทศจีน เนื่องจากผู้บริหารกลุ่มฯ ในขณะนั้น หันมาเน้นนโยบายให้ความสำคัญกับการลงทุนในต่างประเทศ ประกอบกับกลุ่มสหยูเนี่ยนได้ขยายธุรกิจเข้าสู่ด้านพลังงาน (การร่วมทุนกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยตั้งโรงงานไฟฟ้าในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์) ผู้บริหารของสหยูเนี่ยนกล่าวว่า “การที่สหยูเนี่ยนหันมาทำธุรกิจด้านพลังงานก็เพราะเห็นว่า เป็นกิจการที่ให้รายได้คงที่ และมีผลตอบแทนดี”<sup>80</sup> ประกอบกับมีปัจจัยดึงดูดอื่นๆ ได้แก่ คำชักชวนของรัฐบาลท้องถิ่นในการเสนอสิทธิพิเศษและแรงจูงใจทางภาษีต่างๆ การมีพื้นฐานความสัมพันธ์ไทย-จีนที่ใกล้ชิดจากความเป็นลูกหลานจีนโพ้นทะเล รวมทั้งการตระหนักถึงความสำคัญของภาคพลังงานในประเทศจีน จึงได้ตัดสินใจเริ่มเข้าไปลงทุนตั้งโรงงานไฟฟ้าในหยุนหนานร่วมกับทางการจีน และสถาบันการเงินของไทย 2 แห่ง คือ ธนาคารกรุงเทพและธนาคารไทยพาณิชย์ ภายใต้วงเงินประมาณ 6.5 พันล้านบาท<sup>81</sup>

<sup>78</sup> “สหยูเนี่ยนปรับกลยุทธ์ใหม่ รับมือลงทุนธุรกิจเมืองจีน,” ฐานเศรษฐกิจ (1 พฤศจิกายน 2547).

<sup>79</sup> นอกเหนือจากอุตสาหกรรมพลังงาน ในปัจจุบัน กลุ่มสหยูเนี่ยนยังได้ขยายไปลงทุนในธุรกิจอื่นๆ ในประเทศจีนด้วย เช่น การผลิตกรดมะนาว การผลิตด้าย และผ้าลูกไม้ ตลอดจนการเปิดโรงเรียนนานาชาติดีลิกซ์คอลเลจที่มหานครเป่ย์จิง มหานครเซี่ยงไฮ้ และเมืองซูโจว

<sup>80</sup> สุณิสา สุขชี, บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน พ.ศ. 2524-2539, น. 143.

<sup>81</sup> รุติณบ โกมลนินิ, “สหยูเนี่ยนลงทุนไฟฟ้าในไทยได้อะไร และจีนคิดอย่างไร,” มติชนรายวัน (28 เมษายน 2539):21.

### บริษัท GMS Power จำกัด (มหาชน)

บริษัท GMS Power ซึ่งได้เข้าไปตั้งบริษัท Yunnan Jinghong Power Station Consultation Co., Ltd. ในยูนหนานตั้งแต่ปี 1995 และได้มีการร่วมทุนกับบริษัท China Huaneng Group ซึ่งเป็นบริษัทผลิตไฟฟ้าขนาดใหญ่ของจีน เพื่อสร้างและดำเนินกิจการโรงงานไฟฟ้า 2 แห่งในยูนหนาน คือ โรงไฟฟ้าที่จิ่งหง (เซียงรุ่ง) และโรงไฟฟ้าที่นัวจาดู ทั้งสองแห่งตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำโขง โดยฝ่ายจีนจะถือหุ้นประมาณร้อยละ 75 สำหรับโรงไฟฟ้าจิ่งหง เริ่มสร้างในปี 2004 คาดว่าจะมีกำลังการผลิตประมาณ 1.5 ล้านกิโลวัตต์ ส่วนโรงไฟฟ้านัวจาดู จะเป็นโครงการในระยะต่อไป คาดว่าจะผลิตไฟฟ้าได้ราว 5.85 ล้านกิโลวัตต์ มูลค่าของทั้งสองโครงการประมาณ 9 พันล้านหยวน<sup>82</sup> ทั้งนี้ บริษัทแม่ของกลุ่ม GMS Power คือ บริษัท MDX ได้เข้าไปร่วมลงทุนกับการไฟฟ้าของมณฑลยูนหนานตั้งบริษัท China-Thailand Joint Cooperation Yunnan Jinghong ตั้งแต่ปี 1989<sup>83</sup>

สำหรับภูมิหลังของบริษัท GMS Power เป็นบริษัทด้านพลังงานในเครือบริษัท MDX ตั้งขึ้นในปี 1993 โดยมี ดร.สุบิน ปิ่นขยัน เป็นที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ เพื่อดำเนินธุรกิจด้านการผลิตพลังงานไฟฟ้าในภูมิภาคอินโดจีน และได้เข้าร่วมลงทุนกับรัฐบาลของหลายประเทศในภูมิภาค เช่น การเข้าไปสร้างโรงงานไฟฟ้าในประเทศลาว ได้แก่ โครงการ น้ำเทิน-หินบูน และโครงการน้ำจิม 3 นอกจากนี้ ได้ส่งพลังงานที่ผลิตได้ในประเทศลาวกลับมาขายให้กับประเทศไทย ส่วนบริษัทหุ้นส่วนฝ่ายจีน คือบริษัท Huaneng เป็น ผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ (Independent Power Producer: IPP) ซึ่งเป็นผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ที่สำคัญของจีน และมีลูกชายของอดีตนายกรัฐมนตรีของจีน (นายหลี่เหมิง) เป็นผู้บริหารระดับสูง

### กรณีศึกษาอื่นๆ

สำหรับธุรกิจจากไทยรายอื่นๆ ที่เข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานในประเทศจีนในขณะนี้ เช่น บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน)<sup>84</sup> ได้เข้าไปลงทุนทำเหมืองถ่านหินในประเทศจีน 2 แห่ง คือ เหมืองต้าหนิงในมณฑลซานซี โดยลงทุนร่วมกับบริษัท Asian American Coal Inc. (AACI)

<sup>82</sup> "China, Thailand join forces on Yunnan power projects,"

<[http://english.people.com.cn/200407/17/eng20040717\\_149929.html](http://english.people.com.cn/200407/17/eng20040717_149929.html)>, 17 July 2004.

<sup>83</sup> สุนิสา สุขชี, บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน พ.ศ. 2524-2539, น. 254.

<sup>84</sup> "ฝ่าแผนลงทุน 'บ้านปู' 2.2 หมื่นล.," *กรุงเทพธุรกิจ Bizweek* (15 กรกฎาคม 2548).

สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 22.3 และเหมืองถ่านหินเฮอเป่ย์ มณฑลเหอหนาน โดยลงทุนผ่านบริษัทร่วมทุน Hebi Zhong Tai Moing (HZTM)

ทั้งนี้ ที่ผ่านมา เคยมีกลุ่มธุรกิจไทยบางรายเข้าไปลงทุนในธุรกิจพลังงานในประเทศจีน แต่ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร และต้องขายหุ้นให้ฝ่ายจีนหรือปิดกิจการไป สาเหตุส่วนหนึ่งเป็นเพราะต้องประสบกับปัญหาทางการเงินหลังจากเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 1997 ตัวอย่างเช่น เครือซีพีได้ร่วมมือกับบริษัทปตท.ตั้งบริษัทปิโตรเอเชีย (Petro Asia) เพื่อลงทุนตั้งสถานีบริการน้ำมันในหลายมณฑลของจีน เช่น กว่างตง เจ้อเจียง ซางไห่ เทียนจิน เหลียวหนิง และไห่หนาน<sup>85</sup> นอกจากนี้ กลุ่มม้าทอง พร็อพเพอร์ตี้ หรือเอ็ม พี กรุ๊ป (ตระกูลอัสวเหม) ได้ตั้งบริษัทเกียรตินันท์วัฒน์ เป็นธุรกิจนำเข้าน้ำมันเตาจากจีน และต่อมาได้ตั้งบริษัทเจริญมั่นคง เพื่อนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปจากจีน รวมทั้งการสร้างคลังน้ำมัน และสถานีบริการน้ำมันในหยุนหนานภายใต้ชื่อ “เอ็มพีปิโตรเลียม” โดยร่วมทุนกับบริษัท เทียนสินอินเตอร์เนชั่นแนลเทรดส์ และนายมัน พักในทัย<sup>86</sup>

กลุ่มธุรกิจไทยหลายรายที่เข้าไปลงทุนในประเทศจีนในช่วงก่อนปี 1997 (ก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชีย) ส่วนใหญ่เล็งเห็นถึงศักยภาพของตลาดขนาดใหญ่ของจีน และบางรายต้องการไปสร้างฐานการผลิตเพื่อไปใช้แรงงานราคาถูกในประเทศจีน ประกอบกับการคาดหวังประโยชน์จากนโยบายส่งเสริมการลงทุนของจีน และมีสายสัมพันธ์กับรัฐบาลท้องถิ่น/หุ้นส่วนชาวจีน และมีบางส่วนที่เข้าไปลงทุนในหยุนหนานและมณฑลใกล้เคียงเพราะตระหนักถึงศักยภาพของความร่วมมือภายใต้กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจที่มีการผลักดันมาตั้งแต่ปี 1992 อย่างไรก็ดี ในที่สุด นักธุรกิจไทยกลับต้องประสบกับอุปสรรคและปัญหานานัปประการ<sup>87</sup> เช่น ปัญหาระบบการทำงานของจีนที่ยังไม่มีระบบธรรมาภิบาล ขาดความโปร่งใส ปัญหาด้านกฎระเบียบและนโยบายส่งเสริมการลงทุนต่างชาติที่ยังไม่มีรายละเอียดชัดเจน เปลี่ยนแปลงได้ และการตัดสินใจขึ้นอยู่กับความดีความชอบของเจ้าหน้าที่บริหารในระดับมณฑล เป็นต้น

<sup>85</sup> นอกเหนือจากจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจแล้ว สถานีบริการน้ำมันซึ่งร่วมทุนระหว่างเครือซีพีกับปตท. ยังประสบกับปัญหายอดขายน้ำมันลดลง เนื่องจากระบบการจ่ายน้ำมันเถื่อนในประเทศจีน รายละเอียดใน สุนิสา สุขชี, บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน พ.ศ. 2524-2539, น. 140 และ 197.

<sup>86</sup> เรื่องเดียวกัน, น. 142.

<sup>87</sup> สัมภาษณ์ สุเทพ ศุภภัทรานนท์, Advisor of Executive Chairman ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), 19 กันยายน และ 22 พฤศจิกายน 2548.

#### 4) การลงทุนของจีนในประเทศไทย

สำหรับการลงทุนของจีนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพลังงานในประเทศไทย และเป็นกรณีการลงทุนรายใหญ่ ได้แก่ บริษัท China Petroleum Pipeline Bureau (CCP) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ China National Corporation จากประเทศจีน ได้เข้ามาร่วมทุนกับบริษัท บริษัท TRC Construction จำกัด (มหาชน) ในนามของ CCP-TRC Joint venture เข้าร่วมงานโครงการก่อสร้างระบบท่อก๊าซธรรมชาติของบริษัทปตท. จำกัด (มหาชน)<sup>88</sup> เชื่อมจากโรงไฟฟ้าเดิมที่อำเภอวังน้อย จังหวัดอยุธยา มายังโรงไฟฟ้าของบริษัท กัลฟ์ อิเล็กทริค จำกัด ที่อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี (ระยะทาง ประมาณ 72 กิโลเมตร) มูลค่าโครงการกว่า 2,100 ล้านบาท โครงการใช้ระยะเวลาประมาณ 16 เดือน เริ่ม กรกฎาคม 2005 สิ้นสุดประมาณ ตุลาคม 2006

ทั้งนี้ บริษัท CCP จากจีนมีประสบการณ์ในการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติโดยเป็นผู้รับดำเนินโครงการวางท่อก๊าซสายชินเจียงมาถึงมหานครชางไห่ของจีน (4,200กิโลเมตร) ส่วนผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท TRC ในประเทศไทย คือ กลุ่ม Rotary Engineering limited (REL) เป็นบริษัทด้านวิศวกรรมจากสิงคโปร์และมีสำนักงานในประเทศต่างๆ ทั่วภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

#### 5) การส่งออกสินค้ากลุ่มพลังงานไปจีน

นอกเหนือจากด้านการลงทุนแล้ว ในด้านการค้าระหว่างกัน สินค้าในกลุ่มพลังงาน โดยเฉพาะน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปจัดเป็นสินค้าส่งออกจากไทยไปจีนมากเป็นอันดับ 6 และ 10 ตามลำดับ นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังจีนตอนใน (หยุนหนาน) โดยผ่านการค้าชายแดน สำหรับเส้นทางขนส่งลำเลียงมีทั้งการขนส่งผ่านด่านศุลกากรอำเภอเชียงแสนเพื่อผ่านเส้นทางแม่น้ำโขง และการขนส่งจากด่านด่านศุลกากรอำเภอแม่สาย เพื่อให้เส้นทางบก (ผ่านพม่า) เพื่อเข้าสู่จีนต่อไป นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกจากท่าเรือเชียงของไปยังแขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว โดยการนำรถยนต์ขนน้ำมันข้ามไปยังท่าเรือในห้วยทรายฝั่งประเทศลาว

ทั้งนี้ บริษัทปตท. ซึ่งเป็นผู้ส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปจากไทยไปจีนตอนใต้รายใหญ่ได้คาดการณ์ว่า จะสามารถส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปไปยังมณฑลหยุนหนาน ได้ประมาณปีละ 350 ล้านลิตร<sup>89</sup> โดยหยุนหนานถือเป็นตลาดใหม่และคาดว่าจะมีความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปจาก

<sup>88</sup> "TRC ยึดหัวหาดปตท. คุมงานสร้างท่อทั้งระบบ," ผู้จัดการรายสัปดาห์ (30 กันยายน 2548).

<sup>89</sup> "ปตท.เปิดตลาดน้ำมันในจีน ส่งทางเรือขยายแอลพีจีเพิ่ม," ฐานเศรษฐกิจ 1961 (28 พฤศจิกายน -1 ธันวาคม 2547).

ไทยเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับ การส่งน้ำมันมาจากมณฑลอื่น (โดยเฉพาะทางเหนือของจีนลงมา) จะมีราคาน้ำมันแพงกว่าที่จะนำเข้าจากไทย

#### 6.5.4 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน

จากผลการศึกษาสำรวจอุตสาหกรรมพลังงานของจีนและกรณีศึกษาอุตสาหกรรมพลังงานในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ตลอดจนการศึกษาสำรวจความร่วมมือและการลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว สามารถวิเคราะห์ประเมินจุดแข็ง/จุดอ่อนของอุตสาหกรรมดังกล่าว ได้ดังนี้

##### 1) จุดแข็ง

- จีนเป็นประเทศที่มีพื้นที่กว้างใหญ่และมีแหล่งทรัพยากรทางพลังงานที่หลากหลาย ทั้งด้านถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ พลังงานลม และพลังงานแสงอาทิตย์ โดยเฉพาะภูมิภาคจีนตะวันตกมีข้อได้เปรียบด้านความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งพลังงาน และมีแหล่งพลังงานมากติดอันดับของประเทศ

- พื้นที่ศึกษาทั้ง 4 มณฑลล้วนมีแหล่งพลังงานสำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ก๊าซธรรมชาติ และพลังงานน้ำ นอกจากนี้ มณฑลชื้อชวนยังมีแหล่งน้ำมันดิบสำรอง

- ด้วยความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งน้ำ หยุนหนานและกว่างซีมีเขื่อนและโรงไฟฟ้าจากพลังน้ำ มีการส่งออกไฟฟ้าพลังน้ำไปขายประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่าและเวียดนาม และส่งไปขายในมณฑลอื่นของจีน เช่น กว่างตง

- จีนมีความก้าวหน้าในการใช้พลังงานหมุนเวียนและการคิดค้นเครื่องมือและอุปกรณ์ ในการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ ส่งผลให้มีการใช้พลังงานแสงอาทิตย์อย่างแพร่หลายในหมู่ชาวจีนทั่วไป และมีเครื่องใช้ประจำวันที่ใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในแต่ละครัวเรือน

- สำหรับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมพลังงาน จีนสามารถผลิตอุปกรณ์สำคัญหลายอย่างเพื่อใช้ในการนำพลังงานทดแทนมาใช้ เช่น อุปกรณ์ช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในรถยนต์ เป็นต้น

- ในแง่ของเงื่อนไขด้านอุปสงค์ จีนนับเป็นตลาดด้านพลังงานที่มีขนาดใหญ่ มีประชากรมาก มีการขยายตัวในภาคการผลิตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ล้วนส่งผลให้มีความต้องการพลังงานอย่างมาก

- รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ มีการยกเว้นภาษีหรือสิทธิพิเศษด้านภาษีต่างๆ โดยเฉพาะในการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ เนื่องจากในขณะนี้ ยังไม่ได้นำศักยภาพของพลังงานจากน้ำมาใช้ได้อย่างเต็มที่มากนัก

- มีบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่เข้ามาลงทุนด้านพลังงาน เช่น ในมณฑลช็องฮวน มีบริษัททั้งจากฮ่องกงและจากสหรัฐฯ เข้ามาร่วมทุนกับบริษัทของจีนเพื่อผลิตก๊าซธรรมชาติ แคนาดาเข้ามาร่วมชุดสำรวจก๊าซธรรมชาติ

## 2) จุดอ่อน

- ปัญหาการขาดแคลนพลังงานและมีปัญหากระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอแก่ความต้องการ และทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากมีการขยายการผลิตของอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานสิ้นเปลือง เช่น เหล็ก ซีเมนต์ และอะลูมิเนียม

- แม้ว่าจีนจะมีแหล่งถ่านหินสำรองจำนวนมาก แต่เหมืองถ่านหินของจีนส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก ยังไม่ได้มาตรฐาน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสิ้นเปลือง มีปริมาณการผลิตเกินขนาด

- การพัฒนาแหล่งพลังงานอื่นๆ เช่น ก๊าซธรรมชาติจำเป็นต้องอาศัยการลงทุนจำนวนมากในการพัฒนาเครือข่ายท่อขนส่งและกระบวนการกลั่น จึงต้องมีการระดมทุนและกู้ยืมจากต่างประเทศ

- การส่งเสริมการลงทุนจากภาคเอกชนจีนยังไม่เกิดผลในทางปฏิบัติมากนัก และไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคตะวันตกได้เท่าที่ควร นักลงทุนเอกชนส่วนใหญ่จะเน้นที่การลงทุนในกิจการเหมืองถ่านหินและโรงงานผลิตไฟฟ้าพลังน้ำขนาดเล็ก เนื่องจากไม่ต้องใช้เทคโนโลยีที่ซับซ้อนขณะเดียวกันก็ให้ผลกำไรรวดเร็ว การดำเนินงานจึงยังมีความเสี่ยงและเป็นอันตรายสูงมาก ทั้งยังใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง

- มีปัญหาขาดการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารหรือสถาบันทางการเงินที่เต็มใจจะรับความเสี่ยงจากการลงทุนของเอกชน

- การลงทุนของรัฐบาลท้องถิ่นทางตะวันตกบางแห่งในการสร้างโรงงานผลิตพลังงานยังคงมีข้อจำกัดทั้งในด้านขนาดและปริมาณ เนื่องจากโครงการของรัฐเหล่านี้ต้องผ่านการตรวจสอบและต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลกลางก่อน ซึ่งบ่อยครั้งใช้เวลานานและหลายโครงการก็ไม่ได้รับการอนุมัติ<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Asian Development Bank (ADB), op. cit., footnote 60.

- ในการส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติ ในบางกรณี รัฐบาลท้องถิ่นขาดความชัดเจนในด้านรายละเอียดของกฎระเบียบและข้อตกลง และในบางครั้ง มีการขอเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาที่ทำไว้แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่โครงการก่อสร้างเสร็จสิ้นและจำเป็นต้องรับผิดชอบต่อแทนน้อยกว่าที่ตกลงไว้<sup>91</sup>

#### 6.5.5 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยง/ร่วมมือกับไทย

##### 1) บทสรุป

พลังงานเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในภาคการผลิตและการใช้ประโยชน์อื่นๆ ทางเศรษฐกิจ แต่ละประเทศจึงจำเป็นต้องมีพลังงานที่เพียงพอเพื่อให้ขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศ สำหรับประเทศจีนก็เช่นกัน การขยายตัวและเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจขนาดใหญ่อย่างเช่นประเทศจีนทำให้มีความต้องการใช้พลังงานมากขึ้นตามไปด้วย แม้ว่าจีนจะมีแหล่งพลังงานที่หลากหลาย ทั้งด้านถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ พลังงานลม และพลังงานแสงอาทิตย์ โดยเฉพาะในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งมีแหล่งพลังงานน้ำ และก๊าซธรรมชาติสำรองจำนวนมาก หากแต่ในปัจจุบัน ยังไม่ได้นำมาพัฒนาหรือนำพลังงานเหล่านี้ใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่มากนัก และจากการขยายการผลิตของอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานสิ้นเปลืองในมณฑลตะวันออก ทำให้ต้องมีโครงการนำพลังงานจากภาคตะวันตกส่งไปป้อนให้ภาคตะวันออกด้วย นอกจากนี้ ประเทศจีนจำเป็นต้องแสวงหาแหล่งพลังงานภายนอกประเทศเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีปริมาณเพียงพอกับความต้องการในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนการพัฒนาพลังงานทางเลือกหรือพลังงานทดแทนการใช้ น้ำมัน

สำหรับด้านความร่วมมือไทย-จีน พบว่า จนถึงปัจจุบัน (ปี 2006) ความร่วมมือด้านพลังงานระหว่างไทย-จีนมีอยู่แล้วค่อนข้างมาก ทั้งที่เป็นความร่วมมือกับองค์กรระดับประเทศของจีนและองค์กรในระดับมณฑล หากแต่ส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือในลักษณะหลวมๆ เพื่อร่วมมือกันแบบกว้างๆ ไม่ได้ระบุรายละเอียดมากนัก ยกเว้นข้อตกลงในโครงการซื้อไฟฟ้าพลังน้ำจากหยุนหนาน ที่มีรายละเอียดและเป็นรูปธรรม ตัวอย่างความร่วมมือระหว่างกันที่มีอยู่แล้ว ได้แก่

- ความร่วมมือศึกษาความเป็นไปได้โครงการสร้างท่อน้ำมันในประเทศไทย (ปตท.-กลุ่ม Sinopec)

- บันทึกความเข้าใจเพื่อร่วมมือในธุรกิจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ (ปตท.-กลุ่ม CNOOC)

<sup>91</sup> Ibid., p. 161.

- บันทึกความร่วมมือด้านการค้าขายสินค้ากลุ่มพลังงาน (ปตท.-บริษัท Sinochem)
- ความร่วมมือศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมลงทุนตั้งโรงผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำในพม่า การสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าในประเทศลาว และในประเทศกัมพูชา (กผผ.-บริษัท Sino Hydro)

จากข้อมูลข้างต้น นับได้ว่าบริษัท ปตท. เป็นองค์กรตัวแทนของไทยที่มีความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านพลังงานกับจีนค่อนข้างมาก และมีการลงนามในบันทึกความเข้าใจหรือความร่วมมือกับฝ่ายจีนไปแล้วหลายฉบับ แต่ความร่วมมือเหล่านั้นยังไม่ได้เกิดผลที่เป็นรูปธรรมมากนัก ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า รัฐบาลจีนและวิสาหกิจด้านพลังงานต่างๆ ของประเทศจีนได้ให้ความสนใจและติดตามความเคลื่อนไหวในโครงการสำคัญของไทย ทั้งด้านพลังงานและโครงการอื่นๆ ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์

## 2) บทวิเคราะห์การเชื่อมโยง

ในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงในอุตสาหกรรมพลังงานระหว่างจีนและไทย จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนสถานการณ์และแนวโน้มด้านพลังงานของประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์ว่ามีลักษณะสำคัญที่จะเกื้อกูลหรือส่งเสริมการเชื่อมโยงกันและกันมากน้อยเพียงใด

**สถานการณ์และแนวโน้มด้านพลังงานของประเทศไทย:** ไทยเป็นประเทศที่พึ่งพาการนำเข้าพลังงานเป็นหลักโดยเฉพาะการนำเข้าน้ำมันดิบเป็นจำนวนมาก ซึ่งแม้ว่าไทยจะมีแหล่งพลังงานสำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งส่วนใหญ่ผลิตได้จากแหล่งในอ่าวไทย แหล่งลิกไนต์/ถ่านหิน และมีแหล่งน้ำมันดิบอยู่บ้าง แต่เป็นแหล่งน้ำมันดิบขนาดใหญ่และใช้ประโยชน์ได้จำกัด จึงไม่เพียงพอกับความต้องการใช้พลังงานของประเทศ โดยเฉพาะเศรษฐกิจไทยมีการใช้และพึ่งพาน้ำมันเชื้อเพลิงในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ เป็นหลัก นับตั้งแต่การผลิตพลังงาน การผลิตทั้งภาคอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ไปจนถึงภาคบริการ โดยเฉพาะด้านการขนส่ง จากรายงานด้านการบริโภคพลังงานของประเทศไทยโดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน<sup>92</sup> ในปี 2004 ประเทศไทยมีการใช้พลังงานในรูปน้ำมันมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55 ทั้งนี้ ไทยพึ่งพาพลังงานนำเข้าเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 91 ของทั้งหมด

<sup>92</sup> "นโยบายประหยัดพลังงานในยุคน้ำมันแพง," วารสารส่งเสริมการลงทุน 16

ในด้านแนวโน้มความต้องการบริโภคพลังงานของประเทศไทย จากรายงานของ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ<sup>93</sup> ความต้องการของประเทศไทยในการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2002-2006) มีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยร้อยละ 4.9 ต่อปี และในช่วงแผนฯ 10 (2007-2011) คาดว่า จะมีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.0 ต่อปี โดยมีน้ำมันเป็นแหล่งเชื้อเพลิงหลัก รองลงไปได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ ลิกไนต์/ถ่านหิน ไฟฟ้าพลังน้ำ/ไฟฟ้านำเข้า จึงเห็นได้ชัดเจนว่า ประเทศไทยจะยังคงพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ โดยเฉพาะน้ำมันในระดับที่สูง เนื่องจากการผลิตภายในประเทศ และปริมาณสำรองของพลังงานมีค่อนข้างน้อย

นอกจากการนำเข้าน้ำมันดิบแล้ว ประเทศไทยยังมีการนำเข้าพลังงานอื่นๆ จากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การนำเข้าถ่านหินและก๊าซธรรมชาติจากพม่า และนำเข้าไฟฟ้าจากลาว มีการคาดการณ์ว่า เมื่อสิ้นสุดแผนฯ 9 ในปี 2006 คาดว่า จะมีการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศในระดับร้อยละ 70.5 ของความต้องการใช้ภายในประเทศ และเมื่อสิ้นแผนฯ 10 สัดส่วนการนำเข้าพลังงาน จะสูงถึงระดับร้อยละ 79.5 ของความต้องการใช้ภายในประเทศ

ในด้านการจัดหาแหล่งพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน นอกเหนือจากโครงการซื้อไฟฟ้าจากมณฑลยูนหนานที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 6.5.3 รัฐบาลไทยได้มีการตกลงทำสัญญากับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญอีก 3 ประเทศ<sup>94</sup> ดังนี้

- การทำข้อตกลงรับซื้อไฟฟ้าจากประเทศลาว ในจำนวน 3,000 เมกะวัตต์ โดยมีโครงการที่จ่ายกระแสไฟฟ้าเข้าระบบของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) แล้ว 2 โครงการ คือ โครงการน้ำเทิน-หินบูน และโครงการห้วยเสาะ และยังมีอีก 6 โครงการที่จะแบ่งการส่งมอบไฟฟ้าออกเป็น 2 ระยะ คือ โครงการน้ำเทิน 2 โครงการน้ำจิม 2 และโครงการน้ำจิม 3 จะส่งมอบไฟฟ้าในเดือนธันวาคม 2006 สำหรับอีก 3 โครงการ ได้แก่ โครงการลิกไนต์หงสา โครงการเซเปียน-เซิน้ำน้อย และโครงการเซคามาน จะส่งมอบไฟฟ้าในเดือนมีนาคม 2008

- การลงนามบันทึกความเข้าใจกับรัฐบาลกัมพูชา ภายใต้โครงการความร่วมมือด้านพลังงานไฟฟ้ากับรัฐบาลกัมพูชาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2000 ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการซื้อขายไฟฟ้าระหว่างทั้งสองประเทศ โดยฝ่ายไทยตกลงที่จะให้ความช่วยเหลือในด้านวิชาการ และ

<sup>93</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, "สถานการณ์พลังงาน การดำเนินงานและแผนงาน," <<http://www.eppo.go.th/doc/doc-SumReport2001-Plan.html#1-2>>.

