

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์”

โดย รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ

31 ตุลาคม 2561

สัญญาเลขที่ RDG60T0012

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์”

คณะผู้วิจัย	สังกัด
1. รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์	สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. ผศ.ดร.ประมวล สุธีจารุวัฒน	คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. รศ.น.สพ.ดร.วิชัย ทันตศุภารักษ์	สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. อ.ดร.วริพัสย์ เจียมปัญญารัช	สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
5. อ.ดร.พิมพินันท์ สมทรง	สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. อ.ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.- สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อ

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) เชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-สปป. ลาว-ไทย ถึงแม้ เส้นทาง R3A ได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 แต่ยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากเท่าที่คาดหวังไว้ จึงเห็นควรที่จะให้มีงานวิจัยเพื่อประเมินประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

ในโครงการย่อยที่ 1 นี้ สนใจประโยชน์ที่เกิดกับภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A การศึกษาดำเนินการเก็บรวบรวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิจากการลงพื้นที่ตลอดเส้นทาง R3A ในไทย สปป.ลาว และจีน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เจาะลึกหาคำตอบในประเด็นที่สำคัญ ประกอบด้วย **1) เส้นทาง R3A ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด? 2) ผู้ประกอบการชาติใดเป็นผู้ได้ประโยชน์จากการใช้เส้นทางมากกว่ากัน? 3) ผู้ประกอบการและนักลงทุนแต่ละชาติที่ใช้เส้นทาง R3A มีศักยภาพและขีดความสามารถต่างกันในด้านใด? 4) รัฐบาลแต่ละประเทศช่วยเหลือผู้ประกอบการของตนแตกต่างกันอย่างไร? และ 5) จะทำอย่างไรให้ผู้ประกอบการไทยและสังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A?**

การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A มีส่วนทำให้พื้นที่อำเภอเชียงของ เป็นเพียง “ทางผ่าน”ของนักท่องเที่ยวและสินค้า ในอดีต นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับสปป. ลาว ได้ที่ท่าเรือบั๊คในตัวเมืองเชียงของ จะเข้าพำนักที่เมืองเชียงของก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขง การที่มีเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการกำหนดให้การผ่านด่านด้วยพาสปอร์ตดำเนินการได้ที่สะพานเท่านั้น ไม่สามารถดำเนินการได้ที่ท่าเรือบั๊คในเมืองเชียงของได้ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวลดลงไปเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อก่อน ผู้ประกอบการท้องถิ่นเคยทำการค้ากับเมืองห้วยทราย สปป. ลาว ผ่านทางเรือ แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพาน การขนส่งสินค้าของพ่อค้าท้องถิ่นจากอำเภอเชียงของไปยังห้วยทราย จำเป็นต้องอ้อมไปใช้สะพาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 10 กิโลเมตร ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นกว่าเดิมมาก เส้นทาง R3A อาจให้ประโยชน์กับพื้นที่เชียงของ ในแง่ของการดึงการลงทุนที่ใช้งบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งอยู่บ้าง แต่การลงทุนนั้นส่งผลให้ราคาที่ดินที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกหลายเท่าตัว เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากจริง ๆ กลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุนต่างถิ่นที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรก ๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก จนทำให้นักลงทุนเปลี่ยนใจไม่กล้าเข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทาง นอกจากนี้ ถึงแม้อำเภอเชียงของจะเป็นส่วนหนึ่งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของจังหวัดเชียงราย แต่อำเภอเชียงของไม่ค่อยได้ประโยชน์จากการลงทุนโดยภาคเอกชนนัก เพราะการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ผ่านมา ไม่สามารถดึงดูดความสนใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจได้มาก เมื่อเทียบกับเม็ดเงินที่ลงทุนไปในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาล

อย่างไรก็ดี การลงทุนที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทาง R3A ในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในฝั่งสปป.ลาว เกือบทั้งหมด เป็นผลจากการขยายอิทธิพลอย่างรวดเร็วของทุนจีน มีทั้งทุนรายใหญ่และทุนรายย่อยในหลายภาคส่วน จนสามารถแผ่อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญเข้าไปในเศรษฐกิจของสปป. ลาวในทุกระดับ โดย

ภาครัฐมองว่าเป็นผลดี เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างอาชีพ แต่ก็มีคนบางส่วนกังวลกับปัญหาด้านการถือครองที่ดิน ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ตามมาจากการลงทุน ทั้งนี้ ภาคเอกชนลาวประสงค์อยากให้นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนใน สปป. ลาว เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจกับนักลงทุนจากจีน โดยอยากให้ร่วมลงทุนกับคนท้องถิ่นในธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และกสิกรรม อีกทั้งอยากให้ไทยเข้ามามีบทบาทช่วยสนับสนุนด้านการพัฒนาการศึกษา วิชาการ และวิชาชีพ

ในขณะที่ไทยมุ่งเน้นแต่ประเด็นการเชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ขาดความชัดเจนในการพัฒนาด้านอื่น ๆ เพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ฝ่ายจีนในมณฑลยูนนานได้ดำเนินการพัฒนาในทุก ๆ ด้านพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และการสนับสนุนผู้ประกอบการจีนให้มีศักยภาพในการแข่งขัน จีนได้ดำเนินนโยบายเพื่อนบ้านที่ดี (Good Neighbor Policy) ซึ่งมีเป้าหมายหลักเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ความเป็นอยู่ของประชาชน และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้จัดวางการพัฒนามณฑลยูนนานในลักษณะ “หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม” ให้ยูนนานเปิดกว้างและสานสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้นในสามเส้นทาง ได้แก่ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เมียนมาเชื่อมสู่เอเชียใต้ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เวียดนาม เชื่อมเวียดนามออกทะเล หรือเชื่อมเวียดนามสู่กัมพูชา และพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว เชื่อมสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย นอกจากนี้ มณฑลยูนนานมีสภาพภูมิอากาศที่หลากหลาย ทำให้สามารถเพาะปลูกผลผลิตทางเกษตรกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะมากมาย มณฑลยูนนานได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมการเกษตร โดยผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในงานเกษตรกรรม ซึ่งจากการสำรวจเส้นทาง R3A ในมณฑลยูนนาน จะพบเห็นถึงการนำเทคโนโลยีทางด้านการเกษตรสมัยใหม่ เช่น โรงเรือน มาใช้กันอย่างอย่างแพร่หลายในพื้นที่เพาะปลูกที่อยู่ริมเส้นทาง R3A ซึ่งสินค้าเกษตรเหล่านี้ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งเข้าสู่ประเทศไทย และเชื่อมต่อไปยังตลาดอาเซียน

เมื่อพิจารณารายละเอียดของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A เห็นได้ถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีน ข้ามเส้นเขตแบ่งทางการปกครองชายแดนระหว่างประเทศ เป็นผลให้ทุนจีนได้รับประโยชน์ในสัดส่วนสูงสุดจากการค้าผักและผลไม้ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าผลผลิตจากจีนเข้ามาในประเทศไทยหรือการส่งออกผลผลิตไทยออกไปจำหน่ายในจีน ในกรณีของการนำเข้าผักจากจีนเข้ามาในไทย กิจกรรมตั้งแต่หน้าสวนในประเทศจีนมาจนถึงตลาดค้าส่งในประเทศไทย แทบจะอยู่ในอิทธิพลของทุนจีนเกือบทั้งหมด ในกรณีของการส่งออกสินค้าผลไม้ เดิมล้งไทยและผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ส่งออกสินค้า แต่ในปัจจุบัน ล้งจีนและทุนจีนได้รุกเข้ามามีบทบาทในการรับซื้อผลไม้ไทยในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ผลประโยชน์หรือกำไรส่วนหนึ่งที่เคยตกเป็นของล้งไทยหรือผู้ประกอบการไทย ถูกเปลี่ยนมือไปเป็นผลประโยชน์ของทุนจีน ถึงแม้ในระยะสั้นเกษตรกรไทยส่งออกผลไม้ได้มากและได้ราคาที่ดีขึ้น หากแต่ในระยะยาว ทุนจีนอาจแผ่ขยายเข้ามาควบคุมและครอบงำธุรกิจการผลิตและการค้าผลไม้ในไทยมากขึ้น จนในที่สุด ไทยอาจได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้นจากมูลค่าการส่งออกที่เติบโตขึ้น เช่น ถึงแม้การส่งออกมีการขยายตัวขึ้นเท่าตัว แต่หากส่วนแบ่งมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าที่ฝ่ายไทยเคยได้รับ กลับลดลงไปครึ่งหนึ่ง ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยพึงได้รับก็จะไม่เพิ่มขึ้นตามมูลค่าการส่งออกนัก ในขณะที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในการขยายการเพาะปลูกผลไม้ส่งออกเหล่านั้น

การศึกษาค้นพบบทเรียนที่สำคัญ 5 ประการ คือ 1) ข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกที่เป็นทางการในส่วนของการค้าชายแดนในภูมิภาคนี้ มักมีความคลาดเคลื่อน อันเนื่องจากการค้านอกระบบที่ไม่ผ่านพิธีการ

ศุลกากร ทำให้มูลค่าการค้าต่ำกว่าความเป็นจริง และการเปลี่ยนแหล่งกำเนิดสินค้าเพื่อหวังประโยชน์ในการได้สิทธิประโยชน์จากนโยบายผ่อนปรนให้กับการค้าชายแดนของจีน ทำให้ข้อมูลเกี่ยวกับปลายทางสินค้าส่งออกบิดเบือนได้ 2) เกิดการหดตัวของเศรษฐกิจท้องถิ่น เพราะเมืองชายแดนกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน”ของสินค้าและนักท่องเที่ยว ภายหลังจากเส้นทางคมนาคมได้รับการพัฒนา ทำให้ทั้งสินค้าและนักท่องเที่ยวผ่านชายแดนไปโดยไม่จำเป็นต้องแวะพักในตัวเมือง 3) ประเทศไทยขาดยุทธศาสตร์ในการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า จึงมักจะเสียเปรียบทุนจีน ปล่อยให้ทุนจีนแทบจะครอบงำการค้าทั้งหมดในห่วงโซ่คุณค่า กรณีผักที่ไทยนำเข้าจากจีน เราเป็นเพียงผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีกและผู้บริโภค ส่วนทุเรียนไทยที่ส่งออก เรามีบทบาทเป็นได้แค่ชาวสวน 4) มีประเด็นอื่น ๆ อีกมากมายที่ควรพิจารณาในการเจรจาการเปิดเสรีการค้า นอกเหนือจากประเด็นความเท่าเทียมกันในการจัดเก็บภาษีอากรนำเข้า เพราะในความเป็นจริง แต่ละประเทศอาจมีการสร้าง “แต้มต่อ” ที่เรียกว่า มาตรการกีดกันทางการค้า ซึ่งเป็นเครื่องมือหนึ่งในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน สถานการณ์การค้าผักและผลไม้ระหว่างผู้ประกอบการจีนและไทยบนเส้นทาง R3A แสดงให้เห็นถึง “แต้มต่อ” ที่ผู้ประกอบการจีน มีเหนือกว่าผู้ประกอบการไทย ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนในหลายด้าน ประกอบด้วย ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A การปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจและการรวมตัวกัน อีกทั้งยังมี “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบภายใต้ “ระบบนิเวศ” ที่เกิดด้วยวัฒนธรรมการค้าและการใช้มาตรการและกลไกต่าง ๆ โดยหน่วยงานภาครัฐของจีน และ 5) ยุทธศาสตร์การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยเกือบทั้งหมด มุ่งเน้นการสร้างศักยภาพเชิงพื้นที่ ทั้งการสร้างระบบคมนาคมขนส่ง การส่งเสริมการลงทุน และการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน แต่กลับขาดรายละเอียดว่าโครงการเหล่านี้จะช่วยยกระดับขีดความสามารถของคน อีกทั้งยังขาดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบนิเวศน์ (Ecosystem) เพื่อให้คนไทยและผู้ประกอบการไทยเข้มแข็งขึ้น

ข้อเสนอเชิงนโยบายและกลยุทธ์ที่ควรดำเนินการเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต และบริการโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 1) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง 2) การสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทย เพื่อรองรับการซื้อขายสินค้าออนไลน์ผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือ E-Commerce ซึ่งจะได้รับความนิยมมากขึ้น 3) การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า เพื่อยกระดับอำนาจต่อรองในระบบห่วงโซ่การส่งออกทุเรียน และ 4) การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปมีส่วนกำกับช่องทางจัดจำหน่ายในจีน

ผลการศึกษาชี้ว่า ภาครัฐควรมีบทบาทสำคัญส่งเสริมความเข้มแข็งของธุรกิจไทยและผู้ประกอบการไทย ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ให้สามารถปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะให้ทันกับ **วิวัฒนาการของรูปแบบการขยายอิทธิพลทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งออกสินค้า→ส่งออกฐานการผลิต→ส่งออกพ่อค้า→ส่งออก Platform การค้า**

คำสำคัญ : ระเบียงเศรษฐกิจ, เส้นทาง R3A, ขีดความสามารถในการแข่งขัน

Abstract

Road 3 Asia is a route stretched along North-South Economic corridor under Great Mekong Sub-region cooperation that connected 3 countries; China-Lao PDR an Thailand. Although, R3A route has been officially open to traffic in 2008 but its use and benefit for Thai people was not as much as anticipated. Therefore, it deems necessary to carry out formal assessment of utilization experience of the route and also convey lessons-learned and experience from this study to help in introducing policy and strategies in order to enhance the competitiveness of the country and the competency of its human resource in the future.

This research program aimed to investigate the use and benefits of the R3A route related to agricultural sector, production sector, trade and logistics services. The program has been collecting both primary and secondary data that were obtained from field study throughout our field works in China, Lao PDR and Thailand. The collected data were analyzed and synthesized in order to answer the following specific research questions; 1) How much economic value was created by the route? 2) Which country's traders have received the highest benefits from using the route? 3) What are the differences in terms of competency among users in each country? 4) How each government of these 3 countries supported their traders and investors and what are the differences? 5) In what way that we can do to improve the use of this route and gain more benefit from R3A?

The Chiang Khong township, Chiang Rai province, has already become a 'bypass' town for most tourist and trading goods with reduced number of tourist, after the official opening of R3A route and Thai-Lao PDR's border bridge. The main reason for this is because the immigration paper work for tourist and visitor can only be done at immigration check point located near the bridge by which in the past visitors would have to stay in town before crossing the river by boat. Moreover, the use and opening of the bridge has leaded to an increase in logistics and transportation cost for local traders as the bridge is located 10 km away from town. However, having R3A route might be beneficial to Chiang-Khong Township in term of attracting investment and funding from central government to develop local infrastructures but on the other hand, the increase of infrastructure development could also lead to a surge in land price. The group of people who gained benefits from this rise in land value was investors who came from other areas and are not local people. These investors would make profits by further increase the land price which could prevent future investment in the area due to this surge in land value. In addition, although Chiang Rai is part of the special economic zone but it hardly attracted any investors into the area compared to a large amount of infrastructure development budget that had been poured to it from the central government.

The development of R3A leaded to and extensive growth in tourism along the route especially for Lao PDR, where number of both, Thai and Chinese tourists increased dramatically. However, all investments that took place along R3A route in Lao PDR were resulted from Chinese investors. The Chinese investments, both, large and small, played significant roles in a rising influence and penetration into Lao's business and economy at all levels. Whereas, its government has viewed this kind of penetration to have positive impact to the country in forms of job creation and national economic promotion, but many sectors have expressed different concerns over this issue. They have expressed more concerns on the problems of environment, natural resources exploitation and land-grabbing. Many of private sectors in Lao PDR hope that more Thai investors would be interested to invest more in Lao to counter the penetration of Chinese investors and collaborate in term of co-investment with local people on tourism business and agriculture as well as supporting the local on career and education development.

Thailand still lacks clear plans and strategies to make an effective use of this route and was only focused on building infrastructure to aid transportation and logistics. The Yunnan province on the other hand has initiated an integrated plan for its own people and investors such as logistics system and linkage development and support the Chinese entrepreneurs to help increase their competitiveness. Moreover, China has conducted the policy called 'Good neighbor Policy' and the main goals are to develop industrial economy, people's livelihood and international cooperation. Yunnan province has positioning itself to be 'one center, 3 routes and 3 circles' which allows Yunnan to get connected to countries in the South and Southeast Asia and strengthen its relationships with those groups of countries via Yunnan-Myanmar border route (to South Asia); Yunnan-Vietnam or Cambodia (to South China Sea) and Yunnan-Lao PDR route (to Southeast Asia and Thailand). In addition, as Yunnan's climate is suitable for cultivation and farming, its local government has improved its basic infrastructure to serve and facilitate agricultural industry by bringing new technology to help its production sector. From our research findings on R3A route survey in Yunnan province, number of greenhouses and precision-farming cultivated areas had been seen on both sides of R3A route throughout the province. It is believed that the production from these farmlands would be transported to Thailand and other Southeast Asia countries via the R3A.

After considering from all collected data and information regarding trading pathway and destinations of fruits and vegetables transportation on R3A route, there appears a rising influence of the Chinese traders on the cross-border trades. The Chinese traders /investors have gained highest shares of benefit when compared to the Thai traders for both import and export shares to China. It is found that all activities throughout vegetable value chain has been taken over by the Chinese and for the export of Thai fruits, the Thai packing house

owners and traders used to play a major role as main actors and had better share of benefits but because of the increasing role and penetration of the Chinese into Thai fruits value chain, our original gain and benefits had shifted to favor the Chinese traders. Even though, Thai farmers are getting benefits from this high demand for exporting fruits to China but this is only short term gain, which is in a long run, Thailand could lose the majority of value and benefits of fruits export and businesses and even the number of export might seem to rise but our share and benefits would only get smaller and would not increase further, while the resources in the country are more exploited for the fruit import.

The findings of this research can be summarized as follows; 1) The statistical data and value for import and export in this region were often incomplete or distorted as a result from the informal trade that did not pass the customs procedure and check point. This, therefore, have leaded to the under-report of the actual value and trade volume. Also, a modification in the country of origin could be another trick or artifice that most traders used in order to avoid export duty (customs) and as a way to exploit the advantage from border trade rights along China border, that caused a misrepresentation of actual number and data. 2) A shrinking of local economy of border city as it became a "bypass" for tourists and goods that go across borders after the route has been developed. Since the change in our border city occur very dynamically, therefore if we want to develop our border cities we need to understand such dynamic and disruptive change that take place in the neighboring countries. 3) Thailand has no national strategies in creating trade bargaining power with China. This is one of the reasons why the Chinese traders and entrepreneur could penetrate into many of our value chain and began to dominate and taking over the whole chain. In case of imported vegetables, Thai people play only a role as retailers and consumers. For durian case, we are mainly producers and play no role in other parts of this value chain. 4) At present, we found that in order to ensure fairness in Free Trade Agreement (FTA) is not only about the elimination of tax or tariff, but one of the important tools is the "Non-tariff barriers" that other country used to gain profit and advantage over one country. Additionally, we could see from the import/export scenario of the Thai fruits that the Chinese traders/entrepreneurs are having more 'advantages' in term of entrepreneurial attributions than the Thai entrepreneurs in number of ways such as perseverance and courage to take risks in business, ability to access to funding, power of negotiation, seeking of new opportunity as a result of free trade on R3A route. The Chinese traders is also having the ability to adapt themselves more easily to the changing situation and market with better connections and networking and another advantage is that they have familiarized with their 'business's ecosystem' which combined its trading culture with government measures and regulation together. 5) Thailand's strategies on creating competencies among Thai traders and entrepreneurs are incomplete and often are fragmented. Almost all of the strategies only focused on creating capacity in terms of area such as building road, hi-speed railways

and investment but still lack of elaborated plan of how these projects could help building the capacity and increasing the competence of the Thai entrepreneurs. Also, a strategic plan on developing 'business ecosystem' to strengthen the Thai entrepreneurs is missing.

The policy proposal and strategic plans that should be further processed and implement in order to optimize the use and benefit of R3A route in trades, production and logistics services for Thai society comprised of; 1) Strictly enforce the relevant laws and regulation, 2) Create the online-platform which has to be operated under the direct control of Thai agencies to facilitate future E-commerce, 3) Increase the selling power of the product to uplift negotiation power in the value chain of durian export, and 4) Upgrade negotiation power by encouraging more business engagement of Thai traders in China.

The findings of the research project specifically indicated the important role of governmental sector in providing support to strengthen Thai businesses and entrepreneurs in all aspects such as trading, investment and tourism. It is very crucial for Thai entrepreneurs and investors to be able to adapt themselves to this rapid change of business and globalization especially on evolutionary forms of expanding domination over international trade e.g. Exporting goods → Exporting production (site) → Exporting traders → Exporting 'trading platforms'.

Key Words: Economic corridors, R3A route, Competitiveness

สารบัญ

บทคัดย่อ i
Abstract v
สารบัญ x
สารบัญตาราง xii
สารบัญภาพ xv
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร xx
Executive Summary xxxi
บทที่ 1 บทนำ 1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา 1
1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน 4
1.3 ขอบเขตของการวิจัย 4
1.4 ทฤษฎี สมมติฐานและกรอบแนวคิดของการวิจัย 4
1.5 ระเบียบวิธีการศึกษา 5
1.6 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย 6
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 7
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและการศึกษาที่ผ่านมา 9
2.1 ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A 9
2.2 สถานการณ์ปัจจุบันของการใช้เส้นทาง R3A 30
2.3 ทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง 44
2.4 กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน 67
บทที่ 3 ผลกระทบต่ออำเภอเชียงของ 85
3.1 ผลกระทบต่อการลงทุนของภาคเอกชนในอำเภอเชียงของ 86
3.2 ผลกระทบต่อการลงทุนของภาครัฐ 90
3.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจการค้าและบริการในอำเภอเชียงของ 94
3.4 ผลกระทบต่อสังคมและชุมชน 100
3.5 ข้อแสนอแนวทางการพัฒนาเชียงของ “หนึ่งเมืองสองแบบ” 103
บทที่ 4 ผลกระทบต่อสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 105
4.1 การลงทุนในพื้นที่แขวงบ่อแก้ว 106
4.2 การลงทุนในพื้นที่แขวงหลวงน้ำทา 128
4.3 ผลกระทบของการลงทุนจีนในภาพรวม 130
บทที่ 5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และโลจิสติกส์ของมณฑลยูนนาน 141
5.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปี 2554-2558) 147
5.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ปี 2559-2563) 154
5.3 การพัฒนาพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว 168
5.4 การพัฒนาเกษตรกรรมตามเส้นทาง R3A ในมณฑลยูนนาน 174
5.5 สรุปการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และ 13 176

บทที่ 6 ผลกระทบต่อการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน 187
6.1 สถานการณ์การค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน 187
6.2 การขนส่งสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน 210
6.3 ธุรกรรมการค้าในห่วงโซ่คุณค่าผักและผลไม้ผ่านเส้นทาง R3A 222
6.4 สรุป 250
บทที่ 7 บทเรียนและข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ 255
7.1 สรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A 255
7.2 สรุปบทเรียน 263
7.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ 287

บรรณานุกรม 296
ภาคผนวก 298
ก สถานการณ์การส่งออกผลไม้ไทยไปประเทศจีน : กรณีศึกษาการส่งออกลำไย 299
ข. รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ จ.เชียงราย ครั้งที่ 1 319
ค. สัมภาษณ์ นายกสมาคมผู้ค้าผักจีน 337
ง. สัมภาษณ์ ตลาดไท 340
จ. สัมภาษณ์ บริษัทฟูด เมกเกอร์ จำกัด 342
ฉ. รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ครั้งที่ 1 344
ช. รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ จ.เชียงราย ครั้งที่ 2 404
ซ. สัมภาษณ์ บริษัท Speed Inter Transport จำกัด 421
ฌ. รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน ครั้งที่ 2 426
ญ. รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ จ.เชียงราย ครั้งที่ 3 491
ฎ. รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ จ.จันทบุรี 502
ฏ แบบสอบถาม ผู้ประกอบการ 514
ฐ รายงานการเผยแพร่ผลงานวิจัย 516

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2-1 ข้อมูลมูลค่าการนำเข้า – ส่งออก ประจำปีงบประมาณ 2546 – 2559 ของด่านศุลกากรเชียงของ 30
ตารางที่ 2-2 มูลค่าสินค้านำเข้าแยกประเทศด่านศุลกากรเชียงของ ประจำปีงบประมาณ2553 – 2559 32
ตารางที่ 2-3 มูลค่าสินค้าส่งออกแยกประเทศด่านศุลกากรเชียงของ ประจำปีงบประมาณ2553 – 2559 32
ตารางที่ 2-4 ประเภทสินค้านำเข้าสูงสุด 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2559 32
ตารางที่ 2-5 ประเภทสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2559 33
ตารางที่ 2-6 ข้อมูลสถิติการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ.2557 – 2559 34
ตารางที่ 2-7 ข้อมูลสถิติการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ.2553 – 2559 35
ตารางที่ 2-8 ข้อมูลสถิติการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศจีนของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559 35
ตารางที่ 2-9 ข้อมูลสถิติการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคไปประเทศจีนของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559 36
ตารางที่ 2-10 ข้อมูลสถิติการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากสปป. ลาวของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559 36
ตารางที่ 2-11 ข้อมูลสถิติการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคไปสปป. ลาวของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559 37
ตารางที่ 2-12 ข้อมูลสถิติการนำเข้าผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2553 – 2559 37
ตารางที่ 2-13 ข้อมูลสถิติการส่งออกผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2553 – 2559 38
ตารางที่ 2-14 ข้อมูลสถิติการส่งออกสัตว์/เนื้อสัตว์ของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559 39
ตารางที่ 2-15 ระยะทาง เวลา และค่าขนส่งบนเส้นทาง R3A R3B R9 และ R12 ณ ปี พ.ศ.2554 55
ตารางที่ 4-1 การลงทุนสัมปทานโดยเอกชนต่างประเทศ ประจำแขวงบ่อแก้ว 109
ตารางที่ 4-2 การลงทุนสัมปทานของเอกชนภายในสปป.ลาว ประจำแขวงบ่อแก้ว 110
ตารางที่ 4-3 การลงทุนสัมปทานโดยเอกชนต่างประเทศ ประจำแขวงหลวงน้ำทา 133
ตารางที่ 4-4 การลงทุนสัมปทานของเอกชนภายในสปป.ลาว ประจำแขวงหลวงน้ำทา 134
ตารางที่ 4-5 พื้นที่ปลูกยางพาราในสปป. ลาว 141
ตารางที่ 4-6 สรุปผลกระทบต่อ สปป. ลาว จากการเข้าไปลงทุนของนักลงทุนชาวจีน 145
ตารางที่ 5-1 GDP สำหรับภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการของมณฑลยูนนาน ปี 2559 155
ตารางที่ 5-2 อุตสาหกรรม 6 กลุ่มที่มีแนวโน้มมาแรง (Emerging industries) 163
ตารางที่ 5-3 เป้าหมายเศรษฐกิจของมณฑลยูนนานในปีพ.ศ. 2559 และ 2560 165
ตารางที่ 5-4 สินค้าสำคัญที่มณฑลยูนนานส่งออกไปต่างประเทศ 166
ตารางที่ 5-5 สินค้าสำคัญที่มณฑลยูนนานนำเข้าจากต่างประเทศ 167
ตารางที่ 5-6 ประเทศที่มณฑลยูนนานเข้าไปลงทุน 5 อันดับแรก 167
ตารางที่ 5-7 ประเทศที่เข้าไปลงทุนในมณฑลยูนนาน 4 อันดับแรก 168
ตารางที่ 5-8 สรุปลำดับเหตุการณ์สำคัญของมณฑลยูนนาน 176
ตารางที่ 6-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าผักจากไทยไปจีน 188
ตารางที่ 6-2 มูลค่าการนำเข้าสินค้าผักจากจีน 189

ตารางที่ 6-3 ดุลการค้าสินค้าผักระหว่างไทยกับจีน 190
ตารางที่ 6-4 มูลค่าการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน 194
ตารางที่ 6-5 มูลค่าการนำเข้าผลไม้จากจีน 195
ตารางที่ 6-6 ดุลการค้าผลไม้ระหว่างไทยกับจีน 196
ตารางที่ 6-7 สถิติการนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 200
ตารางที่ 6-8 สถิติการส่งออกผักไปจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 201
ตารางที่ 6-9 สถิติการนำเข้าผลไม้จากจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 201
ตารางที่ 6-10 สถิติการส่งออกผลไม้ไปจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 202
ตารางที่ 6-11 ดุลการค้าสินค้าผักของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 202
ตารางที่ 6-12 ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 203
ตารางที่ 6-13 สถิติการนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 205
ตารางที่ 6-14 สถิติการส่งออกผักไปจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 206
ตารางที่ 6-15 สถิติการนำเข้าผลไม้จากจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 206
ตารางที่ 6-16 สถิติการส่งออกผลไม้ไปจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 207
ตารางที่ 6-17 ดุลการค้าสินค้าผักของไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 208
ตารางที่ 6-18 ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 208
ตารางที่ 6-19 ดุลการค้าสินค้าผักของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของและด่านเชียงแสน ปีพ.ศ. 2553-2560 209
ตารางที่ 6-20 ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของและด่านเชียงแสน ปีพ.ศ. 2553-2560 210
ตารางที่ 6-21 อัตราค่าขนส่งทางแม่น้ำโขง (จากท่าเรือเชียงแสน) 211
ตารางที่ 6-22 เปรียบเทียบเส้นทางการขนส่งไปยังประเทศจีนผ่านทางชายแดน 213
ตารางที่ 6-23 ข้อมูลสถิติการนำเข้าผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปี พ.ศ. 2553 – 2559 235
ตารางที่ 6-24 ข้อมูลสถิติการส่งออกผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปี พ.ศ. 2553 – 2559 237
ตารางที่ 7-1 ความก้าวหน้าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย 258
ตารางที่ 7-2 การค้าชายแดนผ่านด่านสำคัญ 267
ตารางที่ 7-3 ผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ 275
ตารางที่ ก-1 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยสดและผลิตภัณฑ์ 302
ตารางที่ ก-2 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยสดไปยังต่างประเทศ 303
ตารางที่ ก-3 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยอบแห้งไปยังต่างประเทศ 306

สารบัญภาพ

ภาพที่ 2-1 ข้อมูลเส้นทาง R3A จากเชียงราย – คุนหมิง 9
ภาพที่ 2-2 แผนที่เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน 10
ภาพที่ 2-3 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 แห่ง 19
ภาพที่ 2-4 ผังเมืองอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 20
ภาพที่ 2-5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดเชียงราย 24
ภาพที่ 2-6 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย 24
ภาพที่ 2-7 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 25
ภาพที่ 2-8 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 25
ภาพที่ 2-9 ผังพื้นที่โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของ 28
ภาพที่ 2-10 แผนพังศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของ 29
ภาพที่ 2-11 สัดส่วนการนำเข้า แยกตามประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2559 31
ภาพที่ 2-12 สัดส่วนการส่งออกแยกตามประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2559 31
ภาพที่ 2-13 สถิติปริมาณรถบรรทุกเข้า-ออก ด่านศุลกากรเชียงของประจำปีงบประมาณ 2555 – 2559 33
ภาพที่ 2-14 สถิติปริมาณท่องเที่ยว ด่านศุลกากรเชียงของประจำปีงบประมาณ 2555 – 2559 34
ภาพที่ 2-15 แนวโน้มการเดินทางข้ามพรมแดนเส้นทาง R3A ระหว่างปีพ.ศ. 2554 – 2558 40
ภาพที่ 2-16 สถิตินักท่องเที่ยวเดินทางข้ามพรมแดนเส้นทาง R3A ขาเข้าและขาออกรายเดือน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558 41
ภาพที่ 2-17 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศเส้นทาง R3A 41
ภาพที่ 2-18 การท่องเที่ยวเชิงเกษตรเส้นทาง R3A 42
ภาพที่ 2-19 การท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรมเส้นทาง R3A 42
ภาพที่ 2-20 การท่องเที่ยวเชิงอาหารเส้นทาง R3A 42
ภาพที่ 2-21 การท่องเที่ยวทางชาติพันธุ์เส้นทาง R3A 43
ภาพที่ 2-22 การท่องเที่ยวเชิงพุทธเส้นทาง R3A 43
ภาพที่ 2-23 การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นเส้นทาง R3A 43
ภาพที่ 2-24 อัตราการเติบโตของ GDP ในปี ค.ศ. 2025 เทียบกับปีฐาน 46
ภาพที่ 2-25 การจำแนกผลประโยชน์ใน GDP ของแต่ละภูมิภาคตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC 47
ภาพที่ 2-26 Gain in absolute value of national real GDP by economic corridor (2025) 47
ภาพที่ 2-27 กรอบแนวคิดการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวเส้นทาง R3A ผ่าน สปป. ลาว 61
ภาพที่ 2-28 แผนที่ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Map) ของการส่งออกผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A 62
ภาพที่ 2-29 แผนที่ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Map) ของการนำเข้าผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A 63
ภาพที่ 3-1 แผนที่อ.เชียงของ จ.เชียงราย 85
ภาพที่ 3-2 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 87
ภาพที่ 3-3 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 89
ภาพที่ 3-4 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 89
ภาพที่ 3-5 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 90

ภาพที่ 3-6 ด่านพรมแดนเชียงของ 91
ภาพที่ 3-7 พื้นที่การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ 91
ภาพที่ 3-8 พื้นที่การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ 92
ภาพที่ 3-9 พื้นที่การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ 92
ภาพที่ 3-10 โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 93
ภาพที่ 3-11 สถานที่ติดต่อขออนุญาตผ่านแดน ในตัวเมืองเชียงของ 95
ภาพที่ 3-12 จุดผ่านแดนถาวรท่าเรือบั๊ค 96
ภาพที่ 3-13 บรรยากาศภายในท่าเรือบั๊ค 96
ภาพที่ 3-14 จุดลงเรือ 97
ภาพที่ 3-15 เรือโดยสาร 97
ภาพที่ 3-16 บรรยากาศท่าเรือบั๊คฝั่งไทย 98
ภาพที่ 3-17 บรรยากาศท่าเรือบั๊คฝั่งสปป.ลาว 98
ภาพที่ 3-18 บรรยากาศย่านเศรษฐกิจเมืองเชียงของ 99
ภาพที่ 3-19 บรรยากาศย่านเศรษฐกิจเมืองเชียงของ 99
ภาพที่ 4-1 เส้นทาง R3A ผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 105
ภาพที่ 4-2 พื้นที่แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 106
ภาพที่ 4-3 โครงการสร้างท่าเรือบ้านมอม เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว 108
ภาพที่ 4-4 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทจีนในแขวงบ่อแก้วเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 110
ภาพที่ 4-5 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทลาวในแขวงบ่อแก้วเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 111
ภาพที่ 4-6 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทไทยในแขวงบ่อแก้วเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 111
ภาพที่ 4-7 บริเวณสบรวก สามเหลี่ยมทองคำ 113
ภาพที่ 4-8 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำของ สปป.ลาว 114
ภาพที่ 4-9 แผนที่เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว 114
ภาพที่ 4-10 แผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ 115
ภาพที่ 4-11 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ สปป.ลาว 116
ภาพที่ 4-12 อาคารที่ตั้งของคาสิโน 118
ภาพที่ 4-13 การก่อสร้างโรงแรมระดับ 5 ดาว สูง 17 ชั้น 119
ภาพที่ 4-14 ย่านไชน่าทาวน์ 119
ภาพที่ 4-15 บรรยากาศในย่านไชน่าทาวน์ 120
ภาพที่ 4-16 โรงเรียนในย่านไชน่าทาวน์ 120
ภาพที่ 4-17 ร้านเสริมสวยในย่านไชน่าทาวน์ 121
ภาพที่ 4-18 ร้านขายเสื้อผ้าบุรุษในย่านไชน่าทาวน์ 121
ภาพที่ 4-19 บรรยากาศในย่านไชน่าทาวน์ 122
ภาพที่ 4-20 ร้านอาหารบริเวณติดแม่น้ำโขง 122

ภาพที่ 4-21 ท่าเรือข้ามฝาก 123
ภาพที่ 4-22 บรรยากาศภายในคิงส์โรมันส์คาสิโน 124
ภาพที่ 4-23 บรรยากาศภายในคิงส์โรมันส์คาสิโน 124
ภาพที่ 4-24 คนลาวที่ทำงานอยู่ในไชน่าทาวน์ 126
ภาพที่ 4-25 พื้นที่แขวงหลวงน้ำทา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 129
ภาพที่ 4-26 การลงทุนของนักลงทุนจีนในแขวงหลวงน้ำทา 134
ภาพที่ 4-27 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทจีนในแขวงหลวงน้ำทาเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 135
ภาพที่ 4-28 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทลาวในแขวงหลวงน้ำทาเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 135
ภาพที่ 4-29 การลงทุนเพาะปลูกของนักลงทุนจีนในแขวงหลวงน้ำทา 136
ภาพที่ 4-30 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในสปป.ลาว 140
ภาพที่ 4-31 พื้นที่ป่าในสปป. ลาว 143
ภาพที่ 5-1 แผนที่มณฑลยูนนาน 148
ภาพที่ 5-2 เส้นทางแผนยุทธศาสตร์ป้อมหัวสะพาน 149
ภาพที่ 5-3 เส้นทาง หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) 156
ภาพที่ 5-4 เส้นทาง หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม 160
ภาพที่ 5-5 แผนพัฒนาภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 13 (2559-2563) โดยนครคุนหมิง 161
ภาพที่ 5-6 แผนที่เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา 169
ภาพที่ 5-7 แสดงพื้นที่บริเวณชายแดนจีน-ลาว บริเวณตำบลบ่อหาน อำเภอเหมิงล่า ประเทศจีน และเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว 172
ภาพที่ 5-8 โรงเรือนในแปลงเพาะปลูกริมเส้นทาง R3A 175
ภาพที่ 6-1 การส่งออกผักผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนในภาพรวม 198
ภาพที่ 5-2 การส่งออกผลไม้ผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนในภาพรวม 198
ภาพที่ 6-3 มูลค่าการส่งออกผักผ่านด่านเชียงของปี พ.ศ. 2553-2560 199
ภาพที่ 6-4 มูลค่าการส่งออกผลไม้ผ่านด่านเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560 199
ภาพที่ 6-5 มูลค่าการส่งออกสินค้าผักผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 204
ภาพที่ 6-6 มูลค่าการส่งออกผลไม้ผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560 204
ภาพที่ 6-7 เส้นทางขนส่งทางบกจากไทยสู่จีน 212
ภาพที่ 6-8 แผนภาพการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A 224
ภาพที่ 6-9 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการนำเข้าบรอกโคลีจำแนกตามสัญชาติ 230
ภาพที่ 6 10 สัดส่วนกำไรของการนำเข้าบรอกโคลีจำแนกตามสัญชาติ 231
ภาพที่ 6-11 ภาพแสดงห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยสู่ประเทศจีน โดยผ่านเส้นทาง R3A รวมถึงชนชาติใดได้รับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น 239
ภาพที่ 6-12 แผนภาพการส่งออกผลไม้ในเส้นทาง R3A 245
ภาพที่ 6-13 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 50 247

ภาพที่ 6-14 สัดส่วนกำไรของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 50 247
ภาพที่ 6-15 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาด 100% 248
ภาพที่ 6 16 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาด 100% 248
ภาพที่ 6-17 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 100 และราคาทุเรียนลดลงร้อยละ 20 249
ภาพที่ 6-18 สัดส่วนกำไรของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 100 และราคาทุเรียนลดลงร้อยละ 20 249
ภาพที่ 6-19 การขยายอิทธิพลทางการค้าข้ามชายแดน 250
ภาพที่ 7-1 การใช้เส้นทาง R3A และ R12 ในการส่งออกผลไม้ไทยไปจีน 265
ภาพที่ 7-2 การส่งออกทุเรียนของไทยในรอบปีพ.ศ.2560 266
ภาพที่ 7-3 ความแตกต่างของความสามารถในการสร้างคุณค่าตามทฤษฎี Smile Curve 269
ภาพที่ 7-4 การขยายอิทธิพลของทุนจีนในห่วงโซ่การค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A 270
ภาพที่ 7-5 รูปแบบการสร้างอำนาจต่อรองของทุนจีนในการค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A 271
ภาพที่ 7-6 การได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ 272
ภาพที่ 7-7 การขยายตัวของการลงทุนในต่างประเทศของทุนจีน 282
ภาพที่ 7-8 ศักยภาพที่เกิดจากพื้นที่จังหวัดระยองถูกถ่ายโอนไปให้กับทุนใน กทม. 285
ภาพที่ ก-1 ปริมาณการส่งออกลำไยสด (ตัน) 304
ภาพที่ ก-2 ลำไยอบแห้งทั้งเปลือก 305
ภาพที่ ก-3 ลำไยอบแห้งเนื้อสีทอง (ซ้าย) และลำไยอบแห้งเนื้อสีคล้ำ (ขวา) 305
ภาพที่ ก-4 ปริมาณการส่งออกลำไยอบแห้ง (ตัน) 307
ภาพที่ ข-1 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 321
ภาพที่ ข-2 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 322
ภาพที่ ข-3 ถ่ายรูปหมู่เป็นที่ระลึก 324
ภาพที่ ข-4 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 326
ภาพที่ ข-5 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 329
ภาพที่ ข-6 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 332
ภาพที่ ข-7 ถ่ายรูปกับผู้ให้สัมภาษณ์ 334
ภาพที่ ข-8 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 335
ภาพที่ ง-1 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์ 340

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. ที่มา

1.1 ความสำคัญของปัญหา

ภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A การนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ มีการขยายตัวในอัตราที่ค่อนข้างสูงจนมีมูลค่ารวมกว่า 15,000 ล้านบาทในปีงบประมาณ 2557 อย่างไรก็ดีในการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นนี้ ผู้ประกอบการไทยอาจไม่ได้รับผลประโยชน์จากการค้าอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย โดยเฉพาะในส่วนของสินค้าเกษตร ซึ่งปัจจุบัน ได้มีพ่อค้าต่างชาติจำนวนมากรุกเข้ามารับซื้อผักและผลไม้หน้าสวนในประเทศไทย โดยจะจัดคนของตนเองเข้าไปควบคุมบริหารการจัดเก็บผลไม้ในสวนเอง ทำการขนส่งเองและในหลายโอกาส ก็มีอำนาจเหนือเกษตรกรในการกำหนดราคารับซื้อผลผลิต แต่ในทางตรงกันข้ามในส่วนของการนำเข้านั้นกลับมีพ่อค้าต่างชาตินำเข้าผัก-ผลไม้มาเร่ขายในตลาดที่เป็นแหล่งกระจายผักผลไม้หลักของไทย ทั้งที่ตลาดไท ตลาดไอยรา ตลาด 4 มุมเมือง และตลาดศรีเมือง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่นำเข้ามาจากจีนผ่านด่านเชียงของ จ.เชียงราย นอกจากนี้ ในขณะที่ทุกภาคส่วนของไทยมีมุมมองของการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จำกัดอยู่เฉพาะในเรื่องของการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทย ประเทศจีนได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในหลากมิติในการขับเคลื่อนภาคเอกชนของตนมาใช้ประโยชน์บนเส้นทางสายนี้ อันเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย One Belt One Road ของรัฐบาลจีนที่สนับสนุนให้ผู้ประกอบการออกมาลงทุนต่างประเทศตามเส้นทางเชื่อมโยงการค้าใหม่ของจีนนี้ ทั้งการสนับสนุนให้พ่อค้าของตนเข้ามาทำการค้าในพื้นที่ และการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาลงทุนทางตรง (Outward Foreign Direct Investment) ในไทยและ สปป. ลาว

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1) เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ในแต่ละกิจกรรม (Activity) หรือแต่ละช่วง (Section) ของห่วงโซ่สินค้าที่ขนส่งบนเส้นทาง R3A
2) เพื่อทบทวนและนำเสนอกลยุทธ์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชน ในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์ ที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ครอบคลุมใน 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย สปป. ลาว และประเทศจีน **โดยมุ่งเน้นเฉพาะในประเด็นการค้าสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นสำคัญ**

2. สรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A

2.1 การลงทุนทางเศรษฐกิจบนพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

ผลการประเมินการลงทุนที่เกิดขึ้นตามแนวเส้นทาง R3A ทั้งในพื้นที่ฝั่งไทย ณ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในพื้นที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว และในพื้นที่มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีนพอสรุปได้ว่า

<u>สถานการณ์การลงทุนในอำเภอเชียงของ</u>

การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการบังคับให้ใช้พาสปอร์ตผ่านด่านได้ที่สะพานเท่านั้น ส่วนที่ท่าเรือบั๊คให้ใช้ได้แค่บัตรผ่านแดน (Border Pass) เท่านั้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเข้าพำนักที่อำเภอเชียงของ ก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป. ลาว ลดลงไปเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก ในขณะที่การลงทุนในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเป็นการลงทุนด้วยงบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งส่งผลให้ราคาที่ดินที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกประมาณ 10 เท่า เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากการที่ราคาที่ดินสูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากกลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุนที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรก ๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก ซึ่งในระยะต่อมา ก็กลับสร้างผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เพราะราคาที่ดินมีราคาสูงขึ้นมากจนไม่คุ้มค่ากับการลงทุน ทำให้นักลงทุนที่อาจเคยคิดเข้าไปลงทุน เปลี่ยนใจไม่กล้าเข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทางเพราะต้นทุนพุ่งสูงขึ้นจากเดิมอย่างมาก ในขณะที่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาลกลับไม่สามารถดึงดูดความสนใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจได้มาก

<u>สถานการณ์การลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว</u>

ถึงแม้เส้นทาง R3A นั้นทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งสินค้า การเดินทาง รวมถึงสาธารณูปโภค แต่ในส่วนของการลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาเกือบทั้งหมดเป็นการขยายอิทธิพลของทุนจีนที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตามเส้นทาง R3A ใน สปป. ลาว มีทั้งทุนรายใหญ่และทุนรายย่อย ซึ่งเป็นการลงทุนที่มุ่งเน้นในอุตสาหกรรมเกษตร การค้าและบริการ และโลจิสติกส์ การเข้ามาลงทุนของนักลงทุนจีนนั้นจะมาในลักษณะเช่าที่ดินทั้งจากรัฐบาลลาว และจากชาวบ้าน ก่อให้เกิดการจ้างงานชาวลาวอยู่บ้างเพราะใช้คนลาวเป็นแรงงาน แต่บางครั้งการทำสัญญาเช่าที่ไม่ผ่านรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่แขวงทำให้ประชาชนมีความเสียเปรียบในเรื่องของสัญญา อีกทั้งการลงทุนของนักลงทุนจีนโดยเฉพาะการทำสวนกล้วย ก็ได้สร้างปัญหานานาประการให้กับชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะในประเด็นของสิ่งแวดล้อม อีกทั้งอิทธิพลของทุนจีนก็ได้เข้าครอบงำเศรษฐกิจของลาวทั้งที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ทำให้เศรษฐกิจและสังคมของคนลาว จำเป็นต้องพึ่งพาชาวจีน

<u>สถานการณ์การลงทุนในมณฑลยูนนาน</u>

จากการทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2 ฉบับที่จัดทำขึ้น ภายหลังการเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A คือ แผนฯฉบับที่ 12 (ปี 2554-2558) และแผนฯฉบับที่ 13 (ปี 2559-2563) ได้เห็นความชัดเจนในการลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน โดยรัฐบาลจีนทั้งในระดับชาติและระดับมณฑล โดยสามารถสรุปในเชิงเปรียบเทียบได้ว่าในขณะที่ไทยมุ่งเน้นแต่ประเด็นการ

เชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยขาดความชัดเจนในการพัฒนาด้านอื่น ๆ เพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ฝ่ายจีนได้ดำเนินการพัฒนาในทุกๆ ด้านพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การส่งเสริมการลงทุนโดยทุนจีนในการพัฒนาพื้นที่ตามเส้นทาง R3A และการสนับสนุนผู้ประกอบการจีนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและความได้เปรียบทางการค้าตลอดเส้นทาง

2.2 การใช้เส้นทางเพื่อประโยชน์ทางการค้าและการขนส่ง

เมื่อพิจารณาลงไปในรายละเอียดระดับจุลภาคของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A จะเห็นได้ถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีน ข้ามเส้นเขตแบ่งทางการปกครองของชายแดนระหว่างประเทศ เป็นผลให้ทุนจีนได้ประโยชน์ในสัดส่วนที่สูงสุดจากการค้าผักและผลไม้ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าผลผลิตจากจีนเข้ามาในประเทศไทยหรือการส่งออกผลผลิตไทยออกไปจำหน่ายในเมืองจีน ในกรณีของการนำเข้าผักจากจีนเข้ามาในไทย กิจกรรมตั้งแต่หน้าสวนในประเทศจีนมาจนถึงตลาดค้าส่งในประเทศไทย ประกอบด้วย ผู้ส่งออก ชิปปิ้ง ผู้ขนส่ง และผู้นำเข้า แทบจะอยู่ในอิทธิพลของทุนจีนเกือบทั้งหมด

ในส่วนของการส่งสินค้าผลไม้ออกไปประเทศจีนเดิมล้งไทยและผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ส่งออกสินค้า แต่ในปัจจุบันล้งจีนและผู้ประกอบการจีนได้รุกเข้ามามีบทบาทในการรับซื้อผลไม้ไทยในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ผลประโยชน์หรือกำไรส่วนหนึ่งที่เคยตกเป็นของล้งไทยหรือผู้ประกอบการไทย ถูกเปลี่ยนมือไปเป็นผลประโยชน์ของคนจีน ดังนั้น ถึงแม้เกษตรกรไทยส่งออกผลไม้ได้มากขึ้นและได้ราคาที่ดีขึ้นนั้น ผลประโยชน์โดยรวมที่ตกกับประเทศไทย ซึ่งเป็นผลรวมผลประโยชน์ที่เกิดกับเกษตรกรไทยและผู้ประกอบการไทยในธุรกิจผลไม้ จึงอาจจะเพิ่มไม่มากนักอย่างที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ ในระยะยาว ทุนจีนอาจแผ่ขยายเข้ามาควบคุมและครอบงำธุรกิจการผลิตและการค้าในประเทศไทยมากขึ้น และสามารถแย่งผลประโยชน์และกำไรจากการค้าเป็นสัดส่วนที่สูงมากขึ้นเรื่อย ๆ จนในที่สุด ไทยอาจได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้นจากมูลค่าการส่งออกที่เติบโตขึ้น เช่น ถึงแม้การส่งออกมีการขยายตัวขึ้นเท่าตัว แต่หากส่วนแบ่งมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าที่ฝ่ายไทยเคยได้รับ กลับลดลงไปครึ่งหนึ่ง ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยพึงได้รับก็จะไม่เพิ่มขึ้นตามมูลค่าการส่งออกนัก ในขณะที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในการขยายการเพาะปลูกผลไม้ส่งออกเหล่านั้น

3. สรุปบทเรียน

จากข้อมูลและข้อค้นพบต่าง ๆ ที่ได้รับจากการสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์ สามารถนำมาประมวลเป็นบทเรียนสำคัญ ๆ ที่ควรได้รับการพิจารณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ 5 ประการสำคัญ ดังนี้

3.1 ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน

การศึกษาพบว่าข้อมูลสถิติการค้า การนำเข้า และส่งออก สินค้าเกษตรผ่านแดนในประเทศภูมิภาคนี้มีความคลาดเคลื่อนอย่างมีนัยสำคัญจาก 2 สาเหตุสำคัญ คือ

สาเหตุประการแรก การค้าชายแดนสามารถจำแนกได้หลายลักษณะประกอบด้วยการค้าที่เป็นทางการหรือการค้าในระบบ และการค้าที่ไม่เป็นทางการหรือการค้านอกระบบ การค้าที่ผ่านระบบที่เป็น

ทางการ สถิติมูลค่าสินค้าก็อาจมีความคลาดเคลื่อนแฝงอยู่ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการอาจสำแดงมูลค่าของสินค้าที่นำเข้าต่ำกว่าความเป็นจริง เพื่อจะมีภาระทางภาษีอากรที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ การค้านอกระบบเป็นการค้าที่ไม่มีการสำแดงผ่านกระบวนการทางศุลกากร มีเจตนาหลบเลี่ยงภาษีอากรและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก มูลค่าการค้านอกระบบนี้จึงไม่ถูกรวมในสถิติการนำเข้าและส่งออกของกรมศุลกากร สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนจึงมักต่ำกว่ามูลค่าการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นจริงอยู่มาก

สาเหตุประการที่สอง เป็นความคลาดเคลื่อนและความบิดเบือนที่เกิดจากวิถีการค้าผลไม้ที่มีการเปลี่ยนแหล่งกำเนิดสินค้าของผลไม้ที่ปลูกในไทย เพื่อหวังประโยชน์ในการได้สิทธิประโยชน์จากนโยบายผ่อนปรนให้กับการค้าชายแดนของจีน

3.2 ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน

การเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ พร้อมกับการบังคับให้ผ่านแดนระหว่างไทยกับลาวด้วยพาสปอร์ตได้เฉพาะที่ด่านบนสะพาน ผนวกกับความสะดวกและรวดเร็วที่ได้รับจากการใช้เส้นทางบนสะพาน ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่นักท่องเที่ยวและธุรกิจจะต้องแวะเข้าทำธุรกรรมในเมืองเชียงของ ส่งผลให้เมืองเชียงของ ที่เดิมเป็นจุดพักค้างคืนและประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและการค้ากลายเป็นเพียงเมือง “ทางผ่าน” ไป ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งในพื้นที่ชายแดนและหน่วยงานของรัฐในส่วนกลางจำเป็นต้องติดตามและประเมินสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วกันอย่างใกล้ชิด เพื่อจะได้เตรียมการเพื่อรับมือ รวมถึงเพื่อการใช้โอกาสจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

3.3 การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก

เมื่อพิจารณาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการจีน จะเห็นถึงการแผ่อิทธิพลทางการค้าของจีน ล้ำข้ามเส้นเขตพรมแดนทางการปกครองทางภูมิศาสตร์ ลึกเข้ามาในฝั่งไทย ทั้งส่วนที่เป็นการนำเข้าผักจากจีนมายังไทย และส่วนที่เป็นการส่งออกผลไม้ไทยไปยังจีน ส่งผลให้ฝ่ายจีนได้รับส่วนแบ่งของผลประโยชน์จากการนำเข้าและส่งออกของสินค้าเกษตรบนเส้นทาง R3A มากกว่าฝั่งไทย และมีแนวโน้มที่จะได้รับส่วนแบ่งมากขึ้นเรื่อย ๆ ตามแนวโน้มการขยายอิทธิพลทางการค้าของผู้ประกอบการจีนในห่วงโซ่คุณค่าการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A

3.4 การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้ผลักดันให้การค้าของโลกดำเนินไปอย่างเสรี บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก อย่างไรก็ตาม การลดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้เท่ากัน ก็ไม่ได้หมายความว่า จะเกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันเสมอไป เพราะแต่ละประเทศอาจผลักดันมาตรการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier) ที่จะเป็น “แต้มต่อ” ให้ผู้ประกอบการของตนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือผู้ประกอบการต่างชาติ ข้อมูลและผลการวิเคราะห์การค้าผักและผลไม้ระหว่างผู้ประกอบการจีนและไทยบนเส้นทาง R3A แสดงให้เห็น

ถึง “แต้มต่อ” ที่ผู้ประกอบการจีน มีเหนือผู้ประกอบการไทยอยู่หลายประการ แบ่งเป็น “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบที่เกิดจากความสามารถของผู้ประกอบการจีนเอง และ “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบภายใต้ “ระบบนิเวศ” ที่เกิดด้วยวัฒนธรรมการค้าและการใช้มาตรการและการสร้างกลไกต่างๆ โดยหน่วยงานภาครัฐของจีน ดังนี้

ก. ความได้เปรียบจากความสามารถของผู้ประกอบการจีน

ผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ จะเห็นว่า ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนในทุกมิติ โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน ประกอบด้วย ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจและการรวมตัวกัน โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยพอจะทัดเทียมกับผู้ประกอบการจีน คือ การสร้างนวัตกรรมทั้งในตัวสินค้า ในบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร โดยศักยภาพที่มีความสำคัญสูงต่อความสำเร็จในการประกอบธุรกิจตามเส้นทาง R3A คือ การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน และการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า ซึ่งเป็นศักยภาพใน 2 ด้านที่ผู้ประกอบการไทยด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน

ข. ความได้เปรียบจากระบบนิเวศ (Ecosystem)

นอกจากขีดความสามารถของผู้ประกอบการเองแล้ว ความได้เปรียบเสียเปรียบในการประกอบธุรกิจอาจเป็นผลจากความแตกต่างในระบบนิเวศที่มากระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ ระบบนิเวศเหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นระบบนิเวศที่เป็นผลจากวัฒนธรรมทางการค้า และระบบนิเวศที่เกิดจากกฎระเบียบและมาตรการสนับสนุนของรัฐ

O ระบบนิเวศจากวัฒนธรรมทางการค้า

นอกจากกฎระเบียบที่มีความซับซ้อน ที่บังคับใช้อย่างเข้มงวดโดยทางราชการแล้ว วัฒนธรรมทางการค้าสินค้าเกษตรในจีนเองก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปทำการค้าสินค้าเกษตรในประเทศจีน ปัญหาอีกประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าไปทำการค้าของธุรกิจต่างชาติ คือ วัฒนธรรมการค้าขายของคนจีนยังมีความเป็นชาตินิยมเจือปนอยู่ไม่น้อย

O ระบบนิเวศจากกฎระเบียบของรัฐ

ผู้ประกอบการไทยมีความเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน อันเป็นผลจากความเหลื่อมล้ำในการบังคับใช้กฎหมายและความยากง่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีอยู่ โดยระบบกฎหมายจีนมีลักษณะพิเศษ ดังนี้

- จีนมีกฎหมายและกฎระเบียบจำนวนมากและซับซ้อน ในแต่ละพื้นที่สามารถออกกฎระเบียบที่มีรายละเอียดในทางปฏิบัติที่แตกต่างกันได้
- กฎหมายและกฎระเบียบของจีนมักให้อำนาจและดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ในระดับที่สูง
- กฎหมายและกฎระเบียบของจีนเป็นเครื่องมือในการผลักดันยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ

- ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

o ระบบนิเวศจากมาตรการสนับสนุนของรัฐ

รัฐบาลจีนได้มีนโยบายตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 ดำเนินการอย่างเข้มข้นโดยการส่งเสริมให้ธุรกิจจีนออกไปลงทุนประกอบการในต่างประเทศ ภายใต้นโยบาย “ก้าวออกไป (Going Global)” ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (ปี ค.ศ. 2001-2005) โดยดำเนินการผ่านการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศในหลายด้าน อันประกอบด้วย นโยบายทางการเงินและภาษี (Financial and Taxation Policy) กลไกการป้องกันความเสี่ยง (Risk-safeguard Mechanism) เครือข่ายการบริการข้อมูล (Information Service Network) การจัดทำคู่มือการลงทุนทางตรงต่างประเทศ (Direction Guidance of OFDI) และการช่วยเหลือของรัฐต่อรัฐ

ในขณะที่ ไทยยังมุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ โดยขาดมาตรการเชิงรุกที่จริงจัง ในการส่งเสริมทุนไทยให้ออกไปยังต่างประเทศ การสนับสนุนจากรัฐไทยมีระดับความเข้มข้นที่น้อยกว่ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับจีนหรือญี่ปุ่น ถึงแม้ว่าการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศถูกระบุเป็นส่วนหนึ่งใน (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แต่มีการกล่าวถึงเพียงแต่ว่า ไทยควรให้ความสำคัญเท่านั้น โดยมิได้มีการระบุถึงนโยบาย หรือ แผนการที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด ในปัจจุบัน นโยบายที่ส่งเสริมการลงทุนจึงมีเพียงแค่การให้ข้อมูล การนำพาไปดูงาน ออกงาน และจับคู่ธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งยังขาด “หน่วยงานเจ้าภาพ” เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ในประเทศ พบว่า เกือบทั้งหมดเป็นการออกไปลงทุนด้วยตนเอง มีบางรายอาจได้รับคำแนะนำเบื้องต้นในช่วงแรกจากภาครัฐ ความเหลื่อมล้ำในการส่งเสริมให้ไปประกอบการในต่างประเทศดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถเข้ามาขยายธุรกิจในไทยได้ง่ายกว่าผู้ประกอบการไทยเข้าไปทำการค้าในจีน

3.5 ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

การดำเนินยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถของไทยที่ผ่านมามีปัญหาใหญ่อยู่ 2 ประการด้วยกัน

ประการแรก ยุทธศาสตร์ที่มีความชัดเจนและมีรายละเอียดที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด จะเป็นยุทธศาสตร์ในพัฒนาพื้นที่เท่านั้น ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงานโครงการที่วนเวียนอยู่กับการทุ่มงบประมาณไปกับการซื้อการสร้าง การพัฒนาทางกายภาพ ไม่ยุ่งเกี่ยวในเรื่องของการปรับกระบวนการทางความคิด การเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงาน จึงเป็นกลุ่มยุทธศาสตร์ที่คิดได้ง่ายและทำได้ง่าย เพราะเพียงมีเงินก็สามารถทำได้ อีกทั้งเป็นโครงการที่มักขายได้ทางการเมืองด้วย ในขณะที่ยุทธศาสตร์ที่สร้างศักยภาพในการแข่งขันของคนไทยหรือผู้ประกอบการไทย และยุทธศาสตร์สร้าง Ecosystem เพื่อสนับสนุนหรือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สร้างศักยภาพในการแข่งขันของคน จะมีการนำเสนอแต่ภาพฝัน แต่ไม่ค่อยมีการลงรายละเอียดของแผนงานโครงการที่ชัดเจน เพราะเป็นกลุ่มกลยุทธ์ที่ผลักดันหรือดำเนินการได้ยากกว่า และต้องอาศัย “ปัญญา” ในการคิด และความอดทนในการดำเนินการมากกว่า เช่น กรณีของเขตพัฒนาเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีการเสนอมาอย่างมากในช่วง 4-5 ปีที่ผ่าน จะเห็นว่ามีแต่รายละเอียดของแผนงานเกี่ยวกับการสร้างถนน สร้างทางรถไฟเต็มไปหมด แต่ขาดรายละเอียดที่จะเชื่อมโยงไปว่า โครงการเหล่านี้จะตอบโจทย์ในการยกระดับความสามารถของคนหรือผู้ประกอบไทยหรือไม่อย่างไร อีกทั้งแผนงานหรือโครงการที่เกี่ยวกับการสร้างคนหรือผู้ประกอบการไทยให้มีความเข้มแข็งขึ้น สามารถแข่งขันได้จริงในตลาดโลก กลับพร่ามัวมาก

ปัญหาประการที่สอง เป็นประเด็นของการจัดลำดับความสำคัญและจังหวะเวลาในการดำเนินยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ไม่เหมาะสม ไม่สัมพันธ์และเกื้อกูลกัน สิ่งที่ควรทำก่อนไม่มีการผลักดัน มุ่งไปขับเคลื่อนแผนงานโครงการที่ควรดำเนินการในลำดับหลัง

ยุทธศาสตร์ในการผลักดันการพัฒนาเส้นทาง R3A ของไทยเป็นตัวอย่างที่ดีตัวอย่างหนึ่งที่แสดงถึงความผิดพลาดและความไม่สมบูรณ์ในการดำเนินยุทธศาสตร์ของไทย โดยมัวแต่หมกมุ่นสาละวนกับการสร้างศักยภาพเชิงพื้นที่เหนือกว่าการให้ความสนใจในการสร้างศักยภาพของคนและผู้ประกอบการไทย ในขณะที่รัฐไทยสนับสนุนและผลักดันอย่างมากที่จะพัฒนาเส้นทาง R3A ให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีน แต่กลับไม่มียุทธศาสตร์ที่ลงลึกในรายละเอียดที่ชัดเจนว่า เราจะพัฒนาธุรกิจไทยและผู้ประกอบการไทยในด้านใดบ้างเพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์สูงสุดจากการใช้เส้นทาง R3A มีแต่การนำเสนอขายภาพฝันว่าประเทศจีนมีตลาดขนาดใหญ่ มีผู้บริโภคกว่าพันล้านคน โดยไม่คำนึงถึงความเป็นจริงว่า ทุนไทยและสินค้าไทยมีศักยภาพที่จะแข่งขันหรือเจาะเข้าไปในตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหนึ่งที่มีการแข่งขันสูงที่สุดในโลก ได้อย่างไร อีกทั้งยังลืมไปว่าในขณะที่ไทยสนใจจะขยายการค้าเข้าไปในจีน จีนเองก็ต้องการเจาะตลาดเข้ามาในไทยเหมือนกัน การที่รัฐไทยสนใจมุ่งแต่จะสร้างเส้นทางการขนส่ง แต่ละเลยที่จะพัฒนาผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจังควบคู่ไปด้วย ปล่อยให้ทุนจีนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือทุนไทยอยู่มากในเกือบทุกด้าน ผลที่ได้รับจึงกลายเป็นว่าเส้นทางที่สร้างกันขึ้นมา แทนที่จะเป็นช่องทางให้สินค้าไทยและทุนไทยไหลออกไปเก็บเกี่ยวประโยชน์จากตลาดในจีน กลายเป็นการเปิดโอกาสให้สินค้าจีนและทุนจีนทะลักเข้ามาครอบงำการค้าและตลาดในไทยแทน

4. ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์

จากบทเรียนที่ได้นำเสนอข้างต้น การศึกษาจึงขอเสนอแนวทางการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยในระยะต่อไป เพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต และบริการโลจิสติกส์ โดยแบ่งกลยุทธ์ที่นำเสนอออกเป็น 2 ประเภท คือ **กลยุทธ์เชิงรับ** ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพื่อชะลอการขยายอิทธิพลทางการค้าของจีนเข้ามาในตลาดการค้าสินค้าเกษตรของไทย และ**กลยุทธ์เชิงรุก** ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ส่งเสริมให้สินค้าไทย ทุนไทยและผู้ประกอบการไทย มีโอกาสที่จะสร้างอำนาจเพิ่มขึ้นนำไปสู่การยกระดับประโยชน์ที่พึงได้จากการใช้เส้นทาง R3A

4.1 กลยุทธ์เชิงรับ: การลดข้อเสียเปรียบ

4.1.1 การบังคับใช้กฎหมาย

ในอนาคตล้งจีนอาจเข้าครอบงำการค้าผลไม้ไทย จนสามารถผูกขาดการซื้อขายและกำหนดราคาได้ หากไม่มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- การทำงานของคนต่างด้าว
- พฤติกรรมทางการค้าไม่เป็นธรรม
- กฎระเบียบอื่นๆ ที่กำกับการส่งออกผลิตผลทางการเกษตรโดยล้งจีน เช่น แปลงปลูกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานเกษตรที่ดีและเหมาะสม (Good Agricultural Practice: GAP) ได้รับ

การรับรองคุณภาพและมาตรฐานตามระบบการผลิตที่ดี (Good Manufacturing Practice: GMP) และการเสียภาษีตามประมวลกฎหมายรัษฎากรอย่างถูกต้อง

4.1.2 การสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทย

การซื้อขายสินค้าออนไลน์ผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือ E-commerce จะได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งในปัจจุบันนี้ก็ได้มีผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม (Platform) ซึ่งทำหน้าที่เป็นตลาดกลางสำหรับการซื้อขายผ่านระบบออนไลน์เกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นของไทยเองและเป็นของต่างประเทศ ดังนั้นผู้ค้าผักและผลไม้ไทยจำเป็นต้องนำสินค้าของตนขายผ่านระบบออนไลน์เพื่อสร้างโอกาสในการกระจายสินค้าไปยังลูกค้าทั่วโลกได้อย่างไร้ขีดจำกัด โดยมีทางเลือกคือใช้แพลตฟอร์มที่เป็นตลาดกลางในประเทศ หรือต่างประเทศ ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าผักและผลไม้ไทย ซึ่งหมายรวมถึงเกษตรกรรายย่อยด้วย จึงจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำแพลตฟอร์มหรือตลาดกลางสัญชาติไทย เพราะถ้าปล่อยให้ไปซื้อขายออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มของต่างชาติ ก็จะทำให้ข้อมูลการค้าขายตกอยู่ในมือของทุนต่างชาติ อันหมายถึง ทำให้ผู้ค้าไทยต้องพึ่งทุนต่างชาติ และเป็นการลดอิทธิพลของทุนไทยในตลาดการค้าระหว่างประเทศ

4.2 กลยุทธ์เชิงรุก: การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้า

กลยุทธ์เชิงรุกเพื่อเพิ่มความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการสร้างประโยชน์ที่จะได้รับจากการค้าผักและผลไม้ไทยผ่านเส้นทาง R3A จึงได้แบ่งออกเป็น 2 ด้านตามวิถีการสร้างอำนาจต่อรองดังกล่าวคือ

- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า
- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

4.2.1 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า

ในกรณีของห่วงโซ่คุณค่าการส่งออกทุเรียนที่ไทยเป็นแหล่งผลิตเพื่อไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคในจีนนั้น ไทยและจีนต่างก็มีโอกาสในการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้าเหนือกันและกัน โดยอำนาจต่อรองของไทยอยู่ที่ ไทยแทบจะเป็นผู้ผลิตหลักรายเดียวของทุเรียนที่มีรสชาติเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคจีน (มุมยิ้มด้านขวาของ Smile Curve) ทุเรียนไทยจึงครองส่วนแบ่งการตลาดส่วนใหญ่ในตลาดทุเรียนจีน ในขณะที่อำนาจต่อรองของจีนอยู่ที่การผูกขาดตลาดส่งออกของทุเรียนไทย เนื่องจากปริมาณทุเรียนที่ไทยส่งออกไปขายในประเทศอื่นนอกเหนือจากจีนนั้นเป็นสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกทุเรียนทั้งหมด จีนจึงแทบจะเป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตหลักรายเดียวในโลกของทุเรียนไทย (มุมยิ้มด้านซ้ายของ Smile Curve) ทำให้ธุรกิจจีนมีอำนาจเหนือธุรกรรมการส่งออกทุเรียนไทยไปจีน

ที่ผ่านมา ได้เห็นถึงความพยายามของจีนที่จะลดอำนาจต่อรองของไทยที่เกิดจากการเป็นซัพพลายเออร์หลักของทุเรียน ผ่านการดำเนินงานใน 3 รูปแบบ คือ

1) การนำกล้าพันธุ์ทุเรียนไทยไปทดลองปลูกในประเทศจีนเอง หรือจากการที่ทุนจีนเข้าไปพัฒนาพื้นที่เกษตรจำนวนมากในประเทศเพื่อนบ้าน
2) การคืบคลานเข้าซื้อสวนทุเรียน

3) การขายทุเรียนที่ปลูกในไทย ภายใต้แบรนด์จีน

ไทยควรรู้จักใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบที่เป็นแหล่งผลิตทุเรียนพันธุ์ที่มีรสชาติครองใจผู้บริโภคทุเรียนในใจจีน เพื่อยกระดับอำนาจต่อรองในระบบห่วงโซ่การส่งออกทุเรียน ด้วยการดำเนินการภายใต้เป้าหมายให้ผู้บริโภคในจีนที่อยากได้ทุเรียนต้องมา “ง้อ” เพื่อซื้อผลผลิตของเรา

1) ไทยควรพัฒนาจังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น จังหวัดจันทบุรี ให้เป็นตลาดกลางการค้าทุเรียนระดับโลก ซึ่งผู้ซื้อชาวจีนหรือจากประเทศอื่นๆ ที่ต้องการทุเรียนไทยต้องมาที่จันทบุรี โดยควบคุมให้ กระบวนการคัดเกรด การบรรจุหีบห่อ การเตรียมสินค้าทั้งหมด ดำเนินการโดยผู้ประกอบการไทย
2) การสร้าง Brand และ Story ให้กับทุเรียนของไทย รวมถึงการยกระดับและควบคุมคุณภาพของทุเรียนเพื่อสร้างความมั่นใจว่าผลผลิตที่ทำการส่งออกมีรสชาติอร่อยและมีความสม่ำเสมอ

การสร้างชื่อสินค้าให้ติดตลาดเป็นการสร้างข้อได้เปรียบในการทำการค้า ดังนั้น เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าการส่งออกแก่ภาคธุรกิจและผู้ประกอบการทุกระดับ ภาครัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทสนับสนุนการสร้างแบรนด์สินค้าประเทศ เพื่อเป็นเครื่องมือเปิดทางให้ภาคธุรกิจไทยออกไปโตต่างประเทศได้ อย่างไรก็ดี การสร้างแบรนด์ประเทศไม่ได้เป็นแนวความคิดที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ ภาครัฐเองก็ได้พยายามสร้างแบรนด์ประเทศไทยมาบ้างแล้ว เช่น เคยพยายามสร้างแบรนด์ “Thailand’s Brand” สำหรับสินค้าทั่วไป เป็นต้น แต่ยังไม่ปรากฏผลความสำเร็จที่ชัดเจน การศึกษาได้เสนอว่า ภาครัฐควรเร่งพัฒนา และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่แบรนด์แห่งชาติ ให้มีความโดดเด่นควบคู่ไปกับการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการพัฒนามาตรฐานสำหรับสินค้าและบริการให้เป็นที่ยอมรับของสากล เพื่อรองรับการสร้างแบรนด์ประเทศไทยให้ติดตลาดและให้เป็นที่ยอมรับของตลาดต่างประเทศ

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการการสร้างแบรนด์แห่งชาติจะอยู่ที่การสร้างมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อรับประกันคุณภาพของสินค้า ไม่ใช่เป็นเพียงการโฆษณาชวนเชื่อ ดังนั้น ในการสร้างแบรนด์ให้กับผลไม้ไทยที่มีความโดดเด่น (Niche) เช่น ทุเรียน มังคุด เป็นต้น จะต้องมีการพัฒนาและควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าเพื่อรับประกันคุณภาพสินค้าแบบครบวงจรในทุกขั้นตอน ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่การค้า ตั้งแต่ การปลูก/การผลิต การเก็บเกี่ยว การบรรจุภัณฑ์ การแปรรูป และการตลาดและการขายทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดหน่วยงานทำหน้าที่เป็นผู้ผลักดันสินค้า (Product Champion) ที่มีอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนในการดูแลและรับผิดชอบตลอดห่วงโซ่การค้าผลไม้ อีกทั้งผู้ประกอบการไทยจะต้องรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคมวิชาชีพ พัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมถึงการพัฒนาระบบให้การรับรอง (Certification) มาตรฐานการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าเกษตรกรและผู้ประกอบการที่อยู่ในห่วงโซ่การค้าภายใต้แบรนด์แห่งชาติ จะทำงานได้มาตรฐานเดียวกัน เพื่อสร้างความมั่นใจกับคุณภาพผลผลิตที่ส่งออกไป

4.2.2 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยเข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

วิวัฒนาการการขยายการค้าระหว่างประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ระยะหรือรูปแบบ ดังนี้

1) ระยะ/รูปแบบ ที่ 1: เป็นการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีฐานการผลิตในประเทศของตนและพึ่งพาผู้นำเข้าในต่างประเทศ
2) ระยะ/รูปแบบ ที่ 2: ส่งออกฐานการผลิตสินค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อลดอุปสรรคจากภาษีอากรนำเข้า พร้อมกับจัดตั้งสำนักงานขายทำหน้าที่ดูแลการกระจายสินค้าในต่างประเทศ เป็นรูปแบบการขยายที่อาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์ของสินค้าเป็นตัวขับเคลื่อนการขาย
3) ระยะ/รูปแบบ ที่ 3: ส่งออกพ่อค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อไปครอบครองและควบคุมช่องทางนำเข้าและกระจายสินค้าในต่างประเทศ ไม่จำเป็นต้องอาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์สินค้า แต่อาศัยอำนาจในการครอบครองกลไกการตลาดในต่างประเทศ
4) ระยะ/รูปแบบ ที่ 4: ส่งออก Platform เพื่อสร้างอำนาจในการกำกับและทิศทางของตลาด เพราะ Platform ทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นตลาดกลางหรือศูนย์กลางการค้าขายผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่ซัพพลายเออร์หรือเจ้าของสินค้า และผู้ซื้อและผู้บริโภค จำนวนมาก สามารถสื่อสารและรับรู้ความต้องการซึ่งกันและกันได้ จนเกิดเป็นการซื้อขายสินค้าและบริการ ทั้งนี้ Platform ต้องทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้า ซึ่งประกอบด้วย การโฆษณา การสั่งซื้อสินค้า การจัดส่ง บริการหลังการขาย และการชำระเงิน เจ้าของ Platform จึงสามารถใช้ Platform เป็นเครื่องมือหรือกลไกในการสร้างโอกาสที่จะควบคุมทิศทางการค้า รวมถึงการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย เช่น พฤติกรรมการบริโภคของผู้ซื้อสินค้าแต่ละประเภทในแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

จะเห็นว่า ไม่มีประเทศที่ก้าวหน้าทางเศรษฐกิจแล้วประเทศใด จะพึ่งการค้าระหว่างประเทศในรูปของการส่งออกสินค้า แต่เพียงอย่างเดียว ทุกประเทศต่างก็ส่งเสริมและเร่งผลักดันการขยายการค้าในรูปแบบอื่น ๆ ด้วยกันทั้งนั้น เช่น การจัดตั้งฐานผลิตสินค้าในต่างประเทศ การส่งเสริมให้ธุรกิจออกไปแทรกตัวในระบบค้าปลีกต่างประเทศ หรือการสร้าง E-commerce Platform รองรับการค้าขายให้กับผู้ซื้อและผู้ขายทั่วโลก เป็นต้น ในส่วนของผักและผลไม้ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตได้เหมือนสินค้าอุตสาหกรรม ดังนั้น ความพยายามขยายการค้าผักและผลไม้ที่ปลูกในไทย นอกเหนือจากการส่งออกสินค้า จึงควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้คนไทยออกไปประกอบธุรกิจการค้าในต่างประเทศ เพื่อยกระดับอำนาจในการควบคุมช่องทางการกระจายสินค้าไทยในต่างประเทศ

ปัจจุบันมีนักศึกษาจีนเข้ามาศึกษาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก กลุ่มที่เลือกมาเมืองไทยส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางตอนใต้ของจีนอย่าง หนานหนิง คุนหมิง อาจเป็นเพราะอยู่ในพื้นที่ใกล้ชิดและมีความสัมพันธ์กับไทยในเรื่องธุรกิจการค้าระหว่างกันค่อนข้างมาก คุณสมบัติของนักศึกษาจีน คือความกระตือรือร้น มุ่งมั่นและรับผิดชอบ และมีความเป็นพ่อค้าอยู่ในสายเลือด โดยหนึ่งในเหตุผลที่เลือกเรียนต่างประเทศ คือ แสวงหาโอกาสการประกอบธุรกิจในต่างประเทศหลังเรียนจบ ในทางกลับกัน ปัจจุบันนักศึกษาไทยก็มีความนิยมไปศึกษาต่อที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น แต่เป็นที่น่าเสียดายว่า นักศึกษาไทยส่วนใหญ่ กลับไม่มีเป้าหมายในการเรียนภาษาจีนหรือมาศึกษาในจีนที่ชัดเจน ดังนั้น ระหว่างที่พำนักและศึกษาในจีน ก็ไม่ได้ใช้โอกาสที่จะเรียนรู้ระบบการค้าและธุรกิจในจีนอย่างลึกซึ้ง เพราะไม่เคยตั้งใจที่จะอยู่ทำงานต่อที่จีนหลังเรียนจบ อาจเนื่องด้วยบริษัทไทยที่อยู่ในจีนมีค่อนข้างน้อย รัฐบาลไทยควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพของเอกชน เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย วางแผนที่จะใช้ประโยชน์จากการมีนักศึกษาไทยที่เรียนอยู่ในจีน ให้เป็น “นักรบการค้า” รุ่นใหม่ที่ฝังตัวอยู่ในประเทศจีน ทั้งนี้ อาจจะดำเนินการใน 2 ด้าน คือ

- ในระยะเริ่มต้น อาจเริ่มด้วยการสนับสนุนนักศึกษาไทยที่กำลังศึกษาอยู่ในจีนอยู่แล้ว โดยเจาะไปที่นักศึกษาบางกลุ่มที่มีความต้องการที่จะประกอบธุรกิจในจีนอยู่แล้ว เช่น กลุ่มนักศึกษาไทยกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยในเมืองกวางเจา ประเทศจีน ตอนนี้อาศัยประจำอยู่เมืองกวางเจา และได้จัดทำเว็บไซต์โฆษณา เสนอบริการช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่ต้องการทำการค้ากับจีนในเรื่องต่างๆ เช่น รับเป็นล่ามเพื่อการติดต่อธุรกิจ ตัวแทนจัดหาและสั่งซื้อสินค้าจากประเทศจีน ตัวแทนการตรวจสอบสินค้า (QC) เป็นต้น
- ในอนาคต หน่วยงานรัฐควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพกำหนดยุทธศาสตร์ระยะยาวในการปั้นเยาวชนไทยให้เป็นพ่อค้าในประเทศจีน ผ่านการจัดตั้งทุนการศึกษาให้กับเยาวชนไทย เพื่อไปศึกษาต่อในประเทศจีน โดยกำหนดหลักสูตรและวิชาที่จะต้องศึกษาอย่างชัดเจน ภายใต้สัญญาใช้ทุนกำหนดให้อยู่ปฏิบัติงานให้กับธุรกิจไทยที่ไปลงทุนในจีน หลังเรียนจบ

Executive Summary

1. Background

1.1 Signification

After the Fourth Thai–Lao Friendship Bridge on R3A is open for public, the import and export through Chiang Khong Customs checkpoint have expanded quite tremendously. However, Thai entrepreneurs possibly did not obtain maximum benefit from this border trade, especially for the agricultural products. Foreign traders have currently purchased vegetables and fruits directly from the farm gate and have sent their own people to manage the collection of produces and arrange for delivery themselves. On many occasions, this gives them the power to control the selling and buying prices of the produces. As for import, many foreign traders transport fruits and vegetables to sell in the wholesale markets of Thailand such as Talaad Thai, Iyara Market, Si Mum Mueng Market and Sri Mueng Market. Most produces are imported from China through Chiang Khong immigration checkpoint in Chiang Rai. While all related Thai entities are concentrated solely in the utilization of R3A for the promotion of Thai export, China has taken a proactive policy on many different aspects to drive the private sector to take full advantage of this route, as part of One Belt One Road policy, where Chinese entrepreneurs are encouraged by the government to actively invest in these new trade routes. The promotion includes the support provided to Chinese merchants in conducting business in and making the outward foreign direct investment to Thailand and LAO PDR.

1.2 Research objectives

1) To assess the comparative competitiveness of Thai entrepreneurs in each activity or section of supply chains of produces being moved over R3A.
2) To review and propose strategies to be implemented by government and private sectors in leveraging goods transport on R3A road to develop competitiveness for Thai entrepreneurs in the sectors of agriculture, production, trade and logistics on R3A.

1.3 Research scope

Study the competitiveness of the agricultural, production, trade and logistic sectors that use R3A as goods transporting route covering 3 countries which include Thailand, Lao PDR and China **with the focus on the trades of vegetables and fruits between Thailand and China utilizing the R3A.**

2. Summary of Utilization of R3A

2.1 Economic investment along the route

The evaluation of the investment along the route of R3A both in Thai area at Chiang Khong District, Chiang Rai Province, Bokeo Province and Luang Namtha Province, Lao PDR and Yunnan Province in China roughly concludes that:

Investment situation in Chiang Khong District

The implementation of R3A route service which is 10 kilometers from the city along with the requirement of passport only at the bridge checkpoint and border pass only at Buck checkpoint reduce the massive number of foreigners who wish to stay at Chiang Khong district before crossing over Mekong River, and as a result reduce significant income from tourism. Although more investment in the area has been increased from the central government's budget to build infrastructure, the price of land where the route cuts through has skyrocketed 10 times higher. Some of the original owners might benefit from the higher land price but those who obtain the most benefit are businessmen and investors who invested in the land early and speculated the price until it shot up. As time passes, this damages the economic development in the area because the price of the land becomes too high and does not worth the investment. Many investors who thought of investing changed their mind because of elevated cost. Moreover, the infrastructure investment from the government cannot draw interest from investors to invest in the area.

Investment situation in Bokeo Province and Luang Namtha Province, Lao PDR

Although R3A route improves the quality of life for people in the area, whether on goods transport, commute, and public utilities, most investment in Bokeo and Luang Namtha have been carried out by Chinese capitals that disseminated quickly throughout the route. There are both major and minor investors in Lao PDR that focus their investments on agricultural, goods, service and logistic sectors. The investment from Chinese investors come in many forms such as renting the land from the Lao government and local people. This leads to employment of certain Laos as laborers; however, some of the rental contracts were carried out without government consent or provincial authorities so locals were taken advantages off in the contracts. Certain Chinese investment such as orchid farm creates number of problems to the local communities, especially on environment. The influence of Chinese capital has dominated Lao economy both in Bokeo and Luang Namtha which in turn makes the economy and society of Lao people dependent on Chinese.

Investment situation in Yunnan

Following the implementation of R3A route service, after reviewing two of the National Economic and Social Development plans: the 12th plan (2011 – 2015) and the 13th plan (2016 – 2020), clarity regarding investment and utilization of R3A route from both government and private sectors in the national and provincial levels of China is eminent. This can be summarized in comparative statement that while Thailand only focuses on the connection between transport and logistics and lacks clarity in other types of development to maximize the utilization from the route, China has tangibly operated on every aspect. These aspects include the connection between transport and logistics, the promotion of investment by Chinese capital along the R3A route, and the promotion of Chinese entrepreneurs to be competent in competitiveness and trade advantage throughout the route.

2.2 Route utilization for trade and transport benefit

When considering in micro-details of vegetable and fruit on R3A route, the influence of Chinese capital is protruding through the border between nations as Chinese capital gains the most benefit from vegetable and fruit trade whether importing Chinese products into Thailand or exporting Thai products to China. As for import case of Chinese vegetable into Thailand, from the front of farm activity in China to the wholesale market in Thailand, the actors consist of exporter, shipping agent, transport agent, and importer, all of which rely on Chinese capital.

As for exporting fruit produces to China, originally Thai packing house owners and entrepreneurs were main exporters but now Chinese packing house owners and entrepreneurs play more significant roles in buying Thai fruits in Thailand. The benefit or profit that once belonged to Thai packing house owners or Thai entrepreneurs have switched to the hand of Chinese. Therefore, although Thai farmers export more fruits with better prices, the benefit for Thailand which means the benefit for Thai farmers and entrepreneur in fruit business may not increase like the price number. Besides, in a long run, Chinese capital may control and dominate the production and sale in Thailand more, and is able to exploit increasingly greater number of benefit and profit from sales. Eventually, Thailand may gain very little despite the growing number of export. The meaning of this is although the export number is twice as much but the share in the supply chain that Thailand used to get is half, the benefit gained by Thailand does not increase while the resources in the country are more exploited for the fruit import.

3. Lesson summary

The information and findings from the field and interview are evaluated into 5 important lesson summaries that should be considered regarding related entities as follow:

3.1 The incompleteness of border trade import and export statistical data

The study finds that the statistical data of trade, import and export of agricultural products through border in this region has a significant deviation due to 2 factors including:

First factor: The border trade can be classified into formal trade or trade within the system or informal trade or trade outside the system. Regarding formal trade, the data may carry implicit deviation because the entrepreneur may declare the value of import goods lower than reality for less tax burden. On the contrary, the informal trade avoids custom declaration, intentionally evading the burden of tax and measures relating to goods inspection of import and export. This informal trade value does not include in the customs' import and export reports, making the statistics of border trade import and export lower than the actual trade volume.

Second factor: It is the deviation resulting from the modification in the country of origin with a hope to exploit the advantage from border trade rights along China border.

3.2 "Bypass" phenomenon of border provinces

The launch of the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge in Chiang Khong district as well as the enforcement of crossing border between Thailand and Lao PDR with passport only at the bridge checkpoint and the convenience from utilizing the bridge leads to the lack of necessity for tourists and business to carry out business in Chiang Khong. The city which was originally a stop-over and an economic area for tourism and trade has become a "bypass." The related entities in the border area and central government agent must follow and assess the rapidly changing situation to handle the situation and utilize opportunity from occurring situations.

3.3 The importance of creating trade bargaining power

When considering the value chain of vegetable and fruit produces on R3A route between Thai and Chinese entrepreneurs, the influence of Chinese trade is dominant through the geographical border into Thai territory both in terms of vegetable import from China to Thailand and fruit export from Thailand to China. This results in China gaining more benefit from import and export of agricultural products on R3A as opposed to Thailand, and

the gain ratio tends to increase following the influence of Chinese entrepreneurs in value chain of importing and exporting fruit and vegetable along R3A route.

3.4 Fair trade requiring more than the mutual elimination of tariff

The World Trade Organization (WTO) has promoted the global trade to be free on the basis of fairness and non-discrimination between member countries. However, by reducing the duty to be even, it does not mean that the competition will be even because each country may push non-tariff barrier which could be the "plus" for its entrepreneurs to exploit the benefit over foreign entrepreneurs. The information and analysis of vegetable and fruit trade between Chinese and Thai entrepreneurs on R3A route demonstrate several inherent "advantages" that Chinese entrepreneurs have over Thai entrepreneurs. They are the advantages that derive from the competence of Chinese entrepreneurs and advantages made possible by the "ecosystem" that comes from the trade culture, measures, and mechanical building from Chinese government agencies. They include:

a. The advantage from the competence of Chinese entrepreneurs

The assessment of competence from the comparative competitiveness shows that the Thai entrepreneurs have less competence than Chinese entrepreneurs in every aspect. The obvious ones include determination and boldness to do international business, the ability to gather and access the fund, the building of trade bargaining power, the search for new business opportunity from free trade and transport on R3A, the adaptability to situation in the emerging market and the building of business network and gathering. The competence that Thai entrepreneurs can compete with Chinese entrepreneurs are the innovation of goods, services and business models, the readiness and ability of personnel. However, the competences that are crucial to succeed in doing business on R3A route are the network building and gathering as well as the trade bargaining power, the two which Thai entrepreneurs are clearly outperformed by the Chinese entrepreneur.

b. The advantage from the ecosystem

Apart from the competence of the entrepreneurs, the advantages and disadvantages in conducting business may be a result of the difference in the ecosystem that affect the competence of entrepreneurs both directly and indirectly. This ecosystem can be divided into a result from trade culture and a result from regulations and promotional measures from the government.

- **Ecosystem from trade culture**

  Apart from complicated regulation and strict enforcement from the government agency, the culture of Chinese agricultural trade is another factor that

becomes an obstacle to Thai entrepreneurs who wish to carry out agricultural trade in China. Another obstacle for foreign business to trade in China is the permeating nationalism of Chinese trade culture.

- **Ecosystem from the government's regulations**

Thai entrepreneurs have obvious disadvantages due to the discrimination in enforcing the laws and the difficulty in following the changing regulation. The special characteristics of Chinese legal system are as follow:

- China's law are numerous and complex. Each local government can issue regulation with varying details in conduct.
- China's law and regulation sometimes allows for the personal interpretation of high-rank officials
- China's law and regulation are tools to promote the strategies and policies of the country
- The strictness of law enforcement

- **Ecosystem from government's support measures**

The Chinese government has introduced a policy since 2000 with intense promotion for Chinese business to venture abroad under the "Going Global" policy regarded as a key policy in the 10th National Economics and Social Development plan (2001 – 2005) through a variety of investment promotional measures namely Financial and Taxation Policy, Risk-safeguard Mechanism, Information Service Network, Direction Guidance of OFDI and state-to-state assistance.

Meanwhile, Thailand still focuses on the importance of attracting foreign investment to the country without having any proactive measure for encouraging outward investment. The support from Thai government is fairly negligible when compared to China or Japan. Although the support of outward investment is part of the (draft) 13th National Economics and Social Development Plan, it only mentions that Thailand should give importance without specifying policy or concrete plans to do so. Therefore, the investment promotional policy in the present only consists of information dissemination, field visits, exhibition and business partner matching without having a designated "host" from the government agency. The interviews with domestic SMEs and large entrepreneurs yield a result that most outward investments are self-made though some of them may receive initial assistance from

the government agency. With the aforementioned inequality, Chinese entrepreneurs can invest business in Thailand much easier than Thai's in China.

3.5 The fragment of developing and implementing Thailand competitiveness strategy

The existing development of Thailand competitiveness strategy has two major issues.

First: The most clearly laid-out strategy is the strategy to improve the development area which focuses mostly on the construction and procurement of physical facilities. This kind of construction and physical improvement do not require any institutional transformation. Such strategy is easy to think of and carry out as it requires only the spending of money, and it often is a project that can easily gain political support. However, the strategies designed to build up the competence of Thai people or entrepreneurs and ecosystem to support or drive the competence of human competitiveness are abstract. No clear and explicit details of the project have been presented because they are much more difficult to execute and thereby requiring "intelligence" to think and patience to operate. For example, the proposals for the establishment of key special economic zones in the past 4-5 years only enlisted the detailed plan for road and rail construction but lack the detail showing the linkage to the effort to enahnce the competence of Thai people or entrepreneurs. Not to mention, the plans or projects regarding building people or Thai entrepreneurs' capacity to become globally competitive are relatively muddled.

Second: This issue concerns improper timing and the lack of prioritization in strategy execution. Works that should be done first are put aside while the precedence is given to the works that should be carried out later.

The strategy pushing development of R3A in Thailand is a good example to portray the mistake and incompleteness of Thai strategy's planning because it fixates on physical competence instead of people and Thai entrepreneur's competences. While Thai government supports and seriously promotes the development of R3A to connect with China, it lacks specific details regarding what way we can improve Thai business and entrepreneurs for Thai society to optimize benefits from R3A route. It only presents an illusion of China as a big market with billion consumers without considering the fact whether Thai capital and Thai goods have sufficient ability to compete successfully in the Chinese market, one of the most competitive markets in the world. It also ignores the fact that while Thailand wishes to expand trade in China, China also wants to tap into Thai market.

When the Thai government only focuses on building transport route but overlooks the development of Thai entrepreneurs, allowing the opportunities for Chinese capitals to tap into almost every aspect of Thai economy. The verdict is that the constructed route, instead of being exploited to effectively allow Thai goods and capital to reap benefit from Chinese markets, likely provides a significant opportunity for Chinese goods and capital to flux into and eventually dominate the markets and trade in Thailand.

4. Strategy Proposals

Given the lessons learned as described earlier, policies and strategies are proposed to enable Thai society to take full advantage of R3A for the benefits of trade, production and logistics service sectors. The proposed policies and strategies can be divided into 2 types. Passive strategies are to curtail the Chinese entrepreneurs' rising influence in agricultural business in Thailand. Active strategies are designed to promote Thai products and entrepreneurs in order to secure greater business power leading to better reap benefits from the utilization of R3A.

4.1 Passive strategy: minimizing disadvantages

4.1.1 Law enforcement

In the future, Chinese packing house owners may dominate Thai fruit industry until they have the monopoly to fixate the price and sales if the following legal measures are not enforced effectively.

- Foreign business act
- Work permit
- Competition law
- Other regulations that governs the agricultural export by Chinese packing house owners such as the requirement that produces must be planted and processed under the Good Agricultural Practice (GAP) and the Good Manufacturing Practice (GMP) as well as paying the due tax.

4.1.2 Building online platform within the dominance of Thai capital

Online trade through E-commerce will be increasingly popular. Currently, there are providers of platform which act as central market for online trade both domestically and internationally. Therefore, Thai vegetable and fruit traders must sell their products through

online channel to distribute goods to worldwide customers without constraint. A choice is given between choosing domestic central market or oversea one. To facilitate Thai vegetable and fruit traders, including small traders, there is a need to set up a Thai platform or central market because if Thai traders sell through foreign online platform, the information will be fallen into the hand of foreign capitals. This means that Thai traders will have to rely on foreign traders, thereby deteriorating the influence of Thai capital in the international trade.

4.2 Active strategy: elevating trade bargaining power

The active strategy to increase Thai entrepreneur's competence in gaining benefit from vegetable and fruit trade through R3A route is divided into 2 aspects of bargaining power as follow:

- Elevating trade bargaining power with goods
- Elevating trade bargaining power with a promotion for Thai entrepreneurs to invest in China

4.2.1 Elevating trade bargaining power with the selling power of products

As for the value chain of importing Thai durians to distribute to Chinese consumers, both Thailand and China have an opportunity to have upper-hand in the trade bargaining. The power for Thai business rests on the fact that Thailand is almost the only supplier for durians with flavor sought after by Chinese consumers, so Thai durians dominate the majority of market share in Chinese durian market. On the other hand, China's bargaining power hinges on its ability to monopolize the export market of Thai durians because the demand for durians in China commands the overwhelming share of total durian export from Thailand. Therefore, China is nearly the only importer of Thai durian in the world which allows Chinese business to take control of business of Thai durian import to China.

Until now, there is an attempt from China to minimize the bargaining power of Thailand from being a main supplier of durians through 3 approaches. They are:

1) Bringing sprout of Thai durian to grow in China or using Chinese capital to plant the fruit in the neighboring country
2) Gradually acquiring durian farms
3) Selling Thai durians under Chinese brands

Thailand should exploit the benefit from becoming the Chinese consumers' favorite flavor to increase the bargaining power by getting Chinese customers to "plead" for Thai durian through the following actions

1) Thailand should establish potential provinces such as Nonthaburi to be a central global market where Chinese buyers or other country's buyers have to visit. The entire process of grade selection, packaging, and preparation have to be carried out.
2) The brands and story must be developed for Thai durians as well as the assurance of the quality to guarantee that the export produces are delicious in taste and consistent in quality.

Building the brand leading to the improvement of the popularity of the product market certainly uplifts the business advantage. Therefore, to increase the import opportunity to all level of business and entrepreneur, the government has to support the establishment of national brand to allow Thai business to flourish in the oversea markets. However, the idea of national brand establishment is not novel. Thai government had tried in the past to build Thai brand such as "Thailand's Brand" for generic goods. Yet, no concrete results were yielded. The study proposes that the government should develop and build high-value and outstanding national brand along with the enhancement of competitiveness, especially by improving the standard for goods and service to be internationally accepted so that Thai brand can become popular in the market and accepted by international market.

It must be noted that the success of building national brand relies on the safety standard to guarantee the quality of the product, not just a propaganda trick. Building brand for niche Thai fruits such as durian or mangosteen, therefore, must be accompanied with development and control of safety standard to guarantee the quality of goods along the entire supply chain from farming/production, harvesting, packaging, processing, marketing and distribution in both domestic and international markets. Hence it is quite necessary to designate a responsible agency as product champion who has a clear authority to care for and be responsible for the fruit supply chain system. Thai entrepreneurs should also set up a professional association to improve operating practice and certification to ensure that farmers and entrepreneurs who are in the supply chain under the national brand operate on the same standard which will guarantee the qualities of export produces.

4.2.2 Elevating trade bargaining power with promoting Thai entrepreneurs to invest in China

The evolution of international trade can be separated into 4 stages or formats as follow:

1) 1st stage/format: exporting goods to foreign country using domestic production base and relying on foreign importer

2) 2nd stage/format: exporting production base to foreign country to reduce duty barrier and establishing office to oversee distribution in foreign country. This format requires the strength of brand to drive the sales.
3) 3rd stage/format: exporting traders to foreign country to dominate and control the channel for importing and distributing in foreign country without having to use the strength of the brand but using authority in dominating market mechanism in foreign country
4) 4th stage/format: exporting platform to gain authority in the control of the market direction because the platform is serving as the central market or trade hub through electronic media that many suppliers, owners, buyers and consumers can communicate and acknowledge each other's needs and trade goods and service. This platform has to facilitate, control and oversee transaction regarding the sale and purchase which consist of advertisement, goods order, delivery, after-sale service and payment. The platform owner, therefore, can use platform as a tool or mechanism to build opportunity to control the trade direction and collect in-depth data regarding the sale such as consumer's behavior for each product in different area.

It is obvious that no developed country relies solely on import to promote international trade of its goods and trade. Each country promotes and pushes different types of trade such as building production base in foreign country, promoting business to permeate through retail in foreign country, or building E-commerce platform to sustain sale for buyer and sellers around the world. As the same type of vegetable and fruit cannot be easily produced in oversea by relocating the production base like goods in other industries, the attempt to expand the trade of these Thai produces, apart from export, should focus on encouraging Thai people to do business abroad to elevate the power of controlling distributing channel in foreign country.

Currently, there are many Chinese students pursuing a study in Thailand. Most of those who are here come from the southern part of China like Nanning or Kunming which may possibly be because of its proximity and proliferated business relationships. Chinese students hold certain qualities such as enthusiasm, determination, responsibility and mercantile. One of the reasons they choose to study abroad is to find business opportunity after graduation in the countries where they study. On the opposite, quite regretfully, most Thai students do not have clear goals when studying Chinese or pursuing an education in China. So when they stay in China, they do not use that opportunity to learn about trade and business in China thoroughly because they never intend to stay after their graduation. This could be because there are very few Thai companies in the China. Therefore, the Thai government should collaborate with professional association such as The Thai Chamber of

Commerce to utilize the benefit for turning oversea Thai students in China to be the new generation of "Trade Warriors" in China market. The process could have 2 stages.

- During initial phase, the government could begin with supporting Thai students currently studying in China by focusing on some students who already show eagerness to do business in China such as a group of Thai students who are studying in Guangzhou and setting up a website to offer various services to Thai entrepreneurs who wish to trade with Chinese such as being interpreters for business transaction, agents for providing and ordering goods from China and QC agents.
- In the future, the government should collaborate with professional associations to plan a long-term strategy in molding Thai youth into entrepreneurs in China through a scholarship plan for Thai students to continue their study in China. The curriculum and subjects need to be specified under the payback contract that regulates the students to work with Thai businesses that venture in China after graduation.

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในระยะกว่า 10 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยทุกชุดได้ให้ความสำคัญอย่างมากกับการดำเนินการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ให้เป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกแก่กระจายสินค้า ภายใต้กรอบความคิดการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในอาเซียน (ASEAN Logistics Connectivity) ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้คาดหวังว่าการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจจะส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และการบริการ ส่งผลให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ยกระดับการครองชีพ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคนี้ในเวทีการค้าโลก

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เชื่อมจากคุนหมิง–สปป.ลาว (บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยน้ำทราย)–เชียงราย–กรุงเทพฯ รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร แยกเป็นระยะทางในจีน ช่วงคุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อหาน ประมาณ 837 กม. ระยะทางในลาว ช่วงบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย ประมาณ 250 กิโลเมตร. และระยะทางในไทย ช่วงเชียงของ-กทม. ประมาณ 810 กิโลเมตร ภายใต้วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ลดต้นทุนในการขนส่ง สร้างรายได้ให้กับกลุ่มคนรายได้ต่ำ กับทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

เส้นทาง R3A เริ่มเปิดให้ใช้งานมาครบ 10 ปีแล้ว โดยได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 ในช่วงแรกของการเปิดใช้เส้นทาง ยังต้องอาศัยการข้ามแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับ สปป. ลาว โดยแพขนานยนต์ จนต่อมา เมื่อปี พ.ศ. 2553 จึงได้เริ่มสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จนก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยใช้ชื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย (บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) กับสปป. ลาว (บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว) มีระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตรเข้าในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่งผลให้การขนส่งบนเส้นทางนี้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยช่วยลดเวลาการเดินทางและขนส่งระหว่างกรุงเทพและคุนหมิงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง



ภาพที่ 1-1 เส้นทางขนส่งสินค้า R3A[1]

ถึงแม้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเชียงของกับห้วยทราย จะเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ จะก่อสร้างเสร็จหลังจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะหวันนะเขต บนเส้นทาง R9 รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อม ไทย-สปป. ลาว–เวียดนาม กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นบนเส้นทาง R3A กลับมีความหนาแน่นและเข้มข้นกว่ากิจกรรมบนเส้นทาง R9 มาก อีกทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนต่างก็ได้วางแผนงานในด้านต่าง ๆ ที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A นี้อย่างเต็มที่

เมื่อพิจารณาสถานการณ์การนำเข้าและส่งออก รวมถึงขีดความสามารถของการแข่งขันทางการค้าภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A พบว่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ มีสินค้าเกษตรเป็นกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่ามากที่สุดทั้งการนำเข้าและส่งออก อย่างไรก็ดีในการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นนี้ ผู้ประกอบการไทยอาจไม่ได้รับผลประโยชน์จากการค้าเท่าที่ควร โดยเฉพาะในส่วนของสินค้าเกษตร ซึ่งปัจจุบันพบว่าในส่วนของการส่งออกสินค้าเกษตร ได้มีพ่อค้าต่างชาติจำนวนมากรุกเข้ามารับซื้อผักและผลไม้หน้าสวนในประเทศไทย โดยจะจัดคนของตนเองเข้าไปควบคุมบริหารการจัดเก็บผลไม้ในสวนเอง ทำการขนส่งเอง และในหลายโอกาสก็มีอำนาจต่อรองมากกว่าเกษตรกรในการกำหนดราคารับซื้อ

[1] http://www.busandtruckmedia.com/page.php?a=10&n=138&cno=4000

ผลผลิต[2] แต่ในทางตรงกันข้าม ในส่วนของการนำเข้านั้น กลับมีพ่อค้าต่างชาตินำเข้าผัก-ผลไม้มาเร่ขายในตลาดที่เป็นแหล่งกระจายผักผลไม้หลักของไทย ทั้งที่ตลาดไท ตลาดไอยรา ตลาด 4 มุมเมือง ตลาดศรีเมือง รวมถึงที่ จ.ราชบุรี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่นำเข้ามาจากจีนผ่านด่านเชียงของ จ.เชียงราย[3] นอกจากนี้ ในขณะที่ทุกภาคส่วนของไทยมีมุมมองของการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จำกัดอยู่เฉพาะในเรื่องของการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทย ประเทศจีนได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในหลากมิติในการขับเคลื่อนภาคเอกชนของตนมาใช้ประโยชน์บนเส้นทางสายนี้ อันเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) ของรัฐบาลจีนที่สนับสนุนให้ผู้ประกอบการออกมาลงทุนต่างประเทศตามเส้นทางเชื่อมโยงการค้าใหม่ของจีนนี้ โดยเฉพาะในพื้นที่สปป. ลาว และการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาลงทุนทางตรง (Outward Foreign Direct Investment) ในไทยและสปป. ลาว

ด้วยสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ทำให้มีหลายฝ่ายที่ได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากอย่างเท่าที่คาดหวังไว้เมื่อเทียบกับประเทศจีน ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์ ดังนั้น หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสมบูรณ์สำหรับการเดินทางและขนส่งมาได้ระยะหนึ่งแล้ว จึงเห็นควรที่จะทำการประเมินอย่างจริงจังถึงประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในส่วนที่ส่งผลต่อการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เพื่อนำประสบการณ์ที่ประเมินได้นี้ มาถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยอาศัยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

1) เพื่อทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สปป. ลาว และ จีน ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
2) เพื่อสำรวจและวิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขัน ที่เกิดจากการขนส่งบนเส้นทาง R3A เพื่อประเมินผลจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทยในภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์
3) เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์ที่ได้รับมาสรุปเป็นบทเรียนที่ได้รับ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งในส่วนของภาครัฐและของภาคเอกชน

---

[2] ฐานเศรษฐกิจ (10-13 เมษายน 2559) "'ล้ง'ผลไม้ปัญหาระดับชาติ ลามชิปปิ้ง-พืชและธุรกิจอื่น" สืบค้นที่: http://www.thansettakij.com/2016/04/18/44048

[3] http://www.thaizhong.org/index.php?option=com_content&view=article&id=6674:2559-5-3-9-35&catid=22&Itemid=123&lang=th

4) เพื่อบูรณาการผลการศึกษา และนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์ ที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ครอบคลุมใน 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย สปป. ลาว และประเทศจีน **โดยมุ่งเน้นเฉพาะในประเด็นการค้าสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นสำคัญ**

1.4 ทฤษฎี สมมติฐานและกรอบแนวคิดของการวิจัย

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งทั้งคนและสินค้า โครงการวิจัยนี้ได้มุ่งพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวเนื่องเฉพาะกับการขนส่งสินค้า โดยการศึกษานี้จะใช้กรอบแนวทางของการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าระหว่างประเทศ (Global Value Chain Analysis) ซึ่งจะแบ่งกระบวนการค้าและการขนส่ง และผู้ประกอบการตามหน้าที่และบทบาทที่แตกต่างกันออกไป ตั้งแต่ต้นทางของสินค้าไปยังปลายทางออกเป็นหลายขั้นตอน โดยทั่วไป การศึกษาวิเคราะห์ตามกรอบ GVC จะเริ่มด้วยการสร้างแผนภูมิห่วงโซ่คุณค่า เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับลักษณะและบทบาทของของผู้ที่เกี่ยวข้องรายสำคัญ (Key Stakeholders) ในห่วงโซ่คุณค่า และเมื่อทราบถึงโครงสร้างและองค์ประกอบของห่วงโซ่คุณค่า ที่ฉายภาพให้เห็นถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องรายสำคัญทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในห่วงโซ่คุณค่าของสินค้า ซึ่งเป็นเป้าหมายหรือที่ต้องการศึกษาแล้ว งานในขั้นที่สองจะเป็นการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) การประเมินสถานการณ์ทางธุรกิจ และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นบนแต่ละขั้นตอนของห่วงโซ่คุณค่า

การประเมินมูลค่าหรือคุณค่าที่เกิดจากการประกอบการค้าและบริการที่ใช้เส้นทาง R3A เพื่อการขนส่งสินค้า โดยแบ่งมูลค่าออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้

1) มูลค่าหรือคุณค่าที่เป็นผลประโยชน์ทางตรง (Direct benefit) จากการขนส่งที่รวดเร็วและสะดวกขึ้น ที่สะท้อนอยู่ในรูปของการเพิ่มขึ้นของผลตอบแทนที่ได้รับจากการค้าและการขนส่งผ่านเส้นทาง R3A โดยการประเมินคุณค่าที่เกิดจากกระบวนการค้าและการขนส่งตลอดห่วงโซ่คุณค่า จะวัดจากผลตอบแทนที่ได้จากการค้าและการขนส่ง เกษตรกรและผู้ประกอบการในแต่ละทอด ส่วนต่างกำไรจากธุรกรรมการค้า (หรือรายรับหักต้นทุนการดำเนินงาน) เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ประกอบการได้รับจากเข้าร่วมในห่วงโซ่คุณค่า ซึ่งเป็นผลจากการเปิดใช้เส้นทาง R3A

2) มูลค่าหรือคุณค่าที่เกิดจากการลงทุนตามแนวเส้นทาง R3A อันเป็นผลจากเส้นทาง R3A ทำให้เข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกขึ้น โดยผลประโยชน์จากการลงทุนที่เกิดขึ้นใหม่ตามแนวเส้นทาง R3A พิจารณาจากการลงทุนที่เกิดขึ้นตามแนวเส้นทาง R3A
โดยการวิเคราะห์ของการศึกษาในส่วนนี้ จะมีขอบเขตครอบคลุมเฉพาะการลงทุนที่เกิดขึ้นในพื้นที่เหล่านี้
   - ฝั่งประเทศไทย: จะทำการรวบรวมข้อมูลเฉพาะการลงทุนที่เกิดขึ้นในอำเภอเชียงของ พื้นที่รอยต่อกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

- ฝั่งสปป. ลาว: จะทำการรวบรวมข้อมูลการลงทุนที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางระหว่างชายแดนจีน-ลาว จนถึง ชายแดนลาว-ไทย
- ฝั่งประเทศจีน: จะทำการรวบรวมข้อมูลการลงทุนและการพัฒนาที่เกิดขึ้นบริเวณด่านชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน และนครคุนหมิงเป็นสำคัญ

1.5 ระเบียบวิธีการศึกษา

ระเบียบวิธีการศึกษาของโครงการนี้ ประกอบไปด้วยขั้นตอนสำคัญ คือ

1. การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่
    - งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A
    - ข้อมูลและสถิติการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A
    - ข้อมูลการลงทุนทั้งของไทยและต่างชาติเพื่อส่งเสริมการค้าบนเส้นทาง R3A
    - กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A
    - นโยบายและยุทธศาสตร์ทั้งของไทยและต่างชาติ เพื่อส่งเสริมการค้าของผู้ประกอบการบนเส้นทาง R3A

2. การเก็บข้อมูลภาคสนามในประเทศ ประกอบด้วย
    - สำรวจรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการโลจสิติกส์ ตามเส้นทาง R3A ในจังหวัดเชียงราย
    - สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ประกอบการเกี่ยวข้องกับการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการโลจสิติกส์ ของแต่ละกิจกรรมบนห่วงโซ่คุณค่าในในจังหวัดเชียงราย และ กทม.
3. การเก็บข้อมูลภาคสนามในต่างประเทศ ประกอบด้วย
    - สำรวจรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการโลจสิติกส์ ตามเส้นทาง R3A ในประเทศจีน และ สปป. ลาว
    - สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ประกอบการเกี่ยวข้องกับการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการโลจสิติกส์ ของแต่ละกิจกรรม ของห่วงโซ่คุณค่าในประเทศจีน และ สปป. ลาว
4. วิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขันและศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทยในแต่ละช่วงของห่วงโซ่คุณค่า
5. นำเสนอกลยุทธ์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชน ในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์
6 จัดสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็น และเผยแพร่ผลงานโครงการ ร่วมกับแผนงานวิจัย

1.6 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย

โครงการนี้ใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 12 เดือน นับจาก 1 พฤษภาคม 2560 ถึง 30 เมษายน 2561 โดยตารางที่ 1-1 ได้สรุปกิจกรรมของโครงการ โดยประกอบไปด้วย

1) การจัดประชุมทั้งแผนงาน และโครงการย่อย 1 และ 2 เพื่อวางแผนและเตรียมการวิจัย สรุปข้อมูลงานวิจัยในอดีต โดยมีการประชุมกันทุก 2 สัปดาห์ต่อครั้ง
2) การจัดการประชุมแนะนำโครงการ ที่จังหวัดเชียงราย
3) การวางแผนการศึกษาดูระบบในต่างประเทศ ตลอดจนเก็บข้อมูลในต่างประเทศ
4) การบูรณาการสรุปผลการศึกษาและข้อค้นพบเบื้องต้น

ตารางที่ 1-1 แผนงานการดำเนินงานโครงการ

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
จัดสัมมนาแนะนำโครงการ (ร่วมกับแผนงานวิจัย)		↔										
สังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว	↔											
เก็บข้อมูลภาคสนามในประเทศ			←	—	—	—	—	—	—	—	→	
เก็บข้อมูลภาคสนามในต่างประเทศ							↔			↔		
วิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขันและศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ						←	—	—	—	—	—	→
นำเสนอกลยุทธ์และจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์												↔

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับที่ได้รับ สามารถจำแนกได้ตาม หน่วยงาน ดังนี้

- ภาคธุรกิจ (ผู้ประกอบการไทยในภาคการเกษตร และบริการโลจิสติกส์)

ภาคธุรกิจทั้งภาคการเกษตร และบริการโลจิสติกส์ รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง สามารถนำองค์ความรู้จากผลการศึกษาที่ได้ ทั้งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันไปใช้ในการวางกลยุทธ์พัฒนาธุรกิจของตน รับมือกับสถานการณ์ปัจจุบันและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตได้

- หน่วยงานภาครัฐ

หน่วยงานภาครัฐทั้งหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานระดับชาติ (ได้แก่ สศช. กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดเชียงราย ฯลฯ) สามารถนำผลการศึกษาที่ได้ ทั้งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ไปใช้ในการ

กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของหน่วยงานตน เพื่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยมากที่สุด และในระดับท้องถิ่น สามารถวางยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดได้อย่างเหมาะสม

- ภาคส่วนวิชาการ

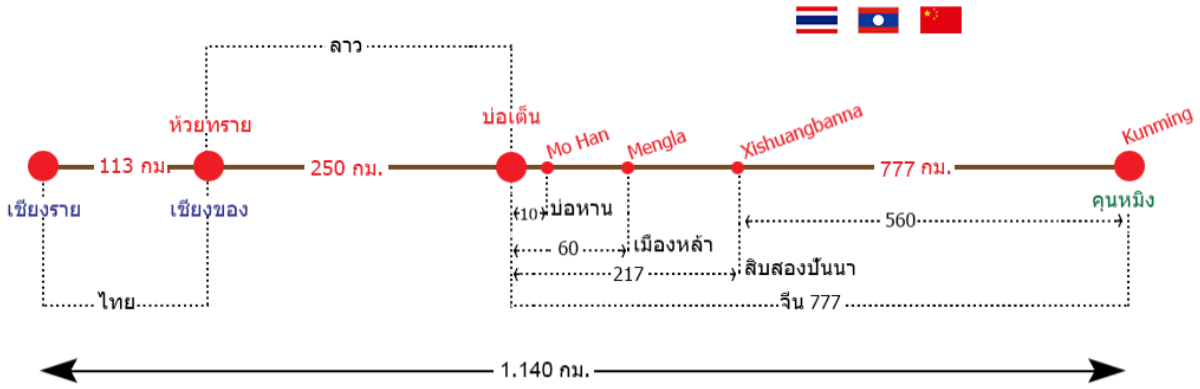
ผลงานวิจัย เมื่อผ่านการนำเสนอบทความทางวิชาการต่างๆ จะเป็นตัวอย่างงานศึกษาในทางวิชาการและวิจัยให้กับนักวิชาการและนักวิจัยไทย ในการวิเคราะห์ ประเมินผลและบทเรียนที่เกิดขึ้นจากนโยบายของภาครัฐอย่างเป็นระบบ สร้างความตระหนักรู้และนำไปซึ่งการวิจัยในประเด็นที่เกี่ยวข้องต่อไป เช่น ผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอื่นๆ

บทที่ 2
การทบทวนวรรณกรรมและการศึกษาที่ผ่านมา

2.1 ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A

เส้นทางหมายเลข 3A (R3A) เป็นเส้นทางสายไหมเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย โดยเริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2538 ภายใต้โครงการ " สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปีพ.ศ. 2551 โดยต้องข้ามแพขนานยนต์ เส้นทาง R3A นับเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนสาย AH3 ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทยและธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

“เส้นทาง R3A หรือ คุนมั่น กงลู่” คือเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานครสู่นครคุนหมิง ระยะทางประมาณ 1,140 กม ดังภาพที่ 2-1 ซึ่งมีต้นทางเริ่มจากอำเภอเชียงของ ประเทศไทย-บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น ของ สปป. ลาว-บ่อหาน-เชียงรุ่งหรือจิ่งหง ในแคว้นสิบสองปันนา ถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน



ภาพที่ 2-1 ข้อมูลเส้นทาง R3A จากเชียงราย – คุนหมิง
ที่มา: http://www.photoontour.com/outbound/sipsongpanna_2556/Sipsongpanna_Part_01.htm

จากการที่รัฐบาลจีนมีแผนในการพัฒนามณฑลยูนนานให้เป็นเมืองเศรษฐกิจทางตอนใต้ของประเทศ โดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะในกลุ่มความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ของ 4 ประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือของไทย ลาว เมียนมา และภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อจีนได้บรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ก็จะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายมูลค่าทางการค้าระหว่างภูมิภาคที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ เช่น การค้าขายข้ามประเทศ ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นเส้นทางการขนส่งที่น่าจับตามองมากที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียอีกด้วย

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่าง ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์และก่อเกิดรายได้มหาศาลกับกลุ่มประเทศที่อยู่บนเส้นทาง R3A แห่งนี้



ภาพที่ 2-2 แผนที่เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน
ที่มา: การค้าชายแดนเส้นทาง R3A โอกาสและความหวังการค้า SMEs (2558)[4]

R3A ถือเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมอุตสาหกรรม โดยยูนนานเริ่มยุทธศาสตร์เมืองหัวสะพาน (คือนโยบายของจีนที่วางตัวให้ยูนนานเป็นประตูการค้าทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนที่เชื่อมมณฑลตอนในของจีน กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้) สปป.ลาวและมณฑลยูนนานเริ่มสร้างเขตความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนบ่อหาน-บ่อเต็น และไทยที่อำเภอเชียงของกับโครงการนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จะเห็นได้ว่าการมีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ดี นำมาซึ่งโอกาสทางการค้าเส้นทาง R3A จะกลายเป็นเส้นทางห่วงโซ่อุตสาหกรรมและห่วงโซ่การค้าระหว่างประเทศที่สำคัญในอนาคตระหว่างจีนกับไทยและอาเซียน

นับตั้งแต่เปิดใช้เส้นทาง R3A มูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปยูนนานบน R3A ที่ผ่านมาได้เติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการมีกลไกสนับสนุนและอำนวยความสะดวกทั้งการเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนและการเริ่มใช้พิธีสารการขนส่งผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านประเทศที่สามบนเส้นทาง R3A ซึ่งมีส่วนกระตุ้นให้การค้าผ่านเส้นทางนี้สูงขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ -ห้วยทราย) แล้วเสร็จอย่างเป็นทางการ ซึ่งสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งนี้ยาว 630 เมตร ค่าก่อสร้างสูงถึง 48.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ก่อสร้างโดย CR5-KT Joint Venture ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท China Railway No.5 ของจีนและบริษัท กรุงธน เอนจิเนียริ่ง จำกัด ของไทย ซึ่งรัฐบาลไทยและรัฐบาล

[4] นิตยสาร Thaismenews (25 พฤษภาคม 2558) “การค้าชายแดนเส้นทาง R3A โอกาสและความหวังการค้า SMEs” สืบค้นที่ : http://www.thaismenews.com/index.php?modules=article&file=view&id=1432524894)#!