<sup>94</sup> เรื่องเดียวกัน.

การฝึกอบรมในสาขาไฟฟ้าให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐบาลกัมพูชา และให้มีการจัดตั้งตลาดกลางซื้อขายไฟฟ้าแบบ Power Pool ขึ้นในแต่ละประเทศ

- การลงนามในบันทึกความเข้าใจกับรัฐบาลพม่าในด้านการรับซื้อไฟฟ้าจากพม่าในปริมาณ 1,500 เมกะวัตต์ ภายในปี 2010 ซึ่งโครงการผลิตไฟฟ้าที่ประเทศพม่าจะพัฒนาเพื่อเสนอขายให้ไทยมี 4 โครงการ คือ โครงการน้ำตก โครงการฮัจยี โครงการท่าซาง และโครงการคานบว

สำหรับทิศทางและแนวนโยบายพลังงานของไทย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้ประกาศนโยบายพลังงานของประเทศไทย ใน 4 แนวทางหลัก ดังนี้

1) การจัดหาพลังงานให้เพียงพอกับความต้องการ มีคุณภาพ มีความมั่นคง และมีระดับราคาที่เหมาะสม โดยส่งเสริมให้มีการสำรวจและพัฒนาแหล่งพลังงานจากภายในประเทศ ขึ้นมาใช้ประโยชน์ ในขณะเดียวกันก็แสวงหาแหล่งพลังงานจากภายนอกประเทศ เพื่อให้มีการกระจายแหล่งและชนิดของพลังงาน

2) การส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากจะช่วยลดต้นทุนทางด้านเชื้อเพลิงในกิจกรรมการผลิตแล้ว ยังช่วยลดการลงทุนในการจัดหาพลังงานอีกด้วย

3) การส่งเสริมให้มีการแข่งขันและเพิ่มบทบาท ของภาคเอกชนในกิจการพลังงาน เพื่อให้กิจการพลังงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4) การป้องกันและแก้ไขปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการผลิตและใช้พลังงาน โดยส่งเสริมให้มีการใช้เชื้อเพลิง ที่มีผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมน้อย และส่งเสริมให้มีการควบคุมมลพิษโดยใช้เทคโนโลยี ควบคุมมลพิษและมาตรฐานที่เหมาะสม

นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้มีการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนจากการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร เพื่อเป็นส่วนผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงทดแทนการใช้น้ำมันจากปิโตรเลียม รวมทั้งการใช้เป็นสารเติมแต่งเพื่อปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพและมีผลผลิตทางการเกษตรที่สามารถนำมาแปรรูปเป็นแหล่งพลังงานทดแทนที่สำคัญ ได้แก่ อ้อย และมันสำปะหลัง เพื่อนำมาผลิตแอลกอฮอล์ประเภทเอทานอลเพื่อผสมกับน้ำมันเบนซินผลิตเป็นก๊าซโซฮอล์ ตลอดจนการปลูกพืชใช้น้ำมัน เช่น น้ำมันปาล์ม และน้ำมันมะพร้าว เพื่อการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพประเภทไบโอดีเซล เป็นต้น

สำหรับหน่วยงานและองค์กรของประเทศไทยในด้านพลังงาน ในเดือนตุลาคม ปี 2002 ได้มีการจัดตั้งกระทรวงพลังงานขึ้น เพื่อปฏิบัติภารกิจในการจัดหา พัฒนาและบริหารจัดการพลังงานอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยการรวมหน่วยงานด้านพลังงานเข้าด้วยกัน เช่น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายแห่งชาติจากสำนักนายกรัฐมนตรี และกรมพัฒนาและ

ส่งเสริมพลังงานจากกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและพลังงาน เป็นต้น ส่วนองค์กรด้านธุรกิจ และบริษัทด้านพลังงานที่สำคัญของไทย ได้แก่

- บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทพลังงานรายใหญ่ของไทย ที่ประกอบธุรกิจ ก๊าซธรรมชาติและน้ำมันครบวงจร และธุรกิจปิโตรเคมีที่เน้นการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งธุรกิจต่อเนื่อง ตลอดจนการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปผ่านการตลาดค้าปลีก ตลาดพาณิชย์และตลาดต่างประเทศและการค้าสากล ได้แก่ การนำเข้าและส่งออกน้ำมันดิบ คอนเดนเสท ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมรวมถึงวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี นอกจากนี้ ปตท. ยังได้มีการออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยสร้างเครือข่ายการจัดการและค้าผ่านผู้ร่วมทุนที่มีศักยภาพในประเทศเพื่อนบ้าน และกลุ่มประเทศแถบเอเชีย ได้แก่ ประเทศเวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และฮ่องกง ในส่วนของประเทศจีน มีบริษัทในเครือของปตท.เข้าไปร่วมทุนในบางมณฑล<sup>95</sup> ได้แก่ บริษัท ปิโตรเอเชีย (Sanshui) จำกัด เป็นธุรกิจบรรจุและขาย LPG โดยปตท. มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 25 บริษัท ปิโตรเอเชีย (Huizhou) จำกัด เป็นธุรกิจด้านการตลาดน้ำมัน ปตท.มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 25 และบริษัท ปิโตรเอเชีย (Shantou) จำกัด เป็นธุรกิจด้านการตลาดน้ำมัน ปตท. มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 15

- บริษัท กฟผ. จำกัด (มหาชน) เป็นองค์กรหลักของไทยที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดหาพลังงานไฟฟ้าแก่ประชาชน โดยการผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า ให้แก่ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และผู้ใช้พลังงานไฟฟ้ารายอื่นตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งประเทศใกล้เคียง และดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทางด้านพลังงานไฟฟ้า รวมไปถึงการเจรจาซื้อขายไฟฟ้ากับประเทศเพื่อนบ้าน

#### การเชื่อมโยง/ร่วมมือ

จะเห็นได้ว่า ทั้งประเทศไทยและประเทศจีนมีแนวโน้มความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มมากขึ้น และมีแนวโน้มนโยบายและเป้าหมายที่คล้ายคลึงกันในความพยายามสร้างความมั่นคงและเพิ่มทางเลือกในการใช้พลังงานของประเทศ ทั้งด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การเพิ่มการสำรวจและการแสวงหาแหล่งพลังงานต่างๆ รวมทั้งการเพิ่มการใช้พลังงานหมุนเวียนในระบบให้มากขึ้น ดังนั้น เพื่อสร้างความเป็นพันธมิตรเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างกันในด้านพลังงาน รวมทั้งการสานต่อโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และการขยายขอบเขต

<sup>95</sup> การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.), <<http://www.pttplc.com/>>, 15 ธันวาคม

ของความร่วมมือระหว่างกันให้มากขึ้นอย่างครบวงจร แนวทางในการเชื่อมโยงกันด้านพลังงาน มีโอกาสและเป็นไปได้ในหลายรูปแบบ ดังนี้

### รูปแบบการเชื่อมโยง

- การลงทุนในประเทศไทย การเชิญชวนให้ประเทศจีนซึ่งมีความพร้อมทั้งด้านการเงิน และมีวิศวกร/บุคลากรให้เข้ามาร่วมลงทุนกับฝ่ายไทยในโครงการด้านพลังงานต่างๆ เช่น โครงการร่วมลงทุนในโครงการสร้างท่อส่งน้ำมันทางบก (แลนด์บริดจ์) ทางภาคใต้ของไทย รวมทั้งการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านพลังงาน เช่น โรงกลั่น คลังเก็บปิโตรเลียม คลังจำหน่ายปิโตรเลียม และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งพลังงานอื่นๆ เป็นต้น
- การร่วมลงทุน/ร่วมกันสำรวจและพัฒนาแหล่งพลังงาน ทั้งที่เป็นแหล่งพลังงานในประเทศไทย แหล่งพลังงานในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน และแหล่งพลังงานในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์และก่อให้เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงานของทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและสร้างแรงจูงใจให้มีการร่วมมือกัน เช่น ในการสำรวจพลังงาน ควรมีการแบ่งปันผลประโยชน์ที่จะได้จากแหล่งพลังงานที่ได้มีการสำรวจหรือได้รับสัมปทานแล้วอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม
- การซื้อกระแสไฟฟ้าจากมณฑลหยุนหนาน เนื่องจากการส่งไฟฟ้าจากหยุนหนานมายังประเทศไทยจะต้องผ่านประเทศเพื่อนบ้าน (ประเทศลาว) จึงต้องมีการเตรียมพร้อมและแก้ไขอุปสรรคต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น เช่น การร่วมกันเจรจาสามฝ่ายด้านการเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้าที่ต้องผ่านประเทศที่สาม การตั้งคณะทำงานขึ้นมาร่วมกันเพื่อศึกษาแนวทางดำเนินการเพื่อให้เกิดการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เป็นธรรมกับทุกฝ่าย เช่น การกำหนดหลักเกณฑ์การทำข้อตกลงการซื้อขายไฟฟ้าและอัตราค่าสายส่งที่ชัดเจน เป็นต้น
- การสนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนของทั้งสองประเทศ เพื่อให้ นักธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพและมีกำลังความสามารถในอุตสาหกรรมพลังงานของทั้งสองฝ่ายได้มีส่วนร่วมและมีบทบาทในการพัฒนาด้านพลังงานระหว่างกันมากขึ้น เช่น การให้บริษัทเอกชนไทยที่มีศักยภาพเข้าไปพัฒนาแหล่งถ่านหินในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนที่ได้สำรวจแล้วเพื่อให้เกิดประโยชน์ทางอุตสาหกรรมและการนำเทคโนโลยีถ่านหินแบบสะอาดไปใช้ หรือการเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนจีนที่มีความสามารถเข้ามาร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมของไทยที่เกี่ยวข้องกับก๊าซธรรมชาติ เช่น การขนส่งก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น
- รัฐบาลของทั้งสองประเทศควรต้องเข้ามา มีบทบาทนำในการสนับสนุนเชิงนโยบาย และการสนับสนุนทางการเงินให้กับภาคเอกชน เช่น การปล่อยกู้ในอัตราพิเศษหรือการให้สิทธิ

พิเศษด้านการลงทุน เนื่องจากการลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูง และต้องการความมีเสถียรภาพทางการเมืองและความต่อเนื่องเชิงนโยบาย

- การขยายขอบเขตความร่วมมือที่นอกเหนือจากสาขาพลังงานหลัก ไปสู่พลังงานประเภทอื่น โดยเฉพาะการใช้พลังงานทดแทน ได้แก่ เอทานอล ไบโอดีเซล และพลังงานหมุนเวียน เป็นต้น ซึ่งพลังงานเหล่านี้ถือเป็นพลังงานสะอาด และจะช่วยเพิ่มเสถียรภาพและความมั่นคงทางด้านพลังงานของทั้งสองฝ่ายให้มากขึ้นด้วย

**ประเด็นอุปสรรค:** ทั้งนี้ ในกรณีการออกไปลงทุนของภาคเอกชนไทยในธุรกิจพลังงานในประเทศจีน แม้ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลจีนให้การสนับสนุนและให้สิทธิพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุน แต่เงื่อนไขและสิ่งที่ประเทศจีนต้องการจากนักลงทุนต่างชาติ คือ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าไปใช้ในประเทศจีน หากแต่ธุรกิจเอกชนของไทยส่วนใหญ่ยังไม่มี ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีในด้านพลังงานมากนัก และยังมีข้อจำกัดในเรื่องเงินลงทุน ในขณะที่ การลงทุนในด้านพลังงานจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ดังนั้น โอกาสที่นักธุรกิจไทยทั่วไปจะเข้าไปลงทุนในธุรกิจพลังงานในประเทศจีนจึงมีค่อนข้างจำกัด เว้นแต่จะเป็นธุรกิจขนาดใหญ่หรือมีแหล่งเงินทุนขนาดใหญ่สนับสนุน และมีเทคโนโลยีล้ำหน้า

#### การเชื่อมโยงทางการค้า

นอกเหนือจากการร่วมมือด้านพลังงานในรูปแบบต่างๆ ที่กล่าวมาแล้ว ในด้านการค้าระหว่างประเทศ สินค้าในกลุ่มพลังงานโดยเฉพาะน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปได้กลายมาเป็นสินค้าส่งออกสำคัญจากไทยไปจีน (อันดับ 6 และ 10 ตามลำดับ) โดยเฉพาะน้ำมันสำเร็จรูปมีแนวโน้มที่จะเป็นสินค้าที่ซึ่งจีนต้องการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะหลังจากที่จีนมีการเปิดเสรีในการนำเข้าน้ำมันมากขึ้นตามข้อผูกพันใน WTO ประกอบกับปัญหาการขาดแคลนพลังงานส่งผลให้จีนมีความต้องการบริโภคสินค้ากลุ่มพลังงานเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ ประเทศไทยแม้ว่าจะเป็นประเทศผู้นำเข้าน้ำมันดิบเป็นหลัก แต่ก็มีกำลังการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปได้ในปริมาณที่สามารถส่งออกไปยังต่างประเทศได้ โดยน้ำมันสำเร็จรูป และน้ำมันดิบนับเป็นสินค้าส่งออกสำคัญอันดับ 13 และอันดับ 19 ของประเทศไทย ตามลำดับ<sup>96</sup> สำหรับบริษัทของไทยที่เป็น

<sup>96</sup> ในปี 2005 น้ำมันสำเร็จรูปเป็นสินค้าส่งออกสำคัญอันดับ 13 ของไทย มีมูลค่าส่งออก 2,352.5 ล้านเหรียญ สหรัฐ. และมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 33.4 ส่วนน้ำมันดิบเป็นสินค้าส่งออกอันดับ 19 ของไทย มีมูลค่าส่งออก 1,388 ล้านเหรียญ สหรัฐ. มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 66.21 รายละเอียดจาก กระทรวงพาณิชย์, "สินค้าออกสำคัญของไทย,"

ผู้ส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปจีนเป็นหลัก คือ บริษัทปตท.และบริษัททีพีไอ จำกัด ซึ่งฝ่ายจีนต้องการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากบริษัทผู้ส่งออกรายใหญ่อ่างเช่น ปตท. เพื่อจะได้มั่นใจว่า ไม่ได้เป็นน้ำมันเถื่อนที่มีการลักลอบนำเข้าประเทศจีน<sup>97</sup>