จีนลงทุนฝ่ายละครึ่ง ทำให้ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ (R3A) สามารถเดินรถได้ตลอดสาย โดยไม่ต้องลงแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขง ได้เปิดอย่างเป็นทางการ ช่วง 8 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2557 ไทยส่งออกผ่านด่านเชียงของสู่เส้นทาง R3A มีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 39.4

ก่อนหน้านี้ R3A ยังไม่ได้มีนัยสำคัญมากนัก เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ยังก่อสร้างไม่เสร็จ จึงต้องนำรถบรรทุกสินค้าลงเรือแพขนานยนต์ข้ามไป-มา ทำให้เสียเวลานาน ข้อมูลการค้าชายแดนก็บ่งชี้เช่นนั้น นั่นคือ แนวโน้มการค้าชายแดนด่านเชียงของเพิ่งจะเพิ่มอย่างรวดเร็วในรอบ 3-4 ปีที่ผ่านมานี้ จนสามารถแทนที่ด่านเชียงแสนและด่านแม่สาย ซึ่งก่อนหน้านี้เคยมีมูลค่าการค้าสูงสุดสลับสับเปลี่ยนกันไปมาตลอดได้ เพราะภายหลังสะพานเปิดใช้งานในปลายปีพ.ศ. 2556 ได้เอื้อให้การขนส่งรวดเร็วขึ้น ทว่ายังไม่เต็มที่เนื่องจากติดขัดพิธีการทางศุลกากร และขั้นตอนการเข้าเมือง เช่น ต้องมีการเปลี่ยนหัวรถบรรทุกสินค้าหรือถ่ายสินค้าไปอีกคันเมื่อจะต้องเข้าสู่อีกประเทศหนึ่ง[5]

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำหรับรถยนต์จากฝั่งไทยบนเส้นทางนี้ ก็คือรถไทยทุกประเภท (ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถบรรทุก) ยังไม่สามารถเดินทางเข้าไปในจีนผ่านด่านบ่อหาน (Mohan) ได้ ทางการจีนอนุญาตให้เฉพาะรถจากลาวเท่านั้น ภายใต้การวางเงื่อนไขที่เข้มงวด เช่น ต้องทำเรื่องล่วงหน้า 2 วัน, เข้าได้ครั้งละไม่เกิน 7 วัน, วิ่งได้เฉพาะพื้นที่หรือเส้นทางที่ได้รับอนุญาต ห้ามออกนอกเส้นทาง เช่น ยื่นขอไปเชียงรุ่งก็ต้องไปแค่เชียงรุ่งเท่านั้น จะเลยไปถึงคุนหมิงไม่ได้ ฝ่าฝืนมีโทษปรับ 2,000 หยวน (หรือ 10,000 บาท) รวมถึงต้องมีเอกสารที่ใช้ประกอบจำนวนมาก อาทิ ป้ายทะเบียนรถ ใบขับขี่สากล ทำประกันภัยของจีน ผลตรวจสภาพรถ ฯลฯ ข้างต้นคือกรณีนำ รถจากลาวเข้าจีน (ณัฐกร วิทิตานนท์, 2558)

จีนให้ความสำคัญกับเส้นทาง R3A เพราะจีนใช้เส้นทางนี้ในระบบ Backhauling หรือการขนส่งสินค้าจากจีนมาไทยแล้วขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน โดยใช้รถคันเดียวกัน ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่ำ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนนั้น จีนจะใช้ "เมืองบ่อเต็น" ซึ่งเช่าจากลาว 99 ปีเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้า เมืองบ่อเต็นนี้เป็นเมืองชายแดนลาวติดกับ "เมืองบ่อหาน" (หรือโมฮั่น) ซึ่งเป็นเมืองชายแดนของจีน

ในการขนส่งสินค้าทั่วไป จีนจะใช้รถบรรทุกขนสินค้าจากเมืองเชียงรุ่ง (จิ่งหง) คุนหมิง และเมืองใกล้เคียงคุนหมิงไปที่บ่อเต็น ในขณะเดียวกัน สินค้าจากประเทศไทยก็ไปเปลี่ยนถ่ายที่บ่อเต็นเช่นเดียวกัน การที่รถไทยและรถจีนเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นเป็นเพราะไทยกับจีนยังไม่ได้ลงนามในเรื่องยานพาหนะข้ามพรมแดนแต่ไทยและจีนลงนามในเรื่องยานพาหนะข้ามพรมแดนกับสปป.ลาว เมืองบ่อเต็นจึงเป็นจุดนัดขนถ่ายสินค้าระหว่างไทย-จีน ทั้งนี้ จีนได้จัดสร้าง **ศูนย์ขนส่งกระจายสินค้าและศูนย์ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่** (Distribution Center : DC) ที่เมืองบ่อหาน ห่างจากชายแดนบ่อเต็นประมาณ 10 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 172,000 ตารางเมตร คาดว่าศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์ร้านค้าปลีกแห่งนี้ นอกจากจะเป็นศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าแล้ว ยังทำเป็นศูนย์การค้าที่มีสภาพการค้าและธุรกิจแบบเมืองเศรษฐกิจชายแดนด้วย[6] (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2558)

ถึงแม้ต้นทุนค่าการขนส่งบนเส้นทาง R3A อาจจะสูงกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขง แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการเลือกใช้ R3A ด้วยเหตุผลที่สะดวกและรวดเร็วเนื่องจากลดต้นทุนด้านเวลาในการขนส่งและลดภาระการขนถ่ายสินค้าหลายทอดเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางแม่น้ำโขง จึงเหมาะกับสินค้าที่มีอายุการเก็บ

---

[5] ณัฐกร วิทิตานนท์ (2558) “มังกรผงาด : ว่าด้วยการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยโดยรถยนต์ในลุ่มน้ำโขงตอนบน”, มนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ปริทัศน์, 3:1 (มกราคม – มิถุนายน 2558)

[6] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (18 กันยายน 2558) “เส้นทาง R3A : ไทย – ลาว –จีน จะร่วมกันอย่างไรเพื่อประโยชน์สูงสุด” สืบค้นที่ : http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1442476208

รักษาสั้นหรือเน่าเสียง่าย และการขนส่งสินค้ามาทาง R3A ยังสามารถกระจายสินค้าไทยสู่มณฑลตอนในของจีน โดยเฉพาะทางภาคตะวันตกของจีนได้อย่างรวดเร็วโดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมด้านขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์เมืองหัวสะพาน (เฉียวโถวเป่า) ของมณฑลยูนนานซึ่งจะทำให้โครงข่ายคมนาคมภายในประเทศจีนสามารถเชื่อมต่อกันได้โดยสะดวก

ในส่วนของการท่องเที่ยวและการเดินทางไปมาระหว่างไทย-ลาว-จีน บนเส้นทาง R3A เป็นกรณี "คลาสสิก" ที่ต้องกล่าวถึง หนัง "Lost in Thailand"[7] ที่ออกฉายในปีพ.ศ. 2555 ส่งผลให้ชาวจีนอยากมาเที่ยวเมืองไทยมากขึ้นโดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่ ส่งผลให้จำนวนคนที่เดินทางบนเส้นทาง R3A เข้าออกด่านเชียงของโดยรวมของปีพ.ศ. 2556 ขยายตัวถึงร้อยละ 14.6[8] (กรุงเทพธุรกิจ, 2557)

นักท่องเที่ยวจีนโดยมากมักรวมกลุ่มขับรถมากันเองเป็นคาราวาน คณะละหลายสิบคัน และมักจะมาขอวีซ่าที่หน้าด่าน ค่อนข้างมีฐานะดี ส่วนใหญ่นิยมเข้ามาเที่ยวไทยในช่วงที่มีเทศกาลที่เป็นวันหยุดยาวของจีน คือ ช่วงวันชาติ (ต้นเดือนตุลาคม) และในเทศกาลตรุษจีน (ราวปลายเดือนมกราคมถึงต้นเดือนกุมภาพันธ์) มิใช่ขึ้นอยู่กับเทศกาลประเพณีสำคัญของไทยไม่ว่าจะเป็นสงกรานต์หรือลอยกระทง (ณัฐกร วิทิตานนท์, 2558)

เช่นเดียวกับคนไทยในภาคเหนือที่ก็เข้าไปเที่ยวจีนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉลี่ยอยู่ที่เดือนละประมาณ 2,000-3,000 คน เป้าหมายหลักคือที่สิบสองปันนา โดยไปทางรถยนต์กับคณะทัวร์เป็นหลัก[9]

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางหลัก ที่เชื่อมโยงการค้า การลงทุนระหว่างไทย ลาว จีน และช่วยกระจายสินค้าไปสู่กลุ่มประเทศอาเซียน และอาเซียน + 3 คือ จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ในพื้นที่บริเวณชายแดนด่านบ่อเต็นของสปป.ลาวและด่านบ่อหานของจีน มีการกำหนดเขตปลอดอากร (ฟรีโซน) ฝั่งละ 5 กิโลเมตร ซึ่งสินค้าที่นำเข้ามาในเขตดังกล่าว จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีตามกฎหมายศุลกากร หรือการยกเว้นอากร[10]

เส้นทางยุทธศาสตร์ทางการค้าสาย R3A นี้จะสร้างประโยชน์ให้กับทุกประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป้าหมายหลักของการร่วมมือกัน จำแนกได้ดังนี้[11]

1. การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่จะเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สร้างเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค

---

[7] "Lost in Thailand" หรือ "ไท่จง" หรือ "แก๊งม่วนป่วนไทยแลนด์" คือ ภาพยนตร์ที่ทำเงินถล่มทลายในจีน เข้าฉายเมื่อช่วงปลายปี 2555 ซึ่งได้มาถ่ายทำ ที่เชียงใหม่เกินกว่าร้อยละ 80 ของทั้งเรื่อง ส่งผลโดยตรงคือ นักท่องเที่ยวจีนมาเชียงใหม่เพิ่มขึ้นกว่าสามเท่าตัว จากเฉลี่ยปีละ 50,000 คน เพิ่มขึ้นเป็น 200,000 คนในปี 2556 แม้จะมีงานวิจัยของสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ออกมาระบุว่า ชาวจีนไม่ได้ตัดสินใจเดินทางมาเที่ยวเชียงใหม่ เพราะตั้งใจจะมาตามรอยภาพยนตร์ (film-induced tourism) แต่ต้องการท่องเที่ยวในเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติเป็นหลัก ทว่า สถานที่ส่วนใหญ่ที่คนจีนชอบไปเที่ยวชมส่วนใหญ่ก็ล้วนแล้วแต่เป็นสถานที่ที่มีอยู่ในหนัง ซึ่งไม่ใช่จากหนังเรื่องนี้เรื่องเดียว หากแต่หมายความรวมถึงหนังไทยหลาย ๆ เรื่องที่เป็นที่นิยมในหมู่คนจีนด้วย เช่นเรื่องเพื่อนสนิท

[8] กรุงเทพธุรกิจ (25 พฤศจิกายน 2557) "R3A เส้นทางแห่งโอกาส "ไทย-จีน"" สืบค้นที่:
http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/619471

[9] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2 มกราคม 2558) "เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (2) "เฉา เสี่ยวเหลียง" กงสุลใหญ่จีน แนะคนไทยลงทุนยูนนาน", สืบค้นที่ : http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1420030354

[10] นิตยสาร Thaismenews (25 พฤษภาคม 2558) "การค้าชายแดนเส้นทาง R3A โอกาสและความหวังการค้า SMEs" สืบค้นที่ : http://www.thaismenews.com/index.php?modules=article&file=view&id=1432524894)#!

[11] สุเทพ นิ่มใส (2556) "โอกาสของเชียงรายในการพัฒนาประเทศจากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ R3 (ด้านโซ่อุปทานการท่องเที่ยวและแรงงาน)"

2. การพัฒนาการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และการแสวงหาตลาดใหม่ ให้เพิ่มขึ้น ตลอดจนพัฒนา Supply Chain รองรับการเชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
3. การสร้างความแข็งแกร่งให้ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ รวมทั้งส่งเสริมศักยภาพด้านการศึกษาวิจัย การสร้างนวัตกรรม และการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น
4. ส่งเสริมวัฒนธรรมและทุนทางสังคมของล้านนาที่มีความหลากหลาย ทั้งเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงไปพร้อม ๆ กัน
5. พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพ ชีวิตและสร้างความเข้มแข็งของกระบวนการประชาสังคม
6. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และการจัดการที่เป็นระบบ เกิดสมดุล
7. สร้างความมั่นคงในพื้นที่ปกติและพื้นที่ตามแนวชายแดน
8. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนให้มากขึ้น

จากความสำคัญของเส้นทาง R3A ดังกล่าวข้างต้น ทีมผู้วิจัยจึงได้รวบรวมยุทธศาสตร์รวมทั้งโครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ของไทยที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ดังนี้

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)

หลักการพัฒนาประเทศที่สำคัญในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” “การพัฒนาที่ยั่งยืน” และ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9-11 และยึดหลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโตจากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม ประกอบด้วย 10 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
3) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติ เพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

โดยยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A คือ **ยุทธศาสตร์ที่ 10 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา** ที่มุ่งเน้นในเรื่องการมีเครือข่าย

การเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและมีการใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ การเพิ่มระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาค อนุภูมิภาค อาเซียนและเอเชีย รวมทั้งมีการพัฒนาส่วนขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคอาเซียน เอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ ให้ประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่สำคัญในทุกระดับ

แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย 1) ขยายความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนกับมิตรประเทศ และแสวงหาตลาดใหม่สำหรับสินค้าและบริการของไทย 2) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และอนุภูมิภาคอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ 3) พัฒนาและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการ และการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค 4) ส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศของผู้ประกอบการไทย 5) เปิดประตูการค้าและพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคที่มีความเสมอภาคกัน 6) สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนากับประเทศในอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาประเทศ 7) เข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศโดยมีบทบาทที่สร้างสรรค์ 8) ส่งเสริมความร่วมมือกับภูมิภาคและนานาชาติในการสร้างความมั่นคงในทุกด้านที่เกี่ยวกับเรื่องความอยู่ดีมีสุขของประชาชน 9) บูรณาการภารกิจด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและด้านการต่างประเทศ และ 10) ส่งเสริมให้เกิดการปรับตัวภายในประเทศที่สำคัญ

2.1.2 ร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 ทั้งนี้สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม

"พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน"

ร่างยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 18 กลยุทธ์โดยแสดงรายละเอียดเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 "ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม"- การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยงทั่วถึงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 "ปลอดภัยและมั่นคง" การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 "ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ" การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

- กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
- กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ 3.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 "ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์" การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

โดยยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A คือ **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ” การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในกลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีวัตถุประสงค์หลักคือ 1) การเพิ่มขึ้นของเส้นทางที่ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ 2) การเพิ่มขึ้นของปริมาณการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ โดยรูปแบบของโครงการภายใต้กลยุทธ์นี้ ได้แก่ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเส้นทางและความถี่ที่ให้บริการเชื่อมโยงประตูการค้าหลักของประเทศ รวมทั้งที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดผลบรรลุตามวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่กำหนด

2.1.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พ.ศ. 2558-2565

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในระยะ 8 ปีโดยมีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์คือ

1) สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม คืนความสุขให้ประชาชน
2) สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจด้วยการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมีประสิทธิภาพ
3) เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งโดยพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ
4) สร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยการเชื่อมต่อโครงข่ายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ได้กำหนดแผนงานยุทธศาสตร์หลักเพื่อสร้างอนาคตประเทศไว้จำนวน 5 ยุทธศาสตร์ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- กลยุทธ์ที่ 3.1 การยกระดับการเข้าถึงพื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยว
- กลยุทธ์ที่ 3.2 การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 3.3 การเชื่อมโยงประตูการขนส่งระหว่างประเทศ
- **กลยุทธ์ที่ 3.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนและองค์ประกอบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ**

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

โดยยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A คือ **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.4 ร่างยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

วิสัยทัศน์ "มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน"

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต "ระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยงตรงต่อเวลาสะดวกปลอดภัยค่าโดยสารที่เป็นธรรม) มีระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียมทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคตเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม"

เป้าประสงค์

(1) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
(2) รองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคม
(3) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ร่างยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ 20 ปีประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้านดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการโดยบูรณาการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมการขนส่งในเมืองและระหว่างเมืองที่มีการเชื่อมโยง (การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครปริมณฑลและเมืองหลักในภูมิภาค) ลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง **ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ทั้งเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และยกระดับการเดินทางโดยเฉพาะประตูการค้าที่สำคัญ (Gateway) บริเวณด่านชายแดนรวมถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 10 จังหวัด** และรองรับนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล เช่น การปรับเปลี่ยนประเทศไทยสู่ Thailand 4.0 โดยการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ การพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น เป็นต้น

(2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

การค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงเวลา และประหยัดต้นทุน ตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ ประกอบกับการจัดให้มีบริการภาคขนส่งการเดินทางของประชาชนที่มีคุณภาพ (ตรงต่อเวลาน่าเชื่อถือสะอาดสะดวกปลอดภัย) ได้มาตรฐานสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างเพียงพอ ครอบคลุมทั่วถึง ประหยัด รวมทั้งมีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้

(3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปรับปรุงกฎหมายและปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับ และพัฒนาการดำเนินงานด้านคมนาคมดังนั้นควรปรับปรุงกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องสอดคล้องตามนโยบาย โดยมุ่งเน้นการปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างนโยบายประกอบการและการกำกับดูแล รวมทั้งการปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคมทั้งทางถนนทางรางทางน้ำและทางอากาศ (เช่นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) เป็นต้น) และการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น นอกจากนี้การเปิดโอกาสให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) การมีธรรมาภิบาล (Good Governance) ความโปร่งใส (Transparency) และความเท่าเทียม (Equity) ในการบริหารงานและการให้บริการคมนาคมขนส่ง

(4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการมีคุณภาพ และเป็นมาตรฐานสากลเป็นที่ยอมรับในระดับสากล บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการจัดทำแผนงานโครงการและขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่ง เป็นต้น

(5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology)

ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะต่าง ๆ ที่ก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและอุตสาหกรรม

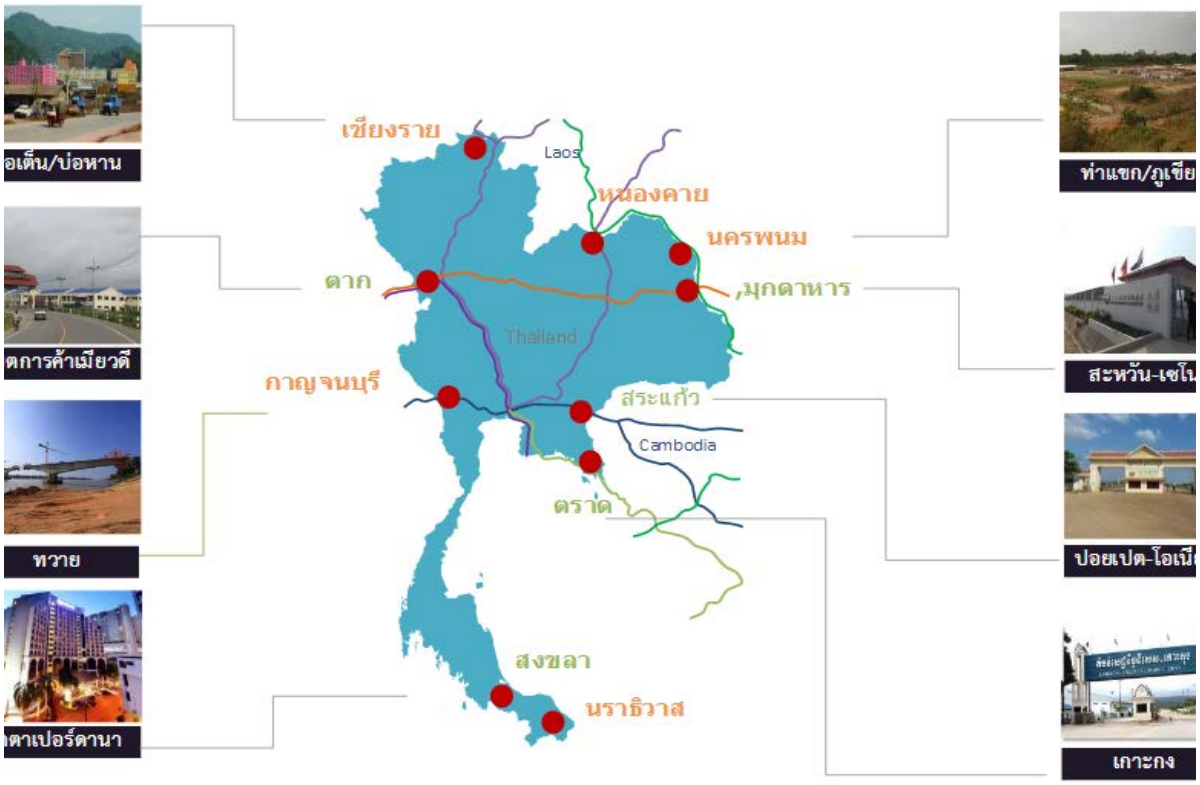
โดยยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A คือ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 และยุทธศาสตร์ที่ 2

2.1.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย (Special Economic Zone: SEZ)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เป็นนโยบายของรัฐในการนำประเทศเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมความมั่นคงของประเทศ เขตเศรษฐกิจพิเศษ คือ บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกำหนดให้เป็นเขตการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยรัฐเป็นผู้สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน ให้สิทธิประโยชน์ในการลงทุน การบริหารแรงงานต่างด้าวแบบไป-กลับ การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ โดยในปีพ.ศ. 2558 รัฐบาลได้ประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดสงขลา จังหวัดหนองคาย และระยะที่สองอีก 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดนครพนม จังหวัดนราธิวาส เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างฐานการผลิตเพื่อเชื่อมโยงเข้ากับอาเซียนและการพัฒนาเมืองชายแดนโดยมีกลยุทธ์การสร้างเศรษฐกิจพิเศษดังนี้

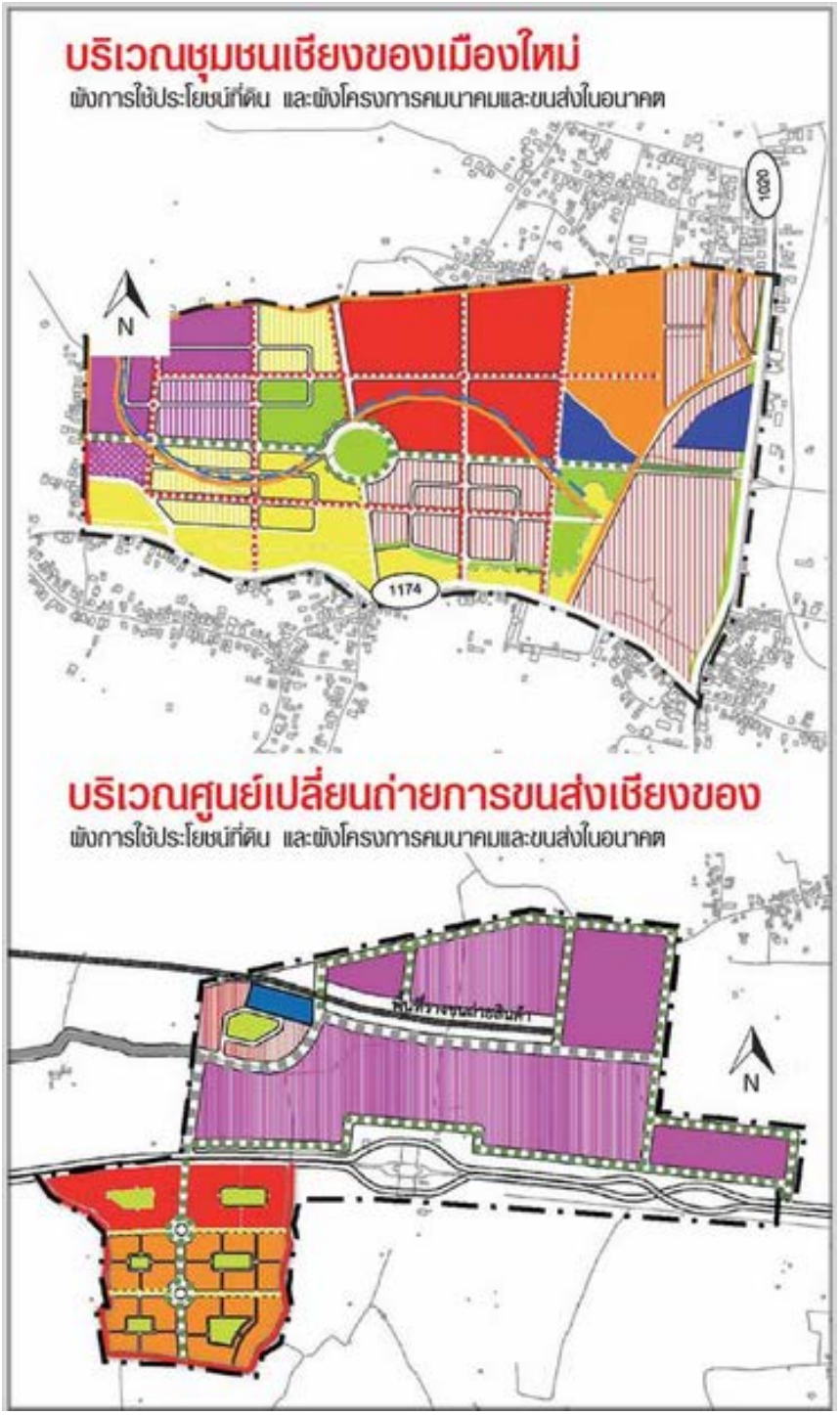
(1) การสร้างพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ เน้นการพัฒนาบริเวณชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
(2) สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานให้สิทธิประโยชน์ในการลงทุนและการบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ

(3) สนับสนุน SMEs และการลงทุนต่อเนื่องของไทยและในประเทศเพื่อนบ้าน
(4) จัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน โดยการบริหารแรงงานต่างด้าวและที่จำเป็น



ภาพที่ 2-3 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 แห่ง

สำหรับอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับเส้นทาง R3A กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้วางผังพื้นที่เฉพาะเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงรายแล้วเสร็จครอบคลุม 3 อำเภอ 21 ตำบล ได้แก่ อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน และอำเภอแม่สาย พื้นที่รวม 1,523.63 ตารางกิโลเมตร หรือ 952,268.75 ไร่ โดยเปิดช่องให้พื้นที่สีเขียวหรือที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม สามารถพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมที่ปลอดมลพิษได้ โดยแผนที่ผังเมืองเชียงของ จ.เชียงราย ดังแสดงในภาพที่ 2-4



ภาพที่ 2-4 ผังเมืองอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

2.1.6 ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนไทยกับเพื่อนบ้านของกระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมการค้าต่างประเทศ จัดทำยุทธศาสตร์การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555 เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคและเร่งรัดผลักดันการส่งออกของประเทศและส่งเสริมการค้าข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนร่วมแม่สอด-เมียวดี

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยย้ายหรือขยายการลงทุนอุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้าไปลงทุนในประเทศกัมพูชา

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหารที่ผลิตในประเทศหนึ่งและนำไปแปรรูปและจำหน่ายอีกประเทศ โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยด้านอาหารร่วมกันเพื่อให้ประเทศอาเซียนเป็นผู้ผลิตอาหารหลักเลี้ยงทวีปเอเชีย โดยสินค้านำร่อง ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด อ้อย ปศุสัตว์ ไก่ และสุกร

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมผู้ประกอบการด้านบริการของไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการผู้ประกอบการโรงแรมและโรงพยาบาลของไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน และโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคใน 3 เส้นทาง ได้แก่ (ก) เส้นทางเชื่อมมรดกโลกสุโขทัย หลวงพระบาง พุกาม และเสียมเรียบ (ข) เส้นทางสามเหลี่ยมมรกตเชื่อมโยงไทย ลาว กับกัมพูชา และ (ค) เส้นทาง 5 เชียง ได้แก่ เชียงตุง (เมียนมา) เชียงรุ่ง (จีน) เชียงใหม่ เชียงราย และเชียงทอง (ลาว)

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาส่วนราชการให้เป็นพี่เลี้ยงคนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน มีโครงการนำร่อง ได้แก่ การศึกษาโครงสร้างการบริหารงานขององค์การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO) เพื่อนำไปส่วนราชการของไทยให้เป็น TETRO (Thailand External Trade Organization)

2.1.7 ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนของสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการค้าชายแดนเพื่อรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้กำหนดวิสัยทัศน์ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2555 ในการพัฒนาการค้าชายแดน **“ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน การท่องเที่ยว และบริการต่อเนื่องของภูมิภาคอินโดจีน”** อีกทั้งกำหนดเป้าประสงค์ให้**มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ไทย-ลาว ไทย-กัมพูชา และไทย-มาเลเซีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี** และภายใต้ศักยภาพของทำเลที่ตั้งที่ประเทศไทยอยู่กึ่งกลางของภูมิภาคและมีระบบคมนาคมเชื่อมโยงอย่างทั่วถึง ประกอบกับมีแนวโน้มการลงทุนในพื้นที่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อนุภูมิภาค GMS, BIMSTEC, ACMECS และ IMT-GT

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเป็น 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

1) ยกระดับด่านการค้าชายแดน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการยกระดับจุดผ่านแดนและการขยายด่าน อาทิ สนับสนุนการก่อสร้างด่านถาวรใหม่ที่ชายแดนที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และการขยายด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

2) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม เพื่อใช้เป็นฐานขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม ทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยกำหนดยุทธศาสตร์การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค เช่น ACMECS, IMT-GT และ GMS ตลอดจนเร่งรัดความร่วมมือการเปิดเส้นทางบิน การยกระดับความร่วมมือในการสร้างถนน รถไฟ และสะพาน เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การก่อสร้างถนนชายแดนบ้านน้ำพุร้อนเพื่อเชื่อมไปยังท่าเรือทวาย ประเทศเมียนมา

3) ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบเพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดและสร้างรายได้ให้แก่ธุรกิจบริเวณชายแดน

4) เสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างแหล่งงานในพื้นที่ชายแดนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน

5) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว และการขนส่งระหว่างประเทศ

2.1.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน และอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย[12]

จากการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2556 มีมติเห็นชอบแนวทางการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่มีศักยภาพ ซึ่งรวมพื้นที่จังหวัดเชียงรายใน 3 อำเภอ คือ แม่สาย เชียงแสน และเชียงของ และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดำเนินการ โดยใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2555 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นจำนวน 50 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2556 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถือเป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญของรัฐบาลในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเป็นครั้งแรก

กรอบแนวคิดการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย - ความหมายของเขตเศรษฐกิจพิเศษในระเบียบดังกล่าว ได้ให้ความหมายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษว่า “บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งรัฐจะสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จที่สอดคล้องกับระบบ ASEAN Single Window และการดำเนินการอื่นที่จำเป็นเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ”

แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 4 แนวทาง ดังนี้

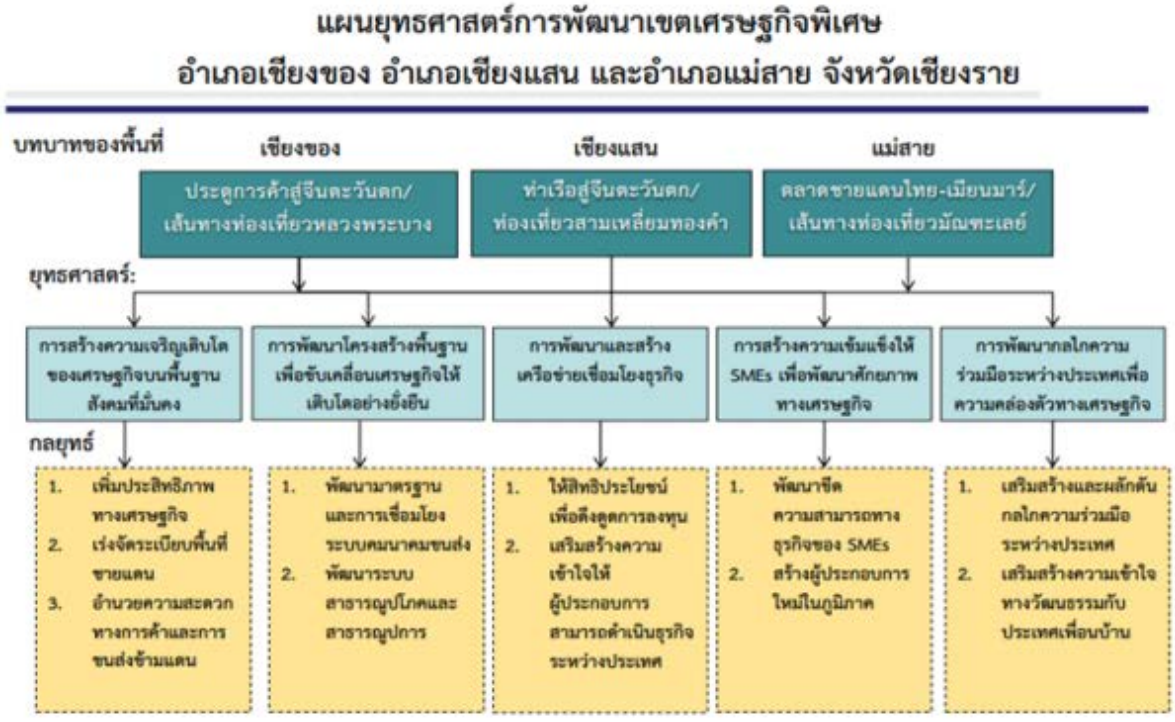
1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
2) การจัดระบบสิทธิประโยชน์และมาตรการสนับสนุน
3) การขยายฐานเศรษฐกิจในพื้นที่ให้มีขนาดใหญ่และเข้มแข็ง
4) การวางระบบบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกและดำเนินการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

กรอบแนวคิดด้านพื้นที่การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดเชียงรายจังหวัดเชียงรายได้ดำเนินการว่าจ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นที่ปรึกษาในโครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนจังหวัดเชียงราย ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 โดยได้

[12] คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดเชียงราย สำนักงานจังหวัดเชียงราย (2557) “แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย พ.ศ. 2557 – 2560 (ฉบับทบทวน)”

กำหนดให้มีการจัดตั้งครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ คืออำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ บทบาทของแต่ละเมืองนั้นมีความต่างกัน สำหรับอำเภอเชียงของ มีบทบาทเป็นเมืองโลจิสติกส์และบริการขนส่ง และเมืองแวะผ่านสำหรับนักท่องเที่ยว (Logistics City) อำเภอเชียงของมีจุดแข็งในด้านการเป็นที่ตั้งของสะพานข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเส้นกั้นอาณาเขตระหว่างไทยและลาว และถือเป็นหนึ่งในเส้นทางการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เป็นจุดผ่านแดนถาวรระหว่างไทยและลาว สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และวัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้านำเข้าจากลาวที่สำคัญคือ ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ของป่า และผลผลิตทางการเกษตร เป็นต้น นอกจากนี้ อำเภอเชียงแสนยังมีข้อได้เปรียบทางสภาพพื้นที่ที่เหมาะแก่การเกษตร และประมง โดยเฉพาะการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ปลาบึกทางธรรมชาติ

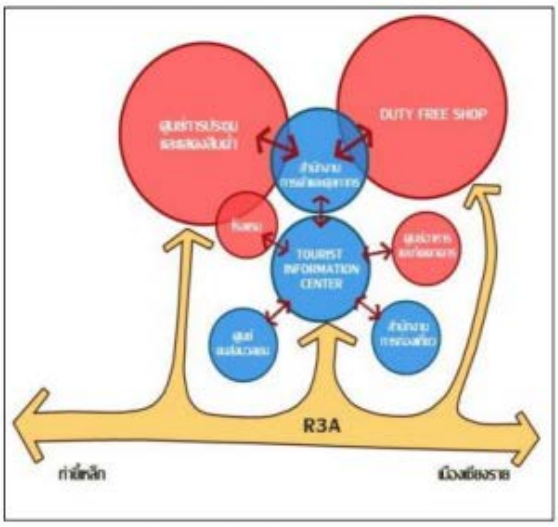
ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาของเชียงของคือ การเป็นเมืองศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า (Logistic City) โดยมีโครงการรองรับอยู่หลายโครงการด้วยกัน เช่น โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่ เพื่อสร้างการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านชายแดน (โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของที่อยู่ในขั้นตอนของการสำรวจออกแบบ โครงการด่านศุลกากรเชียงของแห่งใหม่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ) อย่างไรก็ตามการเจรจาด้านกฎระเบียบ และการสร้างความร่วมมือทางการค้าและการขนส่งก็ถือเป็นอีกประเด็นสำคัญที่ไม่ควรมองข้าม



ภาพที่ 2-5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดเชียงราย
(สำนักงานจังหวัดเชียงราย, 2557)

รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

- **แนวทางการพัฒนา** เพิ่มศักยภาพด่านการค้าเดิมในการพัฒนาให้เป็นด่านชายแดนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวและการค้าเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- **กิจกรรมหลักของพื้นที่** การพัฒนาพื้นที่ชายแดนแม่สาย-ท่าขี้เหล็กให้เป็นเขตการค้าปลอดภาษีพร้อมปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เป็นตลาดการค้าชายแดนที่มีความทันสมัยและมีระบบการจัดการที่มีมาตรฐาน พร้อมจัดสรรพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งมวลชน เพื่อการเชื่อมโยงระหว่างด่านการค้าชายแดนกับเมืองเชียงรายด้วยรถ Shuttle Bus สำนักงานการท่องเที่ยว เพื่อให้บริการด้านข้อมูลและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ศูนย์อาหารและภัตตาคาร โรงแรม และศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าระดับนานาชาติ เป็นต้น
- **การกำหนดองค์ประกอบของพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมหลัก**
  - ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว
  - ศูนย์ขนส่งมวลชน เพื่อการเชื่อมโยงระหว่างด่านการค้าชายแดนกับเมืองเชียงราย ด้วยรถ Shuttle Bus
  - สำนักงานการท่องเที่ยว เพื่อให้บริการด้านข้อมูลและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว
  - ศูนย์อาหารและภัตตาคาร
  - โรงแรม
  - สำนักงานการค้าและศุลกากร
  - ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้าระดับนานาชาติ

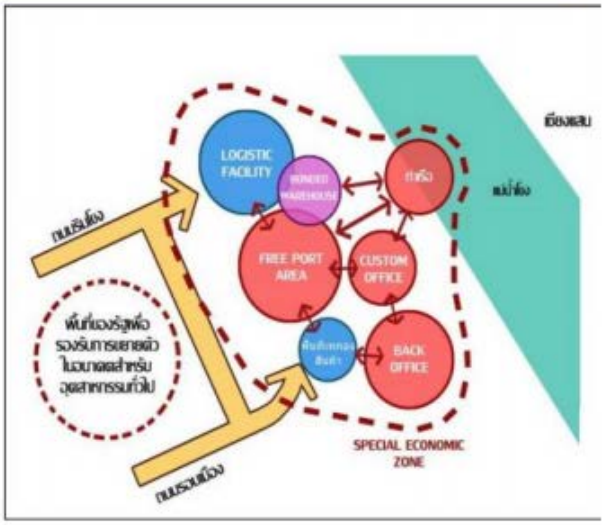


ภาพที่ 27 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

ภาพที่ 2-6 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
(สำนักงานจังหวัดเชียงราย, 2557)

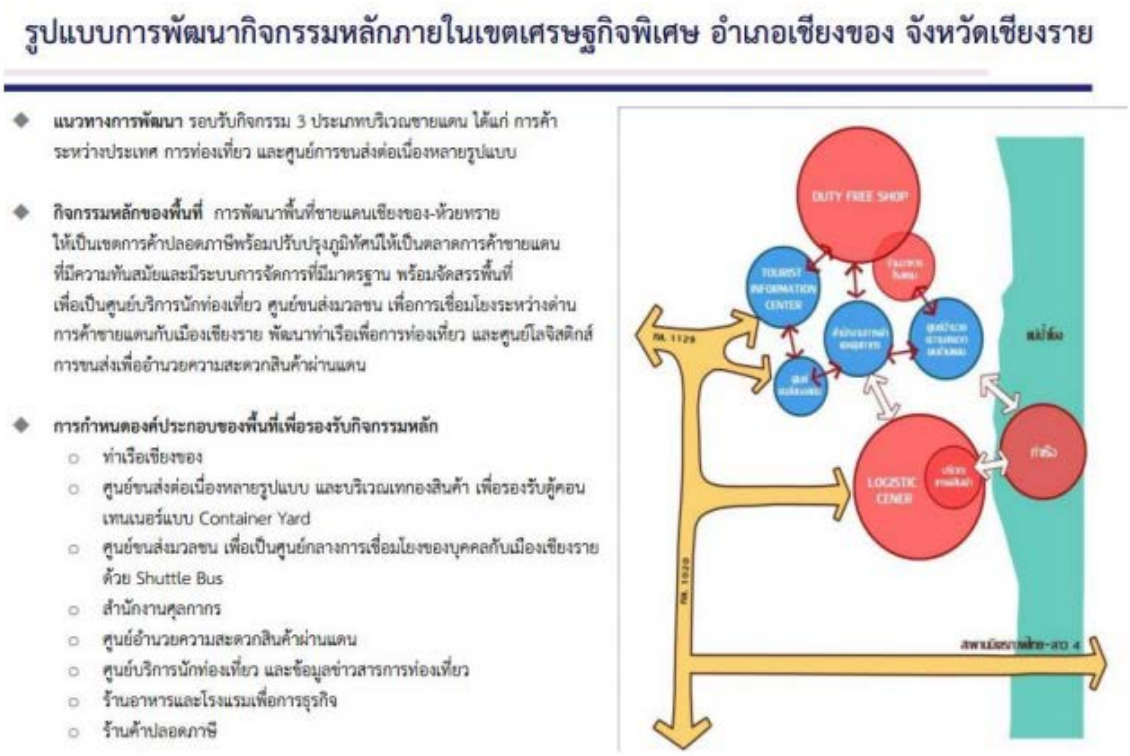
รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

- **แนวทางการพัฒนา** เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนนและทางน้ำ
- **กิจกรรมหลักของพื้นที่** การพัฒนาพื้นที่ชายแดนเชียงแสน-ห้วยทราย ให้เป็นเขตการค้าปลอดภาษีพร้อมปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เป็นตลาดการค้าชายแดนที่มีความทันสมัยและมีระบบการจัดการที่มีมาตรฐาน พร้อมจัดสรรพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งมวลชน เพื่อการเชื่อมโยงระหว่างด่านการค้าชายแดนกับเมืองเชียงราย พัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว และศูนย์โลจิสติกส์การขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน
- **การกำหนดองค์ประกอบของพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมหลัก**
  - ท่าเรือขนส่งสินค้า
  - สำนักงานศุลกากร
  - คลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับสินค้าผ่านแดน
  - พื้นที่ Free Port
  - ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและทางน้ำ
  - ย่านการค้าส่งระหว่างประเทศ
  - สำนักงานและคลังสินค้า



ภาพที่ 28 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ภาพที่ 2-7 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
(สำนักงานจังหวัดเชียงราย, 2557)



ภาพที่ 29 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

ภาพที่ 2-8 รูปแบบการพัฒนากิจกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
(สำนักงานจังหวัดเชียงราย, 2557)

2.1.9 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)

1. พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความยั่งยืน มีธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยวบริการสุขภาพและการศึกษาที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูง
2. พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตร และสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิดเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ ควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปให้มีความหลากหลายสอดคล้องกับความต้องการของตลาด
3. ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสมดุลแก่ระบบนิเวศ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
4. พัฒนาระบบการดูแลผู้สูงอายุรองรับการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุของภาคเหนือที่เร็วกว่าระดับประเทศ 10 ปี

2.1.10 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน) ประจำปีพ.ศ. 2561 - 2564

วิสัยทัศน์ (Vision)

“ประตูการค้าสากล โดดเด่นวัฒนธรรมล้านนา สินค้าเกษตรปลอดภัย ประชาชนร่วมใจอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ”

พันธกิจ (Mission)

1. ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์เชื่อมโยงสู่สากลให้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น

2. ส่งเสริมพัฒนาการและสร้างความเข้มแข็งให้ภาคเกษตร อุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่า

3. พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์วัฒนธรรม อารยธรรมแห่งล้านนาตะวันออกดำรงไว้ซึ่งศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์และเป็นอัตลักษณ์ และสุขภาพ

4. อนุรักษ์ พัฒนา และส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ดำรงฐานทรัพยากรธรรมชาติและการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี

2.1.11 ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัด (Strategic Issues)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาสภาพแวดล้อมในการพัฒนาการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเข้มแข็งและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตภาคเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีศักยภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาและสนับสนุนการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ด้านศาสนาศิลปวัฒนธรรมและสุขภาพ เพื่อเป็นการสร้างรายได้สู่ชุมชนอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ดำรงฐานทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมและพลังงานโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนสู่การเป็นกลุ่มจังหวัดสีเขียว

2.1.12 โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จังหวัดเชียงราย

ตามมติ ครม. 7 กุมภาพันธ์ 2549 ให้ กนอ.ตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จังหวัดเชียงราย บริเวณตำบลสถานและตำบลศรีดอนชัย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 16,000 ไร่ โดยมีอาณาเขตติดต่อ ทิศเหนือติดต่อกับคลองส่งน้ำและถนนภายในชุมชนบ้านน้ำม้า ทิศตะวันออกติดต่อกับทางหลวงหมายเลข 1020 ทิศใต้ติดต่อกับทางหลวงชนบท ชร.4019 และทิศตะวันตกติดต่อกับทางหลวงหมายเลข 1174 โดยเน้นอุตสาหกรรมที่มีการเพิ่มมูลค่าโดยใช้เทคโนโลยี เพื่อเพิ่มมูลค่าในการผลิตและเป็นอุตสาหกรรมสะอาด ประกอบด้วย แปรรูปเกษตรและอาหาร อัญมณีและเครื่องประดับ สิ่งทอขั้นปลาย บริการขนส่ง เครื่องใช้ไฟฟ้า/electronics ยา/เครื่องสำอางสมุนไพร อุปกรณ์และเครื่องจักรกลการเกษตร หัตถกรรม/OTOP และแปรรูปไม้และการพิมพ์ จากการศึกษาการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของพบว่า มีพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรม 2 ประเภท คือ นิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการผลิต และนิคมอุตสาหกรรมบริการรองรับ Logistics

2.1.13 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของ

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของ เป็นหนึ่งในแผนงานโครงการปีพ.ศ. 2560 ของกระทรวงคมนาคม เพื่อหวังยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าขานรับการขยายตัวของเศรษฐกิจอาเซียนและ

จีน เป็นอีกหัวใจสำคัญในการแปลงโฉม จ.เชียงราย ให้เป็นโลจิสติกส์ซิตี้ของภูมิภาค พัฒนาให้เป็นประตูการค้าในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ทั้งนี้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่รองรับการขนส่งสินค้าจากจีนตะวันตก โดยสินค้าที่ขนส่งมาจากจีนตะวันตก ซึ่งทำการขนส่งมาตามเส้นทาง R3A ผ่านเข้ามาในประเทศไทย เชื่อมต่อเข้าสู่ภาคกลางด้วยระบบรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เชื่อมต่อสายเด่นชัย-ปากน้ำโพ และรถไฟทางคู่เส้นทางปากน้ำโพ-ลพบุรี

สำหรับโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของมีพื้นที่ทั้งหมด 330 ไร่ แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ และคาดว่ารูปแบบการลงทุนจะเป็นแบบร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (พีพีพี) ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี



ภาพที่ 2-9 ผังพื้นที่โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของ
ที่มา: https://theleader.asia/2017/01/2230

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจะก่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้

1. ช่วยตอบสนองต่อแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564 ในการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
2. เพิ่มประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้า โดยมีการบูรณาการกับเครือข่ายระหว่างประเทศและระหว่างรูปแบบการขนส่ง
3. เพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ให้บริการขนส่งของไทยให้สามารถทำงานร่วมกับเครือข่ายผู้ขนส่งสินค้าของประเทศเพื่อนบ้าน
4. กรมการขนส่งทางบกสามารถใช้แนวทางการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของเป็นต้นแบบในการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือสถานีขนส่งสินค้าชายแดน
5. เป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของไทยที่ไม่ต้องการขนส่งสินค้าเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้สามารถเพิ่มรอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้มากขึ้น
6. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของไทยไม่จำเป็นต้องเข้าไปขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเส้นทาง R3A ถือเป็นเส้นทางที่ผ่านภูมิประเทศแบบภูเขาสูง มี

ความคดเคี้ยวมาก โดยมีโค้งมากถึง 3,800 โค้ง มักจะมีพบเห็นรถบรรทุกตู้สินค้าประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง



ภาพที่ 2-10 แผนพังศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของ

2.2 สถานการณ์ปัจจุบันของการใช้เส้นทาง R3A

ทีมผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน ได้แก่ สถิติการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ สถิตินักท่องเที่ยวข้ามพรมแดน รวมทั้งข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เส้นทาง R3A โดยสรุปประเด็นสำคัญต่างๆ ได้ดังนี้

2.2.1 สถิติการค้าชายแดนจังหวัดเชียงราย

ข้อมูลสถิติการนำเข้า - ส่งออกของด่านศุลกากรเชียงของ จ.เชียงราย ประจำปีงบประมาณ 2546 – 2559 ดังแสดงในตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ข้อมูลมูลค่าการนำเข้า – ส่งออก ประจำปีงบประมาณ 2546 – 2559 ของด่านศุลกากรเชียงของ (หน่วย: ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก
2546	184.558	532.207
2547	270.143	533.342
2548	413.591	901.965
2549	587.515	1,125.55
2550	783.823	837.974
2551	956.703	1,316.97
2552	986.331	1,931.04
2553	1,731.28	3,206.84
2554	2,268.31	5,931.14
2555	3,071.11	9,453.69
2556	3,343.99	10,298.88
2557	3,285.78	11,992.25
2558	3,808.68	13,359.72
2559	5,983.09	14,611.27

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2560)

นำเข้า

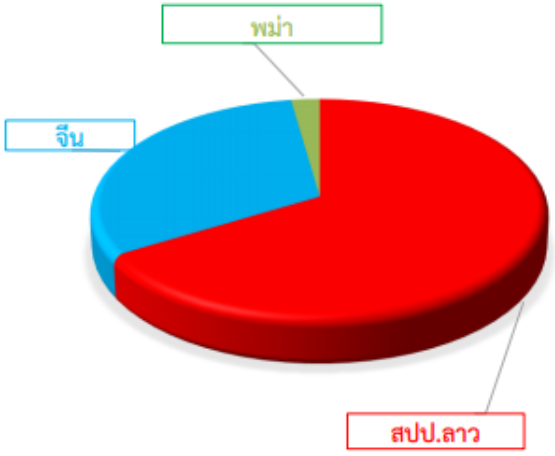
ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
จีน	5,873.784	98.17
สปป.ลาว	97.031	1.62
ไต้หวัน (คลังทัณฑ์บน)	12.047	0.20
เยอรมนี (พัสดุไปรษณีย์)	0.228	0.01
รวม	5,983.090	100



ภาพที่ 2-11 สัดส่วนการนำเข้า แยกตามประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2559
(ด่านศุลกากรเชียงของ, 2560)

ส่งออก

ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
สปป.ลาว	9,703.638	66.41
จีน	4,577.134	31.33
พม่า	330.503	2.26
รวม	14,611.275	100



ภาพที่ 2-12 สัดส่วนการส่งออกแยกตามประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2559
(ด่านศุลกากรเชียงของ, 2560)

เมื่อพิจารณาสถิติแนวโน้มการค้าชายแดนด่านศุลกากรเชียงของ จ.เชียงราย แยกตามประเทศต้นทางและประเทศปลายทางที่ใช้เส้นทาง R3A ประจำปีงบประมาณ 2553 - 2559 ดังแสดงในตารางที่ 2-2 และ 2-3

ตารางที่ 2-2 มูลค่าสินค้านำเข้าแยกประเทศด่านศุลกากรเชียงของ ประจำปีงบประมาณ 2553 – 2559
(หน่วย : ล้านบาท)

นำเข้าจากประเทศ	ปีงบประมาณ						
	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
จีน	1,184.36	1,782.02	2,457.23	2,730.32	3,070.30	3,683.48	5,873.78
สปป. ลาว	546.92	486.29	613.88	613.66	215.43	120.20	97.03
รวม	**1,731.28**	**2,268.31**	**3,071.11**	**3,343.99**	**3,285.73**	**3,803.68**	**5,970.81**

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2560)

ตารางที่ 2-3 มูลค่าสินค้าส่งออกแยกประเทศด่านศุลกากรเชียงของ ประจำปีงบประมาณ 2553 – 2559

(หน่วย : ล้านบาท)

ส่งออกไปประเทศ	ปีงบประมาณ						
	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
จีน	1,023.78	2,845.63	4,796.93	5,924.14	7,325.26	5,827.67	4,577.13
สปป. ลาว	2,087.22	3,064.03	4,069.57	3,970.46	4,220.29	6,992.78	9,703.64
รวม	**3,111.00**	**5,909.65**	**8,866.50**	**9,894.60**	**11,545.55**	**12,820.45**	**14,280.77**

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2560)

ตารางที่ 2-4 ประเภทสินค้านำเข้าสูงสุด 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2559

ที่	ประเภท/ชนิดสินค้า	มูลค่า(บาท)	ประเทศต้นทาง
1	ผลไม้สด	2,886,863,807.36	จีน
2	พืชผัก	2,111,468,724.90	จีน
3	ดอกไม้, ไม้ประดับ	338,654,079.98	จีน
4	เครื่องจักรกล – อุปกรณ์	269,808,332.46	จีน
5	แก๊สอาร์ก้อน	125,023,891.94	จีน
6	อลูมิเนียม	36,472,945.24	จีน
7	เม็ดทานตะวัน	32,836,213.83	จีน
8	ไม้แปรรูป	27,032,297.30	สปป.ลาว
9	ใบชา	19,110,225.12	จีน
10	วัสดุก่อสร้าง	14,937,946.50	จีน
11	สินค้าอื่นๆ	120,881,480.42	สปป.ลาว,จีน
รวม		**5,983,089,945.05**	

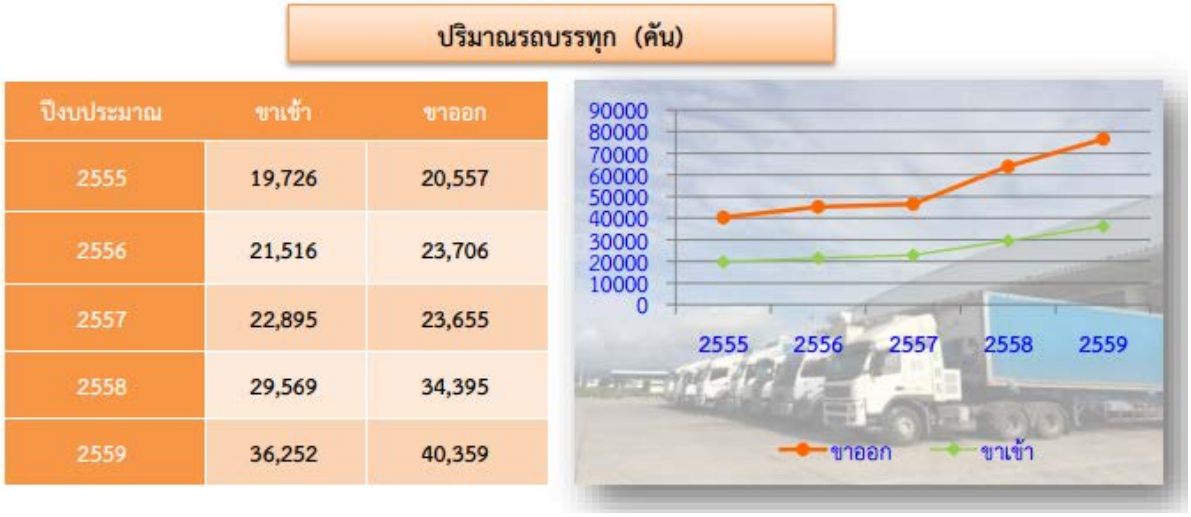
ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2560)

ตารางที่ 2-5 ประเภทสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2559

ที่	ประเภท/ชนิดสินค้า	มูลค่า(บาท)	ประเทศปลายทาง

ที่	ประเภท/ชนิดสินค้า	มูลค่า(บาท)	ประเทศปลายทาง
1	ข้าวสาร	3,971,763,570.47	สปป.ลาว
2	เครื่องอุปโภค - บริโภค	2,173,395,831.56	จีน, สปป.ลาว
3	ผลไม้สด	2,055,955,310.09	จีน, สปป.ลาว
4	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	1,094,402,671.27	จีน, สปป.ลาว
5	วัสดุก่อสร้าง	880,330,136.04	จีน, สปป.ลาว
6	ปลากระตักตากแห้ง, เนื้อปลาแช่แข็ง	528,185,549.36	จีน, สปป.ลาว
7	พืชผัก, ผลไม้แปรรูป	425,597,441.62	จีน, สปป.ลาว
8	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	390,871,153.28	สปป.ลาว
9	น้ำมันเบนซิน	350,780,856.35	จีน, สปป.ลาว
10	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	280,091,083.24	สปป.ลาว
11	สินค้าอื่นๆ	2,459,901,083.24	สปป.ลาว,จีน
รวม		**14,611,274,840.56**	

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ (2560)



ภาพที่ 2-13 สถิติปริมาณรถบรรทุกเข้า-ออก ด่านศุลกากรเชียงของประจำปีงบประมาณ 2555 – 2559
(ด่านศุลกากรเชียงของ, 2560)



ภาพที่ 2-14 สถิติปริมาณท่องเที่ยว ด่านศุลกากรเชียงของประจำปีงบประมาณ 2555 – 2559
(ด่านศุลกากรเชียงของ, 2560)

เมื่อข้อมูลสถิติการนำเข้า-ส่งออกของด่านศุลกากรเชียงของ โดยแยกตามประเภทของสินค้าใน 2 กลุ่มหลักคือ สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าเกษตร สามารถสรุปข้อมูลได้ดังนี้

ตารางที่ 2-6 ข้อมูลสถิติการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559

(หน่วย: บาท)

สินค้าอุปโภค	2557	2558	2559	รวม
ซิการ์ เชอรูตซิการิลโล และบุหรี่	43,779,770	2,983,757	112,482	46,876,009
คันเบ็ดเบ็ดและอุปกรณ์สำหรับตกเบ็ด	14,835,691	16,194,584	12,001,470	43,031,745
ดอกไม้เทียมใบไม้เทียม และผลไม้เทียม	2,563,312	2,715,377	2,321,740	7,600,429
หนังสือพิมพ์วารสารและนิตยสาร	1,664,708	24,787	210,691	1,900,186
เครื่องมือช่างที่ใช้ด้วยมือ	1,350,966	1,714,313		3,065,279
เสื้อผ้า	357,000	27,720		384,720
เฟอร์นิเจอร์และส่วนประกอบ	171,721	171,912	146,469	490,102
ตู้เย็นตู้แช่แข็ง	19,605	147,890		167,495
ของใช้บนโต๊ะอาหารและของใช้ในครัว	9,000	101,900	62,500	173,400
เครื่องเขียนและอุปกรณ์การวัด	48,222	17,000		65,222
รวม	**64,799,995**	**24,099,240**	**14,855,352**	

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-7 ข้อมูลสถิติการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2553 – 2559

(หน่วย: บาท)

สินค้าอุปโภค	2557	2558	2559	รวม
ไฟแช็กและเครื่องขีดไฟอื่นๆ	101,111,000	94,852,276	87,898,127	283,861,403
สิ่งปรุงแต่งที่ใช้ซักล้าง	56,655,451	61,615,919	46,480,499	164,751,869
สิ่งปรุงแต่งสำหรับใช้กับผม	24,237,447	38,191,092	33,956,301	96,384,840
สบู่	14,476,939	29,045,107	34,207,675	77,729,721
เครื่องสำอางและบำรุงรักษาผิว	13,668,232	88,947,073	98,655,923	201,271,228
รูปแกะสลักและเครื่องประดับทำด้วยไม้	12,171,435	20,472,585	22,616,963	55,260,983
เฟอร์นิเจอร์	11,953,269	16,583,886	12,341,981	40,879,136
ฟูก ผ้านวมหมอน	9,267,393	142,144,624	180,158,768	331,570,785
ผ้าอนามัยและแทมพอน	8,098,041	21,139,561	21,559,942	50,797,544
สิ่งที่ใช้ดับกลิ่นตัวและเครื่องหอมอื่นๆ	6,881,250	9,138,042	5,924,247	21,943,539
รวม	**222,162,099**	**476,584,540**	**543,800,426**	

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-8 ข้อมูลสถิติการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศจีนของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559

(หน่วย: บาท)

สินค้าอุปโภค	2557	2558	2559	รวม
ซิการ์ เชอรูตซิการิลโล และบุหรี่	42,874,094	-		42,874,094
ดอกไม้เทียมใบไม้เทียม และผลไม้เทียม	2,563,312	2,715,377	2,321,740	7,600,429
หนังสือพิมพ์วารสารและนิตยสาร	1,664,708	24,787	210,691	1,900,186
เฟอร์นิเจอร์และส่วนประกอบ	171,721	171,912	146,469	490,102
เครื่องมือช่างที่ใช้งานด้วยมือ	155,491	148,056		303,547
เครื่องซักผ้า	66,452	-		66,452
เครื่องเขียนและอุปกรณ์วัดความยาว	48,222	-		48,222
ตู้เย็นและตู้แช่แข็ง	19,605	147,890		167,495
กระดาษชำระและกระดาษทำความสะอาดอื่นๆ	-	156,578	432,476	589,054
เสื้อผ้า	-	75,000		75,000
รวม	**47,563,605**	**3,439,600**	**3,111,376**	

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-9 ข้อมูลสถิติการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคไปประเทศจีนของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559

(หน่วย: บาท)

สินค้าอุปโภค	2557	2558	2559	รวม
ไฟแช็กและเครื่องขีดไฟอื่นๆ	86,586,610	75,172,425	72,340,655	234,099,690
สิ่งปรุงแต่งที่ใช้ซักล้าง	19,390,352	22,780,602	12,047,498	54,218,452
สบู่	2,314,017	7,520,574	9,928,837	19,763,428
รองเท้า	2,311,000	162,160	3,200,500	5,673,660
สิ่งปรุงแต่งสำหรับใช้กับผม	2,185,609	4,779,707	3,307,733	10,273,049
เฟอร์นิเจอร์และส่วนประกอบ	2,052,561	6,475,494	1,792,620	10,320,675
เครื่องสำอางและสิ่งปรุงแต่งสำหรับบำรุงรักษาผิว	1,827,330	42,954,064	52,075,407	96,856,801
รูปแกะสลักและเครื่องประดับทำด้วยไม้	1,661,795	7,971,445	3,142,847	12,776,087
ฟูก ผ้านวมหมอน และเครื่องเตียงอื่นๆ	1,024,125	81,948,751	102,672,005	185,644,881
ผ้าอนามัยและแทมพอน	964,500	11,376,532	6,461,725	18,802,757
รวม	**120,317,899**	**261,141,754**	**266,969,827**	

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-10 ข้อมูลสถิติการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากสปป. ลาวของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559

(หน่วย: บาท)

สินค้าอุปโภค	2557	2558	2559	รวม
คันเบ็ดเบ็ดและอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับตกเบ็ด	14,835,691	16,194,584	12,001,470	43,031,745
ซิการ์ เชอรูตซิการิลโล และบุหรี่	905,676	2,983,757	112,482	4,001,915
เสื้อผ้า	357,000	632,480		989,480
ถ่านไม้	64,400	9,000		73,400
เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณที่เป็นของเทียม	10,000	25,000		35,000
เครื่องมือช่างที่ใช้ด้วยมือ	9,866	14,500		24,366
ของใช้บนโต๊ะอาหารและของใช้ในครัว	9,000	101,900	62,500	173,400
ร่มและร่มปักกันแดด	-	5,600		5,600
รวม	**16,191,633**	**19,966,821**	**12,176,452**	

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-11 ข้อมูลสถิติการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคไปสปป. ลาวของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559 (หน่วย: บาท)

สินค้าอุปโภค	2557	2558	2559	รวม
สิ่งปรุงแต่งสำหรับใช้กับผม	22,051,838	32,986,633	30,648,568	85,687,039
ไฟแช็กและเครื่องขีดไฟอื่นๆ	13,617,290	15,842,101	15,557,472	45,016,863

สินค้าอุปโภค	**2557**	**2558**	**2559**	รวม
สบู่	12,162,922	21,524,533	24,278,838	57,966,293
เครื่องสำอางและสิ่งปรุงแต่งสำหรับบำรุงรักษาผิว	11,840,902	45,620,609	44,197,203	101,658,714
รูปแกะสลักและเครื่องประดับทำด้วยไม้	10,509,640	12,501,140	19,474,116	42,484,896
เฟอร์นิเจอร์และส่วนประกอบ	9,900,708	10,108,392	10,549,361	30,558,461
ผ้าอนามัยและแทมพอน	7,133,541	9,763,029	12,103,617	29,000,187
ฟูก ผ้านวมหมอน และเครื่องเตียงอื่นๆ	5,986,258	62,458,368	77,432,073	145,876,699
เครื่องมือช่างที่ใช้งานด้วยมือ	4,827,911	162,761	44,880	5,035,552
คันเบ็ดเบ็ดและอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับจับปลา	4,406,304	4,712,799	3,290,008	12,409,111
รวม	**102,437,314**	**215,680,365**	**237,576,136**	

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-12 ข้อมูลสถิติการนำเข้าผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2553 – 2559

(หน่วย: ล้านบาท)

ชนิดของผลไม้	**2553**	**2554**	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**	**2559**	รวม
องุ่น	-	354.688	570.650	557.793	504.506	1,465.123	1,750.420	5,203.180
ส้ม	201.950	21.246	85.714	129.965	83.187	121.210	65.626	708.897
ทับทิม	17.647	-	171.259	142.876	107.662	-		439.444
ลูกพลับ	16.584	13.148	32.450	46.700	99.259	94.865	75.783	378.789
เกาลัด	9.210	12.175	-	19.324	30.926	38.867	53.193	163.695
แอบเปิ้ล	-	9.375	28.763	-	-	93.441	173.831	305.410
อื่นๆ	-	10.020	34.537	21.574	31.562	254.971	189.501	542.165
รวม	**245.391**	**420.652**	**923.373**	**918.232**	**857.102**	**2,068.476**	**2,308.354**	

ที่มา: ข้อมูลของมยุรี (2557)[13] และข้อมูลจากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-13 ข้อมูลสถิติการส่งออกผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2553 – 2559

(หน่วย: ล้านบาท)

ชนิดของผลไม้	**2553**	**2554**	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**	**2559**	รวม
มังคุด	44.005	326.162	298.329	599.066	659.425	1,078.202	913.972	3,919.161
ทุเรียน	-	16.879	36.608	29.920	-	122.299	229.799	435.504

[13] มยุรี เจียรยืนยงพงศ์ “ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากการค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีน บนเส้นทาง R3A” โครงงานพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2557

ชนิดของผลไม้	**2553**	**2554**	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**	**2559**	รวม
ลำไย	4.111	95.447	260.914	348.629	423.711	341.694	363.195	1,837.700
กล้วย	14.905	43.070	105.496	116.292	153.619	242.138	189.623	865.143
มะม่วง	-	-	-	-	-	70.112	77.953	148.065
ลิ้นจี่	-	-	53.134	-	57.824	34.767	66.283	212.007
มะพร้าว	-	-	-	-	-	63.464	31.027	94.490
มะขาม	10.493	-	-	40.533	37.630	71.120	29.734	189.510
ขนุน	-	-	-	-	-	9.296	24.556	33.852
อื่นๆ	4.269	6.188	38.024	39.725	55.747	165.153	277.944	587.050
รวม	**33.778**	**144.705**	**457.568**	**545.179**	**728.531**	**2,198.243**	**2,204.085**	

ที่มา: ข้อมูลของมยุรี (2557)[14] และข้อมูลจากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

[14] มยุรี เจียรยืนยงพงศ์ (2557) อ้างแล้ว

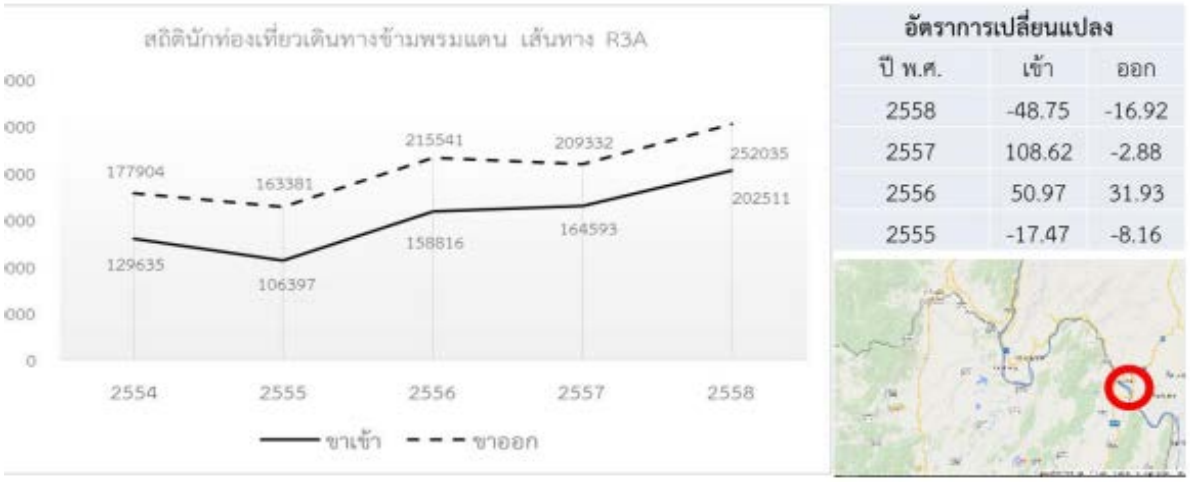
ตารางที่ 2-14 ข้อมูลสถิติการส่งออกสัตว์/เนื้อสัตว์ของด่านศุลกากรเชียงของ ปีพ.ศ. 2557 – 2559

ประเภทสินค้า	ประเทศผู้ซื้อ	น้ำหนัก (ตัน)			น้ำหนักรวม (ตัน)	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)			มูลค่าส่งออกรวม (ล้านบาท)
		2557	2558	2559		2557	2558	2559	
โค กระบือมีชีวิต	ลาว		9810.6	8166.9	17977.5		161.666	139.39485	301.06085
เนื้อโคกระบือ สดแช่แข็ง	ลาว	202.043			202.043	11.018767			11.018767
	จีน	54.538			54.538	4.087882			4.087882
เนื้อโค กระบือ แช่เย็น	ลาว		228.02		228.02			26.625646	26.625646
สุกรมีชีวิต	ลาว		762.92	4,105.63	4868.55		22.941	194.7356	217.6766
	จีน		14.3	9	23.3		0.8294	0.65	1.4794
เนื้อสุกรสดแช่แข็ง และแช่เย็น	ลาว		214.464	376.651	591.115		10.157531	16.615075	26.772606
ส่วนอื่นๆที่บริโภคได้ของ โค กระบือ สุกร	ลาว		461.53	164.872	626.402		74.443183	8.765918	83.209101
สัตว์ปีกเลี้งมีชีวิต	ลาว		16.715	10.56	27.275		0.6247	0.4667	1.0914
เนื้อและส่วนอื่นๆที่บริโภคได้ของสัตว์ปีกสดแช่แข็ง และแช่เย็น	ลาว		4,813.08	4,548.96	9362.04		290.554536	400.40748	690.962016
	จีน		98.04		98.04		8.412814		8.412814
เนื้อและส่วนอื่นของสัตว์ที่บริโภคได้ ใส่เกลือแช่น้ำเกลือ แห้งหรือรมควัน	จีน		4.717	202.856	207.573		0.854225	0.984314	1.838539
	ลาว		113.31	8.617	121.927		9.894718	0.75972	10.654438
ปลาทะเล	จีน		14,229.74	16,146.55	30,376.29		396.296152	676.559077	1072.855229
หอยนางรม	จีน		14.4	40.71	55.11		7.443	24.9954	32.4384

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

2.2.2 สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวข้ามพรมแดนในเส้นทางR3A

จากผลการศึกษาของ บุษบาและคณะ (2559) พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวข้ามพรมแดนบนเส้นทาง R3A[15] มีแนวโน้มของการเดินทางข้ามพรมแดนเข้าออกของนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีแนวโน้มที่ดีขึ้นเรื่อยๆ และไปในทิศทางเดียวกัน โดยจะสังเกตได้ว่า อัตราการเพิ่มขึ้นของการเดินทางขาเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.04 และขาออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.40 ดังแสดงในภาพที่ 2-15



ภาพที่ 2-15 แนวโน้มการเดินทางข้ามพรมแดนเส้นทาง R3A ระหว่างปีพ.ศ. 2554 – 2558
(บุษบาและคณะ, 2559)

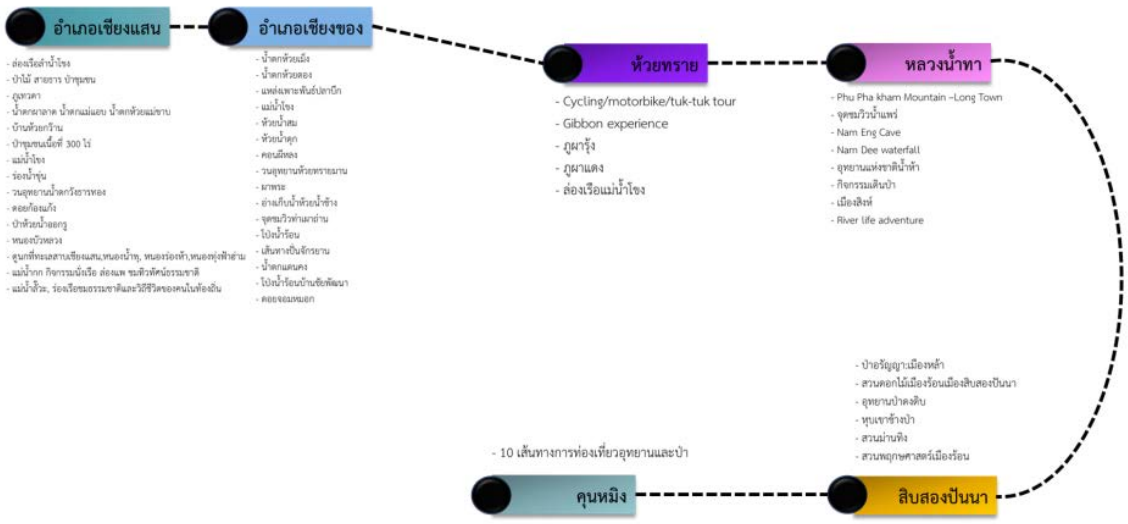
แนวโน้มของการเดินทางข้ามพรมแดนขาเข้าของนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A โดยส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวจะเดินทางเข้าประเทศไทยในช่วงเดือน ตุลาคม – เมษายน โดยเดือนที่นักท่องเที่ยวเดินทางข้ามพรมแดนเข้าประเทศไทยมามากที่สุดคือ เดือนธันวาคม เมษายน และ ตุลาคม ตามลำดับ และการเดินทางข้ามพรมแดนขาออกของนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A โดยส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวจะเดินทางขาออกประเทศไทยในช่วงเดือน ตุลาคม – มกราคม โดยเดือนที่นักท่องเที่ยวเดินทางข้ามพรมแดนเข้าประเทศไทยขาออกมากที่สุดคือ เดือนธันวาคม ตุลาคม และ พฤศจิกายน ตามลำดับดังภาพที่ 2-16

[15]บุษบา สิทธิการ และคณะ (2559) “ยุทธศาสตร์การจัดการการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนอย่างยั่งยืนในเส้นทาง R3A และ R3B เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน”

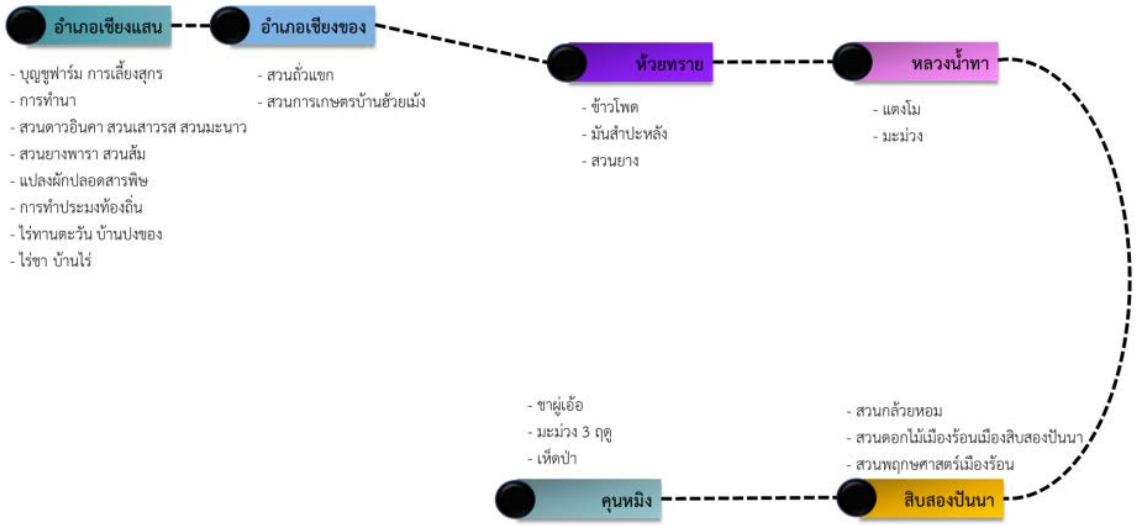


ภาพที่ 2-16 สถิตินักท่องเที่ยวเดินทางข้ามพรมแดนเส้นทาง R3A ขาเข้าและขาออกรายเดือนระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558 (บุษบาและคณะ, 2559)

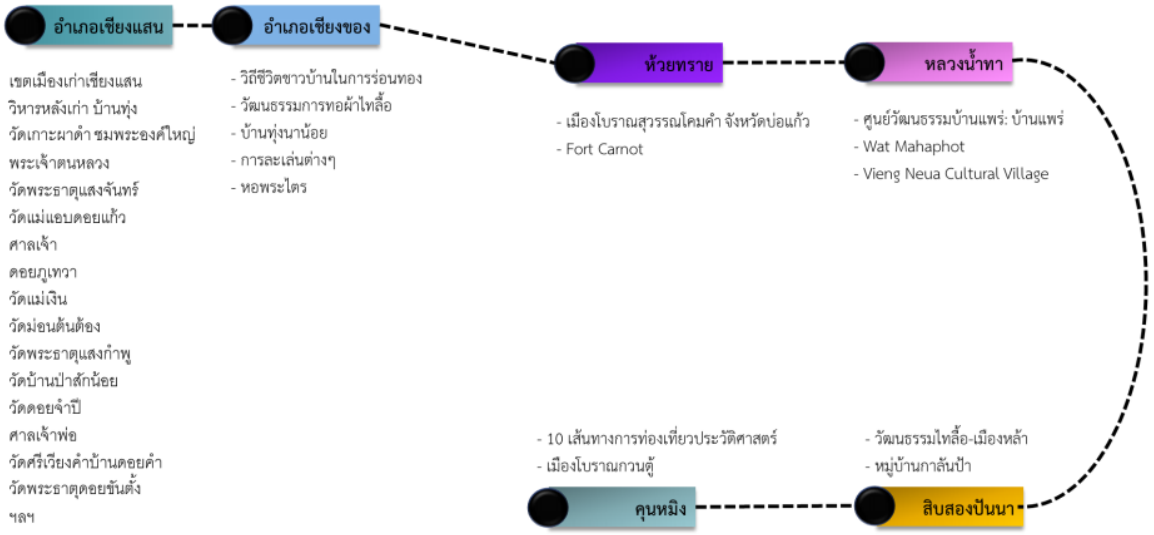
โดยรูปแบบการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนในเส้นทาง R3A และ R3B จำแนกออกเป็น 7 รูปแบบ ได้แก่ 1) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ 2) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร 3) การท่องเที่ยวมรดกวัฒนธรรม 4) การท่องเที่ยวเชิงอาหาร 5) การท่องเที่ยวเชิงพุทธ 6) การท่องเที่ยวเชิงชาติพันธุ์ และ 7) การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวสร้างใหม่ นำเสนอแหล่งท่องเที่ยวตามรูปแบบการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนเส้นทาง R3A มีรายละเอียดดังนี้



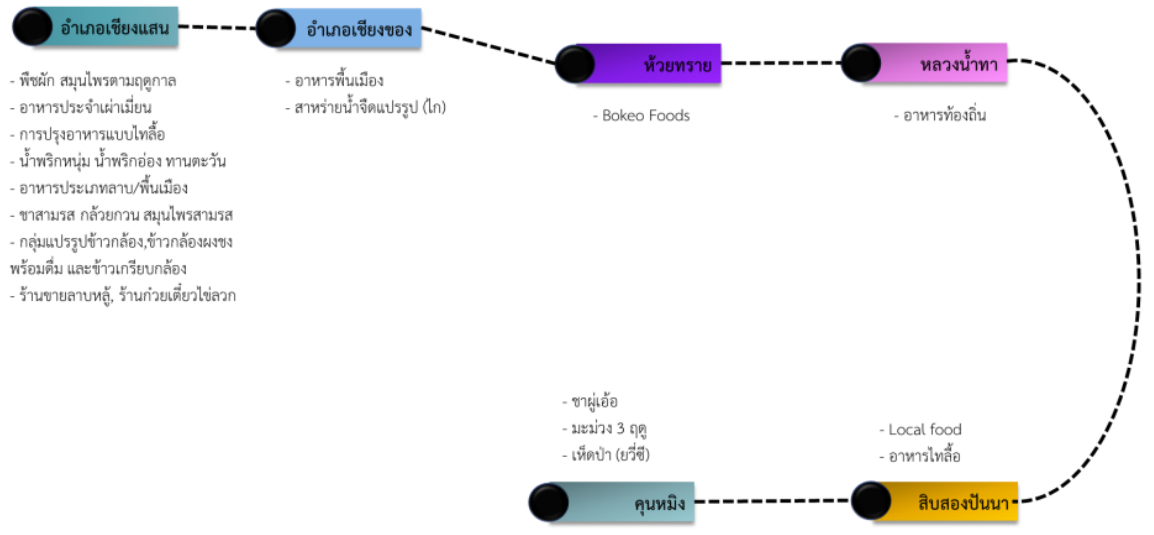
ภาพที่ 2-17 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศเส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)



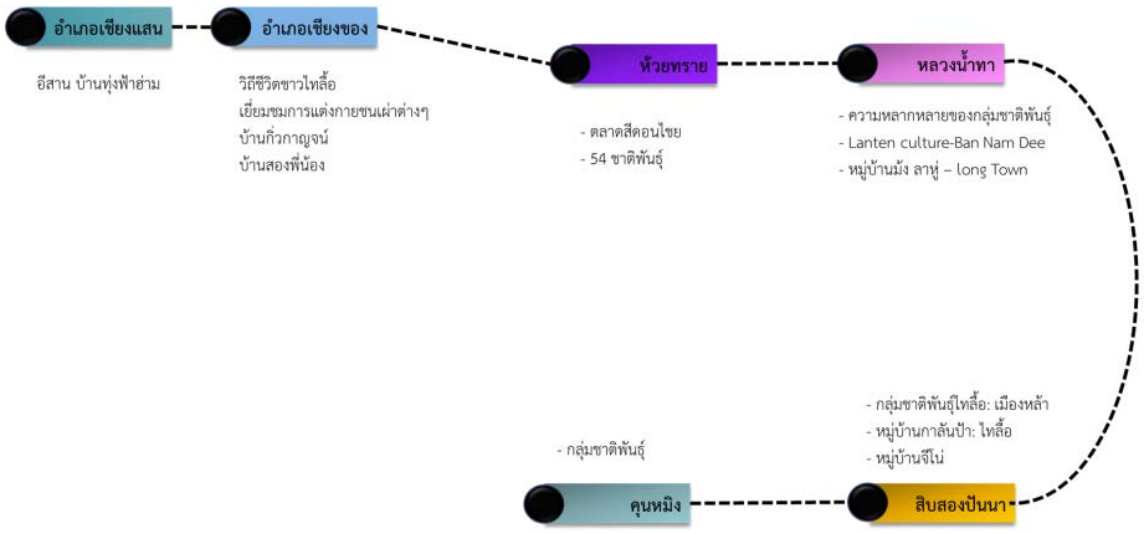
ภาพที่ 2-18 การท่องเที่ยวเชิงเกษตรเส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)



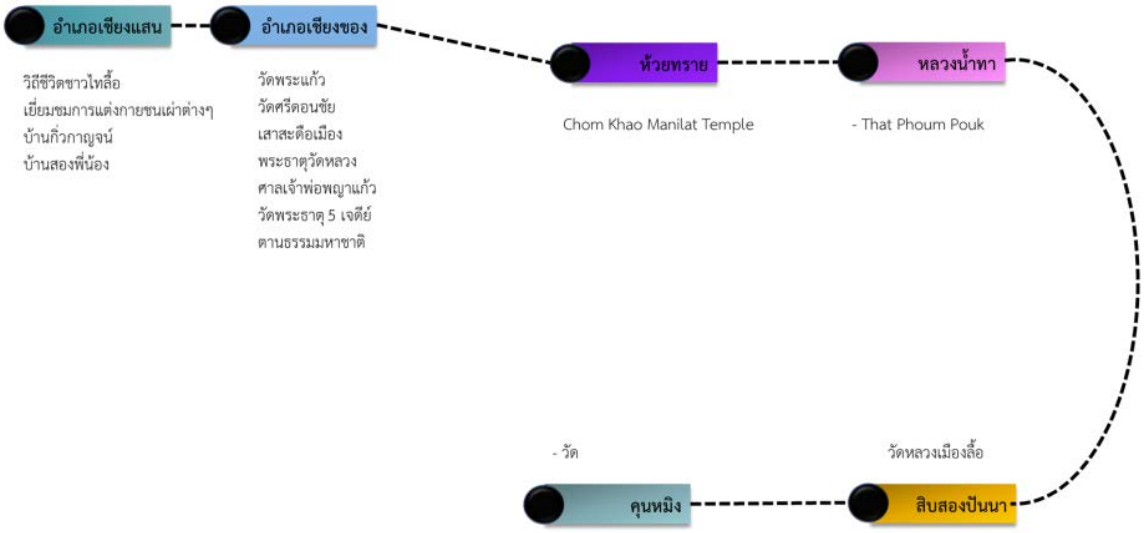
ภาพที่ 2-19 การท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรมเส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)



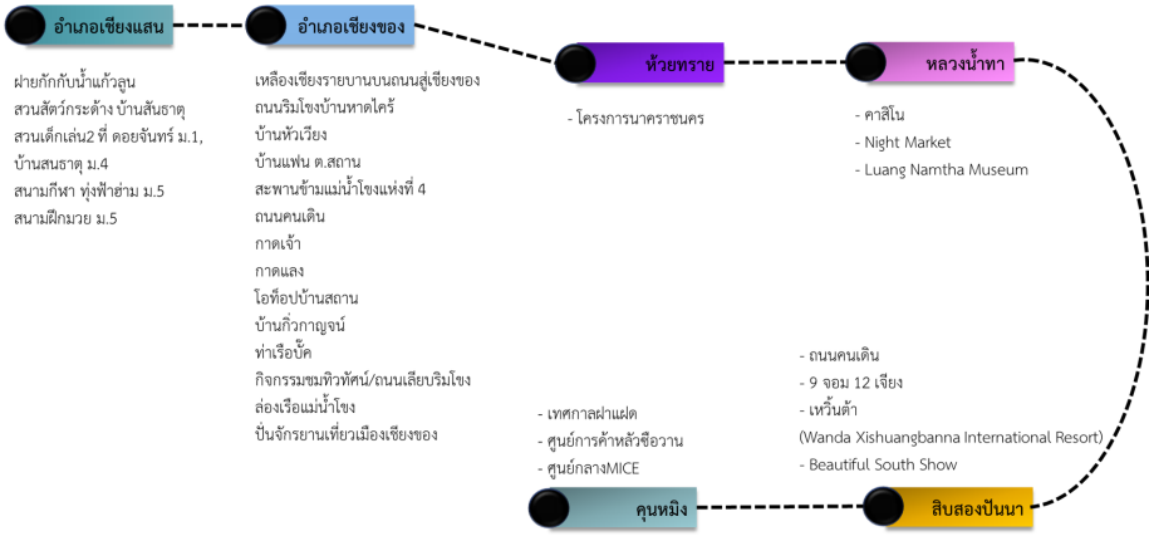
ภาพที่ 2-20 การท่องเที่ยวเชิงอาหารเส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)



ภาพที่ 2-21 การท่องเที่ยวทางชาติพันธุ์เส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)



ภาพที่ 2-22 การท่องเที่ยวเชิงพุทธเส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)



ภาพที่ 2-23 การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นเส้นทาง R3A (บุษบาและคณะ, 2559)

2.3 ทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ทีมผู้วิจัยได้ทำการทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A สรุปได้ดังนี้

2.3.1 งานศึกษาผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้าในกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS)[16]

งานศึกษานี้ได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์ของหลาย ๆ มาตรการการอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้าในกลุ่มประเทศ GMS โดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ IDE-GMS หรือ IDE-Geographical Simulation Model ซึ่งใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์เชิงพื้นที่ (Spatial Economics) เป็นฐานในการวิเคราะห์ซึ่งเป็นการคาดการณ์ผลกระทบในระยะยาวของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ต่อการกระจายของประชากรและอุตสาหกรรมในระดับอนุภูมิภาค

ในงานศึกษานี้ได้แบ่งมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า (Transport and Trade Facilitation Measures, TTFM) ออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure, PI)** ได้แก่ การก่อสร้างถนน หรือการยกระดับถนนเดิม เพื่อให้สามารถทำความเร็วได้เพิ่มขึ้น เป็น 60 กม/ชม. เพื่อช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางและลดต้นทุนในการติดต่อธุรกิจระหว่างเมือง
- **การอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากร (Customs Facilitation, CF)** ได้แก่ การทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement, CBTA) โดยในงานศึกษานี้จะมุ่งเน้นให้ความสำคัญของการกำหนดให้ประเทศภาคีความตกลงฯ ดำเนินพิธีการต่าง ๆ อย่างเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single-Stop/Single Window Customs Inspection)
- **การลดอุปสรรคทางนโยบายและวัฒนธรรม (Policy and Cultural Barriers, PCBs)** ได้แก่ นโยบายเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area, AFTA) โดยระยะเริ่มแรกอาเซียนจะใช้ความตกลงว่าด้วยการใช้มาตรการการกำหนดอัตราอากรร่วม (Common Effective Preferential Tariff, CEPT)

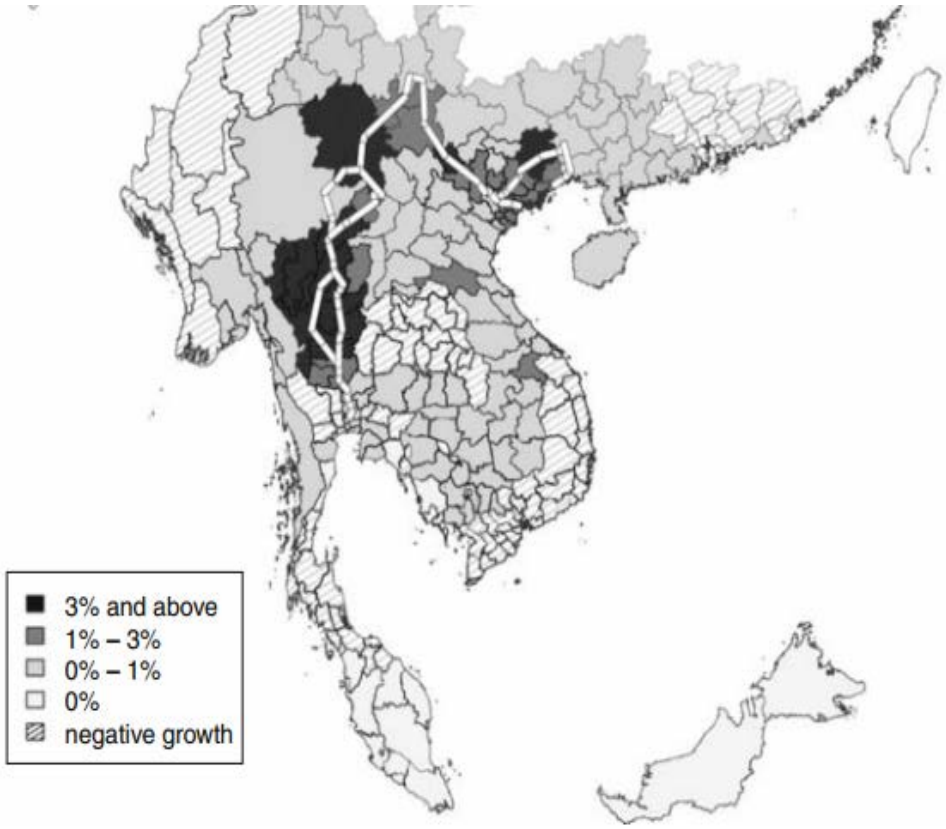
การวิเคราะห์แบบจำลองผู้ศึกษาใช้ข้อมูลปี ค.ศ. 2005 เป็นปีฐาน เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกินขึ้นไปจนถึงปี ค.ศ. 2025 โดยคาดการณ์ว่าการดำเนินการตามกรอบความร่วมมือจะเสร็จสมบูรณ์ตามกรอบความตกลง GMS ในปี ค.ศ. 2015 ผลการวิเคราะห์ในภาพรวมระดับอนุภูมิภาคในด้านประชากรพบว่าการเพิ่มขึ้นของอัตราการเติบโตของจำนวนประชากรของประเทศไทย จีน และอินโดนีเซียมีแนวโน้มลดลงในขณะที่บางประเทศมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ในส่วนของการวิเคราะห์อัตราการเติบโตของ GDP พบว่ามีอัตราค่อนข้างต่ำ ทั้งนี้อาจจะเกิดจากในการวิเคราะห์กำหนดให้ระดับของเทคโนโลยีไม่มีการเปลี่ยนแปลง

[16]Kumagai, S. (2012) “Impacts of Transportation and Trade Facilitation Measures in GMS Countries: IDE Geographical Simulation Model”.

ในส่วนของผลการวิเคราะห์ที่ได้จากแบบจำลองของแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ซึ่งประกอบด้วย 3 ระเบียงเศรษฐกิจย่อย ได้แก่

- **West Sub-Corridor** (เชื่อมระหว่างคุนหมิง ประเทศจีน – กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดยผ่านประเทศเมียนมาและ สปป.ลาว)
- **Central Sub-Corridor** (เชื่อมระหว่างคุนหมิง ประเทศจีน –ไฮฟอง ประเทศเวียดนาม)
- **Eastern Sub-Corridor** (เชื่อมระหว่างฮานอย –ไฮฟอง –หนานหนิง)

ผลการวิเคราะห์อัตราการเติบโตของ GDP พบว่าภูมิภาคที่อยู่ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC มีอัตราการเติบโตของ GDP เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ชายแดนนอกจากนี้ภูมิภาคใกล้เคียงก็มีการเติบโตด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่บริเวณชายแดนมณฑลยูนนานและภาคเหนือของประเทศไทยที่ GDP โต้ขึ้นมากกว่าร้อยละ 3 นอกจากนี้พื้นที่บริเวณชายแดนระหว่างเวียดนามตอนบนและจีน พบว่ามีการเติบโตของ GDP เช่นกัน ส่วนพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่อยู่ในประเทศเมียนมาและลาว มีอัตราการเพิ่มขึ้นของ GDP เช่นเดียวกันแต่เพิ่มขึ้นในอัตราที่น้อยกว่า ในขณะที่พื้นที่อื่นๆ ที่อยู่ห่างจากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC พบว่าอัตราการเติบโตของ GDP ไม่ได้รับประโยชน์เท่าใดนัก ดังจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของ GDP มีค่าติดลบ ทั้งนี้ผลการศึกษาชี้ว่าการพัฒนาของพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ส่งผลต่อการกระจายตัวของประชากรและอุตสาหกรรมภายในประเทศ ดังแสดงในภาพที่ 2-24

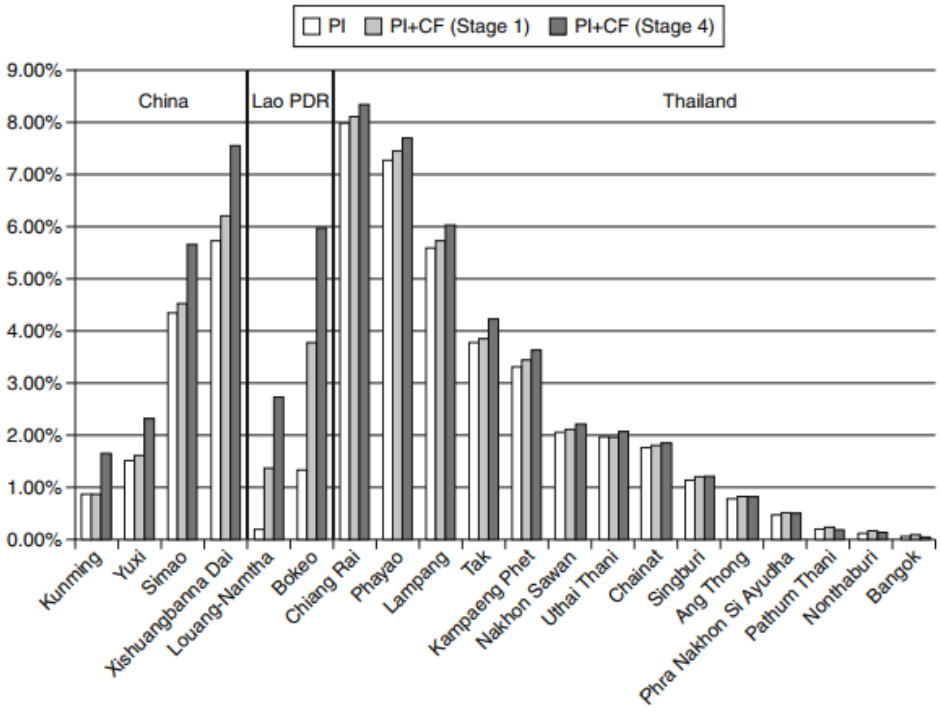


ภาพที่ 2-24 อัตราการเติบโตของ GDP ในปี ค.ศ. 2025 เทียบกับปีฐาน

งานศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งการวิเคราะห์สถานการณ์ออกเป็น 3 สถานการณ์ (Scenarios) คือ

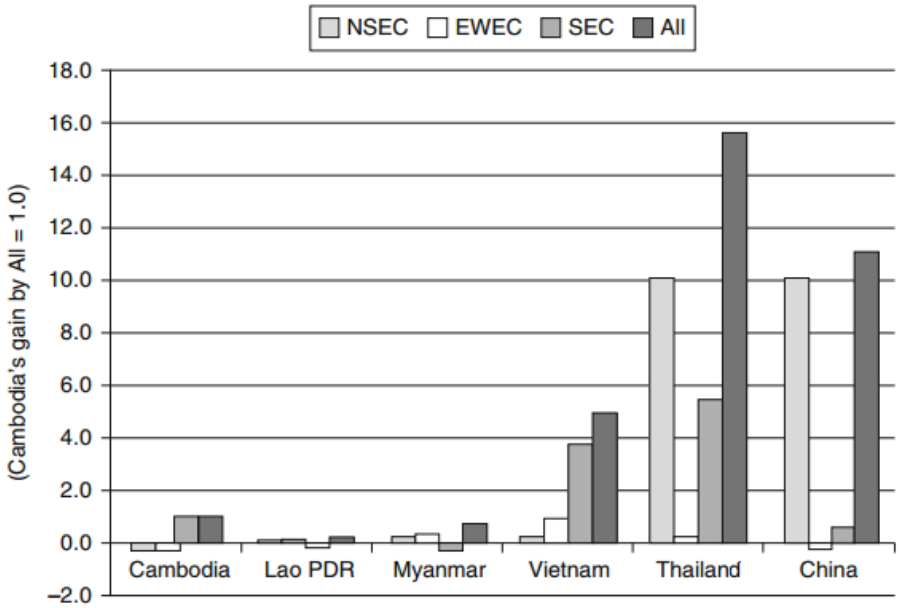
- กรณีที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure, PI) เพียงอย่างเดียว
- กรณีที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure, PI) ร่วมกับการอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากร (Customs Facilitation, CF) ขั้นที่ 1คือ มีการใช้พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area, CCA) ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดเวลาในขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร ณ จุดผ่านแดนลงจาก 240 – 360 นาที เหลือ 80 – 120 นาที
- กรณีที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure, PI) ร่วมกับการอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากร (Customs Facilitation, CF) ขั้นที่ 4 การดำเนินการพิธีการศุลกากรต่างๆ ทำในประเทศที่เป็นขาเข้า ช่วยลดเวลาในการขั้นตอนการการผ่านพิธีการศุลกากร ณ จุดผ่านแดนลงเหลือ 30 นาที

ผลการวิเคราะห์พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (PI) ส่งค่อนข้างส่งผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์ต่อพื้นที่ที่อยู่ใกล้ชายแดนระหว่างประเทศ และพบว่าผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (PI) มีมากกว่าการอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากร (CF) อย่างไรก็ดี การอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากร (CF) ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการเพิ่มขึ้นของ GDP ของพื้นที่ชายแดนจีนและลาว นอกจากนี้ยังพบว่าจีนได้ประโยชน์จากการดำเนินการอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากร (CF) ในขั้นที่ 4 ทั้งนี้เนื่องจากการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จะช่วยให้จีนสามารถเข้าถึงตลาดได้กว้างมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งเข้าถึงกรุงเทพ ดังแสดงในภาพที่ 2-25



ภาพที่ 2-25 การจำแนกผลประโยชน์ใน GDP ของแต่ละภูมิภาคตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC

เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอื่นๆ พบว่า ประเทศที่ได้ประโยชน์จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC คือ ประเทศไทยและประเทศจีน ดังแสดงในภาพที่ 2-26



ภาพที่ 2-26 Gain in absolute value of national real GDP by economic corridor (2025)

กล่าวโดยสรุปการศึกษานี้พบถึงแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผลได้ของผู้ประกอบการไทยจากการค้าบนเส้นทาง R3A/E มีแนวโน้มว่าจะไม่ได้รับผลประโยชน์เพิ่มที่พึงจะได้อันมีผลมาจากความเสียเปรียบในการแข่งขันที่มาจากปัจจัยหลายด้าน

อย่างไรก็ดี GDP เป็นตัวชี้วัดระดับมหภาค สะท้อนถึงศักยภาพของพื้นที่ที่จะสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation) ในภาพรวมแต่ไม่ได้บอกว่าประโยชน์จะตกกับคนในพื้นที่หรือไม่ ดังนั้นการวิเคราะห์ประโยชน์ของเส้นทาง R3A จึงควรตระหนักถึงความแตกต่างระหว่าง

- ประโยชน์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ กับ ประโยชน์ที่ตกกับคนในพื้นที่
- ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเชิง “พื้นที่” กับ ขีดความสามารถในการแข่งขันของ “คน” ในพื้นที่

หากเปรียบเทียบตัวอย่างที่ชัดเจนที่เกิดขึ้นในกรณีของจังหวัดระยองกับกรุงเทพฯ ซึ่งพบว่า จังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่มีค่า GDP สูงมาก อย่างไรก็ดีมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นในจังหวัดระยองดังกล่าว ไม่ได้เกิดจากคนในพื้นที่ หากแต่เกิดจากคนกรุงเทพฯ ซึ่งไปทำงานหรือไปลงทุนในจังหวัดระยองในขณะที่คนจังหวัดระยอง จะได้ประโยชน์จากมูลค่าเพิ่มไม่มากนัก เพราะมูลค่าที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่ก็ถูกส่งกลับไปยังคนในกรุงเทพฯ

ดังนั้นหากจะดูผลประโยชน์ที่ได้รับจากเส้นทาง R3A จะพิจารณาจากค่า GDP อย่างเดียวไม่ได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องวิเคราะห์เจาะลึกในระดับจุลภาคกล่าวคือ จะต้องพิจารณาถึงวิถีการค้า วิถีการลงทุนร่วมด้วย

2.3.2 โครงการศึกษาการพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย (2554)[17]

[17] สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2554) “การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย”

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (International Institute for Trade and Development) ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย” โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการทำวิจัย คือ การค้นหาข้อจำกัดและอุปสรรคต่อการประกอบการค้าในการใช้เส้นทางคมนาคมทางบก R3A/E ภายใต้กฎหมาย กฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตลอดจนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลดำเนินการโดยการค้นคว้าจากเอกสาร การเก็บข้อมูลภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมระดมความคิดเห็น โดยกำหนดกรอบแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ในการศึกษานี้คือ ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of Advantage) และทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

ผลการศึกษาพบว่า การพิจารณาตัวเลขส่งออกที่เพิ่มขึ้นเพียงอย่างเดียว อาจจะเป็นตัวเลขลวงตาอาจทำให้เห็นว่าการค้าระหว่างกัน เป็นการสร้างประโยชน์กับระบบเศรษฐกิจของไทย อีกทั้งการที่จะบอกว่าระบบเศรษฐกิจของไทยได้รับผลกระทบในเชิงบวกหรือลบจากการขยายตัวด้านการค้า มีความจำเป็นต้องวิเคราะห์ละเอียดลงไปในขบวนการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chains) เพื่อวิเคราะห์ให้เห็นว่าผู้ประกอบการไทยมีอำนาจการต่อรอง และขีดความสามารถในการสร้างประโยชน์จากการจัดการโลจิสติกส์มากน้อยเพียงใด

นอกจากนี้การศึกษาพบแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผลได้ของผู้ประกอบการไทยจากการค้าบนเส้นทาง R3A/E มีแนวโน้มว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เพิ่มที่พึงจะได้ อันมีผลมาจากความเสียเปรียบในการแข่งขันที่มาจากปัจจัยหลายด้าน

โดยในงานศึกษาได้วิเคราะห์ผลกระทบจากการเกินส้นทาง R3A/E ภายใต้พื้นฐานทางทฤษฎี Diamond of Advantage และห่วงโซ่มูลค่าสรุปในเบื้องต้นได้ว่า การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมที่มีผลทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงและเป็นส่วนสำคัญให้ผลได้โดยรวมทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศเพิ่มขึ้นแต่ผลได้เพิ่มทางเศรษฐกิจขาดการแบ่งปันที่เป็นธรรมระหว่างประเทศทั้งสอง การวิเคราะห์ผลกระทบภายใต้พื้นฐานปัจจัยต่าง ๆ มีดังนี้

(1) กลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างและการแข่งขัน

การดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจระหว่างประเทศคู่ค้าไทยกับจีนตอนใต้ บนเส้นทางนี้ พบว่า จีนมีความสามารถดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจรุกคืบเข้ามาลงทุนในพื้นที่เชื่อมโยง เช่น สปป.ลาวได้ดีกว่าไทย ทั้งนี้พิจารณาได้จาก

ก. ในแง่โครงสร้างการค้าและระบบโลจิสติกส์พบว่า จีนมีการใช้มาตรการควบคุมผ่านกฎระเบียบทางกฎหมายและอื่น ๆ ทั้งด้านภาษี การตรวจควบคุมโรคพืช รวมถึงการควบคุมขั้นตอนการนำเข้าและจำกัดจำนวนบริษัทผู้นำเข้าและส่งออกอย่างได้ผล ในขณะที่ไทยมีการควบคุมน้อยกว่าต่อการประกอบการค้าและชิปปิ้งรวมถึงประกอบการขนส่ง จีนที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในไทยเป็นผลทำให้ผู้ประกอบการไทยเกิดความเสียเปรียบในด้านโครงสร้างการค้า การตลาดและการประกอบการโลจิสติกส์ต่อผู้ประกอบการฝ่ายจีน

ข. ในด้านโครงสร้างการตลาดพบว่าการแข่งขันมีลักษณะตลาดการแข่งขันไม่สมบูรณ์ (Imperfect Competition) โดยผู้ประกอบการฝ่ายจีนมีอำนาจการต่อรองด้านราคาที่เหนือกว่า การนำเข้าสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้พบว่าต้องทำการผ่านบริษัทนำเข้าของจีนเพียง 5 บริษัท ขณะที่การส่งสินค้าจากจีนมาไทยมีการดำเนินที่เป็นไปโดยเสรีและพ่อค้าจีนยังสามารถเข้ามาประกอบการในไทยโดยตรงด้วย ลักษณะดังกล่าวยังพบใน

กิจการขนส่งด้วยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการขนส่งทางเรือ ลักษณะโครงสร้างการตลาดดังกล่าวจึงมีลักษณะโครงสร้างผูกขาดโดยผู้ซื้อและผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) จากผู้ประกอบการจากจีนตอนใต้

(2) **เงื่อนไขอุปสงค์ในพื้นที่**

การเปิดประเทศและการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนมีผลทำให้พฤติกรรมและอุปสงค์ของผู้บริโภคชาวจีนในสินค้าต่างประเทศเพิ่มขึ้นสินค้าไทยจึงสามารถขยายตลาดไปยังจีนตอนใต้ได้ ในขณะที่สินค้าจีนตอนใต้ประเภทผลไม้เมืองหนาวก็สามารถขยายเข้ามาในตลาดไทยเนื่องจากความแตกต่างของประเทศ สินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงที่เกิดจากความสะดวก ความรวดเร็วในการขนส่งมีผลทำให้ราคาสินค้าถูกลง ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศทั้งสองจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

(3) **ระบบเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน**

ระบบเศรษฐกิจสนับสนุนของจีนตอนใต้และไทยสำหรับเส้นทางนี้ คือ ระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่เป็นพื้นที่เชื่อมโยงและเส้นทางผ่านระหว่างประเทศทั้งสอง สิ่งที่ได้นำเสนอมาแล้วแสดงให้เห็นถึงการรุกคืบเข้ามาขอสัมปทานเช่าพื้นที่ในสปป.ลาว ที่บ่อเต็นและสามเหลี่ยมทองคำโดยนักลงทุนจีน การรุกคืบจากจีนเป็นเสมือนการขยายอาณาเขตทางธุรกิจการค้า การท่องเที่ยวและอำนาจการต่อรองของจีนเหนือระบบเศรษฐกิจในสปป.ลาว ปรากฏการณ์เช่นนี้มีความเกี่ยวข้องและสนับสนุนความได้เปรียบของจีนเหนือทั้งสปป.ลาวและไทย รวมทั้งสร้างความได้เปรียบในการใช้ประโยชน์บนเส้นทาง R3A/E เพื่อการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกันต่อไปในอนาคต

(4) **เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต**

ความเชื่อมโยงของพื้นที่และข้อตกลงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศภายในภูมิภาคมีผลทำให้ปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคเคลื่อนย้ายโดยเสรี เส้นทาง R3A/E มีส่วนส่งเสริมและเป็นเงื่อนไขสำคัญทำให้ต้นทุนการผลิตลดลง และความร่วมมือที่ดีหากเกิดขึ้นประกอบกับความได้เปรียบเชิงพื้นที่ในการผลิตได้จะส่งผลให้มีการขยายตลาดในพื้นที่ไปยังภูมิภาคอื่นของโลก อย่างไรก็ตามประเด็นที่ค้นพบแสดงให้เห็นว่าจีนมีความได้เปรียบในการใช้ปัจจัยการผลิตในพื้นที่บริเวณเส้นทาง R3A/E โดยเฉพาะในสปป.ลาวหรือการเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย

ผลการศึกษาชี้ว่า การเกิดกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคและการเปิดประเทศเข้าสู่ระบบการค้าตลาดเสรีของประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบของไทยที่เคยอยู่ในระบบเศรษฐกิจส่วนกลางมาก่อนนับได้ว่าเป็นโอกาสการขยายตลาดของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งไทยมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านในฐานะเป็นประเทศที่คุ้นเคยกับการบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีมาเป็นเวลาที่ยาวนานกว่า แต่ไทยไม่สามารถใช้โอกาสให้เป็นประโยชน์ ทั้งนี้หากวิเคราะห์ในกรณีศึกษาการเปิดเส้นทางการเชื่อมโยงด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจไทย-จีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R3A/E ไทยขาดการใช้โอกาสที่จะอำนวยประโยชน์เพิ่มให้กับเศรษฐกิจในประเด็นสำคัญ ดังนี้

ก. รัฐบาลจีนมีนโยบายส่งเสริมการประกอบธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน ในกรณีของเส้นทาง R3A/E พบว่ามีการเข้ามาสัมปทานพื้นที่การลงทุน ด้านเกษตรกรรม การท่องเที่ยวและการบริการในพื้นที่ตอนเหนือของสปป.ลาวเป็นจำนวนมากดังได้กล่าวไว้ในบทที่แล้ว ทั้งนี้เป็นที่น่าเสียดายว่าไทยมีภาษาและวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงและเคยเป็นแม่แบบที่สปป.ลาวเคยใช้ในการพัฒนาประเทศเมื่อเริ่มเปิดประเทศ แต่กลับไม่ได้ใช้จุดแข็งและโอกาสของประเทศที่มีความใกล้ชิดกันให้เกิดประโยชน์ในการขยายการลงทุนเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว

ข. ไทยมีความได้เปรียบและคุ้นเคยกับการบริหารการค้าและการบริการด้วยระบบเอกชนมานานกว่าจีนตอนใต้ แต่หากวิเคราะห์โดยระบบห่วงโซ่คุณค่าจะเห็นว่าไทยกลับปล่อยให้ภาคบริการโลจิสติกส์ และการค้าคนกลาง และแม้แต่การค้าปลีกที่ในอนาคตพ่อค้าจีนจะเข้ามาดำเนินการเปิดขายสินค้าจีนที่บางนาไฮเทค ระบบการจัดการที่ไทยปล่อยโอกาสไปเช่นนี้ย่อมหมายถึงการสูญเสียมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจและเศรษฐกิจของประเทศอย่างน่าเสียดาย

สิ่งที่ปรากฏชัดของความเสียเปรียบในการต่อรองในการทำธุรกิจกับจีนคือ การทำธุรกิจของจีนยังคงพื้นฐานของความยึดถือในลัทธิพาณิชย์นิยม (Mercantilism) สะท้อนจากการดำเนินธุรกิจ รัฐปกป้องประโยชน์ของประเทศโดยไม่ยึดเอาผลได้เพิ่มร่วมกันระหว่างคู่ค้าเป็นแนวทางปฏิบัติ แม้ว่าจีนจะเข้าเป็นสมาชิก WTO แล้วก็ตาม ในขณะที่แนวคิดการค้าของไทยเป็นไปแนวทางลัทธิเสรีนิยม (Liberalism) ที่ทำการค้าที่เน้นการค้าและการเคลื่อนย้ายทุนเสรีของเอกชน และปล่อยให้มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด แนวทางการปฏิบัติของไทยเช่นนี้จึงปล่อยโอกาสให้ผู้ประกอบจีนได้เปรียบผู้ประกอบการไทยโดยผู้ประกอบการไทยจะต้องถูกควบคุมอย่างเข้มงวดโดยกฎระเบียบของจีนก่อให้เกิดต้นทุนการค้าที่สูงกว่าผู้ประกอบการจีนที่มีกฎระเบียบของไทยที่ควบคุมน้อยมาก

งานศึกษาได้เสนอกลยุทธ์สำคัญที่ประเทศไทยต้องรีบดำเนินการในการเพิ่มประโยชน์เศรษฐกิจให้กับประเทศ รัฐบาลไทยควรดำเนินกลยุทธ์ด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. การค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้า

จากการเสียประโยชน์ทางเศรษฐกิจ จากการเปิดพรมแดนทางการค้าชายแดนหรือผ่านแดน จากการค้าและการแลกเปลี่ยนภายหลังจากมีกรอบข้อตกลงระหว่างประเทศ แม้ว่าการเกิดการค้าและการแลกเปลี่ยนภายใต้มาตรการดังกล่าวจะนำไปสู่การขยายตัวทางค้าระหว่างกัน แต่การขยายตัวดังกล่าวไม่ได้ทำให้เกิดการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า ดังนั้นกลยุทธ์ที่มีความสำคัญเร่งด่วนได้แก่กลยุทธ์ในการตั้งรับและป้องกัน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหามาตรการควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย/กฎระเบียบที่มีอยู่ให้มีประสิทธิผลเพื่อการรักษาประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศไว้

2. กฎระเบียบระหว่างประเทศ

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวข้องในพื้นที่ทำการศึกษา เช่น กรอบ GMS AFAS ACFTA และอื่น ๆ ได้มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาเพียงสองศตวรรษที่ผ่านมาและมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอีกมากในการเข้าสู่ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปีพ.ศ. 2558 อย่างไรก็ตามประชาชนจำนวนมากยังขาดข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจถึงผลของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากกรอบความร่วมมือและความเชื่อมโยงทางการคมนาคมภายในอนุภูมิภาค แม้ว่าหน่วยงานรัฐบาล สถานบันการศึกษา และหน่วยงานเอกชนบางส่วนจะมีความพยายามให้ข่าวสาร และความรู้ ในความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอยู่บ้าง แต่การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การสร้างองค์ความรู้ให้เป็นอันหนึ่ง

อันเดียวกัน และการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นผลให้เกิดการขาดการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการเปิดเสรีทางการค้าสินค้า-บริการ และการลงทุนต่อประเทศไทย ดังนั้นจึงควรมีหน่วยงานหลักซึ่งน่าจะได้แก่ สถาบันอุดมศึกษาหรือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานหลักที่จะประสานการสร้างองค์ความรู้ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษาให้กับประชาชนให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและอย่างต่อเนื่อง

3. ระบบโลจิสติกส์

การจัดการโลจิสติกส์ของภาคเอกชนที่ภาครัฐควรเข้าไปสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นได้แก่การให้ภาคเอกชนมีความสามารถในการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3A/E ทั้งนี้หากพิจารณาจากการขนส่งทางเรือสินค้าบนเส้นทางลุ่มแม่น้ำโขงจะเห็นได้ว่าเรือขนส่งสินค้าเป็นของผู้ประกอบการขนส่งเป็นของนักธุรกิจจีนเกือบทั้งหมด ปัญหาดังกล่าวทำให้ส่วนแบ่งตลาดการค้าและการแลกเปลี่ยนตกอยู่ในส่วนของผู้ประกอบการจีนเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นรัฐจึงควรให้ความสนใจและวางมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการทางบกของไทยให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยขยายความร่วมมือกับการลงทุนร่วมกับผู้ประกอบการสปป.ลาว เพื่อเพิ่มสัดส่วนการประกอบการขนส่งทั้งด้านการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A/E ต่อไป

4. การลงทุน

รัฐบาลไทยจำเป็นต้องสร้างกลยุทธ์ในเชิงรุกในการขยาย การลงทุน และทำกิจกรรมการผลิตและการบริการเข้าไปในพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มบทบาทในการค้าและการลงทุนในต่างประเทศ โดยในกรณีนี้คือการเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว ให้เพิ่มมากขึ้น

รัฐบาลไทยโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มีความจำเป็นต้องกำหนดกลยุทธ์สนับสนุนนักลงทุนไทยให้เข้มแข็งมากกว่าที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ที่เป็นเพียงแค่บทบาทให้การบริการข้อแนะนำเท่านั้น บทเรียนจากความสนับสนุนของรัฐบาลจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่ารัฐบาลต้องมีบทบาทนำในการรุกคืบทางด้านการค้าและการลงทุนให้กับเอกชน รวมทั้งต้องมีบทบาทในการสนับสนุนแหล่งทุนกู้ยืมให้กับเอกชนเพื่อเกิดความเข้มแข็งที่จะดำเนินการแข่งขันทางด้านธุรกิจ ภาคเอกชนไทยจึงจะสามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนี้ได้ต่อไปในอนาคต

กลยุทธ์เชิงรุกที่ต้องมีการดำเนินการคือ รัฐบาลจะต้องมีการเพิ่มบทบาทและอำนาจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนเอกชนในการลงทุนในต่างประเทศ เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือการจัดตั้งหน่วยงานใหม่ที่เป็นหน่วยงานภาครัฐหรือองค์การมหาชนทำหน้าที่ (ก) ค้นคว้า วิจัยการตลาด และการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน (ข) สนับสนุนโดยการลงทุนร่วม หรือค้ำประกันเงินกู้ให้กับภาคเอกชนในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ในประเทศเพื่อนบ้าน การดำเนินการลักษณะเช่นนี้จึงจะสามารถสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทยได้

5. การท่องเที่ยว

ภาครัฐจึงควรมีการประสานให้เกิดความร่วมมือระหว่างธุรกิจท่องเที่ยวภาคเอกชนของสามประเทศที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกันโดยอยู่บนพื้นฐานของการได้รับประโยชน์ร่วมกัน “ซึ่งอาจจะเป็นการจัดโปรแกรมท่องเที่ยวหรือพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวร่วมกัน” ทั้งนี้หากประเมินทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยว และศักยภาพการให้บริการของ

ไทยเชื่อว่าจะสามารถดึงดูดการท่องเที่ยวจากจีนเข้ามาในประเทศไทยได้อย่างแน่นอน ภายหลังจากมีความสะดวกในการเดินทางทางบกที่กำลังจะเกิดขึ้นหลังจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงเปิดใช้

ในส่วนของภาคเอกชนของไทยหากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐแล้วก็ควรมีการปรับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของตนเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคของกลุ่มเอกชนที่มีประสิทธิผลมักเป็นกลุ่มเอกชนที่เป็นกิจการขนาดใหญ่ที่มีขีดความสามารถของตนเองอยู่จำนวนหนึ่งและยังมีอีกกลุ่มหนึ่งที่รัฐให้ความสนใจในการสนับสนุนในการเพิ่มศักยภาพในการลงทุนในพื้นที่อนุภูมิภาคนี้ให้มากขึ้น ภาคธุรกิจเอกชนกลุ่มนี้ ได้แก่ ผู้ประกอบกิจการขนาดกลางและย่อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการในพื้นที่เขตชายแดน ผู้ประกอบเหล่านี้นอกจากขาดความเข้มแข็งทางด้านทุนแล้วยังจะต้องอาศัยภาครัฐในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างการรวมกลุ่มที่เข้มแข็งเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองทางธุรกิจกับผู้ประกอบการต่างชาติอีกด้วย ภาครัฐและองค์กรเอกชนในท้องถิ่นจำเป็นต้องมีกลยุทธ์ที่ร่วมมือกันในการพัฒนาศักยภาพและสร้างองค์ความรู้ รวมทั้งสร้างผู้ประกอบการท้องถิ่นในรุ่นต่อไป ให้เกิดความเข้าใจและดำเนินธุรกิจได้ในภาคธุรกิจการค้าระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบสากลภายใต้เงื่อนไขกรอบข้อตกลงต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การทดแทนการดำเนินธุรกิจการค้าชายแดนโดยอาศัยความสัมพันธ์ส่วนตัวเช่นที่ดำเนินกันอยู่โดยทั่วไปในปัจจุบัน

2.3.3 โครงการศึกษาการขยายตลาดผลไม้สดไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีน (2555)[18]

โครงการศึกษานี้ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้ทำการศึกษาเพื่อเสนอต่อ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร โดยเป็นการศึกษาต่อเนื่องจากที่ทำการศึกษาห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ (Supply Chain and Logistics) ผลไม้ภาคตะวันออกของไทยในปีพ.ศ. 2550 การศึกษา Supply Chain และ Logistics การส่งออกผลไม้จากแหล่งผลิตของไทยไปยังตลาดกลางค้าส่งในจีนตามเส้นทาง R9 และ R12 ในปีพ.ศ. 2551 และตามเส้นทาง R3 ในปีพ.ศ. 2552 การศึกษาผลกระทบของ FTA กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากจีนในปีพ.ศ. 2553 โดยมุ่งเน้นศึกษาเส้นทางและโอกาสในการขยายตลาดส่งออกผลไม้ไทยโดยขนส่งทางถนนตามเส้นทางสาย R9 และ R3A ไปยังมณฑลทางเหนือ เช่น จี้หลิน และโดยเฉพาะมณฑลภาคตะวันตก เช่น มณฑลเสฉวน ซึ่งรัฐบาลจีนให้ความสำคัญและกำหนดเป็นนโยบายในการพัฒนามณฑลภาคตะวันตก (Look West) และเป็นเส้นทางที่ยังไม่มีการศึกษาและขนส่งมาก่อนโดยปัจจุบันผลไม้ที่เข้าสู่มณฑลนี้มาจากมณฑลกวางตุ้งซึ่งต้องใช้ระยะเวลานาน

โครงการศึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาด ความต้องการสินค้า ผลไม้ ตลอดจนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าผลไม้ของมณฑลที่ทำการศึกษา โดยจะเน้นเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางที่มุ่งสู่เมืองหลักที่สำคัญซึ่งเป็นตลาดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นจะตลาดใหม่ผลไม้ของไทย ได้แก่ นครคุนหมิง ฉงชิ่ง และซีอาน ในส่วนการศึกษาและวิเคราะห์ระบบ Supply Chain และโลจิสติกส์ จะศึกษาระบบการตลาดและวิธีการจัดส่ง รวมทั้งช่องทางการกระจายผลไม้ โดยงานศึกษาได้กล่าวถึงเส้นทางการขนส่งผลไม้ทางบกจากไทยไปประเทศจีนซึ่งมี 3 เส้นทาง ดังนี้

1) เส้นทาง R3 ประกอบด้วย R3A และ R3B โดย R3A จากเชียงของไปห้วยทรายหลวงน้ำทาบ่อเต็นของประเทศสปป. ลาว ผ่านบ่อหานไปยังเชียงรุ้ง (จิงหง) นครคุนหมิงในประเทศจีนส่วนเส้นทาง R3B จากแม่สายจังหวัดเชียงรายผ่านท่าขี้เหล็ก เชียงตุงของประเทศเมียนมา ผ่านต้าลั้วไปยังเชียงรุ่ง นครคุนหมิง ในมณฑลยูนนานของประเทศจีนโดยมีการกระจายสินค้าจากคุนหมิงไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีน เช่น หนานหนิง เฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน
2) เส้นทาง R9 จากมุกดาหารผ่านสะหวันเขตและแดนสะหวันของสปป.ลาวไปยังลาวบ่าวและฮานอยของประเทศเวียดนาม เข้าสู่ประเทศจีนทางด้านด่านผิงเสียงไปยังเมืองหนานหนิง เข้าสู่ตลาดเจียงหนานใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 3 วันหรือประมาณ 42 ชั่วโมงและมีการกระจายสินค้าโดยทางบกจากนครหนานหนิงไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีน เช่น คุนหมิง เฉิงตู ฉงชิ่ง และกวางโจว
3) เส้นทาง R12 จากกรุงเทพฯ ผ่านด่านพรมแดนจังหวัดนครพนมผ่านด่านนาพาว เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว (สปป. ลาว) ผ่านด่านลางเซิ่นประเทศเวียดนามไปด่านโหย่วอี้กวาน เขตกว่างซีจวง ไปยังนครหนานหนิงระยะทางประมาณ 1,700 กิโลเมตร และมีการกระจายสินค้าโดยทางบกจากนครหนานหนิงไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีน เช่น คุนหมิง ฉงชิ่ง เฉิงตู และกวางโจว

[18]สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2555) “โครงการศึกษาการขยายตลาดสดผลไม้สดไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีน)”

โดยรายละเอียดของเส้นทางการขนส่งดังแสดงในตารางที่ 2-15

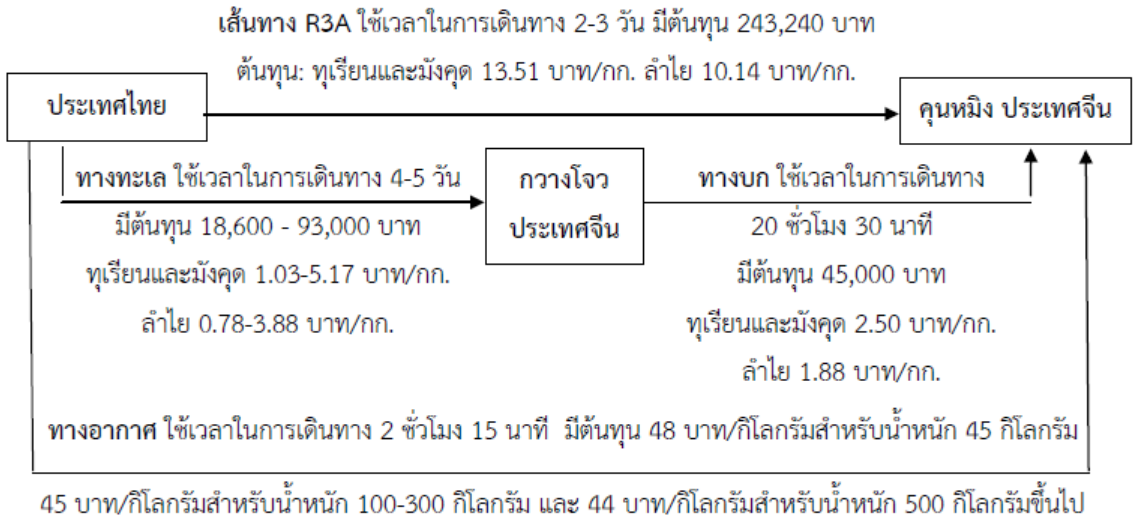
ตารางที่ 2-15 ระยะทาง เวลา และค่าขนส่งบนเส้นทาง R3A R3B R9 และ R12 ณ ปี พ.ศ.2554 (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)

เส้นทางการขนส่ง	**ระยะทาง (กิโลเมตร)**	**ระยะเวลา**	**ค่าขนส่ง (สำหรับคอนเทนเนอร์ 40 ฟุต)**
เส้นทาง R3A	**1,858**	**50 ชั่วโมง**	**7,840 เหรียญสหรัฐ**
กรุงเทพฯ – เชียงราย	830		3,140 เหรียญสหรัฐ
เชียงราย – เชียงของ	110		
เชียงของ – บ่อเต็น (สปป.ลาว) / บ่อหาน (จีน)	228		
บ่อหาน – คุนหมิง	690		4,700 เหรียญสหรัฐ
เส้นทาง R3B	**1,383**	**45 ชั่วโมง**	**9,400 เหรียญสหรัฐ**
กรุงเทพฯ – ต้าลั่ว			4,606 เหรียญสหรัฐ
ต้าลั้ว – คุนหมิง			4,794 เหรียญสหรัฐ
เส้นทาง R9	**1,900**	**39-42 ชั่วโมง**	**2,110 – 2,440 เหรียญสหรัฐ**
กรุงเทพฯ – มุกดาหาร	680	15 ชั่วโมง	450 – 470 เหรียญสหรัฐ
สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน	250	5-6 ชั่วโมง	250 – 270 เหรียญสหรัฐ
ลาวบ๋าว – หนานหนิง	970	19-21 ชั่วโมง	1,400 – 1,700 เหรียญสหรัฐ
เส้นทาง R12	**1,383**	**26-29 ชั่วโมง**	**1,985 เหรียญสหรัฐ**
กรุงเทพฯ – นครพนม	740	14 ชั่วโมง	445 เหรียญสหรัฐ
นครพนม-ท่าแขก	ข้ามน้ำโขง	2-3 ชั่วโมง	40 เหรียญสหรัฐ
ท่าแขก (นาพาว) – จาลอ – วิงห์-ฮานอย	643	10-12 ชั่วโมง	1,350 – 1,500 เหรียญสหรัฐ

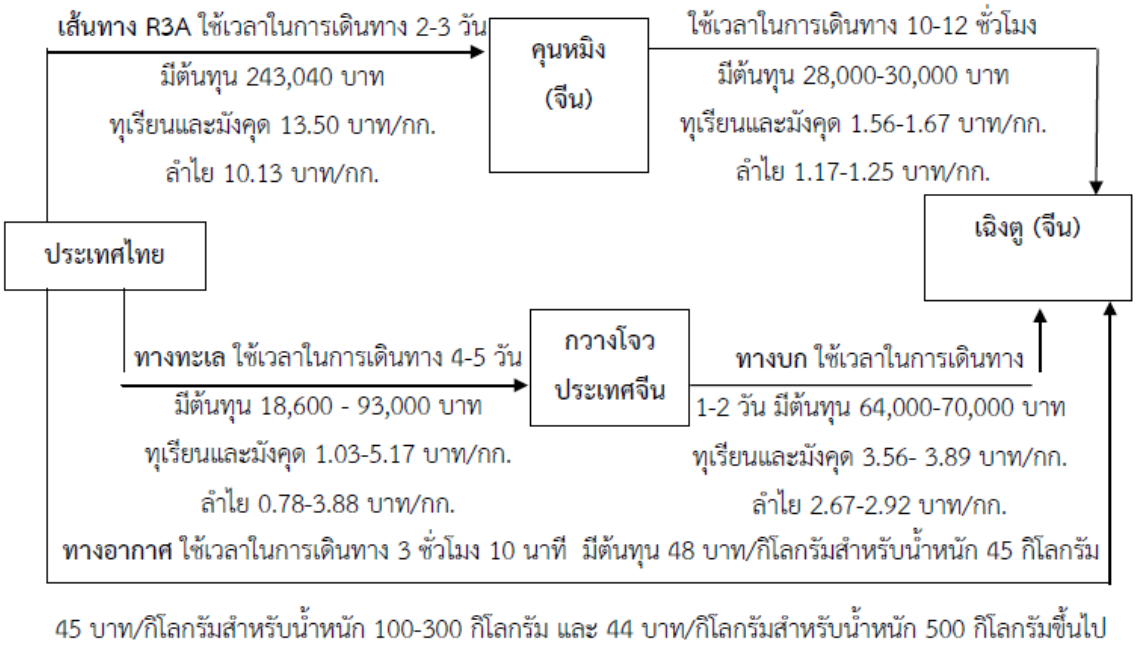
อย่างไรก็ตามการใช้เส้นทาง R3A ตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2555 ได้ปรับค่าขนส่งและค่าธรรมเนียมประเมินราคาเพื่อเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของจีน (VAT) รวมเป็นเงิน 35,000 เหรียญสหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์

นอกจากนี้ยังได้ทำการเปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งทางบกทางเรือและทางอากาศของเส้นทางการขนส่ง R3A ไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีนสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

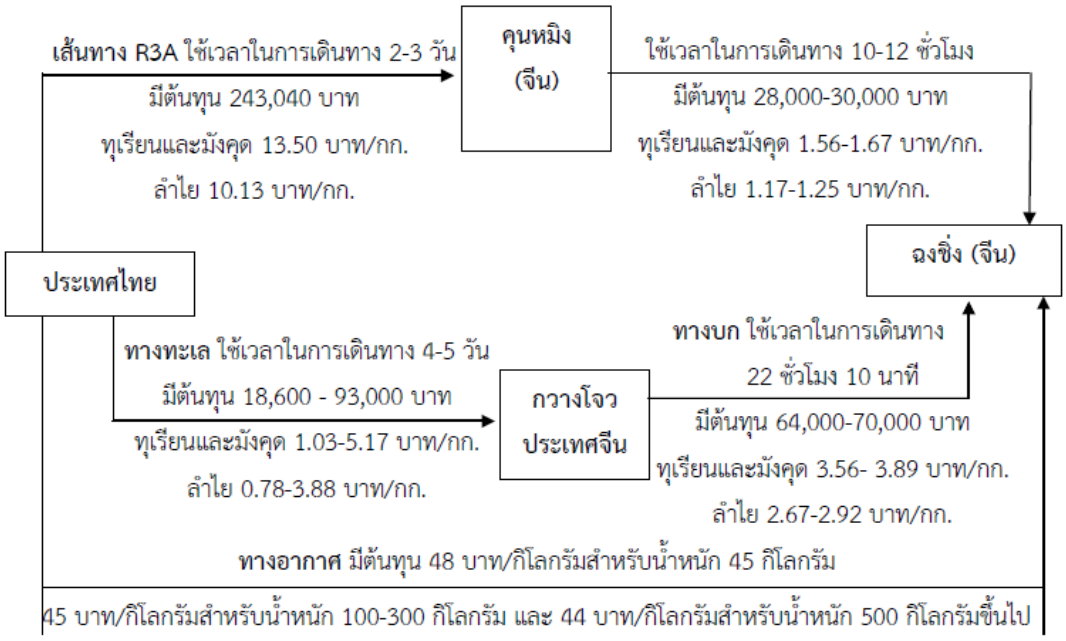
- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังคุนหมิง** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)



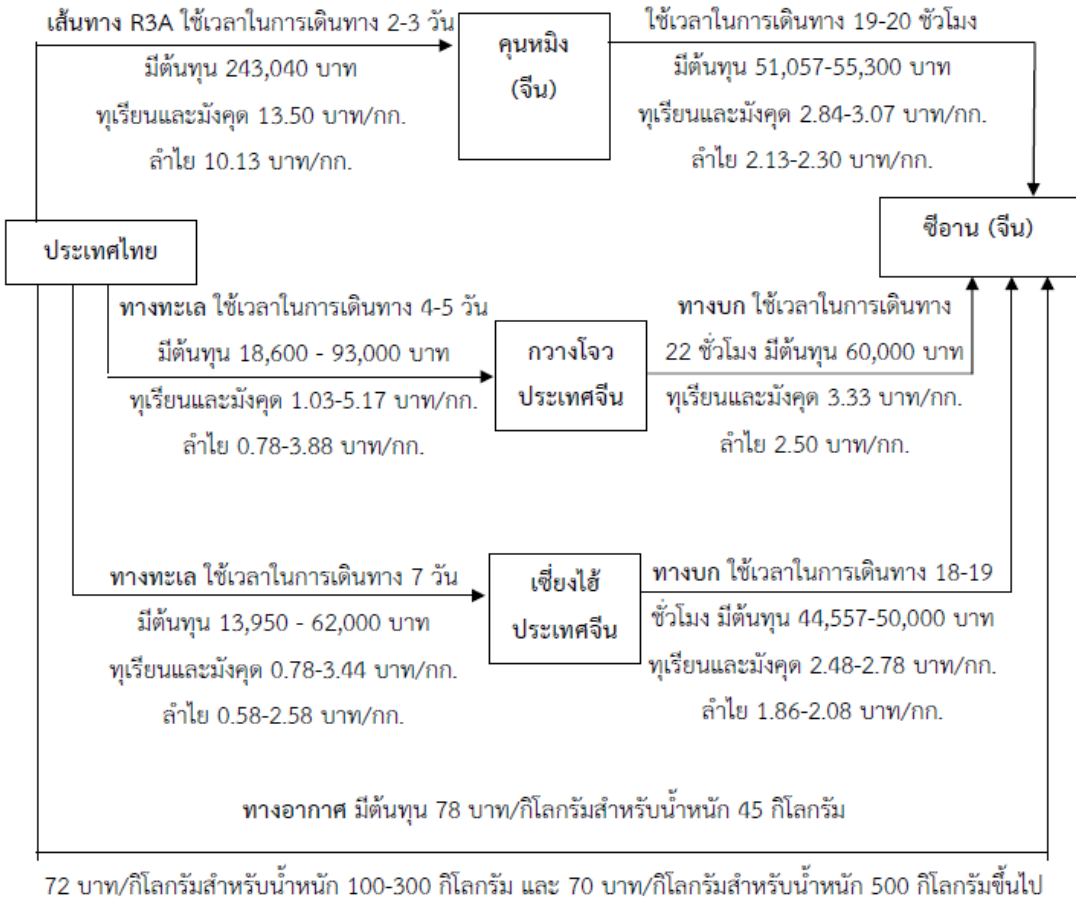
- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังเฉิงตู** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)



- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังฉงชิ่ง** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)



- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังซีอาน** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)



หมายเหตุ: การคิดต้นทุนต่อกิโลกรัมสำหรับทุเรียนและมังคุด 18 ตันลำไย 24 ตันต่อตู้คอนเทนเนอร์ปรับอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต

สำหรับปัญหาและอุปสรรคในช่วงที่ผ่านมาในการขนส่งผลไม้สดจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนโดยทางบกที่ประสบโดยผู้ส่งออกไทยนั้นพบว่าปัจจุบันประสบกับปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

(1) ด้านกฎระเบียบและภาษีประมาณต้นปีพ.ศ. 2555 ทางการประเทศจีนได้มีการประเมินภาษีมูลค่าเพิ่ม VAT (เก็บโดยศุลกากรจีน) เพิ่มจากเดิมทำให้ต้นทุนต่อตู้ที่ใช้เส้นทาง R3A นั้นสูงกว่าปีที่ผ่านมาแล้วประมาณ 10,000-30,000 หยวน

(2) ช่วงเวลาการเปิดและปิดด้านศุลกากรมีปัญหาเวลาเปิดปิดซึ่งไม่สะดวกกับการผ่านด่านของผลไม้สดเนื่องจากมีการปิดด่านประมาณ 17.00 น.

(3) ความจำเป็นในการได้เอกสารฉบับจริงเพื่อให้ติดไปกับรถตู้เช่นใบรับรองสารซัลเฟอร์ไดออกไซค์ไม่เกิน 50mg/kg ในเนื้อลำไยที่ต้องใช้เวลา 3 วันทำการและบางครั้งจะต้องใช้เวลาถึง 4 วันเป็นต้นทำให้รถไม่สามารถออกเดินทางได้หลังจากขึ้นผลไม้สดแล้ว

(4) การเปลี่ยนตู้ผู้ส่งออกไทยระบุว่าในขณะนี้ความจำเป็นในการเปลี่ยนตู้ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศบรรทุกผลไม้สดจากไทยโดยทางบกไม่สามารถที่จะเข้าประเทศจีนได้โดยตรง ซึ่งเป็นข้อแตกต่างจากการขนส่งโดยทางทะเลที่ตู้จากไทยสามารถเข้าไปถึงจุดหมายปลายทางในเมืองที่นำเข้า จากข้อสังเกตของผู้ประกอบการในไทยการขนส่งทางบกที่เปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศมีผลต่ออุณหภูมิที่เหมาะสมกับผลไม้สดในตู้ หากการเปลี่ยนถ่ายนั้นไม่ระมัดระวังด้านเวลาและอุณหภูมิจะก่อเกิดความเสียหายซึ่งมีกรณีที่เกิดขึ้นแล้ว

(5) ความเสียหายเกิดจากการขนส่งทางบกอันเนื่องมาจากการรักษาอุณหภูมิที่เหมาะสมของตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศ ผู้ส่งออกผลไม้ไทยพบว่าตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศที่บรรจุผลไม้สดนั้นมีกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ระมัดระวังตรวจสอบการทำงานของเครื่องปรับอากาศทำให้อุณหภูมิในตู้สูงเกินกว่าขีดจำกัดเป็นเวลานานจนเกิดความเสียหายต่อผลไม้สด อย่างไรก็ตามเมื่อเกิดความเสียหายแล้วการเรียกร้องความเสียหายจากการขนส่งทางบกนั้นมีความยุ่งยากมาก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจดังกล่าวและสถานการณ์ของตลาดผลไม้สดในมณฑลทิศตะวันตกของประเทศจีนสามารถกำหนดแนวทางในการขยายผลไม้ไทยในประเทศจีนได้ 6 แนวทางคือ

- การขยายตลาดในพื้นที่ (หรือมณฑล) เป้าหมาย
- การขยายตลาดโดยการกระจายสู่ตลาดอื่นจากเมืองท่าสำคัญด้วยการอาศัยศักยภาพของการตลาดของผู้ประกอบการและสิ่งอำนวยความสะดวกในการกระจายไปสู่เมืองท่าอื่น ๆ ในประเทศจีนหรือตลาดใหม่พร้อมทั้งส่งต่อไปยังประเทศใกล้เคียงของประเทศจีนภายใต้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ใหม่ของประเทศจีน
- การขยายตลาดด้านรูปลักษณะใหม่ของผลไม้สดด้วยเทคโนโลยีใหม่ของการรักษาคุณภาพผลไม้ซึ่งอาจแบ่งออกเป็นสองลักษณะคือการขยายตลาดด้วยผลไม้แช่แข็ง และขยายตลาดด้วยการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ผลไม้แปรรูป
- การขยายตลาดด้วยการส่งเสริมผลไม้สดชนิดใหม่ นอกจากการขยายตลาดด้วยผลไม้สดไทยที่ติดตลาดแล้วทั้ง 3 ชนิดคือทุเรียนมังคุดและลำไย
- การขยายตลาดโดยการส่งเสริมการตลาดซึ่งรัฐบาลไทยได้ดำเนินการส่งเสริมตลาดผลไม้สดและผลิตภัณฑ์ผลไม้โดยกรมส่งเสริมการส่งออกและกรมส่งเสริมการเกษตรมามากกว่า 10 ปี โดยการจัด Thai Fruit Fair ในพื้นที่ตลาดเดิมและตลาดใหม่

- การขยายตลาดด้วยกิจกรรมด้านการติดตามสถานการณ์และการทำวิจัยด้านตลาดอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของการขนส่งทางบกนั้น เพื่อให้การขนส่งทางบกสามารถลดเวลาการขนส่งทำให้ผลไม้ไทยมีความสดและลดค่าใช้จ่ายซึ่งทำให้ลดภาระค่าขนส่งที่ไทยต้องแบกรับอันเป็นผลที่จะทำให้เพิ่มราคาผลไม้ ณ ระดับฟาร์มได้ด้วยนั้นเห็นควรดำเนินการดังต่อไปนี้

1) การอำนวยความสะดวกในด้านเอกสารและพิธีการทางศุลกากร เช่น เวลาในการออกใบรับรองการตรวจสอบ
2) ส่งเสริมการลงทุนตู้ปรับอากาศภายในประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
3) ติดตามการพัฒนาการโครงการโลจิสติกส์ทั้งในประเทศจีนและประเทศที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศจีนและไทยพร้อมศึกษาผลได้ผลเสียต่อการขนส่งผลไม้สด

2.3.4 การศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว[19]

งานศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบ 1) ศักยภาพของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน 2) ศึกษาข้อระเบียบปฏิบัติในกรอบข้อตกลงและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานทางการค้าบนเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว และ 3) การวิเคราะห์ศักยภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558 โดยผู้วิจัยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพโดยการค้นคว้าเอกสาร การเก็บข้อมูลภาคสนาม การสำรวจ การสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน โดยได้ประยุกต์ทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลโดยได้กำหนดกรอบแนวคิดการวิจัยดังภาพที่ 2-27

ผลการศึกษาพบว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวเส้นทาง R3A ผ่าน สปป. ลาว มีการอำนวยความสะดวกในระดับค่อนข้างดี มีปัญหาและอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น หน่วยงานศุลกากรที่บุคลากรยังไม่เพียงพอ ทางด้านจำนวนและคุณภาพ ยังขาดทักษะความสามารถในการใช้เทคโนโลยีในการทำงาน การแสวงหาความรู้ของพนักงานยังมีน้อยและจำกัด รวมทั้งหน่วยงานกักกันพืชและสัตว์ ที่มีข้อจำกัดในการนำเทคโนโลยีไปใช้ในการทำงาน เช่น งานเกี่ยวกับการพ่นยาฆ่าเชื้อโรคเวลารถเข้ามา ที่ยังใช้แรงงานของคนในการพ่นยา ในขณะที่ไทยและจีนได้ใช้เทคโนโลยีในการพ่นยา และอีกประเด็นหนึ่งคือการใช้เครื่องมือในการตรวจพืชและสัตว์ ยังไม่มีเครื่องมือที่พร้อม และทันสมัยพอ เช่น ห้องปฏิบัติการ (Lab) ในการตรวจพืชและเนื้อสัตว์

สำหรับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ยังไม่เอื้ออำนวย เช่น ด้านประกันภัย การประกันสินค้ายังไม่มีวงเงินที่สูงมากนัก ผู้ประกอบการต้องซื้อประกันหลายต่อ รวมทั้งความล่าช้าในการแก้คดีอุบัติเหตุ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (บ่อเต็น) ยังไม่ได้ใช้เทคโนโลยีในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและยังใช้แรงงานคนเป็นหลัก

สำหรับตัวถนน R3A ส่วนมากแล้วค่อนข้างดี แต่ก็จะมีอุปสรรคบ้าง เช่น ถนนคดเคี้ยว แคบ วิ่งสวนกัน และเป็นพื้นที่ลาดชัด มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

---

[19]ทวงมาลี พิมพาไช (2558) “การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีศึกษา เส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว”

ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหา

ภาครัฐ ควรส่งเสริมให้พนักงานยกระดับความสามารถ โดยการจัดฝึกอบรมศึกษาดูงาน เกี่ยวกับงานที่เกี่ยวข้องให้มากยิ่งขึ้นและจัดซื้ออุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาเพิ่ม

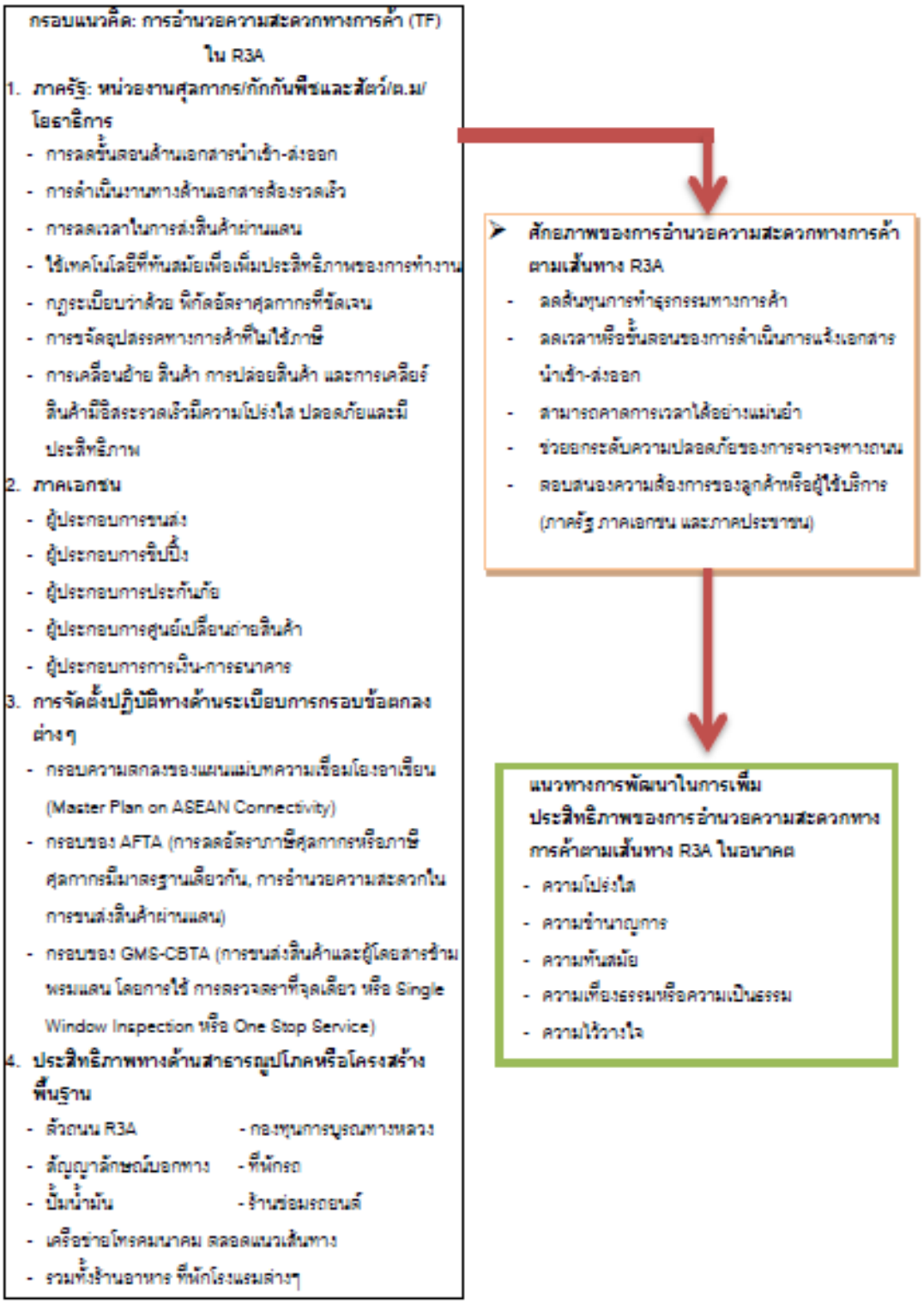
ภาคเอกชน ด้านการประกันภัย ควรออกประกันภัยให้ครอบคลุมในวงเงินที่สูงขึ้นและควรแก้ไขอุบัติเหตุให้เร็วมากขึ้น สำหรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ควรใช้เทคโนโลยีในการจัดการให้มากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้แรงงานคน

เส้นทาง R3A ควรทำสัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจน และมีปริมาณมากกว่าเดิม ควรจัดทำแผ่นพับในการอธิบายผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความเข้าใจในการใช้เส้นทางนี้เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หรือลดให้น้อยลง

2.3.5 ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากการค้าผลไม้ระหว่างไทย – จีน บนเส้นทาง R3A[20]

จากการที่อัตราการค้าขายผลไม้ระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนบนเส้นทาง R3A มีอัตราที่สูงขึ้นทุกปี ซึ่งส่งผลให้ตลาดการค้าระหว่างกันเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่ปัจจุบันรูปแบบการค้าขายผลไม้ระหว่างกันโดยผ่านเส้นทาง R3A นั้น มีแนวโน้มที่ผู้ประกอบการชาวจีนจะเข้ามามีบทบาทตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ ไม่ว่าจะเป็นบทบาทการทำหน้าที่พ่อค้าคนกลาง พ่อค้าผู้ขายตรงสู่ผู้บริโภค หรือแม้กระทั่งผู้ให้บริการด้านการขนส่งและกระจายสินค้า ทั้งที่อยู่ในประเทศจีน หรือประเทศไทย ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงเป็นงานวิจัยที่จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาความได้เปรียบ-เสียเปรียบของไทยที่เกิดขึ้นจริง ในตลาดการค้าผลไม้ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนบนเส้นทางการขนส่ง R3A โดยการรวบรวมข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานนี้ และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ถึงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริง ว่าตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานของการค้าผลไม้บนเส้นทาง R3A แท้จริงแล้วประโยชน์ตกไปอยู่ที่ชาติใด

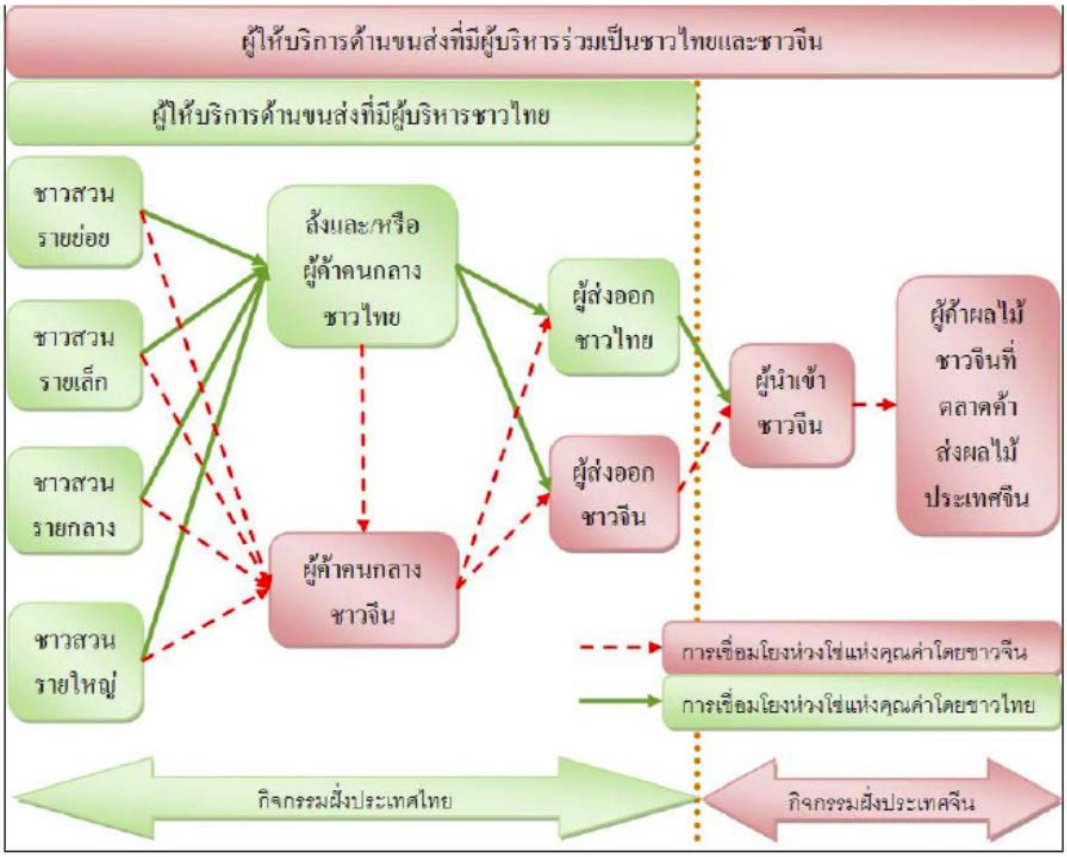
[20]มยุรี เจียรยืนยงพงศ์ (2557) “ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากการค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีนบนเส้นทาง R3A, วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2-27 กรอบแนวคิดการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวเส้นทาง R3A ผ่าน สปป. ลาว

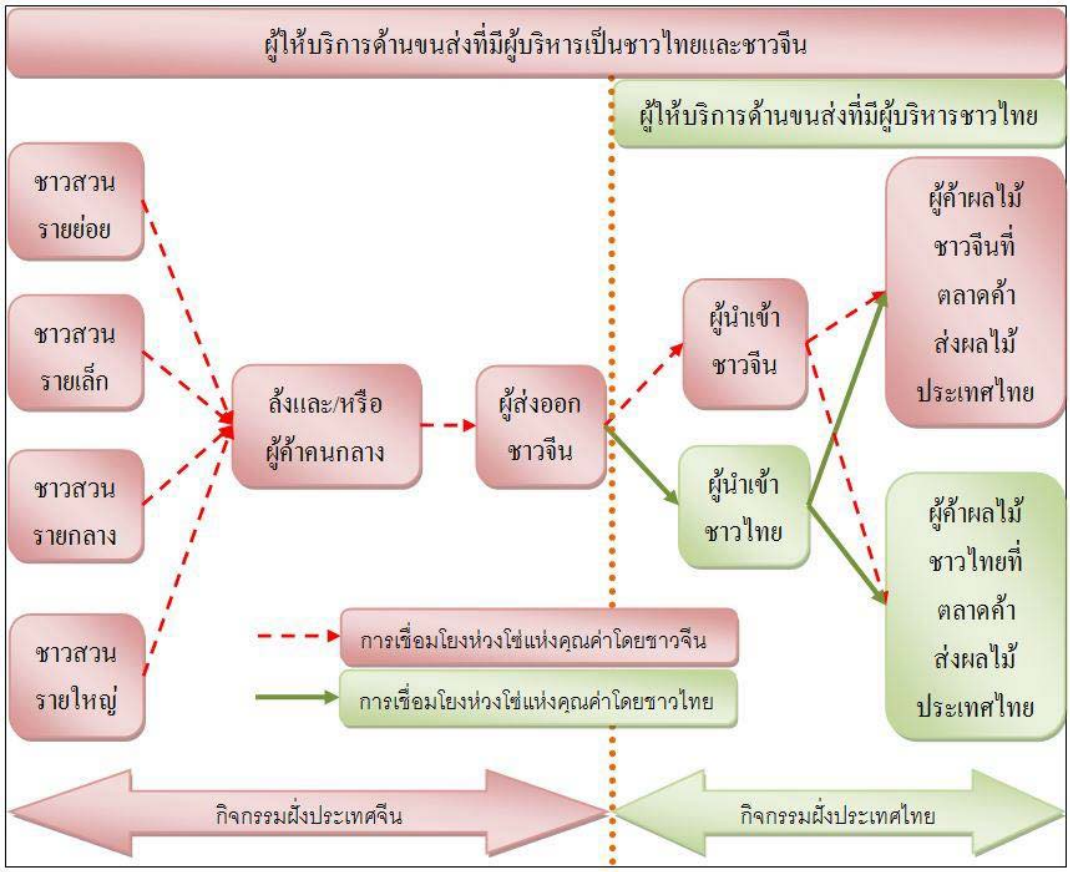
ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจข้อมูลภาคสนามและการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ส่งออก ผู้ประกอบการ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย และผู้นำเข้า ผู้ประกอบการ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศจีน จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีวิเคราะห์ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Analysis) โดยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น (Value Added) จากการค้าผลไม้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลโซ่อุปทานของการค้าผลไม้บนเส้นทาง R3A พบว่ามีกิจกรรมอยู่มากมาย เช่น การเพาะปลูกและเก็บเกี่ยวผลผลิต การรวบรวมและบรรจุผลผลิต การกระจาย และการจัดส่งผลผลิตให้ถึงมือผู้ซื้อ เป็นต้น ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องของกิจกรรมหลัก ๆ เหล่านี้ได้แก่ ชาวสวนตั้งแต่รายย่อยไปจนถึงรายใหญ่ ล้งหรือผู้รวบรวมผลไม้จากชาวสวน ผู้ค้าคนกลางชายไทยและชาวจีนผู้ส่งออกชาวไทยและชาวจีน ผู้นำเข้าชาวไทยและชาวจีน ผู้ค้าในตลาดค้าส่งชาวไทยและชาวจีน โดยรูปแบบโซ่คุณค่าการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยตามแนวเส้นทาง R3A ดังแสดงในภาพที่ 2-28 และ 2-29



ภาพที่ 2-28 แผนที่ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Map) ของการส่งออกผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A

ผลการศึกษานี้ ชี้ให้เห็นว่า ชนชาติที่ได้รับผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกเป็นของชนชาติจีน เนื่องจากชาวจีนได้รุกเข้ามาทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานการค้าผลไม้ (ทั้งการนำเข้าและส่งออก) ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน เป็นจำนวนมาก โดยหาลองนำผลประโยชน์ที่ทั้ง 3 ประเทศที่ใช้ประโยชน์จากถนน R3A ร่วมกัน มาคิดเป็นอัตราส่วนดูนั้น จะอยู่ที่ 7:2:1 คือ ประเทศจีน ได้รับผลประโยชน์จากห่วงโซ่อุปทานนี้อยู่ที่ 7 ส่วน ซึ่งถือว่ามากที่สุดในสามประเทศ หรือก็คือเกือบสามในสี่ของทั้งห่วงโซ่ รองลงมาคือประเทศไทยที่ได้รับผลประโยชน์จากเส้นทางนี้อยู่ที่ 2 ส่วน หรือประมาณร้อยละ 20 ของผลประโยชน์ทั้งห่วงโซ่อุปทาน สุดท้ายคือสปป. ลาวที่ได้รับผลประโยชน์จากห่วงโซ่อุปทานนี้เพียงแค่ 1 ส่วน หรือยังไม่ถึงหนึ่งในสิบของผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นตลอดห่วงโซ่อุปทานนี้



ภาพที่ 2-29 แผนที่ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Map) ของการนำเข้าผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A

จากผลการวิเคราะห์ดังกล่าว ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนของไทย ดังนี้

ภาครัฐ

ตั้งแต่การค้าผลไม้บนเส้นทางนี้ได้เริ่มขึ้น ภาครัฐได้มีส่วนช่วยภาคเกษตรของไทยในแง่ การตกลงทำสัญญาซื้อขายในรูปแบบรัฐต่อรัฐ เช่น การส่งออกลำไยไปยังประเทศจีน ภายใต้การทำงานของภาครัฐไทยที่เป็นผู้ทำการส่งออกไปยังผู้นำเข้าที่เป็นภาครัฐของจีน ซึ่งการสนับสนุนลักษณะนี้ก็เป็นการช่วยสนับสนุนให้ผลผลิตทางการเกษตรของไทยมีตลาดที่คอยรองรับอยู่เสมอ ทำให้ภาพรวมของภาคการเกษตรกรรมมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

แต่ในส่วนการช่วยสนับสนุนนักธุรกิจไทย ทางภาครัฐของไทยจำเป็นต้องวางกลยุทธ์ในการรับมือการเข้ามาลงทุนของต่างชาติให้รัดกุมมากกว่านี้ ถึงแม้จะมีข้อตกลงความร่วมมือกับนานาชาติ เช่น JTEPA, AFTA, China-Thai FTA ฯลฯ แต่สิ่งหนึ่งที่นานาชาติทำคือ การสร้างกำแพงกีดกันการค้าเสรีด้วยวิธีอื่น ๆ เช่น ข้อตกลงหลาย ๆ ประการที่ประเทศจีนลงนามข้อตกลงกับต่างชาตินั้น มักจะใช้ระบบเป็นข้อตกลงระหว่างมณฑลกับประเทศที่ทำข้อตกลงด้วย ดังนั้นหากเราจะทำอย่างเดียวกันในต่างมณฑล ก็จำเป็นต้องเจรจาใหม่อีกครั้ง หรือในข้อกำหนดทางด้านธุรกิจ ภาครัฐของประเทศไทยค่อนข้างให้การสนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติมากเกินไป หลาย ๆ ธุรกิจที่มาจากต่างชาติได้งดเว้นภาษีหลายๆ รายการตามเงื่อนไขของ BOI แต่ในทางกลับกันนักธุรกิจไทยกลับไม่ได้สิทธิงดเว้นภาษีเหล่านั้น ทั้ง ๆ ที่ก็ปฏิบัติอย่างเดียวกัน เป็นต้น ดังนั้นภาครัฐของไทยจึงควรมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนการทำงานของภาคเอกชนไทยให้มากขึ้น

ภาคเอกชน

นักธุรกิจไทยจำเป็นที่จะต้องปรับตัว และพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของตนเองให้มากกว่านี้ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมในเทคนิค ด้านการทำธุรกิจในรูปแบบที่ทันสมัยมากยิ่งขึ้น และนำสิ่งที่เรียนรู้ได้มาปฏิบัติจริง เพื่อเพิ่มศักยภาพของธุรกิจตนเอง หรือการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นตลอดเวลา มาประยุกต์ใช้ในการทำธุรกิจ

2.3.6 สรุปข้อมูลจากหนังสือผู้ค้าจีนในชายแดนลุ่มน้ำโขง[21]

จากหนังสือ “ผู้ค้าจีนในชายแดนลุ่มน้ำโขง” เป็นผลผลิตจากงานวิจัยภายใต้ชื่อโครงการ “เศรษฐศาสตร์การเมืองเรื่องการเคลื่อนย้าย: กรณีศึกษาผู้ค้าชาวจีนบริเวณชายแดนประเทศลุ่มแม่น้ำโขง” ทำการศึกษาหาความรู้ในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2553 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2554 เพื่อศึกษาปรากฏการณ์การเคลื่อนย้ายของซินยี่หมิน (Xinyimin) หรือคนจีนรุ่นใหม่หลังทศวรรษ 1990 ที่เข้ามาค้าขายตามพื้นที่ชายแดนประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อค้นหาข้อมูลเชิงนโยบายที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

นโยบายของแต่ละประเทศที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทาง R3A

<u>ประเทศจีน</u>

1) นโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจตั้งแต่สมัย เติ้ง เสี่ยวผิง (นโยบายเปิดประเทศ รวมถึงการเปิดชายแดนเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศในอาเซียน)
   นโยบายนี้มีผลกระทบ คือ การย้ายถิ่นฐานของประชากรจากชนบทสู่เมืองใหญ่ ทำให้คนจีนต้องหาโอกาสทำการค้านอกประเทศที่มีการแข่งขันน้อยกว่า จึงอพยพมาบริเวณบ่อแก้วเนื่องจากการแข่งขันยังต่ำ อีกทั้ง เห็นช่องทางการทำธุรกิจเมื่อเส้นทาง R3A เปิดใช้
2) นโยบายการส่งคนและทุนออกนอกประเทศ (นโยบายก้าวออกไป) เพื่อสนับสนุนให้ภาคธุรกิจที่มีศักยภาพลงทุนในต่างประเทศ โดยรัฐบาลอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ เช่น การจัดตั้งคณะผู้แทนรัฐบาลกลางในระดับรัฐบาลท้องถิ่น เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการจัดการด้านต่างๆ รวมถึงการสนับสนุนด้านการเงิน เช่น ผู้ก่อตั้งตลาดจีนในสปป. ลาว ได้รับเงินอุดหนุนให้เปล่าจากรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลยูนนาน
3) นโยบายอำนาจละมุน (soft power) เป็นนโยบายต่างประเทศที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินการลงทุนกับประเทศต่างๆ เพื่อให้เกิดความรู้สึกที่ดีต่อประเทศจีน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อด้านธุรกิจ จะเห็นได้ว่าเงินช่วยเหลือของจีนต่อลาวเน้นไปที่การสนับสนุนโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน ซึ่งโครงการเหล่านี้ต้องอาศัยพึ่งพาเทคโนโลยีและผู้เชี่ยวชาญจากจีน

ตัวอย่างโครงการบางส่วน

- สนับสนุนเงินสร้างโรงงานผลิตซีเมนต์ที่วังเวียง
- สร้างถนนหมายเลข 13 ในเวียงจันทน์

[21] อรัญญา ศิริผล (2556)“ผู้ค้าจีนในชายแดนลุ่มน้ำโขง” ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 234 หน้า. เชียงใหม่

- สร้างถนนทางหลวงสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ช่วงสะพานบ่อหาน หนานลุน
- สร้างถนนสาย R3E
- โรงพยาบาลมิตรภาพจีน-ลาว
- เขตเศรษฐกิจพิเศษจีน ในลาว 2 แห่ง ที่มีธุรกิจด้านโรงแรม คาสิโน อุตสาหกรรมบันเทิง คือ บริเวณที่ 1. บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา และ บริเวณที่ 2. อำเภอต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว
- โครงการเขื่อนไฟฟ้าพลังงานน้ำ
- สนับสนุนโครงการปลูกพืชทดแทนฝิ่นบริเวณลาวตอนเหนือ (โดยสนับสนุนให้ปลูกยางพาราแทน)

<u>ประเทศจีน สปป. ลาว ประเทศไทย</u>

โครงการการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (เชื่อมโยงจีนกับภูมิภาคลุ่มน้ำโขงผ่านชายแดนทางบก) เป็นโครงการ ที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย จึงเกิดการสร้างโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม การท่องเที่ยวแม่น้ำโขง การผ่อนปรนกฎกติกาในการข้ามแดนให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น รัฐบาลลาวอนุญาตให้คนจีนเข้ามาอยู่โดยเช่าบ้านและที่ดินได้ (เดิมทีไม่อนุญาต แต่เปลี่ยนเมื่อปี พ.ศ. 2546)

การลงทุนทางเศรษฐกิจ รูปแบบการค้า การขนส่ง ที่เกิดขึ้นจริงตามแนวเส้นทาง

ตารางที่ 2-16 การลงทุนทางเศรษฐกิจ รูปแบบการค้า การขนส่ง ที่เกิดขึ้นจริงตามแนวเส้นทาง

กลุ่มคนจีนในเขตห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	รูปแบบธุรกิจ/ลักษณะการทำงาน
1. นายทุนขนาดใหญ่และขนาดกลาง	ลงทุนด้านการค้าและบริการ เช่น โรงแรม บ้านพัก คาสิโน ร้านอาหาร ที่เขตต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว
	การตั้งโรงงานอุตสาหกรรมและหัตถกรรม เช่น โรงงานประกอบรถมอเตอร์ไซต์ (ประกอบและขายในลาว เพื่อจะได้ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า) โรงงานไฟแชค โรงงานแร่เหล็ก แร่ทอง แก้วบริสุทธิ์
	กลุ่มลงทุนในบริษัทสวนยางพารา กล้วยหอม และพืชกสิกรรมอื่น ๆ เช่น ถั่วเหลือง แตงโม ลักษณะเป็น contract farming เพื่อส่งผลผลิตไปขายที่ประเทศจีน
	ก่อตั้งตลาดจีนใกล้สถานีขนส่ง ติดถนน R3A มีห้องให้เช่า 106 ห้อง (ปี 2553)
	ผู้รับเหมาก่อสร้าง
2. กลุ่มเกษตรกรจีน ส่วนมากมาจากสิบสองปันนา หรือย้ายมาจากหลวงน้ำทา ในลาว	เช่าที่ดินเพื่อทำการเกษตร เช่น ปลูกผัก เลี้ยงปลา เลี้ยงไก่ และขายผลผลิตในลาว
3. ผู้ประกอบการรายย่อย	- เปิดร้านค้าปลีก-ส่งในตลาดจีน หรือนอกตลาดจีน (ริมถนน R3A หรือริมแม่น้ำโขงใกล้ท่าเรือข้ามฟากไทย-ลาว) รวมถึงผู้ค้าเร่ - สินค้าที่ขายจะเป็นกลุ่ม 1) อุปกรณ์ก่อสร้าง 2) ผลไม้ 3) อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์มือถือ และเทคโนโลยี รวมถึงอุปกรณ์เสริม

กลุ่มคนจีนในเขตห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	รูปแบบธุรกิจ/ลักษณะการทำงาน
	ต่าง ๆ ที่นำเข้าจากจีน 4) เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า นำเข้าจากจีน
4. กลุ่มแรงงาน	กรรมกรก่อสร้าง หรือช่างในโรงงาน (เป็นกลุ่มมีฝีมือ จึงได้ค่าจ้างมากกว่าคนลาว) รับจ้างรายเดือนในบริษัทห้างร้านที่เป็นของผู้ประกอบการจีน

การวิเคราะห์และข้อเสนอต่าง ๆ เกี่ยวกับแนวทางการเตรียมตัวของไทย

- ผู้ค้าจีนจะมีอิทธิพลในประเทศไทยและลาวมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ค้าชาวลาวจะสูญเสียความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากยังไม่มีความเข้มแข็งพอ ซึ่งทำให้สุดท้ายชาวลาวโดยเฉพาะผู้ที่ทำอาชีพค้าขายบริเวณชายแดนและเส้นทาง R3A ต้องเปลี่ยนอาชีพเป็นลูกจ้างแทน
- การขนส่งสินค้าผ่านชายแดนทางบกจำเป็นต้องมีศูนย์โลจิสติกส์ในการพัก รวมถึงเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่จะส่งต่อไปยังเมืองอื่น ซึ่งคาดว่าประเทศจีนจะต้องมีการลงทุนสร้างศูนย์ดังกล่าวที่สปป. ลาวและประเทศไทย โดยเฉพาะที่บริเวณจังหวัดเชียงราย เพื่อส่งสินค้าต่อมายังกรุงเทพฯ ซึ่งในอนาคตจะทำให้สินค้าจีนหลั่งไหลเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น สำหรับสินค้าไทยในสายตาผู้บริโภคส่วนมาก ยังถือว่ามีคุณภาพมากกว่าสินค้าจีนที่นำเข้ามา แต่ทั้งนี้ราคาโดยรวมก็จะแพงกว่า ซึ่งประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันในด้านราคาได้ ดังนั้นจึงควรเปลี่ยนมาเน้นการพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพแทน วางตำแหน่งคนละตำแหน่งกับสินค้าจีน และต้องใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นประตูการส่งออกไปยังสปป. ลาวและจีนด้วย
- อย่างไรก็ตาม ในระบบการค้าเสรี ประเทศไทยจะไม่สามารถกีดกันสินค้าจากจีนได้ อีกทั้งผู้บริโภคกลุ่มที่ต้องการสินค้าราคาถูกก็ยังจะมีอยู่ และจะเลือกซื้อสินค้าจีน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของคนไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น เกษตรกรอาจจะแข่งขันด้านต้นทุนไม่ไหว ดังนั้นประเทศไทยอาจต้องมีการปรับตัวโดยสนับสนุนการรวมกลุ่มเพื่อสร้างอำนาจการต่อรองของกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นอาชีพเกษตรกรรม หรือธุรกิจอื่นๆ รวมทั้งหาทางเลือกในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าธุรกิจการบริการและการท่องเที่ยวจะเป็นธุรกิจที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างงานได้มากที่สุดโดยเฉพาะในเส้นทาง R3A
- เส้นทาง R3A ที่เกิดขึ้น ไม่เพียงแต่ส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ หรือการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการเท่านั้น แต่จะรวมถึงการเคลื่อนย้ายของวัฒนธรรมด้วย ซึ่งจากผู้เขียนหนังสือที่ได้วิเคราะห์แนวความคิดของชาวจีนไว้คือ ชาวจีนมีความคิดว่าชาวจีน (จีนฮั่น) เป็นผู้มีอารยธรรมและวัฒนธรรมสูงกว่า ด้วยเหตุนี้ การอพยพไปยังแผ่นดินอื่น โดยเฉพาะในชาวจีนรุ่นปัจจุบันซึ่งทำธุรกิจในต่างประเทศ ผู้อพยพจะมองตัวเองว่าเป็นคนจีน (ไม่ใช่คนไทยเชื้อสายจีน) ผู้รักชาติและเป็นผู้สร้างอารยธรรมและการพัฒนาไปยังประเทศที่ด้อยกว่า ดังนั้น การเคลื่อนย้ายคนผ่านเส้นทางการเดินทางก็จะส่งผลให้วัฒนธรรมจีนเข้ามามีผลกระทบต่อรูปแบบทางสังคมและวัฒนธรรม วิถีชีวิต ของชาวไทย จึงควรมีมาตรการส่งเสริมให้ประชาชนเห็นความสำคัญของวัฒนธรรม ประเพณี ที่ปฏิบัติสืบต่อกันมาและช่วยกันสืบทอดเป็นเอกลักษณ์ของชาติ

2.4 กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน[22]

2.4.1 พระราชบัญญัติศุลกากรพระพุทธศักราช 2469

กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายที่ใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2469 และมีการปรับปรุงให้สอดคล้องสถานการณ์ด้านการค้าและเศรษฐกิจมาโดยตลอด โดยกำหนดหลักการสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ วิธีการจัดการและกำหนดท่าเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้า การเสียภาษีและการคืนเงินอากร การตรวจของและป้องกันลักลอบหนีศุลกากร อำนาจศุลกากรในเขตต่อเนื่อง อำนาจศุลกากรในพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย พิธีการในการนำของเข้า พิธีการในการส่งของออก การค้าชายฝั่ง การเก็บของในคลังสินค้า เขตปลอดอากร สนามบินศุลกากร การประกันและทัณฑ์บน ตัวแทนผู้ขนส่ง ทางอนุมัติที่ใช้ในการขนส่งของเข้าหรือออกนอกประเทศ ด่านพรมแดน

ในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน กฎหมายศุลกากรได้ให้อำนาจ สรุปสาระสำคัญดังนี้

การกำหนดด่านพรมแดน และด่านศุลกากร

ปัจจุบัน กระทรวงการคลังได้ออกกฎกระทรวงกำหนดด่านพรมแดน ด่านศุลกากร และทางอนุมัติสำหรับการขนส่งชายแดน ดังนี้

1) **ด่านพรมแดนพระเจดีย์สามองค์** จ.กาญจนบุรี โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรสังขละบุรี** จังหวัดกาญจนบุรี ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 ต.หนองลู อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี จากนั้นจึงเดินทางไปยังด่านพรมแดนพระเจดีย์สามองค์ ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 9 ต.หนองลู อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี ชายแดนไทย-เมียนมา ตามเส้นทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรสังขละบุรี – บ้านพระเจดีย์สามองค์
2) **ด่านพรมแดนบ้านผักกาด** จ.จันทบุรี โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรจันทบุรี** ตั้งอยู่ที่บ้านทุ่งด่าน ต.ปัถวี อ.มะขาม จ.จันทบุรี จากนั้นจึงเดินทางไปยังด่านพรมแดนบ้านผักกาด ตั้งอยู่ที่บ้านคลองใหญ่ หมู่ที่ 4 ต.คลองใหญ่ อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรจันทบุรี ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 317 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3193 ถึงด่านพรมแดนบ้านผักกาด
3) **ด่านพรมแดนบ้านแหลม** จ.จันทบุรี โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรจันทบุรี** ตั้งอยู่ที่บ้านทุ่งด่าน ต.ปัถวี อ.มะขาม จ.จันทบุรี จากนั้นจึงเดินทางไปยังด่านพรมแดนบ้านแหลม ตั้งอยู่ที่บ้านแหลม หมู่ที่ 4 ต.เทพนิมิต อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรจันทบุรี ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 317 ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3255 และถนนหมายเลข 3255 ถึงด่านพรมแดนบ้านแหลม

[22]โครงการการศึกษากฎระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

4) **ด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1** จ.เชียงราย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่สาย** ตั้งอยู่ที่บ้านสันผักฮี้ หมู่ที่ 3 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่บ้านแม่สาย หมู่ที่ 1 ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย จ.เชียงราย ชายแดนไทย-เมียนมาตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่สาย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 123 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถึงด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1(เพื่อข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ 1 ไปยังเมียนมา)

5) **ด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2** จ.เชียงราย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่สาย** ตั้งอยู่ที่บ้านสันผักฮี้ หมู่ที่ 3 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่บ้านสันผักฮี้ หมู่ที่ 3 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่สาย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 123 ถึงด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2 (เพื่อข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ไปยังเมียนมา)

6) **ด่านพรมแดนเชียงแสน** จ.เชียงราย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเชียงแสน** ตั้งอยู่ที่ 123 หมู่ 2 ถ.พหลโยธิน ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนเชียงแสนตั้งอยู่ที่ 3 หมู่ที่ 2 ถ.พหลโยธิน ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเชียงแสน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1016 และถนนเลียบริมฝั่งแม่น้ำโขงถึงด่านพรมแดนเชียงแสน

7) **ด่านพรมแดนเชียงของ** จ.เชียงราย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเชียงของ** ตั้งอยู่ที่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 อ.เชียงของ จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนเชียงของ ชายแดนไทย-สปป.ลาว ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน

8) **ด่านพรมแดนรินหลวง** จ.เชียงใหม่ โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเชียงดาว** ตั้งอยู่ที่ ต.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนรินหลวง ตั้งอยู่ที่บ้านรินหลวง ต.เมืองนะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเชียงดาว ไปตามถนนโชตนา (เชียงใหม่-ฝาง) ถึงด่านพรมแดนรินหลวง

9) **ด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก** จ.ตราด โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรคลองใหญ่** ตั้งอยู่ที่ 100 หมู่ 1 ต.คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก ตั้งอยู่ที่บ้านหาดเล็ก ต.หาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรคลองใหญ่ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 318 สายตราด-หาดเล็ก ถึงด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก

10) **ด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด** จ.ตาก โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่สอด** ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่สอด ไปตามถนนสายแม่สอด-ริมเมย ถึงด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด

11) **ด่านพรมแดนแม่สอด** จ.ตาก โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่สอด** ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดน

แม่สอด ตั้งอยู่เชิงสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ต. ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่สอด ไปตามถนนสายแม่สอด-ริมเมย ถึงด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด

12) **ด่านพรมแดนนครพนม** จ.นครพนม โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรนครพนม** ตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือโดยสาร เทศบาลเมืองนครพนม อ.เมือง จ.นครพนม จากนั้นจึงเดินทางไปยังด่านพรมแดนนครพนม ตั้งอยู่ ถ.สุนทรวิจิตร ต.ในเมือง อ.เมือง จ.นครพนม ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรนครพนม ไปตามถนนสุนทรวิจิตร ถึงด่านพรมแดนนครพนม

13) **ด่านพรมแดนบ้านเวินพระบาท** จ.นครพนม โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรนครพนม** ตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือโดยสาร เทศบาลเมืองนครพนม อ.เมือง จ.นครพนม จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านเวินพระบาท ตั้งอยู่ 95 หมู่ที่ 1 ถ.นครพนม-ท่าอุเทน ต.เวินพระบาท อ.ท่าอุเทน จ.นครพนม ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรนครพนม ไปตามถนนนครพนม-ท่าอุเทน ถึงด่านพรมแดนบ้านเวินพระบาท

14) **ด่านพรมแดนสุไหงโกลก** จ.นราธิวาส โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรสุไหงโกลก** ตั้งอยู่ที่ ต.สุไหงโกลก อ.สุไหงโกลก จ.นราธิวาส จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนสุไหงโกลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน

15) **ด่านพรมแดนรถไฟสุไหงโกลก** จ.นราธิวาส โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรสุไหงโกลก** ตั้งอยู่ที่ ต.สุไหงโกลก อ.สุไหงโกลก จ.นราธิวาส จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนรถไฟสุไหงโกลก ตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟสุไหงโกลก ต.สุไหงโกลก ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน

16) **ด่านพรมแดนตากใบ** จ.นราธิวาส โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรตากใบ** ตั้งอยู่ที่ 1 บ้านตาบา ต.เจ๊ะเห อ.ตากใบ จ.นราธิวาส จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนตากใบ จ.นราธิวาส ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน

17) **ด่านพรมแดนห้วยโก๋น** จ.น่าน โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรทุ่งช้าง** ตั้งอยู่ที่บ้านป่าเปือย ต.ปอน อ.ทุ่งช้าง จ.น่าน จากนั้นจึงเดินทางไปยังด่านพรมแดนห้วยโก๋น ตั้งอยู่บ้านห้วยโก๋น ต.ห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรทุ่งช้าง ไปตามทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1080 จนถึงด่านพรมแดนห้วยโก๋น

18) **ด่านพรมแดนมุกดาหาร** จ.มุกดาหาร โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรมุกดาหาร** ตั้งอยู่ที่บ้านนาโปน้อย ถ.สำราญชายโขงเหนือ ต.มุกดาหร อ.เมือง จ.มุกดาหาร จากนั้นเดินทางไปยังด่านพรมแดนมุกดาหาร ตั้งอยู่ที่เชิงสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง จ.มุกดาหาร ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรมุกดาหาร ไปตามถนนชยางกูร และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จนถึงด่านพรมแดนมุกดาหาร

19) **ด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสารมุกดาหาร** จ.มุกดาหาร โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่**ด่านศุลกากรมุกดาหาร** ตั้งอยู่ที่บ้านนาโปน้อย ถ.สำราญชายโขงเหนือ ต.มุกดาหาร

อ.เมือง จ.มุกดาหาร จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสารมุกดาหาร ตั้งอยู่ ต.มุกดาหาร อ.เมือง จ.มุกดาหาร ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรมุกดาหาร ไปตามถนนสุนทรศักดารักษ์ และถนนสองนางสถิตย์ จนถึงด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสารมุกดาหาร

20) **ด่านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน** จ.แม่ฮ่องสอน โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน** ตั้งอยู่ที่ 1 ถ.ขุนลุมประพาส ซอย 4 อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน จากนั้นจึงเดินทางไปยังด่านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน ตั้งอยู่ที่บ้านน้ำเพียงดิน ต.ผาบ่อง อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ไปตามถนนบ้านห้วยเดื่อ-บ้านท่าโป่งแดง และไปตามลำน้ำปาย จนถึงด่านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน

21) **ด่านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง** จ.แม่ฮ่องสอน โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน** ตั้งอยู่ที่ 1 ถ.ขุนลุมประพาส ซอย 4 อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง ตั้งอยู่ที่บ้านห้วยผึ้ง ต.ห้วยผา อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 และ 1285 จนถึงด่านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง

22) **ด่านพรมแดนบ้านเสาหิน** จ.แม่ฮ่องสอน โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรแม่สะเรียง** ตั้งอยู่ที่ 127/8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 ต.แม่สะเรียง อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านเสาหิน ตั้งอยู่ที่บ้านเสาหิน ต.เสาหิน อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 จนถึงด่านพรมแดนบ้านเสาหิน

23) **ด่านพรมแดนเบตง** จ.ยะลา โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเบตง** ตั้งอยู่ที่ 370 ถ.สุขยางค์ ต.เบงตง อ.เบตง จ.ยะลา จากนั้นเดินทางไปด่านพรมแดนเบตง ตั้งอยู่ที่เลขที่ 7 ถ.สุขยางค์ ต.เบตง อ.เบตง จ.ยะลา ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเบตง ไปตามถนนระหว่างอำเภอเบตงและบาลิ่ง จนถึงด่านพรมแดนเบตง

24) **ด่านพรมแดนเชียงคาน** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเชียงคาน** ตั้งอยู่ที่บ้านเชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนเชียงคาน ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเชียงคาน ไปตามซอย 26 ถึงด่านพรมแดนเชียงคาน ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน

25) **ด่านพรมแดนบ้านคกไผ่** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเชียงคาน** ตั้งอยู่ที่บ้านเชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านคกไผ่ ตั้งอยู่ที่บ้านคกไผ่ ต.ปากชม อ.ปากชม จ.เลย ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเชียงคาน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 ถึงด่านพรมแดนบ้านคกไผ่

26) **ด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรท่าลี่** ตั้งอยู่ที่บ้านโนนสว่าง ต.ท่าลี่ อ.ท่าลี่ จ.เลย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง ตั้งอยู่ที่บ้านนากระเซ็ง ต.อาฮี อ.ท่าลี่ จ.เลย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรท่าลี่ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2115 และ 2195 และ 201 ถึงด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง (เพื่อข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหืองไทย-ลาว ไปส่งสินค้าที่ สปป.ลาว)

27) **ด่านพรมแดนบ้านปากห้วย** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรท่าลี่** ตั้งอยู่ที่บ้านโนนสว่าง ต.ท่าลี่ อ.ท่าลี่ จ.เลย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านปากด้วย ตั้งอยู่ที่บ้านปากห้วย ต.หนองผือ อ.ท่าลี่ จ.เลย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรท่าลี่ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2115 และ 2195 ถึงด่านพรมแดนบ้านปากห้วย

28) **ด่านพรมแดนบ้านประกอบ** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรบ้านประกอบ** ตั้งอยู่ที่หมู่ 3 บ้านประกอบ ต.ประกอบ อ.นาทวี จ.สงขลา จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านประกอบ ชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน

29) **ด่านพรมแดนปาดังเบาซาร์** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์** ตั้งอยู่ที่ ถ.สะเดา-ปาดังเบซาร์ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ ตั้งอยู่ที่ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตามทางอนุมัติระหว่าง ต.ปาดังเบซาร์ และปาดังเบซาร์ รัฐปะลิส ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณไม่ไกลกัน

30) **ด่านพรมแดนรถไฟปาดังเบาซาร์** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์** ตั้งอยู่ที่ ถ.สะเดา-ปาดังเบซาร์ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนรถไฟปาดังเบซาร์ ที่สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ตามทางอนุมัติทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – บัตเตอร์เวิร์ธ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณไม่ไกลกัน

31) **ด่านพรมแดนสะเดา** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรสะเดา** ตั้งอยู่ที่ หมู่ 2 ต.สำนักขาม อ.สะเดา จ.สงขลา จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนสะเดา ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตั้งอยู่บริเวณชายเดียว

32) **ด่านพรมแดนวังประจัน** จ.สตูล โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรวังประจัน** ตั้งอยู่ที่ หมู่ 4 ต.วังประจัน อ.ควนโดน จ.สตูล จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนวังประจัน ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตั้งอยู่บริเวณชายเดียว

33) **ด่านพรมแดนคลองลึก** จ.สระแก้ว โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรอรัญประเทศ** ตั้งอยู่ที่ กม. 5 ถ.สุวรรณศร เทศบาลเมืองอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนคลองลึก ตั้งอยู่ที่ ถ.สุวรรณศร เทศบาลเมืองอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรอรัญประเทศ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ถึงด่านพรมแดนคลองลึก

34) **ด่านพรมแดนช่องจอม** จ.สุรินทร์ โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรช่องจอม** ตั้งอยู่ที่บ้านด่าน ต.ด่าน อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์ จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนช่องจอม ตั้งอยู่ที่บ้านด่าน ต.ด่าน อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์ ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรช่องจอม ไปตามทางหลวงแผ่นดิน 214 ถึงด่านพรมแดนช่องจอม

35) **ด่านพรมแดนช่องสะงำ** จ.ศรีสะเกษ โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรช่องสะงำ** ตั้งอยู่ที่ ต.ไพรพัฒนา อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ จากนั้นจึงเดินทางไปด่าน

พรมแดนช่องสะงำ ต.ไพรพัฒนา อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรช่องสะงำ ไปตามถนนบ้านไซร์ไปร์ – ช่องสะงำ ถึงด่านพรมแดนช่องสะงำ

36) **ด่านพรมแดนบึงกาฬ** จ.บึงกาฬ โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรบึงกาฬ** ตั้งอยู่ที่เลขที่ 125 หมู่ 2 ต.วิศิษฐ์ อ.บึงกาฬ จ.บึงกาฬ จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบึงกาฬ ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรบึงกาฬ ไปยังอาคารลานตรวจปล่อยสินค้าซึ่งอยู่คนละฟากถนนกับด่านพรมแดน และของไปส่งออกไปด่านพรมแดนบึงกาฬ เพื่อข้ามแพขนานยนต์ ไปยัง สปป.ลาว

37) **ด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย (ท่าเรือหายโศก)** จ.หนองคาย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรหนองคาย** ตั้งอยู่ที่บ้านดอนดู่ หมู่ 1 ต.หนองกอมเกาะ อ.เมือง จ.หนองคาย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย ต.ในเมือง อ.เมือง จ.หนองคาย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรหนองคาย ไปยังถนนมิตรภาพ ถนนประจักษ์ จนถึงท่าเรือหายโศก

38) **ด่านพรมแดนหนองคาย** จ.หนองคาย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรหนองคาย** ตั้งอยู่ที่บ้านดอนดู่ หมู่ 1 ต.หนองกอมเกาะ อ.เมือง จ.หนองคาย จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนหนองคาย ตั้งอยู่เชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ต.มีชัย อ.เมือง จ.หนองคาย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรหนองคาย ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 จนถึงด่านพรมแดนหนองคาย

39) **ด่านพรมแดนเขมราฐ** จ.อุบลราชธานี โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเขมราฐ** ตั้งอยู่ที่ ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนเขมราฐ ตั้งอยู่ ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเขมราฐ ไปยังถนนกงพะเนียง จนถึงด่านพรมแดนเขมราฐ

40) **ด่านพรมแดนบ้านปากแซง** จ.อุบลราชธานี โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรเขมราฐ** ตั้งอยู่ที่ ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนบ้านปากแซง ตั้งอยู่บ้านปากแซง ต.พะลาน อ.นาตาล จ. อุบลราชธานี ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรเขมราฐ ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2112 และถนนเสริมศิริ ถนนเกตุงาม จนถึงด่านพรมแดนบ้านปากแซง

41) **ด่านพรมแดนช่องเม็ก** จ.อุบลราชธานี โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด่านศุลกากรพิบูลมังสาหาร** ตั้งอยู่ที่ ต.พิบูล อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนช่องเม็ก ตั้งอยู่ ต.ช่องเม็ก อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด่านศุลกากรพิบูลมังหาสาร ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 217 จนถึงด่านพรมแดนช่องเม็ก

นอกจากนี้ กฎหมายศุลกากรยังให้อำนาจศุลกากรมีการสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดรถบรรทุก และยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้าและรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าได้ ในระยะทาง 50 กิโลเมตร จากเขตพรมแดนที่นับจากด่านพรมแดนที่กำหนด เพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร

การกำหนดพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าและการส่งออกสินค้าทางบก

พิธีการนำเข้าสินค้าทางบก

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต ฯลฯ ที่กำหนดให้ครบถ้วน และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้า ณ ด่านพรมแดน / ด่านศุลกากร ดังนี้

ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ได้แก่

(1) **แบบ กศก.99/1** ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ใบขนฯ ประเภทอื่น ๆ ซึ่งการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยทั่วไป มักจะใช้ใบขนสินค้าขาเข้าแบบ กศก.99/1

(2) **แบบ กศก.102** ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ พร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้า ของที่มีลักษณะเฉพาะ ได้แก่ (1) หนังสือพิมพ์รายวัน รายคาบ รายปักษ์ และภาพข่าว (2) ส่วนประกอบและอุปกรณ์อากาศยานที่นำเข้ามาเพื่อใช้แทนของเก่าหรือเพื่อใช้ซ่อม (3) ของผู้โดยสารซึ่งไม่ได้นำติดตัวมาพร้อมกับตนเองและไม่มีลักษณะเป็นสินค้าเพื่อการค้า (4) ของใช้ส่วนตัวหรือของติดตัวของผู้โดยสาร ที่นำเข้ามาพร้อมกับตนหรือไม่ได้นำเข้ามาพร้อมกับตน แต่มาในระวางบรรทุกที่ไม่มีลักษณะเป็นสินค้าในทางการค้า (5) ของขวัญหรือของตัวอย่างที่มีราคาพึงประเมินไม่เกิน 20,000 บาท และต้องไม่เป็นของต้องห้าม (เช่น ของละเมิดลิขสิทธิ์ ของเลียนแบบ) และของต้องจำกัด (เครื่องยนต์ใช้แล้ว ยาเสพติด ฯลฯ) ซึ่งต้องมีใบอนุญาตหรือใบรับรองประกอบการ (6) พลอยกิวด้าที่ผู้โดยสารนำติดตัวเข้ามา (7) ของติดตัวผู้โดยสารประเภทชิ้นส่วนอะไหล่หรือชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องจักร รวมถึงของอื่น ๆ ที่มีลักษณะความจำเป็นเร่งด่วน

(3) **แบบ กศก.103** คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งออกของชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

(4) **แบบ A.T.A Carnet**ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งออกของชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา ATA Carnet[23]

[23]ของที่อยู่ในภายใต้อนุสัญญา ATA Carnet ได้แก่ (1) เครื่องมือสำหรับใช้ในวิชาชีพหนังสือพิมพ์สำหรับการแพร่เสียงหรือภาพทางโทรทัศน์ (2) เครื่องมือสำหรับใช้ในวิชาชีพการสร้างภาพยนตร์ (3) เครื่องมือสำหรับใช้ในวิชาชีพอื่นๆ เช่น เครื่องมือทดสอบและควบคุมการรักษาเครื่องจักรโรงงานและพาหนะที่ขนส่ง เครื่องสำหรับสำรวจภูมิประเทศ เครื่องมือสำหรับแพทย์และสัตวแพทย์ เครื่องมือสำหรับนักดนตรี เป็นต้น (4) ของที่นำเข้ามาเพื่อออกแสดงในงานนิทรรศการ งานแสดสินค้า หรืองานประชุม (5) ของที่นำเข้ามาเพื่อใช้เกี่ยวกับการนำสินค้าต่างประเทศออกแสดงในงานนิทรรศการ งานแสดงสินค้า หรืองานประชุม (6) เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ รวมถึงอุปกรณ์การแปล เครื่องมือสำหรับการบันทึกเสียงและภาพยนตร์เกี่ยวกับการศึกษา วิทยาศาสตร์ หรือวัฒนธรรมสำหรับใช้ในการประชุมระหว่างประเทศ (7) สินค้าตัวอย่างสำหรับแจกจ่ายฟรีให้กับผู้เข้าชมนิทรรศการ (8) สินค้าที่นำมาสาธิตและถูกบริโภคไปในกระบวนการสาธิต (9) สินค้าที่มีมูลค่าต่ำที่ใช้ในการก่อสร้างตกแต่ง และการประดับร้านชั่วคราว (10) สิ่งพิมพ์ แคตตาล็อก หนังสือแจ้งทางการค้า บัญชีราคาสินค้า แผนภาพโฆษณาปฏิทิน ภาพถ่าย (11) แฟ้มเอกสาร บันทึก แบบฟอร์ม และเอกสารอื่นๆ ที่นำเข้ามาใช้ในการประชุมระหว่างประเทศ (12) ตัวอย่างสินค้าที่นำเข้ามาแสดงหรือสาธิตเพื่อชักชวนให้สั่งซื้อสินค้านั้น (13) ฟิล์มภาพยนตร์โฆษณาโพสิทีพขนาดไม่เกิน 16 ม.ม. ที่มีภาพแสดงให้เห็นลักษณะการทำงานของผลิตภัณฑ์ที่ไม่สามารถสาธิตได้โดยเพียงการดูจากตัวอย่างสินค้าหรือแคต

(5) **แบบใบแนบ 9** ใบขนสินค้าถ่ายลำใช้สำหรับพิธีการสินค้าถ่ายลำ

(6) **แบบที่ 448** ใบขนสินค้าผ่านแดน ใช้สำหรับพิธีการสินค้าผ่านแดน

(7) **ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว** ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้าข้ามแดน

สำหรับพิธีการชำระอากร ผู้นำเข้าหรือตัวแทนผู้นำเข้า ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

(1) ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.991/) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ

(2) ใบตราส่งสินค้า (เอกสารการขนส่ง)

(3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

(4) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.2) สำหรับการนำเข้าที่มีมูลค่าเกิน 500,000 บาท

(5) แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก.170) (6)

(6) ใบสั่งปล่อยสินค้า (กศก.100/1)

(7) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

(8) ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)

(9) ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับควบคุมการนำเข้า เช่น ข้าว น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันปาล์ม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว กากถั่วเหลือง มันสำปะหลัง รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว ไม้ซุง ไม้แปรรูป ทองคำ เศษพลาสติกใช้แล้ว ยาและวัสดุการแพทย์ น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

(10) ใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า กรณีขอลดอัตราอากร (กรณีการนำเข้าสินค้าที่ผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านแล้วต้องการขอลดอากร จะต้องแสดงใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D หรือ Form E หรือ Form AKFTA, AJCEP เป็นต้น)

(11) เอกสารอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า

นอกจากนี้ หากเป็นการต้องการใช้สิทธิการส่งเสริมการลงทุนในการนำเข้า จะต้องแนบหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพิ่มขึ้น

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าข้ามแดน

เมื่อสินค้าที่จะนำเข้าได้มาถึงด่านพรมแดนแล้ว ผู้นำเข้า/ตัวแทนผู้นำเข้า จะต้องปฏิบัติดังนี้

(1) ผู้นำเข้า / ตัวแทน ยื่นบัญชีสินค้าสำหรับของที่ส่งเข้าในราชอาณาจักร (แบบ ศ.บ. 1 หรือ Car Manifest)[24] และใบอนุญาตนำรถยนต์ผ่านด่านเข้าราชอาณาจักร (ศ.บ.2) กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินงานตรวจสอบและกำกับสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารว่าสอดคล้องตามความเป็นจริงกับลักษณะของสินค้าหรือไม่

ตาล็อก (14) เครื่องมือวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการวิจัยและศึกษาทางวิทยาศาสตร์และเครื่องอะไหล่ของเครื่องมือดังกล่าว (15) เครื่องทางช่างที่ใช้บำรุงรักษา ทดสอบ วัด หรือซ่อมแซมเครื่องมือวิทยาศาสตร์ข้างต้น

[24]แบบ ศ.บ.1 แสดงมีรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ (1) สถานที่นำของเข้า (2) ชนิดของรถยนต์หรือยานพาหนะ (3) หมายเลขทะเบียนรถยนต์หรือยานพาหนะ และหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ (4) ชื่อเจ้าของรถยนต์หรือยานพาหนะ (5) ชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (6) ลายมือชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (7) ที่ซึ่งได้ทำการรับบรรทุกสินค้าตามลำดับเวลา (8) เครื่องหมายและเลข (9) จำนวนหีบห่อ (10) น้ำหนักรวมหีบห่อ (11) ชนิดของสินค้า (12) ผู้ตราส่งสินค้า / ผู้ส่งออก (13) ผู้รับตราส่งสินค้า / ผู้นำเข้า (14) ลายมือชื่อผู้ขนส่ง

(2) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนตรวจสอบเอกสารและสินค้าเรียบร้อยแล้วจะทำการมัดลวดประทับตราศุลกากร (Seal) ที่รถบรรทุกหรือสินค้าแล้วแต่กรณี แล้วเจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ จะลงอนุญาตให้รถบรรทุกผ่านด่านพรมแดนได้ และลงนามในต้นฉบับของแบบ ศ.บ.1 พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้ควบคุมยานพาหนะขับรถบรรทุกสินค้ามายังด่านศุลกากรตามเส้นทางอนุมัติและห้ามมิให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าระหว่างทางเป็นอันขาดเพื่อทำการตรวจปล่อยต่อไป(แบบ ศ.บ.1 ที่ศุลกากรด่านพรมแดนลงนามแล้วสามารถนำมาใช้ปฏิบัติพิธีการนำเข้าโดยถือเสมือนเป็นเอกสารใบตราสินค้า)

(3) เมื่อรถมาถึงลานตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำที่ทำการด่านศุลกากร ลงรายละเอียดแบบ ศบ.1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest)

(4) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ซึ่งระบบการตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับแบบ ศ.บ.1 (Car Manifest) โดยผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จะมีขั้นตอนปฏิบัติในการนำเข้าสินค้าข้ามแดนทางบก ดังนี้

- ผู้นำเข้าหรือตัวแทนยื่นใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมเอกสารประกอบต่าง ๆ เช่น Invoice, Packing List, เอกสารการขนส่ง ใบสั่งปล่อย ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน Certificate of Origin และใบอนุญาตนำเข้า เป็นต้น โดยเจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วนของเอกสารที่ผู้นำเข้า/ตัวแทนยื่นผ่านพิธีการศุลกากร
- ผู้นำเข้าหรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
- เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นในใบขนสินค้าที่ส่งเข้ามา เช่น ชื่อที่อยู่ของผู้นำเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคา เป็นต้น ถ้าพบว่าข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งมาไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ เพื่อให้แก้ไขให้ถูกต้อง
- เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (ก) ใบขนสินค้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าฯ ไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้ และ (2) ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนฯ ต้องไปติดต่อหน่วยงานประเมินอากรที่ด่านศุลกากรที่นำเข้า เพื่อตรวจสอบสินค้า ก่อนจะชำระค่าภาษีอากร

(5) ผู้นำข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ตามใบขนสินค้า (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่เจ้าหน้าที่การเงินประจำด่านศุลกากร

(6) เมื่อชำระค่าภาษีอากรแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า โดย (ก) กรณีที่เป็น Green Line ผู้นำเข้าหรือตัวแทน จะนำสินค้าออกจากอารักขาศุลกากร และ (ข) กรณี Red Line จะแจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์

โดยอาจทำการตรวจสินค้าร่วมกับเจ้าหน้าที่หน่วยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ด่านกักพืช ด่านกักสัตว์ เป็นต้น ถ้าถูกต้องตามที่แสดงในเอกสารส่งมอบสินค้า ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จะนำสินค้าเข้าออกจากอารักขาศุลกากร แต่เมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าไม่ถูกต้อง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะกักของไว้และดำเนินคดีตามกฎหมายศุลกากรฐานสำแดงเท็จ ทำให้ภาษีอากรขาด ซึ่งอาจมีโทษปรับหรือผ่อนผันการปรับตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

พิธีการส่งออกสินค้าทางบก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออก/ตัวแทนผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กรมธุรกิจพลังงาน กรมวิชาการเกษตร สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ฯลฯ ที่กำหนดให้ครบถ้วน และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออก ณ ด่านพรมแดน / ด่านศุลกากร ดังนี้

ประเภทใบขนสินค้าขาออก

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ได้แก่

(1) **แบบ กศก.101/1** ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกสินค้าทั่วไป ของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์ สินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน สินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน สินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร สินค้าที่ขอคืนตามมาตรา 19ทวิ สินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ และสินค้ากลับออกไป (re-export)

(2) **แบบ กศก.103** คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน สำหรับการขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2544 เช่น ของที่เข้าสู่เขตปลอดอากรศุลกากร

(3) **แบบ A.T.A Carnet** ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งออกของชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา ATA Carnet

เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) ใบขนสินค้าขาเข้า ประกอบด้วยต้นฉบับ และสำเนา 1 ฉบับ
(2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ
(3) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.3) สำหรับการส่งออกที่มีมูลค่าเกิน 500,000 บาท
(4) ใบอนุญาตส่งออก หรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก เช่น ลำไยสด ทุเรียนสด ข้าว มันสำหลังและผลิตภัณฑ์ ทองคำ น้ำตาล ชา กาแฟ พระพุทธรูป รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว เป็นต้น
(5) เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้าข้ามแดน

(1) ผู้นำเข้า/ตัวแทน ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ มายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

(2) เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (ก) ใบขนสินค้าประเภทที่ไม่

ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าฯ ไปติดต่อกับเจ้าหน้าที่การเงิน ณ ด่านศุลกากรที่ส่งออก และ (2) ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนฯ สามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) กับเจ้าหน้าที่การเงิน ณ ด่านศุลกากรที่ส่งออก

(3) เมื่อสินค้ามาถึงด่านศุลกากรที่ส่งออก ผู้นำเข้า / ตัวแทน ยื่นบัญชีสินค้าสำหรับของที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร (แบบ ศ.บ. 3)[25] กับเจ้าหน้าที่ประจำด่านศุลกากร พร้อมใบขนสินค้าขาออกและเอกสารส่งออกทั้งหมด เพื่อดำเนินตัดบัญชีใบกับการขนย้ายสินค้าตามแบบ ศ.บ.3 เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ทำการตรวจสอบเอกสารถูกต้องเรียบร้อยแล้ว จะทำการลงนามอนุญาตในแบบ ศ.บ.3 แล้วบันทึกผลการตรวจปล่อยสินค้า แล้วจะส่งมอบสำเนาใบขนสินค้าและสำเนาเอกสารประกอบการส่งออก พร้อมทั้งสำเนา ศ.บ.3 ให้กับผู้ควบคุมรถบรรทุกเพื่อไปยื่นต่อด่านพรมแดน พร้อมทั้งสินค้า เพื่อขนส่งสินค้าจากด่านศุลกากรที่ทำพิธีการส่งออกไปยังด่านพรมแดน และต้องขนส่งตามเส้นทางอนุมัติและระยะเวลากรมศุลกากรกำหนด

พิธีการขนสินค้าผ่านแดน

การยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน

สินค้าที่ผ่านแดนที่มีจุดต้นทางอยู่ในต่างประเทศเมื่อนำผ่าน ณ ด่านพรมแดนต้นทางในประเทศไทย และเมื่อจะขนส่งผ่านแดนต่อไปยังด่านพรมแดนปลายทางในประเทศไทย ผู้ขนส่งผ่านแดน/ตัวแทนฯ จะต้องยื่น**ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) ซึ่งประกอบด้วยต้นฉบับ 1 ฉบับ คู่ฉบับ 4 ฉบับ และใบสั่งปล่อย 1 ฉบับ** (ใบสั่งปล่อยใช้ใบขนส่งสินค้าผ่าแดน โดยประทับตราว่า ใบสั่งปล่อย ไว้ด้านบน) พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจสอบใบขนสินค้า

ผู้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ผู้ที่สามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้จะต้องมีคุณสมบัติ (1) เป็นผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ขนส่งช่วงของผู้ขนส่งต้นทาง ซึ่งระบุไว้ในใบตราส่งตลอดทาง (Through Bill of Lading) หรือมีหลักฐานว่าได้รับมอบหมายจากผู้ส่งสินค้าต้นทาง หรือได้รับมอบหมายจากผู้รับสินค้าปลายทาง หรือ (2) เป็นผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (ซึ่งปัจจุบันมีเพียงการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว เท่านั้น ส่วนการขนส่งทางถนนไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ยังไม่สามารถขนส่งได้เกินชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านได้ไกลกว่า 15 กิโลเมตร) และได้ทำสัญญาประกันไว้กับกรมศุลกากรว่าจะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากร

การตรวจสอบน้ำหนักและราคา

สำหรับพิธีการยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) เพื่อผ่านพิธีการศุลกากรนั้น เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบจำนวน น้ำหนัก และราคากับหลักฐานบัญชีราคา (Invoice) ที่ผู้ขนส่งผ่านแดน/ตัวแทนยื่นประกอบให้ถูกต้อง ตรงกัน โดยเอกสารที่เกี่ยวข้องในการตรวจปล่อยพิธีการใบขนสินค้าผ่านแดนประกอบด้วย (1) หลักฐานที่แสดงว่าผู้รับขนส่งเป็นผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ขนส่งช่วงจากผู้ขนส่งต้นทางซึ่งระบุไว้ในใบตราส่งตลอดทาง (Through Bill of Lading) หรือได้รับมอบหมายจากผู้รับสินค้าปลายทาง (2) ใบตราส่ง

[25]แบบ ศ.บ.3แสดงมีรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ (1) สถานที่ส่งอกสินค้า (2) ชนิดของรถยนต์หรือยานพาหนะ (3) หมายเลขทะเบียนรถยนต์หรือยานพาหนะ และหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ (4) ชื่อเจ้าของรถยนต์หรือยานพาหนะ (5) ชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (6) ลายมือชื่อผู้ขนส่ง

ตลอดทาง (Through Bill of Lading) (3) บัญชีราคาสินค้า และ (4) เอกสารอื่นซึ่งแสดงเมืองท่าต้นทาง และปลายทางของสินค้าว่าเป็นต่างประเทศ (ถ้ามี)

การตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน

ในการตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน เจ้าหน้าที่ฝ่ายพิธีการตรวจสอบจะทำการตรวจสอบ Through Bill of Lading ว่าสอดคล้องตรงกันกับใบตราส่งสินค้า Bill of Lading และบัญชีราคาสินค้า (Manifest) ที่ตัวแทนผู้ขนส่งได้รายงานเข้าไปในระบบ E – Manifest แล้วให้ลงทะเบียนและออกเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนลำดับที่ ลงนามรับรอง และบันทึกข้อมูลลงในคอมพิวเตอร์ส่งมอบใบขนสินค้าผ่านแดนฯ และสำเนาคู่ฉบับ 1 ฉบับ พร้อมเอกสารประกอบให้ผู้ขนส่ง / ตัวแทน เพื่อไปยื่นให้ศุลกากรประจำคลังสินค้าผ่านแดน ด่านตรวจสินค้าผ่านทาง และด่านศุลกากรปลายทาง และให้จัดส่งสำเนาคู่ฉบับใบขนสินค้าผ่านแดน 1 ฉบับให้กับสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร เพื่อจัดทำสถิติสินค้าผ่านแดน และส่งสำนักสืบสวนและปราบปรามเพื่อตรวจสอบ ตลอดจนกำหนดเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยต่อไป