สำหรับการค้าสินค้าในกลุ่มพลังงานกับมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน พบว่า ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์จากการมีท่าเลที่ตั้งใกล้กับมณฑลเหล่านั้น และมีโอกาสในการส่งออกสินค้ากลุ่มพลังงานไปยัง 4 มณฑลดังกล่าว โดยการขนส่งผ่านเส้นทางแม่น้ำโขงหรือทางถนน ซึ่งมีระยะทางและใช้ระยะเวลาน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งผ่านทางทะเลเพื่อนำสินค้ากลุ่มพลังงานไปป้อนตลาดจีนตอนในเหล่านี้

**ประเด็นอุปสรรค:** อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก การขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานดังกล่าวไปยังมณฑลตอนในของจีน จำเป็นต้องใช้เส้นทางผ่านประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งอาจจะประสบกับอุปสรรคในด้านข้อกำหนดในเรื่องของการขนส่งสินค้าที่เป็นวัตถุอันตรายผ่านแดน และความไม่มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย จึงจำเป็นต้องมีการร่วมกันเจรจาหรือเพื่อให้มีข้อตกลงที่ชัดเจนในเรื่องดังกล่าว และเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย

#### การค้าขายสินค้าในกลุ่มพลังงานทดแทน

นอกจากนี้ เนื่องจากทั้งฝ่ายไทยและจีนต่างมีเป้าหมายที่สอดคล้องกันในการตระหนักถึงความสำคัญของพลังงานทดแทนหรือพลังงานทางเลือกเพื่อนำมาใช้แทนน้ำมัน เช่น การผลิตเอทานอลเพื่อนำไปผสมกับน้ำมันเบนซินสำหรับผลิตเป็นก๊าซโซฮอสซึ่งเป็นพลังงานทางเลือก รวมทั้งความจำเป็นในการจัดหาวัตถุดิบที่เพียงพอเพื่อใช้ในกระบวนการผลิตเอทานอล เช่น อ้อยหรือมันสำปะหลัง ซึ่งเป็นพืชไร่ที่ไทยมีการผลิตจำนวนมากและมีความได้เปรียบในการผลิต รวมทั้งน้ำมันปาล์มดิบ วัตถุดิบสำคัญในการผลิตน้ำมันไบโอดีเซล เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันประเทศจีนได้มีการวิจัยคิดค้นและพัฒนาสินค้าต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการใช้พลังงานทดแทน เช่น การผลิตเครื่องจักรกลจำเป็นในการผลิตเอทานอล การคิดค้นอุปกรณ์ในการนำพลังงานแสงอาทิตย์หรือโซลาร์เซลล์มาใช้ในครัวเรือน/ชีวิตประจำวัน เช่น โคมไฟแสงสว่างทางหลวง โคมไฟตั้งโต๊ะ เครื่องทำความอุ่น เป็นต้น จนทำให้จีนมีข้อได้เปรียบด้านการผลิตสินค้าและอุปกรณ์เหล่านั้น และมีราคาขายที่ไม่แพง<sup>98</sup>

<sup>97</sup> "ปตท.เปิดตลาดน้ำมันในจีน ส่งทางเรือขยายแอลพีจีเพิ่ม," อ้างแล้วในเชิงอรรถ 89.

<sup>98</sup> "กอ.เร่งจัดหาเครื่องผลิตเอทานอลราคาถูกให้กับภาคเอกชน."

ดังนั้น รูปแบบที่เป็นไปได้ในการค้าขายแลกเปลี่ยนวัตถุดิบและสินค้าที่แต่ละฝ่ายมีจุดแข็งในการผลิต เช่น

**การส่งออก:** ประเทศไทยการส่งออกสินค้าในกลุ่มวัตถุดิบที่จะนำไปใช้ในกระบวนการผลิตพลังงานทดแทน เช่น มันสำปะหลัง อ้อย ปาล์มน้ำมัน ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่จีนขาดแคลนและมีความต้องการสูง ทั้งนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องมีปริมาณการผลิตที่มากพอเพื่อใช้ในประเทศและปริมาณที่เหลือเพื่อการส่งออก และมีการพัฒนาพันธุ์ของพืชเกษตรหรือวัตถุดิบเหล่านั้นให้มีคุณสมบัติเหมาะสมกับการนำไปแปรสภาพ/สกัดเพื่อให้ได้เป็นวัตถุดิบในการผลิตพลังงานทดแทนต่อไปด้วย

**การนำเข้า:** ไทยนำเข้าสินค้าหรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องการใช้พลังงานทดแทน ซึ่งเป็นสินค้าที่จีนผลิตได้และมีราคาไม่แพง และบางรายการเป็นสินค้าที่ไทยผลิตเองไม่ได้หรือไม่คุ้มทุน เช่น ถังสำหรับใส่ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (NGV) ซึ่งจีนผลิตได้ในราคาที่ต่ำกว่าประเทศอื่น<sup>99</sup> ในขณะที่ ไทยจำเป็นต้องนำเข้าอุปกรณ์ชิ้นนี้จากต่างประเทศอยู่แล้ว ดังนั้น หากสินค้านี้จากต่างประเทศจีนมีคุณสมบัติและมีคุณภาพที่ใช้ได้และสอดคล้องกับความต้องการใช้ในประเทศไทย การหันมานำเข้าจากแหล่งในประเทศจีนก็จะเป็นอีกช่องทางหนึ่งของการเชื่อมโยงทางการค้ากับจีนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคพลังงานต่อไป

ทั้งนี้ นอกเหนือจากการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้านี้ระหว่างกัน รัฐบาลและเอกชนของทั้งสองประเทศควรต้องมีการร่วมมือกันในด้าน การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการร่วมมือในการพัฒนาวิจัยคิดค้นพลังงานทดแทนหรือพลังงานทางเลือกต่อไปด้วย

#### ข้อเสนอแนะบทบาทขององค์กรของไทย

หน่วยงานหรือองค์กรในประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะบริษัท ปตท. ซึ่งนับเป็นองค์กรตัวแทนของไทยที่มีความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านพลังงานกับจีนค่อนข้างมาก ควรจะมีการตั้งหน่วยงานฝ่ายที่จะมาดูแลเรื่องกิจการพลังงานที่เกี่ยวข้องกับจีนโดยเฉพาะ เพื่อให้

<sup>99</sup> ตัวอย่างเช่น บริษัท Beijing Tianhai Industry Co., Ltd. (BTIC) ของจีน สามารถผลิตถังใส่ก๊าซ NGV ออกสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก และมีราคาถูกกว่าแหล่งผลิตในประเทศอื่นราวร้อยละ 30-40 เนื่องจากข้อได้เปรียบด้านค่าจ้างแรงงานและมีขนาดการผลิตจำนวนมาก ประมาณ 1.8 ล้านใบต่อปี แบ่งเป็นถัง LNG 3,000 ใบต่อปี การผลิตถัง NGV กว่า 1 แสนใบต่อปี ที่เหลือเป็นถังประเภทอื่นๆ ข้อมูลจากรายงานการเดินทางของบริษัทปตท. ในการไปดูงานในประเทศจีน รายละเอียดใน "เยือนจีนดูต้นแบบการใช้ LNG สู่อุตสาหกรรมก๊าซธรรมชาติของไทย," ฐานเศรษฐกิจ 1962 (2-4 ธันวาคม 2547).

ประเทศไทยได้มีฐานข้อมูลและมีความเข้าใจสถานการณ์ด้านพลังงานของจีนอย่างถ่องแท้ โดยเฉพาะการติดตามความเคลื่อนไหวด้านพลังงานของจีน ตลอดจนบทบาทของจีนด้านพลังงานในเวทีระหว่างประเทศ รวมทั้งการศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์หรือผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับไทย เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมในการนำความร่วมมือต่างๆ กับจีนที่มีอยู่แล้วหรือความร่วมมืออื่นๆ ในอนาคตมาใช้ประโยชน์ให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

ที่สำคัญ ประเด็นด้านพลังงานเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ การจะดำเนินการใดๆ จึงจำเป็นต้องมีข้อมูลเชิงลึกให้พร้อม และมีหน่วยงานเจ้าภาพรับผิดชอบดูแล โดยเฉพาะ (ไม่ใช่งานฝากหรืองานเฉพาะกิจ/เฉพาะหน้า) รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถสื่อสารภาษาจีนกลางได้เป็นอย่างดี ซึ่งโดยเปรียบเทียบแล้ว ฝ่ายจีนได้มีการทุ่มเทศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหวต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านพลังงานของไทยอย่างใกล้ชิด เช่น โครงการคอคอดกระหรือโครงการแลนด์บริดจ์<sup>100</sup> จึงมีความพร้อมในเชิงฐานข้อมูลมากกว่าหน่วยงานหรือองค์กรในประเทศไทย

นอกจากนี้ จากประสบการณ์ลงทุนของบริษัทจากประเทศไทยในอดีตที่เคยเข้าไปลงทุนด้านพลังงานในประเทศจีน เช่น การร่วมลงทุนระหว่างบริษัทปตท.กับเครือซีพี แต่ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร จึงควรมีการรวบรวมหรือนำประสบการณ์เหล่านั้นมาศึกษาวิเคราะห์เพื่อเป็นกรณีศึกษา บทเรียนหรือแนวทางในอนาคตในการที่จะร่วมมือกับประเทศจีนต่อไป ไม่ว่าจะอยู่

<sup>100</sup> ตัวอย่างเช่น ในเดือนเมษายน 2004 เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีน ประจำประเทศไทย ได้ขอเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานของไทยเพื่อสอบถามถึงความคืบหน้าของโครงการสร้างท่อขนส่งน้ำมันเชื่อมต่อระหว่างชายฝั่งทะเลอันดามันกับอ่าวไทย (โครงการแลนด์บริดจ์) และเดือนสิงหาคม ปีเดียวกัน อธิบดีกรมอาเซียนของจีนและคณะจากประเทศจีน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของบริษัท Sinochem ได้ติดต่อกับเอกอัครราชทูตไทยประจำปักกิ่ง เพื่อขอเดินทางมาสำรวจพื้นที่บริเวณคอคอดกระในประเทศไทย นอกจากนี้ มีรายงานข่าวตามสื่อหนังสือพิมพ์ในประเทศจีนเกี่ยวกับความสนใจของจีนในโครงการคอคอดกระและโครงการแลนด์บริดจ์ ซึ่งประเทศจีนได้ส่งคณะมาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ หลายครั้งแล้ว ทั้งหมดจึงสะท้อนให้เห็นถึงความสนใจอย่างต่อเนื่องของฝ่ายจีนที่มีต่อโครงการดังกล่าวของไทย รายละเอียดเพิ่มเติมใน “จีนส่งทีมใหญ่สำรวจแลนด์บริดจ์ หาผู้ทางลงทุนปีโตรเลียม-ท่อส่ง,” ประชาชาติธุรกิจ 28 (16 สิงหาคม 2547):20; “จีนสนร่วมลงทุนแลนด์บริดจ์ หนุนไทยลุยสร้างเขื่อนสาละวิน,” มติชนรายวัน 27 (20 เมษายน 2547) และ สัมภาษณ์ จุลพงษ์ โนนศรีไทย, เอกอัครราชทูตไทย ประจำปักกิ่ง, 23 กันยายน 2547.

ในรูปแบบของการเข้าไปลงทุนในประเทศจีน หรือการร่วมลงทุนกับประเทศจีนในประเทศที่สาม ตลอดจนการร่วมลงทุนกับจีนในประเทศไทย

## 6.6 ระบบขนส่งและโลจิสติกส์

### 6.6.1 ภาพรวมระบบขนส่งและโลจิสติกส์<sup>101</sup>

แม้ว่ารัฐบาลจีนจะให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคจีนตอนใต้เป็นเป้าหมายสำคัญประการหนึ่งภายใต้นโยบายมุ่งพัฒนาภาคตะวันตกของจีน อย่างไรก็ตาม ประเทศจีนยังคงมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างสูง<sup>102</sup> จากข้อมูลปี 2003 จีนมีต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์สูงถึงร้อยละ 21.4 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าประเทศพัฒนาแล้วถึงสองเท่า<sup>103</sup> แบ่งเป็นต้นทุนด้านการขนส่งที่สูงราวร้อยละ 52.6 ต้นทุนด้านคลังสินค้าและการเก็บรักษาร้อยละ 31.8 และต้นทุนในการบริหารจัดการเชิงโลจิสติกส์อีกร้อยละ 15.6 ด้วยข้อจำกัดของระบบขนส่ง

---

<sup>101</sup> เนื่องจาก คำว่า "โลจิสติกส์" (logistics) มีความหมายกว้างครอบคลุมตั้งแต่การจัดการแหล่งวัตถุดิบ การจัดการการไหลของสินค้า บริการ และสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง การจัดเก็บรักษาในคลังสินค้า การขนส่งจากโรงงานไปยังศูนย์กระจายสินค้า การกระจายสินค้าผ่านระบบค้าส่ง/ค้าปลีก เป็นต้น หากแต่เนื้อหาของบทนี้จะกล่าวถึง "โลจิสติกส์" ในความหมายแคบ เน้นเฉพาะระบบการขนส่งและลำเลียงสินค้า ทั้งนี้ การเรียกคำว่า "โลจิสติกส์" ในภาษาจีนกลาง คือ Wu Liu (อู่-หลิว) ซึ่งมีหมายความว่า "การไหลของสิ่งของ" สะท้อนถึงทัศนคติของคนจีนในการเข้าใจคำว่า "โลจิสติกส์" ในความหมายแคบ

<sup>102</sup> Junfa Ding, "Rapid Development of Modern Logistics Services Industry in China - A new economic growth engine,"

<<http://www.chinawuliu.com.cn/english/index.asp>>, 2004.