การตรวจและควบคุมการผ่านแดน

สินค้าที่ทำการผ่านแดนจะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากรนับตั้งแต่ผ่านเข้ามา จนกว่าสินค้านั้นจะผ่านพ้นออกนอกประเทศไทย นอกจากนี้ ด่านศุลกากร ณ จุดต้นทางสามารถตรวจสอบสินค้าผ่านแดนได้หากมีเหตุอันควรสงสัยว่าหีบห่อหรือภาชนะบรรจุสินค้าผ่านแดนนั้นเป็นสินค้าที่อยู่ในข่ายควบคุมการส่งสินค้าผ่านแดนตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี[26] หรือเป็นของต้องห้ามตามกฎหมายและระเบียบของประเทศภาคีคู่สัญญาความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของไทย หรือเป็นสินค้าต้องห้ามนำเข้าและส่งออกของไทย หรือเป็นสุ่มตรวจตามเทคนิคการบริหารความเสี่ยงของกรมศุลกากร

เมื่อทำการตรวจสอบเสร็จแล้ว ให้ศุลกากรมัดลวดประทับตรา กศก. หรือร้อยแถบเหล็ก RTC ที่ยานพาหนะ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามระเบียบศุลกากร แล้วใบขนสินค้าฯ และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทนเพื่อนำไปมอบให้ด่านศุลกากรปลายทาง พร้อมกับสินค้านั้น แล้วแจ้งให้ด่านศุลกากรปลายทางทราบภายหลังการตรวจปล่อยแล้วเพื่อเป็นการควบคุมระหว่างการขนส่งสินค้าดังกล่าว โดยการแจ้งจะต้องระบุรายละเอียดต่าง ๆ ได้แก่ เลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดน หมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง ปริมาณและน้ำหนักรวมของสินค้าผ่านแดน จำนวนและหมายเลขประทับตราศุลกากร หมายเลขคอนเทนเนอร์ พร้อมวันและเวลาที่ยานพาหนะใช้ขนส่งออกจากต้นทาง หมายเลขเครื่องและหมายเลขตัวถังรถเป็นต้น

เงื่อนไขสำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ได้แก่ การกำหนดให้มีการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) โดยให้มัดลวดประทับตรา กศก. หรือร้อยแถบแม่เหล็ก RTC ที่ประตูคอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้านั้นและให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 451) ไว้ที่กระจกหน้ายานพาหนะที่ใช้ขนส่งให้เห็นเด่นชัด โดยไม่ต้องการเจ้าหน้าที่คุมส่ง แต่ในกรณีที่หน่วยงานศุลกากรต้นทางเห็นว่ามีความจำเป็นเพื่อการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในการลักลอบหนีศุลกากร อาจจัด

[26] อนุสัญญาที่สำคัญที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (CITES) อนุสัญญาห้ามอาวุธเคมี อนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียอันตรายข้ามแดน ซึ่งสินค้าบางรายการที่ไทยไม่อนุญาตให้ผ่านแดน เช่น กระซู่ เลียงผา ค้างคาวบางประเภท นกเงือก คอแดง นกพญาขุนแผน เต่ามะเฟือง จระเข้น้ำจืด

ให้มีเจ้าหน้าที่คุมส่งเป็นรายๆ ไปก็ได้ โดยการเดินทางขนส่งจะต้องเดินทางในเส้นทางอนุมัติ (Designated Route) เท่านั้น

เมื่อสินค้าขนส่งถึงด่านศุลกากรปลายทาง ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านศุลกากรปลายทาง ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนหีบห่อ ตราประทับ หมายเลขคอนเทนเนอร์ หมายเลขตราประทับศุลกากร สภาพความเรียบร้อยของแถบเหล็ก RTC และรายละเอียดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง กับเอกสารที่กำกับและข้อมูลที่ด่านศุลกากรต้นทางแจ้งให้ทราบอีกครั้งหนึ่ง เมื่อถูกต้องแล้ว ให้สลักรายการผ่านออกไว้ในต้นฉบับใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบ 448) และคู่ฉบับ หลังจากนั้น ให้ด่านศุลกากรปลายทางกรอกรายการในใบกำกับสินค้า (แบบที่ 449) ทั้ง 4 ท่อน ลงเลขหมายลำดับที่ และวันเดือนปี โดย (1) ท่อนที่ 1 เป็นต้นขั้นเก็บไว้ที่ด่านศุลกากรปลายทาง (2) ท่อนที่ 2 พร้อมสำเนาคู่ฉบับใบขนสินค้าผ่านแดนให้มอบไปกับผู้ขนส่งปลายทาง เพื่อนำไปมอบแก่ด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน (3) ให้เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านรับรองใบกำกับสินค้าแบบที่ 449 ไปถึงท่อนที่ 3 และ 4 แล้วส่งคืนด่านศุลกากรปลายทาง หากไม่ได้รับใบกำกับสินค้าแบบที่ 449 ท่อนที่ 3 และ 4 จากด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านภายใน 3 วัน นับแต่วันผ่านออก ให้ด่านศุลกากรปลายทางติดตามทวงถามโดยเร็ว เพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร (4) ให้ด่านศุลกากรปลายทางส่งใบกำกับสินค้าแบบที่ 449 ท่อนที่ 3 ไปยังสำนักสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร เพื่อตรวจสอบ และท่อนที่ 4 ที่รับรองโดยด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านให้เก็บไว้ที่ด่านศุลกากรปลายทาง

2.4.2 พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ.2522

กฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สาธารณประโยชน์ การสาธารณสุข ความมั่นคงของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือเพื่อประโยชน์อื่น ๆ ของรัฐ โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการออกประกาศในเรื่องใดเรื่องหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) กำหนดสินค้าที่ต้องห้ามในการส่งออกหรือในการนำเข้า[27] (2) กำหนดสินค้าที่

[27] ส่งออก หมายความว่า นำหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า และนำเข้า หมายความว่า นำหรือส่งเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า ซึ่งศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาคดีหมายเลขแดงที่ อ.630/2556 และคดีหมายเลขดำที่ อ. 660/2551 เกี่ยวกับการถ่ายลำ (Transshipment) ว่า การส่งออก และการนำเข้า ตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ ได้ครอบคลุมถึงการส่งออกสินค้าจากประเทศไทยและการนำสินค้าผ่านแดนจากประเทศอื่นส่งออกจากประเทศ และการนำเข้าสินค้าจากประเทศเข้ามาผลิต/แปรรูปในไทย และรวมถึงการนำสินค้าจากประเทศอื่นมาผ่านแดนและถ่ายลำในไทยด้วย เช่น การนำไม้แปรรูปจากชายแดนประเทศเมียนมาขนส่งผ่านชายแดนทางบกของประเทศไทย แล้วใช้รถบรรทุกขนส่งเคลื่อนย้ายไม้แปรรูปดังกล่าวจากชายแดนไทยไปลงเรือที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อส่งต่อไปที่ประเทศมาเลเซีย ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนพาหนะการขนส่ง ซึ่งมีทั้งการผ่านแดน (Transit) และการถ่ายลำ (Transship) เกิดขึ้นในไทย ดังนั้น การขนส่งสินค้าถ่ายลำหรือการขนส่งสินค้าผ่านแดน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ ควบคู่กันไป เช่น การขอใบอนุญาตนำเข้า การขึ้นทะเบียนผู้นำเข้าและผู้ส่งออก การเสียค่าธรรมเนียมพิเศษ การสำแดงเอกสารใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า และเอกสารรับรองคุณภาพสินค้า เป็นต้น แม้จะไม่ต้องมีการเสียภาษีนำเข้าก็ตาม คำพิพากษาดังกล่าวส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าควบคุม สินค้าต้องกำกัด และสินค้าที่ไทยมีการกำหนดมาตรฐานในการนำเข้าและการส่งออกจำนวนหลายรายการในกรณีที่นำสินค้าดังกล่าวผ่านแดนไทยและไม่ได้มีการใช้และการบริโภคในไทยที่มีความต้องการในการส่งผ่านแดน เช่น ไม้ซุง ไม้แปรรูป ข้าว น้ำตาล ชา กาแฟ ถั่วเหลือง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง น้ำมันปาล์ม น้ำมันถั่วเหลือง รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว เครื่องยนต์ใช้แล้ว น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ก๊าซปิโตรเลียม เศษพลาสติก

ต้องขออนุญาตในการส่งออกหรือการนำเข้า (3) กำหนดประเภท ชนิด คุณภาพ มาตรฐาน จำนวน ปริมาตร ขนาด น้ำหนัก ราคา ชื่อที่ใช้ในทางการค้า ตรา เครื่องหมายการค้า ถิ่นกำเนิด หรือสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้าตลอดจนประเทศที่ส่งไปหรือประเทศที่ส่งมาซึ่งสินค้ากล่าว (4) กำหนดประเภทและชนิดของสินค้าที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษในการส่งออกหรือในการนำเข้า (5) กำหนดให้สินค้าใดที่ส่งออกหรือนำเข้าเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองคุณภาพสินค้า หรือหนังสือรับรองอื่นใดตามความตกลงหรือประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ (6) กำหนดมาตรการอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบในการส่งออกหรือการนำเข้าตามพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจน (7) ให้อำนาจพนักงานศุลกากรในการตรวจของและป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร ตรวจค้น การยึดและริบของ หรือจับกุมผู้กระทำความผิด การสำแดงเท็จ และการฟ้องร้อง ให้ใช้บังคับแก่การส่งออกหรือนำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ (ซึ่งจัดเป็นกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากรตามกฎหมายศุลกากร)

โบราณวัตถุ ทราย ทองคำ ฯลฯ แต่ก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของไทยในด้านการดำเนินพิธีการ การกำหนดโควตานำเข้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศด้วย ซึ่งในประเด็นดังกล่าว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยควรมีการบูรณาการในการปรับกฎระเบียบเพื่อให้มีความสะดวกมากขึ้นตามนัยของความตกลง WTO ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (International Convention on Simpliction and Harmonizationo of Customs Procedure) ในอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention) Appendix 1 Specific Annex E Chapter 1 Customs Transit ที่ต้องแยกวิธีปฏิบัติระหว่างสินค้าผ่านแดน (สินค้าถ่ายลำ) ให้มีความแตกต่างจากสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออก อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันไทยยังไม่ได้เป็นภาคีความตกลง WTO ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทาการค้าและอนุสัญญาว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ผู้ส่งออก และผู้นำเข้าเกิดปัญหาในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำโดยเฉพาะกรณีที่มีการผ่านแดนและถ่ายลำในพื้นที่ที่มิได้เป็นเขตปลอดศุลกากร (Customs Free Zone) และเขตอุตสาหกรรมส่งออก

บทที่ 3
ผลกระทบต่ออำเภอเชียงของ

อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นอำเภอชายแดนที่มีพื้นที่ด้านทิศตะวันออกบางส่วนติดกับแม่น้ำโขง ซึ่งฝั่งตรงข้ามคือ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พื้นที่โดยรวมประมาณ 837 ตารางกิโลเมตร มีลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบสลับกับเทือกเขา โดยเป็นพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 510 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 61 ของพื้นที่ทั้งหมด มีประชากรกว่า 60,000 คน ซึ่งมีอาชีพหลักคือ เกษตรกรรม ในขณะที่ประชากรในชุมชนเมืองจะประกอบธุรกิจการค้า การบริการ และการท่องเที่ยว อำเภอเชียงของแบ่งออกเป็น 7 ตำบล และประกอบด้วยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น 8 แห่ง ทั้งนี้ หากพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินของอำเภอ สามารถแบ่งพื้นที่อำเภอเชียงของออกได้เป็น 2 ส่วนคือ พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนดั้งเดิมซึ่งตั้งอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ประมาณ 10 กิโลเมตร



ภาพที่ 3-1 แผนที่อ.เชียงของ จ.เชียงราย
สืบค้น : http://www.tcijthai.com/ckfinder/userfiles/images/Picture1.png

แต่เดิม สภาพเดิมเชียงของเป็นเมืองเงียบสงบ มีการค้าขายชายแดนและการเดินทางของข้ามฝั่งไปยังเมืองห้วยทรายของสปป.ลาวของนักท่องเที่ยว โดยจะใช้ท่าเรือบั๊คซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองเชียงของในการข้ามฝั่งเพื่อไปเที่ยวเมืองมรดกโลก “หลวงพระบาง” ทำให้ธุรกิจของคนพื้นที่ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเข้า

มาของนักท่องเที่ยวอยู่พอสมควร การเป็นจุดตั้งต้นของเส้นทาง R3A ของอำเภอเชียงของในปัจจุบันได้ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีนัยสำคัญ

การนำเสนอผลกระทบของการเปิดสะพานไทย-ลาวแห่งที่ 4 และการเปิดใช้เส้นทาง R3A เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งทางบกระหว่างไทย-สปป. ลาว-จีน ที่มีต่ออำเภอเชียงของ แบ่งออกได้เป็น 4 ด้าน คือ ด้านแรกเป็นการพิจารณาผลที่ทำให้เกิดการขยายการลงทุนโดยภาคเอกชน ด้านที่สองเป็นการพิจารณาผลที่มีต่อการลงทุนภาครัฐ ด้านที่สามเป็นการพิจารณาผลกระทบที่มีต่อภาคเศรษฐกิจ ภาคการค้า และภาคบริการภายในเมืองเชียงของ และด้านที่สี่เป็นการผลกระทบที่มีต่อสังคมและชุมชน

3.1 ผลกระทบต่อการลงทุนของภาคเอกชนในอำเภอเชียงของ

ภายหลังการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาว รวมถึงการประกาศกำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ซึ่งให้ท้องที่ตำบลบุญเรือง ตำบลริมโขง ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนชัย ตำบลสถาน ตำบลห้วยซ้อ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558 ซึ่งครอบคลุมทุกตำบลในอำเภอเชียงของ[28] ทำให้สภาพการลงทุนในอำเภอเชียงของเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก เดิมนักลงทุนในอำเภอเชียงของจะเป็นนักลงทุนท้องถิ่น ที่ประกอบธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กประเภทค้าส่งค้าปลีกและการท่องเที่ยวเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันนักลงทุนต่างถิ่นทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติโดยเฉพาะนักลงทุนจีนหลั่งไหลเข้ามาลงทุนในอำเภอเชียงของเป็นจำนวนมากโดยมีทั้งการลงทุนขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่เน้นประกอบธุรกิจด้านบริการโลจิสติกส์เป็นหลัก[29]

<u>การลงทุนของกลุ่มทุนจีน</u>

ทุนจีนที่เข้ามาลงทุนในอำเภอเชียงของ ประกอบด้วย

- บริษัท เจ๋ฟง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของบริษัท เจ๋ฟง ยูนนานฯ ซึ่งเป็นกลุ่มทุนโลจิสติกส์ใหญ่ที่สุดในมณฑลยูนนานได้ลงทุนก่อสร้างโครงการศูนย์โลจิสติกส์และคอมเพล็กซ์บิสซิเนสเซ็นเตอร์ครบวงจร ห่างจากสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 ประมาณ 800 เมตร เงินลงทุนรวม 6,000 ล้านบาท ซึ่งจะเป็นศูนย์โลจิสติกส์ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือและให้บริการที่จุดเดียว (One Stop Service) เริ่มดำเนินการเฟสแรกก่อนคือ “ศูนย์โลจิสติกส์” บนเนื้อที่ 149 ไร่ ซึ่งประกอบไปด้วย ลานจอดตู้คอนเทนเนอร์ ห้องเย็น และคลังสินค้า ใช้เงินลงทุน 1,000 ล้านบาท และสำหรับพื้นที่อีก 153 ไร่ จะลงทุนสร้างคอมเพล็กซ์บิสซิเนสเซ็นเตอร์ โรงแรม อพาร์ตเมนต์ ฯลฯ เพื่อรองรับนักธุรกิจจีนและไทยที่เข้ามาทำการค้าขายและทำงานในเส้นทาง R3A ซึ่งคาดว่าจะเข้ามาอยู่ในศูนย์แห่งนี้ประมาณ 20,000-30,000 คน[30] และขณะนี้ก็

[28] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (31 กรกฎาคม 2558), “กลุ่มทุนรุมเขตศก.พิเศษ"เชียงของ" เมืองเงินสร้างนิคม-ซีพีผุดโรงแรม-แม่โจ้ตั้งวิทยาเขต”, สืบค้นที่:https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1438156973

[29] ณัฐพรพรรณ อุตมา และธิดารัตน์ บัวดาบทิพย์, “แนวโน้มนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงรายในอนาคต” ใน OBELS OUTLOOK 2014, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 141

[30] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 16 ธันวาคม 2557 “ทุนจีนเท6พันล. ปั้นโลจิสติกส์ฮับรับR3Aบูม” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1418708896

กำลังหาที่ดินเพิ่มเติมในบริเวณใกล้เคียงกันอีก 200 ไร่ เพื่อรวบรวมที่ดินให้ได้ราว 500 ไร่ ซึ่งจะทำให้การดำเนินโครงการได้ครบสมบูรณ์เต็มระบบ[31]

- บริษัท ซินเซียง รับเบอร์ จำกัด ได้ซื้อที่ดินในพื้นที่อำเภอเชียงของประมาณ 3,000 ไร่ เพื่อสร้างเป็นคลังและศูนย์กระจายสินค้าเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพารา นอกจากนี้ยังมีกลุ่มทุนจีนอื่น ๆ อีกหลายกลุ่มที่เข้ามาลงทุนในเชียงของ เช่น กลุ่มทุน KTY กลุ่มทุน YYS เป็นต้น



ภาพที่ 3-2 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

อย่างไรก็ดี งานศึกษาของพรพินันท์ ยี่รงค์และณัฐพรพรรณ อุตมา (2559) พบว่า แม้ว่าการลงทุนของนักลงทุนจีนในอำเภอเชียงของจะมีผลเชิงบวกคือ มูลค่าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น การจ้างงานที่เพิ่มขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น เกิดการพัฒนาของเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ แต่ก็ได้ส่งผลในเชิงลบคือ สร้างต้นทุนให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นที่เสียเปรียบในด้านเงินทุนและเทคโนโลยี และการถูกแย่งทรัพยากรที่ใช้ในการผลิต[32]

<u>การลงทุนของกลุ่มทุนไทย</u>

การลงทุนของกลุ่มทุนไทยที่มีนัยสำคัญ ประกอบด้วย

[31] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 26 สิงหาคม 2558, “กลุ่มทุนยักษ์ "เจ๋ฟง ยูนนาน" ลุยโลจิสติกส์ฮับเชียงของบุกเออีซี” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1440403751

[32] พรพินันท์ ยี่รงค์ และณัฐพรพรรณ อุตมา, “การทะลักของคลื่นคน คลื่นทุน และคลื่นสินค้าจากจีน,” ใน OBELS OUTLOOK 2015, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 206

- บริษัท ดอยตุงขนส่ง จำกัด ได้ซื้อที่ดินกว่า 15 ไร่ ในการสร้างสำนักงานแบบครบวงจร บริเวณทางหลวงหมายเลข 1020 เส้นทางเทิง-เชียงของ เพื่อเชื่อมต่อไปยังเส้นทาง R3A ซึ่งมุ่งสู่ สปป.ลาว และเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ประเทศจีน
- โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ศรีบุรินทร์ ได้ก่อสร้างโรงพยาบาลในพื้นที่ตำบลเวียง[33]
- บริษัท ซี.พี. แลนด์ จำกัด (มหาชน) ในกลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ก็ได้ลงทุนสร้างโรงแรมฟอร์จูน ริเวอร์วิว เชียงของ ติดริมแม่น้ำโขง ในเขตตำบลเวียง มูลค่า 270 ล้านบาท เป็นโรงแรมระดับ 4 ดาว บนพื้นที่รวม 4 ไร่ จำนวนห้องพักรวม 147 ห้อง โดยเริ่มก่อสร้างมาตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2557 และเปิดให้บริการเมื่อต้นปี 2559[34]
- มหาวิทยาลัยแม่โจ้ก็มีแผนที่จะเข้ามาลงทุนสร้างวิทยาเขตบนพื้นที่ 1,200 ไร่ ในเขตตำบลบุญเรือง
- บริษัท เมืองเงิน ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ได้ทำสัญญากับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) โดยมีแผนเข้าไปพัฒนาพื้นที่อำเภอเชียงของ ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 จำนวน 2,000 ไร่ ได้แก่ พื้นที่เลี้ยงสัตว์สาธารณประโยชน์บุญเรือง ต.บุญเรือง อ.เชียงของ เนื้อที่ประมาณ 1,500 ไร่ พัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม และที่สาธารณประโยชน์บ้านทุ่งงิ้ว หมู่ 2 ต.สถาน อ.เชียงของ เนื้อที่ 500 ไร่ เตรียมพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่าย-กระจายสินค้า และโกดังสินค้า[35] อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ก็ได้ถูกยกเลิกในที่สุด

[33] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 6 สิงหาคม 2557, “ส่งออกเชียงของพุ่งหมื่นล้าน ทุนจีนซุ่มผุดเจ๋ฟงโลจิสติกส์” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1407247454

[34] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 25 กรกฎาคม 2559, “ซี.พี.แลนด์ฯ เร่งขยายโรงแรม เปิด “ฟอร์จูน ริเวอร์วิว เชียงของ” รับนักท่องเที่ยว” สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9590000073661

[35] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 31 กรกฎาคม 2558 “กลุ่มทุนรุมเขตศก.พิเศษ"เชียงของ" เมืองเงินสร้างนิคม-ซีพีผุดโรงแรม-แม่โจ้ตั้งวิทยาเขต” สืบค้นที่:https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1438156973



ภาพที่ 3-3 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4



ภาพที่ 3-4 สำนักงานของธุรกิจต่างๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4



ภาพที่ 3-5 สำนักงานของธุรกิจต่าง ๆ บริเวณหน้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

3.2 ผลกระทบต่อการลงทุนของภาครัฐ

การเปิดใช้เส้นทาง R3A อำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งทางบกระหว่างไทยกับจีน ได้ปักหมุดให้อำเภอเชียงของเป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายภายใต้นโยบายการพัฒนาเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างประเทศของรัฐบาลไทยและกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมมีแผนลงทุนโครงการคมนาคมขนส่งเกี่ยวเนื่องกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน "ทางบก-ทางราง-ทางน้ำ-ทางอากาศ" มูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาท โดยโครงการที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับอำเภอเชียงของ คือ การพัฒนาการขนส่งทางบกและทางราง

โครงการพัฒนาการขนส่งทางบกที่สำคัญ ประกอบด้วย

- โครงการก่อสร้าง "ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ" พื้นที่ 330 ไร่ 18 ตารางวา ตั้งอยู่หน้าด่านพรมแดนเชียงของก่อนถึงสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 โดยโครงการระยะที่ 1 วงเงิน 1,360 ล้านบาท จะมีการสร้างอาคารดำเนินการ ลานเปลี่ยนหัวลาก คลังสินค้า ฯลฯ เมื่อเสร็จสมบูรณ์จะสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละกว่า 27,000 ตัน และรองรับปริมาณสินค้าได้วันละกว่า 6,652 ตัน รถยนต์บรรทุกวันละ 262 คัน[36] ซึ่งจะเป็นจุดบริการครบวงจรทั้งด่านศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจสินค้าและสัตว์ รองรับการค้าด่านเชียงของผ่านสะพานข้าม

[36] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (27 เมษายน 2560) “ชงครม. สร้างศูนย์ขนส่งสินค้าเชียงของ 2,200 ล้านบาท” สืบค้นที่ https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1493199737

แม่น้ำโขงแห่งที่ 4 คาดว่าก่อสร้างในระยะแรกแล้วเสร็จปีพ.ศ. 2563 ขณะนี้ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้วคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด สามประสิทธิ์[37]



ภาพที่ 3-6 ด่านพรมแดนเชียงของ



ภาพที่ 3-7 พื้นที่การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ

[37] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 16 พฤษภาคม 2560 “ครม.อนุมัติ "สามประสิทธิ์" สร้างศูนย์ขนส่งสินค้าเชียงของ 1.3 พันล้าน เปิดใช้ปี’63” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1494944312



ภาพที่ 3-8 พื้นที่การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ



ภาพที่ 3-9 พื้นที่การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ

- โครงการด้านโครงข่ายถนน ทางลอดและทางข้ามบนถนนสายหลักและสายรองในเมือง-นอกเมือง ที่กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) จัดสรรงบประมาณประจำปี เสริมการขนส่งสินค้าท่าเรือเชียงแสนและด่านเชียงของ
- โครงการพัฒนาการขนส่งทางรางที่สำคัญ คือ โครงการสร้างรถไฟทางคู่สายสายใหม่คือ สาย "เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ" วงเงิน 76,978.82 ล้านบาท มีจุดเริ่มต้นของโครงการต่อเชื่อมจากสถานีเด่นชัย อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ผ่านจังหวัดลำปาง พะเยา และเชียงรายปลายทางที่อำเภอเชียงของ ระยะทาง 325 กม. โดยมีจุดเชื่อมต่อกับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ชายแดน[38]



ภาพที่ 3-10 โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
ที่มา: http://www.thansettakij.com/content/113044

นอกจากโครงการในส่วนของกระทรวงคมนาคมแล้ว ยังมีโครงการลงทุนในตัวอำเภอเชียงของโดยงบประมาณเพื่อพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย

- โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานเลียบแม่น้ำโขงบ้านหัวเวียง ม.1 ต.เวียง งบประมาณ 14,160,000 บาท

[38] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 20 เมษายน 2560 “คมนาคมโหมลงทุนภาคเหนือ ปั้น "เชียงราย" เกตเวย์การค้าเชื่อมโลก” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1492592610

- โครงการสร้างถนนปั่นจักรยานสายทางเลียบแม่น้ำโขงบ้านโจ้โก้ งบประมาณ 12,306,000 บาท
- โครงการก่อสร้างศูนย์วัฒนธรรมไทยลื้อ 9,121,500 บาท โครงการศูนย์แสดงสินค้าวัฒนธรรมไทยลื้อ 6,016,000 บาท
- โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและสุขภาพห้วยน้ำช้าง บ้านแฟน 13,800,000 บาท
- โครงการพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-ลาว เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับต่างประเทศ 7,554,000 บาท
- โครงการปรับปรุงท่าเรือบั๊ค 45,000,000 บาท
- โครงการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งโขงเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ อำเภอเชียงของ ซึ่งเมื่อรวมกับงบประมาณอื่น ๆ ของจังหวัดจะมีประมาณสูงถึง 280 ล้านบาท เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในอำเภอเชียงของมากขึ้นและทำให้ท่าเรือบั๊คกลับมาคึกคัก[39]

3.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจการค้าและบริการในอำเภอเชียงของ

ก่อนการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) นักท่องเที่ยวที่ต้องการข้ามไปยังเมืองห้วยทราย สปป.ลาว จะต้องทำเรื่องผ่านแดนในตัวอำเภอเชียงของและข้ามฝั่งที่ท่าเรือบั๊คซึ่งจะเปิดบริการเวลา 06.00-18.00 น. นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวแบบแบคแพค (Backpack) จะแวะพักในอำเภอเชียงของอย่างน้อย 1 คืน แล้วจึงข้ามฝั่งไปยังเมืองห้วยทรายในเช้าวันรุ่งขึ้น (จุดหมายที่แท้จริงของนักท่องเที่ยวต่างชาติ คือ หลวงพระบาง วังเวียง ใน สปป.ลาว) นักท่องเที่ยวจะใช้เวลาเดินเที่ยวจับจ่ายใช้สอยในร้านขายของชำและร้านอาหารในเมืองเชียงของ ใช้บริการรถในตลาดเชียงของเข้ามายังเมืองเก่าและข้ามฝั่งโดยใช้บริการเรือในท้องถิ่นที่ท่าเรือบั๊ค และการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกตามแนวชายแดนไทย-ลาวก็จะข้ามฝั่งที่ท่าเรือบั๊ค

ต่อมาภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ถึงแม้จะทำให้การเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศขยายตัวขึ้น อันเป็นผลจากการลดต้นทุนและเวลาในการเดินทางขนส่ง รวมถึงจากการปรับปรุงการประสานงานกับหน่วยงานราชการทั้งในประเทศและต่างประเทศตลอดจนพิธีการทางศุลกากร ทำให้การดำเนินเอกสารต่าง ๆ มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น[40] แต่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาพักในอำเภอเชียงของกลับมีจำนวนลดลง ทั้งนี้เพราะว่า รัฐบาลลาวได้กำหนดให้การทำเรื่องผ่านแดนของผู้ถือหนังสือเดินทาง (Passport) สามารถทำได้ที่ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เพียงแห่งเดียว ส่วนการข้ามฝั่งด้วยท่าเรือบั๊คจะอนุญาตให้เฉพาะหนังสือผ่านแดน (Border Pass) เท่านั้น ทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่สามารถข้ามฝั่งไปยังเมืองห้วยทรายที่ท่าเรือบั๊คได้ ต้องไปทำเรื่องและข้ามฝั่งที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เท่านั้น รถประจำทางที่รับนักท่องเที่ยวต่างชาติมาจากท่ารถในตัวเมืองเชียงรายจะมาจอดบริเวณหน้าสะพานฯ และนักท่องเที่ยวสามารถทำเรื่องผ่านแดนและข้ามไปยังฝั่ง สปป.ลาว ได้ทันทีโดยไม่ต้องเข้ามาในตัวเมืองเชียงของ[41] และเนื่องจาก

---

[39] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 7 กรกฎาคม 2560 “ทุ่ม 280 ล้านปั้น "ท่าเรือบั๊ค" ตลาดชายแดนเชียงของ” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1499247775

[40] ณัฐพรพรรณ อุตมา สิทธิชาติ สมตา และพรพินันท์ ยี่รงค์ (2558) “ดัชนีสิ่งแวดล้อมและเศรษฐสังคมชายแดน 2558,” ใน OBELS OUTLOOK 2015, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 1

[41] ณัฐพรพรรณ อุตมา สิทธิชาติ สมตา และพรพินันท์ ยี่รงค์ (2558) “ดัชนีสิ่งแวดล้อมและเศรษฐสังคมชายแดน 2558,” ใน OBELS OUTLOOK 2015, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 1

สะพานฯ ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองเชียงของประมาณ 10 กิโลเมตร หากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ถือหนังสือเดินทางต้องการแวะชมเมืองเชียงของ จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นกว่าเดิม เพราะต้องเสียค่ารถเพื่อเดินทางจากตัวเมืองเชียงของไปข้ามฝั่งที่สะพานฯ อีกประมาณ 80-110 บาท นักท่องเที่ยวเริ่มรู้สึกว่าแพง จึงเป็นสาเหตุให้นักท่องเที่ยวเลือกจะข้ามฝั่งไปพักที่ สปป. ลาว ทันที[42] นอกจากนี้การขนส่งโดยรถบรรทุกก็ปรับเปลี่ยนมาข้ามแดนโดยใช้สะพานฯ แทนการข้ามแดนที่ท่าเรือบั๊ค เนื่องจากความสะดวกที่ได้รับ และการกำหนดให้การขนส่งระหว่างประเทศ[43] ใช้สะพานฯ ในการข้ามแดนและดำเนินพิธีศุลกากร ทำให้ท่าเรือบั๊คและบริเวณในตัวเมืองเชียงของเงียบเหงา การค้าขายและธุรกิจโรงแรมและร้านอาหารซบเซา



ภาพที่ 3-11 สถานที่ติดต่อขออนุญาตผ่านแดน ในตัวเมืองเชียงของ

[42] ชุลีพร บุตรโคตร, “สะพานไทย-ลาวแห่งที่4 นักท่องเที่ยวเชียงของหาย”, 4 มีนาคม 2557 สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/news/2014/03/scoop/3941

[43] ปฐมพงศ์ มโนหาญ และสิทธิชาติ สมตา, “การเติบโตของพื้นที่ชายแดนเชียงของบนเส้นทางเศรษฐกิจคู่ขนาน” ใน OBELS OUTLOOK 2014, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 161



ภาพที่ 3-12 จุดผ่านแดนถาวรท่าเรือบั๊ค



ภาพที่ 3-13 บรรยากาศภายในท่าเรือบั๊ค



ภาพที่ 3-14 จุดลงเรือ



ภาพที่ 3-15 เรือโดยสาร



ภาพที่ 3-16 บรรยากาศท่าเรือบั๊คฝั่งไทย



ภาพที่ 3-17 บรรยากาศท่าเรือบั๊คฝั่งสปป.ลาว



ภาพที่ 3-18 บรรยากาศย่านเศรษฐกิจเมืองเชียงของ



ภาพที่ 3-19 บรรยากาศย่านเศรษฐกิจเมืองเชียงของ

หลังจากเปิดสะพานพบว่า ในช่วงปลายปี 2556 ซึ่งเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season) เชียงของมีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงมากกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า[44] ผู้ประกอบการบางรายมีรายได้ลดลงจาก 7,000 – 8,000 บาทต่อวัน เหลือแค่ 1,000 – 2,000 บาทต่อวัน โดยภาพรวมแล้วผู้ประกอบการเชียงของมียอดขายลดลงทันที่กว่าร้อยละ 70[45] ผู้ประกอบการบางรายในเชียงของกล่าวว่า "สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ไม่ได้ให้ผลประโยชน์กับคนเชียงของที่เป็นคนท้องถิ่น แต่ให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการรายใหญ่จากข้างนอกเสียมากกว่า"[46]

3.4 ผลกระทบต่อสังคมและชุมชน

ผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ประกอบด้วย

3.4.1 ปัญหาด้านที่ดิน

ก่อนที่จะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ราคาที่ดินในอำเภอเชียงของอยู่ในระดับหลักหมื่นเท่านั้น แต่หลังจากมีสะพานทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องประกอบกับการกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ยิ่งทำให้ที่ดินเป็นที่ต้องการของนายทุน โดยเฉพาะทำเลติดถนนทางหลวงหมายเลข 1020 สายเทิง-เชียงของ ราคาขายถีบตัวสูงขึ้นถึงไร่ละ 8 ล้านบาท และบริเวณถนนเชื่อมต่อจากถนนสายเทิง-เชียงของเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ระยะทาง 3 กิโลเมตร ราคาขายไร่ละ 10 ล้านบาท[47] อย่างไรก็ตามจากราคาที่ดินที่สูงขึ้นทำให้ต้นทุนในการลงทุนสูงขึ้น ส่งผลให้บางพื้นที่นักลงทุนยกเลิกแผนการลงทุนแล้ว เช่น ในพื้นที่บริเวณทุ่งสามหมอน ตำบลสถานและตำบลศรีดอนชัย อำเภอเชียงของ ขนาดพื้นที่ 12,000 ไร่ ซึ่งทางการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้กำหนดให้เป็นเขตจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมล่าสุดบริษัท เมืองเงิน ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ซึ่งรับผิดชอบการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมได้ยกเลิกแผนลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวแล้ว[48] โดยเตรียมไปใช้พื้นที่อื่นแทน รวมถึงยังส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนด้วย เนื่องจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น ทำให้โครงการต่างๆ ของท้องถิ่นต้องหยุดชะงัก เพราะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่มีงบประมาณมากพอที่จะพัฒนา

นอกจากที่ดินมีราคาสูงขึ้นแล้ว ยังเกิดปัญหาความขัดแย้งเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ดิน ที่ดินในอำเภอเชียงของส่วนมากเป็นเขตปฏิรูปที่ดินและป่าสงวน ซึ่งยังมีปัญหาด้านกฎหมายและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นอยู่ในหลายโครงการ ไม่ว่าจะเป็นกรณีกรมการขนส่งทางบกขอใช้ประโยชน์ในที่ดิน ส.ป.ก. เพื่อสร้างศูนย์

---

[44] ชุลีพร บุตรโคตร, "สะพานไทย-ลาวแห่งที่4 นักท่องเที่ยวเชียงของหาย" ,4 มีนาคม 2557 สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/news/2014/03/scoop/3941

[45] ปฐมพงศ์ มโนหาญ, "ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ชายแดนเชียงของก่อนจะถึงเชียงของ: หนึ่งเมืองสองแบบ," ใน OBELS OUTLOOK 2014, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 237

[46] ณัฐพรพรรณ อุตมา สิทธิชาติ สมตา และพรพินันท์ ยี่รงค์ (2558) "ดัชนีสิ่งแวดล้อมและเศรษฐสังคมชายแดน 2558," ใน OBELS OUTLOOK 2015, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558), หน้า 1

[47] "ปั่นที่ดินสนั่น! ลงทุนรัฐขยับ" ฐานเศรษฐกิจออนไลน์, 19 เมษายน 2560 สืบค้นที่: http://www.thansettakij.com/content/142147

[48] ASTVผู้จัดการออนไลน์, 21 กรกฎาคม 2558 "กลุ่มทุนเมินตั้งนิคม "ทุ่งสามหมอน" ชายแดนเชียงของ บอกแพง-เล็งใช้ที่สาธารณะแทน" สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/Local/viewnews.aspx?NewsID=9580000082503

เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าอำเภอเชียงของ ซึ่งมีประชาชนใช้ประโยชน์ในที่ดินเป็นจำนวนมาก มีทั้งที่ดินที่มีโฉนด น.ส.3 รวมไปถึงที่ดินปฏิรูปเพื่อการเกษตร หรือ ส.ป.ก.[49] ที่ผ่านมาจึงมีการเจรจาเพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ส่วนใหญ่ผ่านพ้นไปได้ด้วยดี เหลือเพียงบางรายเท่านั้นที่ยังไม่ยินยอม ซึ่งก็ต้องว่ากันตามกระบวนการยุติธรรมต่อไป เพราะถือว่าได้ผ่านกระบวนการเวนคืนที่ดิน และนำเข้าสู่คณะรัฐมนตรีเพื่อการก่อสร้างตามกฎหมายแล้ว[50] กรณีของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงรายที่กำลังจัดทำผังเมืองรวมชุมชนเชียงของ ซึ่งถ้ามีการประกาศใช้การพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองจะต้องมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้วย และกรณีที่ดินของเอกชนก็เกิดความกังวลว่าการเข้ามาของโครงการขนาดใหญ่ในอำเภอเชียงของอาจทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับระบบสาธารณะหรือสาธารณูปโภคตามมาในอนาคตได้[51]

3.4.2 ต้นทุนของผู้ประกอบการรายย่อยสูงขึ้น

ผู้ค้าและผู้ประกอบการรายย่อยประสบปัญหาต้นทุนสูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าข้ามสะพานฯ มีหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่เป็นอุปสรรคมากมาย เช่น การทำใบขนสินค้า การเสียค่าธรรมเนียมรถยนต์และบุคคล การทำเอกสารบุคคข้ามแดน การตรวจสอบสินค้า เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการเสียภาษีจากการนำเข้า (ซึ่งในอดีตใช้การขนส่งทางเรือ ซึ่งสามารถลักลอบนำเข้าสินค้าได้ง่ายกว่า) การค้าชายแดนผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เป็นโอกาสของนักลงทุนรายใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักลงทุนต่างถิ่นมากกว่านักลงทุนในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักลงทุนรายย่อยที่มีทุนน้อย[52]

3.4.3 ประชากรแฝงในอำเภอเชียงของเพิ่มสูงขึ้น

ปัจจุบันอำเภอเชียงของมีประชากรแฝงเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมอันเนื่องมาจากเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณด่านศุลกากรเชียงของ[53] ประชากรแฝงประกอบด้วย ข้าราชการที่ทางการส่งเข้ามาทำงานในพื้นที่ซึ่งมีจำนวนมากพอสมควร และ

---

[49] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 27 เมษายน 2560 “ชง ครม. สร้างศูนย์ขนส่งสินค้าเชียงของ 2,200 ล้านบาท” สืบค้นที่ : https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1493199737

[50] ผู้จัดการออนไลน์ ,18 พฤษภาคม 2560 “เดินหน้าศูนย์ฯ ขนส่งชายแดนเชื่อม R3A ไฟเขียวงบผูกพัน 3 ปีกว่า 2 พันล้านบาท” สืบค้นที่ : http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9600000050198

[51] สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์ และฉลองรัฐ เจริญศรี (2558) “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการแนวทางการบูรณาการยุทธศาสตร์ท้องถิ่นกับยุทธศาสตร์จังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับผลกระทบของระบบ CIQ ณ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย,” สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

[52] สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์ และฉลองรัฐ เจริญศรี (2558) “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการแนวทางการบูรณาการยุทธศาสตร์ท้องถิ่นกับยุทธศาสตร์จังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับผลกระทบของระบบ CIQ ณ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย,” สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

[53] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 6 พฤศจิกายน 2555 “ผังเมือง"เชียงของ"อืด ปล่อยผีผุดตึกริมโขง รับสะพานไทย-ลาว 4” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1352129667

แรงงานในธุรกิจต่างๆ เช่น โรงแรม ค้าปลีกขนาดใหญ่ สวนผลไม้ สวนยางพารา โลจิสติกส์ เป็นต้น ต่างเป็นแหล่งที่ประชากรต่างถิ่นย้ายเข้ามาทำงานเป็นจำนวนมาก[54]

3.4.4 ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองน้อยลง

ประชาชนในอำเภอเชียงของไม่มีส่วนร่วมกับสะพาน เนื่องจากการพัฒนาถูกกำหนดให้เป็นยุทธศาสตร์ของชาติ ราชการส่วนกลางได้เข้ามามีบทบาทสูงในการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่และเมืองของอำเภอเชียงของ ทำให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองน้อย ภาครัฐมักพยายามรวบรัดขั้นตอนต่างๆ และไม่มีแผนรองรับผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ ชาวเชียงของบางรายให้ความเห็นว่า องค์กรท้องถิ่นควรจะได้รับอำนาจเพิ่มขึ้นเพื่อจะได้มีบทบาทมากขึ้น ไม่ใช่แค่แสดงออกในสิ่งที่รัฐส่วนกลางส่งเสริมสนับสนุนอย่างเดียว สิ่งที่ควรทำคือส่งเสริมบทบาทของภาคประชาชนให้ รับฟัง และสนใจพวกเขาให้มากขึ้น[55]

3.4.5 ความขัดแย้งและความแตกต่างระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน

อำเภอเชียงของเกิดภาพของความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน เนื่องจากขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ผู้รับผิดชอบก็มีการสับเปลี่ยนอยู่เป็นประจำทำให้ขาดความต่อเนื่องของโครงการต่างๆ[56] รวมถึงขาดการวางแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ซึ่งเห็นได้จากการที่ชาวบ้านอำเภอเชียงของได้รวมตัวกันต่อต้านการใช้พื้นที่ป่า 1,700 ไร่ สร้างนิคมอุตสาหกรรมตามนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษเนื่องจากห่วงใยสิ่งแวดล้อมและเป็นห่วงว่าหากมีการถมที่จะทำให้น้ำท่วมในพื้นที่เกษตรโดยรอบเพราะพื้นที่ป่าดังกล่าวเป็นพื้นที่รับน้ำ[57] นอกจากนี้ชาวบ้านยังมีความคิดเห็นในแง่ลบต่อการมีสะพานแห่งที่ 4 เนื่องจากสะพานอยู่ไกลจากจุดข้ามแดนเดิม (ท่าเรือบั๊ค) 10 กิโลเมตร และมีความยุ่งยากในการทำเอกสาร แต่ในมุมมองของหน่วยงานรัฐบาลจะมองภาพรวมของประเทศ ซึ่งการมีสะพานแห่งที่ 4 ทำให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจและการค้าที่เชื่อมโยงกับสังคมภูมิภาค

3.5 ข้อแสนอแนวทางการพัฒนาเชียงของ “หนึ่งเมืองสองแบบ”

ความเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของพื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย หลังการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงไปสู่สปป.ลาว ซึ่งกลายเป็นเส้นทางเชื่อมโยงจีนตอนใต้ ตลอดจนการประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่งผลให้อำเภอเชียงของถูกกระทบจากการทะลักเข้ามาอย่างรวดเร็วของทุนต่างถิ่น ซึ่งเป็นไปอย่างขาดระเบียบกฎเกณฑ์ ไม่เคารพวิถีท้องถิ่นดั้งเดิม ทำให้คนในท้องถิ่น โดยความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน

---

[54] สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์ และฉลองรัฐ เจริญศรี (2558) “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการแนวทางการบูรณาการยุทธศาสตร์ท้องถิ่นกับยุทธศาสตร์จังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับผลกระทบของระบบ CIQ ณ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย,” สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

[55] มนทิชา วงศ์อินตา “ผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เชียงของในมุมมองภาคประชาสังคม”, 22 กันยายน 2558 สืบค้นที่: http://www.ftawatch.org/node/49363

[56] Chiangkhong best destination (ม.ป.ป.) “แผนแม่บทขับเคลื่อนเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายอำเภอเชียงของ” สืบค้นที่: http://www.chiangkhongbestdestination.com/th/content_detail.aspx?id=21

[57] ไทยรัฐออนไลน์, 15 สิงหาคม 2558 “ชาวบ้านเชียงของ ออกโรงต้านโค่นป่า 1,700 ไร่ สร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ” สืบค้นได้ที่: https://www.thairath.co.th/content/518513

ผู้นำชุมชน และหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ตลอดจนองค์กรต่างๆ ในชุมชน ได้ร่วมกันเพื่อแสวงหาหนทางแก้ปัญหาดังกล่าว จึงได้เกิดแนวความคิดคิดที่จะพัฒนาตามแนวทาง “หนึ่งเมืองสองแบบ” เป็นความมุ่งมั่นเพื่อหวังว่าเมืองเชียงของจะสามารถพัฒนาเมืองไปได้ โดยไม่เกิดความขัดแย้งกับแนวทางและความต้องการของชุมชนภายในท้องถิ่นมากนัก[58]

จุดกำเนิดของยุทธศาสตร์การพัฒนาเชียงของ “หนึ่งเมืองสองแบบ” เกิดขึ้นบนเงื่อนไขที่คนเชียงของต้องการเห็นการพัฒนาเมืองไปในทิศทางของการอยู่ร่วมกันอย่างมีดุลยภาพและยั่งยืน ระหว่าง *“เมืองชายแดนเก่าที่มีการอนุรักษ์วิถีชีวิตแบบดั้งเดิม”* คือ เขตเวียงเชียงของ ซึ่งเป็นเขตเมืองเก่า และพื้นที่โดยรอบซึ่งเป็นฐานการผลิตทางเศรษฐกิจการค้า และการท่องเที่ยวเดิมที่ตั้งอยู่ในด้านทิศเหนือของเมือง ซึ่งเป็นเมืองเก่าที่มีวัดวาอารามหลายแห่ง เช่น วัดแก้ว วัดหลวง วัดหัวเวียง วัดศรีดอนชัย ฯลฯ[59] และเขต *“เมืองชายแดนใหม่ที่มีวิถีชีวิตตั้งอยู่บนการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลก”* ที่จะมีโครงการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าการลงทุนเข้ามารองรับตั้งอยู่โดยรอบเชิงสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ทางด้านทิศใต้ของเมือง โดยมีหลักคิดที่สำคัญประการหนึ่งคือ “การรู้จักตัวตน...เข้าใจอดีต เท่าทันปัจจุบัน และเชื่อมโยงสู่อนาคตที่ยั่งยืน”[60]

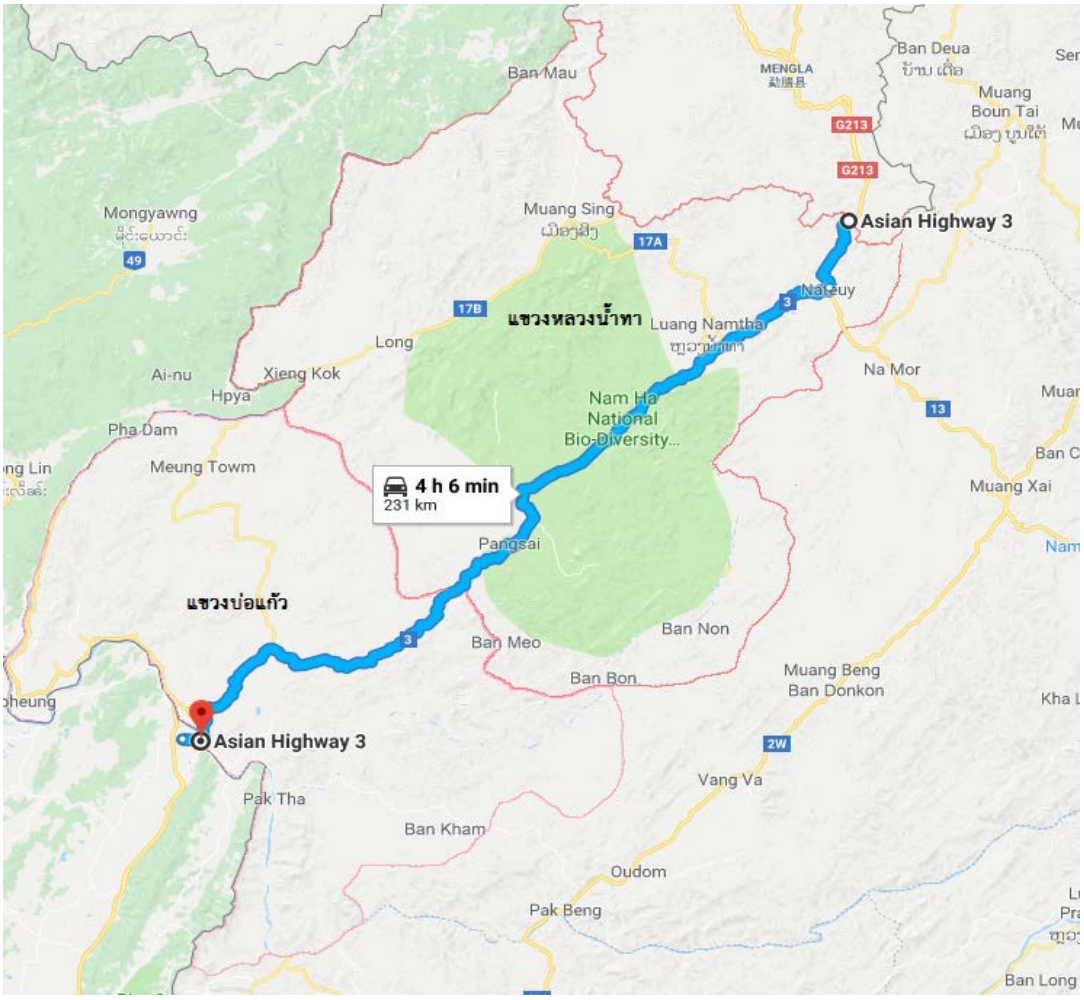
[58] ชินภัทร์ ไชยมล “หนึ่งเมือง สองแบบ เสียงท้องถิ่นห่วงใยเชียงของ”, 1 พฤษภาคม 2558 สืบค้นที่: https://www.posttoday.com/biz/aec/news/362505

[59] ชุลีพร บุตรโคตร “‘เชียงของ’หวั่นเมืองโตเร็วจนเละ ชี้ศก.-ท่องเที่ยวทำวิถี-สวล.เพี้ยน แนะทำ‘2ระบบ’รักษาชุมชนดั้งเดิม” , 22 กุมภาพันธ์ 2556 สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/news/2013/22/scoop/2102

[60] ณัฐพรพรรณ อุตมา และธิดารัตน์ บัวดาบทิพย์ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชียงของหนึ่งเมืองสองแบบ,” ใน OBELS OUTLOOK 2014, (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2557), หน้า 148

บทที่ 4
ผลกระทบต่อสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

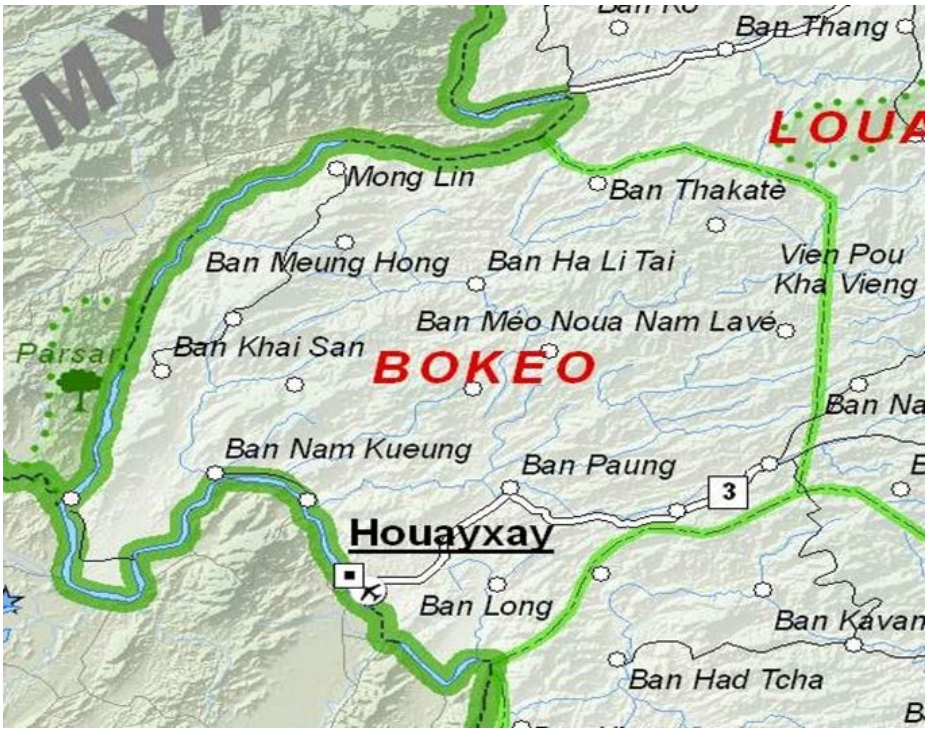
บทนี้กล่าวถึงการลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา และผลกระทบการลงทุนของจีนในภาพรวม ซึ่งอาจได้รับอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมจากเส้นทาง R3A ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ซึ่งวัดจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ฝั่งไทยที่หมู่ 9 บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งก่อสร้างเสร็จเมื่อ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 ข้ามไปยังด่านชายแดนที่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ไปจนถึงชายแดนติดกับประเทศจีนที่บ้านบ่อเต็น เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา (ภาพที่ 4-1) ระยะทาง 231 กิโลเมตร รวมถึงการศึกษาการลงทุนบริเวณเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยง เช่น เส้นทางน้ำ ระบบราง และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมคำ หรือที่เรียกกันทั่วไปว่าสามเหลี่ยมทองคำ



ภาพที่ 4-1 เส้นทาง R3A ผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

4.1 การลงทุนในพื้นที่แขวงบ่อแก้ว

แขวงบ่อแก้ว ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของ สปป.ลาว มีเนื้อที่ 6,199 ตารางกิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วยเมืองห้วยทราย ต้นผึ้ง เมิง ผาอุดม และปากทา โดยทิศเหนือติดกับแขวงหลวงน้ำทา ทิศตะวันออกติดกับแขวงอุดมไซ ทิศใต้ติดกับอำเภอเชียงแสน (ติดเมืองต้นผึ้ง) เชียงของ (ติดเมืองห้วยทราย) และเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ตั้งอยู่เหนือระดับน้ำทะเล 410 เมตร มีประชากร 173,743 คน มีกลุ่มชาติพันธุ์ 13 กลุ่ม ซึ่งมีประเพณีและวัฒนธรรมที่หลากหลาย และเป็นแหล่งรวมชนชาติพันธุ์พื้นเมืองที่มีเอกลักษณ์ รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ที่ 2,468 ดอลลาร์สหรัฐ ในปีพ.ศ. 2560 ความได้เปรียบของแขวงบ่อแก้วอย่างหนึ่งคือมีด่านชายแดนสากลได้แก่ ด่านห้วยทราย ด่านสามเหลี่ยมทองคำ ด่านบ้านมอมซึ่งเป็นท่าเรือที่สามารถใช้เป็นเส้นทางเดินทางไปยังท่าเรือกวนเหล่ย เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ทำให้แขวงบ่อแก้วถูกวางเป็นศูนย์กลาง (Hub) ด้านการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน 5 เชียง เป็นประตูออกสู่เอเชียใต้ที่มีกำลังบริโภค 100 ล้านคน[61]



ภาพที่ 4-2 พื้นที่แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา:
https://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B9%81%E0%B8%82%E0%B8%A7%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B9%81%E0%B8%81%E0%B9%89%E0%B8%A7#/media/File:Map_of_Bokeo_Province,_Laos.jpg

ในการพัฒนาแขวงบ่อแก้วนั้น ทางหน่วยงานรัฐบาล สปป. ลาว แขวงบ่อแก้ว นั้นต้องการให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในธุรกิจด้านการกษตร เช่น เกษตรปลอดสาร เกษตรอินทรีย์ เป็นต้น งานก่อสร้างประณีต งานตกแต่ง งานพัฒนาภูมิทัศน์ และแหล่งท่องเที่ยว ส่งผลให้รัฐบาลลาวมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนด้วยการยกเว้นอากร 10 ปี

[61] ประธานสภาการค้าและการลงทุน แขวงบ่อแก้ว อดีตรองเจ้าแขวง และอดีตเจ้าเมืองห้วยทราย ซึ่งสภาการค้าฯ มีบันทึกความร่วมมือ MOU กับ สภาหอการค้าจังหวัดแพร่ พะเยา น่าน และเชียงราย

การพัฒนาแขวงบ่อแก้ว ที่สำคัญของรัฐบาลและภาคเอกชนของ สปป. ลาว และจากต่างประเทศ ประกอบด้วยโครงการดังต่อไปนี้

1. การพัฒนาท่าเรือบ้านมอม บริเวณต้นผึ้ง (ความร่วมมือจากนักลงทุนชาวลาวและไทย) ถูกพัฒนาโดยบริษัท บ้านมอมกรุ๊ป จำกัด กลุ่มทุนข้ามชาติจากไทย ร่วมมือกับ บริษัทจาก สปป.ลาว คือ บริษัท ขวัญเมืองกรุ๊ป จำกัด ได้รับสัมปทานจาก สปป.ลาว ซึ่งเป็นการพัฒนาท่าเรือบ้านมอมให้กลายเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์เพื่อการคมนาคมและการขนส่ง เพื่อให้เป็นท่าเรือมาตรฐานระดับนานาชาติ และเป็นการช่วยสนับสนุน ผลักดันการขยายตัวทางเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงเป็นการแก้ไขปัญหาสินค้าที่ถูกลักลอบเข้าประเทศจีนโดยผิดกฎหมายและสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยท่าเรือบ้านมอมจะเป็นจุดพักสินค้า ตลอดจนมีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าประเภทเกษตร ปศุสัตว์ ขาไก่ และพืชผักผลไม้ ที่ได้มาตรฐาน เพื่อเป็นจุดคัดกรองเพื่อนำสินค้าที่ได้มาตรฐานเข้าไปสู่ตลาดจีนตอนใต้หรือมณฑลยูนนานของประเทศจีน)[62]
2. การพัฒนาเมืองใหม่แขวงบ่อแก้ว (รัฐบาลลาว) ประกอบด้วยโครงการปรับปรุงสนามบินเก่า โครงการอนุรักษ์เมืองเก่า โครงการสร้างเมืองใหม่ในแบบ Green Town เมืองทันสมัย สะอาด สวยงาม สวนสาธารณะ แหล่งพักผ่อนงานปรับปรุงภูมิทัศน์ของสถานที่ท่องเที่ยวในหลวงน้ำทา
3. การพัฒนาด้านเกษตรกรรม (รัฐบาลลาว) ด้วยลักษณะของแขวงบ่อแก้วที่มีพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรม 54,000 เฮกตาร์ เป็นแหล่งผลิตข้าวเหนียวขนาดใหญ่ที่สุดในภาคเหนือของลาว ทำหน้าที่เป็นยุ้งข้าวสำหรับประชากรทั้งหมดในภาคเหนือของสปป. ลาว และกำลังการผลิตมีมากเกินความต้องการบริโภครวมทั้งของคนในประเทศ ทำให้ส่วนที่เหลือจากการเก็บสำรองยามฉุกเฉิน ถูกนำไปใช้เพื่อการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ นอกจากการปลูกข้าวเหนียวแล้วยังมีการส่งเสริมการปลูกกล้วย โดยมีผลผลิต 14,000 ต้นต่อปี ส่งออกไปยังประเทศจีนเป็นหลัก แต่ในบางช่วงถูกทางการจีนระงับการนำเข้า เนื่องจากตรวจพบการตกค้างของสารเคมีในปริมาณสูง ทำให้รัฐบาลลาวตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมจึงได้ดำเนินนโยบายเกษตรปลอดภัยหรือเกษตรสีเขียว[63]
4. การสร้างโรงเรียนในรูปแบบ Education Centre ครบวงจร (นักลงทุนชาวเกาหลี)
5. การก่อสร้าง (นักลงทุนชาวเวียดนาม)
6. นโยบายการผลิตการค้าร่วมกับประเทศจีน (รัฐบาลลาวและจีน) โดยมีสาระสำคัญคือ ให้นักลงทุนจากประเทศจีนเข้ามาส่งเสริมการผลิตในทุกรูปแบบ โดยรัฐบาลลาวให้การสนับสนุนทุกด้านไม่ว่าจะเป็น (1) การสัมปทานที่ดิน (2) การเช่าที่จากเกษตรกรชาวลาว ในส่วนของการเช่าที่เกษตรกรชาวลาวนั้น นักลงทุนจีนสมารถลงพื้นที่สำรวจเอง และวางมัดจำกับเจ้าของที่ดิน หรือทำโครงการเสนอทางแขวง แล้วแขวงจะอนุมัติให้สามารถเช่าที่ดินได้ (กรณีกล้วย และยาง) และ (3) การจ้างการผลิตแบบไม่มีเงื่อนไข แต่เมื่อผลผลิตออกแล้วต้องซื้อกลับไปยังประเทศจีน และต้องถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านพันธุ์และเทคโนโลยีการเพาะปลูก หลังการเก็บเกี่ยว รวมถึงการดำเนินการจัดการของผู้ประกอบการ[64]

[62] สัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาล สปป. ลาว โดยทีมผู้วิจัย
[63] สัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาล สปป. ลาว โดยทีมผู้วิจัย
[64] สัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาล สปป. ลาว โดยทีมผู้วิจัย



ภาพที่ 4-3 โครงการสร้างท่าเรือบ้านมอม เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว
ที่มา: https://www.chiangmainews.co.th/page/archives/478928

4.1.1 สถานการณ์การลงทุนในแขวงบ่อแก้ว

นอกจากการที่รัฐบาลลาวมีการส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนใน สปป. ลาว ด้วยนโยบายยกเว้นอากร 10 ปี ยังมีอีกนโยบายที่ทำให้เกิดการหลั่งไหลเข้ามาของนักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะนักลงทุนจากประเทศจีน คือนโยบายการลงทุนด้วยการสัมปทานที่ดิน โดยข้อมูลการลงทุนสัมปทานโดยภาคเอกชนจากต่างประเทศในแขวงบ่อแก้ว จากฐานข้อมูลของกระทรวงแผนกแผนงานและการลงทุน (Ministry of Planning and Investment) ได้จำแนกตามประเภทการลงทุน และชาติที่เข้ามาลงทุน ดังแสดงในตารางที่ 4-1 พบว่าในช่วงช่วงเวลาตั้งแต่กลางปี พ.ศ. 2549 ก่อนที่จะมีการเปิดใช้เส้นทาง R3A ในปี พ.ศ. 2551 และก่อนมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 จนถึงปลายปี พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นการเปิดใช้สะพานมาแล้ว 4 ปี จีนเป็นชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด มีมูลค่ามากถึง 773.4 ล้านบาท จาก 21 บริษัท 8 ประเภทการลงทุน ส่วนไทยมีเพียงรายเดียวลงทุนในประเภทอุตสาหกรรมมีมูลค่าทุนทั้งหมด 2.8 ล้านบาท ในส่วนการลงทุนเองภายในประเทศของแขวงบ่อแก้วมีทั้งสิ้น 21 ราย มูลค่าทุนทั้งหมด 219 ล้านบาท (ตารางที่ 4-2)

ตารางที่ 4-1 การลงทุนสัมปทานโดยเอกชนต่างประเทศ ประจำแขวงบ่อแก้ว
(ช่วงเวลา 30/06/2006-19/10/2017)

ประเภทการลงทุน	จำนวน	ทุนทั้งหมด (บาท)	ทุนจดทะเบียน (บาท)
จีน			
กสิกรรม	9	16,907,750	7,600,000
พลังงานไฟฟ้า	2	537,711,800	11,000,000
เหมืองแร่	3	16,946,000	9,090,000
อุตสาหกรรม	3	9,250,000	3,250,000

โรงแรม,ร้านอาหาร	1	3,000,000	2,500,000
การค้า การท่องเที่ยว	1	100,000,000	30,000,000
สาธารณะสุข	1	3,000,000	900,000
การบริการ	1	86,600,000	25,980,000
รวม	21	773,415,550	90,320,000
เกาหลีใต้			
เหมืองแร่	1	1,246,702	1,000,000
ท่องเที่ยว	1	500,000	300,000
โรงแรม,ร้านอาหาร	1	41,836,400	12,900,000
รวม	3	43,583,102	14,200,000
อเมริกา			
พลังงานไฟฟ้า	1	5,018,780	1,418,780
รวม	1	5,018,780	1,418,780
ฝรั่งเศษ			
ท่องเที่ยว	1	100,000	100,000
รวม	1	100,000	100,000
ไทย			
อุตสาหกรรม	1	2,826,000	2,326,000
รวม	1	2,826,000	2,326,000

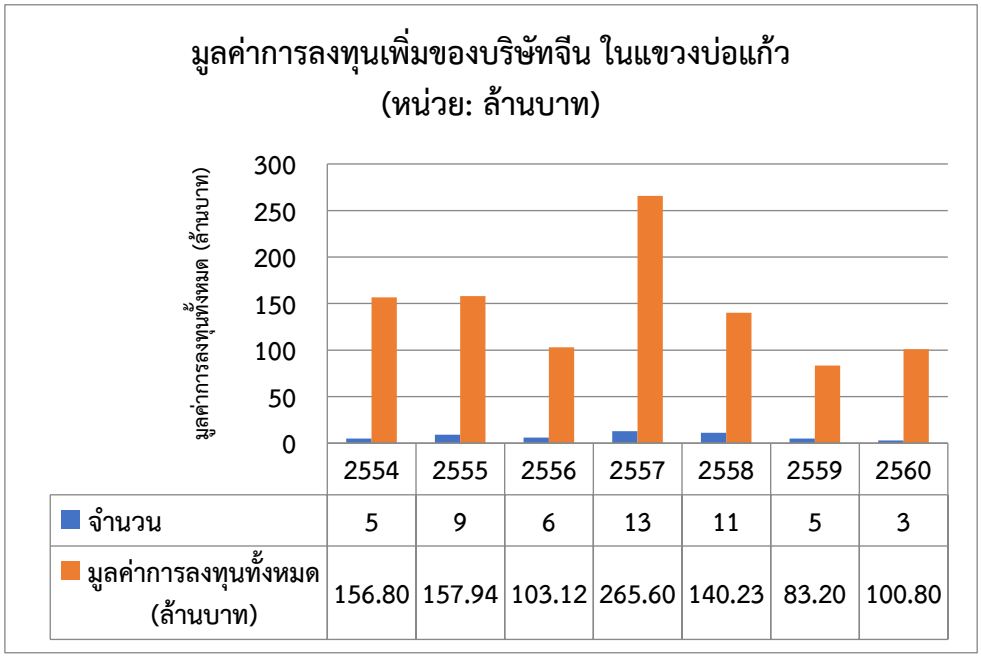
ที่มา: แผนกแผนงานและการลงทุน แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว

ตารางที่ 4-2 การลงทุนสัมปทานของเอกชนภายในสปป.ลาว ประจำแขวงบ่อแก้ว
(ช่วงเวลาข้อมูล 8/12/2006-21/07/2017)

ประเภทอุตสาหกรรม	จำนวน	ทุนทั้งหมด (บาท)	ทุนจดทะเบียน (บาท)
กสิกรรม	6	19,092,776	4,031,532
เหมืองแร่	1	513,299	513,299
อุตสาหกรรม	7	4,400,379	2,833,709
เขื่อนไฟฟ้า	1	35,000,000	9,600,000
การบริการ	3	155,850,000	47,050,000
การค้า	2	2,000,000	980,000
สาธารณสุข	1	2,164,700	2,000,000
รวม	21	219,021,154	67,008,540

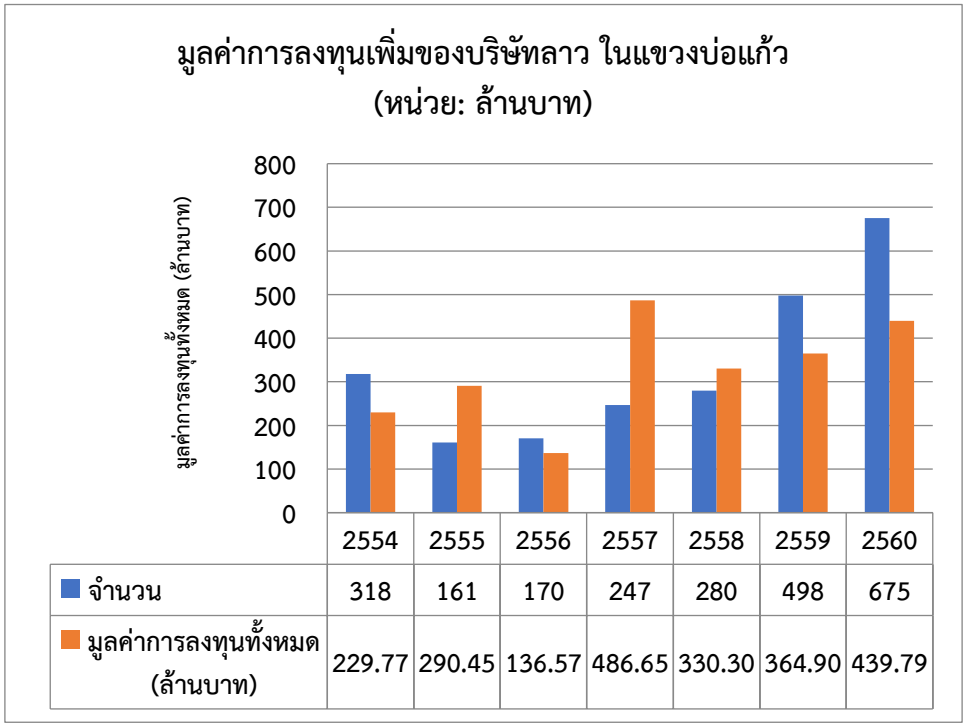
ที่มา: แผนกแผนงานและการลงทุน แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว

การเติบโตของเศรษฐกิจโดยพิจารณาจากการลงทุนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ถูกแสดงในภาพที่ 4-4 (ผู้ลงทุนชาวจีน) ภาพที่ 4-5 (ผู้ลงทุนชาวลาว) และ ภาพที่ 4-6 (ผู้ลงทุนชาวไทย)



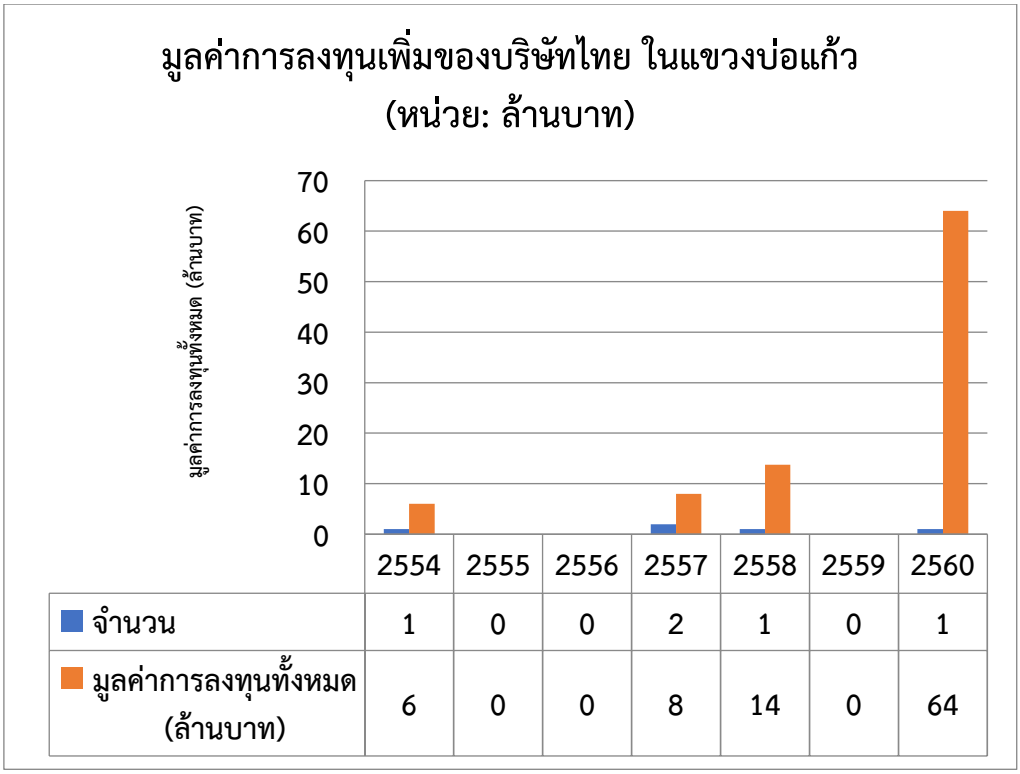
	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวน	5	9	6	13	11	5	3
มูลค่าการลงทุนทั้งหมด (ล้านบาท)	156.80	157.94	103.12	265.60	140.23	83.20	100.80

ภาพที่ 4-4 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทจีนในแขวงบ่อแก้วเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 (หน่วย: ล้านบาท)



	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวน	318	161	170	247	280	498	675
มูลค่าการลงทุนทั้งหมด (ล้านบาท)	229.77	290.45	136.57	486.65	330.30	364.90	439.79

ภาพที่ 4-5 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทลาวในแขวงบ่อแก้วเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 (หน่วย: ล้านบาท)



	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวน	1	0	0	2	1	0	1
มูลค่าการลงทุนทั้งหมด (ล้านบาท)	6	0	0	8	14	0	64

ภาพที่ 4-6 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทไทยในแขวงบ่อแก้วเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 (หน่วย: ล้านบาท)

จากข้อมูลจำนวนและมูลค่าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในแขวงบ่อแก้ว เมื่อพิจารณาการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบการชาวไทย ชาวลาว และชาวจีน พบว่า ก่อนปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นปีที่สร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 แล้วเสร็จ การลงทุนของผู้ประกอบการชาวไทยในแขวงบ่อแก้วมีน้อยมาก ในส่วนของปี พ.ศ. 2557 มีการลงทุนประมาณ 2 โครงการ และในปี พ.ศ. 2558 และ 2560 ปีละ 1 โครงการเท่านั้น โดยในปี พ.ศ. 2560 มีมูลค่าการลงทุนเพียง 64 ล้านบาทเท่านั้น สำหรับการลงทุนของผู้ประกอบการจีนพบว่า ปี พ.ศ. 2557 มีการลงทุน 13 โครงการซึ่งอาจดูไม่มาก แต่มูลค่าการลงทุนสูงถึง 265.6 ล้านบาท อย่างไรก็ตามที่น่าสนใจคือตัวเลขของการลงทุนของผู้ประกอบการชาวลาว กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2560 มีการจดทะเบียน 675 โครงการ มูลค่าการลงทุนประมาณ 439.8 ล้านบาท หรือเฉลี่ยธุรกิจละประมาณ 1 ล้านบาท สำหรับในส่วนนี้ ทำให้เกิดการตั้งข้อสังเกตในการเข้ามาครอบงำของทุนจีนในสปป. ลาว

ด้านข้อมูลการลงทุนสัมปทานโดยภาคเอกชนจากต่างประเทศในแขวงบ่อแก้ว ฐานข้อมูลของแผนกแผนงานและการลงทุน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว พบว่า นักลงทุนชาวจีนเป็นกลุ่มนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในแขวงบ่อแก้วมากเป็นอันดับหนึ่ง นอกจากกลุ่มนักลงทุนชาวจีนที่เข้ามาลงทุนแล้ว ยังมีการเข้ามาลงทุนของรัฐบาลจีนในด้านของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจให้กับ สปป. ลาว บริเวณแขวงบ่อแก้ว โดยโครงการที่กำลังเป็นกระแสคือ โครงการก่อสร้างถนนทางด่วนยกระดับ 4 ช่องทางจราจรสายบ่อหาน-บ่อเต็น-ห้วยทราย กำหนดแล้วเสร็จในปี 2020 งบประมาณ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ยังมีการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ (เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ) บริเวณเมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว

ในช่วงที่ผ่านมารัฐบาล สปป.ลาว ได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Specific Economic Zone) ขึ้นหลายแห่งเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติโดยผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์หลายประการ เช่น การยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับวัสดุอุปกรณ์และวัตถุดิบ ยกเว้นอากรกำไรสูงสุด 10 ปี ได้รับยกเว้นภาษีธุรกิจและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ตามกฎหมาย เป็นต้น ปัจจุบันสปป. ลาวมีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะรวม 11 เขต (ข้อมูล ณ ปีพ.ศ. 2559)[65] โดยหนึ่งในนั้นคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ ซึ่งอยู่ในส่วนหนึ่งของพื้นที่ที่ถูกเรียกว่า สามเหลี่ยมทองคำ ที่อยู่ใกล้กับเส้นทาง R3A

เนื้อหาในส่วนนี้จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 พื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ (Golden Triangle) ส่วนที่ 2 เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ และส่วนที่ 3 ผลกระทบเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ

4.1.1 พื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ

สามเหลี่ยมทองคำ คือ จุดเชื่อมดินแดนของสามประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย (อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย) สปป. ลาว (เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว) และเมียนมา (เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน) บริเวณดังกล่าวมีแม่น้ำรวก กั้นชายแดนไทยและเมียนมาไหลมาบรรจบกับแม่น้ำโขงเรียกว่า “สบรวก”



ภาพที่ 4-7 บริเวณสบรวก สามเหลี่ยมทองคำ

[65] ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในลาว “สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว” สืบค้นที่: http://www.thaibizlao.com/lao/business-tips/detail.php?cate=business-tips&id=20414

ในอดีตพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำได้ชื่อว่าเป็นแหล่งปลูกฝิ่นและผลิตเฮโรอีนขนาดใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก เป็นที่มาของตำนานการค้าฝิ่นที่รู้จักไปทั่วโลก กล่าวว่าเฮโรอีนที่มีอยู่บนโลกครึ่งหนึ่งมีแหล่งผลิตอยู่ที่สามเหลี่ยมทองคำ การกวาดล้างโรงงานผลิตเฮโรอีน และการขนส่งฝิ่นและเฮโรอีนไปตามเส้นทางในป่ามักเป็นข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์อยู่บ่อย ๆ ในเวลานั้น ปัจจุบันภาพดังกล่าวได้หมดไป สามเหลี่ยมทองคำได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเชียงราย ทุก ๆ ปีมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาตินับแสนเดินทางมาที่นี่ทุกปี เพื่อเยี่ยมชมสถานที่ทางประวัติศาสตร์แห่งนี้[66] และเป็นแหล่งค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าของชาวไทย ชาวเมียนมา และชาวลาว นอกจากนี้ ในปี 2550 รัฐบาลของ สปป. ลาว ได้ประกาศให้พื้นที่ในเขตเมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว ของสปป. ลาว ซึ่งเป็นสวนหนึ่งของพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำเป็น *“เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ (Golden Triangle Special Economic Zone)”* โดยให้สัมปทานแก่กลุ่มทุนจีนที่ชื่อ “กลุ่มทุนดอกงิ้วคำ” ซึ่งนับการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำในปัจจุบัน



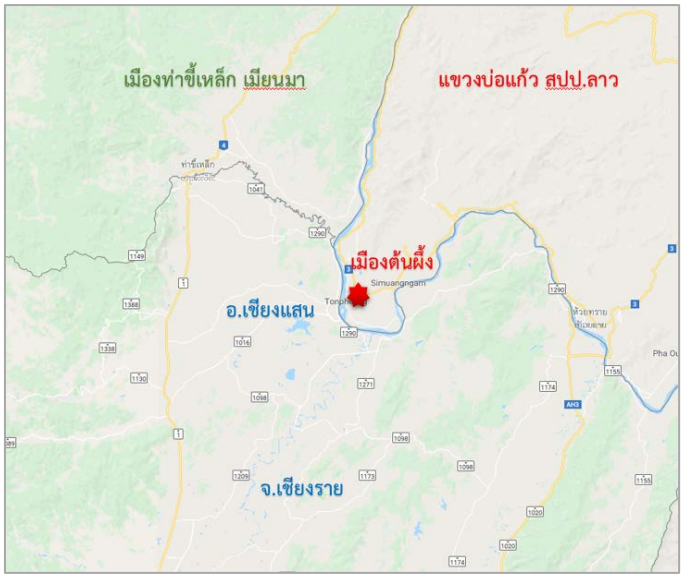
ภาพที่ 4-8 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำของ สปป.ลาว

เมืองต้นผึ้งตั้ง เป็นเมืองในแขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำโขง บริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ตรงข้ามกับอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และเมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศเมียนมา เมืองต้นผึ้งมีเนื้อที่ 715 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 34,476 คน[67] พื้นที่นี้เป็นส่วนหนึ่งของแหล่งอารยธรรมโบราณคือ “สุวรรณโคมคำ” อาณาจักรในยุคคริสต์ศตวรรษที่ 5 ซึ่งมีการเชื่อมโยงกับอารยธรรมเชียงแสนมาอย่างยาวนานแสดงให้เห็นถึงสายสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมอันดีระหว่างชายแดนตอนเหนือของสปป. ลาว กับพื้นที่อื่น ๆ[68]

[66] ดินแดนสามเหลี่ยมทองคำ สืบค้นที่: http://www.stabundamrong.go.th/web/king_9/north/king_n_3.pdf

[67] Citypopulation (23 พฤศจิกายน 2560) “TONPHEUNG District in Laos” สืบค้นที่: https://www.citypopulation.de/php/laos-admin.php?adm2id=0502

[68] ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี, ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีนกับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว (เชียงใหม่: หจก. วนิดาการพิมพ์, 2559), หน้า 34-35



ภาพที่ 4-9 แผนที่เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

4.1.2 ข้อมูลทั่วไปของเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ

เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำมีพื้นที่พัฒนากว่า 10,000 เฮกตาร์ แต่เป็นพื้นที่ป่าประมาณ 7,000 เฮกตาร์ และพื้นที่ราบเพื่อการพัฒนาประมาณ 3,000 เฮกตาร์ แต่ปัจจุบันพัฒนาไปได้เพียงแค่ 700 เฮกตาร์[69] เงินลงทุนประมาณ 86,600,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ผู้พัฒนาคือ รัฐบาลลาวและเอกชนจีน ระยะเวลาสัมปทาน 99 ปี จุดเด่นของพื้นที่คือ อยู่ติดกับชายแดนสองประเทศคือ ไทยและเมียนมา มีโครงการลงทุนหลักได้แก่ 1.Construction of Economic Infrastructures. 2.Agriculture, Livestock, Manufacture Industries. 3 . Hotel and Residential Area. 4 . Tourism and Special Colorful Display. 5 . Golf Field. 6.Educational Institution and Health Treatment Center. 7.Business and International Trade Area. 8.Development of Real Estates. 9. Banking, Insurance and Financial Institution. 10. Post, Telecommunication, Internet, Advertisement and Printing. 11.Transportation of Goods and Passenger. 12.Development of Tourism and Entertainment Zone. และ 13.Restaurants and Bars. 14.Warehouse, Duty Free Shop and Duty Free Area.[70]

[69] ทีมข่าวภูมิภาคโพสต์ทูเดย์ “เปิดแผนพัฒนาสามเหลี่ยมทองคำ ใต้อาณาจักร คิงส์โรมัน” https://www.posttoday.com/social/local/538840https://www.posttoday.com/social/local/538840

[70] Golden Triangle Special Economic Zone (2017) สืบค้นที่: http://www.investlaos.gov.la/index.php/where-to-invest/special-economic-zone?start=3

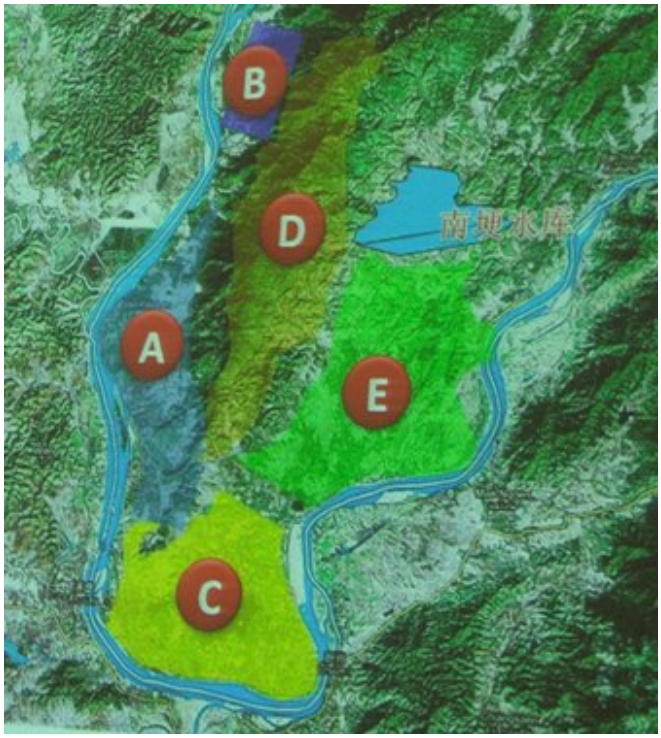


ภาพที่ 4-10 แผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ
ที่มา: Investment Promotion Department, Laos

เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำแบ่งการพัฒนาโครงการออกเป็น 5 เขต[71] ดังนี้

- เขต A เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเน้นด้านการค้า พาณิชยกรรม กาสิโน ฯลฯ
- เขต B เป็นกิจการท่าเรือ
- เขต C เป็นกิจการด้านวัฒนธรรม
- เขต D เป็นกิจการด้านโบราณสถาน
- เขต E เป็นเขตการท่องเที่ยวธรรมชาติ

[71] ผู้จัดการออนไลน์ (10 มกราคม 2554) "ทุนจีนเร่งปั้นกาสิโนยักษ์-ชุมชนใหม่ริมโขง อีก 10 ปีเสร็จคนอยู่ 2 แสน" สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9540000002426



ภาพที่ 4-11 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ สปป.ลาว

สำหรับการพัฒนาเขตการท่องเที่ยวในโครงการนี้ได้แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 จัดให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับประวัติของขุนส่า
- ส่วนที่ 2 เกาะดอนซาวโดยเกี่ยวข้องกับดอกงิ้วและตลาดสินค้าชายแดน
- ส่วนที่ 3 ชุมชนเมียนมา ชนเผ่าต่าง ๆ จากลาวและเมียนมา
- ส่วนที่ 4 โบราณสถานอาณาจักรสุวรรณโคมคำในอดีต
- ส่วนที่ 5 ท่าเรือบ้านมอมซึ่งมีตลาดและชุมชนชาวลาว
- ส่วนที่ 6 การอนุรักษ์ธรรมชาติ มีสวนป่า สวนสัตว์ และไม้ดอกไม้ประดับ

ในเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2550 กลุ่มทุกลุ่มทุนดอกงิ้วคำ ในเครือบริษัท จินมู่เหมียน (Jin Mu Mian) จำกัด (บริษัทจดทะเบียนในฮ่องกง) ได้รับสัมปทานที่ดินในเขตเมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว ฝั่งตรงข้าม อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เพื่อพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว เรียกว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ” (The Golden Triangle Special Economic Zone: GTSEZ) ขนาดพื้นที่แรกเริ่มอยู่ที่ 8.2 ตารางกิโลเมตร ในระยะเวลา 40 ปี ต่อมาในปีพ.ศ. 2553 ได้รับการขยายพื้นที่และระยะเวลาเช่าเป็น 30 ตารางกิโลเมตร ระยะเวลา 99 ปี อย่างไรก็ตามคาดว่าพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้น่าจะครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 102 ตารางกิโลเมตร[72]

ปัจจุบันภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นเขื่อนป้องกันตลิ่งริมน้ำโขง ถนนคอนกรีตเชื่อมกับเมืองห้วยทราย ระบบไฟฟ้า ย่านไชน่าทาวน์ ระบบ

[72] ทีมข่าว TCIJ (19 มิถุนายน 2559) “เอาไหม? 'เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสิโน' ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน” สืบค้นที่: https://www.tcijthai.com/news/2016/06/scoop/6258

ประปา โรงแรมระดับ 3 ดาว หอพัก ภัตตาคาร ร้านอาหารจีน วัด โรงเรียน หอพัก โดยสิ่งก่อสร้างที่โดดเด่นที่สุดคืออาคารสถาปัตยกรรมยุโรปอันเป็นที่ตั้งของคาสิโนขนาดใหญ่ที่ชื่อว่า “คิงส์โรมันคาสิโน” (Kings Romans Casino) ซึ่งเปิดบริการมาตั้งแต่วันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2552 (วันที่ 9 เดือน 9 ปี 2009) ภายในมี มีห้องอาหาร ร้านกาแฟ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มากมาย ประมาณการมูลค่าการลงทุนระยะยาวของโครงการทั้งหมดอาจสูงถึง 3,000-4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ[73] และเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์คาดว่าจะมีประชากรในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นถึงกว่า 200,000 คน[74]

บริเวณคาสิโนเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมมากสุดและถือเป็นกิจกรรมหลักทางเศรษฐกิจของเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ โดยเปิดให้บริการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง มีนักพนันทั้งชาวจีนและไทยเข้ามาเล่นพนันกันจำนวนมาก พนักงานในคาสิโนส่วนใหญ่เป็นคนจีนที่สามารถพูดภาษาไทย และอังกฤษได้ การสื่อสารในนี้ใช้ภาษาจีนเป็นหลัก โดยภาพรวมแล้วคาสิโนแห่งนี้เป็นจุดหมายปลายทางของนักพนันชาวจีนเป็นส่วนใหญ่ ส่วนคนไทยและคนลาวมีเข้ามาเล่นบ้างประปราย[75]



ภาพที่ 4-12 อาคารที่ตั้งของคาสิโน

บริเวณด้านหลังติดกับอาคารคาสิโนมีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่สูง 17 ชั้น ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากฝั่งไทย โดยคาดว่าน่าจะเป็นการก่อสร้างโรงแรมระดับ 5 ดาว ถัดไปทางด้านหลังของอาคารที่กำลังก่อสร้างนี้จะเป็นย่านไชน่าทาวน์ที่สร้างเลียนแบบย่านการค้าโบราณยุคราชวงศ์ชิง มีวัดจีน ศาลเจ้า โรงเรียน ทางเดินประดับด้วยประติมากรรมจีน เช่น รูปปั้นขงจื้อ รูปปั้นสามก๊ก รูปปั้นสาวงาม เป็นต้น เรียกได้

[73] ดร.ณัฐกร วิทิตานนท์, “นโยบายต่อต้านการพนันของจีนกับการดิ้นรนของทุนคาสิโนในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน,” ทันเกม 4,12 (มกราคม 2558): 6.

[74] OKNationBlog (8 เมษายน 2556) “ดอกงิ้วคำบานสะพรั่ง ณ ต้นผึ้ง: เงินนองที่คาสิโนคิงส์โรมัน” สืบค้นที่: http://oknation.nationtv.tv/blog/akom/2013/04/08/entry-1

[75] ธีรภัทร เจริญสุข (16 มีนาคม 2560) “สามเหลี่ยมทองคำ: เพื่อพญามังกรข่มพญานาค (2)” สืบค้นที่: https://www.matichon.co.th/news/497083

ว่าเหมือนนำเมืองจีนขนาดย่อมมาตั้งอยู่ในเมืองต้นผึ้ง อาคารต่าง ๆ ที่ตกแต่งแบบสถาปัตยกรรมจีนในย่านนี้เป็นที่ตั้งของร้านค้า ร้านอาหาร ร้านอินเตอร์เน็ตคาเฟ่ ร้านเสริมสวย ร้านขายเครื่องใช้ไฟฟ้า รวมถึงร้านโทรศัพท์มือถือ ทั้งหมดเป็นแบรนด์จีน บนชั้นสองของอาคารเราจะเห็นคอมพิวเตอร์ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก พร้อมด้วยหนุ่มสาววัยทำงานหลายคนที่กำลังทำงานอยู่หน้าคอมพิวเตอร์ ซึ่งพวกเขาทั้งหมดล้วนเป็นคนจีนทั้งสิ้น ไกลไปออกทางด้านหลังของไชน่าทาวน์กำลังมีการก่อสร้างอาคารสูงหลายชั้นอีกหลายอาคาร ในส่วนบริเวณด้านทิศเหนือของอาคารคิงส์โรมันคาสิโนมีโรงแรมสวนดอกงิ้ว (Kapok Garden Hotel) ไว้รองรับนักพนัน เป็นโรงแรมขนาดใหญ่ มีสระว่ายน้ำและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน ส่วนทางด้านใต้ไกลออกไปมีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่อีกหลายอาคาร และสำหรับด้านหน้าของอาคารคาสิโนอีกฝากของถนนติดกับแม่น้ำโขงจะเป็นย่านร้านอาหารจีนตั้งเรียงรายอยู่หลายร้าน อย่างไรก็ตามบรรยากาศบริเวณเมืองคาสิโน ไชน่าทาวน์ และย่านร้านอาหารค่อนข้างเงียบเหงา ซึ่งปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี (2019) คาดว่านี่อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้โครงการก่อสร้างสนามบินนานาชาติภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ยังคงไม่สามารถเดินหน้าต่อไปได้จนถึงปัจจุบัน[76]



ภาพที่ 4-13 การก่อสร้างโรงแรมระดับ 5 ดาว สูง 17 ชั้น

[76] ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี, ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีนกับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว (เชียงใหม่: หจก. วนิดาการพิมพ์, 2559), หน้า 75-76



ภาพที่ 4-14 ย่านไชน่าทาวน์



ภาพที่ 4-15 บรรยากาศในย่านไชน่าทาวน์



ภาพที่ 4-16 โรงเรียนในย่านไชน่าทาวน์



ภาพที่ 4-17 ร้านเสริมสวยในย่านไชน่าทาวน์



ภาพที่ 4-18 ร้านขายเสื้อผ้าบุรุษในย่านไชน่าทาวน์



ภาพที่ 4-19 บรรยากาศในย่านไชน่าทาวน์



ภาพที่ 4-20 ร้านอาหารบริเวณติดแม่น้ำโขง



ภาพที่ 4-21 ท่าเรือข้ามฝาก

นอกจากนี้เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ถูกปกครองด้วยกฎระเบียบของบริษัทคิงส์โรมัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเก็บค่าเช่าที่ การกำหนดภาษี ค่าธรรมเนียม ตลอดจนการลงโทษการกระทำผิดของประชาชนที่อาศัยอยู่ใน

พื้นที่ จะเห็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่สวมเครื่องแบบติดตราบริษัทคิงส์โรมันขับรถออกตรวจตราพื้นที่โดยรอบคาสิโนคิงศ์โรมัน แต่ไม่พบเห็นตำรวจของสปป. ลาวในบริเวณนี้เลย นอกจากนี้ภาษากลางที่ใช้ในการสื่อสารก็ยังเป็นภาษาจีน การอ้างอิงเวลาก็ใช้เวลาของประเทศจีนคือ เร็วกว่าเวลาในสปป. ลาว 1 ชั่วโมง สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า อำนาจของรัฐลาวไม่สามารถเข้ามาแทรกแซงในเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งมีนักลงทุนจีนเป็นเจ้าของสัมปทานแห่งนี้ได้[77] เมืองจีนขนาดย่อมบนแผ่นดินลาวแห่งนี้อาจเตรียมไว้สำหรับรองรับการกระจายประชากรจีนที่กำลังจะออกมายังต่างประเทศ ครอบครองกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเผยแพร่วัฒนธรรมจีน โดยใช้ทรัพยากรของเมืองต้นผึ้ง สปป. ลาว และในอนาคตก็อาจเป็นไปได้ว่าลูกหลานของชาวจีนที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจแห่งนี้จะเติบโตและเข้าไปมีอิทธิพลต่อสปป. ลาว โดยอาศัยอำนาจของบริษัทเจ้าของสัมปทานและรัฐบาลจีนหนุนหลัง[78]



ภาพที่ 4-22 บรรยากาศภายในคิงส์โรมันส์คาสิโน
ที่มาภาพ: https://www.nytimes.com

[77] ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี, ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีนกับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว (เชียงใหม่: หจก. วนิดาการพิมพ์, 2559), หน้า 38

[78] ธีรภัทร เจริญสุข (22 มีนาคม 2560) “สามเหลี่ยมทองคำ: เพื่อพญามังกรข่มพญานาค (3)” สืบค้นที่: https://www.matichon.co.th/news/504201



ภาพที่ 4-23 บรรยากาศภายในคิงส์โรมันส์คาสิโน
ที่มาภาพ: http://www.prompachill.com

4.1.3 ผลกระทบเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ

รัฐบาลลาวและนักลงทุนจีนมักอ้างถึงผลกระทบด้านบวกของการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภคจะถูกสร้างขึ้น เป็นแหล่งจ้างงาน คนในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น แต่ก็มีผลกระทบเชิงลบอีกหลายอย่างดังจะกล่าวต่อไปนี้

จากงานศึกษาของ ศ.ดร.ยศ สันตสมบัติ พบว่า การลงทุนในแขวงบ่อแก้วเป็นการลงทุนของจีนประมาณร้อยละ 76 โดยจีนได้นำแรงงานและวัสดุอุปกรณ์จากจีนเข้ามาทำให้ สปป. ลาว ได้ประโยชน์จากการลงทุนค่อนข้างน้อย นอกจากนี้จีนยังสร้างสิ่งที่เป็นวัฒนธรรมแบบจีน เช่น การใช้ภาษาจีน การใช้สกุลเงินของจีน การอ้างอิงเวลาจีน การจำหน่ายสินค้าจีน ร้านอาหารจีน เครือข่ายสัญญาณโทรศัพท์จากจีน เป็นต้น ในเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย ซึ่งสิ่งเหล่านี้ทำให้คนลาวซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่เดิมเกิดความรู้สึกว่า *“บ้านของพวกเขาได้กลายเป็นบ้านของคนจีนไปแล้ว”*[79]

ผลกระทบต่อลาว ตั้งแต่ช่วงแรกเริ่มโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ ที่นาและหมู่บ้านต้องถูกเวนคืนเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้กับเขตเศรษฐกิจ ชาวบ้านกว่า 9 หมู่บ้านต้องอพยพออกจากพื้นที่ โดยเฉพาะหมู่บ้านกว๊าน ซึ่งคนในหมู่บ้านนี้ถูกไล่ออกจากพื้นที่ไปทั้งหมด ที่พักอาศัยใหม่ที่บริษัทคิงส์โรมันจัดเตรียมไว้ให้ก็สร้างด้วยวัสดุราคาถูกและการก่อสร้างไม่ได้มาตรฐาน ปัจจุบันเริ่มมีการผุพัง ชาวบ้านต้องใช้

[79] ทีมข่าว TCIJ “เอาไหม? 'เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสิโน' ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน” สืบค้นที่: https://www.tcijthai.com/news/2016/06/scoop/6258

เงินชดเชยที่ได้รับจากคิงส์โรมันตอนถูกไล่ที่มาซ่อมแซมบ้านหลังจากอาศัยอยู่ได้ไม่นาน[80] รวมถึงชาวบ้านบางส่วนไม่มีที่ดินทำกิน ทั้งที่ก่อนจะมีเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำหรือคาสิโนพวกเขาเคยมีที่ดินทำกินในบริเวณนี้มาก่อน นอกจากนี้ยังทำให้เมืองกลายเป็นศูนย์รวมธุรกิจสีเทานอกเหนือจากการพนันแล้วก็ยังมีธุรกิจค้าประเวณี ภัตตาคารที่มีเมนูจากสัตว์ป่าหายาก ร้านขายอุปกรณ์เสริมทางเพศ ไปจนมีการลักลอบค้ายาเสพติด[81]

นอกจากนี้ แม้นักลงทุนจีนจะอ้างว่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นการสร้างการจ้างงานให้กับคนลาวในพื้นที่ แต่ในความเป็นจริงชาวบ้านไม่ได้ถูกจ้างงานโดยบริษัททุกคน มีชาวบ้านเพียงแค่ 1 ใน 3 ของคนในหมู่บ้านเท่านั้นที่ได้ทำงานในคาสิโนคิงส์โรมัน สภาพการทำงานก็ค่อนข้างแย่เนื่องจากภายในคาสิโนเต็มไปด้วยควันบุหรี่และงานก็หนักมาก คนวัยกลางคนและคนสูงวัยมักไม่เป็นที่ต้องการของบริษัท ทำให้คนวัยนี้กลายเป็นคนตกงาน[82]



ภาพที่ 4-24 คนลาวที่ทำงานอยู่ในไชน่าทาวน์

ผลกระทบต่อไทย พบว่า แม้คาสิโนคิงส์โรมันจะช่วยกระจายรายได้สู่ธุรกิจบริเวณด่านข้ามแดน เนื่องจากเป็นจุดที่นักท่องเที่ยว (รวมถึงนักพนัน) ต้องใช้ในการข้ามไปฝั่งลาว เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม

[80] ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี, ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีนกับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว (เชียงใหม่: หจก. วนิดาการพิมพ์, 2559), หน้า 108

[81] ทีมข่าว TCIJ “เอาไหม? 'เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสิโน' ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน” สืบค้นที่: https://www.tcijthai.com/news/2016/06/scoop/6258

[82] ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี, ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีนกับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว (เชียงใหม่: หจก. วนิดาการพิมพ์, 2559), หน้า 105

ที่พัก เป็นต้น ธุรกิจพักแรมของ อ.เชียงแสน พบว่าในช่วงกลางปีพ.ศ. 2555 เมื่อทางการลาวเปิดด่านสากลที่สามเหลี่ยมทองคำนั้น ธุรกิจที่พักของคนท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้น เพราะมีกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางด้วยเที่ยวบินตรงจากคุนหมิงมาถึงเชียงรายในช่วงเวลาด่านปิดทำการแล้ว (ด่านปิดเวลา 18.00 น) ทำให้ไม่สามารถข้ามไปฝั่งลาวได้ทันจึงต้องพักค้างคืนที่เชียงแสนก่อนข้ามฝั่งไปในวันรุ่งขึ้น ทำให้ธุรกิจในเชียงแสนได้ประโยชน์จากนักท่องเที่ยวเหล่านี้ แต่ภายหลังมีการปรับเปลี่ยนเวลาเที่ยวบินให้มาถึงเร็วขึ้น ประกอบกับการขยายเวลาเปิดทำการของด่านออกไปจนถึงเวลา 20.00 น. ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถข้ามไปพักที่ฝั่งลาวได้เลย ไม่จำเป็นต้องค้างแรมที่เชียงแสน ผลประโยชน์ที่เคยตกอยู่กับคนเชียงแสนจึงลดน้อยลง ปัจจุบันคาสิโนคิงส์โรมันจึงไม่ได้ให้ผลดีต่อธุรกิจของฝั่งไทยเท่าไหร่นัก[83]

นอกจากนี้ ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี (2559) ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำไว้อย่างน่าสนใจ สรุปสั้น ๆ ได้ว่า เบื้องหลังความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำคือ การที่ภูมิทัศน์วิถีชีวิต และผู้คนได้ถูกทำให้เปลี่ยนแปลงด้วยการกดบังคับ และผู้คนในพื้นที่ก็กลายเป็นแรงงานที่ปราศจากความมั่นคง เขาเหล่านี้ถูกพรากสิทธิในทรัพยากร นักลงทุนจีนในเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ได้ใช้วาทกรรมว่าด้วยการพัฒนาและวิถีทางนอกเครื่องมือทางเศรษฐกิจที่สนับสนุน โดยรัฐลาวในการดึงเอาทรัพยากรท้องถิ่นอันอุดมสมบูรณ์และเปลี่ยนให้เป็นสินค้าเสีย ธุรกิจบริการดังเช่นคาสิโนได้สร้างเศรษฐกิจชนิดใหม่ที่เรียกร้องเงื่อนไขเฉพาะหลายประการไม่ว่าจะเป็นอายุ เพศ และความยืดหยุ่นในเวลาการทำงาน ทำให้ไม่ใช่ทุกคนที่ถูกเลือกให้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจใหม่นี้ ในขณะที่สภาพแวดล้อมของงานมีคุณภาพที่ย่ำแย่และเรียกร้องการทำงานที่หนักหน่วงแต่งานกลับดำเนินไปโดยปราศจากสัญญาการจ้างงานหรือหลักประกันคุ้มครองสวัสดิการ ภาวะที่ไร้หลักประกัน ดังกล่าวได้กลายเป็นชีวิตของประชากรที่ดำรงชีพอยู่ในเศรษฐกิจเสรีนิยมใหม่ภายใต้การอุปถัมภ์ของนักลงทุนจีนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำในปัจจุบัน[84]

เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2561 สำนักควบคุมทรัพย์สินต่างชาติ กระทรวงการคลังสหรัฐอเมริกา ออกแถลงการณ์ขึ้นบัญชีดำคิงส์โรมันคาสิโน[85] โดยสหรัฐอ้างว่ามีหลักฐานที่เชื่อถือได้ว่า คิงส์โรมันคาสิโน เป็นชุมทางของกิจกรรมผิดกฎหมายหลายอย่างในเขตสามเหลี่ยมทองคำ ไม่ว่าจะเป็นการค้ายาเสพติดที่รวมถึงการเป็นผู้จัดจำหน่ายเฮโรอีนและยาบ้าในนามกองทัพว้าแดงซึ่งมีฐานที่มั่นอยู่ในรัฐฉานของเมียนมา การค้ามนุษย์และการค้าสัตว์ป่าและอวัยวะสัตว์ป่าคุ้มครอง ไม่ว่าจะเป็นหมีดำ ตัวนิ่ม เสือ และช้าง โดยเจ้าหน้าที่สามารถสืบเส้นทางกิจกรรมผิดกฎหมายดังกล่าวย้อนไปได้ถึงปีพ.ศ. 2557[86]

นอกจากนี้สหรัฐได้มีการขึ้นบัญชีดำคิงส์โรมัน เนื่องจากเชื่อว่าคิงส์โรมันเกี่ยวข้องกับการฟอกเงิน และคดียาเสพติด แต่ยังไม่มีหลักฐานที่ชัดเจน สหรัฐฯจึงใช้วิธีคว่ำบาตรยกเลิกการทำธุรกรรมการเงินกับบุคคลทั้ง 4 ราย และบริษัทกลุ่มคิงส์โรมัน 3 บริษัท ที่ตั้งอยู่ในสปป. ลาว และฮ่องกง จากการตรวจสอบเบื้องต้นของปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส.) ของประเทศไทย พบว่า ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่ของคิงส์โรมันเป็นคนจีนที่เข้ามาใช้

---

[83] ทีมข่าว TCIJ “เอาไหม? 'เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสิโน' ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน” สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/office-tcij/view.php?ids=6258

[84] ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี, ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีนกับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว (เชียงใหม่: หจก. วนิดาการพิมพ์, 2559), หน้า 125

[85] มติชนออนไลน์ “นัท รุ่งตะวันคีรี ร้องศูนย์ดำรงธรรมตกเป็นแพะ หาว่าเป็น 1 ในผู้บริหาร คิงส์โรมันกาสิโน” สืบคินที่: https://www.matichon.co.th/region/news_835413

[86] เดลินิวส์ออนไลน์ “สหรัฐขึ้นบัญชีดำ 'คิงส์ โรมัน กาสิโน' สามเหลี่ยมทองคำ” สืบค้นที่: https://www.dailynews.co.th/foreign/624565

พื้นที่สปป. ลาว เปิดเป็นบ่อนคาสิโน ส่วนจะเกี่ยวข้องกับการฟอกเงินในคดียาเสพติดหรือไม่ ขณะนี้ยังไม่พบข้อมูล ส่วนกรณีที่มีชื่อคนไทยเข้าไปเกี่ยวข้องกับบริษัทคิงส์โรมันกรุ๊ปเชื่อว่าคนไทยคงถูกจ้างเข้าไปบริหารงาน แต่ไม่ได้มีฐานะเป็นหุ้นส่วนบริษัท[87] ทั้งนี้ทาง ป.ป.ส. ยังไม่ได้มีการออกหมายจับบุคคลทั้ง 4 ราย แต่ทางการไทยก็พร้อมให้ความร่วมมือกับทางการสหรัฐฯ อย่างเต็มที่[88] นอกจากนี้ ตำรวจปราบปรามยาเสพติดยังไม่มีการขึ้นบัญชีดำคาสิโนดังกล่าว แต่ได้มีการจับตาดูว่าจะมีส่วนพัวพันกับขบวนการค้ายาเสพติดหรือไม่ และมีการประสานกับ สปป. ลาว ในการขยายผลคดียาเสพติดมาโดยตลอด ส่วนบุคคลสัญชาติไทยที่ถูกระบุว่าเป็นผู้อำนวยการบริษัทคิงส์โรมัน มีหน้าที่เคลื่อนย้ายทรัพย์สินในนามองค์กรนั้น การข่าวของไทยก็มีการสืบสวนและพิสูจน์ทราบตัวบุคคลเพื่อเฝ้าระวัง แต่ยังไม่มีการขึ้นบัญชีดำเช่นกัน[89]

และเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2561 ประธานสภาบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ และประธานกลุ่มบริษัท ดอกงิ้วคำ จำกัด ได้เปิดแถลงข่าวและแจกแถลงการณ์คัดค้านการขึ้นบัญชีดำของสหรัฐฯ โดยสรุปใจความได้ว่า การคว่ำบาตรฝ่ายเดียวต่อประเทศอื่นเป็นพฤติกรรมที่ไม่มีเหตุผลและไร้สาระ มีจุดประสงค์อื่นเพื่อแสดงพฤติกรรมขยายอำนาจอิทธิพล พฤติกรรมนี้มันทำให้เกิดความเข้าใจผิดอย่างมหันต์ต่อสังคม เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำและกลุ่มบริษัท ดอกงิ้วคำ ขอคัดค้านอย่างเด็ดขาดต่อการกระทำที่ไม่มีเหตุเหตุผล ทั้งนี้ยังกล่าวอีกกว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐบาลลาวอนุมัติให้มีการจัดตั้งขึ้นโดยมีรัฐบาลกลางและองค์กรปกครองท้องถิ่นของ สปป. ลาว เป็นผู้คุ้มครอง และยังไม่มีความจำเป็นที่ต้องรับโทษความผิด ตามที่กระทรวงการคลังสหรัฐฯ ตั้งข้อกล่าวหาทั้งหมด[90]

อย่างไรก็ตาม แม้จะถูกขึ้นบัญชีดำจากสหรัฐฯ แต่ก็ยังมีนักท่องเที่ยวและนักเสี่ยงโชคเดินทางข้ามไปยังคาสิโนคิงส์โรมันอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาวต่างชาติ โดยเฉพาะคนจีนที่เดินทางด้วยเครื่องบินเช่าเหมาลำมายัง จังหวัดเชียงราย แล้วเดินทางต่อไปยังสามเหลี่ยมทองคำดังกล่าวก่อนเดินทางข้ามฟาก รวมทั้งมีคนไทยบางส่วนที่ข้ามไปท่องเที่ยวในฝั่งเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมคำ โดยมีนักท่องเที่ยวเดินทางผ่านจุดผ่านแดนสามเหลี่ยมทองคำข้ามฟากไปวันละประมาณ 600 คน[91]

4.2 การลงทุนในพื้นที่แขวงหลวงน้ำทา

แขวงหลวงน้ำทาเป็นพื้นที่ทางทิศตะวันตกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ สปป. ลาว ประกอบด้วยเมืองน้ำทา สิงห์ เวียงภูคา และนาแล มีพื้นที่ 9.325 ตารางกิโลเมตร ภูมิประเทศเป็นภูเขา 85% และ 55% เป็นพื้นที่ป่า อาณาเขตติดกับแขวงบ่อแก้ว แขวงอุดมไซ ประเทศจีน และประเทศเมียนมา มีประชากร

---

[87] คมชัดลึกออนไลน์ “ป.ป.ส.ยังไม่พบข้อมูลคิงส์โรมันฟอกเงินยาเสพติด.” สืบค้นที่: http://www.komchadluek.net/news/regional/311437

[88] สำนักข่าวจริง สปริงเรดิโอ “เลขาฯ ป.ป.ส. เผย ยังไม่ชัด คนไทยมีหุ้น "คิงส์โรมัน คาสิโน" ย้ำ พร้อมร่วมมือแกะรอยแก๊งอาชญากรรมข้ามชาติ” สืบค้นที่: http://www.springradio.in.th/contents/5262

[89] สำนักข่าวช่อง 7 “ตำรวจยังไม่ได้รับการประสานกรณี คิงส์โรมัน หลังถูกสหรัฐฯ ขึ้นบัญชีดำ” สืบค้นที่: http://news.ch7.com/detail/269390

[90] คมชัดลึกออนไลน์ “จ้าวเหว่ย" กร้าว !! "มะกัน บ่แม่นพ่อ” สืบค้นที่: http://www.komchadluek.net/news/scoop/312002

[91] สำนักข่าวเนชั่น “แห่เสี่ยงโชคคิงส์โรมัน แฉลักลอบนำเงินสดเข้าประเทศ” สืบค้นที่: http://www.nationtv.tv/main/content/378625614/

162,747 คน ประชากรหนาแน่นเฉลี่ย 17 คน/ตร.กม. มีเศรษฐกิจโต 8.3% รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ที่ 868 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจาก 815 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2554



ภาพที่ 4-25 พื้นที่แขวงหลวงน้ำทา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา:https://en.wikipedia.org/wiki/Luang_Namtha_Province#/media/File:Map_of_Luang_Namtha_Province,_Laos.jpg

จากการมีเส้นทาง R3A นั้นส่งผลต่อแขวงหลวงน้ำทางในด้างต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านการลงทุน พบว่ามีการเข้ามาลงทุนมากมาย โดยบริษัทที่เข้ามาลงทุนในแขวงหลวงน้ำทา ประกอบด้วย 69 บริษัท แบ่งออกเป็น (1) บริษัทลงทุนในด้านการปลูกพืช 41 ราย (2) บริษัทลงทุนในด้านการปลูกยางพารา 19 ราย โดยมีบริษัท 3 บริษัทที่ลงทุนเกี่ยวกับการแปรรูปยางพาราได้แก่ ยูนโขง ไทยเจียง และยูนนานยางพารา ซึ่งทั้ง 3 บริษัทได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลประเทศจีน ในการกู้ลงทุนดอกเบี้ยต่ำ (3) บริษัทลงทุนเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้า 7 ราย และ (4) บริษัทเกี่ยวกับการส่งออกสินค้า 2 ราย โดยเฉพาะการลงทุนเกี่ยวกับการปลูกยางพารา (เนื้อที่เพาะปลูกทั้งหมด 34,000 เฮกตาร์) พบว่าร้อยละ 50 เป็นของนักลงทุนชาวจีน ทั้งนี้การส่งออกยางพาราไปยังประเทศจีนยังมีปัญหาที่การกำหนดปริมาณส่งออกที่ยังไม่แน่ชัดของประเทศจีน รวมทั้งลักษณะของต้นยางพาราบริเวณเวียงภูคาจะดูต้นบางไม่สวย เนื่องจากดินบริเวณนี้ประกอบด้วยถ่านหินลิกไนซ์ แต่คุณภาพของยางน้ำยางพาราไม่แตกต่างกันมากนัก

ส่วนสาเหตุที่ทำให้หลวงน้ำทามีการเพาะปลูกยางพาราเนื่องจากราคายางน้ำยางพารามีราคาดีกว่าข้าว อีกทั้งราคาขี้ยางที่อยู่ประมาณ 20 ถึง 25 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งประชาชนรู้สึกว่าคุ้มกว่าการปลูกข้าว รวมทั้งมีนโยบายส่งเสริมการปลูกยางพาราด้วย (ในปัจจุบันได้มีการส่งเสริมให้ปลูกอ้อยแทนยางพาราและกล้วย)[92]

จะเห็นว่าการลงทุนในแขวงหลวงน้ำทานั้น โดยส่วนมากจะเป็นการลงทุนเกี่ยวกับการเพาะปลูกและแปรรูปยางพารา สำหรับกฎระเบียบการตั้งโรงงานแปรรูปยางพารา ห้ามตั้งโรงงานใกล้บริเวณชุมชน และเส้นทาง R3A เนื่องจากมีน้ำเสียและส่งกลิ่นเหม็น โดยราคายางพาราปัจจุบันราคาจะอยู่ที่ 4,000 ถึง 5,000 กีบ และมีต้นทุนค่าจ้างแรงงานประมาณ 900,000 กีบต่อเดือน ในส่วนของกล้วยที่ปลูกบริเวณเมืองสิงห์ และเมืองรองนั้นไม่ให้ขยายพื้นที่เพาะปลูกบริเวณนี้ แต่สามารถปลูกได้บริเวณเวียงภูคา แต่จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของรัฐบาลลาว และต้องมีการควบคุมสารเคมีที่ใช้ในการเพาะปลูก[93]

ด้านที่ดินที่นักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะนักลงทุนชาวจีนเช่าในการลงทุนจะมี 2 แบบคือ เช่าที่ดินจากรัฐบาลลาว และเช่าที่ดินจากชาวบ้านบริเวณนั้น ซึ่งบางครั้งการทำสัญญาเช่าที่ไม่ผ่านรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่แขวง ทำให้ประชาชนมีความเสียเปรียบในเรื่องของสัญญา ซึ่งแตกต่างจากนักลงทุนชาวไทยที่ส่วนมากเข้ามาลงทุนเฉพาะด้านการให้บริการ

รัฐบาลลาวมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนมากขึ้น โดยจะมีการยกเว้นภาษีสำหรับประเภทการลงทุน ทั้งนี้นักธุรกิจลาวอยากให้ทุนไทยและทุนจีนเข้ามาช่วยเหลือคือ เทคนิคการเพาะปลูก

เมื่อพิจารณารูปแบบการลงทุนของนักลงทุนชาวลาวในแขวงหลวงน้ำทาพบว่า มีการลงทุน 2 รูปแบบ ดังนี้

- การลงทุนร่วมกับนักลงทุนชาวไทย และนักลงทุนชาวจีน

ตัวอย่างเช่น Kanthawong เป็นบริษัทที่ส่งออกลูกต๋าวป่าจากสปป. ลาวไปยังประเทศไทย โดยส่งให้บริษัทลำปางฟูดเป็นผู้แปรรูปลูกต๋าวป่า ทั้งนี้บริษัทลำปางฟูดจะเป็นผู้มาดูสินค้าด้วยตนเอง และขนส่งสินค้าเอง การส่งออกลูกต๋าวป่าไปยังประเทศไทย รัฐบาลลาวได้กำหนดปริมาณส่งออก เนื่องจากลูกต๋าวป่าที่ส่งออกเป็นผลผลิตที่เกิดจากธรรมชาติต้องมีการควบคุมปริมาณให้เหมาะสม ในปัจจุบันได้มีเกษตรกรที่เริ่มปลูกลูกต๋าวเองบางแล้ว นอกจากนี้ ยังร่วมลงทุนกับนักลงทุนจีน ในการปลูกกล้วยที่แขวงบ่อแก้ว โดยสัญญาเช่าที่เพาะปลูกประมาณ 5 ปี (หมดสัญญาปี พ.ศ. 2563) เนื่องจากเป็นการเพาะปลูกในพื้นที่เขตสัมปทานของผู้ประกอบการจีน ซึ่งมีอัตราค่าเช่าเพาะปลูกไร่ละ 1,500 บาทต่อปี พื้นที่เช่าเพาะปลูกกล้วยมีทั้งสิ้นประมาณ 336 ไร่ การเพาะปลูกในปีแรกนั้นพบว่าบริษัทสูญเสียเงินลงทุนไปทั้งสิ้นสี่พันล้านกีบ หรือประมาณสิบห้าล้านบาท ซึ่งในปีแรกของการเพาะปลูกสามารถจำหน่ายผลผลิตได้หนึ่งพันล้านกีบ (3.8 ล้านบาท)

[92] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาลลาว โดยทีมผู้วิจัย
[93] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาลลาว โดยทีมผู้วิจัย

- การลงทุนร่วมกับนักลงทุนชาวจีน

ตัวอย่างเช่น บริษัท ร่วมใจพัฒนา เป็นบริษัทที่รับซื้อน้ำยางพาราจากชาวบ้านในหลวงน้ำทา และส่งไปให้บริษัทจีนแปรรูป โดยร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการจีนในลักษณะของการร่วมทุน (Partner) บริษัทก่อตั้งในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2541-2542 โดยมีชาวบ้านเป็นผู้ร่วมลงทุนด้วย ในตอนนั้นมีชาวบ้านร่วมลงทุนด้วยประมาณ 5 ตำบล (1 ตำบลมีประมาณ 300 ถึง 400 หลังคาเรือน) การส่งออกยางพาราประเทศจีนจะกำหนดโควต้าส่งออกจากสปป. ลาว นอกจากนี้ทางรัฐบาลลาวยังกำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารารวมทั้งไม่ให้ขยายพื้นที่เพาะปลูกเพิ่ม เนื่องจากการปลูกยางพาราจะส่งผลต่อการทำลายแหล่งน้ำ ยางพาราจากสปป. ลาวที่ส่งออกไปจีนนั้นโดยส่วนมากจะไปกระจายสินค้าที่เชียงรุ่ง หรือตามที่ต่าง ๆ ในประเทศจีน ขึ้นอยู่กับบริษัทที่สั่งซื้อ ในด้านของการขนส่งยางพารานั้นมักจะใช้เส้นทาง R3A ในการขนส่งยางพาราจากสปป.ลาวไปยังประเทศจีน รวมถึงยางพาราจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนก็ต้องใช้เส้นทาง R3A เช่นกัน เส้นทางนี้ทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งสินค้า การเดินทาง รวมถึงสาธารณูปโภค ทั้งนี้ปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับยางพาราคือ ปัญหาด้านราคายางพารา และปัญหาด้านการแปรรูปยางพารา ปัญหาด้านราคายางพาราพบว่า ราคายางพารามีความผันผวนมากพอสมควร ซึ่งราคายางพารา (วันที่ 14 ธันวาคม 2560) ต่อ 1 เฮกตาร์ (6 ไร่ 1 งาน) ราคายางอยู่ที่ประมาณ 18 ล้านกีบ (70,000 บาท) และต้นทุนในการปลูกยางพาราในด้านของค่าตอบแทนเกษตรกรที่ดูแลสวนยาง เกษตรกร 1 คน จะสามารถดูแลยางพาราได้ประมาณ 5-6 เฮกตาร์ ได้ค่าตอบแทนประมาณ 3 ถึง 4 ล้านกีบ (10,000-20,000 บาท) ซึ่งราคาที่กล่าวมานี้ไม่คุ้มค่าการลงทุนของเกษตรกร ในช่วงที่ราคายางพาราต่ำนั้นชาวบ้านจะหันไปปลูกพืชทดแทน ได้แก่ ข้าว และผลไม้ (กล้วย) เป็นต้น แต่ยังไม่เลิกปลูกยางพารา ปัญหาด้านการแปรรูปยางพารา เนื่องจากคนลาวที่ปลูกยางพาราไม่มีความรู้ในการแปรรูปยางพารา จำเป็นต้องส่งให้บริษัทจีนไปแปรรูป ทำให้ผู้ประกอบการแปรรูปยางพาราชาวจีนสามารถกำหนดราคาน้ำยางพาราได้ ด้วยสาเหตุนี้จึงอยากให้มีนักลงทุนชาวไทยเกี่ยวกับยางพาราเข้ามาช่วยเรื่องการแปรรูปยางพารา อีกสิ่งหนึ่งที่ทางร่วมใจพัฒนาเสนอให้นักลงทุนชาวไทยเข้ามาลงทุนในลาวคือ สินค้าจำพวกไม้กฤษณา เนื่องจากเป็นไม้ที่ยังไม่ต้องลงทุนปลูก และมีมากในสปป. ลาว (ไม้กฤษณาเป็นไม้หอมที่สามารถเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ) จากการที่บริษัทร่วมใจพัฒนาเป็นบริษัทที่ร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการชาวจีน ได้กล่าวถึงข้อดีของนักลงทุนจีนคือ เป็นพวกที่กล้าลงทุน ซึ่งแตกต่างจากนักลงทุนชาวไทยที่ต้องรอให้แน่ใจว่าได้กำไรก่อนถึงจะลงทุน[94]

2. ด้านการพัฒนาระบบขนส่งที่ดีขึ้น ส่งผลให้มีสินค้าจากสปป. ลาว ส่งออกไปยังจีนได้ ได้แก่ แตงโม อ้อย และยางพารา ซึ่งสินค้าเหล่านี้คนจีนจะเป็นผู้เข้ามาลงทุน ส่วนคนลาวจะทำหน้าที่เป็นแรงงานในการดูแลและเก็บเกี่ยวผลผลิต แต่ปัญหาที่สำคัญของการขนส่งบนเส้นทาง R3A บริเวณแขวงหลวงน้ำทา คือ ปัญหาเส้นทางชำรุด สำหรับการซ่อมแซมบำรุงเส้นทางจะอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงเพียงอย่างเดียว

[94] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

3. ด้านการส่งออกสินค้าเกษตรไปยังประเทศจีน บริเวณแขวงหลวงน้ำทา จะใช้เส้นทาง 2 เส้นทาง คือ (1) ผ่านด่านชั่วคราว ด่านนี้จะอยู่ตั้งอยู่ที่เมืองสิงห์และเมืองรอง สินค้าที่นิยมผ่านด่านนี้คือโค และกระบือ โดยชาวบ้านบริเวณนั้นจะใช้วิธีการจูงข้ามด่าน เพื่อใช้สิทธิพิเศษของการค้าชายแดนในการนำเข้าสัตว์มีชีวิตสู่ประเทศจีน อีกทั้งทางการจีนไม่อนุญาตให้ใช้รถบรรทุกสัตว์มีชีวิตผ่านแดน และ (2) ด่านถาวร ซึ่งจะอยู่ที่ด่านบ่อเต็น โดยสินค้าที่ผ่านด่านนี้จะเป็นสินค้าจากประเทศไทย ประเภทผลไม้ และสินค้าส่งออกของประเทศจีนประกอบด้วยสินค้าประเภทผักสด ซึ่งการมีเส้นทาง R3A ทำให้ด่านบ่อเต็นมีปริมาณการขนส่งที่มากขึ้น และมีนักลงทุนจากประเทศจีนเข้ามาลงทุนในบริเวณนี้เป็นอย่างมาก[95]

นอกจากเส้นทาง R3A จะทำให้มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนในแขวงหลวงน้ำทาแล้ว ยังส่งผลให้มีการขนส่งสินค้า และมีธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการเกิดขึ้นในบริเวณนี้ ด้วยสาเหตุนี้ทำให้ทางแขวงหลวงน้ำทามีความริเริ่มในการสร้างสินค้าของหลวงน้ำทาขึ้นมาเอง เนื่องจากทางหน่วยงานของแขวงหลวงน้ำทาเห็นว่าควรใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A มากกว่านี้ ก่อนที่แขวงหลวงน้ำทาจะกลายเป็นเพียงแค่ทางผ่านบนเส้นทาง R3A

สำหรับข้อได้เปรียบของนักลงทุนจีนคือ นักลงทุนกลุ่มนี้จะมีเงินทุนมากกว่านักลงทุนชาวไทย เนื่องจากสามารถกู้เงินเพื่อเข้ามาลงทุนในสปป.ลาว ด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ต่ำ เนื่องจากรัฐบาลจีนมีนโยบายสนับสนุนให้คนจีนมาลงทุนในต่างประเทศ อีกข้อได้เปรียบของนักลงทุนจีนคือ มีความกล้าเสี่ยงที่จะลงทุนทันที สาเหตุที่ทำให้นักลงทุนจีนกล้าที่จะลงทุนทันที นั้นมาจากการไม่มีทางเลือก และการแข่งขันในประเทศจีนสูง

ในส่วนปัญหาของบริษัทขนส่งสินค้าของไทยบนเส้นทาง R3A นั้น ผู้ประกอบการลาวรายหนึ่งที่บ่อเต็นให้เหตุผลว่าผู้ประกอบการไทยมีการแข่งขันราคาในการขนส่งสินค้ากันเอง ทำให้ค่าขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A ที่ผู้ประกอบการไทยจะได้รับน้อยกว่าความเป็นจริง ทำให้หลายบริษัทขาดทุน และต้องไปรับงานจากบริษัทขนส่งของจีน หรือไปเป็นผู้ร่วมลงทุนกับนักลงทุนจีน รวมทั้งอยู่ในฐานะของบริษัทตัวแทน (Nominee) ของบริษัทขนส่งจีน แต่ข้อดีของการมีสนธิสัญญาการค้าระหว่างสปป. ลาว และจีนคือ ทางการจีนมีนโยบายยกเว้นภาษีสินค้าเกษตรที่มาจากสปป.ลาว และได้มีแผนพัฒนาเส้นทางจาก จีน-หนองเงิน-หลวงน้ำทา-ไทย ซึ่งได้มีการตกลงสัญญาทำการสำรวจศึกษาแล้ว

4.2.1 สถานการณ์การลงทุนในแขวงหลวงน้ำทา

ข้อมูลการลงทุนสัมปทานโดยภาคเอกชนจากต่างประเทศในแขวงหลวงน้ำทาจากฐานข้อมูลของกระทรวงแผนกแผนงานและการลงทุน (Ministry of Planning and Investment) จำแนกตามประเภทการลงทุนและชาติที่ลงทุน แสดงในตารางที่ 4-3 ช่วงเวลาตั้งแต่ก่อนที่จะเปิดใช้เส้นทาง R3A และก่อนมีสะพานไทย-ลาวแห่งที่ 4 จนถึงปลายปี พ.ศ. 2560 หลังการเปิดใช้สะพานมาแล้ว 4 ปี ประเทศจีนเป็นชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด โดยมีมูลค่ามากถึง 204.3 ล้านบาท จาก 51 บริษัท 6 ประเภทการลงทุน ส่วนการลงทุนเองภายในประเทศของแขวงหลวงน้ำทามีทั้งสิ้น 36 ราย มูลค่าทุนทั้งหมด 100 ล้านบาท (ตารางที่ 4-4)

ตารางที่ 4-3 การลงทุนสัมปทานโดยเอกชนต่างประเทศ ประจำแขวงหลวงน้ำทา

[95] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาลลาว โดยทีมผู้วิจัย

(ช่วงเวลา 2005 ถึง 2017) (หน่วย : บาท)

ประเภทการลงทุน	จำนวน	ทุนทั้งหมด	ทุนจดทะเบียน	ส่งเสริม	สัมปทาน	สาธิต
จีน						
กสิกรรม	20	102,064,250	53,613,500	10,786.00	10,865.50	4.20
อุตสาหกรรมและการค้า	19	101,360,607.88	48,843,975.26	-	4.94	-
โยธาธิการ	1	900,000	900,000	-	-	-
พลังงาน และเหมืองแร่	7	19,178,220.50	13,886,343.00	-	-	-
สาธารณะสุข	1	170,000.00	100,000.00	-	-	-
วัฒนธรรม	3	4,292,196.00	1,603,953.00	-	-	-
รวม	51	204,324,857.88	103,357,475.26	10,786.00	10,870.44	4.20
แคนนาดา						
พลังงาน และเหมืองแร่	1	6,000,000.00	2,000,000.00	-	-	-
รวม	1	6,000,000.00	2,000,000.00	-	-	
เวียดนาม						
พลังงาน และเหมืองแร่	1	3,125,000.00	3,125,000.00	-	-	-
รวม	1	3,125,000.00	3,125,000.00	-	-	
รวม	53	213,449,857.88	108,482,475.26	10,786.00	10,870.44	4.20

ที่มา: แผนกแผนงานและการลงทุน แขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว

ตารางที่ 4-4 การลงทุนสัมปทานของเอกชนภายในสปป.ลาว ประจำแขวงหลวงน้ำทา
(ช่วงเวลาข้อมูล 2005 ถึง 2017) (หน่วย : บาท)

ประเภทการลงทุน	จำนวน	ทุนทั้งหมด	ทุนจดทะเบียน	ส่งเสริม	สัมปทาน	สาธิต
กสิกรรม	3	3,373,400	1,258,400	11,782.00	-	-
อุตสาหกรรมและการค้า	9	6,657,978.40	4,552,657.07	-	-	-
โยธาธิการ	7	8,117,861	5,631,881	-	-	-
พลังงาน และเหมืองแร่	15	65,966,822.95	25,636,781.81	-	-	-
วัฒนธรรม	2	16,062,500.00	5,562,500.00	-	-	-
รวม	36	100,178,562.05	42,642,219.38	11,782.00	-	-

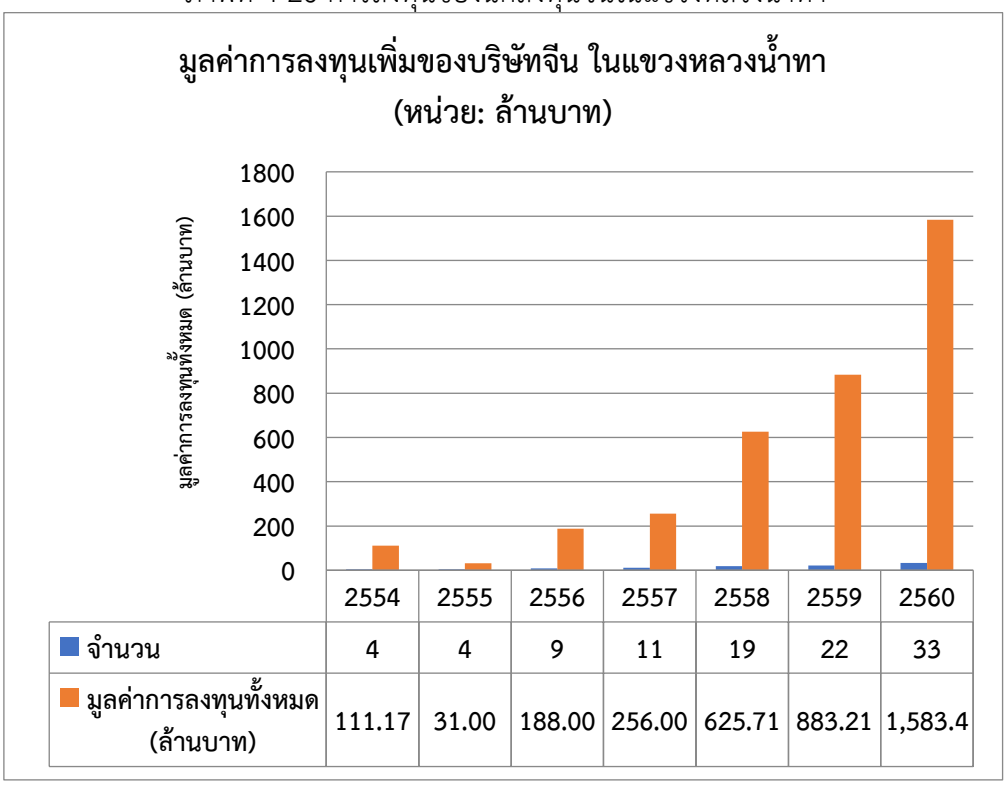
ที่มา: แผนกแผนงานและการลงทุน แขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว

การลงทุนในแขวงหลวงน้ำทาปรากฏว่ามีการลงทุนของผู้ประกอบการไทยพียง 1 บริษัทในปีพ.ศ. 2559 มูลค่าการลงทุน 8 ล้านบาท โดยในปีพ.ศ. 2560 มีการลงทุนจากนักลงทุนจีน 33 โครงการ มูลค่าการลงทุนประมาณ 1,583.5 ล้านบาท หรือเฉลี่ยโครงการละประมาณ 50 ล้านบาท และการลงทุนจากนักลงทุนลาวในปีพ.ศ. 2560 มีการลงทุน 556 โครงการ มูลค่าการลงทุนประมาณ 1,218.7 ล้านบาท หรือเฉลี่ยโครงการละประมาณ 2 ล้านบาท ดังแสดงในภาพที่ 4-27 และ 4-28 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาจากตัวเลขแล้วอาจคิดว่าเป็นนักลงทุนรายย่อยของ สปป.ลาว แต่จากการที่ลงพื้นที่สัมภาษณ์นักลงทุนหรือผู้ประกอบการลาวและข้อมูลจากแหล่งอื่น เป็นที่น่าสงสัยว่าตัวเลขดังกล่าวนี้เป็นการลงทุนของนักลงทุนลาวจริงหรือไม่ หรือเป็น

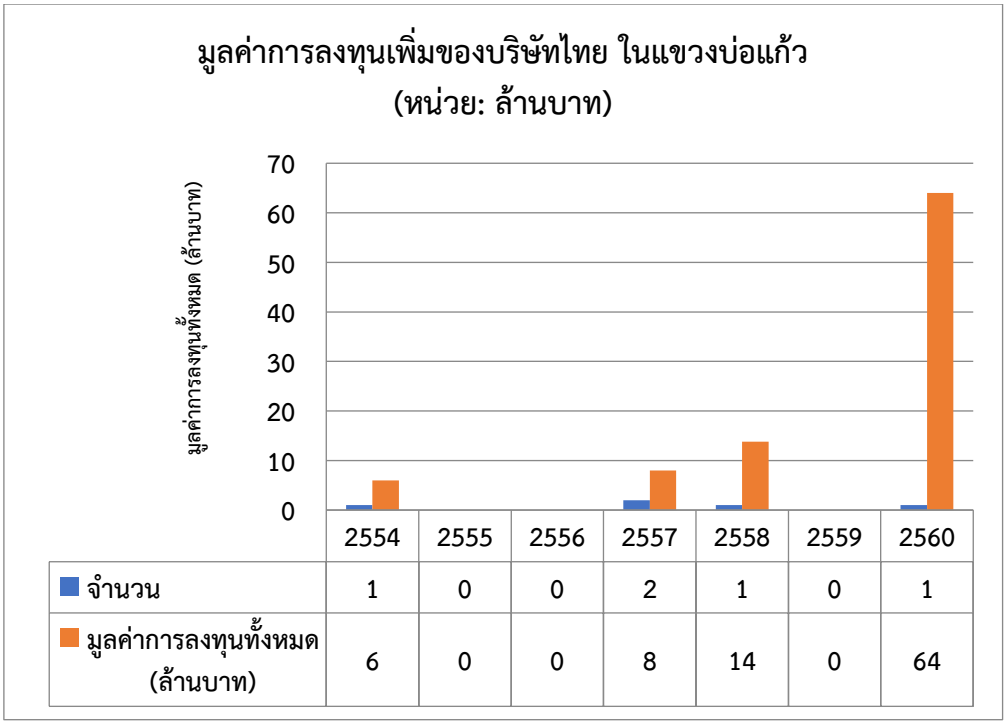
การลงทุนของนักลงทุนจีนแต่อยู่ในรูปของคนลาว เนื่องจากลาวไม่น่าจะมีขีดความสามารถที่จะจดทะเบียนธุรกิจได้มากมายขนาดนี้



ภาพที่ 4-26 การลงทุนของนักลงทุนจีนในแขวงหลวงน้ำทา



ภาพที่ 4-27 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทจีนในแขวงหลวงน้ำทาเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 (หน่วย: ล้านบาท)



	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวน	1	0	0	2	1	0	1
มูลค่าการลงทุนทั้งหมด (ล้านบาท)	6	0	0	8	14	0	64

ภาพที่ 4-28 จำนวนและมูลค่าการลงทุนเพิ่มของบริษัทลาวในแขวงหลวงน้ำทาเป็นรายปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 (หน่วย: ล้านบาท)



ภาพที่ 4-29 การลงทุนเพาะปลูกของนักลงทุนจีนในแขวงหลวงน้ำทา

4.3 ผลกระทบของการลงทุนจีนในภาพรวม

การเข้ามาของกลุ่มนักลงทุนจีนเหล่านี้ถูกขับเคลื่อนด้วยนโยบายของจีนในเชิงภูมิศาสตร์ และการสนับสนุนบรรษัทจีนข้ามชาติจีนออกไปลงทุนใน สปป. ลาว (รวมประเทศเวียดนาม) ซึ่งนโยบายนี้ได้เริ่มในช่วง

ทศวรรษที่ 1990 หลังจากที่จีนและ สปป. ลาว มีความสัมพันธ์ทางการทูตอย่างเป็นทางการ และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว จีนได้กำหนดให้มณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นมณฑลที่มีพื้นที่ติดกับชายแดน สปป. ลาว บริเวณเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา เป็นประตูสู่ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง พร้อมกับมีการผลักดันบรรษัทข้ามชาติจีนออกไปลงทุนใน สปป. ลาว ในฐานะทุนนิยมโดยรัฐจีน (State Capitalism) ด้วยลักษณะพื้นที่ของประเทศจีน และ สปป. ลาว มีพื้นที่ชายแดนเชื่อมติดกันบริเวณพื้นที่ตำบลบ่อหาน อำเภอเหมิงล่า เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน เชื่อมติดกับ เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา นอกจากจะสอดคล้องกับแผนนโยบายของจีนในเชิงภูมิศาสตร์ ยังสอดคล้องกับแผนนโยบายเพื่อนบ้านที่ดี (Good Neighbor Policy) นโยบายนี้เป็นผลมาจากการที่ประเทศจีนต้องการเชื่อมต่อสายสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อแสวงหาความมั่นคง และผลประโยชน์ร่วมกัน โดยนโยบายเพื่อนบ้านที่ดี เริ่มต้นในช่วงการประชุมสมัชชาพรรคครั้งที่ 16 (The 16th National Congress of The Community Party) ซึ่งมีเป้าหมายหลักเพื่อการสร้างสิ่งแวดล้อม การอยู่ร่วมกันอย่างมีความสันติ การเป็นเพื่อบ้านอย่างสร้างสรรค์ โดยหมายถึงความมั่นคง ปลอดภัยกับประเทศที่มีการเมืองและระบบเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน

จากนโยบายเพื่อนบ้านที่ดี ที่ต้องการเป็นเพื่อนบ้านกับประเทศที่มีการเมืองและระบบเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ทางรัฐบาลจีนได้มีการประกาศใช้นโยบายการเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า ด้วยนโยบายนี้ทำให้พื้นที่ชายแดนถูกพัฒนาให้การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจหรือเรียกว่า “ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)” ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้พื้นที่ชายแดนเปิดกว้างขึ้น มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่อปรับเปลี่ยนบทบาทพื้นที่ชายแดนให้กลายเป็นเมืองชายแดนที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ทางรัฐบาลจีนได้ออกกฎระเบียบทางการค้า และสนับสนุนกิจกรรมการลงทุน การจัดหารูปแบบการลงทุนแบบพิเศษในแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเริ่มจากการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม การเลื่อนไหลของเงินทุน การเปลี่ยนถ่ายสินค้า การท่องเที่ยวและการบูรณาการระหว่างพื้นที่ การค้าชายแดนตามกรอบเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน (Asean-China) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมของจีนดังนี้

1. การแข่งขันทางอุตสาหกรรมระหว่างจีนกับ สปป. ลาว และการตั้งกองทุนสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศ (Chinese Investment Funds) เนื่องจากจีนต้องการยกระดับการพัฒนา ซึ่งส่งผลให้เป็นจุดเปลี่ยนแปลงของการจ้างแรงงานในสปป. ลาว
2. จีนมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมจากประเทศที่เน้นเกษตรกรรมมาเป็นประเทศอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก ส่งผลให้จีนมีการนำเข้าทรัพยากรและวัตถุดิบจากต่างประเทศตามการขยายตัวของเศรษฐกิจจีน ด้วยสาเหตุนี้จีนเริ่มมองเห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางทะเล รวมถึงเส้นทางแม่น้ำโขง[96]

การลงทุนของจีนในสปป.ลาว ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจภายในประเทศตั้งแต่ต้นทางของห่วงโซ่อุปทาน (ระบบการผลิต การขนส่ง และการจำหน่าย) การไหลเข้ามาของสินค้าอุปโภคและบริโภค โดยเฉพาะสินค้าในครัวเรือน เป็นการถือครองเศรษฐกิจของสปป.ลาวทั้งทางตรงและทางอ้อมโดยภาครัฐและภาคเอกชนของสาธารณรัฐประชาชนจีน จังหวัดที่ได้รับอิทธิพลจากการค้าขายของจีนส่วนมากจะตั้งอยู่เขตชายแดนระหว่างสปป.ลาว และไทย ทั้งด้านจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดน่าน และ อุบลราชธานี

[96] พิทยา สุวคันธ์ (2557) “ภูมิยุทธศาสตร์ของบรรษัทข้ามชาติจีน ใน สปป.ลาวและเวียดนาม” วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ปีที่ 7 ฉบับที่ 7 (ก.ย.2557) หน้า 277-330

อิทธิพลจากประเทศจีนในสปป. ลาว เริ่มจากการวางรากฐานด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงเส้นทาง R3A จากเชียงของไปยังบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำ เส้นทางนี้ทำให้ประเทศจีนได้ประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของ สปป. ลาว เนื่องจากเส้นทางนี้สามารถเชื่อม ไปยังภาคต่าง ๆ ของลาวได้ เช่น เวียงจันทน์ หรือแม้แต่เมือง เดียนเบียนฟู ในประเทศเวียดนาม การลงทุนของประเทศจีนครอบคลุมทั้งด้านการเกษตร โรงแรม ท่องเที่ยว บริการ รวมถึง การขนส่ง (Logistics) ดังนั้นสปป. ลาว จึงกลายเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดการสร้างเมือง แหล่งกระจายสินค้า และโอกาสในการทำธุรกิจของจีน[97][98]

การลงทุนของจีนในสปป. ลาว มีมูลค่าประมาณ 6,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นอันดับ 1 ของการลงทุนของชาวต่างชาติในสปป. ลาว นอกจากการลงทุน จีนได้มีนโยบายยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนลาวร่วมด้วย[99] ทำให้สปป. ลาว ได้รับอิทธิพลจากจีนอย่างเต็มที่ จีนยังช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานทำให้ลาวได้รับประโยชน์จากการลงทุน ทั้งด้านการพัฒนาประเทศและการผลิต ทางสปป. ลาว จึงมีความยินดีที่จะผูกมิตรกับจีน

ด้วยนโยบายการเคลื่อนย้ายการตลาดสู่ประเทศในอาเซียน และ One Belt One Road ซึ่งทำให้เกิดการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงใน สปป. ลาว ทั้งนี้นโยบายเหล่านี้ยังเป็นส่วนในการใช้ระบายสินค้าและการครอบครองตลาดของประเทศจีน และเป็นการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของจีนในการนำเข้าวัตถุดิบและส่งสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ รวมถึงประเทศจีนด้วย ทำให้เกิดการลงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้ สปป. ลาว เกิดการขยายเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการ King Romans of Laos Asian & Tourism Development Zone หรือ การสร้างเขตการค้าเสรี[100] ที่ส่งผลกระทบต่อ ชุมชนท้องถิ่น จากการเข้ามาของจีน เนื่องจากกลุ่มนักลงทุนจีนเหล่านี้ได้เข้ามาแทรกแซงในระบบเศรษฐกิจของสปป. ลาว นอกจากผลกระทบต่อสปป. ลาวแล้ว ยังส่งผลมายังประเทศไทย เนื่องจากการลงทุนในโครงสร้างขั้นพื้นฐานและโครงการขนาดใหญ่ของจีน[101] ด้วยสาเหตุนี้ สปป. ลาว จึงมีการพึ่งพิงด้านเศรษฐกิจกับจีนค่อนข้างมาก ทำให้เกิดความเสี่ยงกับการเป็นหนี้ของประชาชนในประเทศ เนื่องจาก ประเทศจีนได้ปล่อยเงินกู้ให้กับประเทศพันธมิตรเหล่านี้ไปพร้อม ๆ กับการขยายฐานทางเศรษฐกิจไปด้วย[102]

โดยสรุปลาวได้ประโยชน์จากการช่วยเหลือของจีนผ่านโครงการต่าง ๆ แต่ต้องแลกมาด้วยการถูกครอบงำทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรม รวมถึงการเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ

4.3.1 ด้านเศรษฐกิจ

ปัจจุบันประเทศจีนเป็นประเทศที่มีการลงทุนในสปป. ลาวมากเป็นอันดับ 1 แทนที่ของประเทศไทยและเวียดนาม เมื่อแยกประเภทการลงทุนตามภาคส่วนจะพบว่าภาคส่วนที่มีการลงทุนมากที่สุดสามอันดับแรก

---

[97] ผู้จัดการ, 2553
[98] Xinhuanet, 2017
[99] AEC10NEWS, 2018
[100] The Diplomat, 2016
[101] ผู้จัดการ, 2553
[102] ฐานเศรษฐกิจ, 2559

จะอยู่ในภาคพลังงานไฟฟ้า การเกษตร และเหมืองแร่[103] จากการลงทุนของนักลงทุนจีน และการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนในโครงการต่าง ๆ ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจของลาวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 ในปีค.ศ.2013 ปีค.ศ.2014 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 และในปีค.ศ. 2016 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.02 และคาดการณ์ว่าจะเติบโตขึ้นอีกร้อยละ 7 ต่อปี ระหว่างปีค.ศ. 2017-2021 ในส่วนของสินค้าเกษตรที่ส่งออกไปยังจีนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 300 ระหว่างปี ค.ศ.2005 ถึงค.ศ. 2013[104][105] อย่างไรก็ตาม GDP เป็นเพียงการวัดภาพรวมของระบบเศรษฐกิจในประเทศ แต่เมื่อพิจารณาการเข้ามาลงทุนของจีน ที่มีการนำทุนเข้ามา จะไม่ใช่เพียงแค่ทุนเท่านั้น แต่เป็นการนำวัสดุอุปกรณ์และแรงงานจากจีนเข้ามาด้วย ทำให้ประชาชนลาวหรือแม้แต่รัฐบาลได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจค่อนข้างน้อย

เมื่อพิจารณาสถิติการจดทะเบียนธุรกิจของนักลงทุนจีนในสปป. ลาว ระหว่างปีค.ศ. 2017 จนถึงปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน 2018) จะพบว่าบริษัทจีนที่เข้ามาจดทะเบียนประมาณร้อยละ 30 เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง[106] ทั้งนี้ในช่วงเวลาดังกล่าว มีการลงทุนการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมและทางรถไฟความเร็วสูงใน สปป. ลาว และการก่อสร้างนี้เป็นการสนับสนุนจากจีน ซึ่งการลงทุนเหล่านี้เป็นการตอบโจทย์ความต้องการของการเปลี่ยนแปลงจากประเทศที่ไม่มีทางออก หรือจาก Land-Locked Country มาเป็น Land-Linked Country เนื่องจากการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านการคมนาคม ช่วยให้การเดินทางของประชาชน และการขนส่งสะดวกขึ้น จากเดิมที่ถนนเคยอยู่ในสภาพไม่ดีขรุขระ ก็สามารถเดินทางและขนส่งสินค้าได้สะดวกขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม สปป. ลาว ยังต้องมีความระมัดระวังในการดำเนินมาตรการเพื่อให้เป็น Land-Linked อย่างแท้จริง ไม่ใช่เป็นแค่เพียงประเทศทางผ่าน หรือ Passing Country ดังเช่นจะเห็นได้ในกรณีของเส้นทาง R3A ที่ยังไม่ให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เป็นรูปธรรมกับสปป. ลาว เท่าใดนัก เนื่องจากสินค้าลาวที่ขนส่งผ่าน R3A ยังมีสัดส่วนน้อย หรือสินค้าที่ขนส่งก็เป็นสินค้าที่ลงทุนโดยชาวจีน เช่น ยางพารา และกล้วย ดังนั้นเส้นทางนี้จึงกลายเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าของจีนและไทยเป็นส่วนมาก ทั้งนี้ยังมีสินค้าที่ส่งออกจากสปป. ลาว บางส่วนเป็นสินค้าไทย ซึ่งถูกขนส่งผ่านสปป. ลาวเพื่อให้รับสิทธิด้านการค้าชายแดน ในทางกลับกัน การมีเส้นทางขนส่งเชื่อมจีนและลาว กลับทำให้สินค้าจากจีนเข้ามาในลาวได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งถือเป็นภัยคุกคามทางเศรษฐกิจที่ทางการลาวต้องคำนึงถึง นอกจากนี้ โครงการเครือข่ายรางรถไฟของจีนทำให้ลาวเป็นหนี้สะสมกับจีนมากขึ้นเรื่อย ๆ ปัจจุบันสัดส่วนหนี้ของลาวคิดเป็นกว่าร้อยละ 90 ของ GDP อีกทั้งการที่จีนลงทุนในเครือข่ายทางรถไฟและเป็นเจ้าของถึงร้อยละ 70 ประกอบกับแผนในการเชื่อมต่อเส้นทางไปถึงกรุงเทพมหานครก็ยังไม่ได้มีการดำเนินการให้เกิดขึ้น ดังนั้น สปป. ลาว จึงยังไม่ได้รับประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนนและระบบรางมากนัก

[103] Ministry of Planning and Investment, Lao PDR (2015)

[104] Worldbank (2014)

[105] International Monetary Fund, (2018)

[106] Lao PDR National Enterprise Registration Database (2018)



ภาพที่ 4-30 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในสปป.ลาว

อย่างไรก็ตาม การสร้างเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจีนไปยังประเทศต่าง ๆ รวมถึงเส้นทางภายในสปป.ลาว ก็ถือเป็นการเปิดโอกาสการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของลาว จากเส้นทางคมนาคม R3A ก็ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวบริเวณที่เส้นทางตัดผ่านเติบโตขึ้น มีปริมาณนักท่องเที่ยวทั้งจากไทยและจีนเข้าไปเที่ยวในสปป.ลาวเพิ่มขึ้น เนื่องจากสปป.ลาวเป็นประเทศที่มีธรรมชาติสวยงาม มีแหล่งท่องเที่ยวมากถึง 1,900 แห่ง โดยสามารถแบ่งได้เป็น 1,000 จุดชมวิวธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมถึง 534 แห่ง และอีก 300 แห่ง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เมื่อมีการเชื่อมการคมนาคมทำให้ 3 แขวงในภาคเหนือของลาวจะกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งมีข้อมูลว่าเมื่อปีค.ศ.2017 รัฐบาลลาวได้มีข้อตกลงความร่วมมือกับกว่า 5,000 บริษัททท่องเที่ยวจากต่างประเทศ และเมื่อทางรถไฟสร้างเสร็จในปีค.ศ.2021 จะยิ่งทำให้มีนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น แต่ทั้งนี้สปป.ลาวจะต้องมีนโยบายการตั้งรับที่ดีและชัดเจนเพื่อไม่ให้เสียผลประโยชน์

4.3.2. ด้านสิ่งแวดล้อม

ประชากรลาวในเขตหลวงพระบาง อุดมไซ และหลวงน้ำทา โดยเฉพาะแขวงหลวงน้ำทา ที่อยู่บนเส้นทาง R3A พบว่า มีประชากรลาวจำนวนมากที่ให้นักลงทุนชาวจีนเช่าที่ดินเพื่อการเกษตร เช่น ปลูกกล้วย ปลูกยาง เนื่องจากคนลาวส่วนมากคิดว่าการให้เช่าที่ดินสามารถสร้างรายได้ได้ดีโดยไม่ต้องทำงาน แต่การให้เช่าที่ดินของชาวลาวเหล่านั้นก่อให้เกิดผลกระทบตามมาในหลายภาคส่วน ปัญหาหนึ่งที่ถูกกล่าวถึงอย่างมากในการเข้ามาของทุนจีนคือปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม โดยแรกเริ่มการลงทุนของชาวจีนในภาคการเกษตรนั้นเป็นการทำสวนกล้วย ในปีค.ศ. 2002 สปป. ลาวยังปลูกกล้วยได้น้อยกว่า 90,000 ตัน แต่ในปีค.ศ. 2003 ปริมาณกล้วยที่ผลิตในประเทศกลับเพิ่มมากกว่า 400,000 ตัน[107] ซึ่งเป็นผลจากการลงทุนของนักลงทุนชาวจีน โดยแขวงที่มีการปลูกกล้วยได้แก่ แขวงไชยะบุรี ซึ่งมีพื้นที่ปลูกประมาณ 520 ไร่ มีการลงทุนจาก 4 บริษัท แขวงอุดมไซ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณเมืองรุนและเมืองแบง มีพื้นที่ปลูกมากกว่า 5,000 ไร่ แขวงเวียงจันทร์ บริเวณเมืองสังทอง และเมืองปากงึม แขวงบ่อแก้ว บริเวณเมืองห้วยทราย และเมืองอื่น ๆ ใกล้เคียง พื้นที่รวมกว่า 62,500 ไร่[108] แต่หลังจากที่เริ่มประสบปัญหาราคากล้วยตกต่ำ รัฐบาลจีนจึงได้หันมาสนับสนุนการปลูก

[107] The Laotian Time ฉบับวันที่ 16 พฤษภาคม 2017

[108] หนังสือพิมพ์ลาวพัฒนา ฉบับวันที่ 7 ก.พ. 2560 และ 16 ก.พ. 2560 cited in กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ; Thai Civil Right and Investigative Journalism วันที่ 23 เม.ย. 2559

สวนยางในสปป. ลาวแทน โดยบริษัทเกี่ยวกับยางพาราจากจีน ซึ่งขึ้นทะเบียนกับรัฐบาล สปป. ลาวได้เข้ามาปลูกยางพาราตั้งแต่ปีพ.ศ.2546-2547 ภายใต้โครงการปลูกพืชทดแทนการปลูกฝิ่นในสปป. ลาว โดยการลงทุนสวนยางพาราของนักลงทุนชาวจีน มีอยู่ในบริเวณทั่วสปป. ลาวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตภาคเหนือประกอบด้วยแขวงหลวงน้ำทา อุดมไซ และหลวงพระบาง ซึ่งปัจจุบันคาดการณ์ว่าเฉพาะในเขตหลวงน้ำทาก็มีคนปลูกยางพารากันมากถึงร้อยละ 80-95 ของประชากร[109] สำหรับการปลูกยางในภาคกลางและภาคใต้จะมีการลงทุนจากไทยและเวียดนามด้วย จากข้อมูลในตารางที่ 4-5 จะเห็นได้ว่าเพียงแค่ระยะเวลา 1 ปี จากปี ค.ศ. 2007 ถึง 2008 ซึ่งเป็นปีที่เส้นทาง R3A ถูกเปิดใช้อย่างเป็นทางการ พื้นที่ปลูกยางพาราเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 400 อย่างไรก็ตาม การขายยางพาราใน สปป. ลาว ยังขายในลักษณะน้ำยาง ซึ่งไม่ได้อยู่ในรูปผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่เมื่อข้ามไปยังฝั่งจีน จะพบว่าบริเวณคุนหมิงกลับเป็นที่แปรรูปน้ำยางให้เป็นผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ เช่น ยางรถยนต์ หรือแม้กระทั่งถุงยางอนามัย ดังนั้นการเพิ่มมูลค่าและการถ่ายทอดเทคโนโลยีมายังคนท้องถิ่นจึงมีน้อย คนท้องถิ่นส่วนใหญ่มีบทบาทเพียงแค่เจ้าของที่ดิน และแรงงานในสวนยาง เนื่องจากบริษัทจีนเองก็มักจะจ้างคนจีนด้วยกันทำงานในตำแหน่งที่ต้องใช้ฝีมือ

ตารางที่ 4-5 พื้นที่ปลูกยางพาราในสปป. ลาว

	ปี 2000	ปี 2007 (เฮกตาร์)	ปี 2008 (เฮกตาร์)
ภาคเหนือ	7,341	16,555	75,900
พงสาลี		15	12,600
หลวงน้ำทา		8,770	21,700
บ่อแก้ว		700	9,800
ไซยะบุรี		70	5,200
อุดมไซ		4,500	17,100
หลวงพระบาง		2,500	9,500
หัวพัน		0	0
ภาคกลาง	1,636	2,950	25,650
เวียงจันทร์ capital		100	600
เชียงขวาง		0	500
เวียงจันทร์		100	9,200
บอลิคำไซ		1,000	5,100
คำม่วน		1,500	6,100
สะหวันนะเขต		250	4,600
ภาคใต้	2,801	8,700	39,000
สาละวัน		1,400	4,700
จำปาสัก		6,700	20,100
เซกอง		100	6,200
อัตตะปือ		500	8,000

[109] วิไช บุนสุวัน หัวหน้าตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) เชียงกก จากหนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ ฉบับวันที่ 23 พ.ย. 2560

	ปี 2000	ปี 2007 (เฮกตาร์)	ปี 2008 (เฮกตาร์)
รวม	**11,778**	**28,205**	**140,550**

ที่มา: FRC/NAFRI Survey; 2008 data

จากการลงทุนทำสวนกล้วยและสวนยางรวมถึงพืชเกษตรชนิดอื่น ๆ ของนักลงทุนชาวจีนยังก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยมีสาเหตุหลัก ได้แก่

1) การใช้สารเคมีที่มีอันตรายสูง เช่น พาราควอต ซึ่งหลายประเทศประกาศยกเลิกการใช้ไปแล้ว

2) การใช้สารเคมีในปริมาณมากกว่าที่กำหนด

ซึ่งการกระทำดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาคือ

- ดินเสื่อมโทรม ขาดแร่ธาตุ และดินเปรี้ยว
- การปนเปื้อนของแหล่งน้ำ ตัวอย่างเช่น ในเดือนสิงหาคม 2559 เกิดน้ำท่วมบริเวณแม่น้ำแบง แขวงอุดมไซ ส่งผลให้สวนกล้วยริมน้ำได้รับความเสียหายและมีสารเคมีรั่วไหล ปลาตายโดยไม่ทราบสาเหตุ นอกจากนี้ ยังมีรายงานว่ามีประชาชนเกิดตุ่มคันหลังเล่นน้ำที่แม่น้ำง้าว เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว รวมถึงน้ำดื่มน้ำใช้และปลาในบ่อเลี้ยงตาย
- การใช้สารเคมีเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนลาวบริเวณใกล้เคียงอย่างเห็นได้ชัด ดังเช่นในแขวงต้นผึ้ง มีกรณีแรงงานลาวที่ทำงานในสวนกล้วยและมีกระท่อมอยู่ในบริเวณสวนได้สูญเสียลูกชายวัยเพียง 1.5 ขวบ โดยมีอาการคือตัวเหลือง มีเสมหะเป็นเลือด ตับมีปัญหา ซึ่งเป็นผลมาจากพิษของสารเคมีที่ใช้ในสวน จนทำให้รัฐบาลลาวต้องแจ้งเตือนการดำเนินการของบริษัทจีนถึง 4 บริษัท เมื่อช่วงเดือนกันยายนปีค.ศ. 2015[110]

จากผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ทำให้รัฐบาลลาวเกิดความตื่นตัว ออกคำสั่งให้แขวงบ่อแก้วห้ามคนท้องถิ่นออกใบอนุญาตเพิ่มอีก รวมทั้งไม่อนุญาตให้ขยายพื้นที่ปลูกเพิ่ม นอกจากนี้ยังยุติการให้สัมปทานการปลูกกล้วย อีกทั้งยังใช้มาตรการเด็ดขาดกับทั่วประเทศ หากพบนักลงทุนรายใดใช้สารเคมีที่เป็นพิษมากเกินขนาด สามารถเพิกถอนใบอนุญาตได้ทันที ในส่วนของแขวงหลวงน้ำทานั้น ได้ออกฎระเบียบเกี่ยวกับการตั้งโรงงานแปรรูปยางพารา โดยห้ามตั้งโรงงานใกล้บริเวณชุมชนและเส้นทาง R3A เนื่องจากปัญหาน้ำเสีย และส่งกลิ่นเหม็น[111]

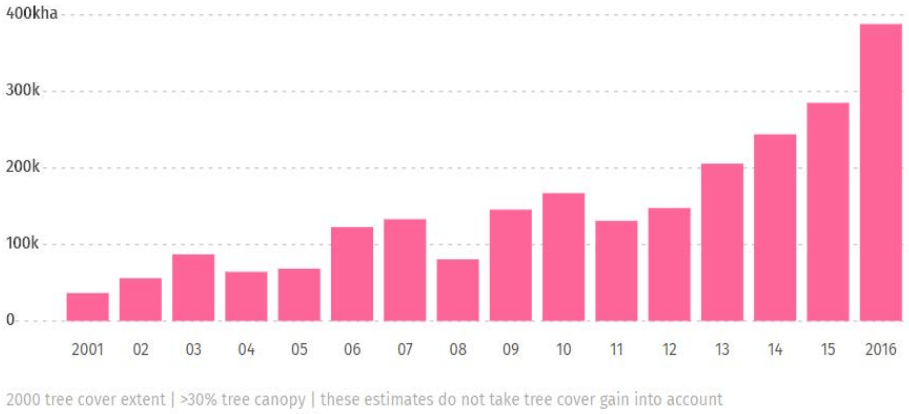
การสร้างเส้นทาง R3A เพื่อเชื่อมจากคุนหมิง ผ่านมายังบ่อหาน หลวงน้ำทา จนเข้าสู่ประเทศไทยนั้น ต้องตัดผ่านภูเขาซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำ ประกอบกับการสนับสนุนสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้าในลาวก็ทำให้พื้นที่ป่าลดลง เมื่อพิจารณาถึงพื้นที่ป่าไม้ของลาว จะพบว่าพื้นที่ป่าไม้ลดลงอย่างมาก (ภาพที่ 4-31) มีรายงานว่าจากปี 2001 ถึง 2016 ป่าไม้ลดลงเป็นพื้นที่ถึง 2.36 ล้านเฮกตาร์ หรือมากถึงร้อยละ 12[112] อย่างไรก็ตาม ในมุมมอง

[110] Worldcrunch (2017)

[111] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[112] Global forest watch (2018)

ของรับบาลและประชาชนลาวต่อการสร้างเขื่อนนั้น ถึงแม้จะเป็นการทำลายป่า แต่ทาง สปป. ลาว จำเป็นต้องมีเขื่อน เพื่อให้สามารถเก็บกักน้ำไว้สำหรับตอนที่จีนไม่ปล่อยน้ำลงมาได้



ภาพที่ 4-31 พื้นที่ป่าในสปป. ลาว
ที่มา: Global forest watch, 2018

4.3.3. ด้านสังคมและวัฒนธรรม

การเข้ามาของนักลงทุนชาวจีนในภาคส่วนต่าง ๆ ทำให้วิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชาวลาวเปลี่ยนไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น เส้นทาง R3A ทำให้ประชาชนลาวมีการคมนาคมในบริเวณที่ถนนตัดผ่านสะดวกขึ้น สามารถหาซื้ออาหารได้ง่ายขึ้น ผักและผลไม้บางอย่างที่ลาวไม่เคยมีก็มีมาขายจากจีน และสิ่งสำคัญที่ทำให้วิถีชาวลาวเปลี่ยนแปลงไปคือ การให้สัมปทานพื้นที่เพื่อสร้างคาสิโน เนื่องจากจีนไม่สามารถสร้างคาสิโนได้อย่างถูกกฎหมาย การสร้างการพนันให้ถูกกฎหมายจึงเกิดขึ้นในสปป. ลาว โดยนักลงทุนจีนมีสัญญาเช่าพื้นที่เป็นระยะเวลายาวนานถึง 99 ปี ซึ่งบริเวณที่สร้างคาสิโนดังกล่าวจะพบเจอป้ายบอกทางเป็น ภาษาจีน พนักงานโรงแรมพูดภาษาจีน ซุ้มขายอาหารจีน ใช้สกุลเงินหยวน อ้างอิงเวลาจีน เป็นต้น ทำให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวเหมือนไม่ได้อยู่ในการปกครองของ สปป. ลาว อีกต่อไป นอกจากการให้สัมปทานเพื่อสร้างคาสิโน ยังมีการให้สัมปทานพื้นที่เพื่อการลงทุนทำสวนยาง ส่งผลให้ชาวบ้านบริเวณพื้นที่ที่ถูกเวนคืนมีการดำเนินชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป ยกตัวอย่างเช่น ชาวบ้านบริเวณบ้าน Chagnee หนึ่งในหมู่บ้านที่ถูกเวนคืนที่ดินเพื่อสัมปทาน กล่าวว่ารัฐบาลเวนคืนพื้นที่หมู่บ้านและพื้นที่นา ซึ่งหากฝ่าฝืนกลับมาปลูกข้าวอีกจะต้องถูกจับ ทำให้ต้องเปลี่ยนอาชีพเป็นแรงงานรับจ้าง ได้รับค่าตอบแทนต่ำ ต้องสูญเสียรายได้จากการทำการเกษตรและเสียวิถีชีวิตซึ่งชาวบ้านบริเวณดังกล่าวก็ชอบที่จะใช้วิถีชีวิตแบบเดิมมากกว่า เพราะถึงแม้ว่าจะมีเงินค่าจ้างรายวัน แต่ค่าใช้จ่ายก็สูงตามไปด้วย เช่น ค่าเหล้า หรือค่าบัตรโทรศัพท์[113] หรือชาวบ้านบริเวณตอนดอนซาว ซึ่งเป็นเกาะในแม่น้ำโขง ชาวบ้านเคยค้าขายผลิตภัณฑ์พื้นบ้านและเก็บดอกงิ้วขาย แต่เมื่อนักลงทุนจีนได้รับสัมปทานจากผู้บริหารแขวงก็ทำให้ชาวบ้านได้รับความเดือดร้อนอย่างมาก[114]

[113] BBC news (วันที่ 28 พฤษภาคม 2011)
[114] มูลนิธิฟื้นฟูชีวิตและธรรมชาติ (2551)

โดยสรุปจะเห็นได้ว่าการที่จีนลงทุนในสปป. ลาว ในหลายภาคส่วน ทำให้ลาวกำลังถูกจีนแผ่อิทธิพลเข้าควบคุมเศรษฐกิจในทุกระดับตั้งแต่รัฐต่อรัฐจนถึงระดับฐานราก แต่ภาครัฐบาลลาวกลับตอบรับการลงทุนจากจีนเป็นอย่างดี เนื่องจากมองว่าเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างอาชีพ แต่ก็มีบางส่วนยังคงเป็นกังวลกับการต้อนรับการลงทุนจากจีน เนื่องจากไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การสร้างคาสิโน หรือการคมนาคม การก่อสร้างเขื่อนและเหมือง จะทำให้เกิดปัญหาด้านการถือครองที่ดิน ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา เพราะสัมปทานที่ดินของสปป. ลาวก่อนหน้านี้นั้นยาวนานถึง 99 ปี ทำให้ประชากรลาวไม่สามารถใช้ที่ดินและทรัพยากรธรรมชาติในการทำประโยชน์อื่น ๆ รวมถึงยังเป็นการเปิดโอกาสให้ต่างชาติใช้ทรัพยากรของตนได้อย่างเสรี และทรัพยากรเหล่านั้นอาจหมดไปได้ ซึ่งอาจไม่คุ้มกับเงินที่ได้รับจากการให้สัมปทาน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัญหาอยู่ในขณะนี้ และปัญหาการจ้างงานที่บริษัทจีนมักเลือกใช้แรงงานจากประเทศจีนเมื่อต้องการแรงงานมีฝีมือหรือเมื่อต้องใช้ความรู้ความสามารถ และใช้แรงงานท้องถิ่นในระดับใช้แรงงาน เหตุเพราะนักลงทุนจีนมองว่าแรงงานลาวยังไม่มีฝีมือพอที่จะทำงานที่ต้องใช้ฝีมือ สืบเนื่องจากการที่เทคโนโลยี การศึกษา และภาษาของแรงงานลาวยังไม่ดีนัก จึงไม่สามารถสู้แรงงานจากจีนได้ ซึ่งสปป. ลาวเป็นประเทศที่มีคนจีนเข้าไปทำงานมากที่สุดในอาเซียน อย่างไรก็ตามรัฐบาลลาวก็ได้กำหนดจำนวนแรงงานจากจีนที่เข้ามาทำงานได้มากสุดไม่เกิน 10% ของจำนวนแรงงานทั้งหมดในโครงการหนึ่ง ๆ และพยายามกระจายรับความช่วยเหลือและการลงทุนจากประเทศไทย และเวียดนาม เพื่อเป็นการถ่วงดุล

จากการที่นักลงทุนชาวจีนเข้าไปลงทุนในลาวก่อให้เกิดทั้งผลดีและผลเสีย โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4-6 และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-6 สรุปผลกระทบต่อ สปป. ลาว จากการเข้าไปลงทุนของนักลงทุนชาวจีน

รายการ	ข้อดี	ข้อเสีย
1. ด้านเศรษฐกิจ	- การลงทุนและการสนับสนุนโครงการต่าง ๆ จากจีนส่งผลให้เศรษฐกิจเมื่อวัดจาก GDP ในแต่ละปีเพิ่มขึ้น - การลงทุนด้านการคมนาคม ได้แก่ ถนนและระบบราง ทำให้สปป. ลาวมีโอกาสในการเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ จากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (land-locked country) ไปสู่ประเทศที่สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่น ๆ ได้ (land-linked country) - สร้างโอกาสด้านการท่องเที่ยวในสปป. ลาว โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีการสร้างระบบคมนาคม - การลงทุนในภาคการไฟฟ้า เช่น การลงทุนทำเขื่อนไฟฟ้าพลังงานน้ำ และพลังไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ สอดคล้องกับ	- ลาวกำลังถูกจีนแผ่อิทธิพลเข้าควบคุมเศรษฐกิจในทุกระดับ ตั้งแต่รัฐต่อรัฐจนถึงระดับฐานราก ถึงแม้ GDP จะเพิ่มขึ้น แต่คนลาวอาจไม่ได้รับประโยชน์จากการลงทุนอย่างเต็มที่ เนื่องจากทุนแรงงาน วัสดุอุปกรณ์และอื่น ๆ เป็นการนำมาจากจีน - ลาวจะต้องระมัดระวังเรื่องการเป็นเพียง passing country แทนที่จะเป็น land-linked country - โครงการเครือข่ายรางรถไฟของจีนทำให้ลาวเป็นหนี้สะสมกับจีนมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งปัจจุบันสัดส่วนหนี้ของลาวคิดเป็นกว่า ร้อยละ 90 ของ GDP - การพัฒนาเส้นทางคมนาคม ทำให้สินค้าจากจีนหลั่งไหลเข้ามาในลาวได้มากขึ้นและรวดเร็วขึ้น - การเปิดโอกาสให้จีนหรือต่างชาติเข้ามาลงทุนใน

รายการ	ข้อดี	ข้อเสีย
	นโยบายการจะเป็น battery of Asia ของ สปป. ลาว ซึ่งมีข้อดีในระยะสั้นคือ ประชาชนลาวมีไฟฟ้าใช้ในราคาถูก	ภาคการลงทุนต่างๆ เช่น การเกษตร เหมืองแร่ ไฟฟ้า โดยการให้สัมปทาน ทำให้คนลาวสูญเสียเอกสิทธิ์ในการถือครองที่ดินและทรัพยากรบริเวณที่ดินนั้น ๆ เป็นระยะเวลานานซึ่งอาจส่งผลกระทบด้านอื่น ๆ ในระยะยาว
2. ด้านสิ่งแวดล้อม		- การใช้สารเคมีในปริมาณมากและการใช้สารเคมีที่ความเป็นพิษสูงในภาคการเกษตร ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์และสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง โดยเฉพาะในดิน และน้ำ - การสูญเสียป่าไม้อันอุดมสมบูรณ์ จากการสร้างเส้นทางรถไฟ ถนน เหมืองแร่ และเขื่อน
3. ด้านสังคมและวัฒนธรรม		- วิถีชีวิตดั้งเดิมของประชาชนลาวเปลี่ยนแปลงไป - สูญเสียความสามารถในการพึ่งตนเอง

บทที่ 5
ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และโลจิสติกส์ของมณฑลยูนนาน

รายงานส่วนนี้จะฉายภาพให้เห็นการเตรียมความพร้อมของจีนในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A โดยแบ่งการนำเสนอการเตรียมความพร้อมใน 2 ฝั่ง คือ ฝั่งของภาครัฐ และฝั่งภาคเอกชน ทั้งนี้ถนน R3A ทั้งส่วนที่อยู่ในจีนและส่วนที่อยู่ใน สปป. ลาว ได้สร้างเสร็จ (ยกเว้นสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4) และเริ่มเปิดให้บริการได้ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2551 การศึกษาการเตรียมความพร้อมของรัฐบาลจีน จึงได้ทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2 ฉบับที่จัดทำขึ้น ภายหลังการเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปีพ.ศ. 2554-2558) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ปีพ.ศ. 2559-2563) ส่วนการทบทวนการเตรียมความพร้อมของภาคเอกชนในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เป็นการสรุปข้อมูลทุติยภูมิที่ได้มีการนำเสนอในสื่อเป็นหลัก

5.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปี 2554-2558)

ยูนนานเป็นมณฑลทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีความยาวชายแดน 4,060 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทาง 1 ใน 5 ของชายแดนจีน เป็นสมาชิกภายใต้กรอบความร่วมมือโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) โดยมีพรมแดนติดกับประเทศเมียนมา ลาวและเวียดนาม (ภาพที่ 5-1) และเป็นมณฑลของจีนที่ตั้งอยู่ใกล้ไทยที่สุด โดยมีระยะทางจากด่านบ่อหานของยูนนาน (ชายแดนจีน-ลาว) ถึงด่านเชียงของ (ชายแดนลาว-ไทย) จังหวัดเชียงราย ประมาณ 247 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางบนทางหลวงจากเมืองคุนหมิง-กรุงเทพ (R3A) เพียง 4-5 วัน การดำเนินงานตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม 5 ปีฉบับที่ 11 ของมณฑลยูนนาน ส่งผลให้เศรษฐกิจมณฑลยูนนานขยายตัวสูงต่อเนื่อง จนผลิตภัณฑ์มวลรวมของมณฑลยูนนาน (Gross Domestic Product: GDP) ในปี พ.ศ. 2553 ขยายตัวร้อยละ 12.3

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 5 ปีฉบับที่ 12 (ปีพ.ศ. 2554-2558) เป็นแผนที่ดำเนินการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจตามยุทธศาสตร์ **“สองเข้มแข็ง หนึ่งที่มั่น”** โดยเร่งพัฒนาด้านอุตสาหกรรมพัฒนาเมืองภายใต้โอกาสและความท้าทายรวมทั้งการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นเพื่อสอดรับกับยุทธศาสตร์ “การพัฒนาภาคตะวันตกรอบใหม่” (**新一轮西部大开发**) ของประเทศจีนรองรับเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ของจีนที่ให้มณฑลยูนนานเป็น “หัวสะพาน” (桥头**堡**) หรือสะพานเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะเป็นกลยุทธ์สำคัญที่จะช่วยเร่งรัดให้มณฑลยูนนานสามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็วและมีเสถียรภาพ ทั้งนี้ยุทธศาสตร์หัวสะพานเป็นหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 อันจะช่วยยกระดับมณฑลยูนนานให้มีความพร้อมรับการเปิดเสรีทางการค้าสามารถปรับตัวรับการแข่งขันในยุคใหม่ได้โดยจะใช้ประโยชน์และโอกาสจากความร่วมมือดังกล่าวเพื่อยกระดับมณฑลยูนนานสู่ความทันสมัยยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5-1 แผนที่มณฑลยูนนาน

ที่มา Australian National University “China - Yunnan province” สืบค้น:
http://asiapacific.anu.edu.au/mapsonline/base-maps/china-yunnan-province-0

เป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 คือการเปิดประตูเชื่อมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และมณฑลภายในของจีน ด้วยการผลักดันการสร้างระเบียงเศรษฐกิจ 4 เส้นทาง คือ คุนหมิง-ฮานอย คุนหมิง-กรุงเทพ คุนหมิง-ย่างกุ้ง และคุนหมิง-กัลกัตตา และการพัฒนาทางถนนและระบบราง (เขตเศรษฐกิจเฉิงตู-ฉงชิ่ง เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล และเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง) โดยมีคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน เป็นศูนย์กลางทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม และศูนย์กลางผู้บริโภคที่มีขนาดใหญ่ที่สุด รวมทั้งเป็นเสมือนจุดศูนย์กลาง และชุมทางการเชื่อมต่อ[115]

5.1.1 แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของยูนนาน

[115] คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติประจำนครคุนหมิง, “ส่องยุทธศาสตร์โลจิสติกส์นครคุนหมิง: ช่องทางกระจายสินค้าไทยภาคเหนือสู่จีน”, 9 กันยายน 2556 สืบค้นที่:
http://thaibizdenmark.com/th/news/detail.php?ID=14771&sphrase_id=3775668

แผนยุทธศาสตร์ป้อมหัวสะพาน หรือ เฉียวโถวเป่า คำว่าเฉียวโถวเป่าสามารถตีความหมายได้ดังนี้ “โถว” แปลว่า “หัว” มีความหมายแฝงว่า จะต้องพัฒนาให้มณฑลยูนนานให้อยู่ในระดับแนวหน้า และพร้อมสำหรับการเชื่อมต่อสู่นานาประเทศ คำว่า “เป่า” แปลว่า “ป้อม” มีความหมายแฝงว่า มณฑลยูนนานมีจุดเด่นด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และด้านความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร จำเป็นต้องพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกให้ขยายตัวมากยิ่งขึ้น โดยเป้าหมายของป้อมหัวสะพาน คือเพื่อให้เกิดการเร่งพัฒนาและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ทั้งเส้นทางถนน เส้นทางรถไฟ เส้นทางน้ำ และเส้นทางอากาศ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจีน ฉบับที่ 12 พร้อมกับการส่งเสริมเศรษฐกิจและการค้ากับต่างประเทศมากยิ่งขึ้น ด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานของด่านการค้าชายแดน และสนับสนุนให้วิสาหกิจต่าง ๆ ออกไปลงทุนในต่างประเทศ มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาความร่วมมือด้านพลังงานทดแทนกับประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย[116]



ภาพที่ 5-2 เส้นทางแผนยุทธศาสตร์ป้อมหัวสะพาน
ที่มา: คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติประจำนครคุนหมิง (2556)

เพื่อตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์ป้อมหัวสะพานของรัฐบาล นครคุนหมิงได้จัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์อันทันสมัยนครคุนหมิง งบประมาณ 1.12 ล้านล้านหยวน เพื่อพัฒนานครคุนหมิงให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าระหว่างจีนตอนใต้และอาเซียน หรือที่ภาครัฐนครคุนหมิงเรียกว่า “เครือข่าย 1234” และจัดอยู่ในแผนการก่อสร้าง 1951 ซึ่งแผนก่อสร้างนี้จะประกอบด้วยเขตเศรษฐกิจเมืองท่าทางบกระหว่างประเทศ 1 แห่ง เส้นทางสัญจรโลจิสติกส์ที่สำคัญ 9 สายใหญ่ที่เชื่อมต่อทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จุดข้อต่อโลจิสติกส์เชิงยุทธศาสตร์ขนาดใหญ่ 5 จุด และศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับเมืองท่าทางบกระหว่างประเทศ 1 แห่ง

[116]สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง , “ยูนนาน”, นวามคม 2554 สืบค้นที่: http://thaibizdenmark.com/th/news/detail.php?ID=14771&sphrase_id=3775668

- เขตเศรษฐกิจเมืองท่าทางบกระหว่างประเทศจะประกอบไปด้วย

1. เขตโลจิสติกส์นครคุนหมิง 5 แห่ง ได้แก่ เขตโลจิสติกส์จิ้นหนิง(**晋宁东南亚国际陆港**) เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิง (**王家营铁路集装箱陆港基地**) เขตโลจิสติกส์สนามบิน (**国际空港物流基地**) เขตโลจิสติกส์ซงหมิง (**嵩明物流陆港基地**) และเขตโลจิสติกส์อานหนิง (**安宁南亚国际陆港**) ซึ่งเขตโลจิสติกส์ทั้ง 5 แห่ง ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางคมนาคมหลัก 2 แนว ดังนี้

- แนวเส้นทางเหนือ – ใต้ ได้แก่
  - เขตโลจิสติกส์จิ้นหนิง มีจุดเด่นที่เชื่อมการขนส่งสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยผ่านเมืองยวี่ซี เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟ และทางด่วนสู่ลาวและเวียดนาม คือ เส้นทางคุนหมิง-บ่อหาน (เชื่อมกับลาว) และเส้นทางคุนหมิง-เหอโข่ว (เชื่อมกับเวียดนาม) พื้นที่โครงการแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่
    - International land port พื้นที่ประมาณ 2,000 หมู่ (ประมาณ 830 ไร่) แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ระยะคือ แผนการก่อสร้างระยะที่ 1 คลังสินค้า 12 อาคาร และแผนการก่อสร้างระยะที่ 2 ประกอบด้วย การปรับพื้นที่เป็นลานตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 100,000 ตร.ม. สามารถรองรับการขนส่งประมาณ 16 ล้านตัน/ปี
    - ศูนย์การค้านานาชาติ พื้นที่ประมาณ 1,500 หมู่ (ประมาณ 670 ไร่) จะเริ่มก่อสร้างในปี 2556
  - เขตโลจิสติกส์จิ้นหนิงเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมเถิงจวิ้น ซึ่งเป็นศูนย์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศครบวงจร รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างจีนตะวันตกกับอาเซียนบนเส้นทาง R3A และระบบการขนส่งทางรางแพนเอเชียสายกลาง (จีน-ลาว-ไทย) และสายตะวันออก (จีน-เวียดนาม-ไทย) มีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมไปสู่ระหว่างมณฑล 8 ล้านตัน/ปี ออกสู่ต่างประเทศ 4 ล้านตัน/ปี และการขนส่งทางถนนอีก 8 ล้านตัน/ปี รวมทั้งสิ้น 20 ล้านตัน/ปี
  - นิคมอุตสาหกรรมเถิงจวิ้นจะนำระบบ E-commerce มาใช้บริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ตั้งแต่การสั่งซื้อสินค้า และการกระจายสินค้า และจะตั้งพื้นที่คลังสินค้ารองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า โดยจัดให้มีการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Single-Window Inspection) และมีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียว (Single-Stop Inspection) โดยไม่ต้องเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบสินค้าอีกที่ด่านชายแดนจีน-ลาว
  - เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิงมีที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองใหม่อำเภอเฉิงก้ง และครอบคลุมพื้นที่ Kunming Economic and Technological Development Zone หวังเจียหยิงเป็นเครือข่าย Railway Container Center Station 1 ใน 18 แห่งของจีนและเป็นชุมทางรถไฟแห่งเดียวของยูนนานที่สามารถเชื่อมกับการขนส่งทางรถไฟภายในประเทศของยูนนาน 8 สาย (เชื่อมไปยังเซี่ยงไฮ้ ทิเบต เสฉวน ฉงชิ่ง กว่างซี) และเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ 4 สาย (เวียดนาม-ลาว-เมียนมา และ

เมียนมา-บังกลาเทศ-อินเดีย) จากเส้นทางการขนส่งนี้จะสามารถทำให้ขนส่งสินค้าสู่มณฑลตอนในของจีน และไปต่างประเทศได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิงได้พัฒนาฐานรองรับด้านโลจิสติกส์ทันสมัย มีจุดขนถ่ายสินค้า พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ คลังสินค้า ห้องเย็น ศูนย์โลจิสติกส์ ตู้คอนเทนเนอร์ ระบบราง และจุดตรวจสินค้าและภาษี ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการนำเข้า-ส่งออก และการกระจายสินค้าที่มาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ ที่มาสู่มณฑลยูนนาน ไปยังมณฑลตอนในของจีนโดยระบบขนส่งทางราง ในขณะนี้อยู่ระหว่างการเริ่มพัฒนาโครงการระยะที่ 2

- เขตโลจิสติกส์สนามบินฉางสุ่ย สนามบินฉางสุ่ยเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ใหญ่อันดับ 4 ของจีน รองจากสนามบินกรุงปักกิ่ง สนามบินผู่ตงนครเซี่ยงไฮ้และสนามบินไป๋หยุน นครกว่างโจว ถูกออกแบบเพื่อรองรับผู้โดยสารถึง 38 ล้านคน และรองรับสินค้าและพัสดุภัณฑ์ราว 1 ล้านตัน (ระยะที่ 2 จะรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 60 ล้านคน)
- เขตโลจิสติกส์ซงหมิง เป็นเขตสินค้าทัณฑ์บนที่ตั้งอยู่ในอำเภอเดียวกันกับสนามบินฉางสุ่ย สามารถขยายไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนานผ่านเมืองจาวทง เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคตได้ รวมทั้งสามารถเชื่อมสู่มณฑลเสฉวน ฉงชิ่ง และปักกิ่ง

— เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่

- เขตโลจิสติกส์อานหนิง – เอเชียใต้ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของคุนหมิง ครอบคลุมพื้นที่เมืองอานหนิง เขตซีชาน และ Kunming High-tech Industrial Development Zone คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2559 สามารถเชื่อมโยงทางทิศตะวันตกไปเมืองฉู่สงเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟแพนเอเชียสายตะวันตก (คุนหมิง-ฉู่สง-รุ่ยลี่-เมียนมา) และไปทิศตะวันออกผ่านคุนหมิงสู่เมืองฉวี่จิ้งเชื่อมต่อกับทางด่วนหังโจว-รุ่ยลี่ และรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-เซี่ยงไฮ้ที่เชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงไปสู่กว่างโจวคาดเสร็จภายในปี พ.ศ. 2558

เขตโลจิสติกส์อานหนิงเป็นเส้นทางผ่านของท่อขนส่งน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติจีน-เมียนมา ซึ่งลากจากเมืองเจียวเพียวผ่านมัณฑเลย์เข้าสู่มณฑลยูนนานที่เมืองรุ่ยลี่ เขตปกครองตนเองเต๋อหง ผ่านอานหนิงเข้าคุนหมิง โดยท่อน้ำมันมีกำลังขนส่งปีละ 22 ล้านตัน จะแยกไปเมืองอานซุ่น มณฑลกุ้ยโจว และเข้าสู่ฉงชิ่ง (ปัจจุบัน มีความคืบหน้าร้อยละ 94 คาดว่าเปิดใช้อย่างเป็นทางการปลายปี พ.ศ. 2556) ในขณะที่ท่อก๊าซธรรมชาติกำลังขนส่งปีละ 12,000 ล้านลูกบาศก์เมตร จะไปจบที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม

พ.ศ. 2556) ทั้งนี้ รัฐบาลคุนหมิงได้ก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันที่มีขีดความสามารถในการกลั่นน้ำมันได้10 ล้านตัน/ปี รองรับท่อขนส่งน้ำมันจีน-เมียนมาด้วย[117]

นอกจากแผนยุทธศาสตร์ป้อมหัวสะพานที่กระตุ้นการพัฒนานครคุนหมิงแล้ว ยังมีนโยบายมุ่งตะวันตก (Implementation Measures of the Go West Policy) ที่ประกาศเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2544 ภายใต้วัตถุประสงค์ เพื่อกระจายความเจริญและยกระดับการพัฒนาพื้นที่ทางภาคตะวันตก[118] ให้ทัดเทียมกับภาคอื่น ๆ ของประเทศจีน โดยรัฐบาลจีนเข้าไปลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น การขนส่ง การพลังงาน เทคโนโลยี วิทยาศาสตร์ และการศึกษาเพื่อจูงใจนักลงทุน และให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีต่าง ๆ ในการกระตุ้นให้เข้ามาลงทุนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ จีนให้ความสำคัญกับโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (The Greater Mekong Subregion : GMS) มากขึ้นและกำหนดให้มหานครฉงชิ่งเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงภาคกลางกับภาคตะวันตกของจีน และให้มณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นมณฑลหนึ่งในภาคตะวันตกและอยู่ทางตอนใต้สุดของประเทศจีน มีเนื้อที่ 394,000 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองหน้าด่านของจีนทางภาคตะวันตกที่จะมุ่งลงใต้เชื่อมกับสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (อันประกอบด้วย ภาคเหนือของไทย-เมียนมา-ลาวตอนบน-จีนตอนใต้) รวมทั้งสี่แยกอินโดจีน ในจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างเส้นทาง North-South corridor [กรุงเทพ-พิษณุโลก-เชียงราย-เชียงตุง (เมียนมา)-จีน หรือเชียงราย-บ่อแก้ว (ลาว)-จีน กับ East-West corridor [เมาะละแหม่ง-เมียวดี (เมียนมา)-แม่สอด-พิษณุโลก-มุกดาหาร-ลาว-ดานัง (เวียดนาม)][119]

จากนโยบายมุ่งสู่ตะวันตกและแผนยุทธศาสตร์ป้อมหัวสะพาน แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของมณฑลยูนนานที่มีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

ทั้งนี้ ภายหลังการประกาศความเป็น “เมืองหัวสะพาน” ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 5 ปี ฉบับที่ 12 นี้ มณฑลยูนนานได้เร่งการก่อสร้างถนนและรถไฟ ดังนี้

ถนน 7 สายเชื่อมมณฑลภายในของจีนและ 4 สายสู่ต่างประเทศ

รถไฟ 8 สายเข้ายูนนาน 4 สายออกต่างประเทศ

โดยถนนหลายเส้นทางถูกขยายทางเป็นทางด่วน รถไฟหลายสายถูกปรับสร้างเป็นรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปถึงกว่างโจว (เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล) เซี่ยงไฮ้ (เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง) และปักกิ่ง (เขตเศรษฐกิจป๋อไห่) โดยมีเป้าหมายว่า จะใช้เวลาเดินทางภายในมณฑล 2-3 ชั่วโมง กว่างโจว 6 ชั่วโมง เซี่ยงไฮ้ 8 ชั่วโมง และปักกิ่ง 10 ชั่วโมง นอกจากนี้ มีการผลักดันเร่งสร้าง “ระเบียงเศรษฐกิจ” 4 เส้นทาง คือ คุนหมิง-กรุงเทพ คุนหมิง-ฮานอย คุนหมิง-ย่างกุ้ง และ

---

[117] ดารัตน์ วนพฤกษาศิลป์ “ส่องยุทธศาสตร์โลจิสติกส์นครคุนหมิง: ช่องทางกระจายสินค้าไทยภาคเหนือสู่จีน” , 9 กันยายน 2556 สืบค้น: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=13583

[118] มณฑลภาคตะวันตก 12 มณฑล ได้แก่ ยูนนาน กุ้ยโจว เสฉวน ฉงชิ่ง กว่างซี มองโกเลียใน ส่านซี กานซู หนิงเซี่ย ชิงไห่ ทิเบต และซินเจียง

[119]ยูนนานกับ "นโยบายดำเนินมาตรการมุ่งตะวันตก" ของประเทศจีน สืบค้นที่ : https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/Go-West%20policy.pdf

คุนหมิง-กัลกัตตา โดยมีเส้นทางเชื่อมไทยกับจีนตอนใต้ด้วยเส้นทาง R3A ที่เดินรถได้ตลอดสายจากคุนหมิง-กรุงเทพ ระยะทางกว่า 1,800 กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 วัน

ในปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลยูนนานเห็นด้วยกับแผนการสร้าง “เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน” ประกอบด้วย 4 เมือง ได้แก่ คุนหมิง ฉวี่จิ้ง ฉู่สง และยวีซี่ โดยมียุทธศาสตร์สร้างจุดแข็งที่ศูนย์กลาง แล้วค่อยๆ ขยายความเจริญสู่รอบนอก จากจุดศูนย์กลางที่ภาคกลางยูนนานกระจายความเจริญเป็นวงกว้างสู่เมืองอื่น ๆ ภายในมณฑล เพื่อสร้างความเข้มแข็งทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ

ต่อมา มีนาคม พ.ศ. 2556 รัฐบาลยูนนานประกาศสร้างเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน (Central Yunnan Industry Cluster Area : CYCA) ประกอบด้วย 7 อำเภอ ใน 4 เมืองของเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ได้แก่ อานหนิง อี๋เหมิน ลู่เฟิง ฉู่สง ซงหมิง ซวินเตียน และหม่าหลง โดยมีเป้าหมายเพื่อขยายความเจริญและขยับ GDP ของเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ซึ่งในอนาคต CYCA จะกลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรม-สำคัญ 8 ประเภท ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและสิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยี อุตสาหกรรมประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รถยนต์และอะไหล่ การแปรรูปสินค้าเกษตรที่ราบสูง โลจิสติกส์และบริการทันสมัย[120]

5.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ปี พ.ศ. 2559-2563)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ระยะ 5 ปี (ปีพ.ศ. 2559-2563) ซึ่งได้รับอนุมัติจากการประชุมสภาผู้แทนประชาชนจีนรุ่นที่ 12 ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2559 มีเป้าหมายสูงสุดคือ “เป็นสังคมที่มีความกินดีอยู่ดี” (**小康社会**) นำพาประเทศสู่ความรุ่งเรืองและแข็งแกร่งในเวทีโลกการเพิ่มประชากรกลุ่มรายได้ปานกลางให้มากขึ้นเพื่อขยายความเป็นเมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตประชากร โดยมีเป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 6.5 และเพื่อบรรลุตามเป้าหมายรัฐบาลจีนจะดำเนินการใน 8 ด้านดังนี้[121]

1. การรักษาเสถียรภาพและปรับปรุงนโยบายเศรษฐกิจมหภาคทั้งด้านการเงินการคลัง นโยบายอัตราแลกเปลี่ยน การผลิตการลงทุน และการปฏิรูปกลไกทางภาษี ซึ่งเน้นให้การสนับสนุน SMEs เช่น มาตรการภาษีเพื่อผลักดันให้มีการลงทุนของธุรกิจขนาดเล็กมากขึ้น
2. การปฏิรูปด้านอุปทาน (Supply-side reform) โดยลดกำลังการผลิตของภาคอุตสาหกรรมที่มีปัญหาอุปทานส่วนเกินเช่นอุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมถ่านหิน การปล่อยให้ธุรกิจที่ไม่มีประสิทธิภาพ (Zombies companies) ปิดกิจการและยกระดับภาคการผลิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างนวัตกรรมและใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ ทั้งนี้ในแผนฉบับนี้มีการตั้งเป้าหมายค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.1 ของ GDP ในปีพ.ศ. 2559 และในปีพ.ศ. 2563 เป็นร้อยละ 2.5
3. ส่งเสริมการบริโภคในประเทศเพิ่มขึ้นเพื่อให้เกิดการเติบโตในเศรษฐกิจมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทั้งรถไฟ ถนน น้ำและพลังงาน
4. พัฒนาภาคเกษตรสมัยใหม่ มีการสร้างถนนสู่ภาคชนบท 200,000 กิโลเมตร
5. ผลักดันให้มีความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศส่งเสริม e-commerce ข้ามแดน การปรับปรุงโครงสร้างภาษีการส่งออกและความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลบน

[120] บทความบีไอซีคุนหมิง (2558) ยูนนาน นัยสำคัญต่อประเทศไทย

[121] ส่วนเศรษฐกิจภาค ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ

เส้นทางสายไหม (One Belt One Road) การส่งเสริมวิสาหกิจของจีนในการออกไปลงทุนต่างประเทศ (Go Global Policy) เน้นการเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศในอาเซียนและเอเชียใต้ตามโครงการเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล

6. เน้นการรักษาสิ่งแวดล้อมโดยส่งเสริมการผลิตและนวัตกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยมลพิษและส่งเสริมการประหยัดพลังงาน
7. ปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชากรเช่นปรับปรุงนโยบายการจ้างงานการจัดตั้งกองทุนประกันการจ้างงาน เพิ่มโอกาสทางการศึกษาและยกระดับคุณภาพการศึกษาให้มีความเท่าเทียมกัน รวมถึงด้านการแพทย์และสาธารณสุขเพื่อความกินดีอยู่ดีของประชาชน และขยายความเป็นเมือง
8. เสริมความแข็งแกร่งของภาครัฐยกระดับความสามารถและการบริการของภาครัฐและต่อต้านการทุจริต

สำหรับมณฑลยูนนาน ได้มีการตั้งเป้าหมายเศรษฐกิจจากการประชุมสภาผู้แทนประชาชนจีนมณฑลยูนนานรุ่นที่ 12 ครั้งที่ 4 โดยมีการประกาศเป้าหมายทางเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2559 ขยายตัวร้อยละ 8.5 และสิ่งที่จะดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมณฑลยูนนานฉบับที่ 13 ระยะ 5 ปี (ปีพ.ศ. 2559-2563) มีการปรับจากเดิมแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่เคยเน้น “ยุทธศาสตร์หัวสะพาน” มามุ่ง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)” ผ่านการดำเนินการ ดังนี้

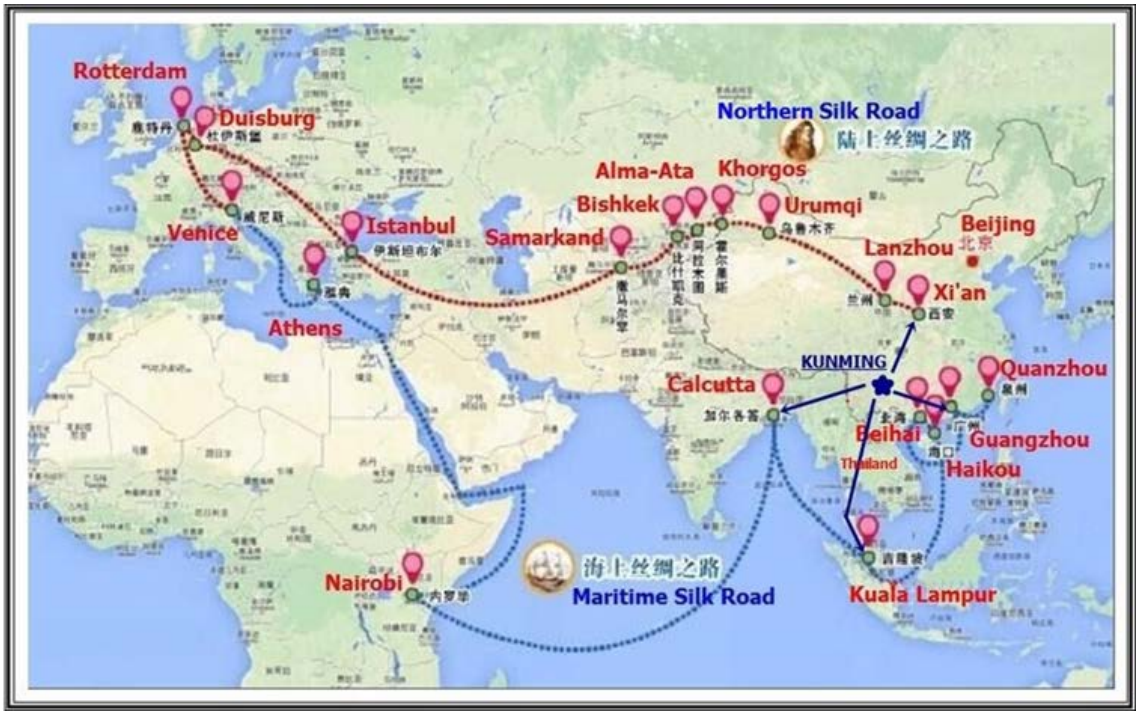
ตารางที่ 5-1 GDP สำหรับภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการของมณฑลยูนนาน ปี 2559

	มูลค่า (ล้านหยวน)	การขยายตัว (%)	ครองสัดส่วน (%)
ภาคเกษตรกรรม	219,504	5.6	14.8
ภาคอุตสาหกรรม	579,934	8.9	39.0
ภาคบริการ	687,557	9.5	46.2

ที่มา: กรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

1. การใช้นวัตกรรมในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในด้านเทคโนโลยีชั้นสูง เช่น การผสมผสานและพัฒนาเทคโนโลยีการใช้ยาสมุนไพรตามแพทย์แผนจีนและแพทย์แผนปัจจุบัน
2. ส่งเสริมให้ประชาชนมีความกินดีอยู่ดี ลดความยากจน ตามนโยบาย “สังคมกินดีอยู่ดี” ผลักดันให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ มีการจ้างงาน ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการเติบโตของเศรษฐกิจ ปรับปรุงสวัสดิการและความเป็นอยู่ของประชาชน ในเรื่องการรักษาพยาบาล และยารักษาโรค
3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 5 ด้าน ทั้งทางบก (รถไฟและถนน) ทางน้ำ ทางอากาศ พลังงาน และอินเตอร์เน็ต มีการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงกับเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาทิโครงการรถไฟฟ้าในมณฑล รถไฟความเร็วสูงระหว่างมณฑล และถนน Super Highway รวมถึงโครงการความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งเวียดนาม ลาว ไทย เมียนมา และอินเดีย เช่น โครงการพลังงานในเมียนมา
4. การยกระดับรูปแบบการผลิตตามนโยบาย “Made in China 2025”
5. การขยายความเป็นเมือง ทั้งความเป็นอยู่และสิ่งแวดล้อม

6. การพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ตามนโยบาย “One Belt One Road” โดยคุนหมิงเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงจีนกับเมียนมา อินเดีย บังคลาเทศ และอินโดจีน เพื่อกระจายความเจริญทั่วมณฑล
7. การผลักดันให้มีความร่วมมือและการลงทุนกับต่างประเทศตามนโยบาย “Go Global”
8. การปฏิรูปโครงสร้างการผลิต และการบริโภคให้มีความสมดุล เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน การปรับปรุงด้านอุปทาน เน้นการลงทุนที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มการบริโภคในประเทศ และเพิ่มสัดส่วนภาคบริการต่อ GDP
9. การให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม การผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผลักดันและยกระดับโครงสร้างการผลิตให้สูงขึ้น ลดการปล่อยมลพิษอย่างต่อเนื่อง
10. ส่งเสริมให้มีความสัมพันธ์อันดีและกลมเกลียวกันของชนกลุ่มน้อย เพื่อสังคมที่สงบสุขในมณฑลยูนนาน[122]



ภาพที่ 5-3 เส้นทาง หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)
ที่มา: ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง

สำหรับหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเป็นนโยบายด้านเศรษฐกิจและการต่างประเทศที่สำคัญในยุคการบริหารงานของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ที่เน้นการขยายการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับภูมิภาคต่าง ๆ ในเอเชียไปจนถึงแอฟริกาและยุโรป จึงถือเป็นอีกหนึ่งช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงอย่างมากของมณฑลที่อยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของนโยบายดังกล่าว ในส่วนของมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นมณฑลที่สำคัญต่อนโยบายหนึ่งแถบ

[122] ส่วนเศรษฐกิจภาค ธนาคารแห่งประเทศไทย ส านักงานภาคเหนือ “เป้าหมายเศรษฐกิจของจีนและมณฑลยูนนานภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13” สืบค้นที่:
https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/2559-09-22--Article1_ChinaYN%20economic%20goals.pdf

หนึ่งเส้นทาง ได้มีทิศทางต่อการเปลี่ยนแปลง โดยพยายามปักหมุดให้ยูนนานถูกกำหนดให้เป็นประตูเชื่อมต่อกับ ยุโรป มหาสมุทรแปซิฟิก (ทางทิศตะวันออกติดกับมณฑลกุ้ยโจว และทางทิศใต้ติดกับเวียดนามและลาว) และมหาสมุทรอินเดีย ภายใต้การเชื่อมโยงดังนี้

- ยูนนานได้เปิดประตูทุกทิศทางเพื่อความเชื่อมโยง โดยทิศเหนือซึ่งติดกับมณฑลเสฉวนและมหานครฉงชิ่ง เชื่อมต่อภาคตะวันตกของจีน (คุนหมิง-เฉิงตู-ซีอาน-อุรุมฉี) ผ่าน Northern Silk Road สู่ยุโรป
- ทิศตะวันออกติดกับมณฑลกุ้ยโจว เขตกว่างซีและมณฑลกวางตุ้ง เชื่อม Pan-Pearl River Delta (คุนหมิง-กว่างซี-กวางตุ้ง) ออกสู่มหาสมุทรแปซิฟิกตามเส้นทาง Maritime Silk Road
- ทิศใต้ติดกับเวียดนามและลาว เชื่อมสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (คุนหมิง-เหอโข่ว-เวียดนาม-กัมพูชา/ คุนหมิง-บ่อหาน-ลาว-ไทย-มาเลเซีย) สู่มหาสมุทรแปซิฟิกตามเส้นทาง Maritime Silk Road
- ทิศตะวันตกติดกับเมียนมา เชื่อมเอเชียใต้ (คุนหมิง-รุ่ยลี่-เมียนมา-อินเดีย) สู่มหาสมุทรอินเดียตามเส้นทาง Maritime Silk Road

5.2.1 ยูนนานกับแผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนในยุค “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”[123]

ในระยะแรกของนโยบาย“หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”สำหรับยูนนานดูเหมือนยังไม่มีความชัดเจนมากนัก จนกระทั่งเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2558 State Council หรือคณะรัฐมนตรีของจีนได้อนุมัติให้อำเภอเหมิ่งล่าและบ่อหาน (พื้นที่ชายแดนจีน-ลาว) ในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระดับประเทศ 1 ใน 6 แห่งของจีน (ภาษาจีนเรียกว่า **国家重点开发开放实验区**: Key Pilot Development and Opening Up Zone ในที่นี้ขอเรียกว่า “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ”) และยังเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระดับประเทศแห่งที่ 2 ของยูนนาน ต่อจากเมืองรุ่ยลี่ที่มีชายแดนติดเมียนมา

ต่อมา ในช่วงกลางปีพ.ศ. 2559 รัฐบาลยูนนานขานรับนโยบายส่วนกลางและได้แถลงแผนพัฒนาพื้นที่ชายแดน 2 ฉบับ ได้แก่ “แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนและเปิดกว้างสู่ภายนอกของมณฑลยูนนาน 2559-2563” และ “แผนสร้างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอำเภอเหมิ่งล่า (บ่อหาน) 2558-2568”ซึ่งชี้ให้เห็นว่าในช่วง 5-10 ปีต่อจากนี้ รัฐบาลยูนนานจะให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนให้มั่นคงและมั่งคั่ง ยกระดับ ความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น

แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนและเปิดกว้างสู่ภายนอกของมณฑลยูนนาน 2559-2563 หรือ แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนในยุค“หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”ของมณฑลยูนนาน จะมุ่งเน้นการพัฒนา 5 ด้าน รวมเรียกว่า “อู๋หว่าง **五网** แปลว่า ห้าตาข่าย ได้แก่

- ความเชื่อมโยงทางถนน
- ความเชื่อมโยงทางอากาศ
- ความเชื่อมโยงทางน้ำ
- ความเชื่อมโยงอินเตอร์เน็ต

[123] “หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม”แกนหมุนสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้(1)” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=616&ID=17040

— ความเชื่อมโยงด้านพลังงาน

นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ความเป็นอยู่ของประชาชน และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการจัดวางพื้นที่พัฒนาในลักษณะ “หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม”

5.2.2 หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม

หนึ่งศูนย์กลาง หมายถึง กลุ่มเมืองภาคกลางของยูนนาน หรือ เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ประกอบด้วย 4 เมือง ได้แก่ คุนหมิง ฉวี่จิ้ง ฉู่สง และยวี่ซี โดยมียุทธศาสตร์สร้างจุดแข็งที่ศูนย์กลาง เพื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมระดับนานาชาติ เขตท่องเที่ยว วัฒนธรรม พลังงาน การค้าและโลจิสติกส์ที่สำคัญระดับประเทศ และเขตแปรรูปทรัพยากรที่สำคัญของมณฑลทั้งการแปรรูปสินค้าเกษตร เคมี และโลหะ

สามเส้นทาง หมายถึง สามเส้นทางที่ยูนนานเปิดสู่ภายนอก ได้แก่ เส้นทางคุนหมิง-รุ่ยลี่ (จีน-เมียนมา) เส้นทางคุนหมิง-เหอโข่ว (จีน-เวียดนาม) และเส้นทางคุนหมิง-บ่อหาน (จีน-ลาว)

สามวงกลม หมายถึง เขตพื้นที่ชายแดนที่ต้องการพัฒนา เพื่อเป็นประตูให้ยูนนานเปิดกว้างและสานสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น ได้แก่ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เมียนมา เชื่อมสู่เอเชียใต้ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เวียดนาม เชื่อมเวียดนามออกทะเลที่ใกล้ที่สุดที่เมืองไฮฟอง หรือเชื่อมเวียดนามสู่กัมพูชา และพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว เชื่อมสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ชายแดนตามลักษณะของสามวงกลมจะประกอบด้วย

1. พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เมียนมา มีเมืองรุ่ยลี่ในเขตปกครองตนเองเต๋อหงเป็นศูนย์กลาง มีด่านรุ่ยลี่เชื่อมโยงกับด่านมูเซ (Muse) ของเมียนมา อยู่ห่างจากคุนหมิงประมาณ 800 กิโลเมตร และมัณฑะเลย์ประมาณ 400 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสำคัญในการลำเลียงก๊าซธรรมชาติจีน-เมียนมาที่มีกำลังขนส่งถึง 12,000 ล้านลูกบาศก์เมตร/ปี การพัฒนาจะมุ่งเน้น 1) ด้านการค้า ปัจจุบันร้อยละ 30 ของมูลค่านำเข้าส่งออกจีน-เมียนมาผ่านเข้าออกที่ด่านรุ่ยลี่ และมีมูลค่าการนำเข้า-ส่งออก จำนวนคนและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกสูงเป็นอันดับที่ 1 ของด่านทางบกในยูนนาน 2) อุตสาหกรรมสำคัญ ได้แก่ เครื่องจักร เครื่องใช้ไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซค์ วัสดุไม้ หยก 3) เกษตรสำคัญ ได้แก่ ธัญพืช น้ำตาล ใบชา ยางพารา กาแฟ แมคคาเดเมีย มะนาว 4) วัฒนธรรม รุ่ยลี่เป็นเมืองที่มีชนกลุ่มน้อยอาศัยอยู่ถึงร้อยละ 50 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวไทลื้อ จิ่งโพ อาชาง เต๋ออ๋าง และลีซอ ขณะเดียวกันฝั่งชายแดนเมียนมาก็มีชนกลุ่มน้อยอาศัยอยู่หลายชนเผ่า เช่น ฉาน คะฉิ่น ปะโอ และไทยอาหม 5) คมนาคม เน้นการเชื่อมโยงทางบกสู่เมียนมา บังกลาเทศและอินเดีย ที่ปัจจุบันกำลังเร่งสร้างเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงไปจ่อยังชายแดนเพื่อรอการเชื่อมต่อกัน เส้นทางรถไฟคุนหมิง-ลุ่ยลี่คาดเสร็จตลอดสายปีพ.ศ. 2564 ส่วนทางด่วนคุนหมิง-รุ่ยลี่เปิดใช้งานตลอดสายแล้วตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2558 ใช้เวลาเดินทาง 8-9 ชม.
2. พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เวียดนาม มีอำเภอเหอโข่วในเขตปกครองตนเองหงเหอเป็นศูนย์กลาง มีด่านเหอโข่วเชื่อมโยงกับด่านลาวไกของเวียดนาม อยู่ห่างจากคุนหมิง 470 กม. ฮานอย 300 กม. และไห่ฟอง (ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดทางภาคเหนือของเวียดนาม) 450 กม. เป็นชายแดนแห่งแรกของยูนนานที่ทางด่วนและเส้นทางรถไฟไปจ่อยังชายแดนและเปิดใช้งานตลอดสายตั้งแต่ปีพ.ศ. 2557 ใช้เวลา

เดินทาง 5-6 ชม. สินค้าสำคัญที่ยูนนานนำเข้าจากเวียดนาม ได้แก่ แร่เหล็ก ไม้อัด กำมะถัน และสินค้าที่ยูนนานส่งออกไปเวียดนาม ได้แก่ ปุ๋ยเคมี ไฟฟ้า ผัก ผลไม้ กาแฟ ใบชา เมล็ดทานตะวัน

3. พื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว มีอำเภอเหมิงล่าในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาเป็นศูนย์กลาง มีด่านบ่อหานเชื่อมโยงกับด่านบ่อเต็นของลาว อยู่ห่างจากคุนหมิงประมาณ 800 กม. และห่างจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายประมาณ 250 กม. มีทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพ (R3A) และท่าเรือกวนเหล่ย (ฝั่งจีน)-ท่าเรือเชียงแสน (ฝั่งไทย) ตามแนวลำน้ำโขง เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมจีน-ลาว-ไทยที่สำคัญ และปัจจุบันกำลังเร่งสร้างเส้นทางรถไฟคุนหมิง-บ่อหาน คาดเสร็จตลอดสายปีพ.ศ. 2564 สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปยูนนานผ่านลำน้ำโขง ได้แก่ ลำไยอบแห้งและยางพารา ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้า ได้แก่ ผลไม้ (ทับทิมและแอปเปิ้ล) เมล็ดทานตะวัน กระเทียม เครื่องจักรและอะไหล่ ขณะเดียวกัน สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปยูนนานผ่าน R3A กว่าร้อยละ 80 เป็นผลไม้ อาทิ มังคุด ลำไย กล้วย และสินค้าที่ไทยนำเข้าจากยูนนานกว่าร้อยละ 80 เป็นสินค้าเกษตร ได้แก่ ผลไม้ (องุ่น ส้ม) ผัก (บรอกโคลี กระหล่ำ ถั่วลันเตา) และดอกไม้ (กุหลาบ ลิลลี่ คาร์เนชั่น)

พื้นที่ชายแดนทั้ง 3 แห่ง ถือเป็น 3 ด่านสำคัญของมณฑลยูนนานที่มีมูลค่าการค้าชายแดนและปริมาณคนผ่านเข้าออกสูงที่สุดของมณฑล และรัฐบาลท้องถิ่นมีความพยายามที่จะพัฒนาคู่ขนานไปกับพื้นที่ชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน เพื่อยกระดับความร่วมมือสองฝ่ายให้กลายเป็น Cross-Border Economic Cooperation Zone (ภาษาจีนใช้คำว่า **跨境经济合作**) ในที่นี้ขอเรียกว่า “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วม”) ซึ่งปัจจุบันมีอยู่เพียงแห่งเดียวในจีน คือ เมืองฮั่วเอ่อร์กั่วซือ (Khorgos) ในเขตปกครองตนเองซินเจียง (จีน-คาซัคสถาน)



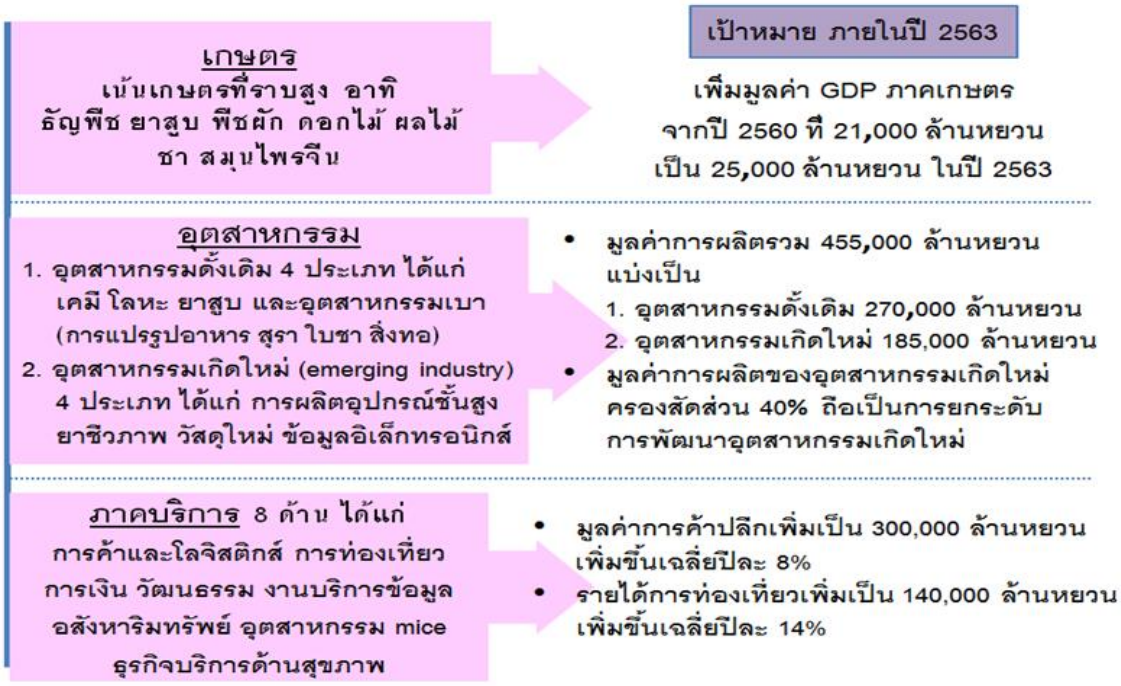
ภาพที่ 5-4 เส้นทาง หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม
ที่มา: ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง

อันที่จริง รัฐบาลยูนนานได้พัฒนาพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 แห่งของมณฑลมาอย่างต่อเนื่อง การประกาศ “แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนและเปิดกว้างสู่ภายนอกของมณฑลยูนนาน 2559-2563” ถือเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมการสร้าง One Belt One Road ทำให้นโยบายการเปิดกว้างสู่ภายนอกทุกทิศทางของจีนรุดหน้ายิ่งขึ้น และเป็นการส่งเสริมการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ “มุ่งลงใต้” ตามแผนพัฒนาภาคตะวันตกของจีน (Go West Policy) เพื่อขยายพื้นที่การพัฒนาใหม่ ๆ และเพิ่มช่องทางออกสู่ทะเล และยังเป็นการสร้างประโยชน์ต่อท้องถิ่น ถือเป็นการส่งเสริมความเจริญรุ่งเรือง ความมั่นคง และความสามัคคีของพื้นที่ชายแดน ช่วยผลักดันการสร้างความเป็นเมืองรูปแบบใหม่ของเขตชายแดนอย่างจริงจังมากขึ้น และส่งเสริมการพัฒนาเมืองและชนบทเข้าด้วยกัน

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 แห่ง และการสร้างความเข้มแข็งให้กับเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ยังเป็นการช่วยให้ยูนนานไม่เป็นแต่เพียงมณฑล “ทางผ่าน” แต่จะเป็นศูนย์กลางของพื้นที่ข้ามพรมแดนที่รองรับกิจกรรมการค้า การลงทุน โลจิสติกส์และการท่องเที่ยวนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่กล่าวมาข้างต้นจะบรรลุเป้าหมายได้นั้นก็ไม่ใช่เรื่องง่าย ยังต้องใช้เวลาและงบประมาณมากมายในการปรับปรุงและพัฒนายูนนานจากภายในให้พร้อมเปิดสู่ภายนอกอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความเป็นเมือง การบูรณาการระบบจัดการของด่าน และอื่น ๆ ประกอบกับต้องโน้มน้าวประเทศเพื่อนบ้านให้เห็นถึงประโยชน์ของความร่วมมือและความเชื่อมโยง (Connectivity) เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคให้เติบโตไปด้วยกัน

จากการที่มณฑลยูนนานเป็นมณฑลสำคัญตามนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางและหนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ด้วยแผนพัฒนานี้มณฑลยูนนานได้วางเป้าหมายดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรม 8 สาขาได้แก่ ยาชีวภาพและสุขภาพ การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องจักรกล โลจิสติกส์สมัยใหม่ เกษตรที่ราบสูงสมัยใหม่ วัตถุดิบใหม่ (แร่หายาก) อาหารและสินค้าอุปโภคบริโภค[124] ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้อยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 โดยมณฑลยูนนานได้ทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทันสมัย ปี 2559-2563 เพื่อให้สอดคล้องกับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมทั้ง 8 ประเภทที่กล่าวมา

[124] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “มณฑลยูนนาน” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/yunnan/economy.php



ภาพที่ 5-5 แผนพัฒนาภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 13 (2559-2563) โดยนครคุนหมิง

ที่มา: กรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

แผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทันสมัย ปี 2559-2563 ของมณฑลยูนนาน มีสาระสำคัญ ดังนี้