<sup>103</sup> สำหรับไทย มีการประมาณค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2003 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 19.17 ของ GDP ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐฯ มีค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 8-9 ของ GDP และสิงคโปร์มีค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 8 ของ GDP (ข้อมูลจากศูนย์บริหารธุรกิจยั่งยืน, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, "โครงการพัฒนารฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์," 2547. (อัดสำเนา))

และโลจิสติกส์ภายในประเทศจีน จึงเป็นอุปสรรคสำคัญทำให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลและภูมิภาคต่างๆ ของจีนไม่สิ้นไหลเท่าที่ควร มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูง และใช้ระยะเวลานาน

กรณีศึกษา: 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน<sup>104</sup>

#### 1) มณฑลชื้อชวน

ชื้อชวนเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของจีนตอนในมานานแล้ว และหลังจากมีนโยบายมุ่งพัฒนาภาคตะวันตก มีการขยายการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ เช่น การสร้างทางหลวงสายเจิงตู-ชางไห่ และสายเจิงตู-เป่ย์ไห่ ซึ่งจะช่วยเชื่อมโยงชื้อชวนไปสู่ทางออกทะเลได้สะดวกขึ้น รวมทั้งการปรับปรุง/สร้างท่าอากาศยานใหม่หลายแห่ง

ด้านเส้นทางรถไฟ นครเจิงตูของชื้อชวนถือเป็นหนึ่งในชุมทางรถไฟสำคัญของจีน มีเส้นทางรถไฟสำคัญ เช่น เส้นทางเจิงตู-ฉงชิ่ง เส้นทางเจิงตู-คุนหมิง และเส้นทางชื้อชวน-เป่ย์ไห่ เพื่อเชื่อมมณฑลชื้อชวนออกสู่ทะเลที่ท่าเรือเป่ย์ไห่ในกว่างซี สำหรับการขนส่งทางอากาศ ชื้อชวนมีท่าอากาศยานรวม 6 แห่งและกำลังก่อสร้างอีก 7 แห่ง ท่าอากาศยานนานาชาติในนครเจิงตูนับเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันตกเฉียงใต้ และใหญ่เป็นอันดับ 4 ของประเทศ

โดยสรุป แม้ชื้อชวนอยู่ในพื้นที่ตอนในไม่มีทางออกทะเล แต่สามารถขนส่งและลำเลียงสินค้าเพื่อการนำเข้า/ส่งออกเชื่อมกับตลาดต่างประเทศโดยใช้เส้นทางรถไฟจากนครเจิงตูตรงไปยังท่าเรือเป่ย์ไห่ของกว่างซี

#### 2) มหานครฉงชิ่ง

เพื่อพัฒนาให้ฉงชิ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของตอนใน รัฐบาลกลางและรัฐบาลฉงชิ่งเน้นการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโครงสร้างสาธารณูปโภคและการกระตุ้นและดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ของฉงชิ่ง

สำหรับการขนส่งทางน้ำ ฉงชิ่งถือเป็นเมืองท่าทางน้ำตอนในที่สำคัญแห่งหนึ่งของแม่น้ำฉางเจียง โดยมีแม่น้ำอีกสองสาย คือ แม่น้ำเจียหลิงและแม่น้ำหมินเจียง ไหลบรรจบกันลงสู่แม่น้ำฉางเจียง หากโครงการก่อสร้างเขื่อนสามโตรก (Three Gorges Dam) ซึ่งเป็นเขื่อนขนาดใหญ่ที่สุดในโลก เสร็จสมบูรณ์ในปี 2009 จะทำให้เรือเดินทะเลขนาด 10,000 ตันสามารถล่องไปตามแม่น้ำฉางเจียงไปยังจีนตอนในจนถึงมหานครฉงชิ่ง ซึ่งมีระยะทางทั้งสิ้น 2,660 กิโลเมตร ด้วย

<sup>104</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่จาก China Statistical Yearbook 2004; Sichuan Statistical Yearbook 2004; Chongqing Statistical Yearbook 2004; Yunnan Statistical Yearbook 2004; Guangxi Statistical Yearbook 2004; Asian Development Bank (ADB), op. cit.

ระยะเวลาเพียง 1 สัปดาห์<sup>105</sup> (ปัจจุบันนี้ เรือขนส่งขนาดใหญ่ที่สุดที่จะผ่านไปจนถึงได้มีขนาดเพียง 5,000 ตัน) ส่วนเส้นทางอากาศ มีการก่อสร้างเครือข่ายการบินครอบคลุมท่าอากาศยานทั้ง 4 แห่งของมหานครฉงชิ่ง มีการขยายท่าอากาศยานนานาชาติของฉงชิ่ง เพื่อรองรับผู้โดยสารได้ 7 ล้านคนต่อปี

ทั้งนี้ ภายใต้แผนพัฒนาแห่งชาติ ฉบับที่ 10 รัฐบาลมหานครฉงชิ่งยังมีแผนการลงทุนสร้างทางด่วนฉงชิ่ง-เป่ย์ไห่ เพื่อเชื่อมฉงชิ่งไปออกทะเลที่กว่างซี และทางด่วนฉงชิ่ง-จ้านเจียง เพื่อเชื่อมไปออกทะเลที่มณฑลกว่างตง ซึ่งถือเป็นเส้นทางสำคัญที่จะช่วยลดข้อเสียเปรียบของฉงชิ่งในการมีท่าเลที่ตั้งอยู่ตอนในของประเทศ

### 3) มณฑลหยุนหนาน: มณฑลชายแดน ประตูสู่ GMS

หยุนหนานเป็นมณฑลที่มีเส้นทางถนนระยะทางยาวที่สุดในประเทศ และมีเครือข่ายทางด่วนเชื่อมโยงมณฑลข้างเคียง และยังมีเส้นทางหลวงสำคัญซึ่งเชื่อมมณฑลหยุนหนานกับประเทศเพื่อนบ้านอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ พม่า ลาว และเวียดนาม ทั้งนี้ บางเส้นทางกำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงถนนและก่อสร้างใหม่ และจากการเป็นมณฑลชายแดนติดต่อกับเพื่อนบ้านหลายประเทศ รัฐบาลจีนได้วางตำแหน่งมณฑลหยุนหนานให้เป็น "ประตูสู่ภาคใต้" ของจีนเพื่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านมาตั้งแต่ปี 1992 (รายละเอียดในหัวข้อ 6.6.2)

สำหรับด้านรถไฟ หยุนหนานมีเส้นทางรถไฟหลักเชื่อมโยงกับเมืองเอกของมณฑลข้างเคียง ได้แก่ เส้นทางหนานหนิง-คุนหมิง ส่วนเส้นทางรถไฟภายในมณฑลสายอื่นๆ ที่สำคัญคือ เส้นทางคุนหมิง-ยวีซี และโครงการที่จะก่อสร้างเส้นทางใหม่เชื่อมต่อจากเมืองยวีซีไปยังชายแดนประเทศลาว เพื่อเข้าสู่ประเทศไทยต่อไป สำหรับเส้นทางรถไฟเชื่อมประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้งานได้แล้ว คือ เส้นทางคุนหมิง-เหอไซ๋ว เชื่อมต่อไปจนถึงชายแดนเวียดนามที่เมืองลาวกาย

การคมนาคมทางน้ำตอนใน หยุนหนานมีแม่น้ำหลานชางเจียง (แม่น้ำโขง) เป็นเส้นทางน้ำสายสำคัญซึ่งไหลเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านอีก 5 ประเทศ (พม่า ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม) และไหลออกสู่ทะเลจีนใต้ โดยแม่น้ำโขง ซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 4,909 กิโลเมตรในส่วนของอยู่ในประเทศจีนมีความยาวประมาณ 2,198 กิโลเมตร ส่วนการขนส่งสินค้าเชื่อมกับตลาดโลก เนื่องจากมณฑลหยุนหนานอยู่ตอนในและไม่มีทางออกสู่ทะเล การขนส่งและลำเลียงสินค้าจะใช้เส้นทางผ่านจีนตอนกลางไปออกทะเลที่มณฑลชายฝั่ง เช่น ซ่างไห่ และการขนส่งทางรถไฟเพื่อลำเลียงสินค้าไปที่ท่าเรือทะเลน้ำลึกของเมืองเป่ย์ไห่ในกว่างซี และท่าเรืออื่นๆ ทางตอนได้ด้วย

<sup>105</sup> ข้อมูลจาก Chongqing Government, <<http://www.cq.gov.cn>>.

ด้านทางอากาศ มีท่าอากาศยาน 10 แห่ง ตั้งอยู่ตามเมืองสำคัญต่างๆ เช่น นครหนิง ลิบสองปันนา และลี่เจียง มีท่าอากาศยานนานาชาติอยู่เจียวป่าที่นครหนิง ซึ่งเป็น 1 ใน 6 ท่าอากาศยานของจีนที่จอแจมากที่สุด

#### 4) เขตปกครองตนเองกว่างซี: มณฑลชายแดน ประตูสู่ ASEAN

ในบรรดามณฑลจีนตะวันตก กว่างซีมีข้อได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์จากการมีชายฝั่งติดทะเลและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น หลังจากที่รัฐบาลจีนได้ผลักดันการทำข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China FTA) ได้สำเร็จ นายกรัฐมนตรีของจีน (นายเวินเจียเป่า) ได้ประกาศตั้งแต่ปี 2003 เพื่อวางตำแหน่งให้กว่างซีเป็น "ประตูสู่ ASEAN" พร้อมประกาศให้มีการจัดงานแสดงสินค้าระดับภูมิภาค "China-ASEAN Expo" ขึ้นทุกปี ณ เมืองเอกของกว่างซี คือ นครหนานหนิง

สำหรับเส้นทางหลวงจากนครหนานหนิงถึงด่านชายแดนใกล้เวียดนาม หรือด่านมิตรภาพ (Youyiguan) เพื่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลขหนึ่งของเวียดนาม มีระยะทางเพียง 179.2 กิโลเมตร คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จในปี 2006 และจะช่วยย่นระยะเวลาเดินทางจากนครหนานหนิงไปกรุงฮานอยในเวียดนามจากเดิม 8 ชั่วโมงให้เหลือเพียง 4 ชั่วโมง

ที่สำคัญ คือ ความพร้อมด้านการขนส่งทางทะเลของกว่างซี เนื่องจากมีท่าเทียบเรือน้ำลึกมากกว่า 30 แห่ง สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้กว่า 25 ล้านตัน ที่สำคัญ มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่มีทางรถไฟเชื่อมต่อมาจากมณฑลใกล้เคียงต่างๆ ตรงมาถึงท่าเรือที่สำคัญมีด้วยกัน 3 แห่ง<sup>106</sup> ได้แก่ (1) ท่าเรือเป่ย์ไห่ เป็นท่าเรือน้ำลึกมีท่าเทียบเรือกว่า 23 แห่งสำหรับเรือเดินทะเลขนาด 10,000 ตัน (2) ท่าเรือซินโจว มีท่าเทียบเรือน้ำลึก 5 แห่งและท่าเทียบเรือขนาดเล็กอีก 2 แห่ง และ (3) ท่าเรือฝางเจิงกั่ง อยู่ใกล้ชายแดนติดกับเวียดนาม มีท่าเทียบเรือ 25 แห่ง ในจำนวนนี้มีเป็นท่าเรือขนาดใหญ่รองรับเรือขนาด 10,000 ตันได้ถึง 10 แห่ง สำหรับระยะทางเดินเรือจากท่าเรือฝางเจิงกั่งมายังท่าเรือกรุงเทพฯ มีระยะทาง 1,439 ไมล์ทะเล

สำหรับการขนส่งทางอากาศ กว่างซีมีท่าอากาศยานนานาชาติ 2 แห่ง ได้แก่ นครหนานหนิง และเมืองกุ้ยหลิน ส่วนท่าอากาศยานภายในประเทศ ได้แก่ หลิวโจว เป่ย์ไห่ และอูโจว

<sup>106</sup> ข้อมูลจากภาคสนาม 2 ครั้ง ได้แก่ 1) เดินทางไปสำรวจเมืองสำคัญของกว่างซี ได้แก่ เมืองเอก คือ นครหนานหนิง ท่าเรือฝางเจิงกั่ง เมืองเป่ย์ไห่ และเมืองตงซิง (ชายแดนติดกับเวียดนาม) ระหว่างวันที่ 23-25 พฤศจิกายน 2546 และ 2) เดินทางไปร่วมงาน China-ASEAN Expo ณ นครหนานหนิง ระหว่างวันที่ 2-6 พฤศจิกายน 2547

## 6.6.2 เส้นทางเชื่อมมณฑลตะวันตกเฉียงใต้กับประเทศเพื่อนบ้าน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ภูมิภาคจีนตอนในทางตะวันตกไม่มีทางออกทะเล (ยกเว้น กว่างซี) จึงจำเป็นต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมต่างๆ เพื่อเป็นทางเลือกในการเชื่อมกับตลาดโลก โดยผ่านประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

1) เส้นทางถนน: เพื่อเชื่อมมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

1.1) เส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ (ไทย) เป็นโครงการพัฒนาเส้นทางที่มีอยู่เดิมจากคุนหมิง เพื่อเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ โดยผ่านประเทศเพื่อนบ้าน คือ พม่า และลาว ดังนี้

- เส้นทางผ่านพม่า: จากนครคุนหมิง-เมืองจิ่งหง (เชียงรุ่ง)-ด่านต้าลั่ว (ยังไม่ใช่ด่านสากล) เพื่อผ่านเข้าพม่า โดยผ่านเมืองลา-เชียงตุง-ท่าซี้เหล็ก (ต้องผ่านด่านตรวจคนเมืองเข้าเมืองตามจุดต่างๆ รวม 7 ด่าน และด่านเก็บค่าผ่านทางอีก 3 ด่าน) จากท่าซี้เหล็กข้ามด่านแม่สาย และจากเชียงราย-กรุงเทพฯ

- เส้นทางผ่านลาว: โดยการสนับสนุนของธนาคาร ADB สาย R3 ภายใต้โครงการพัฒนา North-South Corridor จากด่านชายแดนของยูนหนานเชื่อมเข้าประเทศลาวที่เมืองโม่หนาน (ด่านสากล) ผ่านประเทศลาว เมืองบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย ซึ่งคาดว่า ถนนในประเทศลาวจะสร้างเสร็จปี 2007 และในอนาคต จำเป็นต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมมายังประเทศไทย ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

1.2) เส้นทางคุนหมิง-Lashio (พม่า) เป็นโครงการพัฒนาเส้นทางที่มีอยู่เดิมจากคุนหมิง ผ่านชายแดนพม่า แล้วมุ่งลงได้มายังเมือง Lashio และ Lollam ของพม่า

1.3) เส้นทางคุนหมิง-ฮานอย (เวียดนาม) เส้นทางจากคุนหมิงผ่านเมืองลาวกาย บริเวณชายแดนจีน-เวียดนาม มายังฮานอย