1. เป้าหมาย : ภาคการขนส่งจะมีมูลค่า 6.3 ล้านล้านหยวน ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 10.4 ต่อปี และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีมูลค่า 2 แสนล้านหยวน ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 13 ต่อปี โดยควบคุมให้ค่าใช้จ่ายภาคการขนส่งอยู่ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 18 ของ GDP เพื่อสร้างให้ยูนนานเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ศูนย์โลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรที่ราบสูงของจีน และศูนย์กลางโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนเชื่อมโยงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้
2. แนวคิด : “ใช้ศักยภาพยูนนานตอนกลาง กระตุ้นชายแดน หลายจุดสนับสนุน เชื่อมโยงทั้งประเทศเปิดกว้างสองทิศทาง” ดังนี้[125]
   2.1 สร้าง “1 แกนหลัก 4 คลัสเตอร์” ได้แก่ เขตแกนหลักอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง กับคลัสเตอร์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทิศเหนือใต้ตะวันออกตะวันตก 4 แห่ง ตามโครงสร้างระบบเชื่อมต่อด้านโลจิสติกส์หลายชั้นโดยยึดเมืองใหญ่เป็นศูนย์กลาง เมืองขนาดกลางและเล็กเป็นฐาน ด่านสำคัญเป็นตัวสนับสนุน และเขตโลจิสติกส์เป็นตัวรองรับ โดยแบ่งจุดเชื่อมต่อออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ คุนหมิงเป็นจุดเชื่อมต่อแกนหลัก เมืองขนาดกลาง 7 แห่ง อาทิ ฉวี่จิ้ง เป็นจุดเชื่อมต่อระดับภาค เมืองขนาดเล็ก 15 แห่ง อาทิ อำเภอสุ่ยฝู เป็นจุด

[125] “ยูนนานเผยแผนโลจิสติกส์ สร้างศูนย์โลจิสติกส์ข้ามพรมแดนเชื่อมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=17180

เชื่อมต่อระดับภาคย่อย และเมืองชายแดน 12 เมือง อาทิ เมืองเถิงชง เป็นจุดเชื่อมต่อข้ามพรมแดน

2.2 สร้างเขตโลจิสติกส์ต้นแบบทั่วมณฑล 15 แห่ง อาทิ เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิง เขตโลจิสติกส์จิ้นหนิง

2.3 สร้างโครงการสำคัญ 8 โครงการ อาทิ โครงการโลจิสติกส์อีคอมเมิร์ช โครงการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน โครงการโลจิสติกส์ห้องเย็น โครงการกระจายสินค้าระหว่างเมืองกับชนบท

2.4 บ่มเพาะวิสาหกิจชั้นนำของยูนนาน 10 แห่ง อาทิ กลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ กรมกิจการรถไฟคุนหมิง

2.5 สร้าง platform การค้า 10 ประเภท อาทิ อัญมณี กาแฟ ชา ยางพารา สมุนไพรจีน ดอกไม้

นอกจากนี้ คณะกรรมการอุตสาหกรรมและสารสนเทศมณฑลยูนนาน ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มมาแรง ภายในปี พ.ศ. 2563 ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 (ตารางที่ 5-2) ดังนี้[126]

ตารางที่ 5-2 อุตสาหกรรม 6 กลุ่มที่มีแนวโน้มมาแรง (Emerging industries)

อุตสาหกรรม	การพัฒนา	เป้าหมายปี 2563
1. ชีวเวชภัณฑ์ (Bio-Phamaceutical)	— ให้ความสำคัญกับสมุนไพรจีน และยาชนกลุ่มน้อย อาทิ ซานชี เทียนหม่า เติงจ้านฮัว หยุนหนานไป๋เย่า ยาทิเบต ยาชนเผ่าอี๋ และ ยาชนเผ่าไทลื้อ พร้อมเร่งพัฒนาให้มีนวัตกรรมและก้าวหน้าอีกขั้น — พัฒนาและวิจัยชีวเวชภัณฑ์และยาชีววัตถุคล้ายคลึง (Biosimilars) รวมถึงการสร้างแบรน์ผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพให้มีชื่อเสียงยิ่งขึ้น	มียอดจำหน่ายกว่า 100,000 ล้านหยวน/ปี
2. การแปรรูปสินค้าเกษตรโดดเด่น	— ยกระดับเทคโนโลยีอุตสาหกรรมอาหาร — สร้างความแข็งแกร่งให้กับแบรนด์สินค้า — บ่มเพาะอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรโดดเด่นของยูนนาน 8 ชนิด ได้แก่ ชา สุรา	มียอดจำหน่ายกว่า 180,000 ล้านหยวน/ปี

[126] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, “ยูนนานกำหนดเป้าหมายในการพัฒนา 6 อุตสาหกรรมดาวรุ่ง”, 31 มีนาคม 2558 สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=458&ID=15345

อุตสาหกรรม	การพัฒนา	เป้าหมายปี 2563
	น้ำตาล น้ำมัน วอลนัท กาแฟ ผักผลไม้ และเห็ด เพื่อให้สินค้าแต่ละชนิดมีมูลค่ากว่าหมื่นล้านหยวน	
3. โลหะที่ไม่ใช่เหล็กและวัสดุใหม่จากโลหะหายาก	— เร่งพัฒนาอุตสาหกรรมวัสดุใหม่ (New Material) — เน้นพัฒนาวัสดุโครงสร้างทันสมัยและวัสดุผสมที่มีประสิทธิภาพสูง	มียอดจำหน่ายกว่า 200,000 ล้านหยวน/ปี
4. รถยนต์และการผลิตอุปกรณ์ทันสมัย	— เร่งการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ การบิน อุปกรณ์ไฟฟ้า การผลิตอุปกรณ์แสงและเครื่องจักรกลอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องจักรกล CNC** ระดับไฮเอนท์ — สร้างเขตผลิตอุปกรณ์เครื่องกลไฟฟ้า (Electromechanical) และฐานการส่งออกสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ อาทิ เครื่องจักรเพื่อการเกษตร รถบรรทุก รถจักรยานยนต์	มียอดจำหน่ายกว่า 170,000 ล้านหยวน/ปี
5. น้ำมันและเคมี	— แสดงข้อได้เปรียบของยุทธศาสตร์ท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจีน-เมียนมาร์ และให้ความสำคัญกับการขยายห่วงโซ่อุตสาหกรรม — มุ่งเน้นเตรียมสร้างกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันเชิงลึก — สร้างฐานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเพื่อมุ่งสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้	มียอดจำหน่ายกว่า 200,000 ล้านหยวน/ปี
6. ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์	— ผลักดันบริษัทที่มีชื่อเสียงด้านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ยูนนาน เช่น Inspur, Huawei, Alibaba, ZTE, Temobi, Digital China, Norinco, Tianan Cyber — เร่งสร้างเขตอุตสาหกรรมข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในคุนหมิง ยวี่ซี และเป่าซาน เป็นต้น — ยกระดับอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์และชิ้นส่วน Optoelectronic	มียอดจำหน่ายกว่า 136,000 ล้านหยวน/ปี

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน (2558)

ภายใต้แผนการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรม และแผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทันสมัย ที่คาดว่าจะดำเนินการในช่วงปี 2559-2563 มณฑลยูนนานได้กำหนดเป้าหมายเศรษฐกิจในปีพ.ศ. 2559 และ 2560 ดังนี้ (แสดงให้เห็นในตารางที่ 5-3)

ตารางที่ 5-3 เป้าหมายเศรษฐกิจของมณฑลยูนนานในปีพ.ศ. 2559 และ 2560

ปี	เป้าหมายเศรษฐกิจ
2559[127]	• มูลค่า GDP เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8.5 • รายได้เฉลี่ยประชากรต่อคน (Per Capita Disposable Income) o เขตเมือง เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 o เขตชนบท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0 • ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เติบโตร้อยละ 3.0 • อัตราการว่างงานในเขตเมือง ไม่เกินร้อยละ 4.5 • การจ้างงานในเขตเมือง > 360,000 คน • การค้าต่างประเทศ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 • การลงทุนในสินทรัพย์ถาวร เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 • การบริโภคภาคเอกชน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 • รายได้จากการจัดเก็บภาครัฐ เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 5 • อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากร ร้อยละ 7.2
2560[128]	• มูลค่า GDP เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8.5 • การลงทุนในสินทรัพย์ถาวร เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 16 • รายได้การคลังท้องถิ่น เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 4 • รายได้เฉลี่ยประชากรต่อคน o เขตเมือง เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5

[127] “รายงานเศรษฐกิจและการเงินมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน” ปี 2558” สืบค้น: https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/Doclib_Article_Yunan/2559-09-22--Yunnan%20Report_Year2015.pdf

[128] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “มณฑลยูนนาน” สืบค้น: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/yunnan/economy.php

ปี	เป้าหมายเศรษฐกิจ
	o เขตชนบท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 ● CPI เติบโตไม่เกินร้อยละ 3 ● อัตราการว่างงาน ไม่เกินร้อยละ 3.6

ที่มา: รายงานเศรษฐกิจและการเงินมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน

เมื่อพิจารณาการลงทุนในมณฑลยูนนาน ในช่วงปีพ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มดำเนินแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ลักษณะการลงทุนในมณฑลยูนนานจะถูกแบ่งเป็น 3 ลักษณะ คือ การลงทุนจากต่างมณฑล การลงทุนของยูนนานในต่างประเทศ และการลงทุนของต่างประเทศในยูนนาน

- <u>การลงทุนจากต่างมณฑล</u> ปีพ.ศ. 2559 ยูนนานดึงดูดเงินลงทุนจากต่างมณฑลได้มากถึง 741,550 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.3 แบ่งสัดส่วนการลงทุนภาคเกษตร:อุตสาหกรรม:บริการ คือ 11 : 38 : 51 การลงทุนส่วนใหญ่มาจากเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pan-Pearl River Delta: Pan-PRD) เขตเศรษฐกิจปักกิ่งและเทียนจิน และ เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง (Yangzi River Delta) ซึ่งครองสัดส่วนรวมถึงร้อยละ 83 และมณฑลที่เข้าไปลงทุนในยูนนานมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ปักกิ่ง (รวมรัฐบาลกลาง) เสฉวน กวางตุ้ง เจ้อเจียง และฝูเจี้ยน คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 63
- <u>การลงทุนของยูนนานในต่างประเทศ</u> ปีพ.ศ. 2559 ยูนนานเข้าไปลงทุนในต่างประเทศเป็นมูลค่า 1,611 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านพลังงานไฟฟ้า การค้าเกษตร เหมืองแร่ และอสังหาริมทรัพย์

ตารางที่ 5-4 สินค้าสำคัญที่มณฑลยูนนานส่งออกไปต่างประเทศ (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

อันดับ	ประเภทสินค้า	ปีพ.ศ.2559
1	โทรศัพท์ไร้สาย	784
2	Diammonum phosphate	670
3	องุ่น	563
4	ส้ม	361
5	วงจรรวม (Integrated circuit)	328
6	พืชผัก	255
7	แอปเปิ้ล	203
8	ใบยาสูบอบแห้ง	194
9	Monoammonium phosphate	164

ที่มา: กรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

ตารางที่ 5-5 สินค้าสำคัญที่มณฑลยูนนานนำเข้าจากต่างประเทศ (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

อันดับ	ประเภทสินค้า	ปีพ.ศ.2559
1	ก๊าซธรรมชาติ	1327
2	แร่ทองแดง	1062
3	แร่ดีบุก	808
4	วงจรรวม (Integrated circuit)	303
5	กำมะถัน	221
6	ยางพารา	150
7	ถั่วเหลือง	138
8	ไม้แดง	127
9	แร่เหล็กขนาดตั้งแต่ 0.8 มม. ถึง 6.3 มม.	127
10	แร่เหล็กขนาดมากกว่า 6.3 มม.	94

ที่มา: กรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

ตารางที่ 5-6 ประเทศที่มณฑลยูนนานเข้าไปลงทุน 5 อันดับแรก

อันดับ	ประเทศ	จำนวนเงิน (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	ครองสัดส่วน
1	ฮ่องกง	825	51
2	ลาว	225	14
3	เมียนมา	219	14
4	กัมพูชา	90	6
5	ไทย	79	5

ที่มา: กรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

จากตารางที่ 5-6 จะเห็นว่าประเทศไทยอยู่ในกลุ่มประเทศ 5 อันดับแรกของการลงทุนนอกประเทศของมณฑลยูนนาน

- <u>การลงทุนของต่างประเทศในมณฑลยูนนาน</u> ปีพ.ศ. 2559 ต่างประเทศที่เข้ามาลงทุนในมณฑลยูนนาน 4 อันดับแรกได้แก่ ฮ่องกง อังกฤษ สเปน และเกาะเคย์แมน

ตารางที่ 5-7 ประเทศที่เข้าไปลงทุนในมณฑลยูนนาน 4 อันดับแรก

อันดับ	ประเทศ	จำนวนเงิน	ครองสัดส่วน

		(ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	
1	ฮ่องกง	243	28
2	อังกฤษ	102	12
3	สเปน	33	4
4	เกาะเคย์แมน	9	1

ที่มา: กรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

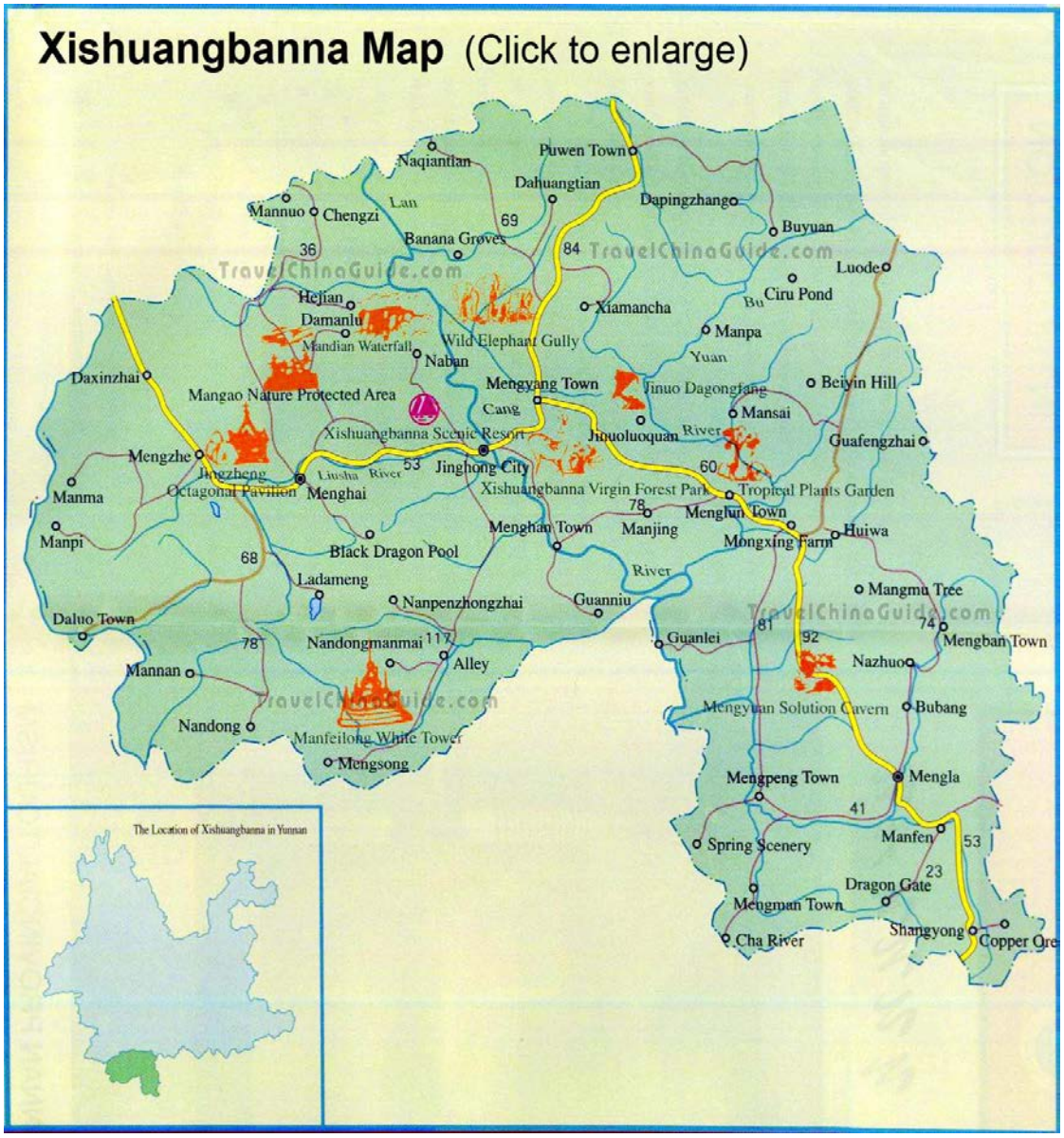
5.3 การพัฒนาพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว[129]

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจ หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม ของมณฑลยูนนาน ในการศึกษานี้จะขอกล่าวถึงการพัฒนาพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว โดยเฉพาะตำบลบ่อหาน (Mohan) อำเภอเหมิงล่า (Mengla) เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทาง R3A โดยเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างประเทศจีน-สปป. ลาว-ไทย ทั้งนี้อำเภอเหมิงล่ายังเป็นอำเภอชายแดนของจีนที่ติดกับเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศณษฐกิจ หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม ด้วยสาเหตุนี้ทำให้เกิดการพัฒนาอำเภอเหมิงล่าให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านต่าง ๆ ด้วยโครงการดังต่อไปนี้

5.3.1 พื้นที่ทดลองแห่งชาติ แห่งที่ 2 ของมณฑลยูนนาน (MENGLA (MOHAN) NATIONAL KEY DEVELOPMENT AND OPENING-UP ZONE)

การพัฒนาอำเภอเหมิงล่าให้กลายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภายใต้ชื่อโครงการ “พื้นที่ทดลองแห่งชาติแห่งที่ 2 ของมณฑลยูนนาน (Mengla (Mohan) National Key Development And Opening-Up Zone)” เริ่มโครงการในวันที่ 16 กรกฎาคม 2558 โดยสภาแห่งชาติได้อนุมัติ การก่อตั้งพื้นที่พัฒนาแห่งชาติและพื้นที่ทดลอง อำเภอเหมิงล่า และ ตำบลบ่อหาน (Mohan) โดยมีพื้นที่ทั้งหมด 4,504.74 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนนี้รวมถึงพื้นที่พัฒนาทางเศรษฐกิจ ที่ประกอบด้วยอำเภอ Mengman, Menglun, Mengpeng และกวนเหล่ย (Guanlei) ซึ่งเป็นอำเภอที่ตั้งอยู่อยู่ในเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา ดังแสดงให้เห็นในภาพที่ 5-6 รวมไปถึงบางพื้นที่ของเมือง Mengbun, Yiwu, Xiangming และ Yaoqu ประกอบด้วยการพัฒนาดังนี้

[129] Green Town of China, Mengla Country of The World “Mengla (Mohan) National Key Development and Openning-Up Experimental Zone, China-Laos Mohan-Boten Economic Cooperation Zone”



ภาพที่ 5-6 แผนที่เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา

ที่มา:http://www.bannacits.com/Xishuangbanna%20Area/Location%20&%20How%20to%20Arrive/Location%20&%20How%20to%20Arrive.htm

1. พื้นที่หรือโซนโลจิสติกส์เพื่อการนำเข้าส่งออกกวนเหล่ย (Guanglei Import and Export Logistics Zone) ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างท่าเรือกวนเหล่ย โดยจะพัฒนาให้กลายเป็นท่าเรือที่ทันสมัยมีการขยายพื้นที่สำหรับการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่ง การค้า การพัฒนาโลจิสติกส์ โดยจะเป็นการรวบรวมระบบโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ และการค้าออนไลน์หรือ E-commerce
2. โซนอุตสาหกรรมทางวิทยาศาสตร์และการศึกษา Menglun (Menglun Scientific & Education Industrial Zone) ซึ่งจะเน้นเป็นพื้นที่สำหรับการวิจัยพัฒนาองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ และการศึกษา ประกอบกับส่งเสริมให้มีการบริการด้านการท่องเที่ยวบริเวณนี้
3. เขตเมืองและพื้นที่ด้านการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร (Country Town Agricultural Processing Zone) โดยเป็นการมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการผลิตผลผลิตที่ได้จากการเกษตร

ได้แก่ การแปรรูปอาหารจากผลไม้ และผัก นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เขตการค้าปลอดภาษีของอาเซียน

4. ด้านการนำเข้าและส่งออก โครงการ Mengman Import and Export Processing Zone ในส่วนนี้ไม่ได้เน้นเฉพาะการพัฒนากระบวนการค้าและการนำเข้าส่งออกสินค้าเพียงอย่างเดียว แต่ยังมีการพัฒนาการแปรรูปไม้ ยางพารา และชีวการแพทย์

5.3.2 พื้นที่ความร่วมมือระหว่างจีนลาว (China-Laos Cooperative Area)

ในวันที่ วันที่ 31 สิงหาคม 2558 ประเทศจีนและ สปป. ลาว ได้ลงนามโครงการความร่วมมือพื้นที่เศรษฐกิจบ่อหาน-บ่อเต็น และได้กำหนดให้ 1 ใน 2 พื้นที่หลักของพื้นที่ทดลอง Mengla (Mohan) หรือพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจบ่อหานเป็นพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามแดนจีน-ลาว

วันที่ 4 มีนาคม 2559 สภาแห่งชาติได้อนุมัติการก่อตั้งพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจีน-ลาว บ่อหาน- บ่อเต็น หรือภายหลังเรียกว่า “พื้นที่ความร่วมมือระหว่างจีน-ลาว” อย่างไรก็ตามพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจบ่อหาน ไม่ได้เป็นเพียงพื้นที่หลักของพื้นที่ทดลอง Mengla (Mohan) เท่านั้น แต่ยังเป็นพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามแดนแห่งที่ 2 ระหว่างจีนและประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย

สำหรับโครงการความร่วมมือพื้นที่เศรษฐกิจบ่อหาน-บ่อเต็น ถูกพัฒนาในรูปแบบ 2 แถบ 2 พื้นที่หลัก และ 5 เขตพื้นที่ (Two Belts, Two Core Areas and Five Districts) ดังนี้

2 แถบ (Two Belts) คือการพัฒนาจุดที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีน สปป. ลาว และเมียนมา ซึ่งได้แก่ตำบลบ่อหาน (Mohan) และอำเภอกวนเหล่ย (Guanlei) ประกอบด้วยโครงการ 2 โครงการคือ (1) Menglun-Mohan Corridor Economic Belt เนื่องจากอำเภอเหมิงล่า-ตำบลบ่อหานสามารถเชื่อมไปยังชายแดนสปป. ลาว และสามารถเดินทางไปยังประเทศไทยได้ด้วยเส้นทาง R3A ซึ่งโครงการนี้จะเน้นการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางบก คลังสินค้า การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ รวมไปถึงการจัดตั้งเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจคาบสมุทรอินโดจีน และ (2) Jinhong-Guanlei Riverside Economic Belt ซึ่งจะพัฒนาสิบสองปันนา และท่าเรือกวนเหล่ย เป็นจุดขนส่งสินค้าที่สำคัญ สำหรับการขนส่งสินค้าบนเส้นทางแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมระหว่างประเทศจีน สปป. ลาว เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม รวมทั้งมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ศูนย์ต่อเรือ การท่องเที่ยว และโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ

2 พื้นที่หลัก (Two Core Areas) คือการพัฒนาพื้นที่ 2 ส่วนคือ พื้นที่ติดกับชายแดน สปป.ลาว คือ ตำบลบ่อหาน และพื้นที่ในส่วนของ สปป. ลาว คือ เมืองบ่อเต็น (Boten) แขวงหลวงน้ำทา ดังแสดงในภาพที่ 5-7 ซึ่งจะถูกพัฒนาภายใต้โครงการ Mohan Economic Cooperation Zone ต่อมากลายเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วมจีน-ลาว (Mohan-Boten Economic Cooperation Zone) มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การนำเข้าและส่งออกสินค้า การค้าชายแดน การท่องเที่ยวบริเวณชายแดน ศูนย์จัดแสดงสินค้า ศูนย์บริการทางการเงิน และโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ส่วน ดังต่อไปนี้

1. <u>เขตความร่วมมือจีน-ลาว ฝั่งจีน (China-Laos Cooperative Area, Chinese Side)</u> พื้นที่นี้ได้มีการวางแผน ให้เป็นโซนอุตสาหกรรมสำคัญ ที่มีการรวบรวมการบริการที่ครบวงจร การค้าระหว่างประเทศและการเงิน การรวบรวมสินค้า และการแปรรูปอุตสาหกรรม ประกอบด้วยโครงการดังนี้

- <u>พื้นที่เขตรวบรวมบริการครบวงจร Shangyong (Shangyong Comprehensive Service Area)</u> พื้นที่นี้ มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์สูงสุดจากสิ่งอำนวยความสะดวกเช่น การจราจรและข้อมูล เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ การค้าขาย ความบันเทิง เครื่องดื่ม วัฒนธรรมการศึกษา การบริหารจัดการและการแพทย์ ส่งเสริมการอัพเกรดของการบริการด้านการผลิตและชีวิตความเป็นอยู่ รวมทั้งการบูรณาการด้านการบริการสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบ
- <u>เขตการค้าขายและการเงินระหว่างประเทศ บ่อหาน (Mohan International Trade & Finance Zone)</u> สำหรับพื้นที่นี้จะเน้นแผน Two Countries One Street โดยจะมีการสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ โรงแรมระดับ 5 ดาว ตลาดการค้าชายแดน (Flagship Store) ผนวกรวมกับเวทีการขายของอีคอมเมิร์ซขนาดใหญ่ ส่งเสริมสนับสนุนให้สถาบันการเงินจัดตั้งการร่วมลงทุนทางการค้าร่วม (Joint Venture) และ สถาบันนิติบุคคล (Sole Legal Person Institute) หรือสาขา ในพื้นที่ตามกฎหมาย รวมทั้งจัดสร้างนวัตกรรมการบริการทางการเงิน และเร่งให้เกิดระบบการเงินที่ทันสมัยเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการธนาคาร เพื่อที่จะได้สามารถก่อให้เกิดการลงทุนในด้านการเงินและการบริการทางการเงิน และอำนวยความสะดวกให้ผู้ลงทุนหรือบริษัทในพื้นที่ความร่วมมือจีน-ลาว
- <u>พื้นที่เขตด้านการแปรรูปประกอบชิ้นส่วน Molong (Molong Assembling Processing Zone)</u> พื้นที่นี้ได้จัดตั้งให้เป็นพื้นที่ที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมด้านรถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกลการเกษตร เพื่อที่จะนำไปใช้ในการทำกิจกรรมด้านการแปรรูป และการผลิตสินค้าจากการเกษตร อาหาร รวมถึงยาและการแพทย์ พลังงานใหม่ การค้าขายระหว่างประเทศในพื้นที่บ่อหาน
- <u>พื้นที่อุตสาหกรรมและการพัฒนาด้านการร่วมมือ บ่อหาน (Mohan Industry and Town Integration Development Zone)</u> พื้นที่ที่อยู่ในแผนนั้นครอบคลุม 10 ตารางกิโลเมตร มี layout ที่เป็นแกนหลัก และมีวงแหวนล้อมรอบ เป็นการพัฒนาแบบ Eco-friendly มี 5 เขตพื้นที่ที่ขยายออกไป และมีการรวบรวมพื้นที่อุตสาหกรรมและเมืองไว้ด้วยกัน โดยเน้นนวัตกรรม การประสานส่วนงานการแบ่งปัน พื้นที่สีเขียวซึ่งประกอบด้วย 4 อุตสาหกรรมหลักคือ ศูนย์บัญชาการเศรษฐกิจ การออกแบบงานวิจัย การเงินและการค้า และโลจิสติกส์



ภาพที่ 5-7 แสดงพื้นที่บริเวณชายแดนจีน-ลาว บริเวณตำบลบ่อหาน อำเภอเหมิงล่า ประเทศจีน และเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว
ที่มา:http://www.bannacits.com/Xishuangbanna%20Area/Location%20&%20How%20to%20Arrive/Location%20&%20How%20to%20Arrive.htm

2. <u>เขตความร่วมมือจีนลาว ฝั่งลาว (China-Laos Cooperative Area, Laotian Side)</u> พื้นที่นี้ได้มีการวางแผนให้เป็นโซนอุตสาหกรรมสำคัญสำหรับการค้าขายระหว่างประเทศและบริการด้านการเงิน การเชื่อมต่อกระบวนการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ รวมถึงการท่องเที่ยวและการพักผ่อน ประกอบด้วย

   - <u>เขตการค้าระหว่างประเทศและการเงินบ่อเต็น (Boten International Trade & Finance Service Zone)</u> จะมีการสร้างพื้นที่การค้าและการเงินระหว่างประเทศ โดยจะรวบรวมร้านขายของปลอดภาษี ศูนย์ประชุมการค้าขายระหว่างประเทศ การเงินและการโรงแรม โรงละคร ศูนย์กลางทางการเงินการธนาคาร ถนนคนเดินและสินค้าท้องถิ่น โรงแรมชั้นนำ จุดจอดรถและบริการรถโดยสาร และการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมไปถึงด้านการจราจรและบริการสาธารณะ
   - <u>พื้นที่เขตเชื่อมต่อกระบวนการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Boten International Bonded & Logistic Processing Zone)</u> จากการพัฒนาสถานีรถไฟบ่อเต็น ส่งผลให้พื้นที่บริเวณนี้ให้ความสำคัญด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว การส่งเสริมและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับโครงสร้างทางถนนให้เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟบ่อเต็น รวมถึงการพัฒนาด่านตรวจสอบศุลกากร ระบบการส่งผ่านข้อมูลสินค้านำเข้าและส่งออก การจัดเก็บสินค้า โลจิสติกส์ การค้าขาย การบริการ และด้านการเงิน

- พื้นที่เขตการจัดการการท่องเที่ยวและการเดินทางระหว่างประเทศ บ่อเต็น (Boten International Travel & Vacation Processing Zone) เน้นการให้บริการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมการพักผ่อน สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว รวบรวมการให้บริการ การรักษาระบบนิเวศสิ่งแวดล้อม พัฒนาตลาดผู้บริโภคและพัฒนาตำแหน่งของวงแหวนการท่องเที่ยวสิบสองปันนา-หลวงพระบาง-เชียงใหม่ อีกทั้งยังสร้าง Visitors Center ของอาเซียน และเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในชายแดนจีนและลาว

ทั้งนี้ Two Core Areas ยังรวมถึงการพัฒนาอำเภอเหมิงล่า เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา ในชื่อโครงการ Mengla Modern Service Industry Cluster Zone. เป็นการพัฒนาอำเภอเหมิงล่าให้กลายเป็นศูนย์รวม และการให้บริการที่ทันสมัยด้านการเงิน ระบบขนส่ง ด้านสุขภาพและการแพทย์ ด้านการค้า ด้านการท่องเที่ยวแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการพัฒนาให้กลายเป็นเมืองสีเขียว

5 พื้นที่หลัก (Five Districts) เป็นการพัฒนาพื้นที่ในเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา ที่มีลักษณะเด่นเป็นพื้นที่ท่าเรือสินค้า พื้นที่การนำเข้าและส่งออกสินค้า พื้นที่ทางวัฒนธรรม พื้นที่ทางการเกษตร และพื้นที่ทางนิเวศวิทยา โดยแต่ละพื้นที่จะมีการพัฒนาในแต่ละเมืองแตกต่างกัน ดังนี้

1. พื้นที่ท่าเรือสินค้า (Water Port Processing Functional District) เน้นพัฒนาพื้นที่ติดกับเส้นทางล้านช้าง-แม่โขง ได้แก่ ท่าเรือกวนเหล่ย และท่าเรือสิบสองปันนา โดยจะพัฒนาให้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าและโดยสาร มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ศูนย์ต่อเรือ การท่องเที่ยวบริเวณชายแดน และอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำโขง (Greater Mekong Region)
2. พื้นที่การนำเข้าและส่งออกสินค้า (Import and Export Processing Functional Disrict) โดยจะพัฒนาอำเภอ Mengman Mengpeng และเมืองกวนเหล่ย (Guanlei) ให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า จะเน้นการติดตั้งอุปกรณ์เกี่ยวกับภาคการผลิต ได้แก่ เครื่องจักรกล การพัฒนาชีวเภสัชภัณฑ์ การพัฒนากระบวนการผลิตจากการเกษตรและอุตสาหกรรมต่าง ๆ
3. พื้นที่ทางวัฒนธรรม (Cultural Tourism Functional District) โดยเน้นพัฒนาอำเถอ Menglun Yiwu และอำเภอ Xiangming มุ่งเน้นให้กลายเป็นแหล่งวัฒนธรรมที่มีลักษณะเฉพาะ รวมไปถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวในบริเวณนี้
4. พื้นที่ทางการเกษตร (Featured Agriculture Functional District) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีทางการเกษตรในพื้นที่อำเภอ Mengpeng Mengban Yiwu Yaoqu และ Xiangming โดยส่งเสริมการเพาะปลูก และผลิตสินค้าการเกษตรให้มีคุณภาพสูง ซึ่งสินค้าการเกษตรที่ส่งเสริม ได้แก่ ข้าว ยางพารา ชา อ้อย มะรุม ผลไม้เขตร้อน ต้นไม้ที่มีค่า การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ นอกจากการส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรแล้วยังมีการพัฒนาพื้นที่เชิงนิเวศเกษตร เพื่อให้เมืองเหล่านี้กลายเป็นเมืองที่มีลักษณะเฉพาะทางการเกษตร
5. พื้นที่ทางนิเวศวิทยา การพัฒนาในส่วนนี้จะเน้นการจัดการระบบนิเวศวิทยาบริเวณอำเภอเหมิงล่า (Mengla) ให้กลายเป็นเมืองสีเขียว ซึ่งสอดคล้องกับโครงการ Mengla Modern Service Industry Cluster Zone โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของ Two Core Areas

5.4 การพัฒนาเกษตรกรรมตามเส้นทาง R3A ในมณฑลยูนนาน

นับตั้งแต่เปิดประเทศเป็นต้นมา ภาคเกษตรกรรมของจีนได้พัฒนาไปไกลมาก เพื่อเป็น “แหล่งอาหาร” ของโลก อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับภาคเกษตรกรรมเป็นอันดับหนึ่งของชาติ ด้วยนโยบาย "สามเกษตร" ได้แก่ เกษตรกร-เกษตรกรรม-ชุมชนเกษตร ซึ่งแผนดังกล่าวจะเป็นพลังขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในชนบท ทำให้เกษตรกรมีรายได้สูงขึ้น ทั้งนี้ ภาคเกษตรกรรมในมณฑลยูนนานซึ่งได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงขยายพื้นที่ปลูกเข้าไปใน สปป.ลาว เป็นการกุมพืชเศรษฐกิจไว้อย่างเบ็ดเสร็จบนเส้นทาง R3A[130]

พื้นที่ในมณฑลยูนนานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขตภูเขา ซึ่งมีพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 94 ของพื้นที่ทั้งหมด แต่เนื่องด้วยมณฑลยูนนานมีสภาพภูมิอากาศที่หลากหลาย ทำให้สามารถเพาะปลูกผลผลิตทางเกษตรกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะมากมาย อาทิ น้ำตาลอ้อย เห็ดป่า ดอกไม้ ผักสด ผลไม้ ต้นหม่อน และเมล็ดกาแฟ เป็นต้น ในการเพิ่มความสามารถในการผลิตและยกระดับคุณภาพของผลผลิตที่โดดเด่นของมณฑลนั้น มณฑลยูนนานได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมการเกษตร โดยผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในงานเกษตรกรรม[131] ซึ่งจากการสำรวจเส้นทาง R3A ในมณฑลยูนนาน จะพบเห็นว่า การนำเทคโนโลยีทางด้านการเกษตรสมัยใหม่ เช่น โรงเรือน มาใช้กันอย่างอย่างแพร่หลายในพื้นที่เพาะปลูกที่อยู่ริมเส้นทาง R3A ดังแสดงในภาพที่ 5-8



[130] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ “เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (3) จีนกุมพืช’ ศก. ยาง-ผักออร์แกนิก” ศูนย์ข้อมูลข่าวอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 25 มกราคม 2558 สืบค้นที่: http://www.aseanthai.net/ewt_news.php?nid=1023&filename=index

[131] นายโอภาส เหลืองดาวเรือง (13 มีนาคม 2552) “มณฑลยูนนานเตรียมก่อสร้างเขตสาธิตเกษตรกรรมพิเศษ 100 แห่ง” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=444&ID=4457

ภาพที่ 5-8 โรงเรือนในแปลงเพาะปลูกริมเส้นทาง R3A

เขตปกครองตนเองสิบสองปันนามีเนื้อที่ประมาณ 19,700 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ประมาณ 80% บนภูเขาทำการเพาะปลูกยางพารา และชาผูเอ่อร์ ซึ่งรายได้ของภาคเกษตรกรรมส่วนใหญ่มาจากการทำยางพารา ซึ่งปลูกอยู่ใน 2 มณฑลเป็นส่วนใหญ่ คือ ไหหนาน และยูนนาน แต่ด้วยข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราภายในประเทศจีนเอง รัฐบาลจีนจึงได้ขยายพื้นที่ปลูกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว และเมียนมา[132] ในขณะที่ "เมืองเชียงรุ่ง" ซึ่งเป็นเมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา ซึ่งเป็นจุดพักครึ่งทางบนเส้นทาง R3A ระหว่างชายแดนจีนถึงเมืองคุนหมิง ได้มีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วด้วยนโยบายการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของรัฐบาลจีน ที่ดึงดูดให้นักลงทุนจีนเข้ามาลงทุนในเมืองเชียงรุ่ง และได้วางตำแหน่งสิบสองปันนาให้เป็นประตูสู่เอเชียอาคเนย์ [133]

บนเส้นทาง R3A ก่อนที่จะถึงนครคุนหมิง มี 2 เมืองสำคัญของมณฑลยูนนาน คือ จังหวัดผูเอ่อร์ (Puer) และจังหวัดยวี่ซี (Yuxi) โดยจังหวัด "ผูเอ่อร์" เป็นแหล่งผลิต "ชาผูเอ่อร์" ที่มีชื่อเสียงและใหญ่ที่สุดของประเทศจีน ร้อยละ 70 จำหน่ายในประเทศ และที่เหลือร้อยละ 30% ส่งออกไปขายทั่วโลก และยังเป็นแหล่งผลิต "กาแฟและสมุนไพร" แหล่งใหญ่อีกแห่งหนึ่งของยูนนาน โดยผลิตภัณฑ์ชา กาแฟ และสมุนไพร ที่ส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ส่วนหนึ่งได้ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางโลจิสติกส์หลักที่เข้าสู่ประเทศไทย และเชื่อมต่อไปยังตลาดอาเซียน ขณะเดียวกัน รัฐบาลท้องถิ่นของเมืองผูเอ่อร์ก็ได้เร่งส่งเสริมให้เมืองผูเอ่อร์เป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญบนเส้นทาง R3A ด้วยการชูจุดเด่นคือ การเป็นเมืองแห่งชา ภายใต้การพัฒนาเศรษฐกิจสีเขียว

ส่วนจังหวัด "ยวี่ซี" เป็นเมืองเกษตรกรรมขนาดใหญ่ เพาะปลูกพืชผักเพื่อการส่งออก โดยมีแหล่งเพาะปลูก “ผักออร์แกนิก” อยู่ที่อำเภอ "ทงไห่" พื้นที่ 83,250 ไร่ ผักหลายชนิดทั้งบร็อกโคลี่ ผักกาด หัวผักกาด กะหล่ำปลี คะน้า ขึ้นช่าย ต้นหอม ฯลฯ การปลูกพืชผักออร์แกนิกในอำเภอทงไห่ มีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 50 ของโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัด โดยภาครัฐท้องถิ่นมีมาตรการเข้มข้นที่ไม่ให้มีการนำเข้าสารเคมี หรือยาฆ่าแมลง ที่จะนำมาใช้ในการทำการเกษตร มียอดจำหน่ายปีละประมาณ 8,000 ล้านบาท ซึ่งผลผลิตจะส่งขายในหลายเมืองของมณฑลยูนนาน และส่งออกไปยังประเทศไทย ตลาดอาเซียน และตลาดโลก [134] ทั้งนี้ได้มีการใช้ R3A เป็นเส้นทางโลจิสติกส์หลัก มีศูนย์กลางการขนส่งอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ก่อนส่งต่อไปยังตลาดอาเซียนและเอเชีย[135]

5.5 สรุปการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และ 13

จากข้อมูลการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 12-13 ของมณฑลยูนนานดังที่นำเสนอข้างต้น ผนวกกับข้อมูลการดำเนินการของภาคเอกชนในการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดใช้เส้นทาง R3A ดังได้นำเสนอแล้วในบทที่ 2 ทำให้สามารถสรุปลำดับเหตุการณ์สำคัญของการเตรียมความพร้อมของจีนได้ดังนี้

---

[132] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (25 มกราคม 2558) อ้างแล้ว

[133] “เจาะลึกเส้นทางสายไหมR3A ทุนจีนทะลักยึดการค้า-โลจิสติกส์เบ็ดเสร็จ” ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 29 ธันวาคม 2557 สืบค้นที่: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1419844137

[134] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (25 มกราคม 2558) อ้างแล้ว

[135] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (29 ธันวาคม 2557) อ้างแล้ว

ตารางที่ 5-8 สรุปลำดับเหตุการณ์สำคัญของมณฑลยูนนาน

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
กรกฎาคม พ.ศ. 2552	อดีตประธานาธิบดี หู จิ่นเทา ได้เดินทางเยือนยูนนานและเห็นว่ามีที่ตั้งที่เหมาะสม จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ต้องการให้ยูนนานทำหน้าที่เสมือนเป็น “เมืองหัวสะพาน” หรือภาษาจีนเรียกว่า ยุทธศาสตร์ “เฉียวโถวเปา (Gateway Strategy) เพื่อเปิดประตูทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเชื่อมมณฑลตอนในของจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้
พ.ศ. 2554 – 2558	ดำเนินนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 12 : สองเข็มแข็งหนึ่งที่มั่น โดยเร่งพัฒนาด้านอุตสาหกรรม พัฒนาเมืองภายใต้โอกาสและความท้าทายรวมทั้งการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นเพื่อสอดรับกับยุทธศาสตร์ “การพัฒนาภาคตะวันตกรอบใหม่” (**新一**轮**西部大开**发) ของประเทศจีนรองรับเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ของจีนที่ให้มณฑลยูนนานเป็น “หัวสะพาน” (桥头**堡**) หรือสะพานเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
พฤษภาคม พ.ศ. 2554	คณะรัฐมนตรีจีนได้อนุมัติและแถลง ว่า การพัฒนาให้ยูนนานเป็น “เมืองหัวสะพาน” ได้ถูกยกระดับเป็นยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ในปีต่อมา คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีนได้ประกาศ “แผนแม่บทเมืองหัวสะพานปี พ.ศ. 2554 – 2563” โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาไว้ 2 ช่วง ช่วงแรก (2554 – 2558) :เน้นโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทั้งด้านคมนาคม การก่อสร้างถนนและรถไฟ การสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนและความสะดวกในการผ่านด่าน รวมถึงการยกระดับด่านชายแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจข้ามพรมแดน ด้านพลังงานกับการสร้างท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากเมียนมาเข้าสู่มณฑลยูนนาน และการก่อสร้างเขตโลจิสติกส์นครคุนหมิง ช่วงที่สอง (2559 – 2563) : เน้นการสร้างและเชื่อมต่อการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ อากาศและน้ำ รวมถึงเร่งก่อสร้างเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน (คุนหมิง ฉู่สง ฉวี่จิ้ง ยวี่ซี) ให้เป็นกลุ่มรูปแบบใหม่สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของยูนนาน และศูนย์กลางเมืองหัวสะพาน เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และภาคบริการ
พ.ศ. 2554	รัฐบาลยูนนานเห็นด้วยกับแผนการสร้าง “เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน” ประกอบด้วย 4 เมือง ได้แก่ คุนหมิง ฉวี่จิ้ง ฉู่สง และยวีซี่ โดยมียุทธศาสตร์สร้างจุดแข็งที่ศูนย์กลาง แล้วค่อย ๆ ขยายความเจริญสู่รอบนอก จากจุดศูนย์กลางที่ภาคกลางยูนนานกระจายความเจริญเป็นวงกว้างสู่เมืองอื่น ๆ ภายในมณฑล เพื่อสร้างความเข้มแข็งทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ
มีนาคม พ.ศ.2556	รัฐบาลยูนนานประกาศสร้างเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน (Central Yunnan Industry Cluster Area : CYCA) ประกอบด้วย 7 อำเภอ ใน 4 เมืองของเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ได้แก่ อานหนิง อี้เหมิน ลู่เฟิง ฉู่สง ซงหมิง ซวินเตียน และหม่าหลง โดยมีเป้าหมายเพื่อขยายความเจริญและขยับ GDP ของเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ซึ่งในอนาคต CYCA จะกลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญ 8 ประเภท ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและสิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์และ

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
	เทคโนโลยี อุตสาหกรรมประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รถยนต์และอะไหล่ การแปรรูปสินค้าเกษตรที่ราบสูง โลจิสติกส์และบริการทันสมัย
23-26 มีนาคม 2557	คุนหมิง ประเทศจีน มีโครงการสร้างศูนย์โลจิสติกส์สำหรับการขนส่งอาหารทะเล รวมทั้งรองรับการค้าอาหารทะเล และผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 2.7 พันล้านบาท ทั้งนี้ประเทศไทยสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์อาหารทะเลไปยังคุนหมิงได้ด้วยเส้นทาง R3A โดยใช้เวลาในการขนส่งสินค้าประมาณ 4 วัน[136]
25 พฤศจิกายน 2557	เมื่อพิจารณาถึงข้อมูลการนำเข้า (Import) และการส่งออก (Export) สินค้าบนเส้นทาง R3A ในช่วงปีพ.ศ. 2557 ในช่วง 8 เดือนแรก จะเห็นว่า ● ประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากมณฑลยูนาน ประเทศจีน ได้แก่ ผัก ผลไม้ และสินค้าเกษตรอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 70 ของสินค้านำเข้าทั้งหมด ● ประเทศไทยส่งออกสินค้าประเภท ปิโตรเลียม (น้ำมันสำเร็จรูป) ปลา เมล็ดถั่ว และยางพารา ร้อยละ 85 ของสินค้าส่งออกทั้งหมด เมื่อพิจารณาสินค้าประเภทปิโตรเลียม ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยส่งออกไปยังประเทศจีนบนเส้นทาง R3A ส่งออกร้อยละ 34 ในช่วงปีพ.ศ. 2556 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 38 ในช่วง 8 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2557 ทั้งนี้สินค้าส่งออกของประเทศไทยที่มีแนวโน้มส่งออกเพิ่มมากขึ้นบนเส้นทาง R3A คือ สินค้าประมง (ปลาเค็ม ปลาแห้ง และปลารมควัน) และสินค้าบริโภคจำพวกน้ำปลา เครื่องปรุงรส และอาหารแปรรูปไม่บรรจุกระป๋อง[137]
9 มกราคม 2558	ในปีพ.ศ. 2557 บริษัท Nestle ลงนามสัญญาความร่วมมือกับนิคมอุตสาหกรรมผู่เอ่อร์ เพื่อเตรียมสร้างศูนย์กาแฟแบบครบวงจรในเมืองผู่เอ่อร์ มณฑลยูนนาน งบประมาณกว่า 100 ล้านหยวน โดยเริ่มก่อสร้างในปีพ.ศ. 2558 ถือเป็นศูนย์กาแฟแห่งแรกของบริษัท Nestle และยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมกาแฟในเมืองผู่เอ่อร์ให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น โครงการดังกล่าวมีพื้นที่ 30,000 ตร.ม. ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ 1) ศูนย์อบรมการเพาะปลูกกาแฟ เพื่อเป็นสถานที่ฝึกอบรมให้กับเกษตรกร นักวิจัย และผู้เชี่ยวชาญด้านกาแฟ 2) ห้องทดลองและคลังสินค้า เพื่อใช้ทดลองและเก็บรักษากาแฟให้มีคุณภาพที่ดี[138]

[136]ฐานเศรษฐกิจ, “คุนหมิงลงทุนโลจิสติกส์เปิดช่องผู้ส่งออกซีฟูด,” ฐานเศรษฐกิจ ฉบับที่ (อาทิตย์ 23-พุทธ 26 มีนาคม 2557): 10.

[137] กรุงเทพธุรกิจ. 25 พฤศจิกายน 2557 “R3A เส้นทางแห่งโอกาส “ไทย-จีน”".สืบค้นที่: http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/619471. (สืบค้นข้อมูล: 5 มิถุนายน 2560)

[138] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน 9 มกราคม 2558 “Nestle เตรียมสร้างศูนย์กาแฟในเมืองผู่เอ่อร์ มณฑลยูนนาน” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=460&ID=14987

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
13 มกราคม 2558	- รัฐบาลสิบสองปันนากำหนดแผนการพัฒนาเมือง ด้วยการแสดงจุดเด่นเรื่องการใช้ทรัพยากรส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์เพื่อดึงดูดนักลงทุนทั้งในประเทศจีนและต่างประเทศให้เข้ามาลงทุน ซึ่งหลังจากเปิดใช้เส้นทาง R3A ตัวเลขการค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยในปีพ.ศ.2557 การค้าระหว่างสิบสองปันนาและไทย มีมูลค่าราว 17,490 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.8 - มีทุนจีน 2 กลุ่ม ที่ยึดเขตอุตสาหกรรมเชียงรุ่งปักหลักลงทุนใหญ่โต ได้แก่ (1) กลุ่มโรงงานผลิตน้ำมันพืชที่สกัดมาจากอินชินัต และ (2) โรงงานผลิตน้ำดื่ม แบรนด์ "Wahaha" ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มทุนนี้มีเป้าหมายเดียวกันคือ ผลิตสินค้าป้อนตลาดภายในประเทศจีนและอาเซียน โดยจะใช้เส้นทาง R3A ผ่านลาว เข้าสู่ไทยและเชื่อมต่อไปยังตลาดอาเซียน - บริษัท อินชินัต จำกัด ได้ร่วมทุนกับรัฐบาลจีนลงทุนสร้างโรงงานผลิตน้ำมันพืชเพื่อการบริโภค จากพืชเศรษฐกิจตัวใหม่ที่จีนเพิ่งค้นพบล่าสุดคือ "อินชินัต" ด้วยเงินลงทุนกว่า 500 ล้านบาท โดยรัฐบาลจีนกำลังเร่งสนับสนุนให้มีการปลูกอินชินัต และตั้งเป้าหมายให้เป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญของประเทศจีนอีกชนิดหนึ่ง เนื่องจากน้ำมันที่สกัดออกมาจากพืชชนิดนี้มีคุณภาพดีมากและมีประโยชน์สูงต่อสุขภาพ ขณะนี้ได้ขยายพื้นที่การเพาะปลูกไปเกือบทุกจังหวัดของสปป. ลาว มีพื้นที่ปลูกราว 33,300 ไร่ โดยจะนำผลผลิตทั้งหมดส่งกลับเข้ามาสู่กระบวนการสกัดและผลิตเป็นน้ำมันที่โรงงานในเขตอุตสาหกรรมเชียงรุ่ง ซึ่งกำลังการผลิตเฉลี่ยต่อปีอยู่ที่ราว 1,000 ตัน มียอดขายราว 1,000 ล้านบาทต่อปี โดยปีพ.ศ. 2558 ได้เตรียมแผนขยายตลาดส่งออกไปยังต่างประเทศด้วย รวมถึงขยายตลาดในกลุ่มอาเซียนผ่านเส้นทาง R3A - บริษัท วาฮาฮา จากัด (Wahaha) เป็นวิสาหกิจอันดับที่ 18 ของประเทศจีน ธุรกิจหลักคือ ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่มและเครื่องดื่มเพื่อสุขภาพ โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเมืองหางโจว ล่าสุดได้ขยายการลงทุนเข้ามาที่เมืองเชียงรุ่ง โดยตั้งโรงงานผลิตน้ำดื่มภายใต้แบรนด์ "Wahaha" ในเขตอุตสาหกรรมเชียงรุ่ง ด้วยมูลค่าการลงทุนราว 900 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทขยายการลงทุนมายังเมืองชายแดนที่เมืองเชียงรุ่งเพราะศักยภาพของเมืองเชียงรุ่งเป็นประตูเศรษฐกิจการค้าที่สำคัญเชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งปัจจุบันการพัฒนาเส้นทางคมนาคม R3A ระหว่าง 3 ประเทศคือ จีน ลาว และไทย มีความสะดวกอย่างมากต่อระบบการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) และเป็นเป้าหมายที่สำคัญมากของบริษัทที่จะนำสินค้าในกลุ่มน้ำดื่มและเครื่องดื่มผ่านเส้นทางนี้ไปยังตลาดอาเซียน[139]
31 สิงหาคม 2558	รัฐบาลจีนและลาวได้ลงนาม “แผนร่วมกันสร้างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วมบ่อหาน-บ่อเต็น” อย่างเป็นทางการ ซึ่งมีพื้นที่รวม 21.23 ตร.กม. (ฝั่งจีน 4.83 ตร.กม. ฝั่งลาว 16.4 ตร.กม.) โดยที่ทางฝ่ายจีนจะถอยเขตด่านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมืองจากเส้นชายแดนบ่อหานลึกเข้าไปทางฝั่งจีน 6 กม. และฝ่ายลาวจะ

[139] เจาะลึกเส้นทางสายไหมR3A เนรมิต"เชียงรุ่ง"ศูนย์กลางเศรษฐกิจ ทุนยักษ์ปักธง-บุกอาเซียน สืบค้นที่ : https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1421039198

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
	ถอยเขตด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง จากเส้นชายแดนเข้ามายังฝั่งบ่อเต็นของลาว 5 กม. ทั้งนี้ในส่วนของจีนจะใช้เงินลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคเชื่อมโยงมายังเขตเศรษฐกิจร่วมบ่อหาน-บ่อเต็นในครั้งนี้ประมาณ 2 แสนล้านหยวน หรือราว 1 ล้านล้านบาท และตั้งเป้าไว้ว่าโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ น่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปีพ.ศ. 2563[140]
18 กันยายน 2558	- ประเทศจีนได้ให้ความสำคัญในการส่งออกและนำเข้าสินค้าบนเส้นทาง R3A ด้วยการใช้ระบบ Backhauling ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนไปยังประเทศไทยและขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีน ด้วยการใช้รถขนส่งสินค้าคันเดียวกัน ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลง แต่ในปัจจุบันประเทศจีนต้องใช้รถขนส่งสินค้าที่เมืองบ่อเต็น สปป. ลาว เพื่อขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยและจีนยังไม่ได้มีการลงนามในเรื่องยานพาหนะข้ามพรมแดน ทำให้สปป. ลาวได้สัมปทานรถขนส่งสินค้าที่เมืองบ่อเต็นเป็นเวลา 99 ปี - จากการที่ประเทศจีนจำเป็นต้องขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนานมายังประเทศไทย แต่ต้องเปลี่ยนรถขนส่งสินค้าที่เมืองบ่อเต็น ประเทศจีนจึงได้มีโครงการสร้างศูนย์ขนส่งกระจายสินค้า ศูนย์ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ (Distribution Center: DC) ที่เมืองบ่อหาน (โมฮั่น) เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนาน ประเทศจีน ซึ่งห่างจากเมืองบ่อเต็น 10 กิโลเมตร ทั้งนี้การสร้างศูนย์ขนส่งกระจายสินค้าและศูนย์ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ทำให้โอกาสที่สินค้าจากประเทศจีนเข้าสู่ไทยมีมากขึ้นและรวดเร็วขึ้น การส่งออกสินค้าของประเทศไทยไปยังจีนด้วยเช่นเดียวกัน แต่ประเทศจีนจะเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับสินค้าที่ประเทศไทยส่งออกบนเส้นทาง R3A ทำให้ในขณะนี้ประเทศจีนมีอิทธิผลอย่างมากบนเส้นทาง R3A [141]
24 ธันวาคม 2558	- รัฐบาลมณฑลยูนนานได้ประกาศทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนผ่าน"แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ปี 2557-2563" โดยได้กำหนดเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ประกอบด้วย 4 เมือง โดยมีนครคุนหมิง (Kunming) เป็นศูนย์กลาง และเมืองรอบ ๆ คุนหมิงอีก 3 เมือง ได้แก่ เมืองยวี่ซี (Yuxi) เมืองฉวี่จิ้ง (Qujing) และเขตฉู่สง (Chuxiong) ซึ่งนครคุนหมิง (Kunming) และเมืองยวี่ซี (Yuxi) เป็นเมืองที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทาง R3A แผนดังกล่าวระบุเป้าหมายสำคัญไว้ว่า ภายในปีพ.ศ. 2563 เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนานจะครองสัดส่วน GDP ของมณฑลร้อยละ 65 GDP per capita เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2555 สี่เท่า และ Income per capita เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2555 สามเท่า - ภาพของนครคุนหมิงในปัจจุบันคือ การเร่งพัฒนาเมืองในอัตราสูง ทั้งภาคอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาอุตสาหกรรมการค้า รวมถึงเร่งการพัฒนาโครงข่าย

[140] ยูนนานดัน “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน” หวังเชื่อมตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ (2) สืบค้นที่ http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=616&ID=17042

[141] ประชาชาติธุรกิจ. เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน จะร่วมกันอย่างไรเพื่อประโยชน์สูงสุด [ออนไลน์]. จากเวปไซต์: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1442476208. (สืบค้นข้อมูล: 6 มิถุนายน 2560).

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
	คมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เช่น การก่อสร้างรถไฟใต้ดิน การพัฒนาและส่งเสริมให้สนามบินนานาชาติเป็นศูนย์กลางรองรับนักท่องเที่ยวซึ่งในปีพ.ศ. 2557 มีผู้ใช้บริการมากถึง 80 ล้านคน เมื่อมองยุทธศาสตร์ของยูนนานในอนาคตแล้ว ถือว่ารัฐบาลจีนได้ปักหมุดเมืองเศรษฐกิจรอบคุนหมิง ออกเป็นวงแหวนเศรษฐกิจ ศูนย์กลางคมนาคมนานาชาติ การท่องเที่ยว พลังงาน และเขตการแปรรูปทรัพยากรที่สำคัญ รวมถึงเป็นศูนย์กลางของการก่อสร้างเมืองหัวสะพานที่จะเชื่อมโยงสู่อาเซียนโดยมุ่งลงใต้[142]
27 กรกฎาคม 2559	- รัฐบาลจีนได้ลงทุนสร้างทางรถไฟจีนลาวไทยซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงไปถึงด่านบ่อหาน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2564 เพื่อเชื่อมต่อไปยังเวียงจันทน์ของลาว และพัฒนาถนนเส้นทางจากเชียงรุ่งมาบ่อหานจาก 4 เลน เป็น 8 เลน และยังสร้างสนามบินห่างจากบ่อหานประมาณ 30 กิโลเมตรเพื่อขนนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ รวมถึงใช้ขนสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย เช่นผลไม้ และผักต่าง ๆ ของจีนทางตอนใต้มาไว้ที่บ่อหานเพื่อส่งเข้าลาวและไทยในโอกาสต่อไป - รัฐบาลจีนยังได้เปิดประมูลให้เอกชนของจีนเพื่อดำเนินจัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า (Distribution Center : DC) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบ่อหาน-บ่อเต็น (อยู่ในฝั่งบ่อหานของจีน ห่างจาก อ.เชียงของของไทย 243 กม.) บนพื้นที่ 4.83 ตารางกิโลเมตร ในศูนย์นี้จะมีทั้งคลังสินค้า (ที่เป็นห้องเย็นและไม่ใช่ห้องเย็น) สถานีและศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถยนต์ ลานจอดรถ มีร้านค้าทั่วไป และร้านค้าปลอดอากร (ดิวตี้ฟรี) ร้านอาหารและภัตตาคาร มีโรงแรมระดับ 4 ดาวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยศูนย์นี้ใช้เงินลงทุน 8,000 ล้านบาท[143]
22 กันยายน 2559	โดยส่วนมากประเทศจีนจะนำเข้าผลไม้จากประเทศไทยเป็นจำนวนมากบนเส้นทาง R3A ซึ่งได้แก่ มังคุด ลำไย ทุเรียนและส้มโอ โดย นายติง เจียงเซิง เจ้าของบริษัทสุ่ยกว่อเหลียนเมิ่ง ได้บอกว่าผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศไทยบนเส้นทาง R3A แบ่งออกเป็น 2 ส่วน อย่างละครึ่งดังนี้ 1) กระจายสินค้าเข้ามณฑลยูนนาน เพื่อจัดส่งสินค้าตามใบสั่งจากเมืองต่าง ๆ ของประเทศจีน เช่น เฉิงตู นครกุ้ยหยาง ฉงชิ่ง เซี่ยงไฮ้ เจิ้งโจว และปักกิ่ง ซึ่งจุดที่กระจายสินค้าเกษตรที่นำเข้าบนเส้นทาง R3A ไปยังเมืองต่าง ๆ ของประเทศจีนคือเฉิงตู 2) ที่เมืองเฉิงตูจะจัดส่งสินค้าเกษตรไปยังตลาดเหมิงหยาว ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผักและผลไม้ใหญ่ที่สุดในเมืองเสฉวน ผลไม้ที่ตลาดนี้นำเข้าบนเส้นทาง R3A คิดเป็นร้อยละ 10-15 ของผลไม้ทั้งหมด เส้นทาง R3A ส่วนมากสินค้าที่ประเทศไทยส่งออกบนเส้นทางนี้เป็นสินค้าการเกษตร

[142] เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (7) บุก"คุนหมิง"เมืองต้นทาง ฮับโครงข่ายไฮสปีดเทรน. สืบค้นที่ : http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1421898813

[143] ฐานเศรษฐกิจ 27 กรกฎาคม 2559 “เขตเศรษฐกิจลาวแซงไทย จีนทุ่ม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อหาน-บ่อเต็น”จากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,177 วันที่ 24 - 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 สืบค้นที่: http://www.thansettakij.com/content/74340

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
	รวมถึงสินค้าที่นำเข้าเป็นจำพวกสินค้าเกษตร เส้นทาง คุนหมิง-สิบสองปันนา-บ่อหาน ในปี 2016 ด่านศุลกากรบ่อหานนำเข้าผลไม้จากประเทศไทย 9 ชนิด ได้แก่ กล้วยไข่ ทุเรียน ลาไย มังคุด ส้มโอ มะละกอ มะม่วง และลิ้นจี่ โดยในช่วงเดือนมกราคม-สิงหาคม 2558 นำเข้าผลไม้จากประเทศไทย 106,500 ตัน มูลค่า 9,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้การนำเข้าผลไม้จากประเทศไทยบนเส้นทาง R3A เติบโตขึ้นเฉลี่ยปีละ 20-25% ผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศไทยมากที่สุดคือ กล้วย ไข่ มังคุด และลำไย นอกจากผลไม้ที่มีการนำเข้าจากประเทศไทยแล้วยังมี เครื่องปรุงอาหารไทย และเครื่องไม้ของตกแต่งบ้านจากไทย แต่ค่อนข้างน้อยเนื่องจากไม่คุ้มกับต้นทุนค่าขนส่ง (เจิง เจี้ยนหลิน ผอ.ด่านตรวจสอบและกักกันสินค้าด่านศุลกากรบ่อหาน)[144]
29 กันยายน 2559	เส้นทาง สปป. ลาว-ประเทศไทย สินค้าเกษตรของประเทศไทยในจังหวัดเชียงรายที่มีศักยภาพเพียงพอในการส่งออก คือ ข้าวหอมมะลิ ข้าวออร์แกนิก ชา กาแฟ ลำไย และสัปปะรดภูแล สิ่งที่ตลาดในประเทศจีนต้องการมากที่สุดคือ ข้าวหอมมะลิ และสัปปะรดภูแล เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทาง R3A ทำให้ประเทศไทยสามารถส่งออกสินค้าจากภูมิภาคอื่นได้มากขึ้น เช่น กล้วยไข่จากจังหวัดจันทบุรี ส้มโอจากจังหวัดพิจิตร และลำไยจากจังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น (เกษม ไตรรัตน์ เลขาธิการหอการค้าจังหวัดเชียงราย)[145]
11 ตุลาคม 2559	จากการที่ประเทศจีนมีโครงการพัฒนาเส้นทาง R3A เป็น R3A+ ทำให้ผู้ประกอบการคาดว่าจะทำให้ปริมาณนำเข้าและส่งออกจากประเทศไทยกระจายไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีนได้มากขึ้น เนื่องจากเฉิงตูเป็นจุดกระจายสินค้าเกษตรของประเทศจีน เมื่อพิจารณาสถิตินำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรจาก เฉิงตู-ประเทศไทย ถ้ามีเส้นทาง R3A+ จะสามารถทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยลดลงกว่าร้อยละ 30 และคาดว่าจะมีกำไรเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8-9 สถิติของกรมพาณิชย์เฉิงตูระบุว่า สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรจากเฉิงตู-ประเทศไทย ในปีพ.ศ. 2557 มีมูลค่าทั้งสิ้น 12,560,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ถึงร้อยละ 72 แบ่งเป็น ● สินค้าส่งออก 10,880,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2556 ถึงร้อยละ 75 ● สินค้าส่งออก 1,690,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2556 ถึงร้อยละ 52 ในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2558 สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรจาก

[144] กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ 22 กันยายน 2559 “เส้นทางเศรษฐกิจ R3A+ จากเฉิงตูถึงบ่อหาน (ตอนที่ 1)” สืบค้นที่: http://www.eastasiawatch.in.th/th/articles/politics-and-economy/519/?sphrase_id=3433487. (สืบค้นข้อมูล: 8 มิถุนายน 2560).

[145] กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ 29 กันยายน 2559 “เส้นทางเศรษฐกิจ R3A+ ผ่าน สปป. ลาว สู่ประเทศไทย (ตอนที่ 2)” สืบค้นที่: http://www.eastasiawatch.in.th/th/articles/politics-and-economy/520/?sphrase_id=3433487 (สืบค้นข้อมูล: 9 มิถุนายน 2560

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
	เฉิงตู-ประเทศไทยมีมูลค่ารวม 8,810,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2557 ในช่วงเวลาเดียวกันถึงร้อยละ 77 แบ่งเป็น ● สินค้าส่งออก 6,790,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2557 ถึงร้อยละ 41 ● สินค้าส่งออก 1,690,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2557 ถึงร้อยละ 65 จากสถิติตลาดค้าส่งสินค้าเกษตรเหมิงหยาง ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งสินค้าเกษตรที่ใหญ่สุดในจีนตะวันตก ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ● ปีพ.ศ. 2557 ตลาดค้าส่ง ได้จำหน่ายผลไม้นำเข้าทั้งสิ้น 244,000 ตัน เป็นผลไม้นำเข้าจากประเทศไทยมากถึง 53,000 ตัน คิดเป็นร้อยละ 21.5 ของปริมาณการจำหน่ายผลไม้นำเข้าทั้งหมด และคิดเป็นร้อยละ 66 ของปริมาณการจำหน่ายผลไม้นำเข้าที่มาจากประเทศในอาเซียน ซึ่งมีมูลค่าจำหน่ายประมาณ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ● สำหรับครึ่งปีแรกของปีพ.ศ.2558 มีการจำหน่ายผลไม้นำเข้าประมาณ 150,000 ตัน ซึ่งเป็นผลไม้ไทยจำนวน 48,000 ตัน คิดเป็นสัดส่วนที่ร้อยละ 32 และมูลค่าการจำหน่ายทั้งสิ้น 180 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คาดกันว่า ในช่วงครึ่งปีหลังของปีพ.ศ. 2558 จะมียอดการจำหน่ายผลไม้ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศไทย[146]
26 ธันวาคม 2559	ในปีพ.ศ.2557 ประเทศจีนได้ริเริ่มโครงการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการเก้าจอมสิบสองปันนา และ Wanda สิบสองปันนา รวมทั้งการขยายช่องทางจราจรในเขตสิบสองปันนา และในขณะนี้ประเทศจีนได้มีนโยบายเร่งพัฒนาพื้นที่ชายแดน โดยในวันที่ 23 ธันวาคม 2559 คณะผู้สำรวจได้เข้าพบหารือกับคณะกรรมการ Key Pilot Development and Opening up Zone ที่อำเภอเหมิงล่า เมืองบ่อหาน ประเทศจีน เกี่ยวกับโครงการ One Belt One Road ซึ่งเมืองบ่อหานเป็นเส้นทางผ่านของ R3A ในขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างขยายช่องทางจราจร เส้นทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย (คาดว่าเส้นทางรถไฟคุนหมิง-บ่อหาน จะแล้วเสร็จในปี 2021)[147]
28 มกราคม 2560	กระทรวงคมนาคม มีโครงการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการแอ็กชั่นแพลนปีพ.ศ. 2560 หวังยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าขานรับการขยายตัวของเศรษฐกิจอาเซียนและจีน เป็นอีกหัวใจสำคัญในการแปลงโฉม จ.เชียงราย ให้เป็นโลจิสติกส์ซิตี้ของภูมิภาค พัฒนาให้เป็นประตูการค้าในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ โดยศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเชียงของจะมีพื้นที่ทั้งหมด

[146] กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ 29 กันยายน 2559 “เส้นทางเศรษฐกิจ R3A+ ผ่าน สปป. ลาว สู่ประเทศไทย (ตอนที่ 2)” (อ้างแล้ว)

[147] กรุงเทพธุรกิจ. 26 ธันวาคม 2559 “บันทึกความเชื่อมโยง ไทย-ยูนนาน ผ่านเส้นทาง R3A และแม่น้ำโขง” สืบค้นที่: http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/733339. (สืบค้นข้อมูล: 5 มิถุนายน 2560).

ช่วงเวลา	เหตุการณ์
	330 ไร่ แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ และคาดว่ารูปแบบการลงทุนจะเป็นแบบร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (พีพีพี) ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี ซึ่งนักวิชาการโลจิสติกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เชื่อว่าโครงการดังกล่าวจะเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ได้ถึง 140% ภายในระยะเวลา 20 ปี หรือเพิ่มเป็น 1.95 แสนทีอียู จากปัจจุบันอยู่ที่ 8.1 หมื่นทีอียู ขณะนี้ได้ดำเนินการเวนคืนพื้นที่ครบแล้ว และได้รับอนุมัติงบประมาณค่าก่อสร้างระยะแรกแล้ว 1,406 ล้านบาท เพื่อสร้างอาคารสำนักงานกลาง คลังสินค้าศุลกากร คลังสินค้าทัณฑ์บน โรงอาหาร อาคารโรงซ่อมบำรุง อาคาร CFS ลานคอนเทนเนอร์ CFS อาคารที่พัก อาคาร X-ray และอาคารด่านจัดเก็บค่าผ่านทางสะพานเชียงของ ส่วนระยะที่สองจะก่อสร้างอาคารเปลี่ยนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อรถไฟทางคู่และสร้างอาคารเพิ่มเติม คาดการณ์ว่ารายได้ในระยะเวลา 30 ปี จะอยู่ที่ 2,410 ล้านบาท หรือเฉลี่ยปีละ 80.3 ล้านบาท[148]
29 พฤษภาคม – 2 มิถุนายน 2560	เมืองห้วยทรายไปจนถึงเมืองเชียงรุ่งตามแนวเส้นทาง R3A นั้น ตลอดข้างทางจะพบเห็นสวนกล้วยมากที่สุด รองลงมาคือสวนยางพารา จากการรุกก้าวของกลุ่มทุนจีนบนเส้นทาง R3A นับตั้งแต่ปีพ.ศ.2550 ได้เข้ามาลงทุนและเช่าที่ดินเพื่อดำเนินด้านการค้า การลงทุน ตามหัวเมืองสำคัญบนเส้นทางนี้ โดยเฉพาะการลงทุนทางด้านภาคเกษตรกรรมในการปลูกกล้วยหอมซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจที่ได้รับความนิยมบริโภคเป็นอย่างมากสำหรับชาวจีนและเนื่องจากการปลูกกล้วยในประเทศจีนสามารถเพาะปลูกกล้วยหอมได้มีเพียงเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาหรือในเขตภาคใต้ของจีนเท่านั้น[149]
พ.ศ. 2559 - 2563	ดำเนินนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 : “เป็นสังคมที่มีความกินดีอยู่ดี” (**小康社会**) นำพาประเทศสู่ความรุ่งเรืองและแข็งแกร่งในเวทีโลกการเพิ่มประชากรกลุ่มรายได้ปานกลางให้มากขึ้นเพื่อขยายความเป็นเมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตประชากรมีการปรับจากเดิมแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่เน้น “ยุทธศาสตร์หัวสะพาน” มาเน้น “One Belt One Road”

[148] โพสต์ทูเดย์. ศูนย์ขนส่งเชียงของ ฮับโลจิสติกส์ซิตี้ [ออนไลน์]. จากโพสต์ทูเดย์ เวปไซต์: http://www.posttoday.com/biz/aec/column/478039. (สืบค้นข้อมูล: 5 มิถุนายน 2560).

[149] สิทธิชาติ สมตา. ไทย-จีน: ท่าเรือ และสวนกล้วย [ออนไลน์]. จากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง http://rs.mfu.ac.th/obels/?p=1477 สืบค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2560

บทที่ 6
ผลกระทบต่อการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

บทนี้นำเสนอผลการประมวลสถานการณ์การนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนจากหลายมุมมอง โดยเริ่มจากการพิจารณาสถานการณ์การค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน โดยอาศัยข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกในภาพรวม ถัดมาเป็นการนำเสนอสถานการณ์ในการขนส่งผักและไม้บนเส้นทาง R3A และตามด้วยสถานการณ์ในห่วงโซ่การนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ที่ใช้เส้นทาง R3A ในการขนส่ง โดยในเบื้องต้นนี้ การนำเสนอจะให้ความสำคัญกับระบบการค้าที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่การนำเข้าและส่งออก

6.1 สถานการณ์การค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

6.1.1 ภาพรวมการนำเข้าและส่งออกสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยจีน

6.1.1.1 ภาพรวมการนำเข้าและส่งออกสินค้าผักระหว่างไทยกับจีน

ประเทศจีนมีศักยภาพในการเพาะปลูกผักเป็นอันดับ 1 ของโลก เนื่องด้วยจีนมีพื้นที่ที่มีสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมต่อการเพาะปลูกผัก และยังมีแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์ ทำให้ได้ผลผลิตต่อไร่สูงและราคาถูก โดยผักของจีนที่มีการนำเข้ามายังประเทศไทยจำนวนมาก ได้แก่ กระเทียม แครอท หอมหัวใหญ่ ซึ่งมีราคาถูกกว่าผลผลิตของไทยมาก อีกทั้งผักอื่น ๆ โดยเฉพาะผักใบเขียวจากประเทศจีน ที่สามารถส่งตรงมายังประเทศไทยได้เร็วขึ้น ทำให้ผักมีความสด กรอบ อร่อย ดังนั้น ผักจากประเทศจีนจึงเป็นที่นิยมของผู้บริโภคชาวไทย และสามารถทดแทนผักชนิดเดียวกันกับของประเทศไทย[150] ทั้งนี้ ผักใบเขียวที่นำเข้าจากประเทศจีน มีแหล่งผลิตในแถบมณฑลฝั่งตะวันตก โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน สำหรับมันฝรั่ง แครอท กระเทียม และหอมหัวใหญ่ มักอยู่ทางเหนือของจีนแถบมณฑลซานตง เจียงซู และมองโกเลีย

จากสถิติการนำเข้าและส่งออกผักระหว่างประเทศไทยและจีน จะเห็นว่า ในภาพรวมของสินค้าหมวดผัก (รหัส 07) (ตารางที่ 6-1, 6-2 และ 6-3) ไทยยังได้ดุลการค้าเหนือจีนอยู่ อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาเจาะลึกเป็นรายสินค้าจะพบว่า สินค้าประเภทผักเกือบทุกรายการ ไทยเสียเปรียบดุลการค้าให้กับจีนค่อนข้างมาก ยกเว้นเพียงมันสำปะหลัง (0714) เท่านั้น ซึ่งไทยยังส่งออกสินค้าให้กับจีนเป็นจำนวนมาก[151] โดยจีนแทบจะเป็นลูกค้าคนเดียวของไทยในสินค้าหมวดนี้ ทั้งนี้ยอดส่งออกรวมของพืชประเภทผัก ยกเว้นมันสำปะหลัง มีมูลค่าการส่งออกไปจีนลดลงตลอดมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าจากจีนเติบโตเรื่อยมา

[150] กนก คติการและคณะ (2553) “ผลกระทบของนโยบายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย : กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน”.

[151] “Trade statistics for international business development” สืบค้นที่: www.trademap.org

ตารางที่ 6-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าผักจากไทยไปจีน

รหัส	คำอธิบาย	มูลค่าการส่งออกไปยังสาธารณรัฐจากประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0701	มันฝรั่ง สดหรือแช่เย็น	0	0	2	10	0	2	2	0
0702	มะเขือเทศ สดหรือแช่เย็น	1	0	0	1	0	0	0	0
0703	หอมหัวใหญ่ หอมหัวเล็ก กระเทียม ลีกและพืชผักจำพวก หอมกระเทียมอื่นๆ สดหรือแช่เย็น	1	11	2	85	619	263	373	495
0704	กะหล่ำปลี กะหล่ำดอก กะหล่ำปม เคลและพืชที่คล้ายกัน ในตระกูลบราสซิกาซึ่งบริโภคได้ สดหรือแช่เย็น	0	2	3	1	2	5	0	0
0705	ผักกาดหอม (แล็กตูกาซาติวา) และชิโครี่ (ชนิดชิโคเรี่ยม) สดหรือแช่เย็น	0	0	0	0	0	0	0	0
0706	แคร์รอต เทอร์นปิ หัวบีตที่ใช้ทาสลัด ซัลซิฟาย เซเลริแอก หัวผักกาดขาว และหัวของพืชที่คล้ายกันซึ่งบริโภคได้ สด หรือแช่เย็น	0	0	218	0	0	0	0	0
0707	แตงร้านและแตงกวา สดหรือแช่เย็น	0	0	0	0	0	0	0	0
0708	พืชผักตระกลู ถั่ว เอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม สดหรือแช่เย็น	0	0	5	98	0	0	49	0
0709	พืชผักอื่น ๆ สดหรือแช่เย็น	60	130	147	42	61	189	129	65
0710	พืชผัก (ดิบหรือทำให้สุกโดย การนึ่งหรือต้ม) แช่เย็นจนแข็ง	103	45	338	676	429	360	251	255
0711	พืชผักที่ทำไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว (เช่น รมด้วยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ แช่น้ำเกลือ แช่น้ำกามะถัน หรือแช่น้ำยากันเสีย อื่น ๆ) ในสภาพที่ไม่เหมาะสาหรับบริโภคทันที	19	0	3	3	8	1	7	63
0712	พืชผักแห้ง ทั้งต้นหรือทั้งหัว ตัด ฝาน ทำให้แตก หรือเป็นผง แต่ต้องไม่จัดทำมากไปกว่านี้	20	66	84	98	250	120	332	391
0713	พืชผักตระกลูถั่วแห้งและเอาเปลือกออกจะลอกเยื่อหรือ ทำให้แยกจากกันหรือไม่ก็ตาม	1,237	714	2,725	4,729	16,442	10,525	11,587	2,744
0714	มันสำปะหลัง รากสามสิบ สาเลป เยรูซาเลมอาร์ติโชก มันเทศ และรากหรือหัวที่คล้ายกัน ซึ่งมีปริมาณของสตาร์ช หรืออินูลินสูง สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง หรือแห้ง จะฝาน หรือทำเป็นเพลเลตหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งเนื้อในของต้นสาคู	581,909	802,397	968,864	1,074,803	1,302,432	1,517,608	1,535,613	1,105,126
	รวม	583,350	803,365	972,391	1,080,546	1,320,243	1,529,073	1,548,343	1,109,139

ที่มา: ITC calculations based on The customs department of the kingdom of Thailand statistics since January, 2015 และ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics until January, 2015

ตารางที่ 6-2 มูลค่าการนำเข้าสินค้าผักจากจีน

รหัส	คำอธิบาย	มูลค่าการนำเข้าผักจากสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)

		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0701	มันฝรั่ง สดหรือแช่เย็น	4,641	3,428	2,760	2,321	1,844	6,065	2,252	4,114
0702	มะเขือเทศ สดหรือแช่เย็น	0	81	375	218	138	57	213	397
0703	หอมหัวใหญ่ หอมหัวเล็ก กระเทียม ลีกและพืชผักจำพวก หอมกระเทียมอื่น ๆ สดหรือแช่เย็น	11,601	17,235	26,041	22,061	24,716	22,178	35,466	26,422
0704	กะหล่ำปลี กะหล่ำดอก กะหล่ำปม เคลและพืชที่คล้ายกัน ในตระกูลบราสซิกาซึ่งบริโภคได้ สดหรือแช่เย็น	10,867	13,502	20,368	25,607	30,510	33,891	36,634	45,314
0705	ผักกาดหอม (แล็กตูกาซาติวา) และชิโครี่ (ชนิดชิโคเรี่ยม) สดหรือแช่เย็น	1,040	1,286	1,564	1,795	2,647	2,289	2,676	2,979
0706	แคร์รอต เทอร์นปิ หัวบีตที่ใช้ทาสลัด ซัลซิฟาย เซเลริแอก หัวผักกาดขาว และหัวของพืชที่คล้ายกันซึ่งบริโภคได้ สด หรือแช่เย็น	27,124	29,159	33,482	41,291	43,364	38,548	42,163	41,345
0707	แตงร้านและแตงกวา สดหรือแช่เย็น	2	8	0	46	0	0	0	1
0708	พืชผักตระกลู ถั่ว เอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม สดหรือแช่เย็น	1,894	3,158	3,717	3,685	3,055	2,345	2,299	2,246
0709	พืชผักอื่น ๆ สดหรือแช่เย็น	5,151	6,640	9,989	15,772	27,603	32,364	37,881	49,664
0710	พืชผัก (ดิบหรือทำให้สุกโดย การนึ่งหรือต้ม) แช่เย็นจนแข็ง	3,159	4,159	4,439	5,809	10,831	8,260	7,974	11,104
0711	พืชผักที่ทำไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว (เช่น รมด้วยก๊าซซัลเฟอร์ ไดออกไซด์ แช่น้ำเกลือ แช่น้ำกามะถัน หรือแช่น้ำยากันเสีย อื่น ๆ) ในสภาพที่ไม่เหมาะสาหรับบริโภคทันที	5,290	4,112	3,180	2,933	3,004	2,788	1,855	1,922
0712	พืชผักแห้ง ทั้งต้นหรือทั้งหัว ตัด ฝาน ทำให้แตก หรือเป็นผง แต่ต้องไม่จัดทำมากไปกว่านี้	38,418	53,208	70,003	58,305	63,910	76,463	89,714	90,000
0713	พืชผักตระกลูถั่วแห้งและเอาเปลือกออกจะลอกเยื่อหรือ ทำให้แยกจากกันหรือไม่ก็ตาม	2,190	3,015	3,387	2,601	3,061	2,468	2,646	3,793
0714	มันสำปะหลัง รากสามสิบ สาเลป เยรูซาเลมอาร์ติโชก มันเทศ และรากหรือหัวที่คล้ายกัน ซึ่งมีปริมาณของสตาร์ช หรืออินูลินสูง สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง หรือแห้ง จะฝาน หรือทำเป็นเพลเลตหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งเนื้อในของต้นสาคู	467	598	1,027	1,068	2,725	741	930	1,312
	รวม	111,844	139,589	180,332	183,512	217,408	228,457	262,703	280,613

ที่มา: ITC calculations based on The customs department of the kingdom of Thailand statistics since January, 2015 และ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics until January, 2015

ตารางที่ 6-3 ดุลการค้าสินค้าผักระหว่างไทยกับจีน

รหัส	คำอธิบาย	ดุลการค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0701	มันฝรั่ง สดหรือแช่เย็น	-4,641	-3,428	-2,758	-2,311	-1,844	-6,063	-2,250	-4,114
0702	มะเขือเทศ สดหรือแช่เย็น	1	-81	-375	-217	-138	-57	-213	-397

รหัส	คำอธิบาย	ดุลการค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0703	หอมหัวใหญ่ หอมหัวเล็ก กระเทียม ลีกและพืชผักจำพวก หอมกระเทียมอื่น ๆ สดหรือแช่เย็น	-11,600	-17,224	-26,039	-21,976	-24,097	-21,915	-35,093	-25,927
0704	กะหล่ำปลี กะหล่ำดอก กะหล่ำปม เคลและพืชที่คล้ายกัน ในตระกูลบราสซิกาซึ่งบริโภคได้ สดหรือแช่เย็น	-10,867	-13,500	-20,365	-25,606	-30,508	-33,886	-36,634	-45,314
0705	ผักกาดหอม (แล็กตูกาซาติวา) และชิโครี่ (ชนิดชิโคเรี่ยม) สดหรือแช่เย็น	-1,040	-1,286	-1,564	-1,795	-2,647	-2,289	-2,676	-2,979
0706	แคร์รอต เทอร์นปิ หัวบีตที่ใช้ทาสลัด ซัลซิฟาย เซเลริแอก หัวผักกาดขาว และหัวของพืชที่คล้ายกันซึ่งบริโภคได้ สด หรือแช่เย็น	-27,124	-29,159	-33,264	-41,291	-43,364	-38,548	-42,163	-41,345
0707	แตงร้านและแตงกวา สดหรือแช่เย็น	-2	-8	-	-46	-	-	-	-1
0708	พืชผักตระกลู ถั่ว เอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม สดหรือแช่เย็น	-1,894	-3,158	-3,712	-3,587	-3,055	-2,345	-2,250	-2,246
0709	พืชผักอื่น ๆ สดหรือแช่เย็น	-5,091	-6,510	-9,842	-15,730	-27,542	-32,175	-37,752	-49,599
0710	พืชผัก (ดิบหรือทำให้สุกโดย การนึ่งหรือต้ม) แช่เย็นจนแข็ง	-3,056	-4,114	-4,101	-5,133	-10,402	-7,900	-7,723	-10,849
0711	พืชผักที่ทำไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว (เช่น รมด้วยก๊าซซัลเฟอร์ ไดออกไซด์ แช่น้ำเกลือ แช่น้ำกามะถัน หรือแช่น้ำยากันเสีย อื่น ๆ) ในสภาพที่ไม่เหมาะสาหรับบริโภคทันที	-5,271	-4,112	-3,177	-2,930	-2,996	-2,787	-1,848	-1,859
0712	พืชผักแห้ง ทั้งต้นหรือทั้งหัว ตัด ฝาน ทำให้แตก หรือเป็นผง แต่ต้องไม่จัดทำมากไปกว่านี้	-38,398	-53,142	-69,919	-58,207	-63,660	-76,343	-89,382	-89,609
0713	พืชผักตระกลูถั่วแห้งและเอาเปลือกออกจะลอกเยื่อหรือ ทำให้แยกจากกันหรือไม่ก็ตาม	-953	-2,301	-662	2,128	13,381	8,057	8,941	-1,049
0714	มันสำปะหลัง รากสามสิบ สาเลป เยรูซาเลมอาร์ติโชก มันเทศ และรากหรือหัวที่คล้ายกัน ซึ่งมีปริมาณของสตาร์ช หรืออินูลินสูง สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง หรือแห้ง จะฝาน หรือทำเป็นเพลเลตหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งเนื้อในของต้นสาคู	581,442	801,799	967,837	1,073,735	1,299,707	1,516,867	1,534,683	1,103,814
	รวม	471,506	663,776	792,059	897,034	1,102,835	1,300,616	1,285,640	828,526

ที่มา: ITC calculations based on The customs department of the kingdom of Thailand statistics since January, 2015 และ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics until January, 2015

6.1.1.2 ภาพรวมการนำเข้าและส่งออกสินค้าผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

จีนเป็นตลาดส่งออกผลไม้ที่สำคัญของไทย ทั้งนี้หลังจากการเปิดเสรีการค้าผักและผลไม้ตามพิกัดอัตราศุลกากรหมวดที่ 07-08 ระหว่างไทย-จีนในกรอบ FTA ASEAN-จีน ซึ่งเริ่มมีผลในทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 เป็นต้น มาได้ส่งผลให้มีการขยายการค้าผักและผลไม้เพิ่มขึ้น ด้วยจำนวนประชากรและเศรษฐกิจของประเทศจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการลดภาษีนำเข้าผลไม้ตามข้อตกลงเหลือร้อยละ 0 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 ทำให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์อย่างมากจากการส่งผลไม้เมืองร้อนไปยังตลาดจีน[152] ปัจจุบันรูปแบบการบริโภคของชาวจีนได้เปลี่ยนแปลงไปจากเมืองสำคัญระดับชาติสู่เมืองสำคัญระดับมณฑล เดิมตลาดผู้บริโภคอาหารนำเข้าของจีนจะอยู่ในเขตเมืองเศรษฐกิจสำคัญ เช่น เซี่ยงไฮ้ ปักกิ่ง กวางตุ้ง เป็นต้น แต่ปัจจุบันผู้บริโภคชาวจีนมีรายได้เพิ่มขึ้น มีกำลังในการซื้อหาสินค้านำเข้ามากขึ้น ตลาดผู้บริโภคอาหารนำเข้าจึงอยู่ในช่วงขยายกว้างออกไปตามเมืองเศรษฐกิจรองต่างๆ นอกจากนี้อีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมให้ตลาดผลไม้ไทยในจีนได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นคือการที่นักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้ามาประเทศไทยและมีโอกาสได้ลองผลไม้ไทย จึงเป็นโอกาสที่ผลไม้ไทยยังสามารถเติบโตได้อีกมากในตลาดจีน[153]

อย่างไรก็ดีประเทศจีนมีการเพาะปลูกผลไม้แทบทุกภาค โดยในแต่ละปี จีนมีปริมาณผลผลิตผลไม้ทั้งสิ้นจำนวนกว่า 60 ล้านตัน พื้นที่ที่สามารถให้ผลผลิตผลไม้สูงที่สุดคือ มณฑลซานตง รองลงมาคือ มณฑลเหอเป่ย จีนจึงเป็นประเทศผู้ผลิตและบริโภคผลไม้มากที่สุดในโลก แต่ขณะที่ปริมาณการผลิตผลไม้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า ความต้องการของผู้บริโภคกลับเพิ่มสูงขึ้นตลอดหลายปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ทางภาคใต้ของจีนในบางพื้นที่ เช่น มณฑลกวางตุ้ง ฝูเจี้ยน หรือเขตปกครองตนเองกว่งซี-จ้วง สามารถเพาะปลูกพืชและผลไม้เมืองร้อนได้ เช่น กล้วย มะม่วง มะละกอ แต่ด้วยอุปสรรคด้านสภาพอากาศที่ไม่ร้อนตลอดทั้งปี ส่งผลให้รสชาติและคุณภาพของผลไม้ที่เพาะปลูกได้ในประเทศยังไม่ดีเท่าที่ควร รวมทั้งปริมาณความสามารถในการผลิตก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภคทั้งประเทศ จีนจึงยังมีความต้องการผลไม้ค่อนข้างสูง และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีเห็นได้ว่า ข้อได้เปรียบของไทยต่อจีนด้านการผลิตสินค้าเกษตรอยู่ที่ปริมาณน้ำฝนและอุณหภูมิ เหมาะสมกับการการเพาะปลูกพืชและผลไม้เมืองร้อนได้ตลอดทั้งปี ไทยสามารถผลิตสินค้าเกษตรหลายชนิดที่จีนไม่สามารถผลิตได้ ไม่ว่าจะเป็นผลไม้เขตร้อน ยางธรรมชาติ น้ำมันปาล์ม มันสำปะหลัง เป็นต้น สภาพดินฟ้าอากาศจึงเป็นเงื่อนไขสำคัญหนึ่งที่ทำให้จีนต้องนำเข้าจากไทย ดังนั้น จีนจึงถือเป็นแหล่งรองรับการขยายตัวด้านการส่งออกของสินค้าเกษตรไทยได้อย่างดี โดยเฉพาะผลไม้เมืองร้อน[154]

ปัจจุบันรัฐบาลจีนอนุญาตให้นำเข้าผลไม้ไทยได้จำนวน 23 ชนิด ได้แก่ ทุเรียน มังคุด ลำไย กล้วยไข่ ลิ้นจี่ มะพร้าว มะละกอ มะเฟือง มะม่วง ฝรั่ง ชมพู่ เงาะ สับปะรด ละมุด เสาวรส น้อยหน่า มะขาม ขนุน สละ ลองกอง ส้มเขียวหวาน ส้ม ส้มโอ ตามลำดับ โดยผลไม้ที่ผู้บริโภคชาวจีนนิยมบริโภคมาก ได้แก่ ทุเรียน

---

[152] สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ “การส่งออกผลไม้ไทยไปจีน” สืบค้นที่ : http://www.acfs.go.th/read_news.php?id=6906&ntype=09

[153] ฝ่ายการเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครเซี่ยงไฮ้ สังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ “สถานการณ์ราคาขายปลีกผลไม้ไทยในตลาดเซี่ยงไฮ้ ปี พ.ศ. 2558 – 2559”

[154] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “ศึกษาโอกาสสินค้าเกษตรไทยในจีน” สืบค้นที่ : http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/index.php?SECTION_ID=607&PAGEN_1=6

มังคุด ลำไย กล้วยไข่ ชมพู่ทับทิมจันทร์ มะม่วงน้ำดอกไม้ เงาะโรงเรียน ส้มโอ มะขามหวาน เป็นต้น นอกจากนี้ผลไม้แปรรูป เช่น ลำไยอบแห้ง ทุเรียนทอดกรอบ/อบกรอบ กล้วยอบกรอบ ขนุนอบกรอบ สับปะรดอบกรอบและมะขามหวานแกะเมล็ด เป็นต้น ก็ได้รับความนิยมจาก ผู้บริโภคชาวจีนเช่นกัน[155] โดยแหล่งเพาะปลูกผลไม้ที่สำคัญของไทยในแต่ละพื้นที่ เช่น ลำไย ลิ้นจี่ เพาะปลูกจากภาคเหนือแถบจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ส่วนทุเรียน มังคุด กล้วยไข่จากจังหวัดระยอง จันทบุรี ชุมพร และนครศรีธรรมราช เป็นต้น[156]

สำหรับแหล่งนำเข้าผลไม้ไทยที่สำคัญของจีนอยู่ในเขตมณฑลกวางตุ้ง[157] โดยผลไม้ไทยร้อยละ 70 จะถูกส่งไปจำหน่ายที่ตลาดขายส่งผลไม้"เจียงหนาน" นครกว่างโจว มณฑลกวางตุ้ง โดยอาศัยเส้นทางการขนส่ง 4 ช่องทาง ได้แก่[158]

- สายที่ 1 เข้าฮ่องกงผ่านด่านทางบกเหวินจิ่นตู้ (เสิ่นเจิ้น) ไปยังตลาดค้าส่งผักผลไม้เจียงหนาน ใช้เวลาขนส่ง ประมาณ 4 วัน 4 ชั่วโมง
- สายที่ 2 ระยะเวลาขนส่งกรุงเทพฯ-เจียงหนาน เข้าฮ่องกงผ่านท่าเรือหลานสือ (ฝอซาน) ไปยังตลาดค้าส่งผักผลไม้เจียงหนาน ใช้เวลาขนส่งประมาณ 4 วัน 10 ชั่วโมง
- สายที่ 3 เข้าฮ่องกงผ่านท่าเรือฮวางผู่ (กว่างโจว) ใช้เวลาขนส่งประมาณ 4 วัน 6 ชั่วโมง 30 นาที
- สายที่ 4 ขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังตลาดเจียงหนาน โดยไม่ผ่านฮ่องกง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 4 วัน 4 ชั่วโมง

ซึ่งตลาดค้าส่งผักผลไม้ เจียงหนานมีการซื้อขายผักเฉลี่ยวันละ 10,000 ตัน ผลไม้วันละ 5,000 ตัน โดยตลาดแห่งนี้เป็นตลาดค้าส่งไปยังมณฑลต่าง ๆ ทั่วประเทศจีน และตลาดค้าส่งแก่ผู้ประกอบการค้าส่ง-ปลีกในมณฑลกวางตุ้ง ผ่านช่องทางหาบเร่ แผงลอย ร้านค้าท้องถิ่น ชุมชน และโมเดิร์นเทรด

ในทางกลับกัน ไทยเองก็มีความต้องการบริโภคผลไม้เมืองหนาวจากจีนเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน โดยผลไม้เมืองหนาวสำคัญที่นำเข้าจากจีน เช่น แอปเปิ้ล สาลี่ จะมีแหล่งผลิตในมณฑลส่านซี ซานตง เหอหนานและเหอเป่ย ขณะที่ ผลไม้กึ่งร้อน เช่น ทับทิม มีแหล่งผลิตในมณฑลกวางตุ้ง หูหนาน หูเป่ยและเจ๋อเจียง ทั้งนี้แหล่งผลิต พุทรา ส่วนใหญ่มาจากมณฑลซานตงและเหอเป่ย[159]

เมื่อพิจารณาสถิติการนำเข้าและส่งออกระหว่างไทยกับจีนในภาพรวมของสินค้าหมวดผลไม้ (รหัส 08) (ตารางที่ 6-4, 6-5 และ 6-6) ไทยยังได้เปรียบดุลการค้ากับจีนอยู่ อย่างไรก็ตาม ความได้เปรียบดุลการค้ามีแนวโน้มลดลงตลอดมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2554 สินค้าที่ไทยได้ดุลการค้าเหนือจีนค่อนข้างมาก คือ สินค้าในหมวด

---

[155] สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ “การส่งออกผลไม้ไทยไปจีน” สืบค้นที่ : http://www.acfs.go.th/read_news.php?id=6906&ntype=09

[156] สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2553) “โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชีย ปี 2552 (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)

[157] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “ศึกษาโอกาสสินค้าเกษตรไทยในจีน” สืบค้นที่ : http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/index.php?SECTION_ID=607&PAGEN_1=6

[158] ประชาชาติธุรกิจ, 25 กุมภาพันธ์ 2553 “เจาะตลาดขายส่ง เจียงหนาน เมืองหลวงผัก-ผลไม้แห่งนครกว่างโจว” ปีที่ 33 ฉบับที่ 4187 สืบค้นที่ : http://econnews9.blogspot.com/2010/02/blog-post.html

[159] กนก คติการและคณะ (2553) “ผลกระทบของนยายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย : กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน”.