1.4) เส้นทางกว่างซี-ฮานอย (เวียดนาม) พัฒนาเส้นทางจากนครหนานหนิง (กว่างซี) มาด่านชายแดนมิตรภาพที่เมืองผิงเสียง และเข้าตรงไปยังเวียดนาม คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2006

2) เส้นทางรถไฟ: โครงการสร้างเส้นทางรถไฟของรัฐบาลจีน เพื่อเชื่อมจีนตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ได้แก่

- เส้นทางยูนหนาน-ไทย โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิงมายังภาคเหนือของไทย ซึ่งยาวประมาณ 1,300 กิโลเมตร การก่อสร้างจะมี 2 ส่วน คือ การสร้างทางรถไฟภายในประเทศ เพื่อเชื่อมจากนครคุนหมิงมาถึงด่านชายแดน อีกส่วนเป็นการสร้างเส้นทางรถไฟผ่านประเทศลาวเพื่อเชื่อมผ่านมายังประเทศไทย

- เส้นทางหยุนหนาน-เวียดนามเป็นโครงการฟื้นฟูเส้นทางรถไฟที่มีอยู่แล้ว สายคุนหมิง-ไห่โข่ว-ลาวกาย-ฮานอย เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งจากมณฑลหยุนหนานไปยังท่าเรือใหม่ที่ Cai Lan เวียดนามสะดวกมากขึ้น

- เส้นทางหยุนหนาน-พม่า เป็นโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิง-ต้าหลี่-ชายแดนพม่า ทั้งนี้ เส้นทางส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูง มีความยากลำบากในการก่อสร้าง

3) เส้นทางน้ำ: ภายใต้โครงการความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เมื่อปลายปี 2003 จีน ลาว พม่าและไทยได้ร่วมลงนามใน "ร่างระเบียบการเก็บค่าเดินเรือของเรือพาณิชย์แม่น้ำหลานชางเจียง-แม่น้ำโขง" เพื่อตกลงกันในการเก็บค่าเทียบท่าและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง<sup>107</sup> โดยในขณะนี้ เขตสิบสองปันนาซึ่งเป็นจุดผ่านแดนเชิงยุทธศาสตร์ของหยุนหนาน ได้มีการตั้งท่าเรือสากลรวม 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา (อยู่ตอนในสุด) ท่าเรือจิ่งหง ท่าเรือกวนเหล่ย เน้นด้านขนถ่ายสินค้า และเป็นด่านสุดท้ายที่จะออกจากประเทศจีนตามเส้นทางแม่น้ำโขง และท่าเรือกันหลันป่า ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้างเพื่อให้เป็นท่าเรือทันสมัยรองรับการขนส่งที่ใช้ห้องเย็นหรือตู้คอนเทนเนอร์ต่อไป สำหรับระยะทาง หากนับจากท่าเรือในเมืองจิ่งหง (เชียงรุ่ง) จนถึงท่าเรือเชียงแสนในจังหวัดเชียงราย มีระยะทางเพียง 341 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำแดงของมณฑลหยุนหนานเพื่อเชื่อมต่อกับเวียดนามในอนาคตด้วย

### 6.6.3 เส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าไทย-จีน: ปัญหาและอุปสรรค

จากข้อมูลข้างต้น ประเทศไทยและมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนสามารถใช้เส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าเพื่อเชื่อมต่อกันได้ ทั้งทางถนนและทางแม่น้ำโขง (ส่วนทางรถไฟยังเป็นเพียงโครงการในอนาคต) อย่างไรก็ตาม จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม<sup>108</sup> และการประเมินสถานการณ์

<sup>107</sup> "จีน ลาว พม่า ไทย จะเก็บค่าเดินเรือแม่น้ำหลานชางเจียง-แม่น้ำโขง ในอัตราเดียวกันและจะติดตั้งเครื่องหมายการเดินเรือ," วารสารแม่น้ำโขง 22 (มีนาคม 2004):62.

<sup>108</sup> ข้อมูลจากภาคสนาม 2 ครั้ง ได้แก่ 1) การสำรวจเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรุ่ง (จิ่งหง)-เชียงแสน-เชียงโดยผ่านเส้นทางแม่น้ำโขง ระหว่างวันที่ 6-12 ธันวาคม 2546 และ 2) สำรวจเส้นทางถนนจากแม่สาย-เชียงตุง (พม่า)-เมืองลา (พม่า)-จิ่งหง (หยุนหนาน) และเส้นทางเรือผ่านแม่น้ำโขงจากท่าเรือเมืองจิ่งหง-ท่าเรือเชียงแสน (เชียงราย) ระหว่างวันที่ 9-13 กรกฎาคม 2548

พบว่า การขนส่งและลำเลียงสินค้าระหว่างไทย-จีนโดยใช้เส้นทางดังกล่าวยังคงมีปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

#### เส้นทางผ่านแม่น้ำโขง

เส้นทางแม่น้ำโขงเชื่อมประเทศไทย-มณฑลยูนหนาน แม้จะมีข้อดีในเรื่องระยะทางและระยะเวลาเดินทางที่ไม่ยาวนานนัก (ในฤดูน้ำหลาก) รวมทั้งในขณะนี้ มีท่าเรือพาณิชย์ตามแม่น้ำโขงเพิ่มขึ้นหลายแห่ง อย่างไรก็ตาม การขนส่งโดยผ่านเส้นทางแม่น้ำโขงยังมีจุดอ่อนอีกหลายประการ เช่น ปัญหาในเชิงภูมิศาสตร์ของระดับน้ำที่ไม่แน่นอน ไม่สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี ปัญหาการขนส่งทางแม่น้ำโขงส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การดำเนินการของนักธุรกิจจีน และในขณะนี้ มีเรือขนส่งสินค้าของจีนเท่านั้นที่มีความสามารถขนส่งลงแม่น้ำโขงในระยะไกล ส่วนเรือของไทย พม่า หรือลาว เป็นเพียงเรือลำเล็ก เพื่อใช้ขนส่งข้ามฟากหรือการขนส่งระยะใกล้ ทั้งนี้ การแล่นเรือในแม่น้ำโขงต้องอาศัยความชำนาญมากเป็นพิเศษ และมีเพียงคนขับเรือชาวจีนที่มีความชำนาญเส้นทาง ยังไม่มีคนขับเรือชาวไทยที่ชำนาญเส้นทางมากพอ รวมทั้งปัญหาระบบการขนถ่ายในเส้นทางแม่น้ำโขงไม่เป็นสากล ยังไม่มีระบบห้องเย็นหรือตู้คอนเทนเนอร์ และยังคงต้องมีการขนถ่ายสินค้าหลายครั้งและเป็นการขนถ่ายโดยใช้แรงงานคน จึงอาจสร้างความเสียหายต่อสินค้าได้

#### เส้นทางบก

สำหรับเส้นทางบก แม้จะมีข้อได้เปรียบเรื่องระยะทางและระยะเวลา แต่ต้องพึ่งพาประเทศเพื่อนบ้าน (พม่าและลาว) โดยเฉพาะการผ่านทางในประเทศพม่า ยังไม่แน่นอนเรื่องความปลอดภัย ต้องผ่านด่านตรวจสินค้าหลายครั้ง มีการเรียกเก็บค่าผ่านทางราคาสูง และระบบเดินรถในประเทศจีน พม่าและลาวมีความแตกต่างจากไทย (เลนขวา) ทั้งนี้ เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางสาย R3 (ผ่านลาว) ส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯแล้วเสร็จ จะเป็นการเพิ่มทางเลือกของเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าระหว่างไทย-จีน เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างกันและเพื่อเชื่อมโยงกระจายต่อไปยังมณฑลอื่นๆ ของจีนต่อไป

#### 6.6.4 การสำรวจการลงทุน/ความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว

ความร่วมมือระหว่างไทย-จีนในด้านขนส่งและโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค เช่น กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และกรอบ GMS

สำหรับภาคเอกชน ที่ผ่านมามีรายงานการลงทุนของนักธุรกิจไทยในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศจีนโดยเฉพาะในมณฑลยูนหนาน เช่น กิจการของกลุ่มเอ็มพี กรุ๊ป

(ม้าทอง พร็อพเพอร์ตี้ กรุ๊ป ของตระกูลอัสวเหม <sup>109</sup>) มีการลงทุนเปิดบริษัทขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางเรือแม่น้ำโขงในนาม เอ็มพีซีบีปี่ง การตั้งบริษัทขนส่งจึงจึง จำกัด บริษัทเดินเรือ สิบสองปันนา และกิจการอื่นๆ เช่น บริษัท Simao Sitai Shipping Co., Ltd. เป็นกิจการขนส่งทางเรือ เป็นต้น สำหรับในมณฑลอื่น กิจการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นกิจการที่มีขนาดใหญ่ไม่ใหญ่มาก และใช้เงินลงทุนไม่สูงมาก เช่น ในมณฑลชื้อชวน<sup>110</sup> มีบริษัทเจิงตุ๋กวางหมิง คอมเมอร์เชียล เข้าไปดำเนินธุรกิจบริหารขนส่งและกระจายสินค้าในชื้อชวน และบริษัทไซคพัฒนา เจริญ ดำเนินกิจการด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรระหว่างไทยและจีน เป็นต้น

ทั้งนี้ หลังจากมีการทำข้อตกลงการเร่งลดภาษีผัก-ผลไม้ไทย-จีน และข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน รัฐบาลและนักธุรกิจไทยเริ่มมีความสนใจที่จะเข้าไปลงทุนในประเทศจีนด้านโลจิสติกส์มากขึ้น ตัวอย่างเช่น กระทรวงพาณิชย์ของไทยมีโครงการที่จะร่วมกับรัฐบาลจีน สนับสนุนเอกชนไทยให้เข้าไปเปิดศูนย์กระจายสินค้าไทยใน 10 มณฑลใหญ่ของจีน โดยการร่วมลงทุนกับจีน เพื่อเพิ่มช่องทางการค้าของไทย<sup>111</sup>

**กรณีศึกษา การร่วมทุนเอกชนไทย-จีน: บริษัททรานส์เอเชีย โลจิสติกส์ จำกัด**  
สำหรับการร่วมลงทุนระหว่างเอกชนไทย-จีนในอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีขนาดใหญ่และหากทำได้สำเร็จจะเป็นตัวอย่างสำคัญของการเชื่อมโยงทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน คือ การร่วมลงทุนระหว่างบริษัททรานส์เอเชีย โลจิสติกส์ จำกัด กับ บริษัท คุณหมิง ด้าเซียน ขนส่ง จำกัด โดยทั้งสองฝ่ายได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) เพื่อร่วมมือกันพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการซื้อขายสินค้าระหว่างคุณหมิงกับไทย เมื่อ

<sup>109</sup> สุนิสา สุขชี, บทบาทของบรรษัทข้ามชาติไทยในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน พ.ศ. 2524-2539, น. 142.

<sup>110</sup> พรณี เข็งสุทธา, "เจิงตุ๋ ศูนย์กลางอิเล็กทรอนิกส์ของจีนในอนาคต," วารสารส่งเสริมการลงทุน 16 (กันยายน 2548):67.

<sup>111</sup> อธิบดีกรมส่งเสริมการส่งออก เปิดเผยว่า "กรมฯ กำหนดจะส่งแผนธุรกิจการจัดตั้ง (Business Plan) ให้จีนพิจารณาในสัปดาห์หน้าในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าไทยในจีน 10 แห่ง ที่ผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุมความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2" รายละเอียดเพิ่มเติมใน "พาณิชย์จับผู้ว่า 22 มณฑลจีนมาไทย," มติชนรายวัน (26 กันยายน 2548).

เดือนกันยายน 2005<sup>112</sup> ทั้งนี้ บริษัทต้าเซี่ยนจำกัดเป็นบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ในยุทธนาณ เน้น ในธุรกิจบริการขนส่งสินค้าผก-ผลไม้อะหว่างไทย-จีน ส่วนบริษัททรานส์เอเซีย โลจิสติกส์ ของเอกชนไทย ตั้งเป้าหมายที่จะเป็น“บริษัทแรกของไทย”ที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างครบวงจร บนแนวคิดเพื่อใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบของที่ตั้งของไทยในการเป็นศูนย์กลางอาเซียน<sup>113</sup>

#### 6.6.5 การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน

จากผลการศึกษาสำรวจระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนและกรณีศึกษาระบบขนส่ง และโลจิสติกส์ในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ตลอดจนการศึกษาสำรวจความร่วมมือและการ ลงทุนระหว่างไทย-จีนที่มีอยู่แล้ว สามารถวิเคราะห์ประเมินจุดแข็ง/จุดอ่อน ได้ดังนี้

##### 1) จุดแข็ง

- ประเทศจีนมีการพัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานทางกายภาพเพื่อ การขนส่งคมนาคมมากขึ้น เช่น การสร้างเครือข่ายถนน รถไฟ และสนามบินนานาชาติ

- ตลาดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนมีขนาดใหญ่และมีศักยภาพที่จะขยายตัว มากขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ความต้องการบริการด้านขนส่ง และโลจิสติกส์มีมากขึ้นตามไปด้วย

- รัฐบาลจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และให้การส่งเสริม ให้ผู้ประกอบการชาวจีนเข้ามาลงทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น เช่น การให้เงินกู้ยืมพิเศษ สำหรับบริษัทจีนเพื่อการต่อเรือ การลดหย่อนภาษีในการนำเข้าเรือ เป็นต้น

- ในบรรดามณฑลตะวันตกเฉียงใต้ มณฑลชื้อชวนมีพัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ที่ ค่อนข้างก้าวหน้า ส่วนฉงชิ่ง มีศักยภาพในแง่ของการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศ โดยเฉพาะหลังจากการก่อสร้างเขื่อนสามโตรกแล้วเสร็จ

<sup>112</sup> “ไทย-จีน” ลงขัน 3 หมื่นล. ตั้งสถานีขนส่งข้ามชาติ,” แนวหน้า (26 กันยายน 2548); สัมภาษณ์ สาทร วาณิชเสถียร, ประธานกรรมการบริษัททรานส์เอเซีย โลจิสติกส์, 14 และ 18 พฤศจิกายน 2548.

<sup>113</sup> “สาทร วาณิชเสถียร บุรุษผู้บุกเบิกโลจิสติกส์ไทย-จีน,” กรุงเทพธุรกิจ Bizweek (21 ตุลาคม 2548).