0803 (กล้วย) 0804 (มังคุด) 0810 (ทุเรียน ลำไย) และ 0813 (ลำไยอบแห้ง) ในขณะที่จีนได้เปรียบดุลการค้าเหนือไทยในหมวด 0805 (ส้ม) 0806 (องุ่น) และ 0808 (แอบเปิ้ล และผลไม้เมืองหนาว)

ตารางที่ 6-4 มูลค่าการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน

รหัส	คำอธิบาย	มูลค่าการส่งออกผลไม้ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0801	มะพร้าวบราซิลนัตและเมล็ดมะม่วงหิมพานต์สดหรือแห้ง จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม	381	294	523	808	1,222	6,210	16,586	21,746
0802	ลูกนัตอื่น ๆ สดหรือแห้ง จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม – เมล็ดอัล มอนด์	1,516	1,086	194	241	425	345	485	10,615
0803	กล้วย รวมถึงกล้วย สดหรือแห้ง	3,260	2,500	4,159	6,174	4,230	7,235	9,815	6,558
0804	อินทผลัม มะเดื่อ สับปะรด อโวกาโด ฝรั่ง มะม่วง และมังคุด สดหรือแห้ง	21,173	26,747	36,298	39,772	50,819	49,780	65,557	49,723
0805	ผลไม้จำพวกส้ม สดหรือแห้ง	2,997	2,862	3,610	2,773	5,699	5,230	5,588	5,896
0806	องุ่น สดหรือแห้ง	-	1	36	11	29	163	10	30
0807	แตง (รวมถึงแตงโม) และมะละกอ สด	22	24	14	3	9	57	36	49
0808	แอปเปิ้ล แพร์ และควินซ์ สด	-	-	-	16	-	-	-	-
0809	แอปริคอต เชอร์รี่ ท้อ (รวมทั้งเนกทารีน) พลัม และสโล สด	-	-	-	-	-	80	-	-
0810	ผลไม้อื่น ๆ สด	94,959	109,220	161,864	251,025	294,752	258,945	312,883	347,129
0811	ผลไม้และลูกนัตดิบหรือทำให้สุกโดยการนึ่งหรือต้มแช่เย็นจนแข็ง จะเติมน้ำตาลหรือสารทำให้หวานอื่นๆ หรือไม่ก็ตาม	4,633	4,767	6,216	5,175	7,169	14,157	33,162	32,173
0812	ผลไม้และลูกนัต ที่ทำไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว (เช่นรมด้วยก๊าซ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ แช่น้ำเกลือ แช่น้ำกำมะถันหรือน้ำยากันเสียอื่นๆ) ในสภาพที่ไม่เหมาะสำหรับบริโภคทันที	302	342	451	174	108	272	281	152
0813	ผลไม้แห้ง นอกจากผลไม้ตามประเภท 08.01 ถึง 08.06 รวมทั้งลูกนัตหรือผลไม้แห้งในตอนนี้ผสมกัน	70,749	57,141	249,798	105,858	82,867	50,304	25,456	50,664
0814	เปลือกผลไม้จำพวกส้ม หรือเปลือกแตง (รวมถึงแตงโม) สด แช่เย็นจนแข็ง แห้ง หรือทาไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว โดยแช่น้าเกลือ แช่น้ำกำมะถันหรือ น้ำยากันเสียอื่น ๆ	72	23	-	-	-	19	18	1
	รวม	200,064	205,007	463,163	412,030	447,329	392,797	469,877	524,736

ที่มา: ITC calculations based on The customs department of the kingdom of Thailand statistics since January, 2015 และ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics until January, 2015

ตารางที่ 6-5 มูลค่าการนำเข้าผลไม้จากจีน

รหัส	คำอธิบาย	มูลค่าการนำเข้าผลไม้จากสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559

รหัส	คำอธิบาย	มูลค่าการนำเข้าผลไม้จากสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0801	มะพร้าวบราซิลนัตและเมล็ดมะม่วงหิมพานต์สดหรือแห้ง จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม	25	68	50	-	-	196	-	-
0802	ลูกนัตอื่น ๆ สดหรือแห้ง จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม – เมล็ดอัล มอนด์	8,734	11,756	16,254	16,708	16,674	15,079	14,502	14,506
0803	กล้วย รวมถึงกล้วย สดหรือแห้ง	-	1	58	61	74	98	33	90
0804	อินทผลัม มะเดื่อ สับปะรด อโวกาโด ฝรั่ง มะม่วง และมังคุด สดหรือแห้ง	100	85	144	19	23	133	24	96
0805	ผลไม้จำพวกส้ม สดหรือแห้ง	27,065	25,581	64,610	123,889	123,593	110,807	105,913	118,495
0806	องุ่น สดหรือแห้ง	29,788	27,226	38,701	57,879	47,518	47,333	75,295	85,744
0807	แตง (รวมถึงแตงโม) และมะละกอ สด	2,414	3,154	3,186	3,243	5,770	4,197	9,447	14,717
0808	แอปเปิ้ล แพร์ และควินซ์ สด	99,525	111,945	118,191	129,026	153,204	141,662	193,829	228,157
0809	แอปริคอต เชอร์รี่ ท้อ (รวมทั้งเนกทารีน) พลัม และสโล สด	112	77	86	1,366	62	83	24	528
0810	ผลไม้อื่น ๆ สด	13,953	13,498	14,553	14,886	14,102	12,482	16,812	13,835
0811	ผลไม้และลูกนัตดิบหรือทำให้สุกโดยการนึ่งหรือต้มแช่เย็นจนแข็ง จะเติมน้ำตาลหรือสารทำให้หวานอื่นๆ หรือไม่ก็ตาม	3,202	8,819	9,661	11,320	16,307	9,554	13,116	16,057
0812	ผลไม้และลูกนัต ที่ทำไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว (เช่น รมด้วยก๊าซ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ แช่น้ำเกลือ แช่น้ำกำมะถันหรือ น้ายากันเสียอื่นๆ) ในสภาพที่ไม่เหมาะสำหรับบริโภคทันที	2,136	2,993	3,929	4,888	7,666	9,608	4,987	5,262
0813	ผลไม้แห้ง นอกจากผลไม้ตามประเภท 08.01 ถึง 08.06 รวมทั้งลูกนัตหรือผลไม้แห้งในตอนนี้ผสมกัน	997	935	878	1,001	1,466	1,565	1,971	2,667
0814	เปลือกผลไม้จำพวกส้ม หรือเปลือกแตง (รวมถึงแตงโม) สด แช่เย็นจนแข็ง แห้ง หรือทาไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว โดยแช่น้าเกลือ แช่น้ำกำมะถันหรือ น้ำยากันเสียอื่นๆ	-	3	-	-	-	-	-	4
	รวม	188,051	206,141	270,301	364,286	386,459	352,797	435,953	500,158

ที่มา: ITC calculations based on The customs department of the kingdom of Thailand statistics since January, 2015 และ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics until January, 2015

ตารางที่ 6-6 ดุลการค้าผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

รหัส	คำอธิบาย	ดุลการค้าผลไม้ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0801	มะพร้าวบราซิลนัตและเมล็ดมะม่วงหิมพานต์สดหรือแห้ง จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม	356	226	473	808	1,222	6,014	16,586	21,746

รหัส	คำอธิบาย	ดุลการค้าผลไม้ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน (1,000 US Dollars)							
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
0802	ลูกนัตอื่นๆ สดหรือแห้ง จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม – เมล็ดอัลมอนด์	-7,218	-10,670	-16,060	-16,467	-16,249	-14,734	-14,017	-3,891
0803	กล้วย รวมถึงกล้วย สดหรือแห้ง	3,260	2,499	4,101	6,113	4,156	7,137	9,782	6,468
0804	อินทผลัม มะเดื่อ สับปะรด อโวกาโด ฝรั่ง มะม่วง และมังคุด สดหรือแห้ง	21,073	26,662	36,154	39,753	50,796	49,647	65,533	49,627
0805	ผลไม้จำพวกส้ม สดหรือแห้ง	-24,068	-22,719	-61,000	-121,116	-117,894	-105,577	-100,325	-112,599
0806	องุ่น สดหรือแห้ง	-29,788	-27,225	-38,665	-57,868	-47,489	-47,170	-75,285	-85,714
0807	แตง (รวมถึงแตงโม) และมะละกอ สด	-2,392	-3,130	-3,172	-3,240	-5,761	-4,140	-9,411	-14,668
0808	แอปเปิ้ล แพร์ และควินซ์ สด	-99,525	-111,945	-118,191	-129,010	-153,204	-141,662	-193,829	-228,157
0809	แอปริคอต เชอร์รี่ ท้อ (รวมทั้งเนกทารีน) พลัม และสโล สด	-112	-77	-86	-1,366	-62	-3	-24	-528
0810	ผลไม้อื่น ๆ สด	81,006	95,722	147,311	236,139	280,650	246,463	296,071	333,294
0811	ผลไม้และลูกนัตดิบหรือทำให้สุกโดยการนึ่งหรือต้มแช่เย็นจนแข็ง จะเติมน้ำตาลหรือสารทำให้หวานอื่นๆ หรือไม่ก็ตาม	1,431	-4,052	-3,445	-6,145	-9,138	4,603	20,046	16,116
0812	ผลไม้และลูกนัต ที่ทำไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว (เช่น รมด้วยก๊าซ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ แช่น้ำเกลือ แช่น้ำกำมะถันหรือ น้ายากันเสียอื่น ๆ) ในสภาพที่ไม่เหมาะสำหรับบริโภคทันที	-1,834	-2,651	-3,478	-4,714	-7,558	-9,336	-4,706	-5,110
0813	ผลไม้แห้ง นอกจากผลไม้ตามประเภท 08.01 ถึง 08.06 รวมทั้งลูกนัตหรือผลไม้แห้งในตอนนี้ผสมกัน	69,752	56,206	248,920	104,857	81,401	48,739	23,485	47,997
0814	เปลือกผลไม้จำพวกส้ม หรือเปลือกแตง (รวมถึงแตงโม) สด แช่เย็นจนแข็ง แห้ง หรือทาไว้ไม่ให้เสียชั่วคราว โดยแช่น้าเกลือ แช่น้ำกำมะถันหรือ น้ำยากันเสียอื่นๆ	72	20	-	-	-	19	18	-3
	รวม	12,013	-1,134	192,862	47,744	60,870	40,000	33,924	24,578

ที่มา: ITC calculations based on The customs department of the kingdom of Thailand statistics since January, 2015 และ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics until January, 2015

6.1.2 การนำเข้าและส่งออกสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงของและด่านเชียงแสน

ด่านศุลกากรเชียงของและเชียงแสนในจังหวัดเชียงรายถือเป็นด่านชายแดนสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเมียนมา สปป.ลาว และจีน สำหรับอำเภอเชียงของมีพื้นที่ด้านทิศตะวันออกบางส่วนติดกับแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ตามตำแหน่งทางยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาเมืองจังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของถูกจัดให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์และบริการขนส่งและเป็นเมืองผ่านสำหรับนักท่องเที่ยว[160] ด่านเชียงของถูกวางตำแหน่งเป็น "Logistics City" ที่เชื่อมโยงไทย สปป.ลาว และจีน[161] ส่วนอำเภอเชียงแสนถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวและท่าเรือที่สำคัญของภาคเหนือ รวมถึงยังตั้งอยู่พื้นที่ซึ่งเรียกว่า “สามเหลี่ยมทองคำ” อันเป็นพื้นที่รอยต่อของชายแดนสามประเทศคือ ไทย สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งจุดนี้ถือเป็นศูนย์รวมการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้ามาอย่างยาวนาน โดยด่านเชียงแสนถูกวางตำแหน่งเป็น "Port City" เชื่อมประเทศไทย เมียนมา ลาว และจีน

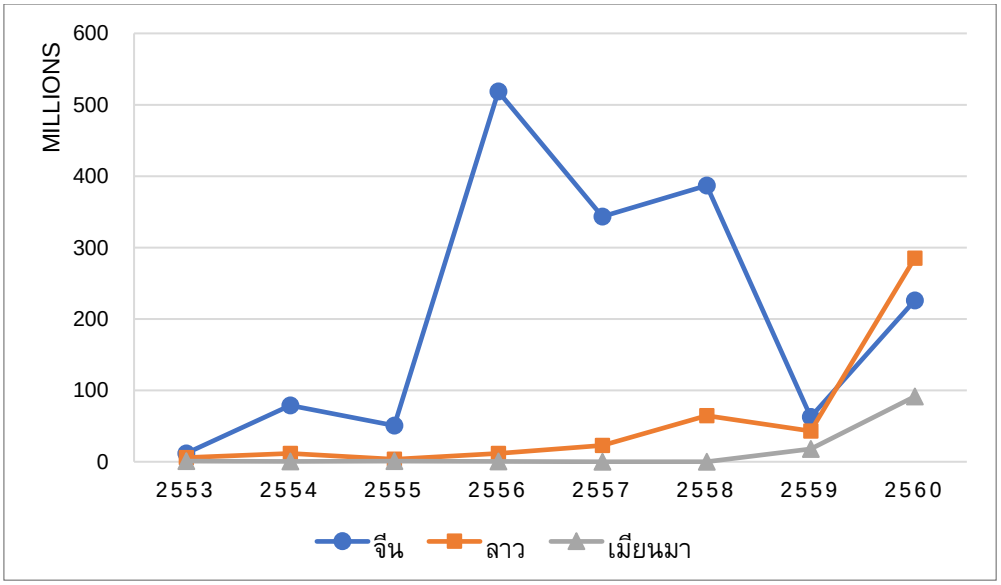
การส่งออกและนำเข้าผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนในช่วงปี พ.ศ. 2553-2560 พบว่าผักและผลไม้ไทยที่ส่งออกผ่านด่านทั้งสองส่วนใหญ่มีลูกค้าในประเทศจีนมากกว่าใน สปป.ลาว และเมียนมา ในขณะที่การส่งออกผักและผลไม้ที่มีปลายทางที่ สปป.ลาว คิดเป็นร้อยละ 7 และปลายทางที่เมียนมาร้อยละ 9 ตามลำดับของมูลค่าการส่งออกผักและผลไม้ทั้งหมดที่ผ่านด่านเชียงของและด่านเชียงแสน มูลค่าผักและผลไม้ไทยที่ส่งออกไปจีนคิดเป็นร้อยละ 84 ของมูลค่าการส่งออกผักและผลไม้ทั้งหมดที่ผ่านด่านเชียงของและด่านเชียงแสน แบ่งเป็นการส่งออกผักคิดเป็นร้อยละ 12 และเป็นการส่งออกผลไม้คิดเป็นร้อยละ 88 ของมูลค่าการส่งออกผักและผลไม้ที่ผ่านด่านเชียงของและด่านเชียงแสน ส่วนการนำเข้าผักและผลไม้ผ่านด่านทั้งสองเป็นการนำเข้าจากประเทศจีนเกือบทั้งหมด แบ่งเป็นการนำเข้าผักร้อยละ 53 และนำเข้าผลไม้คิดเป็นร้อยละ 47 ของมูลค่าการนำเข้าผักและผลไม้ที่ผ่านด่านเชียงของและด่านเชียงแสน

อนึ่งเมื่อพิจารณาเจาะลึกเข้าไปดูประเภทของผักที่มีการนำเข้าและส่งออกผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของนั้น พบว่า ในขณะที่ไทยนำเข้าสินค้าประเภทผักสดจากประเทศจีน สินค้าหมวดผักที่ไทยส่งไปขายในจีนตอนใต้ เกือบทั้งหมดจะเป็นสินค้าประเภทผักดองและผักแปรรูป

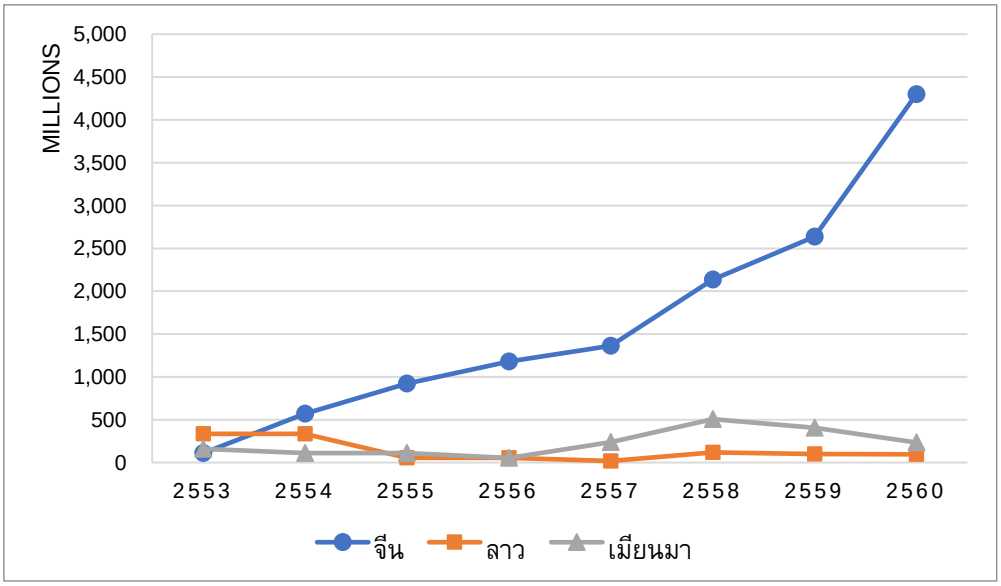
สถานการณ์การนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ของแต่ละด่าน สรุปได้ ดังนี้

[160] มติชนออนไลน์, 10 มิถุนายน 2558 “แม่สาย-เชียงแสน-เชียงของ ความเหมือนท่ามกลางความหลากหลายในพื้นที่ชายแดน” สืบค้นที่: http://m.matichon.co.th/readnews.php?newsid=1433932161

[161] โพสต์ทูเดย์, 25 กุมภาพันธ์ 2559 “เชียงราย : ประตูเศรษฐกิจ การค้าไทย-ลาว-พม่า-จีน” สืบค้นที่: https://www.posttoday.com/biz/aec/scoop/418196



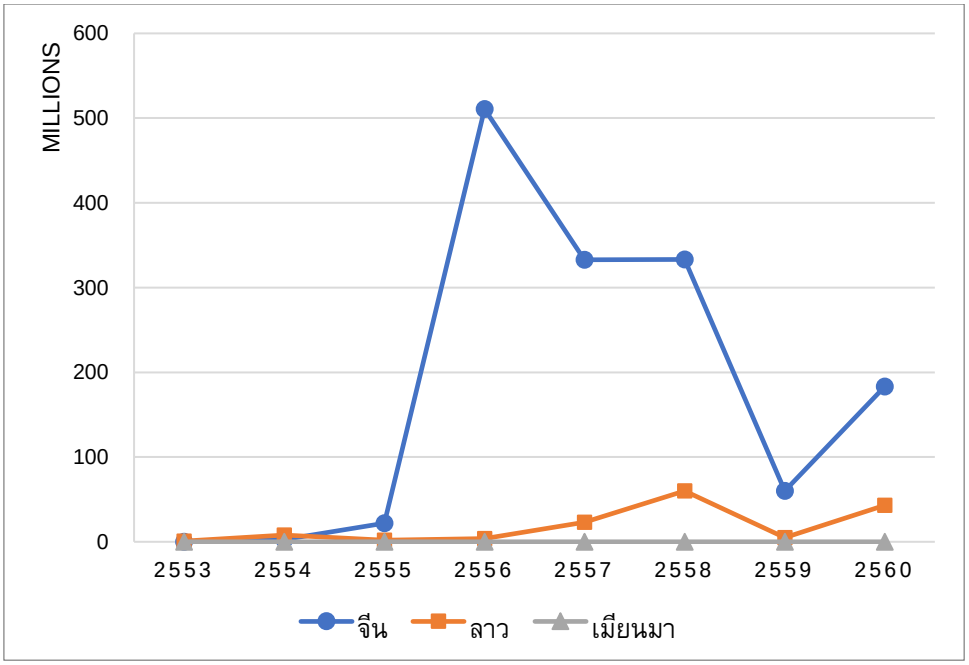
ภาพที่ 6-1 การส่งออกผักผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนในภาพรวม
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย



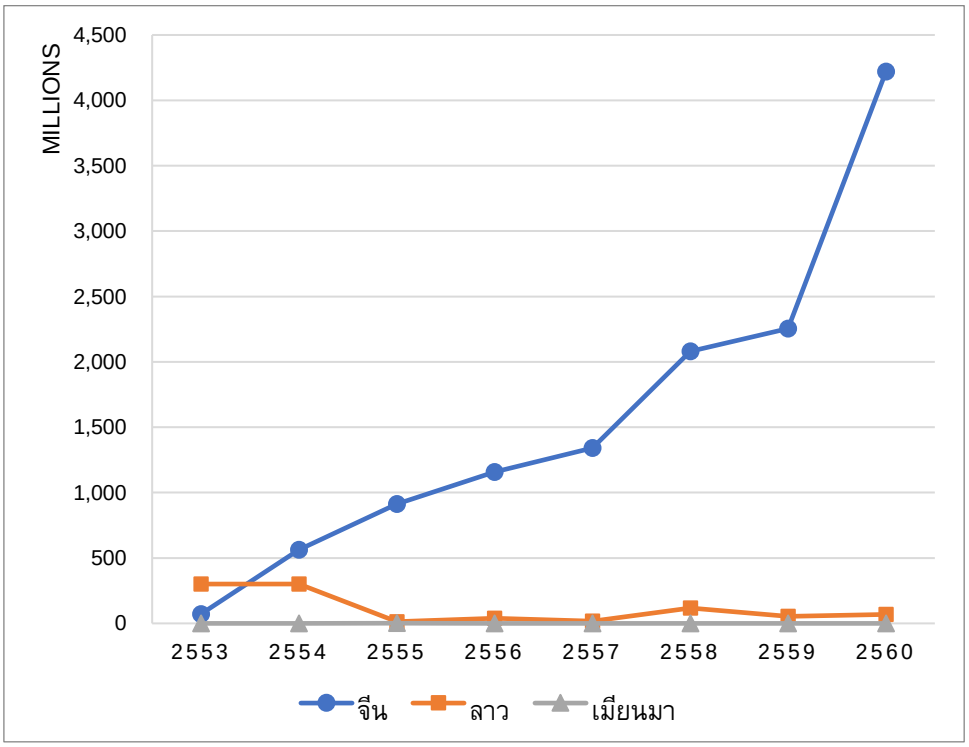
ภาพที่ 5-2 การส่งออกผลไม้ผ่านด่านเชียงของและเชียงแสนในภาพรวม
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

6.1.2.1 การนำเข้าและส่งออกสินค้าผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงของ

จากสถิติการส่งออกและนำเข้าผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงของในช่วงปี พ.ศ. 2553-2560 พบว่าประเทศไทยส่งออกผักและผลไม้ไปยังประเทศจีนประมาณร้อยละ 93 ของมูลค่าการส่งออกผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงของ แบ่งเป็นการส่งออกผักร้อยละ 11 และส่งออกผลไม้ร้อยละ 89 ในขณะที่การนำเข้าผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงของเป็นการนำเข้าจากประเทศจีนเกือบทั้งหมด แบ่งเป็นการนำเข้าผักร้อยละ 51 และนำเข้าผลไม้ร้อยละ 49



ภาพที่ 6-3 มูลค่าการส่งออกผักผ่านด่านเชียงของปี พ.ศ. 2553-2560
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย



ภาพที่ 6-4 มูลค่าการส่งออกผลไม้ผ่านด่านเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ก. การนำเข้าและส่งออกผักระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงของ

จากสถิตินำเข้าผักจากจีน จะเห็นว่า มูลค่าการนำเข้าผักมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีการเติบโตแบบก้าวกระโดดในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งมีการเติบโตสูงถึงร้อยละ 61 ทั้งนี้เนื่องจากเกิดเหตุการณ์กลุ่มติด

อาวุธปล้นและยิงคนบนเรือจีนจนทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 13 ศพ เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2554 รัฐบาลจีนจึงประกาศให้เรือสินค้าแม่น้ำโขงหยุดแล่นให้บริการตั้งแต่จีนตอนใต้ถึงท่าเรือเชียงแสน ทำให้การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ถูกเปลี่ยนมาใช้เส้นทาง R3A ผ่านอำเภอเชียงของแทน ส่งผลให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าด่านศุลกากรเชียงของเพิ่มขึ้น[162] และหลังจากปี พ.ศ. 2556 อัตราการเติบโตของการนำเข้าผักก็เพิ่มขึ้นอย่างมากจากร้อยละ 9 ในปี พ.ศ. 2556 เป็นร้อยละ 17 ในปี พ.ศ. 2557 และในปี พ.ศ. 2559 ก็เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 33 เนื่องจากว่าในปลายปี พ.ศ. 2556 มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ทำให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น การขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของจึงเพิ่มขึ้นหลังปีดังกล่าว[163]

ตารางที่ 6-7 สถิติการนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	41,315,450	542,735,872	
2554	67,917,940	871,984,618	60.66
2555	86,908,524	1,040,235,371	19.30
2556	99,076,941	1,130,639,747	8.69
2557	108,463,852	1,317,899,031	16.56
2558	122,702,225	1,563,225,619	18.61
2559	140,048,533	2,079,541,243	33.03
2560	159,624,910	2,551,311,563	22.69

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

เมื่อพิจารณาสถิติการส่งออกผักไทยไปจีน จะเห็นว่า ในปี พ.ศ. 2554 การส่งออกผักไปจีนเพิ่มขึ้นสูงมาก โดยในปี พ.ศ. 2554 มีการเติบโตถึงร้อยละ 2,404 สืบเนื่องจากเหตุการณ์เรือจีนถูกปล้นดังที่กล่าวมาแล้ว ต่อมาในปี พ.ศ. 2556 มูลค่าการส่งออกก็เติบโตอย่างมากถึงร้อยละ 2,243 แต่อย่างไรก็ตามหลังจากปี พ.ศ. 2556 การส่งออกผักก็มีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2557 มูลค่าการส่งออกผักไปจีนลดลงถึงร้อยละ 35 และในปี พ.ศ. 2559 การส่งออกก็ลดลงอย่างมาก ถึงร้อยละ 82 แต่ในปี พ.ศ. 2560 การส่งออกผักก็กลับมาเติบโตอย่างมากคิดเป็นร้อยละ 205

ตารางที่ 6-8 สถิติการส่งออกผักไปจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	11,630	101,283	
2554	239,233	2,536,906	2,404.77
2555	774,414	21,791,011	758.96

[162] เชียงรายโฟกัสดอทคอม, 26 ตุลาคม 2554 “นำเข้าผักจีนชะงักเหตุน้ำท่วมตลาดไท-สี่มุมเมือง แต่ด่านเชียงของยังคึก” สืบค้นที่: http://www.chiangraifocus.com/2012/news/details.php?id=1330

[163] MGR ONLINE, 27 กรกฎาคม 2557 “สะพานข้ามโขง 4 ทำการค้าด่านฯ เชียงของพุ่ง คาด 4 ไตรมาสทะลุ 1.5 หมื่นล้าน” สืบค้นที่: https://mgronline.com/local/detail/9570000084785

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2556	4,268,858	510,672,574	2,243.50
2557	4,572,526	332,750,323	-34.84
2558	5,499,622	333,224,234	0.14
2559	4,334,289	60,108,845	-81.96
2560	8,461,358	183,198,762	204.78

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ข. การนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงของ

สถิติการนำเข้าผลไม้แสดงว่า มูลค่าการนำเข้าผลไม้จากจีนค่อนข้างผันผวน โดยได้เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 อย่างก้าวกระโดด จากเหตุการณ์โจรสลัดปล้นเรือจีน แต่ในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นปีที่เปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 รวมถึงในปี พ.ศ. 2557 การนำเข้าผลไม้กลับลดลงเล็กน้อย ต่อมาในปี พ.ศ. 2558 การนำเข้าผลไม้ก็ปรับตัวสูงขึ้นแบบก้าวกระโดดอีกครั้ง ก่อนที่การเติบโตจะลดลงเหลือร้อยละ 16 และ 12 ในปี พ.ศ. 2559 และ 2560 ตามลำดับ

ตารางที่ 6-9 สถิติการนำเข้าผลไม้จากจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	12,711,203	228,750,505	
2554	26,966,637	462,276,981	102.09
2555	50,528,376	912,412,862	97.37
2556	52,162,436	901,632,062	-1.18
2557	51,948,182	873,541,440	-3.12
2558	107,916,380	2,067,828,843	136.72
2559	121,796,345	2,400,647,828	16.10
2560	118,030,195	2,678,897,084	11.59

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ในกรณีของการส่งออกผลไม้ จะเห็นว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2553-2560 เนื่องจากเหตุการณ์เรือจีนโดนปล้น มูลค่าการส่งออกผลไม้ในปี พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด และหลังจากนั้นมูลค่าการส่งออกผลไม้ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 6-10 สถิติการส่งออกผลไม้ไปจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	5,898,120	72,143,672	
2554	41,880,987	564,263,085	682.14
2555	75,100,781	913,536,891	61.90
2556	105,876,989	1,157,592,103	26.72
2557	104,520,248	1,342,199,984	15.95

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2558	137,091,113	2,079,805,898	54.95
2559	103,463,047	2,254,313,999	8.39
2560	167,021,561	4,219,016,144	87.15

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ค. ดุลการค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงของ

หากพิจารณาที่ดุลการค้าผักระหว่างไทยกับจีนจะเห็นว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2553-2560 ไทยขาดดุลการค้าทุกปีและมีแนวโน้มขาดดุลเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 6-11 ดุลการค้าสินค้าผักของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	มูลค่าการส่งออก (บาท)	มูลค่าการนำเข้า (บาท)	ดุลการค้าผัก (บาท)
2553	101,283	542,735,872	-542,634,589
2554	2,536,906	871,984,618	-869,447,712
2555	21,791,011	1,040,235,371	-1,018,444,360
2556	510,672,574	1,130,639,747	-619,967,173
2557	332,750,323	1,317,899,031	-985,148,708
2558	333,224,234	1,563,225,619	-1,230,001,385
2559	60,108,845	2,079,541,243	-2,019,432,398
2560	183,198,762	2,551,311,563	-2,368,112,801

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ในส่วนของการค้าผลไม้นั้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมาไทยได้ดุลการค้าผลไม้กับจีนที่ขนส่งผ่านด่านเชียงของมาตลอด แต่ดุลการค้าผลไม้เริ่มมีแนวโน้มที่ลดลงและขาดดุลการค้าในปี พ.ศ. 2559 ก่อนที่จะกลับมาได้ดุลการค้าอีกครั้งในปี พ.ศ. 2560

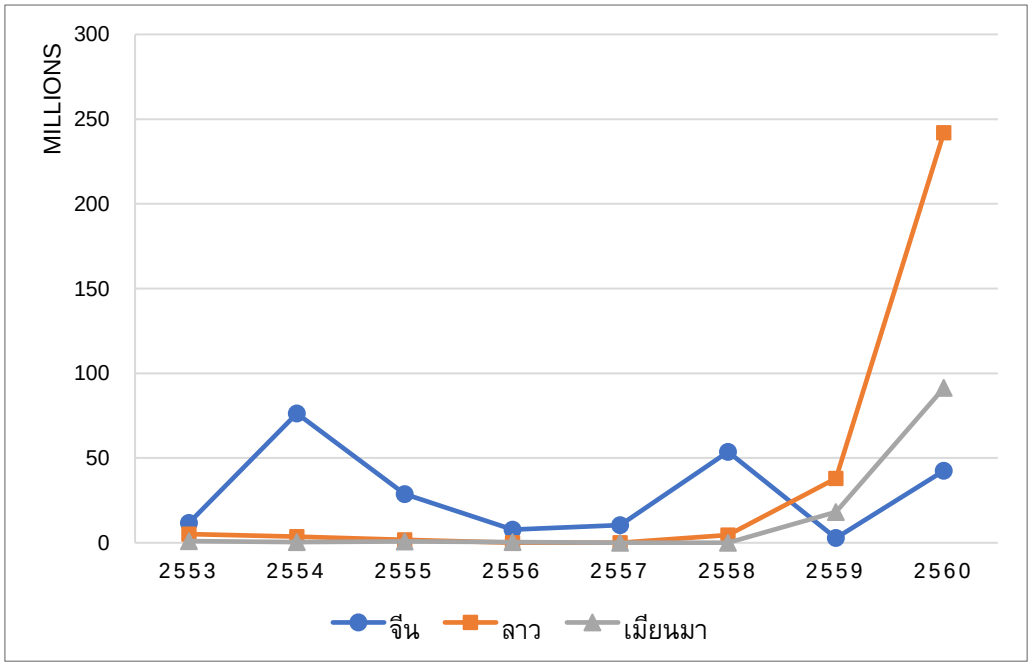
ตารางที่ 6-12 ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	มูลค่าการส่งออก (บาท)	มูลค่าการนำเข้า (บาท)	ดุลการค้าผลไม้ (บาท)
2553	72,143,672	228,750,505	-156,606,833
2554	564,263,085	462,059,236	102,203,849
2555	913,536,891	912,198,145	1,338,746
2556	1,157,592,103	901,632,062	255,960,041
2557	1,342,199,984	873,541,440	468,658,544
2558	2,079,805,898	2,067,828,843	11,977,055
2559	2,254,313,999	2,400,647,828	-146,333,829
2560	4,219,016,144	2,678,897,084	1,540,119,060

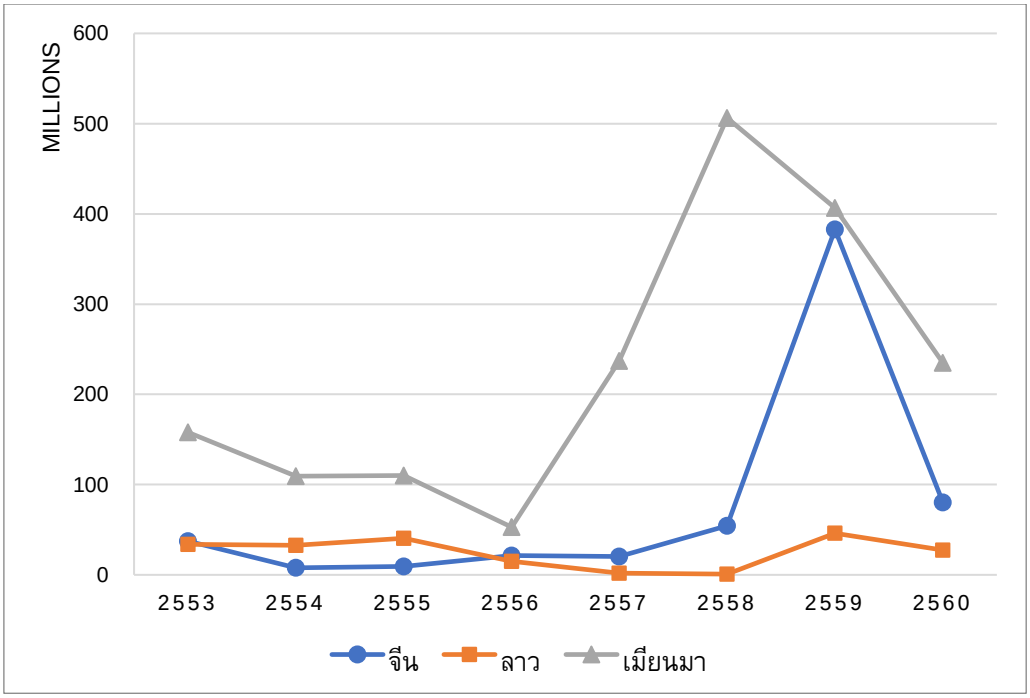
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

6.1.2.2 การนำเข้าและส่งออกสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสน

เมื่อพิจารณาการส่งออกผักและผลไม้ที่ผ่านด่านเชียงแสนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2560 ไทยส่งออกผักและผลไม้ไปจีนคิดเป็นร้อยละ 26 ของมูลค่าการส่งออกผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงแสน โดยส่วนใหญ่เป็นการส่งไปยังเมียนมาซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59 ของมูลค่าการส่งออกผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงแสน ในขณะที่การนำเข้าผักและผลไม้ผ่านด่านเชียงแสนนั้นเป็นการนำเข้าจากประเทศจีนเกือบทั้งหมด



ภาพที่ 6-5 มูลค่าการส่งออกสินค้าผักผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย



ภาพที่ 6-6 มูลค่าการส่งออกผลไม้ผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ก. การนำเข้าและส่งออกสินค้าผักระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสน

มูลค่าการนำเข้าผักจากประเทศจีนใกล้เคียงกับมูลค่าการส่งออกผักไปยังประเทศจีน เหตุการณ์โจรสลัดดักปล้นเรือสินค้าจีน ซึ่งทางการจีนสั่งระงับการเดินเรือสินค้าชั่วคราวทำให้มูลค่าการนำเข้าผักจากจีนในปี พ.ศ. 2554 ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2553 และในปี พ.ศ. 2555 ลดลงร้อยละ 46 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2554 นอกจากนี้ในช่วงปี พ.ศ. 2555 ทางด่านเชียงแสนเปิดใช้ท่าเรือเชียงแสน 2 ส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าผักในปี พ.ศ. 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2555 แต่ที่น่าแปลกใจคือ ในช่วงปี พ.ศ. 2557-2558 ถึงแม้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ที่เชียงของแล้ว มูลค่าการนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนกลับเพิ่มขึ้น โดยปี พ.ศ. 2557 มูลค่าการนำเข้าผักเพิ่มขึ้นร้อยละ 72 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 และในปี พ.ศ. 2560เพิ่มขึ้นร้อยละ 76 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2559 แสดงว่าการมีสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 ไม่ส่งผลต่อการแย่งการนำเข้าผักจากจีนไปจากด่านเชียงแสน

ตารางที่ 6-13 สถิติการนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่าส่งออกเงิน (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	14,484,923	173,566,487	
2554	10,190,724	161,904,317	-6.72
2555	4,751,919	87,289,286	-46.09
2556	5,958,567	109,078,342	24.96

2557	13,673,819	187,937,037	72.30
2558	14,668,293	250,166,009	33.11
2559	15,409,597	297,778,687	19.03
2560	26,003,817	522,954,277	75.62

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

การส่งออกผักไปจีนผ่านด่านเชียงแสนในช่วงปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่าลดลงเช่นเดียวกับการนำเข้าผัก โดยมูลค่าการส่งออกผักไปจีนในปี พ.ศ. 2555 ลดลงร้อยละ 62 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2554 แต่ที่น่าแปลกใจคือหลังการเปิดใช้ด่านท่าเรือเชียงแสน 2 ในช่วงปี พ.ศ. 2555 การส่งออกผักไปยังประเทศจีนในปี พ.ศ. 2556 กลับลดลงร้อยละ 73 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2555 ต่อจากนั้นในช่วงปี พ.ศ. 2556 ที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ซึ่งคาดว่าจะทำให้การส่งออกผักผ่านด่านเชียงแสนลดลง แต่มูลค่าการส่งออกผักผ่านด่านเชียงแสนในปี พ.ศ. 2557 และพ.ศ. 2558 กลับเพิ่มขึ้นโดยในปี พ.ศ. 2557 เพิ่มขึ้นร้อยละ 34 จากปี พ.ศ. 2556 และในปี พ.ศ. 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 410 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2557 และแม้ว่าจะลดลงปี พ.ศ. 2559 แต่ก็เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในปี พ.ศ. 2560

ตารางที่ 6-14 สถิติการส่งออกผักไปจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่าส่งออกเงิน (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	284,325	11,719,856	
2554	1,230,075	76,338,746	551.36
2555	372,250	28,724,418	-62.37
2556	118,583	7,863,631	-72.62
2557	1,002,428	10,450,683	32.90
2558	565,592	53,657,527	413.44
2559	54,677	2,777,574	-94.82
2560	586,235	42,618,763	1,434.39

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ข. การนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสน

มูลค่าการนำเข้าผลไม้ในช่วงปี พ.ศ. 2554 ลดลงจากเหตุการณ์โจรสลัดดักปล้นเรือสินค้าจีน แต่ได้เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2555 และภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 ทำให้มูลค่าการนำเข้าผลไม้ผ่านด่านเชียงแสนในปี พ.ศ. 2557 ลดลงและยังลงลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ. 2560 ซึ่งลดลงเนื่องจากการนำเข้าผลไม้จากจีนบางส่วนหันไปใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 แทน

ตารางที่ 6-15 สถิติการนำเข้าผลไม้จากจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่าส่งออกเงิน (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)

2553	9,213,231	97,702,925	
2554	7,640,666	76,893,499	-21.30
2555	23,841,662	263,393,860	242.54
2556	18,638,583	207,137,908	-21.36
2557	16,373,520	180,478,978	-12.87
2558	9,406,406	111,958,129	-37.97
2559	2,799,384	32,677,931	-70.81
2560	1,150,692	12,748,390	-60.99

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

การส่งออกผลไม้ไปจีนจะมีมูลค่ามากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของด่านในแต่ละปี เหตุการณ์โจรสลัดดักปล้นเรือสินค้าจีน ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกผลไม้ในปี พ.ศ. 2554 ลดลงร้อยละ 79 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2553 ในขณะที่การเปิดใช้ท่าเรือเชียงแสน 2 ในปี พ.ศ. 2555 มีผลดีทำให้การส่งออกผลไม้ในปี พ.ศ. 2555 และพ.ศ. 2556 เพิ่มขึ้น ในขณะที่การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เป็นผลให้มูลค่าการส่งออกผลไม้ปี พ.ศ. 2557 ลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 แต่ในช่วงปี พ.ศ. 2558-2559 มูลค่าการส่งออกผลไม้ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2560 การส่งออกก็ได้ลดลงอย่างมากคิดเป็นร้อยละ 79

ตารางที่ 6-16 สถิติการส่งออกผลไม้ไปจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่าส่งออกเงิน (บาท)	การเติบโต (ร้อยละ)
2553	700,045	37,212,049	
2554	350,163	7,810,274	-79.01
2555	164,308	9,332,785	19.49
2556	737,513	21,256,322	127.76
2557	370,267	20,356,269	-4.23
2558	929,731	54,334,871	166.92
2559	4,077,662	382,743,377	604.42
2560	1,190,524	80,260,032	-79.03

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ค. ดุลการค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสน

ในปี พ.ศ. 2553-2560 ประเทศไทยขาดดุลการค้าผักกับจีนที่ผ่านด่านเชียงแสนมูลค่ารวมเท่ากับ 1,556,523,244 บาท และขาดดุลการค้าผลไม้กับจีนมูลค่า 369,685,641 บาท เนื่องการขนส่งทางแม่น้ำโขงจากจีนลงมาไทยเป็นการขนส่งตามน้ำ แต่จากไทยไปจีนเป็นการขนส่งทวนน้ำ

ตารางที่ 6-17 ดุลการค้าสินค้าผักของไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	มูลค่าการส่งออก(บาท)	มูลค่าการนำเข้า(บาท)	ดุลการค้าผัก(บาท)
2553	37,212,049	97,702,925	-161,846,631
2554	7,810,274	76,893,499	-85,565,571
2555	9,332,785	263,393,860	-58,564,868
2556	21,256,322	207,137,908	-101,214,711
2557	20,356,269	180,478,978	-177,486,354
2558	54,334,871	111,958,129	-196,508,482
2559	382,743,377	32,677,931	-295,001,113
2560	80,260,032	12,748,390	-480,335,514

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6-18 ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	มูลค่าการส่งออก(บาท)	มูลค่าการนำเข้า(บาท)	ดุลการค้าผลไม้(บาท)
2553	97,702,925	37,212,049	-60,490,876
2554	76,893,499	7,810,274	-69,083,225
2555	263,393,860	9,332,785	-254,061,075
2556	207,137,908	21,256,322	-185,881,586
2557	180,478,978	20,356,269	-160,122,709
2558	111,958,129	54,334,871	-57,623,258
2559	32,677,931	382,743,377	350,065,446
2560	12,748,390	80,260,032	67,511,642

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

6.1.3 ผลกระทบของการเปิดใช้เส้นทาง R3A ต่อการค้านำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

เมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวมของด่านเชียงแสนและด่านเชียงของ เทียบกับมูลค่าทั้งหมดของการค้าผัก (ไม่รวมสำปะหลัง) และผลไม้ระหว่างไทยกับจีน จะเห็นว่า ด่านเชียงแสนและเชียงของมีความสำคัญต่อการค้าผักระหว่างไทยกับจีน โดยการนำเข้าและส่งออกผักระหว่างไทยกับจีนเกือบทั้งหมดดำเนินการผ่านด่านทั้งสองนี้ ในขณะที่การนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่าน

เชียงแสนและเชียงของมีมูลค่าเพียงร้อยละ 10 ของมูลค่าการค้าผลไม้ทั้งหมดระหว่างไทยกับจีน โดยการค้าผลไม้ระหว่างไทยกับจีนส่วนใหญ่ใช้เส้นทางการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

ทั้งนี้ ภายหลังการเปิดเส้นทาง R3A ทำให้การนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การส่งออกผักไปจีนในช่วงแรกมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2557-2559 ปริมาณการส่งออกผักไทยไปจีนก็เริ่มลดลง แม้ว่าในปี พ.ศ. 2560 มูลค่าการส่งออกผักก็กลับมาสูงขึ้นแต่ก็ยังมีมูลค่าน้อยกว่าในช่วงปี พ.ศ. 2556-2558 อยู่มาก และหากพิจารณาที่ดุลการค้าผักระหว่างไทยกับจีนจะเห็นว่าในช่วงปี พ.ศ. 2553-2560 ไทยขาดดุลการค้าทุกปีและมีแนวโน้มขาดดุลเพิ่มขึ้นอีกด้วย นี้สะท้อนได้ว่าเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่ให้ประโยชน์กับการส่งออกผักของจีนมากกว่าของไทย

ตารางที่ 6-19 ดุลการค้าสินค้าผักของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของและด่านเชียงแสน ปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	มูลค่าการส่งออก (บาท)	มูลค่าการนำเข้า (บาท)	ดุลการค้าผัก (บาท)
2553	11,821,139	715,983,667	-704,162,528
2554	78,875,652	1,033,888,317	-955,012,665
2555	50,515,429	1,127,524,657	-1,077,009,228
2556	518,536,205	1,239,718,089	-721,181,884
2557	343,201,006	1,505,836,068	-1,162,635,062
2558	386,881,761	1,813,391,628	-1,426,509,867
2559	62,886,419	2,377,319,930	-2,314,433,511
2560	225,817,525	3,074,265,840	-2,848,448,315

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ในกรณีของผลไม้นั้น เส้นทาง R3A ช่วยให้ส่งออกผลไม้ไทยไปจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันการนำเข้าผลไม้จากจีนก็ขยายตัวเพิ่มขึ้น และเมื่อพิจารณาดุลการค้าจะพบว่า ดุลการค้าผลไม้ก็ค่อนข้างผันผวนอยู่พอสมควร แต่พอจะเห็นว่า ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนที่ขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงของและด่านเชียงแสนมีแนวโน้มที่น่าจะดีขึ้น ดังนั้น เส้นทาง R3A น่าจะเกิดประโยชน์ต่อการส่งออกผลไม้ของไทยมากกว่าของจีน

ตารางที่ 6-20 ดุลการค้าผลไม้ของไทยกับจีนผ่านด่านศุลกากรเชียงของและด่านเชียงแสนปีพ.ศ. 2553-2560

ปี	มูลค่าการส่งออก (บาท)	มูลค่าการนำเข้า (บาท)	ดุลการค้าผลไม้ (บาท)
2553	109,355,721	326,453,430	-217,097,709
2554	572,073,359	538,952,735	33,120,624

ปี	มูลค่าการส่งออก (บาท)	มูลค่าการนำเข้า (บาท)	ดุลการค้าผลไม้ (บาท)
2555	922,869,676	1,175,592,005	-252,722,329
2556	1,178,848,425	1,108,769,970	70,078,455
2557	1,362,556,253	1,054,020,418	308,535,835
2558	2,134,140,769	2,179,786,972	-45,646,203
2559	2,637,057,376	2,433,325,759	203,731,617
2560	4,299,276,176	2,691,645,474	1,607,630,702

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

6.2 การขนส่งสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

6.2.1 ภาพรวมการขนส่งสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนตอนใต้

เส้นทางหลักที่ใช้การขนส่งผักและผลไม้รองรับการค้าชายแดนระหว่างไทยกับพื้นที่จีนตอนใต้ในปัจจุบันประกอบด้วย เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง เส้นทางบกตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก รวมทั้งเส้นทางเศรษฐกิจที่สามารถเชื่อมโยงอื่นๆ เช่น เส้นทางเศรษฐกิจ R8 และ R12 เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้[164]

6.2.1.1 เส้นทางการขนส่งทางแม่น้ำโขง

การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงครอบคลุมเส้นทางระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย กับ ท่าเรือกวนเหล่ย ประเทศจีน โดยขาขึ้นจากไทยไปจีนตอนใต้เป็นการล่องเรือทวนกระแสน้ำ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 วัน ส่วนขาลงจากจีนมาไทยเป็นการล่องเรือตามกระแสน้ำ ใช้เวลาเพียง 2 วัน โดยมีอัตราค่าขนส่งตามตารางที่ 6-21

ตารางที่ 6-21 อัตราค่าขนส่งทางแม่น้ำโขง (จากท่าเรือเชียงแสน)

ขนาดเรือ	ค่าขนส่งทางเรือ		ค่าขนส่งทางบก (ค่าขนส่งและค่ายก) หน่วย: บาทต่อตัน
	พ.ค.-ธ.ค.	ธ.ค.-เม.ย.	
80 ตัน (เหมาลำ)	150,000 – 160,000	175,000 – 200,000	2,000 – 2,500

[164] คณะนักวิจัยโอเบลส์, “China The Series: ติดตามสถานการณ์การค้าชายแดนไทย-จีน” สืบค้นที่: http://rs.mfu.ac.th/obels/?p=1581

120 – 150 ตัน (เหมาลำ)	175,000 – 200,000	225,000 – 250,000	2,000 – 2,500
การไม่เช่าเหมาลำ	600 – 2,250 บาทต่อตัน		2,000 – 2,500

หมายเหตุ: ค่าขนส่งดังกล่าวไม่รวมค่าธรรมเนียมผ่านทางสปป. ลาวร้อยละ 0.1 ไม่รวมภาษีนำเข้าประเทศจีนหรือภาษีการค้าชายแดนและค่าบำรุงท่าเรือ
ที่มา: ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์ (2555)[165]

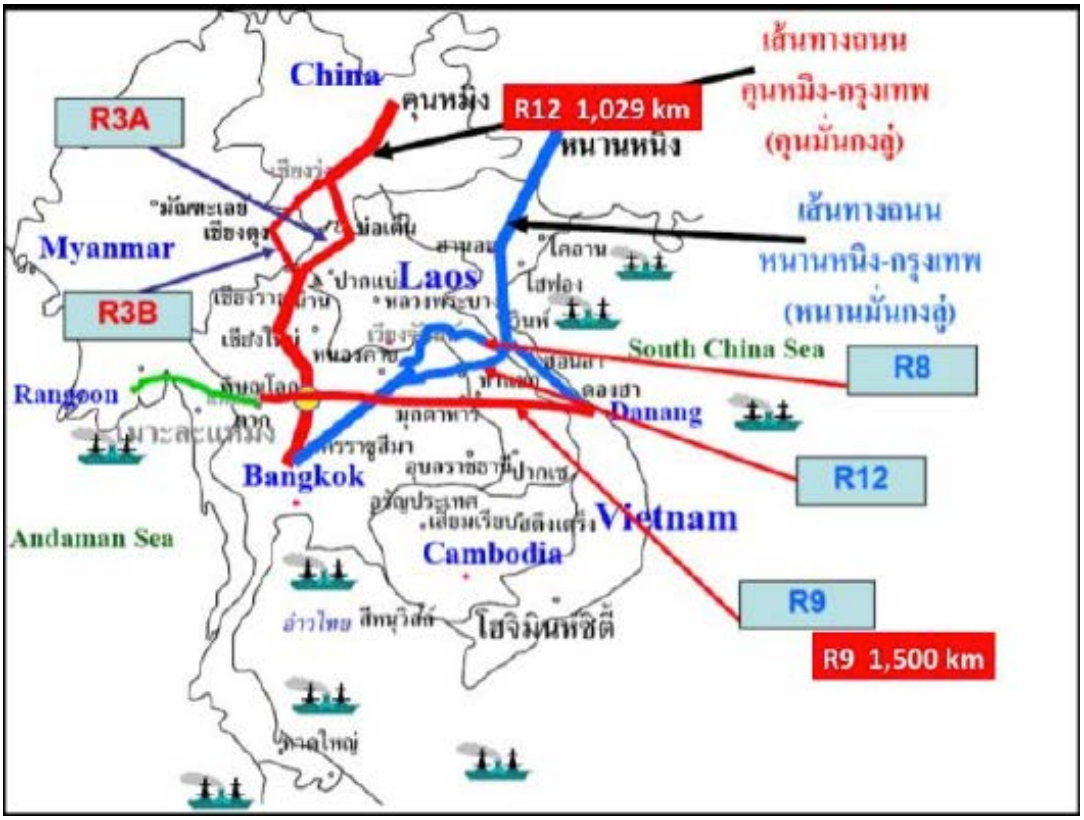
ทั้งนี้ รัฐบาลกลางของจีนในปัจจุบัน ได้เริ่มให้ความสำคัญอย่างมากกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขง โดยได้พัฒนาท่าเรือกวนเหล่ย ด้วยงบประมาณ 2,000 ล้านหยวน หรือ 10,000 ล้านบาท โดยสร้างอาคารสถานที่เพื่อรองรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ห้องเย็นเพื่อเก็บรักษาอาหารที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิ เครื่องจักรอุปกรณ์ในการยกและขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงจัดตั้งหน่วยงานบริการแบบเบ็ดเสร็จเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า การยกระดับการขนส่งทางลำน้ำโขงเป็นส่วนหนึ่งของการมุ่งพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกของจีน โดยให้มณฑลยูนนาน มณฑลเสฉวน และมณฑลกุ้ยโจว ใช้การขนส่งทางแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าที่ต้องแช่เย็น และใช้ตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือกวนเหล่ยเป็นหลักเพียงแห่งเดียว[166]

6.2.1.2 เส้นทางการขนส่งทางบก

การขนส่งสินค้าทางบกระหว่างไทยกับจีนตอนใต้มีทางเลือกในการขนส่ง 5 เส้นทาง (ภาพที่ 6-7) ประกอบด้วย 1) เส้นทาง R3A ผ่านจังหวัดเชียงราย 2) เส้นทาง R3B ผ่านจังหวัดเชียงราย 3) เส้นทาง R8 ผ่านจังหวัดบึงกาฬ 4) เส้นทาง R9 ผ่านจังหวัดมุกดาหาร และ 5) R12 ผ่านจังหวัดนครพนม

[165] ถูกอ้างอิงแล้วใน China The Series: ติดตามสถานการณ์การค้าชายแดนไทย-จีน

[166] “สิบสองปันนา เปิดใช้ท่าเรือกวนเหล่ย ปี 60 ขนผัก-ผลไม้ บิ๊กลอตบุกอาเซียน” สืบค้นที่: www.logistics.com



ภาพที่ 6-7 เส้นทางขนส่งทางบกจากไทยสู่จีน
ที่มา: https://www.kehakaset.com/newsactivities_details.php?view_item=256

1) เส้นทาง R3A จากเชียงของไปห้วยทราย หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของประเทศ สปป. ลาว ผ่านบ่อหานไปยังเชียงรุ่ง (จิ่งหง) นครคุนหมิง ของจีน
2) เส้นทาง R3B จากแม่สาย จังหวัดเชียงราย ผ่านท่าขี้เหล็ก เชียงตุง ของประเทศเมียนมา ผ่านต้าลั้ว ไปยังเชียงรุ่ง นครคุนหมิง ของจีน โดยมีการกระจายสินค้าจากคุนหมิงไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีน เช่น หนานหนิง เฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน เป็นต้น
3) เส้นทาง R8 จากบึงกาฬ เข้าเขตปากซันของสปป.ลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่กว่างซี ของจีน ระยะทางประมาณ 1,797 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 32.30 ชั่วโมง
4) เส้นทาง R9 จากมุกดาหาร ผ่านสะหวันเขต และแดนสะหวันของ สปป.ลาว ไปยังลาวบาว และฮานอยของเวียดนาม เข้าสู่จีนทางด้านด่านผิงเสียง ไปยังเมืองหนานหนิงเข้าสู่ตลาดเจียงหนานใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 35.30 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 1,960 กิโลเมตรและมีการกระจายสินค้า โดยทางบกจากนครหนานหนิงไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีน เช่น คุนหมิง เฉิงตู ฉงชิ่ง กวางโจว เป็นต้น
5) เส้นทาง R12 จากกรุงเทพสู่ด่านพรมแดนจังหวัดนครพนม ผ่านด่านนาพาว เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ของสปป. ลาว ผ่านด่านลางเซิ่น ของเวียดนาม ไปด่านโหย่วอี้กวาน เขตกว่างซีจวง ไปยังหนานหนิง ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 29.30 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 1,700 กิโลเมตร และมีการกระจายสินค้าโดยทางบกจากนครหนานหนิงไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีน เช่น คุนหมิง ฉงชิ่ง เฉิงตู กวางโจว เป็นต้น

ในปัจจุบันนี้ เส้นทาง R12 เป็นเส้นทางที่ได้รับความนิยมที่สุด เนื่องมีต้นทุนการขนส่งค่อนข้างต่ำ รองลงมาจากเส้นทาง R8 (ตารางที่ 6-22)

ตารางที่ 6-22 เปรียบเทียบเส้นทางการขนส่งไปยังประเทศจีนผ่านทางชายแดน

เส้นทางการขนส่ง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	ต้นทุนขนส่ง (บาท)	ค่าใช้จ่ายด่านศุลกากร (บาท)	รวม
เส้นทาง R3A	**1,858**	**50**	**274,400**		
กรุงเทพ-เชียงราย	830		109,900		**274,400**
เชียงราย-เชียงของ	110				
เชียงของ-บ่อเต็น /บ่อหาน	228				
บ่อหาน-คุนหมิง	690		164,500		
เส้นทาง R3B	**1,383**	**45**	**329,000**		
กรุงเทพ-เชียงราย-แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-ต้าลั้ว			161,210		**329,000**
ต้าหลั้ว-คุนหมิง			197,790		
เส้นทาง R8	**1,797**	**32.5**	**121,000**	**80,000**	
กรุงเทพ-บึงกาฬ	718	11.5	40,000	4,500	
ปากซัน-ด่านน้ำพาว	222	5	16,000	8,100	**131,000**
ด่านเกาแจว-ด่านหล่างเซิน	657	13	48,000	47,900	
ด่านโหยวยี่กวน-หนานหนิง	200	3	17,000	17,700	
เส้นทาง R9	**1,959**	**35**	**134,000**	**78,000**	
กรุงเทพ-มุกดาหาร	609	10	34,000	3,500	
สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน	250	4	18,000	7,100	**212,000**
ลาวบาว-หนานหนิง	900	18	65,000	49,700	
ด่านโหยวยี่กวน-หนานหนิง	200	3	17,000	17,000	

เส้นทางการขนส่ง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	ต้นทุน ขนส่ง (บาท)	ค่าใช้จ่ายด่าน ศุลกากร (บาท)	รวม
เส้นทาง R12	**1,694**	**29.5**	**114,000**	**80,000**	
กรุงเทพ-นครพนม	724	11	41,000	3,500	
นครพนม-ท่าแขก-นาพาว	150	3.5	11,000	9,200	**194,000**
จาลอ-หล่างเซิน	620	12	45,000	49,600	
โหยวยี่กวน-หนานหนิง	200	3	17,00	17,000	

ที่มา: ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์ (2555), บุญทรัพย์ และคณะ (2560)[167]

6.2.2 การขนส่งสินค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A

การขนส่งผลไม้จากไทยไปจีนสามารถขนส่งได้หลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางเรือ ทางอากาศ และทางบก โดยในส่วนของการขนส่งผลไม้ส่งออกไปยังประเทศจีนผ่านด่านชายแดน นั้นพบว่าเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งทางบกที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสนใจเป็นอย่างมากเนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งผักและผลไม้ตามข้อตกลง FTA ไทย-จีน[168] โดยเส้นทาง R3A มีจุดเด่นที่สำคัญ คือ 1) เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างไทยกับจีนที่สั้นและรวดเร็วที่สุดซึ่งทำให้สามารถควบคุมคุณภาพของผลไม้สดได้ดีที่สุด 2) มีความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนตลาดเป้าหมายตามการเปลี่ยนแปลงของราคาและความต้องการของตลาด และ 3) ครอบคลุมทั้งตลาดจีนตอนใต้บนเส้น R3A มีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางและตลาดจีนตะวันตกบนเส้นกรุงเทพฯ-คุนหมิง-เฉิงตู ซึ่งมีนครเฉิงตูเป็นจุดศูนย์กลาง[169]

ในการขนส่งผลไม้จากแหล่งต่างๆ เพื่อส่งออกไปตามเส้นทาง R3A จะถูกขนส่งโดยรถบรรทุก เมื่อรถบรรทุกผลไม้มาถึงด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย จะมีการขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกของไทยไปยังรถบรรทุกลาวหรือจีนเพื่อเปลี่ยนหัวลาก และข้ามแดนไปยังสปป. ลาวและจีนต่อไป[170] รถที่จะใช้ในการขนส่งจะเป็นรถหัวลากที่พ่วงอยู่กับตู้คอนเทนเนอร์เย็นขนาด 40 ฟุตที่สามารถทำอุณหภูมิติดลบได้ ซึ่งผลไม้แต่ละชนิดก็จะใช้อุณหภูมิในการขนส่งที่แตกต่างกัน โดยรถขนส่งจากฝั่งไทยจะไปขึ้นผลไม้ที่หน้าสวนผลไม้หรือห้องเย็นที่เป็นจุดรวบรวมผลไม้ หลังจากขึ้นสินค้าเรียบร้อยก็จะขับรถตรงไปสู่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามแม่น้ำโขงด้วยสะพานข้ามมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เข้าสู่ สปป. ลาว เพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้ากับรถบรรทุกจีน

---

[167] คณะนักวิจัยโอเบลส์, “China The Series: ติดตามสถานการณ์การค้าชายแดนไทย-จีน” สืบค้นที่: http://rs.mfu.ac.th/obels/?p=1581

[168] สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2553), “โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชีย ปี พ.ศ. 2552 (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)”

[169] กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2559 “เส้นทางเศรษฐกิจ R3A+” จับตาเอเชียตะวันออก, สืบค้นที่ : http://www.eastasiawatch.in.th/th/articles/politics-and-economy/526/

[170] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น โดยรถขนส่งสินค้าของจีนที่นำมารับสินค้าต่อมีมากมายหลายประเภท แต่ส่วนใหญ่จะเป็นรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์เย็นขนาด 45 ฟุต และรถบรรทุกคอก เมื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกจีนได้เรียบร้อยแล้ว ทางผู้ให้บริการขนส่งรถบรรทุกจะขนส่งผลไม้ไปยังปลายทาง ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะไปลงที่ตลาดค้าส่งผลไม้ของเมืองหลักๆ ในภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เช่น มณฑลยูนนาน มณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง เป็นต้น

ในทางกลับกันหากมีผลไม้จีนที่จะส่งออกมายังประเทศไทย และต้องการใช้เส้นทาง R3A ผู้ให้บริการขนส่งในจีนจะไปรับผลไม้ที่หน้าสวนหรือห้องเย็นที่เป็นจุดรวบรวมผลไม้ และขนส่งโดยใช้เส้นทาง R3A มาจนถึงจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็น ของสปป. ลาว แล้วขนถ่ายผลไม้มาใส่รถขนส่งไทย จากนั้นรถขนส่งไทยจะขนส่งผลไม้ไปยังตลาดไทหรือตลาดสี่มุมเมือง เพื่อให้ผู้ค้าส่งผลไม้เป็นคนทำหน้าที่ขายและกระจายผลไม้ต่อไป ซึ่งกิจกรรมการขนส่งทั้งหมดนี้ใช้เวลาประมาน 50 ชั่วโมง (2-3 วัน) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตำแหน่งของจุดหมายปลายทางภายในประเทศจีน หากคิดเป็นระยะทางคือ 1,800 กม.หรือมากกว่า เช่น ระยะทางระหว่างกรุงเทพฯและคุนหมิง คือ 1,800 กม. ระยะทางระหว่างกทม. - เฉิงตู (มณฑลเสฉวน) คือ 2,710 กม. ระยะทางระหว่างกรุงเทพฯและมหานครฉงชิ่ง คือ 2,775 กม. เป็นต้น[171]

ปัจจุบันเส้นทาง R3A ถือว่าค่อนข้างสมบูรณ์ การคมนาคมขนส่งสะดวกและรวดเร็ว ไม่เป็นปัญหาต่อผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าไปจีน แต่การกระจายสินค้าจากไทยเข้าสู่ตลาดภายในของจีนยังคงมีปัญหาเรื่องกระจายสินค้า โดยเฉพาะระบบขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศจีนที่ยังคงควบคุมโดยรัฐไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งระบบค้าปลีกและค้าส่ง

ในส่วนของการขนส่งสินค้าผ่าน สปป.ลาว จำเป็นต้องเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อสุ่มตรวจสินค้า โดยมีจุดตรวจสินค้าที่ด่านศุลกากรห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าจอดลานเพื่อทำการตรวจสอบสินค้า 520 บาทต่อคัน และที่ด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ซึ่งต้องเสียค่าลานจอด 500บาท ค่าภาษีลาน 1,500 บาทต่อคัน[172] สำหรับขนถ่ายสินค้าหรือเปลี่ยนหัวรถที่ลานใกล้ด่านบ่อเต็น บางครั้งส่งผลให้เกิดความไม่คล่องตัวในการขนส่งสินค้าและก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา เช่น การเสียเวลาในการขนถ่ายสินค้า สินค้าบอบช้ำระหว่างการขนถ่าย ปัญหาต้นทุนค่าขนส่งที่สูงขึ้นเนื่องจากต้องจ้างแรงงานซึ่งเป็นคนจีนมาขนถ่ายสินค้าซึ่งค่าแรงอยู่ที่ประมาณ 5,000 บาทต่อคนต่อตู้ ช่วงหลังได้เพิ่มช่องทางการเปลี่ยนถ่ายอีกหนึ่งช่องทางคือการยกตู้สลับรถกันโดยเสียค่าใช้จ่าย 5,000 บาทต่อครั้ง[173]

ทั้งนี้ เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางการขนส่งทางเลือกให้ธุรกิจไทยสามารถส่งออกสินค้าไปยังจีนได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มช่องทางการส่งออกผลไม้ไปจีนและสามารถกระจายผลไม้ไปยังตลาดมณฑลทางตอนใต้ของจีนได้โดยตรง จากเดิมที่ต้องใช้การขนส่งทางทะเลและทางอากาศเป็นหลัก จากข้อมูลโครงการศึกษาการขยายตลาดผลไม้สดไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีน

---

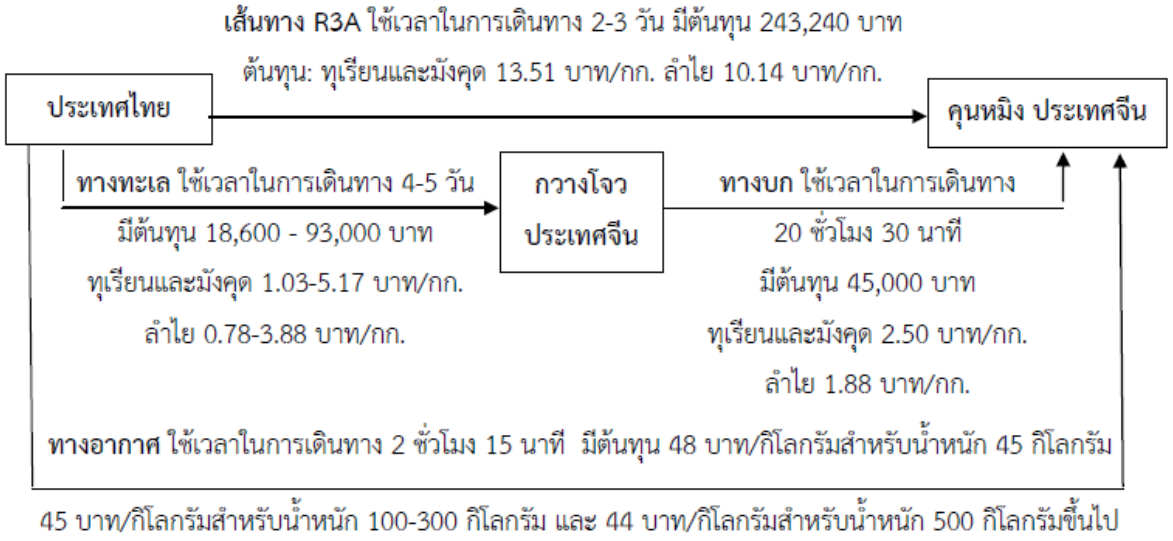
[171] มยุรี เจียรยืนยงพงศ์ ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากการค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีน บนเส้นทาง R3A โครงงานพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2557

[172] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

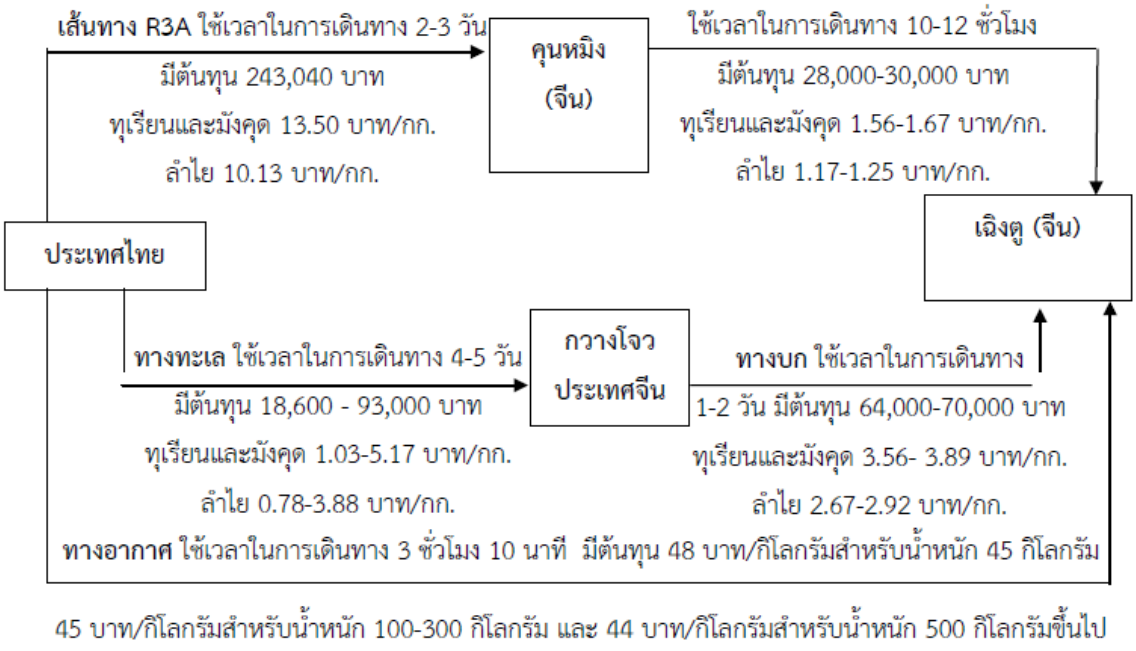
[173] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

(2555)[174] ได้เปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งทางบก ทางเรือ และทางอากาศของเส้นทางการขนส่ง R3A ไปยังเมืองต่างๆ ในประเทศจีน แสดงดังต่อไปนี้

- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังคุนหมิง** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)

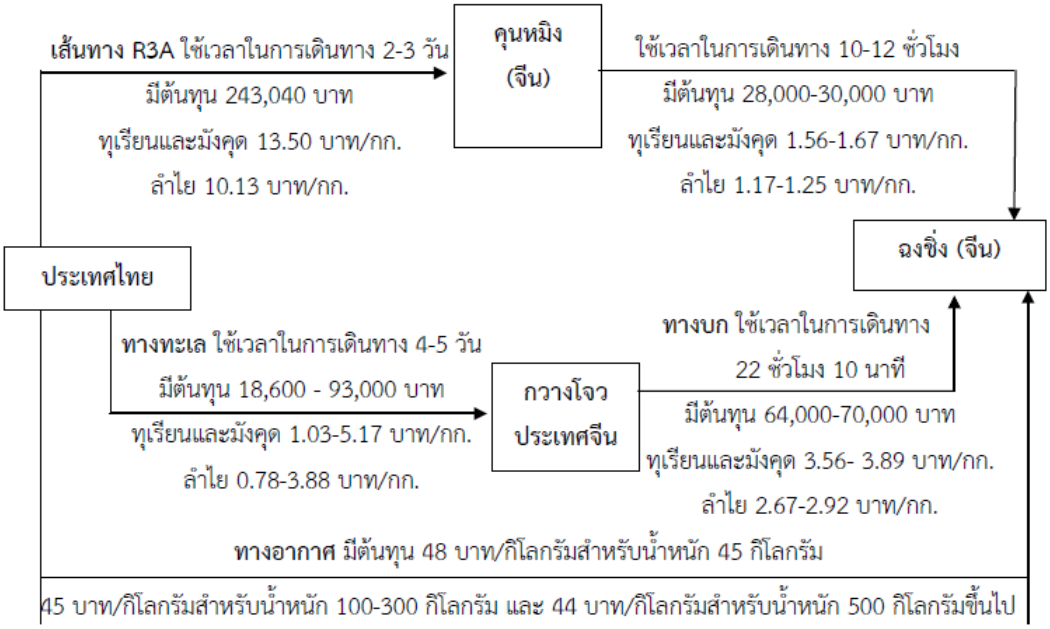


- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังเฉิงตู** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)

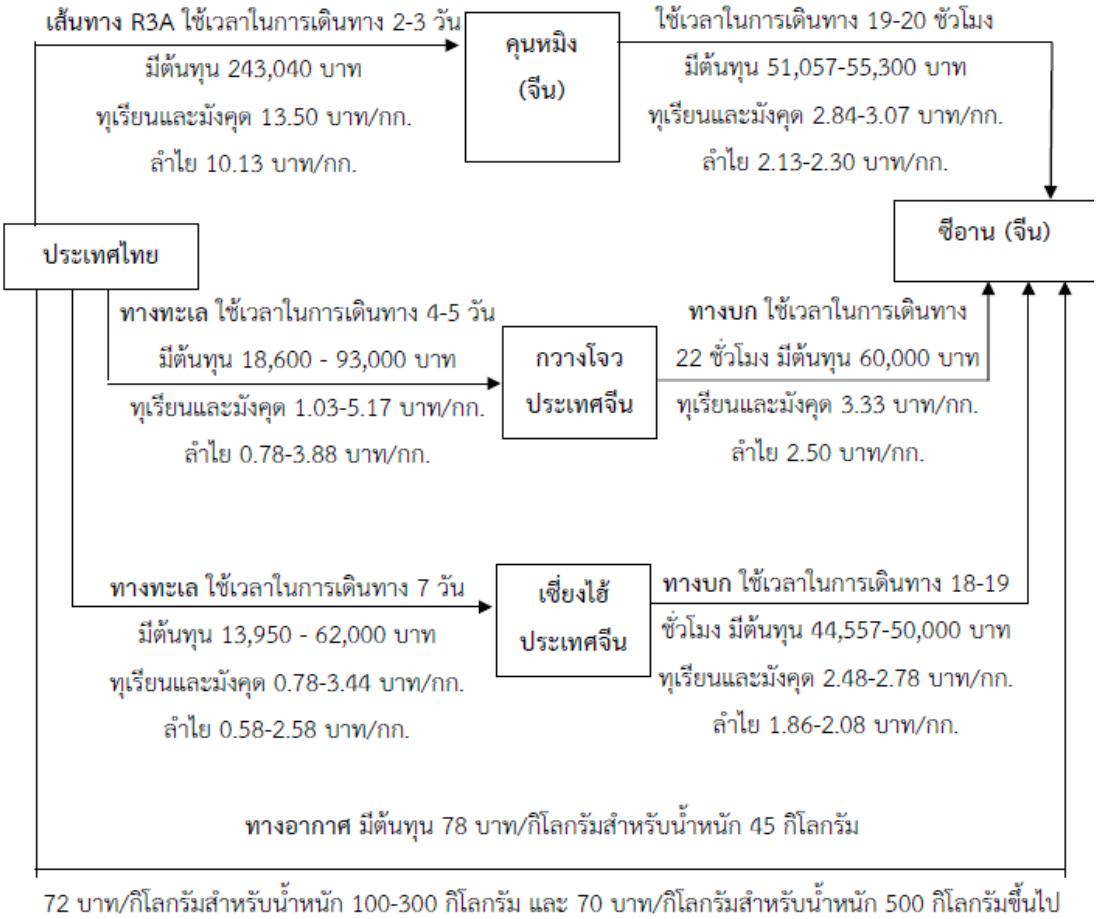


[174]สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2555) “โครงการศึกษาการขยายตลาดสดผลไม้สดไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีน”

- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังฉงชิ่ง** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)



- **การขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R3A เทียบกับการขนส่งทางทะเลและอากาศไปยังซีอาน** (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2555)



หมายเหตุ: การคิดต้นทุนต่อกิโลกรัมสำหรับทุเรียนและมังคุด 18 ตันลำไย 24 ตันต่อตู้คอนเทนเนอร์ปรับอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต

จะเห็นว่า การขนส่งผักและผลไม้ผ่านเส้นทาง R3A เป็นทางเลือกที่อยู่ตรงกลางระหว่างการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางอากาศ โดยในแง่ของเวลา การขนส่งทางถนนบนเส้นทาง R3A ใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งทางทะเล 2-3 วัน ในแง่ของต้นทุน การขนส่งทางถนนบนเส้นทาง R3A มีต้นทุนการขนส่งประมาณ 3 เท่าของการขนส่งทางทะเล และเป็นประมาณ 1 ใน 3 ของการขนส่งทางอากาศ

จากความตกลงทวิภาคีไทย-จีน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทยได้ลงนามใน “พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและจีน” ร่วมกับสำนักงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรค (AQSIQ) แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้ความร่วมมือด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ซึ่งลงนามเมื่อปี พ.ศ. 2554 ไทยสามารถส่งออกผลไม้ 23 ชนิด ไปยังจีนได้ โดยผ่านเส้นทางบกสาย R3A เริ่มจาก อ.เชียงของ จ.เชียงราย ผ่านเมืองห้วยทราย บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของ สปป.ลาว เข้าเมืองบ่อหาน เชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน และเพื่อสร้างความมั่นใจระหว่างสองประเทศว่า การส่งผลไม้ระหว่างกันผ่านทางบกสาย R3A จะไม่มีการปลอมปนผลไม้และสินค้าจากประเทศอื่นและเพิ่มความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านนำเข้าระหว่างกัน และสาระสำคัญแห่งพิธีสารนั้นคือ ทั้งสองฝ่ายจะมีมาตรการกำกับดูแลการปลอมปนสินค้าโดยการปิดผนึกตู้สินค้าก่อนส่งออกและการแสดงหมายเลขกำกับ[175] ซึ่งในทางปฏิบัติจะสามารถขนส่งสินค้าเข้าสู่จีนได้โดย

[175] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “ศึกษาโอกาสสินค้าเกษตรไทยในจีน” สืบค้นที่ : http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/index.php?SECTION_ID=607

ตรงที่ด่านบ่อหานของจีน แต่ด้วยเหตุที่ สปป.ลาว มิได้เป็นภาคีในพิธีสารฯ ดังกล่าว จึงทำให้ สปป. ลาว ซึ่งเป็นประเทศทางผ่านของเส้นทาง R3A ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าจีนหรือไทยผ่าน สปป.ลาว ได้โดยตรง ต้องเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าและเปลี่ยนหัวรถตู้คอนเทนเนอร์ก่อน

ขั้นตอนการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนตามเส้นทาง R3A ภายใต้พิธีสาร R3 มีดังนี้[176]

1. ผู้ส่งออกต้องจดทะเบียนกับกรมวิชาการเกษตร
2. ผู้ส่งออกต้องมีใบอนุญาตนำเข้า (Import permit) จากผู้นำเข้ามาแสดง
3. สินค้าที่จะส่งออกไปได้คือ ผลไม้สด 23 ชนิดที่จีนอนุญาตให้นำเข้า ได้แก่ กล้วย เงาะ มังคุด สละ มะขาม ส้มเขียวหวาน (*Citrus reticulata*) สับปะรด มะม่วง ทุเรียน มะละกอ เสาวรส ละมุด ชมพู่ มะเฟือง ส้มโอ (*Citrus maxima*) ส้ม (*Citrus* spp.) มะพร้าว น้อยหน่า ฝรั่ง ขนุน ลองกอง ลำไย และลิ้นจี่
4. จะต้องขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น
5. ผู้ส่งออกต้องยื่นคำร้องขอใบรับรองสุขอนามัยพืช (PC) ที่ด่านตรวจพืช หรือกลุ่มบริการส่งออก สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร
6. เมื่อผู้ส่งออกยื่นคำร้องแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องนัดหมายไปตรวจสินค้า สินค้าต้องเป็นไปตามพิธีสาร R3 คือต้องมาจากสวนที่ได้รับการรับรองแหล่งผลิต (GAP) จากกรมวิชาการเกษตร และจะต้องบรรจุสินค้าในโรงคัดบรรจุที่ได้มาตรฐาน GMP/HACCP ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมวิชาการเกษตร
7. เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสินค้าไม่พบศัตรูพืชกักกันของจีน รวมทั้ง “มด” ซึ่งทางการจีนขอให้เข้มงวดเป็นพิเศษและเป็นไปตามพิธีสารแล้ว จะต้องผนึกตู้คอนเทนเนอร์ โดยมีตราสัญลักษณ์กรมวิชาการเกษตร และหมายเลขที่ปิดผนึกกำกับ
8. การออกใบรับรองสุขอนามัยพืช (PC) จะต้องมีข้อความตามพิธีสาร และต้องมีหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และหมายเลขปิดผนึกกำกับ
9. ด่านตรวจพืชเชียงของ จังหวัดเชียงราย ของกรมวิชาการเกษตร จะเป็นผู้ออกใบรับรองสุขอนามัยพืช (PC) และส่งโทรสาร หรือ ถ่ายภาพ (Scan) ส่งทางอีเมล์ ให้กับด่านโม่หานของจีน ผู้ส่งออกเมื่อได้รับใบ PC แล้ว ต้องนำไปยื่นให้เจ้าหน้าที่ด่านกักกันพืชของจีน ที่ด่านโม่หาน
10. ใบ PC ที่ลงวันที่แล้ว ต้องส่งถึงด่านโม่หานภายใน 7 วัน
11. การขนส่งต้องใช้เส้นทาง R3A

สำหรับผลไม้ของจีน ที่อนุญาตให้นำเข้ามาในประเทศไทย ได้แก่ กีวี่ มะละกอ พลับ สตรอเบอรี่ พืชสกุลแก้วมังกร ลิ้นจี่ มะม่วง อะโวกาโด ทับทิม แอพริคอท เชอรี่ พลัม ท้อ เนคทารีน ฝรั่ง ราสเบอรี่ แอปเปิ้ล สาลี่ พืชสกุลส้ม องุ่น และพุทรา

นอกจากนี้ ในการนำผักและผลไม้เข้าประเทศจีน จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบทางการค้าและมาตรการนำเข้าสินค้าของจีนในด้านการนำเข้าสินค้าอาหารที่สำคัญมีสาระสำคัญ ดังนี้ (ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์, 2555)[177]

---

[176] “พรรนีย์ วิชชาชู R3A...เส้นทางค้าผลไม้ไทย-จีน” น.ส.พ. กสิกร ปีที่ 84 ฉบับที่ 4 กรกฎาคม-สิงหาคม 2554

[177] คณะนักวิจัยโอเบลส์, “China The Series: ติดตามสถานการณ์การค้าชายแดนไทย-จีน” สืบค้นที่: http://rs.mfu.ac.th/obels/?p=1581

ก. กฎระเบียบการนำเข้าสินค้าอาหาร

กฎระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าประเภทอาหาร รวมทั้งผลไม้ (สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครเฉิงตู ประเทศจีน) ซึ่งผู้ส่งออกไทยจำเป็นต้องปฏิบัติดังนี้

<u>สาระสำคัญของกฎหมายว่าด้วยหลักอนามัยอาหารของจีน</u>

- สินค้าอาหารสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ ต้องผ่านการตรวจสอบตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องของจีน หากทางการจีนยังไม่มีหลักเกณฑ์สำหรับสินค้าอาหารนั้นๆ ผู้นำเข้าจะต้องแสดงหลักฐานเกี่ยวกับใบรับรองสุขภาพอนามัย ซึ่งรับรองโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่ส่งออก และต้องผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออกของจีน (Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau. PR. China) สำหรับอาหารประเภทนั้น ๆ หลังจากนั้นหน่วยงานดังกล่าวจะดำเนินการแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีของจีน เพื่อขออนุมัติการนำเข้าสินค้าอาหารนั้น ๆ ต่อไป
- สินค้าอาหารห้ามใส่ยา แต่ไม่รวมสินค้าอาหารที่ทำด้วยยา
- อาหารสำเร็จรูปที่รับประทานโดยตรงต้องมีการบรรจุหีบห่อเป็นซองเล็ก แล้วบรรจุรวมเป็นซองใหญ่ หรือมิฉะนั้นก็ต้องใช้วัสดุที่ปราศจากสารพิษมาทำเป็นภาชนะสำหรับบรรจุหีบห่อ
- ข้อมูลอธิบายสำหรับสินค้าอาหารนั้น ต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้องตามความจริงทุกประการ
- สัดส่วนของสารปรุงแต่งในสินค้าอาหาร ต้องปฏิบัติตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของจีนโดยผู้นำเข้าสินค้าอาหารของจีน ต้องแสดงเอกสารรับรองการตรวจสอบสารปรุงแต่งในอาหารของประเทศผู้ส่งออก

<u>กฎระเบียบควบคุมฉลากของสินค้าอาหารนำเข้า</u>

- ผู้นำเข้าสินค้าอาหารจากต่างประเทศต้องยื่นเอกสารไปให้สำนักงานควบคุมการนำเข้าและการส่งออกสินค้าของจีน (Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau) ที่ประจำในแต่ละมณฑลหรือยื่นต่อสำนักงานใหญ่ที่กรุงปักกิ่ง เพื่อขอใบรับรองฉลากของสินค้าอาหารนำเข้าจากหน่วนงานดังกล่าวโดยปกติจะใช้ระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 6 เดือน ถ้าไม่มีใบรับรอง ห้ามนำเข้าสินค้าอาหารชนิดนั้น
- ผู้นำเข้าสินค้าอาหารต้องเตรียมเอกสารในการยื่นขอใบรับรองฉลากของสินค้าอาหาร ประกอบด้วย แบบฟอร์มการขอใบรับรองฉลากของสินค้าอาหารนำเข้า หลักฐานการออกแบบของฉลากพร้อมหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลเกี่ยวกับคำอธิบายในฉลาก กฎระเบียบที่ข้องด้านฉลากของประเทศผู้ส่งออกสินค้าอาหาร และตัวอย่างฉลากสินค้าอาหารจำนวน 6 ชุด
- ภาษาที่ใช้ในฉลากสินค้าอาหารที่นำเข้าต้องเป็นภาษาจีน
- สิ่งที่ต้องแสดงออกในฉลากของสินค้าอาหาร: ชื่อผู้ผลิต (Product's Name) ส่วนประกอบ (Ingredients) รหัสมาตรฐาน (Standard Code) ฉลากที่ได้รับอนุญาต (Approved Label) วันผลิต (Production Date) ระยะเวลาเก็บรักษา (Preservation Period) วิธีการเก็บรักษา

(Storage Method) ชื่อและที่อยู่ของผู้ผลิต (Manufacture's Name and Address) และเลขทะเบียนการรับรองสุขอนามัยพืชและสัตว์ (Quarantine and Sanitary Registration and Certificate Registration Number)

<u>ระบบการเรียกเก็บภาษีสินค้านำเข้า และการเรียกเก็บภาษีธุรกิจในประเทศจีน</u>
กระบวนการเรียกเก็บภาษีสินค้านำเข้าและภาษีธุรกิจในประเทศจีน มักมีขั้นตอนดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 การเรียกเก็บภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) (เก็บโดยกรมศุลกากร)
    - ภาษีนำเข้า (Import Tariff) ส่วนใหญ่คิดร้อยละ 0 ภายใต้ China-Asean FTA
    - ภาษีมูลค่าเพิ่ม มีสองอัตราคือ ร้อยละ 13 หรือ 17 ขึ้นออยู่กับประเภทสินค้า โดยสินค้าเกษตรทั่วไปคิดร้อยละ 13 ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมคิดร้อยละ 17 ซึ่งผลไม้ไทยอยู่ในอัตราร้อยละ 13
- ขั้นตอนที่ 2 ภาษีรายได้ (Income Tax) เก็บโดยสำนักภาษีท้องถิ่น (Local Tax Bureau) ของแต่ละมณฑล หรือแต่ละเมืองนั้น โดยทั่วไป ภาษีรายได้คิดในอัตราร้อยละ 25 – 90 ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ เช่น ภาพรวมของอุตสาหกรรมนั้นๆ ระดับผลประกอบการของบริษัทและผลกำไรทั้งหมดของผู้ประกอบการโดยปกติจะคิดจากผลกำไร หักค่าใช้จ่ายต่างๆ การคำนวณการเก็บภาษีดังกล่าว มีความซับซ้อนจากองค์ประกอบหลายด้าน และสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดขึ้นอยู่กับการพิจารณาของสำนักภาษีท้องถิ่นของแต่ละมณฑลหรือแต่ละเมือง แต่อัตราต่ำสุดคือ ร้อยละ 25
- การยื่นขอใบตรวจสอบคุณภาพสินค้านำเข้าก่อนวางจำหน่าย
- ผู้นำสินค้าเข้าจากไทยต้องเข้ายื่นตัวอย่างทุกรายการเพื่อตรวจสอบมาตรฐานสินค้า และความปลอดภัยต่อหน่วยงานตรวจสอบสุขอนามัย CIQ ประจำมณฑล ถ้าผ่านการตรวจสอบจะสามารถจำหน่ายได้ทั่วประเทศจีน โดยที่ประเทศจีนจะมีขั้นตอนในการตรวจสอบดังนี้
    - ตรวจทุกรายการสินค้าที่นำเข้า โดยเสียค่าใช้จ่ายรายการละ 1,000 หยวน (ประมาณ 5,000 บาท)
    - สินค้านำเข้าใหม่ต้องยื่นใหม่ทุกครั้ง (ผลตรวจจะระบุวันที่ตรวจสอบในล็อตนั้น ๆ)
    - เวลาการตรวจจะใช้เวลา 1 เดือนถึง 1 เดือนครึ่ง จึงเสร็จและออกใบรับรองให้

ข. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

โดยทั่วไป สินค้านำเข้าจะต้องผ่านการตรวจสอบและได้รับการรับรองจากองค์กรจีน CIQ (China Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau) โดยสินค้าอาหารจะต้องได้รับเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน QS (Quality Safety) จากสำนักงานควบคุมคุณภาพตรวจสอบและกักกันโรคแห่งชาติจีน (General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine) โดยพื้นฐาน สินค้านำเข้าควรมีบรรจุภัณฑ์และตราสินค้า โดยตราสินค้าที่ต้องการจำหน่ายในจีนจะต้องผ่านการจดทะเบียนตราสินค้าและสัญลักษณ์จากหน่วยงาน Trademark Office of The State Administration For Industry & Commerce of the People's Republic of China ที่กรุงปักกิ่ง

6.3 ธุรกรรมการค้าในห่วงโซ่คุณค่าผักและผลไม้ผ่านเส้นทาง R3A

การนำเสนอห่วงโซ่คุณค่าของการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ แบ่งเนื้อหาระหว่างผักและผลไม้ ในส่วนของผักสดนั้น การค้าเกือบทั้งหมดเป็นการนำเข้าผักสดมาจากประเทศจีน ส่วนการส่งออกผักสดของไทยมีน้อยมาก การส่งออกสินค้าหมวดผัก (หมวด 07) จากไทยไปจีนผ่านด่านเชียงของและด่านเชียงแสน เกือบทั้งหมดเป็นสินค้าในรูปของผักดองและผักแปรรูป การนำเสนอห่วงโซ่คุณค่าของการค้าผัก จะมีเนื้อหาเฉพาะการนำเข้าผักจากจีนมาไทยเท่านั้นโดยขอนำเสนอเป็นห่วงโซ่คุณค่าของการนำเข้าผักบรอกโคลี ในกรณีของการค้าผลไม้นั้น มูลค่าการค้าทั้งการนำเข้าและส่งออกอยู่ในระดับที่มีนัยสำคัญทั้งสองขาจึงได้แยกการนำเสนอออกเป็นการนำเข้าและส่งออกโดยจะขอนำเสนอตัวอย่างเป็นห่วงโซ่คุณค่าของการส่งออกทุเรียน

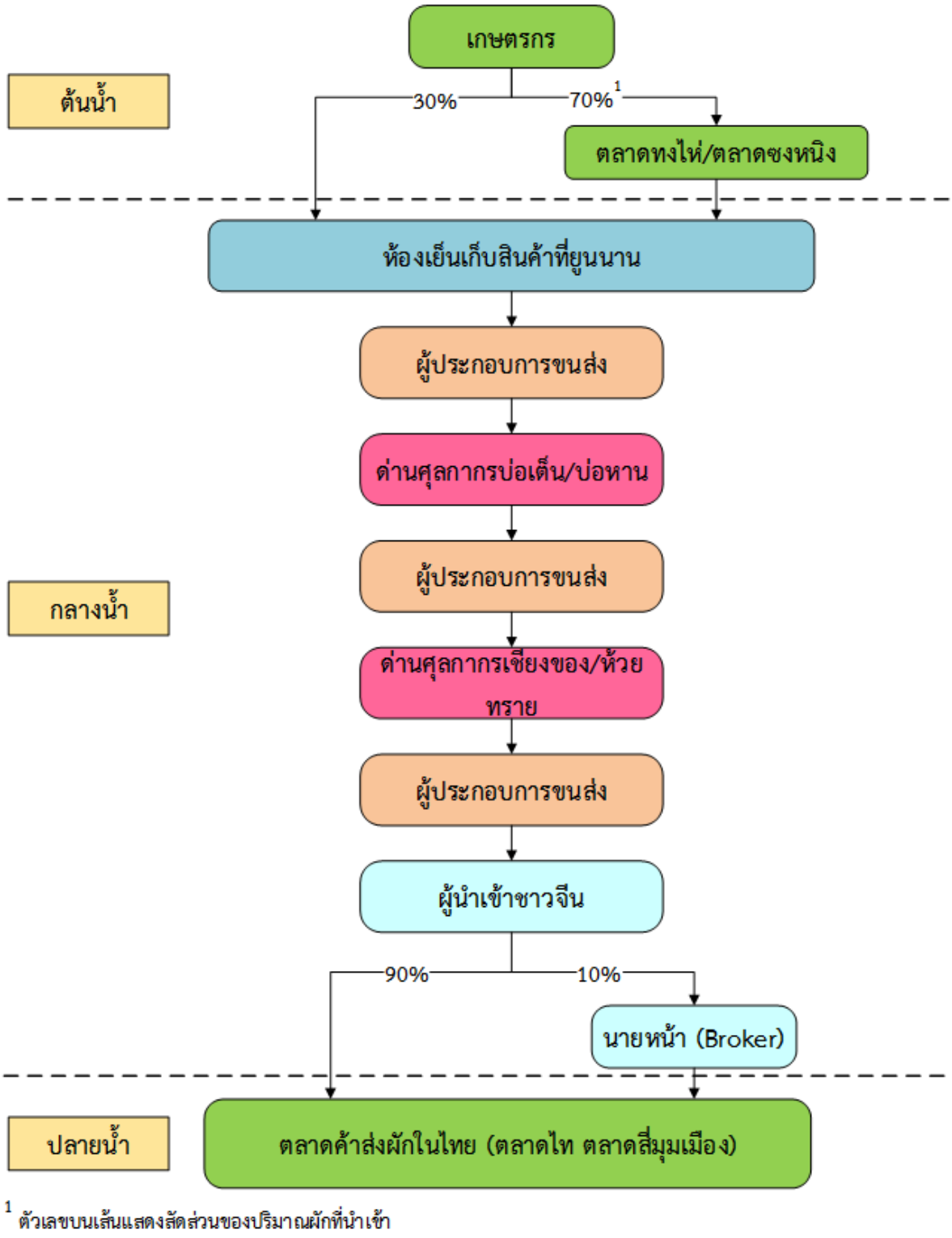
6.3.1 ห่วงโซ่คุณค่าการนำเข้าผัก

ห่วงโซ่คุณค่าของกระบวนการนำเข้าผักดังกล่าว สามารถเขียนเป็นแผนภาพได้ ดังภาพที่ 6-8

ก. สถานการณ์ด้านต้นน้ำ

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ภาคสนามชี้ให้เห็นว่า สถานการณ์การจำหน่ายผักสดที่จำหน่ายในตลาดกลางผักสดหลักๆ ของประเทศไทยในปัจจุบันพบว่า ผักส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศจีนถึงร้อยละ 70 และอีกประมาณร้อยละ 30 เป็นผักที่ปลูกในประเทศไทย[178] ที่เป็นเช่นนี้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะกลไกสนับสนุนและอำนวยความสะดวกทั้งการเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนและการเริ่มใช้พิธีสารการขนส่งผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านประเทศที่สามบนเส้นทาง R3A ซึ่งมีส่วนกระตุ้นให้การค้าผ่านเส้นทางนี้สูงขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะเมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ -ห้วยทราย) แล้วเสร็จอย่างเป็นทางการ ภายหลังสะพานเปิดใช้งานในปลายปี พ.ศ. 2556 ส่งผลให้ภาพรวมแนวโน้มการค้าชายแดนด้านด่านเชียงของเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การนำเข้าผักและผลไม้จากจีนมาจำหน่ายในประเทศไทยก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน ทั้งนี้ผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและชาวจีนมีมุมมองที่คล้ายกันว่าประเทศไทยถือเป็นตลาดจำหน่ายผักที่น่าสนใจและมีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10-15 ต่อปี เนื่องมาจากความต้องการใช้ผักในประเทศไทย (Domestic Consumption) เพิ่มมากขึ้น ทั้งเพื่อการบริโภคและการแปรรูป รวมถึงการส่งออกต่อ (Re-export) อีกทั้งเป็นผลมาจากการเพาะปลูกผักในไทยมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการแปรรูปมีมากขึ้น

[178] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย



ภาพที่ 6-8 แผนภาพการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A

ผักจีนที่นำเข้ามายังไทยนั้นส่วนใหญ่เป็นผักที่ถูกส่งมาจากเมืองคุนหมิง ซึ่งมีปริมาณคิดเป็นเพียงประมาณร้อยละ 10 ของปริมาณผักในตลาดเมืองคุนหมิงเท่านั้น ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า ผักในตลาดคุนหมิงจะถูกส่งมาจากเมืองต่างๆ อาทิ เฉิงตู และกานซู จากนั้นผักในตลาดคุนหมิงจะถูกส่งต่อไปจำหน่ายยังเมืองปักกิ่ง คิดเป็นสัดส่วนถึงประมาณร้อยละ 50 และมีการส่งออกไปยังตลาดยุโรป ประมาณร้อยละ 20 ตลาด

อินเดียประมาณร้อยละ 10 ตลาดอื่นๆ ประมาณร้อยละ 10 และจะถูกส่งออกมายังประเทศไทยประมาณร้อยละ 10[179] โดยผักที่มีการนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย เป็นสินค้าในหมวดรหัส 07 ได้แก่ แครอท กระเทียม บรอกโคลี หอมหัวใหญ่ กะหล่ำปลี ผักกาดขาว สลัดแก้ว ถั่วลันเตาหวาน เป็นต้น[180][181] โดยปัจจุบัน สินค้านำเข้าที่มีมาตรการบริหารจัดการมีเพียงหอมแดง และส้ม เท่านั้น ที่ผู้นำเข้าจะต้องขึ้นทะเบียนและแจงรายละเอียดว่าสินค้านำเข้ามาและส่งไปขายให้ใคร[182] อย่างไรก็ดี ในกรณีของผักที่สามารถปลูกที่ประเทศไทยได้ในฤดูหนาว เช่น กะหล่ำ บรอกโคลี ผักสลัด ในฤดูดังกล่าวปริมาณการนำเข้าจากจีนจะลดลงหรือผู้ประกอบการจีนจะใช้วิธีลดราคาลงเพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดในประเทศได้[183] อย่างไรก็ดีพืชผักและสมุนไพรไทยดั้งเดิม อาทิ ข่า ตระไคร้ มะเขือ ขมิ้น มะกรูด มะนาว กระเพรา โหระพา ใบแมงลัก สะตอ ฯลฯ ซึ่งประเทศจีนไม่สามารถผลิตได้ โดยพืชผักเหล่านี้ยังคงได้รับความนิยมในกลุ่มคนไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นสมุนไพรไทย มีสรรพคุณเป็นยารักษาโรค และเป็นสินค้าที่มีลักษณะจำเพาะ ดังนั้น จึงไม่มีพืชผักใด ๆ ของประเทศจีนสามารถทดแทนได้[184]

เกษตรกรที่ปลูกผักจะเก็บผลผลิตส่งไปขายที่ตลาดค้าส่งผักทงไห่และตลาดซงหนิงซึ่งมีประมาณร้อยละ 70 และอีกรูปแบบหนึ่งคือขายให้กับผู้ประกอบการส่งออกหรือห้องเย็นโดยตรงซึ่งมีประมาณร้อยละ 30 โดยราคาซื้อขายของตลาดทงไห่และตลาดซงหนิง จะขึ้นอยู่กับราคากลางของสินค้าเกษตรจีนซึ่งจะประกาศออกมาทุกวันโดยราคาจะขึ้น-ลงอยู่ตลอดทั้งวัน มีข้อสังเกตว่า ราคาผักตลาด ณ ห้องเย็นที่จีนไม่ได้ขึ้นอยู่กับไทยเพราะปริมาณผักที่ส่งออกมายังประเทศไทยมีสัดส่วนน้อยมากเพียงร้อยละ 10 เท่านั้นดังกล่าวมาแล้ว[185]

ข. สถานการณ์ด้านกลางน้ำ

เมื่อพ่อค้าหรือผู้ประกอบการส่งออกซื้อผักจากตลาดทงไห่/ซงหนิงหรือซื้อจากเกษตรโดยตรงแล้วจะนำผักเข้าไปเก็บที่ห้องเย็นซึ่งอาจเช่าห้องเย็นหรือบางรายอาจมีห้องเย็นเป็นของตัวเอง เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและความคล่องตัวในการดำเนินงาน จากนั้นผักก็จะถูกส่งขึ้นรถคอนเทนเนอร์เพื่อขนส่งไปยังประเทศไทย โดยค่าเช่าห้องเย็น (รวมค่าน้ำค่าไฟฟ้า) ประมาณ 280,000 หยวนต่อห้องต่อปี (ถ้าเป็นห้องเย็นที่ตั้งอยู่ในตัวเมืองจะมีค่าเช่าประมาณ 300,000 หยวนต่อห้องต่อปี) อุณหภูมิห้องเย็นประมาณ -1 ถึง -2 องศาเซลเซียส บรรจุผักได้ประมาณ 50-60 ตัน ที่ห้องเย็นจะเป็นที่คัดเกรดและนำผักใส่บรรจุภัณฑ์แล้วขนขึ้นรถคอนเทนเนอร์เพื่อส่งออกมายังประเทศไทย[186] ปัจจุบัน เส้นทาง R3A ถูกใช้เป็นเส้นทางการนำเข้าผักหลาย

---

[179] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[180] ดวงเด่น นาคสีหราช “การค้าเสรีไทย-จีนผักผลไม้ไทยได้ประโยชน์จริงหรือ” สืบค้นที่: https://www.gotoknow.org/posts/36468

[181] กนก คติการและคณะ (2553) “ผลกระทบของนยายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย : กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน”.

[182] “แฉจันฮุบอาชีพขายผักผลไม้ ขนเร่ขายตลาดไท-ไอยรา-4มุมเมือง-ศรีเมือง ยันราชบุรี “พาณิชย์” เตรียมงัดทุกกฎหมายฟัน” ผู้จัดการออนไลน์, 1 พฤษภาคม 2559 สืบค้นที่ : http://www.manager.co.th/Business/ViewNews.aspx?NewsID=9590000044025

[183] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยคณะผู้วิจัย

[184] กนก คติการและคณะ (2553) “ผลกระทบของนยายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย : กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน”.

[185] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[186] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ชนิดจากประเทศจีน ได้แก่ บรอกโคลี ผักกาดขาด กะหล่ำปลี กะหล่ำดอก สลัดแก้ว ถั่วลันเตาหวาน เป็นต้น การนำเข้าผักผ่านเส้นทาง R3A สินค้าจะถูกส่งตรงมายังล้ง/ตัวแทนจำหน่าย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการชาวจีนคอยรับที่ตลาดไท โดยจะมีห้องเย็นในการเก็บรักษาสินค้า พร้อมๆ กับการกระจายไปยังพ่อค้าขายส่งในกรุงเทพ รวมทั้งพ่อค้าขายส่งต่างจังหวัด[187]

ผู้นำเข้าหลัก (Importer) ในการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A มายังประเทศไทยนั้น มีผู้นำเข้าเป็นผู้ประกอบการชาวจีนทั้งหมด สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่

1) บริษัทลูกของจีนมาลงทุนตั้งบริษัทนำเข้า-ส่งออก ในไทย คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 90% (บริษัทแม่อยู่ที่ประเทศจีน)
2) ผู้นำเข้าที่เป็นนายหน้าชาวจีน (Broker) จัดหาสินค้าเพื่อส่งออกและนำเข้า ผู้นำเข้าส่วนนี้คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 10%

ในส่วนของผู้ประกอบการไทยปัจจุบันจะรอรับซื้อผักอยู่ที่ตลาดไทหรือนำเข้าผ่านผู้นำเข้าขาวจีนเท่านั้น ไม่มีการไปรับซื้อผักจากเกษตรกรจีนหรือจากตลาดค่าส่งผักทงไห่/ซงหนิงแล้ว แม้แต่ผู้ประกอบการไทยรายใหญ่เองก็ตามปัจจุบันหันมาร่วมกับพาร์ทเนอร์จีนโดยเอื้อประโยชน์ต่อกันกล่าวคือ เอาผัก-ผลไม้จีนลงมาขายที่ไทย และขณะเดียวกันก็ส่งผัก-ผลไม้ไทยไปให้พาร์ทเนอร์จีนไปขายในจีนด้วย หรือห้างสรรพสินค้าในไทยก็ตามปัจจุบันก็มารับซื้อที่ตลาดไทหมดแล้ว[188]

เส้นทางการขนผัก/ผลไม้จากจีนมาไทย จะผ่านมาทางเส้นทาง R3A จังหวัดเชียงราย ลำเลียงสู่ตลาดไท ตลาดไอยรา ตลาด 4 มุมเมือง และตลาดศรีเมือง จ.ราชบุรี[189] ทั้งนี้ เส้นทางการค้าและการขนส่งผักที่นำเข้าจากประเทศจีนมายังประเทศไทยผ่านทางเส้นทาง R3A โดยรวมแล้วจะมีระยะเวลาการขนส่งประมาณ 24 ชั่วโมง ซึ่งในกระบวนการขนส่งจะมีทั้งการขนส่งในลักษณะการควบคุมอุณหภูมิ (Temperature control) และการขนส่งแบบธรรมดา ขึ้นอยู่กับชนิดของผัก โดยมีรายละเอียดเส้นทางการขนส่งดังนี้[190]

1) ผักจากเมืองคุนหมิง จะถูกขนส่งทางบกมายัง ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย

2) หลังจากผักถูกขนถ่ายแล้ว จะถูกขนถ่ายลงรถบรรทุกเข้าสู่ตลาดหลักของไทย (ใช้เวลาประมาณ 12 ชั่วโมง) โดยจะแบ่งการกระจายสินค้าออกเป็น 2 ส่วน คือ กระจายไปยังตลาดไทหรือตลาดสี่มุมเมือง และกระจายไปยังห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่สั่งซื้อจากพ่อค้าจีนโดยตรง

ปัจจุบันบริษัทขนส่งที่ขนส่งผักจากบ่อเต็นมาถึงกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทของคนไทยจริงๆ เพียงแค่ 3 บริษัทเท่านั้นได้แก่ บริษัทสกุลนาทอง บริษัทเกวลี และบริษัทดอยตุง โดยทั้ง 3 บริษัทดังกล่าวมีส่วนแบ่งตลาดประมาณ 20% เท่านั้น ที่เหลืออีกร้อยละ 80 เป็นของบริษัทขนส่งจีนหรือไม่ก็เป็นนอมินีจีน ทั้งที่เมื่อ 3

---

[187] อ้างอิงแล้วใน ผลกระทบของนยายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย : กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

[188] ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม โดยคณะผู้วิจัย

[189] “แฉจีนฮุบอาชีพขายผักผลไม้ พาณิชย์งัด กม.ฟัน” ผู้จัดการออนไลน์, 1 พฤษภาคม 2559 สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/daily/viewnews.aspx?NewsID=9590000044205

[190] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยคณะผู้วิจัย

ปีก่อนสัดส่วนของส่วนแบ่งตลาดยังอยู่ที่ประมาณ 50-50% แต่ทั้งนี้สาเหตุหนึ่งเกิดจากบริษัทขนส่งไทยย้ายไปขนส่งผ่านเส้นทาง R9 ด้วย[191]

ค. สถานการณ์ด้านปลายน้ำ

ผู้ประกอบการนำเข้าจะเป็นผู้ขายส่งผักให้กับพ่อค้าส่งในตลาดไทซึ่งจะเป็นผู้ที่กระจายผักไปยังพ่อค้าปลีกต่อไป จากการสัมภาษณ์พบว่า พ่อค้าส่งในตลาดไทเหล่านี้ยังคงเป็นพ่อค้าคนไทยซึ่งเป็นผู้ที่มีอิทธิพลในตลาดค้าผักสูงที่สุด เนื่องจากผักเป็นสินค้าเน่าเสียได้ง่าย จำเป็นต้องกระจายสินค้าอย่างรวดเร็ว ปกติแล้วพ่อค้าส่งจะมีกำไรในห่วงโซ่คุณค่าสูงกว่าผู้นำเข้าชาวจีนประมาณ 2 เท่า โดยมีกำไรอยู่ที่ประมาณ 2-3 บาทต่อกิโลกรัม ขณะที่ผู้นำเข้าชาวจีนในตลาดไทจะมีกำไรอยู่ที่ประมาณ 1 บาทต่อกิโลกรัม[192]

ทั้งนี้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่า การนำเข้าผักจีนเข้ามาขายในตลาดไทยพบปัญหาและอุปสรรคในการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ[193]

1) ปัญหาและอุปสรรคหลักในมุมมองของผู้นำเข้าชาวจีน เจ้าหน้าที่ของไทยมีการเรียกเก็บเงินเพิ่มเติมเพื่ออำนวยความสะดวกในกระบวนการขนส่งสินค้าจากผู้ประกอบการนำเข้าชาวจีน รวมทั้งหลังจากที่ผู้นำเข้าผักชาวจีนมีการนำผักเข้ามาขายในตลาดของไทยเพิ่มมากขึ้น ก็มีการเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมการขายผักในตลาดจากเจ้าของตลาดแพงขึ้นจากเดิม ทำให้ผู้นำเข้าชาวจีนเกิดความไม่พอใจ จึงรวมกลุ่มผู้นำเข้าชาวจีนด้วยกันจัดตั้งแหล่งขายผักแห่งใหม่บริเวณใกล้กับตลาดเดิม อาทิ ตลาดไท ปัจจุบันได้สร้างลานจอดเพื่อให้บริการพ่อค้าที่ต้องการจะเข้ามาจำหน่ายผักเพิ่มเติม โดยเฉพาะมุ่งหวังที่จะเรียกเก็บเงินจากพ่อค้าชาวจีน จึงทำให้พ่อค้าชาวจีนไปสร้างตลาดและห้องเย็นในบริเวณใกล้กับตลาดไททดแทน
2) ปัญหาและอุปสรรคหลักในมุมมองของผู้นำเข้าชาวไทย มีการเรียกเก็บเงินเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งเช่นเดียวกับที่ผู้นำเข้าชาวจีนประสบ แต่ผู้นำเข้าชาวไทยถูกเรียกเก็บในอัตราที่สูงกว่า นอกจากนี้ปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่ผู้นำเข้าชาวไทยกำลังประสบปัญหา คือ การเข้ามาแข่งขันของผู้นำเข้าชาวจีน กล่าวคือ ผู้นำเข้าผักชาวจีนมีอำนาจในการกำหนดราคาผักในตลาด ทำให้ผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องลดราคาผักเพื่อให้แข่งขันในตลาดได้ รวมถึงการที่โครงสร้างตลาดของการค้าผักในปัจจุบันได้กลายเป็นโครงสร้างตลาดที่เชื่อมโยงกันเองของผู้ประกอบการชาวจีน ทั้งในระดับกลาง จนถึงระดับท้องถิ่น จึงทำให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถเข้าไปแบ่งส่วนแบ่งตลาดได้

ผู้ประกอบการจีนได้รุกเข้ามาเป็นผู้ค้าส่งในตลาดค้าส่งผักในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น เห็นได้จากข้อมูลสินค้าที่ขายในตลาดไทพบว่า ชาวต่างชาติกว่าร้อยละ 60 ที่นำเข้าผักและผลไม้มาขายที่นี่เป็นชาวจีนและเวียดนาม โดยจะใช้วิธีเช่าพื้นที่จอดรถขายสินค้า ซึ่งตลาดไทคิดค่าเช่าวันละ 1,000 บาท ส่วนการนำเข้าผักไปขายที่ตลาดอื่นๆ เช่น จ.ราชบุรี เป็นต้น จะใช้วิธีการขนด้วยรถคอนเทนเนอร์ห้องเย็นขนาดใหญ่วิ่งมาจากจีนหรือเวียดนาม แล้วมาเปลี่ยนเป็นรถไทย จากนั้นจะมีพ่อค้าคนไทยมารับซื้อไปขายตามตลาดต่างๆ หากขายไม่

[191] ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม โดยคณะผู้วิจัย
[192] ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม โดยคณะผู้วิจัย
[193] ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม โดยคณะผู้วิจัย

หมดจะเก็บไว้ในห้องเย็นที่อยู่บริเวณตลาดไท[194] นอกจากนี้บริเวณใกล้เคียงกับตลาดไอยรามีรายใหญ่ประมาณ 2-3 ราย เข้ามาซื้ออาคารพาณิชย์เปิดห้องเย็นผลไม้ขนาดใหญ่ ขณะที่บริเวณใกล้เคียงกับตลาดไทก็มีทุนจีนเข้ามาซื้อที่ดิน เพื่อเปิดห้องเย็นขนาดใหญ่ประมาณ 20-30 แห่ง[195]

นอกจากการที่ผู้ประกอบการจีนเป็นผู้นำเข้าแล้ว ยังมีบทบาทในการเป็นผู้ค้า (Trader) อีกด้วย ทั้งนี้การที่กลุ่มทุนจีนเข้ามามีบทบาทในการควบคุมตลาดการนำเข้าและจำหน่ายผักในประเทศไทยได้ เป็นผลพวงมาจาก พ.ร.บ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 หากคนต่างชาติจะเข้ามาทำธุรกิจขายเร่ ขายหน้าร้าน และขายทอดตลาด จะต้องขออนุญาตการประกอบธุรกิจให้ถูกต้อง เช่น จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 ส่วนอีกร้อยละ 51 ต้องเป็นหุ้นส่วนคนไทย หรือถ้าจะประกอบธุรกิจเป็นรายบุคคลต้องขอวีซ่าแบบ Business Visa มีใบอนุญาตการทำงาน (Work Permit) ทำให้คนจีนใช้ช่องทางนี้ในการจ้างคนไทยมาเป็นตัวแทนในการทำเรื่องขออนุญาตนำเข้าสินค้าเข้ามาขายในไทย[196]

ง. ประมาณการมูลค่าเพิ่มและกำไรของการนำเข้าบรอกโคลี

ผู้เล่นหลักในห่วงโซ่ของการนำเข้าผักบรอกโคลีได้แก่ เกษตรกรจีน บริษัทชิปปิ้งจีน บริษัทขนส่งจีน บริษัทชิปปิ้งลาว บริษัทชิปปิ้งไทย บริษัทขนส่งไทย ผู้นำเข้าชาวจีน และพ่อค้าส่งชาวไทย โดยขั้นตอนการนำเข้าผักจะเริ่มจากเกษตรกรขายผักในตลาดค้าส่งทงไห่/ซงหนิงหรือขายโดยตรงกับผู้ประกอบการส่งออกซึ่งมักเป็นเจ้าของห้องเย็น จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการส่งออกผักรายหนึ่งในเมืองทงไห่พบว่า ส่วนใหญ่แล้วจะซื้อผักบรอกโคลีโดยตรงจากเกษตรกรเพราะได้ราคาที่ถูกกว่าซื้อที่ตลาดค้าส่งซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วผักบรอกโคลีจะรับซื้อมาในราคา 4 หยวนต่อกิโลกรัม หรือประมาณ 20 บาทต่อกิโลกรัม

จากนั้นผู้ประกอบการส่งออกจะนำผักเข้าห้องเย็นและคัดเกรด รวมถึงบรรจุผักใส่บรรจุภัณฑ์แล้วขนขึ้นรถคอนเทนเนอร์เพื่อส่งออกมายังประเทศไทย ค่าใช้จ่ายในห้องเย็นประมาณ 280,000 หยวนต่อห้องต่อปี (บรรจุผักได้ห้องละประมาณ 50-60 ตัน) ภายใต้สมมติฐานว่า ผู้ประกอบการสามารถขนผักเข้า-ออกได้แบบวันต่อวันจะคิดค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้ห้องเย็นได้ประมาณ 0.07 บาทต่อกิโลกรัม

สำหรับค่าเช่ารถคอนเทนเนอร์และค่าขนส่งจากคุนหมิงถึงด่านบ่อเต็นในช่วง Low season เท่ากับ 21,000 หยวนต่อคันต่อเที่ยว หรือประมาณ 105,000 บาทต่อคันต่อเที่ยว (ทั้งนี้หากเป็นช่วง High Season ที่มีความต้องการเช่ารถสูงราคาจะพุ่งขึ้นไปถึง 23,000 หยวนต่อคันต่อเที่ยว) โดยสามารถบรรจุผักได้ประมาณ 10,000 กิโลกรัมต่อตู้ต่อคัน ดังนั้น ค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งผักจากคุนหมิงมายังด่านบ่อเต็นได้เท่ากับ 10.5 บาทต่อกิโลกรัม

เมื่อรถมาถึงด่านบ่อเต็น จะต้องขนผักจากรถจีนมาใส่รถไทย โดยจะเสียค่าลานจอด 500 บาทต่อตู้ ค่าภาษีลานประมาณ 1,500 บาทต่อตู้ และเสียค่าจ้างแรงงานขนสินค้าจากรถขนส่งจีนมาใส่ขนส่งรถไทยซึ่งถ้าตู้มี

---

[194] ผู้จัดการออนไลน์, 1 พฤษภาคม 2559 “แฉจีนฮุบอาชีพขายผักผลไม้ ขนเร่ขายตลาดไท-ไอยรา-สี่มุมเมือง-ศรีเมือง ยันราชบุรี” สืบค้นที่ : http://www.manager.co.th/Business/ViewNews.aspx?NewsID=9590000044025

[195] ประชาชาติธุกิจออนไลน์, 4 มีนาคม 2559 “ผลไม้-ผักจีน ทะลุทะลวงครัวไทย รุกเปิดห้องเย็นประชิดตลาดไท-ไอยรา” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1456907709

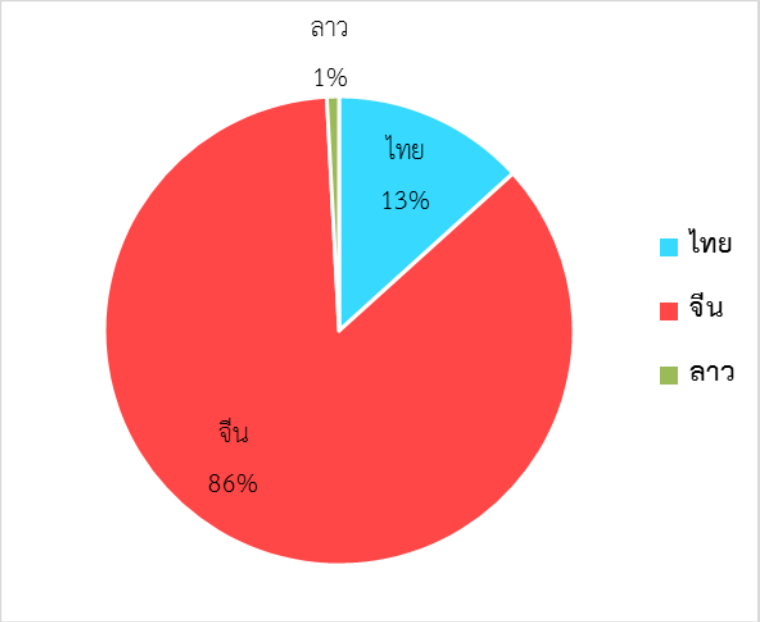
[196] ผู้จัดการออนไลน์ “แฉฮุบอาชีพขายผักผลไม้ ขนเร่ขายตลาดไท-ไอยรา-4 มุมเมือง-ศรีเมือง ยันราชบุรี “พาณิชย์” เตรียมงัดทุกกฎหมายฟัน”, สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/Business/ViewNews.aspx?NewsID=9590000044025

น้ำหนักมากค่าจ้างก็จะสูงขึ้น แต่โดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 5,000 บาทต่อตู้ รวมเป็น 7,000 บาทต่อตู้ ใช้คนงานขนสินค้าประมาณ 5-10 คนต่อตู้ แรงงานที่ขนสินค้าตรงนี้เป็นคนจีนทั้งหมด มีการจัดคนงานเป็นกลุ่ม บริษัทขนส่งไม่สามารถเลือกกลุ่มแรงงานได้เนื่องจากทำงานตามคิวที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตามปัจจุบันได้มีระบบยกตู้เพิ่มเข้ามาซึ่งไม่ต้องจ้างแรงงานขนสินค้าเปลี่ยนตู้แต่ต้องเสียค่ายกตู้แทน โดยบริษัทฝั่งไทยและจีนจะร่วมมือเป็นพาร์ทเนอร์กันเพราะต้องดูแลตู้คอนเทนเนอร์ ตู้ไทยยกไปใส่รถจีน พาร์ทเนอร์จีนก็จะดูแลตู้ไทยให้ขณะเดียวกันตู้จีนที่ยกมาใส่รถไทย บริษัทขนส่งไทยก็จะดูแลตู้จีนให้ ค่ายกตู้สลับรถกัน (ยก 2 ตู้) ประมาณ 5,000 บาท ซึ่งบริษัทชิปปิ้งจีนจะเป็นผู้ดำเนินการ อย่างไรก็ตามการยกตู้จะประหยัดกว่าการใช้แรงงานขนถ่ายในกรณีที่ยกตู้หนักกับตู้หนักสลับกัน (เสีย 5,000 บาท เหมือนใช้แรงงานขน 2 ตู้) แต่ถ้าเป็นตู้เบา การใช้แรงงานขนจะคุ้มค่ากว่า นอกจากนี้แม้ว่าการยกตู้สลับจะใช้เวลาไม่ถึง 1 ชั่วโมงซึ่งรวดเร็วกว่าใช้แรงงานขนถ่ายอยู่มาก แต่การยกตู้สลับต้องรอตู้หนักจากฝั่งจีน มาสลับเพื่อให้คุ้มค่าใช้จ่ายและถ้าไม่ใช่บริษัทพาร์ทเนอร์กันก็จะไม่เชื่อถือให้ยกตู้สลับกันทำให้ไม่สะดวกในบางช่วง ดังนั้น ในการคำนวณสัดส่วนกำไรนี้จะขอใช้กรณีที่ใช้แรงงานขนผักเปลี่ยนถ่ายซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายทั้งหมด 5,000 บาทต่อตู้ต่อคัน หรือคิดเป็น 0.5 บาทต่อกิโลกรัม นอกจากนี้ผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าภาษีผ่านแดน สปป.ลาวอีก 6,000 บาทต่อคัน (ค่าใช้จ่ายตรงนี้บริษัทชิปปิ้งจะเป็นคนรับผิดชอบโดยส่วนแบ่งตลาดของชิบปิ้งใน สปป.ลาว เป็นของบริษัทจีนร้อยละ 80 และเป็นของบริษัท สปป.ลาว ร้อยละ 20) ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่ด่านบ่อเต็นทั้งหมดเท่ากับ 13,000 บาทต่อตู้ต่อคัน หรือคิดเป็น 1.3 บาทต่อกิโลกรัม

สำหรับค่าเช่ารถและค่าขนส่งจากด่านบ่อเต็นมายังตลาดไทประมาณ 70,000 บาทต่อคัน (เป็นค่าเช่ารถ 35,000 บาทต่อคัน และค่าขนส่ง 35,000 บาทต่อคัน) หรือคิดเป็น 7 บาทต่อกิโลกรัม สำหรับส่วนแบ่งตลาดของการขนส่งตรงนี้เป็นของบริษัทไทยประมาณร้อยละ 20 และบริษัทจีนประมาณร้อยละ 80 จากนั้นเมื่อรถมาถึงด่านห้วยทรายและด่านเชียงของจะต้องเสียค่าลานจอด 520 บาทต่อคัน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกประมาณ 5,000 บาทต่อคัน หรือคิดเป็น 0.55 บาทต่อกิโลกรัม