- สำหรับกว้างซีมีจุดแข็งจากการที่เป็นมณฑลเดียวของจีนตะวันตกที่มีทางออกทะเล และมีเครือข่ายการขนส่งทางถนนและทางรถไฟรอบทิศทางที่สะดวกมากขึ้น และมีปัจจัยเอื้อจากรัฐบาลกลางที่วางตำแหน่งให้เป็นประตูอาเซียน

- มณฑลหยุนหนาน แม้ไม่มีทางออกทะเล แต่รัฐบาลได้ทุ่มเทอย่างต่อเนื่องในการพัฒนาเส้นทางเลือกต่างๆ ในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางแม่น้ำโขง

ทั้งนี้ หลังจากที่มีข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน รัฐบาลท้องถิ่นของมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ต่างกระตือรือร้นและมีนโยบายที่ชัดเจนในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน และการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีความทันสมัยมากขึ้น ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการของจีนได้เตรียมพร้อมและรองรับทิศทางของนโยบายดังกล่าวอย่างชัดเจน

## 2) จุดอ่อน

- แม้ว่าจีนจะได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจำนวนมาก แต่ยังคงด้อยในด้านการบริหารจัดการเชิงโลจิสติกส์ ทำให้เครือข่ายของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ยังไม่เชื่อมโยงถึงกันทั่วประเทศ และยังคงมีข้อจำกัดในการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่

- ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่มณฑลตะวันออกและมณฑลจีนตอนในมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก เนื่องจากจีนตะวันตกมีข้อเสียเปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการไม่มีทางออกทะเล และยังคงมีระบบโลจิสติกส์ที่ขาดแคลนไม่เพียงพอกับความต้องการ มีคุณภาพต่ำ

- ระบบเส้นทางรถไฟในจีนตะวันตกยังมีข้อบกพร่องบางประการ เช่น ความวกวนของเส้นทางเชื่อมโยงชุมทางสำคัญ ทำให้เสียเวลาและมีต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

- ด้านท่าเรือ จีนยังมีปัญหาจากการสร้างท่าเรือขนาดเล็กกระจายอยู่จำนวนมาก เนื่องจากหลายมณฑลแข่งขันกันเองเพื่อแย่งชิงความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค จนละเลยความร่วมมือกันในการเชื่อมโยงระหว่างเขตพื้นที่ต่างๆ

- ด้านการขนส่งทางถนน แม้ว่ารัฐบาลจีนใช้งบประมาณสร้างทางหลวง และทางด่วนหลายแห่งเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างมณฑล แต่ยังคงมีการเก็บค่าผ่านทางที่แพง เพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ

- ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนยังอยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจเป็นส่วนใหญ่ การขนส่งข้ามมณฑลหรือขนส่งระหว่างประเทศ ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย ส่วนบริษัทเอกชนยังมีไม่มากและส่วนใหญ่ดำเนินการและให้บริการภายในท้องถิ่นหรือมณฑลของตน ไม่มีกำลังความสามารถที่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่หลายๆ มณฑล

- การดำเนินธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของบริษัทชาวจีนยังไม่ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านการให้บริการ คุณภาพ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ บริษัทส่วนใหญ่ยังไม่มีการผลิตแบบประหยัดต่อขนาด ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูง

- บริษัทขนส่งชาวจีนยังขาดการรวมกลุ่มเพื่อให้บริการการขนส่ง บริษัทที่ให้บริการส่วนมากจะมุ่งให้บริการเพียงประเภทเดียว เช่น การบรรทุกสินค้า การบริการคลังสินค้า การเก็บรักษาสินค้า เป็นต้น มีเพียงไม่กี่บริษัทที่ให้บริการแบบครบวงจร ส่วนใหญ่ยังขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

- ระบบคลังสินค้าและสภาพคลังสินค้าโดยทั่วไปยังไม่ได้มาตรฐาน เช่น สินค้าวางกองกันไม่เป็นระเบียบ และยังไม่มีมาตรการป้องกันอัคคีภัยที่รัดกุม ส่วนใหญ่ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจจีน ทั้งนี้ คลังสินค้าที่มีคุณภาพจะอยู่ในบางมณฑลที่พัฒนาไปมากแล้ว

- ระบบการขนส่งและขนถ่ายสินค้า ส่วนใหญ่ยังใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องทุ่นแรง และบางบริษัทต้องลงทุนคลังสินค้าคงคลังให้มากขึ้นเพื่อป้องกันความเสียหายและการลักขโมย

- ยังขาดแคลนบุคลากรที่เป็นมืออาชีพและมีความชำนาญด้านระบบการขนส่งทั้งในระดับการบริหารและระดับปฏิบัติงาน ซึ่งบริษัทส่วนมากไม่ตระหนักถึงประโยชน์ของการฝึกอบรมบุคลากร

- แม้ว่าจะต้องเปิดเสรีตามข้อผูกพันกับ WTO ให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วยังคงเป็นการผ่อนปรนภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดและเลือกปฏิบัติ มีการอนุญาตเพียงไม่กี่รายเป็นการนำร่อง โดยต้องเป็นกลุ่มต่างชาติขนาดใหญ่มีทุนจดทะเบียนจำนวนมาก และต้องมีประวัติ/ประสบการณ์ในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

#### 6.6.6 การวิเคราะห์โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเชื่อมโยง/ร่วมมือกับไทย

##### 1) บทสรุป

ปัจจุบัน จีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งตลอดจนระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง ด้วยตระหนักว่า ระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวกและทั่วถึงเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการกระจายสินค้าภายในประเทศและกระจายเชื่อมต่อไปสู่ตลาดโลก อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งจำนวนมากในด้านปริมาณ แต่ยังคงอยู่ในเชิงระบบการจัดการ ทำให้เครือข่ายของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ยังไม่เชื่อมโยงถึงกันทั่วประเทศ และยังคงมีข้อจำกัดในการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่ การจัดการคลังสินค้าไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาการจุกกัก เป็นต้น ทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของจีนอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง

สำหรับมณฑลตะวันตกเฉียงใต้มีข้อเสียเปรียบจากการเป็นพื้นที่ตอนใน ไม่มีทางออกทะเล (ยกเว้นกว่างซี) โดยเฉพาะในการส่งออกและนำเข้าจากต่างประเทศแต่ครั้งต้องผ่านมณฑลชายฝั่งหรือประเทศที่สาม เพื่อแก้ปัญหาและลดจุดอ่อนเหล่านั้น รัฐบาลกลางและรัฐบาลมณฑลจึงได้ทุ่มงบประมาณในการปรับปรุง/ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางคมนาคม และให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

ส่วนความร่วมมือระหว่างไทย-จีนในด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีอยู่แล้ว ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค เช่น กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และกรอบ GMS ส่วนความร่วมมือในระดับทวิภาคียังมีไม่มากนัก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมระหว่างไทย-จีน จะต้องมีเส้นทางที่ผ่านประเทศเพื่อนบ้าน จึงจำเป็นที่จะต้องให้ประเทศเพื่อนบ้านได้มีส่วนร่วมและมีบทบาทในการเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างกันด้วย สำหรับการลงทุนของนักธุรกิจไทยในด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศจีนยังมีไม่มาก และส่วนใหญ่เป็นกิจการที่มีขนาดไม่ใหญ่มาก และใช้เงินลงทุนไม่สูงมาก

## 2) บทวิเคราะห์การเชื่อมโยง

สถานการณ์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย โดยเปรียบเทียบแล้ว ประเทศไทยมีจุดเด่นและมีข้อได้เปรียบกว่ามณฑลจีนตอนในทั้ง 4 แห่งในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศจัดว่าอยู่ในระดับที่ดี โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งทางถนนมีความเพียงพอในระดับที่สามารถรองรับความต้องการใช้ในภาคการผลิตและบริการได้ในระดับดี และมีระบบเครือข่ายเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคและจังหวัดต่างๆ ของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรืออยู่ในระดับที่พร้อม โดยมีท่าเรือหลัก 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (อันดับที่ 25 ของโลก) ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต และมีท่าเทียบเรือของเอกชนอีก 10 กว่าแห่ง ด้านการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยมีท่าอากาศยานสากลที่เปิดใช้งานแล้ว 5 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภูเก็ต เชียงใหม่และเชียงใหม่ และกำลังจะเปิดท่าอากาศยานแห่งใหม่ คือ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งจะมีขนาดใหญ่และพร้อมรองรับศักยภาพในการขยายปริมาณการเดินทางและขนส่งทางอากาศในอนาคต

ที่สำคัญ ประเทศไทยมีตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค เพราะนอกเหนือจากเส้นทาง North-South Corridor ที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศจีนโดยผ่านมณฑลยูนหนานดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ไทยยังเป็นศูนย์กลางของเส้นทาง

East-West Corridor<sup>114</sup> ซึ่งการพัฒนาทั้งสองเส้นทางได้รับการสนับสนุนจากธนาคาร ADB โดยจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อของทั้งสองเส้นทางสำคัญนี้จะอยู่ที่จังหวัดพิษณุโลก

ทางด้านทิศทางและแนวนโยบายของไทย จากการตระหนักถึงศักยภาพและความสำคัญของการพัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ และการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 1997 ให้มีการพัฒนาโครงการ "สี่แยกอินโดจีน" เพื่อส่งเสริมศักยภาพของจังหวัดพิษณุโลกในการเป็นศูนย์กลางขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศและภูมิภาคอินโดจีน และได้จัดทำกรอบ "ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของไทย"<sup>115</sup> โดยมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล และเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาค กรอบยุทธศาสตร์ฯ ครอบคลุมประเด็นสำคัญ 6 ด้าน มีดังนี้ (1) โครงสร้างพื้นฐาน (2) ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล (3) ความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (4) ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (5) การเชื่อมโยงการค้ากับภูมิภาค และ (6) กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ

อย่างไรก็ดี แม้ว่าประเทศไทยจะมีศักยภาพในด้านขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าว แต่ก็ยังคงมีจุดอ่อนและประเด็นปัญหาที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขต่อไป ซึ่งร่างรายงานกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้ระบุถึงประเด็นปัญหาที่มีอยู่ เช่น การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่ครบวงจร กฎระเบียบและขั้นตอนการขนส่งผ่านแดนยังไม่มีความสะดวกคล่องกัน และระบบการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ในการอำนวยความสะดวกของการค้าผ่านแดนยังมีความแตกต่างกัน เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อการแก้ไขประเด็นปัญหาดังกล่าวและเพื่อส่งเสริมศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค รัฐบาลไทยจึงควรให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งกับมณฑลทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีนที่อยู่ไม่ห่างจากไทย

<sup>114</sup> โครงการพัฒนาเส้นทาง East-West Corridor มีระยะทาง 1,450 กิโลเมตร โดยนับจากฝั่งตะวันออกที่เมืองดานังในเวียดนาม ไปจนถึงฝั่งตะวันตกที่เมืองเมาะละแมงในพม่า ผ่านลาว และเขตภาคเหนือและภาคอีสานของไทย

<sup>115</sup> สุรียนต์ ธีรกิจจานุกิจ, "แผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย," เอกสารประกอบการบรรยายในการประชุมสัมมนาเชิงวิชาการประจำปีด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ครั้งที่ 5 ณ โรงแรมอนิมา, 29-30 พฤศจิกายน 2548. (อัดสำเนา)

### รูปแบบการเชื่อมโยง/ร่วมมือ

จะเห็นได้ว่า ภาครัฐบาลและเอกชนของทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายจีนต่างก็ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพถือเป็นหัวใจสำคัญของการกระจายสินค้าและระบบการค้าสมัยใหม่ โดยเฉพาะการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ลงให้มากที่สุด เพื่อให้การขนส่งและลำเลียงสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

นอกจากนี้ เนื่องจากระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศจีนยังมีจุดอ่อนหลายด้านและยังไม่ได้พัฒนาอย่างเต็มที่ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว รวมทั้งมณฑลตะวันตกเฉียงใต้มีข้อเสียเปรียบจากการเป็นพื้นที่ตอนใน ไม่มีทางออกทะเล (ยกเว้นกว่างซี) รัฐบาลจีนจึงให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นเพื่อเป็นการลดจุดอ่อนดังกล่าวในอีกทางหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลไทยในการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อส่งเสริมศักยภาพและข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งของไทยในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค ดังนั้น ประเทศไทยและมณฑลพื้นที่ศึกษาของจีนจึงควรร่วมมือกันในการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกัน ตลอดจนการพัฒนานำระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่มาใช้ ซึ่งรูปแบบในการเชื่อมโยงที่เป็นไปได้ มีดังนี้

**ระดับรัฐบาล:** รัฐบาลไทยและรัฐบาลมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนต่างมีเป้าหมายที่สอดคล้องกันในการพัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อรองรับศักยภาพในการขยายการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวที่จะขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะหลังจากมีการทำข้อตกลงการเร่งลดภาษีผัก-ผลไม้ไทย-จีนและข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน ที่สำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอาเซียนอื่นๆ ไทยมีข้อได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์มากกว่า จากการมีทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างกับมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนมากนักและยังมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์มากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับอีกสามประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับจีน (ลาว พม่า และเวียดนาม) ดังนั้น จึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับไทยในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งกับจีนตอนในทางตะวันตกเฉียงใต้ ทั้งทางบกและทางแม่น้ำโขง รวมทั้งการเชื่อมโยงกับกว่างซีโดยใช้เส้นทางทะเลสำหรับแนวทางในการร่วมมือกัน มีดังนี้

- การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกัน เพื่อให้มีความสะดวกและคล่องตัวมากขึ้น ทั้งทางด้านเส้นทางแม่น้ำโขง และเส้นทางถนนเชื่อมโยงไทย-พม่า-เวียดนาม ซึ่งผ่านประเทศพม่าและประเทศลาว (รายละเอียดเส้นทางกล่าวแล้วในหัวข้อ 6.6.2) ตลอดจนเส้นทางทะเลที่จะเชื่อมระหว่างไทย-กว่างซี ทั้งนี้ เนื่องจากไทยและจีนไม่มีพรมแดนติดต่อกัน ดังนั้น ในการพัฒนาความร่วมมือไทย-จีนและการเชื่อมโยงในด้านการขนส่ง

โลจิสติกส์ จำเป็นต้องคำนึงถึงประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ลาวและพม่า เป็นสำคัญด้วย โดยเฉพาะเส้นทางที่ต้องผ่านประเทศเพื่อนบ้าน จำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและจูงใจให้มีการร่วมมือกัน เช่น ข้อตกลงในการใช้เส้นทาง และการเก็บค่าผ่านทาง เพื่อการแบ่งปันผลประโยชน์ที่จะได้ร่วมกันอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

- การร่วมมือและประสานงานกันในเชิงสถาบันเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับกรไหลเวียนของสินค้าและผู้โดยสาร เช่น ระบบศุลกากร ด้านตรวจสินค้า การตรวจคนเข้าเมือง และด้านกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสาร โดยกฎระเบียบดังกล่าวของแต่ละประเทศควรจะต้องปรับให้มีความสอดคล้องและเอื้ออำนวยให้แก่กันและกัน และลดขั้นตอนความยุ่งยากจากการดำเนินงานของรัฐ รวมทั้งด้านศุลกากรของแต่ละฝ่ายควรจะร่วมมือกันในการนำระบบ ONE STOP SERVICE มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายและลำเลียงสินค้าต่อไป

- การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าตามเมืองหลักหรือด่านสำคัญที่เชื่อมโยงทั้งสองประเทศ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางทะเล เช่น ศูนย์กระจายสินค้าที่ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับเส้นทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพ (เส้นทาง R3 ผ่านประเทศลาว) หรือการเข้าไปร่วมลงทุนตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่เมืองท่าสำคัญของกวางซี เช่น เมืองฝางเจิงกั่ง เพื่อกระจายสินค้าต่อไปยังส่วนอื่นๆ ของประเทศจีน เป็นต้น

- การร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multi-modal transportation) ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์<sup>116</sup> โดยการพัฒนาการเชื่อมต่อนระบบขนส่งที่สอดคล้องกัน เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าและลดขั้นตอนทางศุลกากรน้อยลงได้อีกทางหนึ่งด้วย อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว จำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ ทั้งทางถนน รถไฟ อากาศ ทางน้ำที่สามารถเชื่อมต่อกันได้โดยผ่านระบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนถ่ายเชื่อมโยงได้อย่างลงตัว รวมทั้งมีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อมาบริหารจัดการด้านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) และด้าน

<sup>116</sup> ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multi-modal transportation) เป็นการขนส่งจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง ซึ่งอาศัยการขนส่งอย่างน้อย 2 ระบบต่อเนื่องกัน (เช่น ทางถนน รถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ) บนพื้นฐานของสัญญาการขนส่งเพียงรายเดียวและอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว รายละเอียดใน สำนักงานจังหวัดพิษณุโลก, "รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบกระจายสินค้าและบริการ (logistics) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่สี่แยกอินโดจีน," พฤศจิกายน 2548. (อัคราเนนา)

เวลา เพื่อให้สอดคล้องและรับช่วงต่อในการขนส่งได้อย่างเหมาะสมพอดี รวมทั้งการปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว

- การร่วมมือกันตั้งศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกันได้ เพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของยานพาหนะในการขนส่งสินค้าและข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยให้ภาคธุรกิจนำไปบริหารต้นทุน การจัดซื้อ และการรักษาคุณภาพของสินค้าที่ลำเลียงขนส่งจนถึงปลายทางไม่ให้ได้รับความเสียหายและไม่เกิดการสูญเสียชีวิต

- การร่วมกันหาทางออกหรือแก้ปัญหาอุปสรรคของระบบขนส่งที่แตกต่างกันในเชิงเทคนิค เช่น ระบบรถไฟของไทยและจีนมีความแตกต่างกันในด้านขนาดของราง (รางรถไฟของไทยกว้าง 1 เมตร ส่วนรางของประเทศจีน กว้างประมาณ 1.436 เมตร) และทั้งสองประเทศใช้ระบบรถยนต์พวงมาลัยซ้าย-ขวาที่แตกต่างกัน

- รัฐบาลของทั้งสองฝ่ายควรมีบทบาทนำในการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน เช่น การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนตั้งศูนย์กระจายสินค้า หรือคลังสินค้าเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณด่านขนถ่ายสินค้า หรือการจัดตั้งบริษัทประกันสินค้าในพื้นที่เพื่อให้บริการด้านประกันภัย และเพื่อสร้างความมั่นใจในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างกัน เป็นต้น

ดังนั้น หากสามารถร่วมมือและเชื่อมโยงระหว่างกันทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ได้สำเร็จ ก็จะเป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยดึงดูดให้นักธุรกิจระดับสากลจะมาใช้บริการในเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนดังกล่าวมากขึ้นในอนาคตด้วยเช่นกัน

**ระดับเอกชน:** รัฐบาลระดับมณฑลของพื้นที่ศึกษาหลายแห่ง เช่น ชี้อชวนมณฑลโอบายส่งเสริมนักธุรกิจต่างชาติให้เข้าไปลงทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ และมีการตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อทำหน้าที่เชิญชวนบริษัทโลจิสติกส์จากต่างประเทศให้เข้าไปลงทุน และให้สิทธิพิเศษต่างๆ จึงนับเป็นปัจจัยเอื้อและสร้างโอกาสทางธุรกิจของภาคเอกชนไทยในการเข้าไปลงทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน

สำหรับรูปแบบการลงทุน ในกรณีของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์นั้น การร่วมทุนกับบริษัทชาวจีนน่าจะเป็นวิธีที่เหมาะสมและจะช่วยเพิ่มความเข้มแข็งของนักธุรกิจไทยที่จะเข้าไปลงทุน เนื่องจากบริษัทขนส่งชาวจีนมีข้อได้เปรียบด้านความคุ้นเคยกับเครือข่ายการกระจายสินค้าภายในประเทศ รวมทั้งความรู้ทั่วไปในท้องถิ่น วิธีการทางศุลกากร แนวทางและวัฒนธรรมการประกอบธุรกิจท้องถิ่น รวมทั้งรูปแบบการทำงานและเครือข่ายของระบบราชการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างสายสัมพันธ์กับหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐและบริษัทท้องถิ่นของจีน

ส่วนธุรกิจด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่กำลังเป็นที่ต้องการและเป็นโอกาสที่ภาคเอกชนไทยน่าจะเข้าไปลงทุน เช่น การตั้งศูนย์กระจายสินค้า การตั้งคลังสินค้า โดยเฉพาะการจัด

ให้บริการคลังสินค้าแบบห้องเย็น ซึ่งยังคงขาดแคลนในมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนอยู่มาก หรือการเข้าไปลงทุนในธุรกิจสนับสนุนและเชื่อมโยงอื่นๆ เช่น การให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ การจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

**ประเด็นอุปสรรค:** ทั้งนี้ เนื่องจากการลงทุนในอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูง และต้องมีขนาดของธุรกิจที่ใหญ่มากพอและมีการให้บริการที่ครบวงจร จึงควรมีการรวมกลุ่มระหว่างนักธุรกิจไทยเพื่อเข้าไปลงทุนร่วมกัน เช่น การรวมกลุ่มระหว่างนักธุรกิจไทยที่มีประสบการณ์ในประเทศจีนมาก่อนหรือมีการส่งออกสินค้าไปประเทศจีนเป็นหลัก เป็นต้น นอกจากนี้ ในกรณีที่ประกอบธุรกิจร่วมทุนกับฝ่ายจีน เพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งในอนาคต จำเป็นต้องมีความรอบคอบในการคัดเลือกหุ้นส่วนที่ดีและไว้ใจได้ และก่อนที่จะตัดสินใจเข้าร่วมทุนกับบริษัทชาวจีน ควรที่จะศึกษาสำรวจและตรวจสอบข้อมูลของบริษัทดังกล่าวอย่างละเอียด ทั้งในส่วนของหลักฐานทางเอกสาร ความเหมาะสม และประสบการณ์ของผู้ร่วมหุ้น

## 6.7 บทสรุป

จากการศึกษาวิเคราะห์ 6 อุตสาหกรรมหลักของทั้ง 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน พบว่า มีความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศไทย แม้ว่าจะมีประเด็นทางด้านอุปสรรคอยู่เช่นกัน ทั้งนี้ แนวทางและรูปแบบในการเชื่อมโยงระหว่างกันมีความเป็นไปได้ในหลากหลายรูปแบบ ทั้งในรูปแบบของความร่วมมือ/เชื่อมโยงระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล หรือเอกชนต่อเอกชน รวมทั้งความร่วมมือ/เชื่อมโยงระหว่างรัฐบาลกับเอกชน ขึ้นอยู่กับสาขา/อุตสาหกรรม หรือความเหมาะสมของลักษณะกิจกรรมที่จะมีการร่วมมือและเชื่อมโยงกันดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สำหรับลักษณะสำคัญของอุตสาหกรรมศักยภาพของทั้ง 4 มณฑล สรุปได้ดังนี้

## ตารางที่ 6.5

## สรุปบทวิเคราะห์อุตสาหกรรมสำคัญของ 4 มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีน

อุตสาหกรรม	ชื่อชวน	จงชิ่ง	หยุนหนาน	กว่างซี
ขนส่ง/ โลจิสติกส์	ศูนย์กลางการขนส่ง ของจีนตอนในมา นาน ในปัจจุบันมีการ พัฒนาก้าวหน้าและ ทันสมัย สามารถ เชื่อมโยงกับมณฑล ต่างๆ ทั้งทางถนน รถไฟ และทาง อากาศ ได้สะดวกขึ้น	มีศักยภาพในการเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทาง น้ำตอนในโดยผ่าน แม่น้ำฉางเจียง หลัง เชื่อมสามโตรกแล้วเสร็จ ในปี 2009 จะทำให้เรือ เดินทะเลขนาดใหญ่จาก ปากแม่น้ำที่มหานคร เซี่ยงไฮ้ ตรงมาถึงท่าเรือ ของจงชิ่ง ซึ่งอยู่ ตอนกลางของประเทศ ได้ (ระยะทาง 2,660 กิโลเมตร)	ใช้ประโยชน์จากแม่น้ำ โขงและพรมแดนติดต่อกับ อีก 5 ประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านกรอบ GMS และ โครงการ North-South Corridor สนับสนุนโดยธนาคาร ADB	เป็นมณฑลเดียวของ จีนตะวันตกที่มี ทางออกทะเล และมี ท่าเรือน้ำลึกหลายแห่ง สามารถเชื่อมต่อไปยัง มณฑลอื่นๆ โดยทาง รถไฟที่เชื่อมต่อตรงเข้ามา ภายในท่าเรือ ตลอดจนการเชื่อมโยง ทางรถยนต์ จึงมี ศักยภาพในการเป็น ศูนย์กลางกระจายสินค้า และโลจิสติกส์ และ ได้รับการวางตำแหน่ง ให้เป็น "ประตูสู่ อาเซียน"
พลังงาน	แหล่งก๊าซธรรมชาติ และไฟฟ้าพลังงาน น้ำมากอันดับ 1 ของ จีน และมีน้ำมันและ ถ่านหินสำรอง	มีก๊าซธรรมชาติ พลังงานน้ำ และแหล่งถ่านหิน	มีเขื่อนหลายแห่งเพื่อ ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ ส่งออกกระแสไฟไปขาย ประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า เวียดนาม) มีโครงการส่ง กระแสไฟฟ้ามาขาย ประเทศไทย	เป็นแหล่งผลิตไฟฟ้า พลังงานน้ำ และเริ่ม ส่งกระแสไฟฟ้าไปขาย มณฑลข้างเคียง เช่น กว่างตง
ท่องเที่ยว	มีแหล่งท่องเที่ยว ระดับมรดกโลก 4 แห่ง รายได้จากการ ท่องเที่ยวสูงขึ้น	มีแหล่งท่องเที่ยวระดับ มรดกโลก 1 แห่ง เน้น การท่องเที่ยวล่องแม่น้ำ ฉางเจียงชมสามโตรก	อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ก้าวหน้าที่สุดในจีน ตะวันตก และอันดับ 7 ของประเทศ พัฒนา บุคลากรด้านการ ท่องเที่ยวและฝึกภาษา เพื่อนบ้าน รวมทั้ง ภาษาไทย	แม้จะไม่มีแหล่ง ท่องเที่ยวระดับมรดก โลก แต่มีแหล่ง ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงมา นาน คือ กุ้ยหลิน มีนักลงทุนต่างชาติเข้า ไปลงทุนสร้างสนาม กอล์ฟและแหล่งบันเทิง

## ตารางที่ 6.5 (ต่อ)

อุตสาหกรรม	ชื่อชวน	ธงจีน	หยุนหนาน	กว้างซี
ยานยนต์/ ชิ้นส่วน	อุตสาหกรรมยานยนต์ ได้รับการพัฒนามาก ขึ้น มีต่างชาติเข้า มาร่วมทุนมากขึ้น	ผลิตรถยนต์มากอันดับ 4 ของจีน มีบริษัทรถยนต์ ชั้นนำ เช่น จางอัน เจียหลง และหลี่ฝาน มีคลัสเตอร์รถมอเตอร์ ไซด์ และชิ้นส่วนขนาด ใหญ่ระดับโลก	ไม่โดดเด่นใน อุตสาหกรรมนี้	มีบริษัทรถยนต์ ท้องถิ่น คือ อู่หลงซึ่ง มีชื่อเสียงในประเทศ ร่วมทุนกับต่างชาติ และเริ่มส่งรถอู่หลงมา ทำตลาดในประเทศไทย
อาหารแปรรูป	แหล่งผลิตอาหารแปรรูป โดยเฉพาะเนื้อสุกร แปรรูป มีการส่งออก ไปหลายประเทศ	ไม่โดดเด่นใน อุตสาหกรรมนี้	มีชื่อเสียงในอาหารแปรรูป หลายอย่าง เช่น มันฝรั่งแปรรูป และเป็น แหล่งผลิตเห็ด ชา และ กาแฟ	ผลิตอ้อยและน้ำตาล มากที่สุดของจีน อาหารแปรรูปจาก สินค้าเกษตรเขตร้อน เป็นแหล่งอาหารทะเล
สมุนไพรและ ยาจีน	ก้าวหน้าที่สุด มีศูนย์วิจัยและ ผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจน ความอุดมสมบูรณ์ ของสมุนไพรจีน	ไม่โดดเด่นใน อุตสาหกรรมนี้	แหล่งสมุนไพรจีนมาก อันดับ 1 ของจีน รัฐบาล มีบทบาทส่งเสริมการ คิดค้นยาแผนจีน	มีการพัฒนา อุตสาหกรรมยาจีน และสมุนไพรมากขึ้น มีผลิตภัณฑ์ยาที่มี ชื่อเสียง