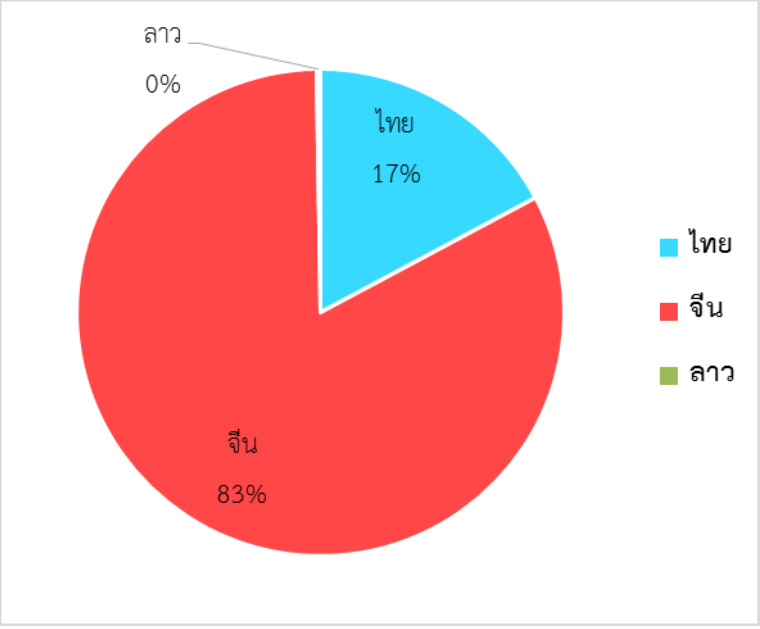
จากนั้นผักก็จะถูกขนส่งมายังตลาดไทซึ่งที่ตลาดไทจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 1 บาทต่อกิโลกรัม โดยผู้ประกอบการนำเข้าชาวจีนจะกระจายผักไปสู่พ่อค้าส่งชาวไทยในตลาดไท จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการนำเข้าผักบรอกโคลีที่เป็นชาวจีน พบว่า โดยเฉลี่ยแล้วจะคิดกำไรประมาณ 0.2 หยวนต่อกิโลกรัม หรือประมาณ 1 บาทต่อกิโลกรัม สำหรับพ่อค้าส่งชาวไทยส่วนใหญ่จะมีต้นทุนในการดำเนินงานประมาณ 1 บาทต่อกิโลกรัม และคิดกำไรประมาณ 2 บาทต่อกิโลกรัม เมื่อร่วมต้นทุนและกำไรของผู้ประกอบการแล้วทั้งหมดจะได้ราคาขายส่งบรอกโคลี ณ ตลาดค้าส่งผักของไทยอยู่ที่ประมาณ 44-45 บาทต่อกิโลกรัม

หากคิดสัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการนำเข้าผักโดยแบ่งตามสัญชาติของผู้ประกอบการพบว่า มูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการจีน ไทย และลาว มีค่าประมาณร้อยละ 86 13 และ 1 ตามลำดับ แสดงดังภาพที่ 6-9 จะเห็นว่า ผู้ประกอบการจีนมีส่วนในมูลค่าเพิ่มสูงมากเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการไทยและลาว สำหรับผู้ประกอบการลาวมีส่วนในมูลค่าเพิ่มน้อยมาก อาจกล่าวได้ว่า ทำหน้าที่เป็นเพียงทางผ่านเท่านั้น



ภาพที่ 6-9 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการนำเข้าบรอกโคลีจำแนกตามสัญชาติ

สำหรับสัดส่วนกำไรของการนำเข้าผักของผู้เล่นหลักโดยแบ่งตามสัญชาติ พบว่า กำไรผู้ประกอบการสัญชาติจีน ไทย และลาว มีค่าเท่ากับร้อยละ 83 17 และ 0 ตามลำดับ แสดงดังภาพที่ 6-10 (คำนวณภายใต้สมมติฐานว่า บริษัทชิปปิ้งคิดกำไรร้อยละ 10 ของยอดขาย และบริษัทขนส่งคิดกำไรร้อยละ 25 ของยอดขาย) จะเห็นว่า ผู้ประกอบการจีนยังคงได้กำไรสูงมากเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการไทยและลาว



ภาพที่ 6 10 สัดส่วนกำไรของการนำเข้าบรอกโคลีจำแนกตามสัญชาติ

6.3.2 ห่วงโซ่คุณค่าของการนำเข้าผลไม้

ก. สถานการณ์ด้านต้นน้ำ

จีนมีการเพาะปลูกผลไม้แทบทุกภาค และมีความหลากหลายชนิดทั้งผลไม้เมืองร้อน-กึ่งร้อน (Topical and Sub Tropical Fruit) และผลไม้เมืองหนาว โดยผลไม้เมืองร้อนและกึ่งร้อนที่จีนสามารถผลิตได้มากที่สุด คือ แตงโม องุ่น มะม่วง กล้วยหอม พุทรา สับปะรด และมะละกอ เป็นต้น (ข้อมูลปี พ.ศ. 2550) ส่วนผลไม้เมืองหนาวที่สามารถผลิตได้มากที่สุด ได้แก่ แอปเปิล สาลี่ ท้อ ลูกไหน แคนตาลูป เป็นต้น[197] โดยผลผลิตที่มีชื่อ เช่น สาลี่หอม แคนตาลูปของเขตปกครองตนเองซินเจียง แอปเปิลของเมืองเยียนไถ มณฑลซานตง องุ่นของมณฑลซานซี ส้มของมณฑลเสฉวนและเจียงซี ลิ้นจี่ของมณฑลฝูเจี้ยนและมณฑลกวางตุ้ง สตรอว์เบอร์รีลำไย ส้มโอของเขตปกครองตนเองกว่างซี-จ้วง โดยในแต่ละปี จีนมีปริมาณผลผลิตผลไม้ทั้งสิ้นจำนวนกว่า 60 ล้านตัน พื้นที่ที่สามารถให้ผลผลิตผลไม้สูงที่สุดคือ มณฑลซานตง รองลงมาคือ มณฑลเหอเป่ย[198]

ในส่วนของฤดูกาลเก็บเกี่ยวผลไม้พบว่า แอปเปิล สาลี่ ท้อ แคนตาลูป และกีวี เป็นผลไม้เมืองหนาวที่จีนมีศักยภาพในการผลิต โดยเฉพาะแอปเปิลและสาลี่ที่มีหลายชนิดพันธุ์ แต่ที่สำคัญได้แก่ แอปเปิลพันธุ์ฟูจิ พันธุ์ดาวแดง (Red Star) พันธุ์ชิงกวน (Qinguan) พันธุ์จีกวน (Jiguan) แอปเปิลเขียว (Green) แอปเปิลกาลา (Gala) แอปเปิลควาหนิว (Huaniu) สาลี่หอม (Fragrant) สาลี่เป็ด (Year) สาลี่ถวาย (Royal Pear) ซึ่งฤดูกาลเก็บเกี่ยวจะแตกต่างกันไปตามชนิดและสายพันธุ์ ทำให้จีนมีผลไม้เมืองหนาวกระจายออกสู่ตลาดตลอดทั้งปี โดยจะกระจุกตัวในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน และค่อนข้างเบาบางในช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนสิงหาคม ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่ผลไม้เมืองร้อนและกึ่งร้อนของจีน เช่น ส้ม ลิ้นจี่ ลำไย เป็นต้น ออกสู่ตลาด รวมถึงส้มโอ กล้วยหอม และแตงโมที่มีการเก็บเกี่ยวตลอดทั้งปี และแอปเปิลพันธุ์ฟูจิ ชิงกวน และสาลี่หอมที่สามารถเก็บเข้าห้องเย็นจำหน่ายได้ตลอดปี จึงทำให้ชาวจีนมีผลไม้ที่ผลิตได้เองบริโภคได้ตลอดทั้งปี (กนก คติการและคณะ, 2553)

เมื่อพิจารณาถึงผลไม้เมืองร้อนและกึ่งร้อนของจีน เช่น ส้ม ลิ้นจี่ ลำไย ที่จีนส่งออก โดยเฉพาะการส่งออกส้มของประเทศจีน จะเห็นได้จากปี พ.ศ. 2546 ประเทศจีนได้เริ่มขยายตลาดส่งออกส้ม และกำหนดตลาดกลุ่มเป้าหมายของการส่งออกสินค้าชนิดนี้คือ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ได้เกิดข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ส่งผลให้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา ประเทศไทยนำเข้าส้มจากจีนมากเป็นอันดับหนึ่ง ต่อมาในปี พ.ศ. 2547 มูลค่าการนำเข้าส้มจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.1 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 ประเภทของส้มที่นำเข้าเป็นส้มเปลือกบางร้อยละ 70 และเป็นการส้มเขียวหวานร้อยละ 30[199] สาเหตุที่ทำให้การนำเข้าส้มจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นมาจาก 2 สาเหตุหลักดังนี้ 1) พฤติกรรมการบริโภคส้มของคนในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากในปี พ.ศ. 2543 มีการขยายการปลูกส้มภายในประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะส้มสายน้ำผึ้ง เนื่องจากส้มสายน้ำผึ้งมีราคาสูง (ในปี พ.ศ. 2554 ราคากิโลกรัมละ 120 บาท[200]) ทำให้เกษตรกรนิยมปลูกกันมาก ปริมาณส้มสายน้ำผึ้งจึงออกมามาก แต่กลับมีปัญหาด้านคุณภาพ เนื่องจากเกษตรกรไม่ได้ควบคุมคุณภาพของผลผลิต ส่งผลให้ราคาส้มสายน้ำผึ้งในประเทศไทยลดลง และผู้บริโภคบางส่วนหันไปเลือกบริโภคส้มจากจีนที่มีราคาถูกว่า และมีการควบคุมคุณภาพ

---

[197] กนก คติการและคณะ (2553) “ผลกระทบของนโยบายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย: กรณีการนำเข้าผักและผลไม่จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

[198] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “ศึกษาโอกาสสินค้าเกษตรไทยในจีน” สืบค้นที่ : http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/index.php?SECTION_ID=607

[199] Positioning 24 มกราคม 2548 “ส้มจีน-ส้มไทย: คู่แข่ง คู่ค้า” สืบค้น: https://positioningmag.com/20487

[200] ผู้จัดการรายวัน, 30 มกราคม 2555 “'ผลไม้นำเข้า' สีสันแห่งตลาดบน ภัยเงียบแห่งตลาดล่าง” สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/daily/viewnews.aspx?NewsID=9550000013275

(ในปี พ.ศ. 2555 ส้มจีนราคา 100 บาทต่อ 3 กิโลกรัม) ด้วยเหตุผลด้านราคาและคุณภาพระหว่างส้มไทยและส้มจีนที่แตกต่างกันทำให้พฤติกรรมการบริโภคเปลี่ยนแปลงไป และ 2) ปัญหาโรคกรีนนิ่ง (Greening) เป็นโรคที่เกิดจากเชื้อแบคทีเรีย และมีการลุกลามทำให้ส้มตายเร็วขึ้น ทำให้ผลผลิตส้มของประเทศไทยหายออกไปจากตลาดต่อเนื่องหลายปี (ผลผลิตลดลงทำให้ราคาเพิ่มสูงขึ้น)[201] ประกอบกับการเข้ามาของส้มจากเมืองจีนเข้ามาในราคาที่ถูก

จากสถิติขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations, FAO) ระบุว่า ตลาดส่งออกผลไม้สดของจีนที่สำคัญคือ กลุ่มประเทศอาเซียน นอกจากนี้ประเทศจีนยังเป็นประเทศที่ส่งออกสินค้าเกษตรที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย โดยมณฑลยูนนานเป็นมณฑลที่ส่งออกผลไม้มากที่สุดของจีน ครองสัดส่วนร้อยละ 35.9 ของมูลค่าการส่งออกผลไม้จีนทั้งหมดในปี พ.ศ. 2559[202]

ปี พ.ศ. 2559 ยูนนานมีมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร 29,650 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.1 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.7 ของมูลค่าการส่งออกของยูนนาน โดยอาเซียนเป็นตลาดสำคัญของสินค้าเกษตรยูนนาน ด้วยมูลค่าส่งออก 16,870 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 56.9 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรยูนนาน โดยยูนนานส่งออกผลไม้ทุกชนิดรวมกัน 800,000 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.7 คิดเป็นมูลค่า 12,400 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ครองสัดส่วนร้อยละ 35.9 ของมูลค่าส่งออกผลไม้จีน เป็นมณฑลที่ส่งออกผลไม้อันดับ 1 ของจีน (ปี พ.ศ. 2559 จีนส่งออกผลไม้ 34,500 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13) นอกจากนี้ ยูนนานยังส่งออกผัก 890,000 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.6 มูลค่า 7,850 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.7 กาแฟ 1,830 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 92.9 ดอกไม้สด 400 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.6 และใบชา 250 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 ทั้งนี้ เมืองที่ส่งออกสินค้าเกษตรของยูนนานมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ยวี่ซี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.8 (มูลค่า 12,000 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17) รองลงมาคือ คุนหมิง (7,600 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.5) ฉู่สง (2,500 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2) ฉวี่จิ้ง (1,900 ล้านหยวน เพิ่มขึ้น 1.7 เท่า) และตี่ชิง (แชงกรีล่า) (39 ล้านหยวน เพิ่มขึ้น 2.7 เท่า)[203]

ผลไม้ส่งออกที่สำคัญของประเทศจีน ได้แก่ แอปเปิล สาลี่ ส้ม (Tangerine) และส้ม (Orange) ในขณะที่ พระราชบัญญัติกักพืช (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2551 ได้กำหนดชนิดของผลไม้สดที่ไทยสามารถนำเข้าจากประเทศจีนได้ จำนวน 19 ชนิด กีวี มะละกอ พืชวงศ์ดูเดอร์บิตาซีอี้ พลับ สตรอว์เบอร์รี พืชสกุลไฮไลเซอเรียส ลิ้นจี่ มะม่วง เรดพิทายา อะโวคาโด ทับทิม แอปริคอต เชอร์รี ท้อ เนคทารีน ฝรั่ง ราสเบอร์รี และเยลลี่พิทายา

ทั้งนี้ ฤดูกาลที่ผลไม้จากจีนจะเข้ามาไทยจำนวนมาก เริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม และมีปริมาณมากสุดในช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายนและกุมภาพันธ์ของทุกปี[204] ดังนี้

---

[201] ประชาชาติธุรกิจ, 15 ธันวาคม 2558 “"ส้มไทย" พ่ายจีน-โรคกรีนนิ่งระบาดไร้ทางแก้ ภัยแล้งซ้ำผลผลิตวูบ50%ราคาพุ่งโลละ100” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1450068804

[202] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “ปี 2559 ยูนนานส่งออกสินค้าเกษตร 2.9 หมื่นล้านหยวน ยอดส่งออกผลไม้มากเป็นอันดับ 1 ของจีน” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=444&ID=17487

[203] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน (อ้างแล้ว)

[204] MGR Online 23 พฤษภาคม 2551 “FTA ไทย-จีนสุดแย่!เสียเปรียบอีกนาน-วอนคนไทยซื้อของไทย” สืบค้นที่: http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9510000058318

- ท้อ นำเข้ามากช่วงเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม
- องุ่น นำเข้ามาช่วงเดือนสิงหาคมถึงกันยายน
- สาลี่ นำเข้ามากช่วงเดือนกันยายนถึงตุลาคม
- แอปเปิ้ล นำเข้ามากช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม
- พลับ นำเข้ามากช่วงสิงหาคมถึงกันยายนของทุกปี
- ส้ม นำเข้ามากช่วงพฤจิกายนถึงธันวาคม
- ทับทิม ช่วงเดือนกันยายน
- ลำไย นำเข้ามากตั้งแต่กรกฎาคมถึงสิงหาคม
- ลิ้นจี่ นำเข้ามากช่วงเดือนพฤษภาคมถึงมิถุนายนของทุกปี

การส่งออกผักและผลไม้ของมณฑลยูนนานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยพบว่าครึ่งแรกของปี พ.ศ.2560 ส่งออกผลไม้ 190,000 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 80.87 คิดเป็นมูลค่า 377 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.8 ส่งออกผัก 490,000 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 87.24 คิดเป็นมูลค่า 354 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.45 ในจำนวนนี้ กาแฟเป็นชนิดสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกสูงสุด รวม 55,000 ตัน คิดเป็นมูลค่า 256 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปัจจุบันยูนนานมีการขึ้นทะเบียนสวนผลไม้เพื่อการส่งออก 630 แห่ง รวมเนื้อที่ 885,000 หมู่ (เกือบ 400,000 ไร่) ขึ้นทะเบียนโรงงานบรรจุผลไม้เพื่อการส่งออก 96 แห่ง แปลงผักเพื่อการส่งออก 150 แห่ง รวมเนื้อที่ 474,000 หมู่ (เกือบ 200,000 ไร่) แปลงผักเพื่อการส่งออกไปยังฮ่องกง 48 แห่ง รวมเนื้อที่ 480,000 หมู่ (เกือบ 200,000 ไร่) และเขตต้นแบบด้านความปลอดภัยสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกระดับมณฑล 9 แห่ง รวมเนื้อที่ 1.26 ล้านหมู่ (กว่า 500,000 ไร่)[205]

จากสถิติการนำเข้าผลไม้ผ่านด่านเชียงของจะเห็นว่า ผลไม้หลักของจีนที่มีการนำเข้าผ่านด่านนี้ คือ องุ่น ส้ม และทับทิม โดยมีมูลค่าการนำเข้า 5,203 ล้านบาท 708 ล้านบาท และ 439 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 67 ร้อยละ 9 และร้อยละ 6 ของมูลค่าการนำเข้าผลไม้ทั้งหมดที่ดำเนินการผ่านด่านเชียงของ

ตารางที่ 6-23 ข้อมูลสถิติการนำเข้าผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปี พ.ศ. 2553 – 2559 (หน่วย: ล้านบาท)

ชนิดของผลไม้	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	รวม
องุ่น	-	354.688	570.650	557.793	504.506	1,465.123	1,750.420	5,203.180
ส้ม	201.950	21.246	85.714	129.965	83.187	121.210	65.626	708.897
ทับทิม	17.647	-	171.259	142.876	107.662	-		439.444
ลูกพลับ	16.584	13.148	32.450	46.700	99.259	94.865	75.783	378.789
เกาลัด	9.210	12.175	-	19.324	30.926	38.867	53.193	163.695

[205] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน 4 กันยายน 2560 “ยูนนานส่งออกผักผลไม้ ขยายตัวได้ดี” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=444&ID=17937

ชนิดของผลไม้	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	รวม
แอบเปิ้ล	-	9.375	28.763	-	-	93.441	173.831	305.410
อื่นๆ	-	10.020	34.537	21.574	31.562	254.971	189.501	542.165
รวม	245.391	420.652	923.373	918.232	857.102	2,068.476	2,308.354	

ที่มา: ข้อมูลของมยุรี (2557)[206] และข้อมูลจากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ข. สถานการณ์ด้านกลางน้ำ

การนำเข้าผลไม้มาจำหน่ายในประเทศไทย จะมีการตรวจสอบผักผลไม้จาก 3 หน่วยงานหลัก คือ กรมศุลกากร กรมวิชาการเกษตร โดยกรมวิชาการเกษตรจะตรวจสอบเรื่องมาตรฐานสุขอนามัย ด้วยการสุ่มผักผลไม้ที่นำเข้ามาจากประเทศจีนขึ้นมาตรวจ และอีกหน่วยงานคือ องค์การอาหารและยา (อย.) ซึ่งจะทำหน้าที่ตรวจสอบสารตกค้างและความปลอดภัยของผักผลไม้ ทั้งนี้ในปัจจุบันผักผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศจีนมีเพียงหอมแดงและส้มเท่านั้น ที่ผู้นำเข้าจะต้องขึ้นทะเบียนและแจงรายละเอียดว่าสินค้านำเข้ามาและส่งไปขายให้ใคร[207]

ในปัจจุบันผักและผลไม้เมืองหนาวจากประเทศจีนตอนใต้เข้าสู่ไทยใช้เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือตามแม่น้ำโขงจากท่าเรือเมืองกวนเหล่ยของประเทศจีนมายังท่าเรืออำเภอเชียงแสน และเส้นทาง R3A โดยเกือบทั้งหมดเป็นผลผลิตที่ปลูกย่านมณฑลยูนนานตอนเหนือแถบเมืองต้าลี่ ลี่เจียง หรือทางตอนเหนือใกล้กับมณฑลเสฉวน และสินค้าทั้งหมดจะถูกส่งไปยังตลาดสี่มุมเมืองและตลาดไท จังหวัดปทุมธานี เป็นหลัก เพื่อกระจายไปยังตลาดอื่นๆ ทั่วประเทศไทย ทั้งนี้ สินค้าที่ถูกส่งลงมาจากจีนตอนใต้มักเป็นสินค้าที่มีคุณภาพเกรดรอง ในขณะที่สินค้าคุณภาพเกรดดีของจีน จะส่งทางเรือเดินทะเลเป็นส่วนใหญ่ ที่สำคัญ คือ ผู้ประกอบการจีนจะคุมตลาดทั้งการผลิต ขนส่ง หรือแม้แต่ที่ตลาดสี่มุมเมืองและตลาดไทด้วย[208]

ค. สถานการณ์ด้านปลายน้ำ

การนำเข้าผักและผลไม้จาก ประเทศจีน ซึ่งดำเนินการนำเข้าโดยพ่อค้าชาวจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีเข้ามาค้าขายมากขึ้นด้วย สาเหตุที่พ่อค้าชาวจีนสามารถส่งออกผักผลไม้มายังประเทศไทยได้เป็นจำนวนมาก นอกจากข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ไทยและจีน ที่มีข้อตกลงว่าผักและผลไม้ไม่ต้องเสียภาษีเมื่อนำเข้ามาในประเทศไทยแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งคือ รัฐบาลจีนพยายามส่งเสริมให้มีการผลิตสินค้า รวมไปถึงผลิตผลทาง

---

[206] มยุรี เจียรยืนยงพงศ์ ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากการค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีน บนเส้นทาง R3A โครงงานพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2557

[207] โพส์ทูเดย์, 8 พฤษภาคม 2559 “จีนกินรวบผลไม้? ล้งกระเจิง-ชาวสวนระทม” สืบค้นที่: https://www.posttoday.com/analysis/report/430731”

[208] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 17 ธันวาคม 2557 “พืชผักผลไม้จีนทะลักเข้า หอการค้ายันไม่กระทบไทย” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1418801263

การเกษตรโดยชาวจีนเอง โดยให้การสนับสนุนทางการเงินถึงร้อยละ 30[209] ทำให้สินค้าจีนสามารถขายได้ในราคาถูกกว่าสินค้าเกษตรของประเทศไทย ส่งผลให้พ่อค้าชาวจีนเป็นผู้มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคา ทั้งราคานำเข้าและราคาจำหน่ายในประเทศไทย ผู้นำเข้า/ผู้ค้าชาวไทยเสียเปรียบในการแข่งขันเพราะมีต้นทุนสูงกว่าและมีเครือข่ายในการทำธุรกิจน้อยกว่า[210] โดยผู้ประกอบการจีนเข้ามาทำธุรกิจในฐานะผู้ค้าส่ง เพราะยังไม่อยากที่จะเรียกเก็บเงินจากลูกค้ารายย่อยเอง ในขณะที่พ่อค้าไทยจะเป็นผู้รับสินค้าจำหน่ายในตลาดค้าปลีกต่อไป

ทั้งนี้ รูปแบบการค้าผลไม้ในตลาดค้าส่งขนาดใหญ่ของไทยได้เปลี่ยนแปลงไปแล้ว ซึ่งจากเดิมใช้วิธีเข้ามา "เช่าแผง" ในตลาดเพื่อนำผักและผลไม้ราคาถูกจากจีนมาจำหน่ายตีตลาดสินค้าจากไทย แต่ปัจจุบันเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นการ "เปิดท้ายตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็น" ให้ลูกค้ามารอรับซื้อได้เลย ซึ่งช่วยลดต้นทุนในการจัดจำหน่ายผัก/ผลไม้ หลังจากที่ทุนจีนหลั่งไหลเข้ามามากขึ้นทำให้การแข่งขันสูง จึงมีการตัดราคาจำหน่ายผลไม้ เช่น ส้ม และแอปเปิล เกิดสงครามราคาขึ้นในกลุ่มทุนจีนด้วยกันเอง บางรายลดราคาต่ำกว่าคู่แข่งร้อยละ 20 ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์จากจีนมาไทย เพราะหากรายใดมีต้นทุนการบริหารจัดการที่ต่ำก็จะสามารถจำหน่ายสินค้าราคาถูกกว่าคู่แข่งได้ การที่พ่อค้าแม่ค้าจีนแข่งขันตัดราคา ส่งผลกระทบต่อกลไกราคาผลไม้ไทย โดยเฉพาะส้มเขียวหวานที่มีฐานการผลิตใหญ่จากภาคเหนือและทำให้ลูกค้าระดับกลาง-ล่างเปลี่ยนมาบริโภคส้มจีนแทน เพราะส้มที่ผลิตในประเทศไทยมีราคาแพง จึงไม่สามารถแข่งขันกับส้มจีนได้

ส่วนขากลับพ่อค้าจีนจะขนทุเรียน ลิ้นจี่ ลำไย และมังคุดจากไทยไปจำหน่ายที่ประเทศจีนด้วย ในส่วนของการขนส่งปัจจุบันกลุ่มทุนจากจีนมีบทบาทต่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนจังหวัดเชียงรายทั้งระบบ โดยเฉพาะผัก ผลไม้ และดอกไม้ โดยนักธุรกิจจีนจะควบคุมธุรกิจการขนส่ง 80-90% ทั้งการขนส่งจากมณฑลยูนนานมายังด่านพรมแดนเชียงราย และนำไปส่งที่ตลาดไทและตลาดต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคกลาง[211]

6.3.3 ห่วงโซ่คุณค่าของการส่งออกผลไม้

ก. สถานการณ์ด้านต้นน้ำ

ปัจจุบัน สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นตลาดส่งออกที่ใหญ่ที่สุดของผลไม้ไทย และยังมีแนวโน้มที่จะขยายการส่งออกไปยังจีนได้อีกจำนวนมาก โดยเฉพาะผลไม้เมืองร้อน เช่น ทุเรียน มังคุด ลำไย เป็นต้น เนื่องจากผลไม้ไทยค่อนข้างได้รับความนิยมจากผู้บริโภคชาวจีนมากขึ้น จนสามารถขยายตลาดไปถึงเมืองใหญ่ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง

จากข้อมูลกรมศุลกากรด่านเชียงของ ปี พ.ศ.2553 – พ.ศ.2559 เห็นได้ว่าผลไม้ส่งออกหลักๆของไทยที่ส่งออกผ่านด่านเชียงของ ได้แก่ มังคุด ลำไย และกล้วย โดยมังคุด ลำไย และกล้วย มียอดการส่งออกรวม 7 ปี กว่า 3,919 ล้านบาท 1,837 ล้านบาท และ 865 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 47 ร้อยละ 22 และร้อยละ

---

[209] สำนักข่าวชายขอบ ,14 กุมภาพันธ์, 2013 ""จีนรับเละสะพาน'ลาว-เชียงของ" ทุนยักษ์รอเขมือบ-ท้องถิ่นตาปริบ จีนขวางสินค้า-ส่ง'จีเอ็มโอ'ตีไทย" สืบค้นที่: http://transbordernews.in.th/home/?p=1962

[210] กนก คติการและคณะ (2553) "ผลกระทบของนโยบายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย: กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

[211] ประชาชาติธุรกิจ, 31 ตุลาคม 2560 "ผลไม้-ผักจีน ทะลุทะลวงครัวไทย รุกเปิดห้องเย็นประชิดตลาดไท-ไอยรา" สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1456907709

10 ของยอดรวมการส่งออกทั้งหมดตลอด 7 ปี ตามลำดับ ในขณะที่ผลไม้อื่นๆ มีมูลค่าการส่งออกรวม 7 ปีคิดเป็น ร้อยละ 20 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด

ตารางที่ 6-24 ข้อมูลสถิติการส่งออกผลไม้ของด่านศุลกากรเชียงของ ปี พ.ศ. 2553 – 2559 (หน่วย: ล้านบาท)

ชนิดของผลไม้	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	รวม
มังคุด	44.005	326.162	298.329	599.066	659.425	1,078.202	913.972	3,919.161
ทุเรียน	-	16.879	36.608	29.920	-	122.299	229.799	435.504
ลำไย	4.111	95.447	260.914	348.629	423.711	341.694	363.195	1,837.700
กล้วย	14.905	43.070	105.496	116.292	153.619	242.138	189.623	865.143
มะม่วง	-	-	-	-	-	70.112	77.953	148.065
ลิ้นจี่	-	-	53.134	-	57.824	34.767	66.283	212.007
มะพร้าว	-	-	-	-	-	63.464	31.027	94.490
มะขาม	10.493	-	-	40.533	37.630	71.120	29.734	189.510
ขนุน	-	-	-	-	-	9.296	24.556	33.852
อื่นๆ	4.269	6.188	38.024	39.725	55.747	165.153	277.944	587.050
รวม	33.778	144.705	457.568	545.179	728.531	2,198.243	2,204.085	

ที่มา: ข้อมูลของมยุรี (2557)[212] และข้อมูลจากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ชี้ให้เห็นตรงกันว่า พ่อค้าคนกลาง หรือ ล้งผลไม้จากจีนที่เข้ามาทำตลาดผลไม้ในไทยนั้นมีแนวโน้มมากขึ้น และไม่ได้จำกัดเฉพาะล้งทุเรียน ล้งมังคุด ล้งลำไย แต่ได้ขยายไปสู่ผลไม้ชนิดอื่น เช่น ล้งมะพร้าว ล้งมะขาม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามความต้องการตลาดจีนที่ต้องการผลไม้ไทยมากขึ้น จากการศึกษาพบว่า ปี พ.ศ. 2559 มีล้งจีนในไทย 1,094 ราย ในจำนวนนี้เป็นล้งทุเรียน 556 ราย เพราะทุเรียนเป็นผลไม้ไทยที่คนจีนนิยมมากที่สุด รองลงมาเป็นล้งลำไยและล้งมังคุด สำหรับล้งทุเรียน จะเข้าไปเจรจาเหมาซื้อทุเรียนทั้งสวน คัดเฉพาะสินค้าเกรด A จ่ายค่ามัดจำร้อยละ 5-10 และส่งแรงงานมาเก็บทุเรียนเอง จากนั้นนำมาคัดเกรด-บรรจุกล่องและส่งออกไปจีน ฮ่องกง และเวียดนาม ทั้งนี้ ก่อนปี พ.ศ. 2549 ชาวสวนขายผลไม้ให้พ่อค้าคนกลางท้องถิ่น จากนั้นพ่อค้าคนกลาง ส่งไปขายตลาดสี่มุมเมือง หรือ ชาวสวนนำไปขายตลาดสี่มุมเมืองเอง ต่อมาปี พ.ศ. 2551 เริ่มมีล้งเกิดขึ้น โดยพ่อค้าคนกลางท้องถิ่นส่งผลไม้ให้ล้งคนไทย หรือ ชาวสวนขายตรงให้ล้งคนไทย แต่ในช่วง 5-6 ปี ที่ผ่านมา เริ่มมีล้งจีนขึ้นมารับซื้อผลไม้จากพ่อค้าคนกลางท้องถิ่น และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 เป็นต้นมาชาวสวนขายให้ล้งจีนโดยตรง ในขณะที่ล้งไทยที่ยังเหลืออยู่ทำหน้าที่ส่งผลไม้ให้ล้งจีนด้วย[213] เกษตรกรไทยไม่นิยมขายผลไม้ให้กับพ่อค้าไทย แต่หันไปขายให้กับล้งจีนมากขึ้น เพราะให้ราคาที่ดีกว่า และในหลายครั้งเป็นการซื้อเหมาสวนตั้งแต่ต้น โดยเกษตรกรไม่ต้องเสียแรงและเวลาในการเก็บเกี่ยวเลย

[212] มยุรี เจียรยืนยงพงศ์ (2557) อ้างแล้ว

[213] “ทุนจีนฮุบตลาดผลไม้ไทย”, 30 พฤษภาคม 2560 สืบค้นที่: http://money.sanook.com/487477/

ทั้งนี้หากมองถึงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการส่งออกผลไม้บนเส้นทาง R3A นั้น พบว่า กำลังอยู่ในช่วงของการแย่งตลาดกันระหว่างล้งหรือผู้ค้าคนกลางของไทย กับ ผู้ค้าส่งผลไม้ในจีนที่เพิ่มหน้าที่ของตนเองในการรวบรวมผลไม้ในไทยแล้วส่งออกไปให้บริษัทตนเองหรือบริษัทคู่ค้าในจีน ซึ่งบทบาทที่เพิ่มขึ้นตรงนี้กำลังส่งผลกระทบโดยตรงต่อล้งและผู้ค้าคนกลางในไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากหากล้งและผู้ค้าคนกลางชาวไทยไม่สามารถต้านทานการเพิ่มบทบาทหน้าที่ของชาวจีนได้ ธุรกิจในส่วนนี้ก็คงจะต้องถูกชาวจีนยึดครองไปในที่สุด โดยภาพที่ 6-11 ได้แสดงให้เห็นถึงลักษณะของห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยสู่ประเทศจีนโดยผ่านเส้นทาง R3A ในปัจจุบัน และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเป็นของผู้ประกอบการสัญชาติใด ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปไว้เป็น 2 แบบได้แก่

แบบที่ 1 ห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้สู่ประเทศจีนบนเส้นทาง R3A ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

แบบที่ 2 ห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้สู่ประเทศจีนบนเส้นทาง R3A ในปัจจุบันที่เริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากการเข้ามาของผู้ค้าคนกลางชาวจีน



ภาพที่ 6-11 ภาพแสดงห่วงโซ่อุปทานการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยสู่ประเทศจีน
โดยผ่านเส้นทาง R3A รวมถึงชนชาติใดได้รับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น (มยุรี, 2557)

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ภาคสนามชี้ให้เห็นถึงประมาณการกำไรจากการประกอบธุรกิจการส่งออกผลไม้สด ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 กรณี คือ

1. หากผู้ประกอบการไทยทำการส่งออกด้วยตัวเอง กำไรเฉลี่ยจากการส่งออกผลไม้ที่ผู้ประกอบการไทยจะได้รับโดยเฉลี่ยประมาณ 5-8 บาท/กิโลกรัม
2. หากผู้ประกอบการไทยทำการส่งออกผ่านผู้ส่งออกชาวจีน (บางชนิดผลไม้) จะได้รับกำไรเฉลี่ย 3-5 บาท/กิโลกรัม
3. หากเป็นกรณีการส่งออกของผู้ส่งออกจีน ผู้ประกอบการจีนจะได้รับกำไร 10-15 บาท/กิโลกรัม

โดยกำไรดังกล่าวคำนวณจากการขนส่งผลไม้โดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ 1 ตู้ สามารถบรรจุผลไม้ได้ประมาณ 2,460 กล่อง และ 1 กล่องมีน้ำหนักประมาณ 5.5-7 กิโลกรัม (มูลค่าผลไม้ในตู้คอนเทนเนอร์นี้ มีมูลค่าโดยเฉลี่ยประมาณ 1.5-3 ล้านบาท)

เหตุที่ผู้ส่งออกจีนในกรณีที่ 3 ได้กำไรมากที่สุด เนื่องจากข้อได้เปรียบสองประการ คือ 1) พ่อค้าชาวจีนได้ราคาซื้อผลไม้ที่ต่ำกว่า เพราะซื้อในปริมาณที่มาก และ 2) พ่อค้าจีนสามารถขนส่งผลไม้ได้ทั้ง 2 ขา คือทั้งขาไปและขากลับบนเส้นทาง R3A ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำกว่า

ข. สถานการณ์ด้านกลางน้ำ

ในการส่งออกผลไม้ไทยไปจีนบนเส้นทาง R3A ในปัจจุบัน เกษตรกรไทยมีหน้าที่เก็บเกี่ยวผลผลิตตามคำสั่งซื้อของล้งหรือผู้ค้าคนกลางซึ่งปัจจุบันพบว่าเหลือเพียงล้งที่ทำหน้าที่รวบรวมผลไม้จากเกษตรกรไทย โดยล้งจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ล้งไทยและล้งชาวต่างชาติ ส่วนมากเป็นล้งจีน หน้าที่ของล้งไทยและล้งจีนจะแตกต่างกัน เนื่องจากล้งไทยซึ่งเป็นล้งขนาดย่อยจะทำหน้าที่รับซื้อผลไม้จากเกษตรกรไทยและคัดเกรดผลไม้ให้กับล้งจีนซึ่งมีลักษณะเป็นล้งขนาดใหญ่ ล้งจีนนี้จะทำหน้าที่เป็นทั้งผู้รวบรวมผลไม้จากสวนผลไม้ต่างๆ คัดเกรดผลไม้ บรรจุผลไม้ลงกล่อง บริหารจัดการเรื่องการส่งออกผลไม้ไทยสู่ประเทศจีน[214] ผ่านเส้นทาง R3A อีกทั้งยังมีหน้าที่กำหนดราคาผลไม้ในตลาด โดยจะดูว่าปีนั้นๆ มีแนวโน้มได้ผลผลิตมากน้อยเท่าไร แล้วค่อยกำหนดราคาตลาดออกมา

การขนส่งผลไม้ระหว่างไทยกับนครคุนหมิงผ่านเส้นทาง R3A ช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งและรักษาคุณภาพของผลไม้ได้ดีโดยลดความเสี่ยงในการเน่าเสีย และสามารถนำเข้าผลไม้ต้นฤดูเข้าสู่ตลาดได้ทันต่อความต้องการ ทำให้ขายได้ราคา และที่สำคัญช่วยป้องกันการกดราคาผลไม้จากพ่อค้าคนกลางที่ตลาดเจียงหนานอีกด้วย ผู้นำเข้าผลไม้ไทยรายใหญ่ในนครคุนหมิงให้ข้อมูลว่า[215] รถตู้คอนเทนเนอร์ผลไม้ไทยเมื่อมาถึงตลาดจินหม่าเจิ้งชาง จะถูกแบ่งเป็น 2 ส่วน โดยส่วนแรกจะกระจายสินค้าจำหน่ายในมณฑลยูนนาน ซึ่งกรณีนี้พ่อค้าในมณฑลจะมารับผลไม้ที่ตลาดจินหม่าเอง และส่วนที่สอง จะจัดส่งสินค้าตามใบสั่งสินค้าตามใบสั่งไปยังต่างมณฑลได้แก่ มณฑลกุ้ยโจว เสฉวน ซีอาน รวมทั้งอาจจะมีต่างประเทศบ้างได้แก่ประเทศเมียนมา[216] โดยเฉพาะมณฑลเสฉวนผลไม้จะถูกส่งไปยังนครเฉิงตูเพื่อจัดส่งให้ลูกค้า และกระจายสินค้า ณ ตลาดเหมิงหยาง ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผักและผลไม้ที่ใหญ่สุดในมณฑลเสฉวนคิดเป็นร้อยละ 10-15 ของปริมาณผลไม้ทั้งหมด

ผู้ประกอบการนำเข้าผลไม้จากไทยรายหนึ่งให้ข้อมูลว่า การนำเข้าผลไม้จากไทยโดยการเหมาซื้อสวนลำไยที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจะนำเข้าลำไยจากไทยสัปดาห์ละ 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ตัน นอกจากลำไยแล้ว ยังนำเข้ามังคุดและมะขามจากไทยบ้างเป็นครั้งคราวขึ้นอยู่กับคำสั่งซื้อ ซึ่งผลไม้ทุกชนิดที่บริษัทนำเข้าจากไทย

[214] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย
[215] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย
[216] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

อาศัยการขนส่งผ่านเส้นทาง R3A กว่าร้อยละ 90 เพราะถนนสาย R3A เป็นเส้นทางขนส่งทางบกจากไทยมาจีนที่สะดวกรวดเร็วที่สุดในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหมาะกับการขนส่งผลไม้จากไทย[217] สำหรับผลไม้ไทยที่ติดตลาดจีนแล้ว ได้แก่ มังคุด ทุเรียน กล้วยไข่ และลำไย ทั้งนี้ในอนาคตปริมาณความต้องการผลไม้ไทยในตลาดจีนจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องแน่นอน[218]

สำหรับผลไม้จากจันทบุรี ระยอง และตราดที่รับซื้อโดยล้งต่างชาติ ส่วนหนึ่งจะขนส่งไปที่ตลาดไท ซึ่งเป็นศูนย์รับ-ส่ง กระจายสินค้าของล้งต่างชาติและส่วนหนึ่งจะขนส่งไปที่เชียงแสนและเชียงของเพื่อข้ามชายแดนไทยผ่านลาวไปเชียงรุ้งและคุนหมิง โดยบริษัทขนส่งต่างชาติจะว่าจ้างรถขนส่งไทยบางส่วนจากภาคเหนือให้ไปรับผลไม้ที่บรรจุกล่องเรียบร้อยที่ตลาดไท ระยอง จันทบุรี ไปส่งที่เชียงของ หรือฝั่งห้วยทรายของลาว (ตรงข้ามเชียงของ) หรือที่บ่อเต็น เมืองชายแดนลาวติดกับบ่อหาน (โมฮั่น) เมืองชายแดนจีน จากนั้นคนงานต่างชาติหรือคนงานลาวที่บ่อเต็นที่จีนไปเช่าไว้เป็นเวลา 90 ปี เพื่อทำเป็น Logistics Park จะขนถ่ายผลไม้จากรถบรรทุกไทยไปที่รถบรรทุกของจีน เพื่อขนส่งต่อไปที่เมืองเชียงรุ้ง เมืองหล้า และคุนหมิงในจีนตอนใต้ สำหรับรถบรรทุกไทยที่ขนส่งผลไม้ไทยไปใส่รถบรรทุกจีนที่บ่อเต็น ก็จะขนส่งผัก ผลไม้ ดอกไม้ของจีนกลับไปที่ตลาดไท หรือศูนย์รับ-ส่ง กระจายสินค้าในจุดต่างๆ ในภาคเหนือ เช่น ที่เชียงแสน เชียงของ เป็นต้น เพื่อกระจายผลไม้ ผัก และดอกไม้ของจีนไปตามจังหวัดต่างๆ ส่วนผลไม้ ผัก และกล้วยไม้ที่ขนส่งไปตลาดไทก็จะกระจายไปตามร้านค้าต่างๆ ต่อไป รูปแบบการขนส่งนี้เรียกว่า BACK-HAULING หรือการไม่วิ่งรถเที่ยวเปล่าเพราะจะมีสินค้าทั้งขาไป-ขากลับ ทำให้ประหยัดค่าขนส่ง[219]

ค. สถานการณ์ด้านปลายน้ำ

ผู้นำเข้าผลไม้ไทยในประเทศจีนคือผู้ค้าส่งผลไม้ตามเมืองใหญ่ ๆ ของแต่ละมณฑลในประเทศจีน (ส่วนใหญ่คือ มณฑลยูนนาน มณฑลเสฉวน) สุดท้ายผู้ค้าส่งผลไม้ตามหัวเมืองใหญ่ ๆ ก็จะขายผลไม้ต่อให้ผู้ค้าส่งรายย่อยในเมืองที่เล็กกว่า หรือผู้ค้าปลีกผลไม้เพื่อขายต่อไปยังผู้บริโภคต่อไป

ตลาดค้าส่งผลไม้จินหม่าเจิ้งชาง ในนครคุนหมิง เป็นตลาดค้าส่งผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในมณฑลยูนนาน รวบรวมผลไม้จากพื้นที่ต่างๆ ของจีน เพื่อส่งไปประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยังเป็นฐานนำเข้าผลไม้จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (รวมถึงประเทศไทย) เพื่อกระจายในจีน[220] สำหรับผลไม้ที่นำเข้ามายังตลาดในแต่ละปีมีประมาณ 500,000 ตัน ผลไม้ในตลาดแห่งนี้ประมาณร้อยละ 90 มาจากการขนส่งโดยทางบกผ่านทั้งเส้นทาง R3A และ R3B (ไทย-เมียนมา-จีน) โดยนำเข้าผลไม้เข้าจากไทยประมาณ 200,000 ตัน คิดเป็นร้อยละ 40 ของผลไม้ทั้งหมด ผลไม้ไทยส่วนมากจะเป็นลำไยประมาณ 30,000 ตัน[221] ที่เหลือประกอบด้วย ทุเรียน มังคุด กล้วยไข่ และส้มโอ เป็นต้น สำหรับมังคุดนั้นมีการขนส่งในรูปแบบรถเล็ก (10 ตัน) สำหรับผลไม้ไทยที่เข้ามาใหม่จะประกอบด้วย ส้มโอ และสับปะรดภูแล ซึ่งสับปะรดภูแลนั้นเริ่มนำเข้ามาตั้งแต่ 2 ปีที่ผ่านมา โดยเป็นสับปะรดที่ปลอกเปลือกเรียบร้อยแล้ว สำหรับผู้ประกอบการนำเข้าผลไม้ไทย ในตลาดค้า

---

[217] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[218] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[219] ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,147 วันที่ 10 - 13 เมษายน พ.ศ. 2559 สืบค้นที่ : http://www.thansettakij.com/content/44048

[220] ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน, 29 มีนาคม 2560 “สับปะรดภูแล ผลไม้ดาวรุ่งดวงใหม่ในตลาดจีนตอนใต้” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=607&ID=17581

[221] 1,500 ตู้ (ตู้ละ 20 ตัน)

ส่งผลไม้จินหม่าเจิ้งชาง มีด้วยกันประมาณ 15 ราย ปัญหาที่สำคัญของการขนส่งผลไม้จากประเทศไทยมายังตลาดจินหม่าคือการผ่านการตรวจสอบ CIQ[222] ที่ด่านบ่อหาน ซึ่งต้องเสียค่าตรวจสอบผลไม้ประมาณ 100,000 บาทต่อตู้ เฉลี่ยกล่องละ 10 บาท รวมทั้งต้องจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำเข้าผลไม้ไทยประมาณ 4,000 บาทต่อคัน[223] ในส่วนของปริมาณรถขนส่งผลไม้ตลาดค้าส่งผลไม้จินหม่าเจิ้งชางพบว่า ในแต่ละวันจะมีรถบรรทุกขนส่งผลไม้จากประเทศอาเซียน ได้แก่ เมียนมา เวียดนาม และจากเมืองต่าง ๆ ในมณฑลยูนนาน ประมาณ 500 คัน มาส่งที่ตลาดแห่งนี้ หลังจากนั้นรถบรรทุกขนาดเล็กจำนวนกว่า 1,500 คัน จะทำหน้าที่กระจายผลไม้ดังกล่าวไปยังตลาดท้องถิ่นในมณฑลยูนนานและตลาดในเมืองอื่น ๆ ทั่วจีน

ตลาดผลไม้คุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นตลาดที่มีความต้องการผลไม้ไทยจำนวนมาก (ได้แก่ มังคุด ลำไย มะขาม และทุเรียน) โดยเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าในตลาดมณฑลยูนนาน เสฉวน และกุ้ยโจว รูปแบบการค้าผลไม้ มี 3 ลักษณะ ดังนี้[224]

1) การร่วมทุนระหว่างบริษัทไทยกับจีน
2) บริษัทจีนเข้าไปรับซื้อผลไม้ในไทย (ศูนย์กระจายสินค้าตลาดเชียงราย)
3) ผู้ประกอบการไทยเข้ามาส่งสินค้าในตลาดด้วยตนเอง

โดยในตลาดผลไม้คุนหมิงมีร้านค้ากว่า 300 ร้าน ผลไม้เข้าออกกว่าปีละ 8 แสนตัน การขนส่งสินค้าจากด่านบ่อเต็นมายังตลาดคุนหมิงใช้เวลา 48 ชั่วโมง โดยเฉลี่ยผลไม้ไทยเข้าสู่ตลาดดังกล่าววันละ 100 ตัน แต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ

อย่างไรก็ตาม โอกาสของผลไม้ไทยในจีนตอนใต้ไม่ได้มีอยู่แค่เฉพาะนครคุนหมิง เมืองเฉิงตูเป็นเมืองสำคัญที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทาง R3A+ (กรุงเทพ-คุนหมิง-เฉิงตู) เป็นตลาดใหม่ที่ใหญ่และมีศักยภาพมากที่สุดในจีนตะวันตก ชาวเมืองชอบจับจ่ายใช้สอยสินค้าต่างประเทศ สินค้าไทยได้รับความนิยมหลายรายการ เช่น ผลไม้ ผลิตภัณฑ์สปา ผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูป[225] อีกทั้งเมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว ตลาดนครเฉิงตู ถือเป็นตลาดที่ผู้บริโภคมีกำลังซื้อสูงกว่านครคุนหมิง และผู้บริโภคชาวเฉิงตูยินดีจ่ายค่าผลไม้ในราคาที่สูงกว่า เพื่อแลกกับผลไม้สดที่นำเข้าตามฤดูกาล ดังนั้น ถึงแม้ว่าปริมาณความต้องการผลไม้ไทยในตลาดเฉิงตูยังไม่สูงเท่ากับความต้องการในนครคุนหมิง แต่สามารถทำกำไรให้กับบริษัทฯ ได้มากกว่าการจำหน่ายผลไม้ไทยในนครคุนหมิง[226] นครเฉิงตูมีตลาดค้าส่งผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในมณฑลเสฉวน คือ ตลาดเหมิงหยางตั้งอยู่ที่เมืองเผิงโจว (ซึ่งเป็นอำเภอหนึ่งของนครเฉิงตู) มีชื่อเสียงในด้านการเป็นแหล่งปลูกผักสำคัญของมณฑลเสฉวนมาตั้งแต่ในอดีต โดยรัฐบาลนครเฉิงตูได้เล็งเห็นศักยภาพการเป็นศูนย์กระจายผักและผลไม้ ซึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2556 จึงได้ย้ายศูนย์กระจายผักและผลไม้ตลาดชื่อหม่าเฉียวเดิมที่ตั้งอยู่ในนครเฉิงตูซึ่งคับแคบไปยังเมืองเผิงโจว ซึ่งก็คือ ตลาดเหมิงหยางในปัจจุบัน เพื่อพัฒนาให้เมืองเผิงโจว กลายเป็นเมืองผักและผลไม้อย่างครบ

---

[222] CIQ ย่อมาจาก Customs, Immigration and Quarantine

[223] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[224] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักอาเซียน “การใช้ประโยชน์ทางการค้าของไทยบนเส้นทาง R3A (เชียงราย-ลาว-จีน) สืบค้นที่ : https://www.l3nr.org/posts/400658

[225] การลงพื้นที่สำรวจเส้นทางขนส่งสาย R3A+ (นครเฉิงตู-จ.เชียงใหม่) ระหว่างวันที่ 16 – 23 กันยายน 2558 สืบค้นที่ : http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=488&ID=16219

[226] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

วงจรในภาคตะวันตก ทั้งในด้านการเพาะปลูกผัก การวิจัยและเพาะพันธุ์เมล็ดผัก และศูนย์กระจายผักและผลไม้ไปยังมณฑลใกล้เคียง ทั้งนี้ ผลไม้ไทยยอดนิยมในตลาดเฉิงตู ได้แก่ มังคุด ทุเรียน และส้มโอ[227]

ตลาดเหมิงหยางเปิดให้บริการเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2556 มีการจัดการคล้ายคลึงกับตลาดผลไม้เจียงหนานในมณฑลกวางตุ้ง มีขนาดพื้นที่ 2.4 แสนตารางเมตร ใช้งบประมาณลงทุนทั้งสิ้น 8,000 ล้านหยวน ปัจจุบันมีปริมาณซื้อขายผักและผลไม้ 9,000 ตันต่อวัน สูงสุด 13,000 ตัน/วัน มูลค่าการซื้อขายเกือบ 10,000 ล้านหยวน เฉพาะผักมีกว่า 300 ชนิด ส่วนใหญ่ส่งไปขายภายในมณฑลเสฉวน นครฉงชิ่ง และมณฑลในภาคตะวันตกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงเหนือ มณฑลที่ส่งไปขายไกลที่สุด ได้แก่ เขตปกครองตนเองทิเบต และเขตปกครองตนเองซินเจียง[228]

ผลไม้ไทยที่ขนส่งมายังนครเฉิงตูยังสามารถกระจายไปยังมณฑลและเมืองที่ใกล้กับนครเฉิงตู เช่น เมืองเหมียนหยาง เมืองอี๋ปิน นครฉงชิ่ง นครกุ้ยหยาง นครซีอัน และนครหลายโจว เป็นต้น ทำให้นครเฉิงตูเลื่อนระดับขึ้นกลายเป็นศูนย์กลางจำหน่ายและกระจายสินค้าเกษตรแห่งจีนตะวันตก นอกจากนี้ จังหวัดเชียงใหม่และนครเฉิงตู ได้สถาปนาความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องระหว่างกัน จึงเป็นโอกาสที่ดีในการผลักดันภาคการค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นเศรษฐกิจ R3A (กรุงเทพฯ-คุนหมิง) และต่อไปยังนครเฉิงตู เพื่อขยายตลาดสินค้าไทยในนครเฉิงตู

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาในระบบการค้าเชิงลึกจะพบว่า ธุรกิจไทยประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการในการที่จะเข้าไปทำตลาดเชิงลึกในจีน ประการแรก ผักและผลไม้ไทยที่ส่งออกไปขายในจีนถูกกำหนดให้ต้องจำหน่ายผ่านตลาดกลางค้าส่งของจีน เช่น ตลาดเจียงหนานที่กวางโจว เป็นต้น ประการที่สองยังขาดผู้ขายส่งสินค้า (Distributors) ของไทยในตลาดจีน เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้าที่นำเข้าจากไทยและกระจายสินค้าของไทยไปยังตลาดในมณฑลต่าง ๆ ในจีน[229] ดังนั้น ผู้ส่งออกไทยจำเป็นต้องพึ่งพาผู้ประกอบการจีนในการขายและกระจายสินค้าในจีน ซึ่งนำไปสู่อุปสรรคสำคัญประการที่สามคือ ผักและผลไม้ที่ส่งออกไปจำหน่ายในจีนเป็นการดำเนินการในลักษณะ “ฝากขาย” โดยผู้ส่งออกชาวไทยจะได้เฉพาะส่วนที่เหลือหลังจากที่ ผู้รับฝากขายชาวจีนหักค่าใช้จ่ายในการขายทั้งหมด รวมถึงค่านายหน้า หลังจากที่ขายสินค้าแล้ว ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการไทยเป็นผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่มที่เรียกเก็บที่อัตราร้อยละ 13 และต้องแบกรับความเสี่ยงทุกอย่าง[230]

ในทางกลับกัน ผู้ประกอบการจีนกลับมีอิทธิพลในการควบคุมระบบการค้าและส่งออกผลไม้ไทยไปจีนมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยแต่เดิมผู้ค้าส่งผลไม้ในประเทศจีนจะติดต่อซื้อขายผลไม้กับผู้ค้าหรือผู้ส่งออกไทยให้เป็นผู้

---

[227] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “หลากมุมมองกับโอกาสสินค้าไทยบนเส้นเศรษฐกิจ “R3A+” กรุงเทพฯ-คุนหมิง-เฉิงตู ตอนที่ 1 สืบค้นที่ : http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=488&ID=16195

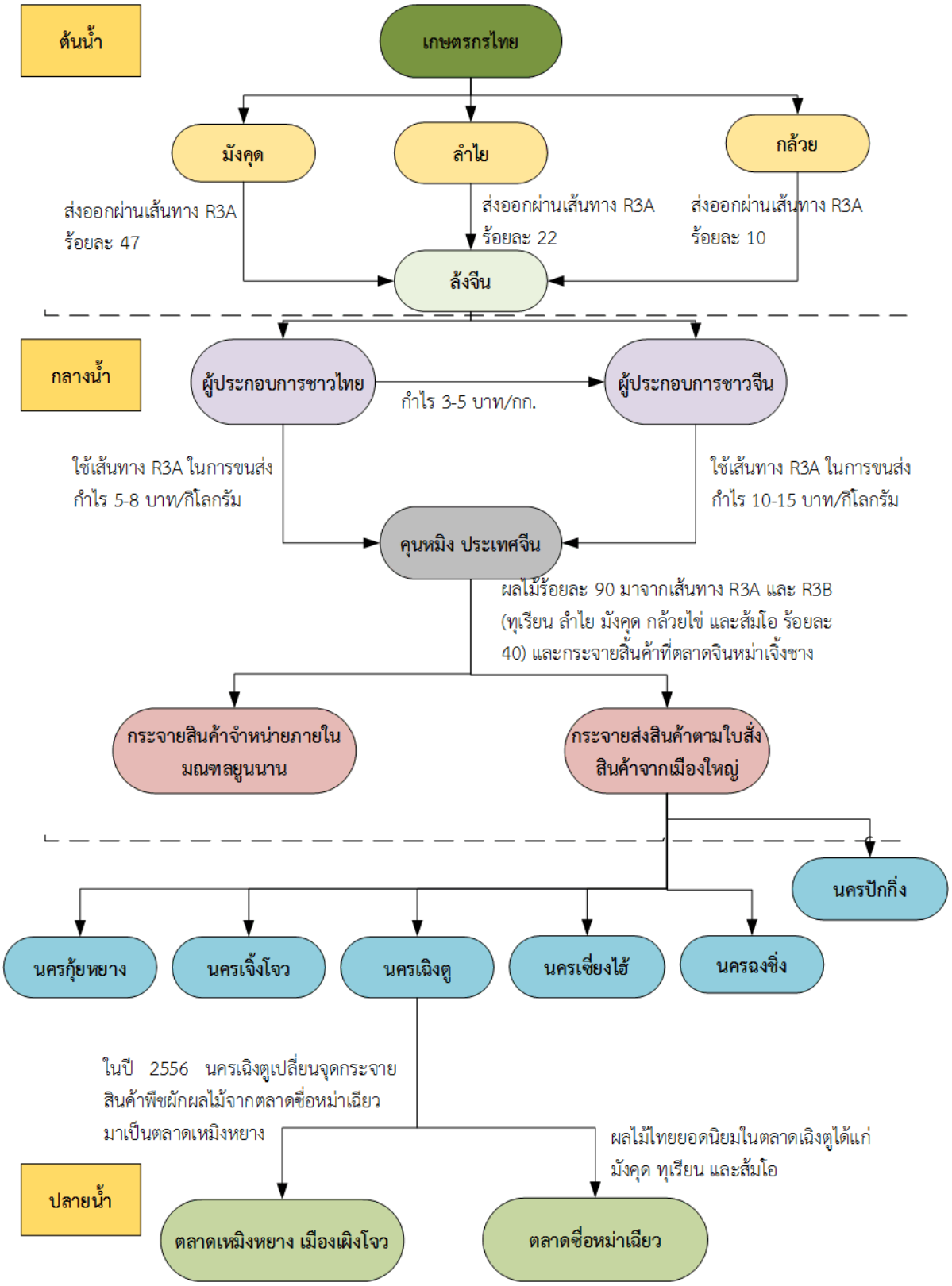
[228] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “หลากมุมมองกับโอกาสสินค้าไทยบนเส้นเศรษฐกิจ “R3A+” กรุงเทพฯ-คุนหมิง-เฉิงตู ตอนที่ 1 สืบค้นที่ : http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=488&ID=16195

[229] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, “ศึกษาโอกาสสินค้าเกษตรไทยในจีน” สืบค้นที่ : http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/index.php?SECTION_ID=607&PAGEN_1=6

[230] กนก คติการ และคณะ (2553) “ผลกระทบของนโยบายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย: กรณีการนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน”

จัดหาผลไม้ไทยให้ตามที่ลูกค้าในจีนต้องการ และทำเรื่องส่งออกมายังประเทศจีน แต่ในปัจจุบันผู้ค้าส่งผลไม้จีนหลายๆ เจ้า ได้เข้ามาดูสวนที่ประเทศไทยด้วยตนเอง และเริ่มมีการส่งเจ้าหน้าที่ของบริษัทจากประเทศจีนมาทำหน้าที่ล้งหรือพ่อค้าคนกลางที่ประเทศไทย เพื่อติดต่อซื้อขายโดยตรงกับสวนผลไม้ไทย แล้วค่อยส่งออกผลไม้ไทยให้กับบริษัทของตนเอง ซึ่งหากเป็นผลไม้ที่ได้รับความนิยมมาก ๆ บางครั้งผู้ค้าส่งผลไม้ชาวจีนจะซื้อผลไม้แบบเหมาหมดสวน โดยตกลงกับเกษตรกรว่าจะรับซื้อผลไม้ในราคาที่รับได้ทั้ง 2 ฝ่าย แต่ราคานี้จะมีผลตลอดฤดูกาล ซึ่งไม่ว่าในฤดูกาลนั้นราคาผลไม้ในตลาดจะตกลงหรือเพิ่มขึ้น เกษตรกรไทยก็จะได้ราคารับซื้ออยู่เท่ากับตามที่ตกลงกันไว้ตลอดฤดูกาล

ห่วงโซ่คุณค่าของกระบวนการส่งออกผลไม้ดังกล่าว สามารถเขียนเป็นแผนภาพได้ ดังภาพที่ 6-12



ภาพที่ 6-12 แผนภาพการส่งออกผลไม้ในเส้นทาง R3A

ง. ประมาณการมูลค่าเพิ่มและกำไรของการส่งออกทุเรียน

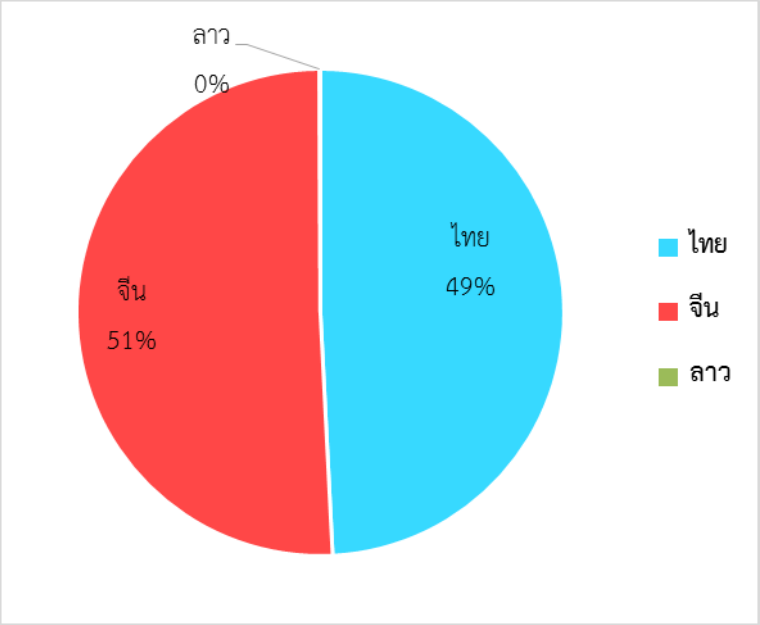
ผู้เล่นสำคัญในห่วงโซ่คุณค่าของการส่งออกทุเรียนได้แก่ เกษตรกรไทย ล้งจีน ล้งไทย บริษัทขนส่งจีน บริษัทขนส่งไทย บริษัทชิปปิ้งจีน บริษัทชิปปิ้งไทย บริษัทชิปปิ้งลาว และผู้ประกอบการในตลาดจินหม่า กระบวนการส่งออกเริ่มจากเกษตรกรไทยเก็บผลผลิตขายให้กับล้งซึ่งอาจจะเป็นล้งจีนหรือล้งไทย จากการสัมภาษณ์พบว่า โดยเฉลี่ยแล้วล้งจะรับซื้อทุเรียนจากเกษตรกรในราคาประมาณ 100 บาทต่อกิโลกรัม ล้งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานประมาณ 5 บาทต่อกิโลกรัม และคิดกำไรประมาณ 45 บาทต่อกิโลกรัม จากนั้นทุเรียนจะถูกคัดเกรดและบรรจุลงกล่องที่ล้งและขนขึ้นรถคอนเทนเนอร์ขนส่งไปยังด่านบ่อเต็น โดยตู้คอนเทนเนอร์สามารถบรรจุทุเรียนได้ประมาณ 18,000 กิโลกรัมต่อตู้

สำหรับค่าขนส่งจากจันทบุรีถึงด่านบ่อเต็นประมาณ 80,000 บาทต่อคัน หรือคิดเป็น 4.44 บาทต่อกิโลกรัม รถคอนเทนเนอร์จะข้ามฝั่งไปยัง สปป.ลาว ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ซึ่งจะผ่านด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย และด่านศุลกากรห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ที่ด่านศุลกากรเชียงของผู้ประกอบการจะเสียค่าใช้จ่าย 5,000 บาท หรือคิดเป็น 0.28 บาทต่อกิโลกรัม และที่ด่านศุลกากรห้วยทรายจะเสียค่าผ่านแดน สปป.ลาว จำนวน 6,000 บาทต่อคัน และเสียค่าลาดจอด 520 ต่อคัน รวมค่าใช้จ่ายที่เสียที่ด่านศุลกากรห้วยทรายเท่ากับ 6,520 บาทต่อคัน หรือคิดเป็น 0.36 บาทต่อกิโลกรัม จากนั้นเมื่อรถขนส่งทุเรียนถึงด่านบ่อเต็นจะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถขนส่งไทยไปยังรถขนส่งจีนโดยจะเสียภาษีขนถ่ายสินค้าและค่าจอดลานที่บ่อเต็น 2,000 บาทต่อคัน และค่าแรงงานในการขนถ่ายสินค้าอีก 5,000 บาทต่อคัน รวมทั้งสิ้น 7,000 บาท หรือคิดเป็น 0.39 บาทต่อกิโลกรัม

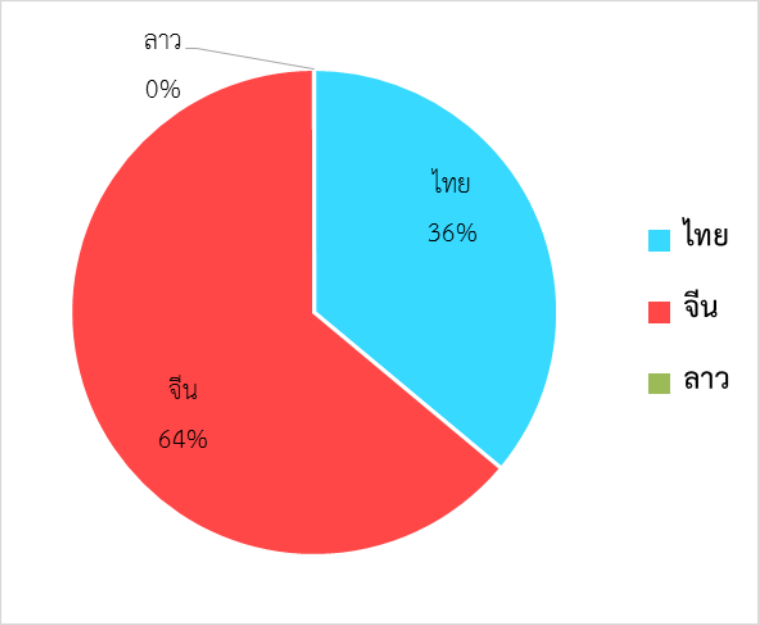
หลังจากนั้นจะต้องไปเสียค่า CIQ และภาษีมูลค่าเพิ่มที่ด่านบ่อหาน โดยเสียค่า CIQ เท่ากับ 4,000 บาทต่อคัน และเสียภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 130,000 บาทต่อคัน หรือคิดเป็น 0.22 และ 7.17 บาทต่อกิโลกรัม ตามลำดับ แล้วจึงขนส่งสู่ตลาดค้าส่งผลไม้จินหม่าในคุนหมิงโดยค่าขนส่งจากด่านบ่อหานถึงคุนหมิง 125,000 บาทต่อคัน หรือคิดเป็น 6.94 บาทต่อกิโลกรัม พ่อค้าส่งผลไม้ในตลาดจินหม่าเสียค่าเช่าแผงและต้นทุนค่าจัดการในตลาดจินหม่าเฉลี่ยประมาณ 1,200 บาทต่อคัน หรือประมาณ 0.064 บาทต่อกิโลกรัม โดยจะได้กำไรประมาณ 80-90 บาทต่อกิโลกรัม

ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์พบว่า ส่วนแบ่งตลาดของบริการขนส่งจากจันทบุรีถึงด่านบ่อเต็นตกเป็นของผู้ประกอบการจีนสูงถึงร้อยละ 80 เหลือเป็นของผู้ประกอบการไทยเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น และส่วนแบ่งตลาดของธุรกิจชิปปิ้งซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ด่านศุลกากรต่างๆ ก็พบว่า ส่วนแบ่งตลาดของธุรกิจชิปปิ้งในไทยเป็นของผู้ประกอบการจีนและไทยร้อยละ 80 และ 20 ตามลำดับ และส่วนแบ่งตลาดของธุรกิจชิปปิ้งใน สปป.ลาว เป็นของผู้ประกอบการจีนและ สปป.ลาว ร้อยละ 80 และ 20 ตามลำดับ จะเห็นว่า ทั้งธุรกิจขนส่งและชิปปิ้งในการส่งออกทุเรียนถูกผู้ประกอบการจีนเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการไทยและลาวไปอย่างมาก นอกจากนี้ในจันทบุรีก็มีคนจีนเข้ามาทำกิจการล้งกันเป็นจำนวนมาก โดยปัจจุบันพบว่า ล้งในจันทบุรีเป็นล้งไทยประมาณร้อยละ 50 และเป็นล้งจีนประมาณร้อยละ 50

สำหรับการหาสัดส่วนมูลค่าเพิ่มและสัดส่วนกำไรของการส่งออกทุเรียนประเด็นสำคัญอยู่ที่ว่า อิทธิพลของล้งจีนว่ามีมากน้อยแค่ไหน กรณีที่ล้งจีนมีอิทธิพลต่อตลาดหรือมีส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 50 ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน พบว่า มูลค่าเพิ่มตกอยู่ในมือคนจีนและคนไทยร้อยละ 51 และ 49 ตามลำดับ และกำไรตกอยู่ในมือคนจีนและคนไทยร้อยละ 64 และ 36 ตามลำดับ กล่าวคือ จีนสร้างกิจกรรมที่สร้างอัตรากำไรได้ดีกว่าไทย

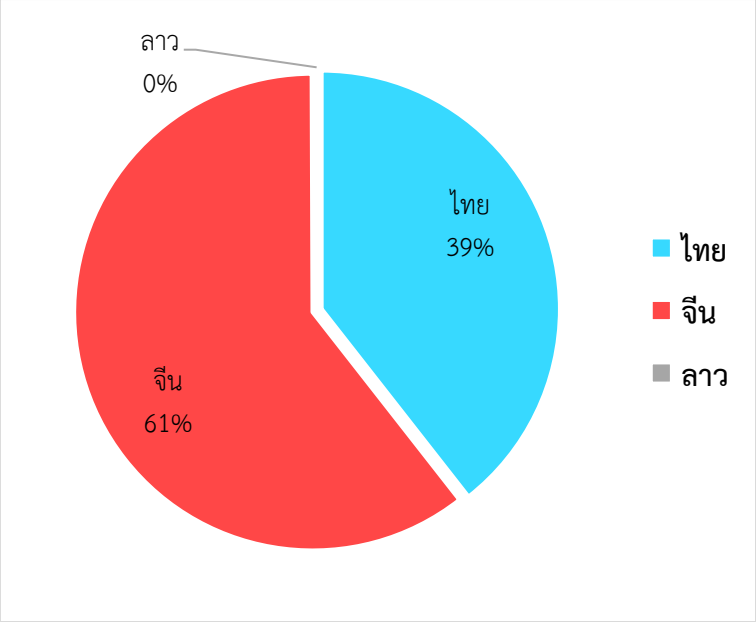


ภาพที่ 6-13 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ
กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 50

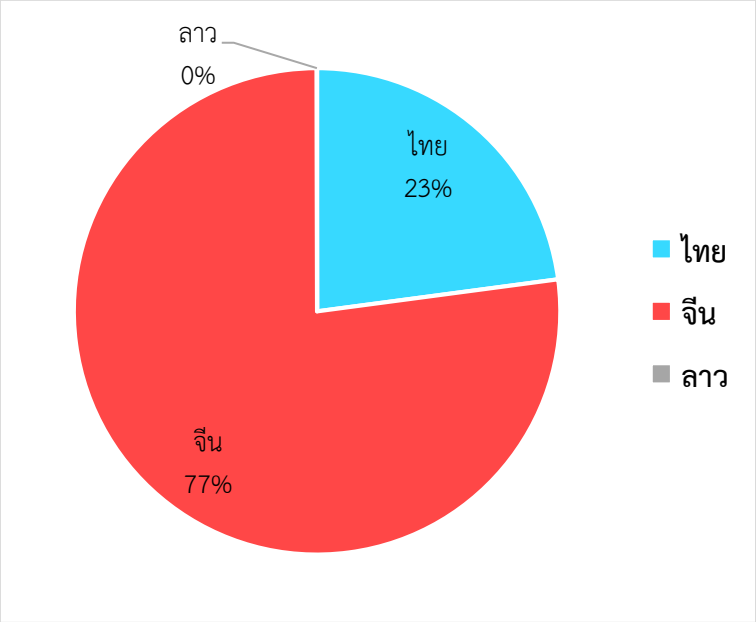


ภาพที่ 6-14 สัดส่วนกำไรของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ
กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 50

และเมื่อสมมติต่อว่า ถ้าล้งจีนขยายอิทธิพลต่อไปเรื่อย ๆ จนมีอิทธิพลต่อตลาดหรือมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 100 พบว่า มูลค่าเพิ่มจะตกอยู่ในมือคนจีนและคนไทยร้อยละ 61 และ 39 ตามลำดับ และกำไรจะตกอยู่ในมือคนจีนและคนไทยร้อยละ 77 และ 23 ตามลำดับ

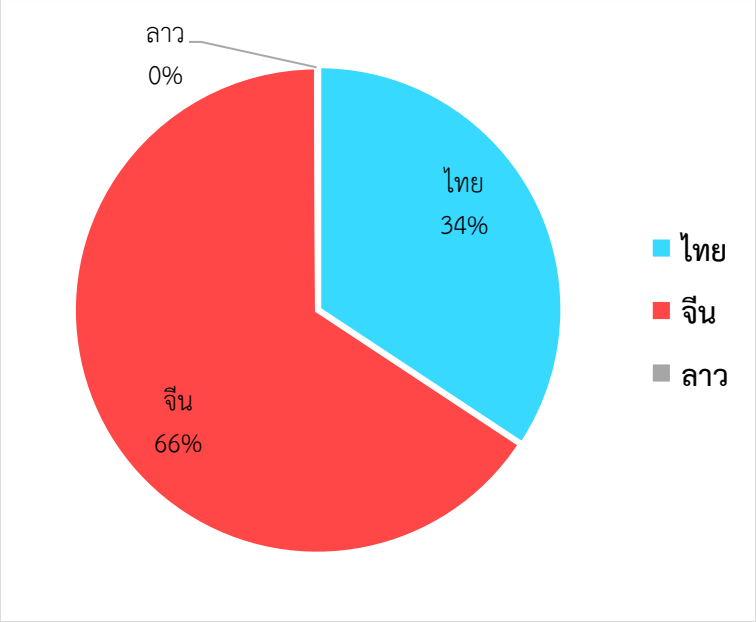


ภาพที่ 6-15 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ
กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาด 100%

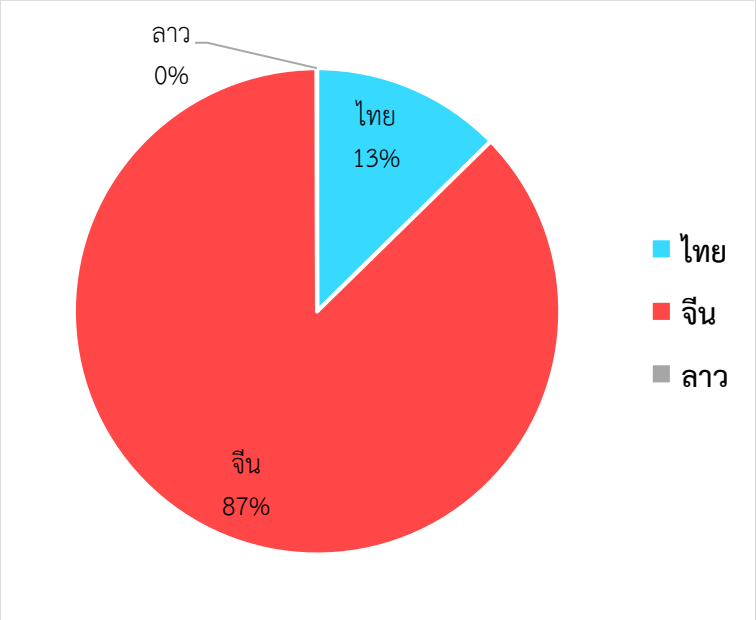


ภาพที่ 6 16 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ
กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาด 100%

นอกจากนี้หากสมมติต่อไปอีกว่า ถ้าล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 100 หรือครอบงำตลาดได้แล้วและยังสามารถกำหนดราคาได้คือ สามารถกดราคาลงซึ่งสมมติว่าราคาลดลงไปร้อยละ 20 เราจะพบว่า กำไรจะตกอยู่ในคนจีนสูงถึงร้อยละ 87 นี่เป็นสิ่งที่อาจจะเกิดขึ้นหากล้งจีนยังสามารถขยายอิทธิพลต่อไปเรื่อย ๆ



ภาพที่ 6-17 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ
กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 100 และราคาทุเรียนลดลงร้อยละ 20

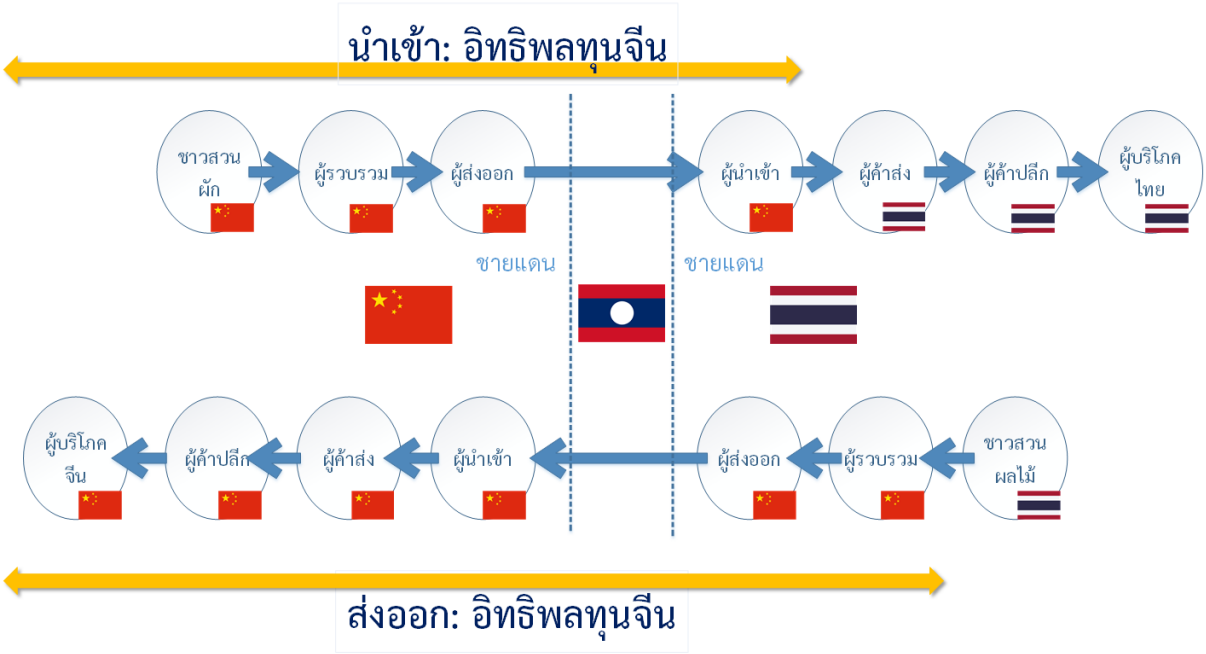


ภาพที่ 6-18 สัดส่วนกำไรของการส่งออกทุเรียนจำแนกตามสัญชาติ
กรณีล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 100 และราคาทุเรียนลดลงร้อยละ 20

6.4 สรุป

การค้าตลอดห่วงโซ่การนำเข้าและส่งออกผักผลไม้ระหว่างไทยกับจีนประกอบด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เกษตรกรชาวสวน ผู้รวบรวม ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง ผู้นำเข้า ผู้ค้าส่งและผู้ค้าปลีก สำหรับการค้าในอดีตนั้น การแบ่งว่าบทบาทและหน้าที่ของแต่ละส่วนของธุรกรรมการค้าควรจะเป็นของผู้ประกอบการชาติใด จะพิจารณา

ดินแดนที่ตั้งของการประกอบกิจกรรมนั้นๆ เช่น ถ้าเป็นการรวบรวมสินค้าในไทย ผู้รวบรวมสินค้าจะเป็นผู้ประกอบการไทยเป็นหลัก อย่างไรก็ดี การเปิดเสรีทางการค้าและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการเดินทางระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้รูปแบบการค้าและการแข่งขันเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมาก เปิดโอกาสให้เกิดการขยายอิทธิพลของผู้ประกอบการข้ามไปดินแดนต่างประเทศ



ภาพที่ 6-19 การขยายอิทธิพลทางการค้าข้ามชายแดน

กล่าวโดยสรุป ในปัจจุบันนี้ ผู้ประกอบการจีนเข้ามามีอิทธิผลเหนือธุรกรรมการค้าเกือบทุกช่วงของห่วงโซ่คุณค่าการค้าผักและผลไม้ที่ใช้การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าสินค้าจากจีนหรือการส่งออกสินค้าไทยไปจีน ผู้ประกอบการจีนรู้จักใช้ความได้เปรียบที่เป็น Niche ของตนมาผูกขาดการค้าผักและผลไม้ เพื่อสร้างอำนาจชี้นำเหนือผู้ประกอบการไทยในทุกด้านตั้งแต่การกำหนดราคาไปจนถึงวิธีการประกอบธุรกิจ ผู้ประกอบการจีนมีอิทธิพลและมีอำนาจต่อรองในตลาดค้าผลไม้ค่อนข้างมาก ความได้เปรียบของจีนเป็นผลจากความฉลาดในการใช้อำนาจที่เกิดจากการผูกขาดในการซื้อสินค้า ในขณะที่จีนผูกขาดเป็นลูกค้ารายใหญ่สุดของการส่งออกผลไม้ของไทย ไทยเป็นเพียงลูกค้ารายเล็กของการค้าผักและผลไม้ของจีน เช่น ผักที่ถูกส่งจากคุนหมิงมายังประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 10 ของผักที่คุนหมิงส่งออก ซึ่งเป็นผักที่เหลือจากการส่งออกไปยังเมืองปักกิ่ง ยุโรป และอินเดีย

พ่อค้าชาวไทยจึงเป็นเพียงผู้รับจ้างขายให้พ่อค้าชาวจีน โดยไม่มีบทบาทและอำนาจต่อรองใดๆ ทางการตลาด โดยกลุ่มทุนจีนมีบทบาทเหนือการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนจังหวัดเชียงราย ทั้งระบบมาตั้งแต่เริ่มมีการเปิดใช้เส้นทาง R3A ตั้งแต่ก่อนที่จะมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 อย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2556[231] ซึ่งการเปิดใช้สะพานยิ่งทำให้การขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทาง R3A มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น กลุ่มทุนจีนมีบทบาทต่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนเชียงรายทั้งระบบ โดยเฉพาะผัก ผลไม้ และดอกไม้

[231] กนก คติการและคณะ (2553) “ผลกระทบของนโยบายการค้าเสรีต่อเศรษฐกิจไทย: กรณีการนำเข้าผักและผลไม่จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

นักธุรกิจจีนจะควบคุมธุรกิจการขนส่งร้อยละ 80-90 ทั้งการขนส่งจากมณฑลยูนนานมายังด่านพรมแดนเชียงราย และนำไปส่งที่ตลาดไท และตลาดต่างๆ ในพื้นที่ภาคกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะจีนมีเงินทุนมาก เป็นเจ้าของสินค้าเอง เข้ามาตั้งรกรากเพื่อติดต่อค้าขายกันเอง สามารถสื่อสารภาษาไทยได้ ผักและผลไม้จากจีนถูกกำหนดราคาโดยนักธุรกิจจีนในฐานะผู้นำเข้า ส่วนนักธุรกิจไทยจะเป็นกลุ่มค้าส่งและค้าปลีกที่รับสินค้าไปจำหน่ายต่อ[232]

ก. การนำเข้าสินค้าจากจีน

สำหรับสินค้าที่มีแหล่งเพาะปลูกในจีน การรวบรวมสินค้าจะอยู่ในมือของผู้ประกอบการชาวจีนทั้งหมด ไม่ปรากฏว่ามีผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าไปทำหน้าที่เป็นล้งในจีน ผู้ประกอบการไทยจะซื้อผักจากไร่จีนต้องไปผ่านนายหน้าจีน ไม่สามารถซื้อตรงจากสวนในจีนได้ ในขณะที่ผู้ประกอบการจีน เจ้าของสวนหรือหุ้นส่วนสวนมาขายเอง ดังนั้น ผู้ประกอบการชาวจีนเป็นผู้ผูกขาดในการหาแหล่งป้อนสินค้า (Supply) ให้กับตลาด และบริษัทที่เป็นผู้เข้าถึงเกษตรกรและแหล่งผลิต ก็ได้ขยายธุรกิจของตนเข้ามาเป็นผู้นำเข้า (Importer) สินค้าจีนในประเทศไทย ปัจจุบันผู้นำเข้าหลัก (Importer) ในการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A มายังประเทศไทยนั้น ผู้เล่นหลัก คือ ผู้นำเข้าชาวจีน ซึ่งจากการสำรวจพบว่า มีจำนวนประมาณ 40-50 ราย โดยเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่จำนวน 7-8 ราย โดยผู้นำเข้าชาวจีนเหล่านี้ จะมีรูปแบบในการจัดการโซ่อุปทาน ใน 3 ลักษณะ ได้แก่[233]

1) การนำเข้าผ่านตัวแทนผู้ค้า (Trade Agent) ของบริษัทแม่ซึ่งอยู่ในประเทศจีน
2) นำเข้าผ่าน Broker ชาวจีน และ
3) นำเข้าด้วยตนเอง

การควบคุมตั้งแต่การส่งออกและการนำเข้าอย่างเบ็ดเสร็จ ทำให้พ่อค้าจีนมีอำนาจผูกขาดในการกำกับปริมาณสินค้าที่จะนำเข้ามาจำหน่ายในไทย และกำหนดราคาทั้งราคานำเข้าและราคาจำหน่ายในประเทศได้ด้วยอำนาจและข้อมูลทางการตลาดที่เหนือกว่าและต้นทุนที่ถูกกว่า บริษัทชิปปิ้งจีน ซึ่งทราบปริมาณสินค้าทั้งหมดที่ขนส่งจากจีนมาไทย สามารถกักตุนสินค้าเพื่อให้ราคาขึ้น-ลงได้ เช่น วันที่สลัดแก้วขนส่งมาน้อย บริษัทชิปปิ้งจีนก็จะกัก ไม่ให้ขนส่งมาเพิ่มเพื่อปั่นให้ราคาสูงขึ้นแล้วค่อยปล่อยให้ขนส่งมาทำกำไร เป็นต้น ทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบ นอกจากนี้ด้วยต้นทุนที่ถูกกว่า ทำให้พ่อค้าจีนสามารถขายสินค้าได้ในราคาที่ถูกกว่า โดยเฉลี่ยแล้ว ผักและผลไม้ของจีนที่ทะลักเข้ามาในตลาดไทย มักจะมีราคาถูกกว่าผักที่ปลูกในไทยถึงหนึ่งเท่าครึ่ง กล่าวคือ ถ้าสมมติว่าผักไทยราคา 100 บาท ผักจากจีนจะราคาเพียงแค่ 30 บาทเท่านั้น[234]

ข. การส่งออกสินค้าไทย

ในขณะที่พ่อค้าไทยไม่สามารถเข้าไปทำธุรกิจรับซื้อสินค้าเกษตรจากเกษตรกรจีนโดยตรงได้ ล้งจีนกลับเข้ามามีบทบาทในการรวบรวมสินค้าเกษตรในประเทศไทยมากขึ้นเรื่อยๆ พ่อค้าจีนอาศัยความได้เปรียบที่เป็นลูกค้าหลักรายเดียวของผลไม้ไทย มาผูกขาดและมีอิทธิพลเหนือการส่งออกผลไม้ไทยตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทาง ในกรณีของการส่งออกผลไม้ สถานการณ์ที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่คุณค่าการส่งออกผลไม้ที่ใช้เส้นทาง R3A

---

[232] มติชนออนไลน์, 6 มีนาคม 2559 “ผลไม้-ผักจีน ทะลุทะลวงครัวไทย รุกเปิดห้องเย็นประชิดตลาดไท-ไอยรา” สืบค้นที่ : https://www.matichon.co.th/news/60234

[233] จากการสำรวจข้อมูลภาคสนาม โดยคณะผู้วิจัย

[234] ASTV ผู้จัดการรายวัน, 13 มกราคม 2553 “สมรภูมิตลาดผัก จากอาเซียน-จีน ถึงอาฟตา” สืบค้นที่ : http://www.food4change.in.th/ariticle/news-launcher/bad-news/230-2010-01-13-04-17-53.html

ในขณะนี้ มีลักษณะคล้ายคลึงเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นกับการค้าลำไยของไทยไปจีนมาก่อนหน้านี้แล้ว โดยในระยะแรก ภาพของสถานการณ์การส่งออกจะดูสดใสในระยะแรกของการส่งออก เนื่องจากลูกค้าชาวจีนยอมจ่ายค่าสินค้าในราคาที่สูงกว่าที่เกษตรกรเคยได้รับจากพ่อค้าชาวไทย และชาวจีนยังต้องพึ่งล้งไทยในระยะแรก เพราะขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินการ ไม่สามารถเข้าถึงเกษตรกรได้โดยตรง จึงต้องอาศัยล้งไทยช่วยติดต่อขอซื้อจากชาวสวนและดำเนินการต่างๆในการส่งออกผลไม้ โดยผู้ค้าจีนจะรออยู่ที่จีนเพื่อรับสินค้าเข้าและส่งเงินมาให้ล้งไทย แต่ต่อมาเมื่อผู้ค้าจีนเริ่มเรียนรู้และมีความชำนาญในกระบวนการจัดการแล้วก็จะเข้ามาควบคุมการทำงาน ติดต่อซื้อขายชาวสวนโดยตรง และเข้ามาตั้งตนเป็นล้งรับซื้อผลผลิตทั้งโดยตรงและโดยอ้อม จนถึงเวลาหนึ่งที่จีนมีอิทธิพลครอบงำเหนือการค้าลำไยของไทย เริ่มมีเครือข่ายการค้าและอำนาจต่อรองในการเจรจาทางการค้ามากขึ้น เนื่องจากจีนเป็นลูกค้ารายใหญ่รายเดียวของลำไยไทย ทำให้สามารถผูกขาดการซื้อลำไยจากไทยได้ และสามารถกำกับการขึ้นลงของราคาสินค้าได้ (ดูภาคผนวก ก. สถานการณ์การส่งออกผลไม้ไทยไปประเทศจีน : กรณีศึกษาการส่งออกลำไย)

ในขณะที่พ่อค้าจีนจำนวนมากได้เข้ามาทำการตลาดและขายสินค้าในตลาดของไทยด้วยตนเอง เนื่องจากอุปสรรคทั้งจากกฎเกณฑ์การบังคับให้ผลไม้นำเข้าจากไทยต้องจำหน่ายในตลาดค้าส่ง กฎเกณฑ์ในการจดทะเบียนผู้ค้าในจีน และจากปัจจัยที่ไม่เป็นทางการ เช่น ผู้มีอิทธิพลในตลาดค้าส่งในจีน เป็นต้น ทำให้ไม่มีพ่อค้าไทยเข้าไปเป็นผู้ขายส่ง (Distributors) ผลไม้ไทยในตลาดจีน เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้าที่นำเข้าจากไทยและกระจายสินค้าของไทยไปยังตลาดในมณฑลต่าง ๆ ในจีน[235] ผู้ส่งออกไทยจำเป็นต้องพึ่งพาผู้ประกอบการจีนในการขายและกระจายสินค้าในจีน ทำให้ผู้ส่งออกไทยไม่สามารถควบคุมธุรกรรมการค้าได้ตลอดห่วงโซ่การส่งออกผลไม้ได้ จึงเสียเปรียบพ่อค้าจีนที่เข้ามารวบรวมและส่งออกผลไม้ในไทยเป็นอย่างมาก

ค. การขนส่งบนเส้นทาง R3A

ด้วยอำนาจต่อรองที่เกิดจากการคุมทั้งต้นทางและปลายทางของสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการจีนได้เปรียบผู้ประกอบการไทยในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนบนเส้นทาง R3A Shippers ชาวจีนจะเลือกใช้บริษัทขนส่งสินค้าเป็นของคนจีนเท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งจีนสามารถบริหารให้มีสินค้าในการขนส่งได้ทั้งขาไปและขากลับ ทำให้ต้นทุนในการให้บริการต่ำกว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย การที่ขนส่งไทยจะได้งานก็ต้องเป็นนอมินีให้กับทุนจีนหรือยอมเป็นรถร่วมให้กับบริษัทโลจิสติกส์จีน ทั้งนี้ จากข้อมูลที่รวบรวมได้ในสนามพบว่า ในปัจจุบันบริษัทขนส่งที่ด่านเชียงของที่เกิดใหม่ 20 บริษัทเป็นบริษัทที่เป็นของทุนจีน

ความได้เปรียบของผู้ประกอการจีนเหนือผู้ประกอบการไทย เป็นผลทั้งจากความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการเองและจากนโยบายการส่งเสริมของภาครัฐ โดยในส่วนของการสนับสนุนจากภาครัฐของจีน นโยบายที่สำคัญประกอบด้วย[236][237]

- ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2555 รัฐบาลจีนมีนโยบายสนับสนุนการค้าของชาวจีนในต่างประเทศโดย การคืนเงินให้กับผู้ประกอบการร้อยละ 6 เมื่อส่งเงินกลับประเทศตามระบบเป็นเงินดอลล่าร์ สำหรับปัจจุบัน นโยบายนี้ ยังมีเฉพาะผลผลิตประเภทผลไม้ ดังนั้น บางบริษัทจึงมีการจัดทำเอกสารปลอมเพื่อให้ได้เงินร้อยละ 6

[235] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, “ศึกษาโอกาสสินค้าเกษตรไทยในจีน” สืบค้นที่ : http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/index.php?SECTION_ID=607

[236] สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยคณะผู้วิจัย

[237] สัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านขนส่ง โดยคณะผู้วิจัย

- นโยบายช่วยเหลือการตั้งบริษัทของชาวจีนในต่างประเทศ โดยรัฐบาลจะให้เงินสนับสนุนให้เปล่า โดยคัดเลือกตามข้อเสนอที่ส่งเข้าไปให้รัฐบาลพิจารณา
- กฎหมายจีนค่อนข้างกีดกันชาวต่างชาติที่เข้าไปลงทุนประกอบธุรกิจการค้า กล่าวคือ หากบริษัทที่มีชาวต่างชาติเป็นหุ้นส่วนจะมีขั้นตอนด้านเอกสารที่มีความยุ่งยากมากขึ้น การที่นักลงทุนไทยจะเข้าไปลงทุนจีนได้ จำเป็นต้องมีหุ้นส่วนเป็นคนจีน นักลงทุนจีนได้เปรียบเหนือผู้ประกอบการไทย เนื่องจากการเข้ามาลงทุนในไทย นักลงทุนจีนมีตัวเลือกในการค้ามากกว่านักลงทุนไทย ไม่ว่าจะเป็นบริษัทที่ยอมเป็นนอมินี หรือบริษัทไทยที่เป็นหุ้นกับบริษัทจีน
- ถึงแม้ไทยและจีนลดภาษีนำเข้าผักและผลไม้ให้กันและกันจนเหลือร้อยละ 0 เมื่อจีนส่งออกสินค้าเกษตรผ่านเส้นทาง R3A จะไม่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มตามกฎหมายไทย แต่การนำเข้าผลไม้ไทยถูกกำหนดให้ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ที่ด่านบ่อหาน
- เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการนำเข้าผลไม้ไทยเข้าประเทศจีน กับการนำเข้าผลไม้จีนเข้ามาขายในไทยนั้น การนำสินค้าจากจีนเข้าสู่ตลาดในเมืองไทย ซึ่งสามารถทำได้ง่ายกว่า เพราะระเบียบของไทยค่อนข้างเปิดกว้างกว่า[238] ในขณะที่การนำเข้าผลไม้จากไทยเข้าจีนจะประสบปัญหาและอุปสรรคมากกว่า เนื่องด้วยอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีหรือ NTB อันเกิดจากกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่รัฐบาลจีนวางไว้อย่างเข้มงวด โดยเฉพาะในกลุ่มผลิตผลทางการเกษตรที่จะมีการตรวจตราทุกขั้นตอน กว่าผลผลิตจากไทยจะเข้าสู่ประเทศจีนได้จะต้องใช้เวลา และความยุ่งยากเป็นอย่างสูง อีกทั้งผลไม้ไทยต้องอยู่ภายใต้กลไกที่ผู้ประกอบการจีนเป็นผู้กำหนด ไม่ว่าจะเป็นราคาซื้อขาย ปริมาณ และประเภทผลไม้นำเข้า เพราะว่า ผลไม้จัดเป็นสินค้าประเภทที่ 3 ซึ่งทางการจีนกำหนดให้ต้องขออนุญาตนำเข้า และกำหนดให้นิติบุคคลจีน (บริษัทที่จดทะเบียนในประเทศจีน) เท่านั้นที่จะสามารถยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าได้
- ตลาดสินค้าจีนบางประเภทโดยเฉพาะสินค้าผูกขาด เช่น ไก่แช่แข็ง เป็นต้น มีผู้มีอิทธิพลคุมตลาดคุม และมีความเป็นไปได้สูงว่า มีหน่วยงานรัฐสนับสนุนการมีอิทธิพลดังกล่าว ผู้ประกอบการไทยเอาสินค้าไปขายที่จีนจะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้มีอิทธิพลของตลาดก่อนจึงจะทำการค้าได้ แต่ขณะที่จีนเอาสินค้ามาขายไทย ถ้าทำถูกต้องตามกฎหมายก็สามารถขายในไทยได้เลยเพราะตลาดสินค้าของไทยไม่มีผู้มีอิทธิพลมาคุมตลาด
- รัฐบาลประเทศจีนสนับสนุนผู้ประกอบการจีนในการลงทุน โดยผู้ประกอบการชิปปิ้งจีนหน้าด่านจะได้เงินชดเชยจากรัฐบาล
- ทางการจีนมีมาตรการตรวจสารเคมีต่าง ๆ เข้มขึ้นกว่าทางการไทย โดยผลไม้บางชนิดจะต้องมีใบกำกับโรคจึงจะสามารถผ่านด่านได้[239]

[238] สำนักข่าวชายขอบ “จีนรับเละสะพาน ลาว-เชียงของ ทุนยักษ์รอเขมือบ-ท้องถิ่นตาปริบ จีนขวางสินค้า-ส่ง จีเอ็มโอ ตีไทย” สืบค้นที่ : http://transbordernews.in.th/home/?p=1962

[239] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านขนส่ง โดยคณะผู้วิจัย

บทที่ 7
บทเรียนและข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์

การนำเสนอในบทนี้ จะเริ่มด้วยการสรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A โดยจะสรุปผลการประเมินการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในแง่ของการลงทุนพัฒนาตามแนวทางเส้นทาง ดังได้นำเสนอแล้วในบทที่ 3 4 และ 5 และสรุปผลการประเมินผลการใช้ประโยชน์เพื่อการค้าและการให้บริการโลจิสติกส์จากสินค้าที่เคลื่อนย้ายบนเส้นทาง R3A ตามที่เสนอแล้วในบทที่ 6 จากนั้นจะเป็นการอภิปรายถึงบทเรียนที่ได้รับจากประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง และแนวทางการยกระดับความสามารถในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าและบริการโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการไทย

7.1 สรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A

7.1.1 การลงทุนทางเศรษฐกิจบนพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

จากการพิจารณาผลการประเมินการลงทุนที่เกิดขึ้นตามแนวเส้นทาง R3A ทั้งในพื้นที่ฝั่งไทย ณ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในพื้นที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว และในพื้นที่มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีนพอสรุปได้ว่า

<u>สถานการณ์การลงทุนในอำเภอเชียงของ</u>

เดิมก่อนที่จะมีการเปิดให้บริการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เศรษฐกิจเชียงของเติบโตจากการที่คนที่ต้องการข้ามพรมแดนด้วยการนั่งเรือที่ท่าเรือบั๊คเชียงของ เข้ามาพักค้างคืนและจับจ่ายใช้สอยในตัวเมืองเชียงของ การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการบังคับให้ใช้พาสปอร์ตผ่านด่านได้ที่สะพานเท่านั้น ส่วนที่ท่าเรือบั๊คให้ใช้ได้แค่บัตรผ่านแดน (Border Pass) เท่านั้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเข้าพำนักที่อำเภอเชียงของ ก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป. ลาว ลดลงไปเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก อีกทั้งในอดีตผู้ประกอบการท้องถิ่นสามารถทำการค้ากับเมืองห้วยทราย สปป. ลาว ผ่านทางเรือ แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพานการขนส่งไปยังห้วยทรายจำเป็นต้องไปใช้สะพาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองไป 10 กิโลเมตร ข้ามไปฝั่งลาว แล้วต้องขนส่งต่อไปยังห้วยทรายอีก ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นอย่างมาก เป็นอุปสรรคต่อการค้าโดยผู้ประกอบการท้องถิ่น ซึ่งมียอดขายค่อนข้างน้อย ดังนั้น สะพานจึงไม่ได้เอื้อต่อผู้ประกอบการท้องถิ่นนัก แต่กลับไปเอื้อต่อธุรกิจทุนใหญ่จากภายนอกที่มีปริมาณการค้าขายและการขนส่งสูง[240]

ในขณะที่การลงทุนในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเป็นการลงทุนด้วยงบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งส่งผลให้ราคาที่ดินที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกประมาณ 10 เท่า เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากการที่ราคาที่ดินสูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากกลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุนที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรก ๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก ซึ่งในระยะต่อมา ก็กลับสร้าง

[240] เอมพงศ์ บุญญานุพงศ์ (8 มิถุนายน 2559) “เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ” เพราะรัฐบาลไม่เข้าใจ หรือแค่อยากได้แรงงานราคาถูก” สืบค้นที่: https://news.thaipbs.or.th/content/252947

ผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เพราะราคาที่ดินมีราคาแพงสูงขึ้นมากจนไม่คุ้มค่ากับการลงทุน ทำให้นักลงทุนที่อาจเคยคิดเข้าไปลงทุน เปลี่ยนใจไม่กล้าเข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทาง เพราะต้นทุนพุ่งสูงขึ้นจากเดิมอย่างมาก

ทั้งนี้ โครงการที่รัฐบาลที่ผ่านมาฝากความหวังว่าจะช่วยกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากโอกาสการเชื่อมโยงภูมิภาคในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ลดความเหลื่อมล้าทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน คือ การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งได้รับการผลักดันตั้งแต่ต้นปี 2558 จังหวัดเชียงรายถูกจัดตั้งให้เป็นหนึ่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะที่ 2 ตามประกาศ กนพ. ที่ 2/2558 ครอบคลุมพื้นที่ใน 3 อำเภอ 21 ตำบล คือ

1) อำเภอเชียงของ ครอบคลุม 7 ตำบล ได้แก่ ครึ่ง บุญเรือง ริมโขง เวียง ศรีดอนชัย สถาน ห้วยซ้อ
2) อำเภอเชียงแสน ครอบคลุม 6 ตำบล ได้แก่ บ้านแซว ป่าสัก แม่เงิน โยนก เวียง ศรีดอนมูล
3) อำเภอแม่สาย ครอบคลุม 8 ตำบล ได้แก่ เกาะช้าง บ้านด้าย โป่งงาม โป่งผา แม่สาย เวียงพางค้า ศรีเมืองชุม ห้วยไคร้

โดยถูกตั้งเป้าให้เป็น เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่จีนตอนใต้และพื้นที่ตอนบนของเมียนมาและสปป.ลาว เพื่อขนส่งสินค้าออกทางทะเลที่แหลมฉบัง[241]

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ผ่านมา กลับไม่ค่อยประสบความสำเร็จนัก เมื่อเทียบกับเม็ดเงินที่ลงทุนไป เมื่อพิจารณาในภาพรวม การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่ได้รับจัดสรรงบประมาณระหว่างปีพ.ศ. 2558-2561 รวมทั้งสิ้น 31,592.41 ล้านบาท โดยในปีงบประมาณ 2558 ได้รับจัดสรรงบกลาง 2,377.76 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2559 ได้รับจัดสรรงบประมาณตามแผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ และแผนงานบูรณาการบริหารจัดการขยะและสิ่งแวดล้อม 6,859.75 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2560 ได้รับจัดสรรงบตามแผนงาน บูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และแผนงานบูรณาการการพัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ รวม 11,279.85 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2561 ได้รับจัดสรรงบตามแผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (รวมด้านโครงสร้างพื้นฐาน) แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ และแผนงานบูรณาการบริหารจัดการขยะ รวม 11,075.05 ล้านบาท โดยโครงการที่ได้งบประมาณส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง/ ด่านศุลกากร CIQ (Customs Immigration Quarantine) ความมั่นคงและป่าไม้/ พัฒนาระบบประปา/ การผังเมือง/ สาธารณสุข/ การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม/ การส่งเสริมการลงทุน

ในขณะที่ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาล กลับไม่สามารถดึงดูดความสนใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจได้มากเท่าที่ควร ทั้งนี้ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้สรุปการลงทุนในพื้นที่ SEZ ไว้ดังนี้

- ปีพ.ศ. 2559 มีโครงการยื่นขอรับการส่งเสริม 37 โครงการ เงินลงทุน 8,462 ล้านบาท และมีโครงการที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน 25 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนรวม 5,505 ล้านบาท ในประเภทกิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกสำหรับสินค้าอุปโภค, กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก

[241] ส่วนประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลธุรกิจ กองข้อมูลธุรกิจ (2561) “ข้อมูลธุรกิจเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ข้อมูล ณ 31 มีนาคม 2561”ส่วนประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลธุรกิจ กองข้อมูลธุรกิจ

สำหรับอุตสาหกรรม, กิจการผลิตอาหารสัตว์หรือส่วนผสมอาหารสัตว์, กิจการผลิตชิ้นส่วนเหล็กหล่อ, เครื่องจักร, ชิ้นส่วนเครื่องจักร/ชิ้นส่วนยานยนต์, กิจการผลิตวัสดุก่อสร้างสำหรับงานสาธารณูปโภค และกิจการผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป

- ปีพ.ศ. 2560 มีโครงการยื่นขอรับส่งเสริมลงทุน 10 โครงการ เงินลงทุน 377 ล้านบาท และมีโครงการที่ได้รับอนุมัติลงทุน จำนวน 15 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 2,628 ล้านบาท ในประเภทกิจการผลิตถุงมือสำหรับตรวจโรค, กิจการผลิตถุงมือยางธรรมชาติ, กิจการผลิตอาหารสัตว์หรือส่วนผสมอาหารสัตว์, กิจการผลิตน้ำยางข้น, กิจการผลิตกระเป๋าหรือรองเท้า หรือผลิตภัณฑ์จากหนังสัตว์หรือหนังเทียม, กิจการผลิตเครื่องนุ่งห่ม/เครื่องประกอบการแต่งกาย และเคหะสิ่งทอ
- ส่วนปีล่าสุด ในไตรมาสแรกของปีพ.ศ.2561 มีการอนุมัติเพียง 2 โครงการ เงินลงทุนแค่ 58 ล้านบาท

ซึ่งจะเห็นได้ว่าทั้งจำนวนโครงการที่ยื่นขอรับส่งเสริมการลงทุน กับจำนวนโครงการที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุน ลดลงต่อเนื่องตลอด 2 ปีที่ผ่านมา อีกทั้งยังได้มีกรณีที่เอกชนขอยกเลิกแผนลงทุนในโครงการในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เช่น กรณีของ บมจ.ไทยซัมมิทฮาร์เนส ผู้ผลิตอุปกรณ์สายไฟสำหรับยานยนต์ ในเครือไทยซัมมิทกรุ๊ป ได้ยกเลิกแผนการลงทุนก่อสร้างโรงงานผลิตชิ้นส่วนสายไฟสำหรับยานยนต์ มูลค่าประมาณ 300 กว่าล้านบาท ในนิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว เมื่อช่วงต้นปีพ.ศ. 2561 โดยบริษัทยอมให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ยึดเงินจำนวน 200,000 บาท ที่ได้จ่ายในการทำสัญญาเช่าจองพื้นที่ประมาณ 23 ไร่ไป เนื่องจากความล่าช้าในการบริหารจัดการพื้นที่ในยุคเริ่มต้น ประกอบกับปัญหาค่าแรงที่ปรับขึ้นใหม่[242]

ในส่วนความก้าวหน้าในการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดเชียงราย สามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 7-1 ความก้าวหน้าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย

ประเภท	รายละเอียด	สถานะ/ความก้าวหน้า
สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนและการจัดตั้ง OSS ด้านการลงทุน	- ประกาศ กกท. ที่ 13/2558 กำหนดประเภทกิจการเป้าหมายและเงื่อนไขของกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย 10 ประเภทกิจการ - ประกาศ กกท. ที่ 2/2559 เพิ่มเติมกิจการเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย อีก 10 กลุ่มกิจการเป้าหมาย - OSS ด้านการลงทุนเปิดให้บริการ 4 แห่ง ได้แก่ (1) ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดเชียงราย (2) ที่ว่าการอำเภอแม่สาย (3) ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน (4) ที่ว่าการอำเภอเชียงของ	-มีโครงการขอรับการส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 1 ม.ค. 58 – 30 มิ.ย. 61 จำนวน 5 โครงการ เงินลงทุนรวม 124.10 ล้านบาท ซึ่งได้รับการอนุมัติแล้ว
การจัดหาที่ดิน	- ที่สาธารณะประโยชน์ “ที่เลี้ยงสัตว์บ้านต้นงิ้ว” เนื้อที่ 531-3-27 ไร่ ต.สถาน อ.เชียงแสน - ที่ราชพัสดุ (โรงงานยาสูบ) เนื้อที่ 870-3-5 ไร่ ต.โป่งผา อ.แม่สาย	-อยู่ระหว่างดำเนินการออกประกาศเพิกถอนที่ดินของรัฐ -ชะลอการถอนสภาพที่ดินสาธารณะประโยชน์ “ที่เลี้ยงสัตว์บ้านต้นงิ้ว” ต.

[242] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 13 พฤษภาคม 2561 “เขตเศรษฐกิจชายแดนชบสนิท ไทยซัมมิทพับลงทุน “สระแก้ว”” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/local-economy/news-157661

ประเภท	รายละเอียด	สถานะ/ความก้าวหน้า
	- ที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดิน อำเภอเชียงแสน เนื้อที่ 651-3-52 ไร่ ต. บ้านแซว อ.เชียงแสน (ติดท่าเรือเชียงแสน)	สถาน อ.เชียงแสน
OSS ด้านแรงงาน	- เปิดให้บริการ ณ อาคารเลขที่ 998/7 (ห้อง B1,B2) วีปาร์คพลาซ่า หมู่ที่ 5 ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย จ.เชียงราย - ไทยและเมียนมาได้ลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการข้ามแดนไทย-เมียนมาแล้วเมื่อวันที่ 24 มิ.ย. 2559 แรงงานเมียนมาได้รับอนุญาตให้เข้ามาทำงานลักษณะไป-กลับหรือตามฤดูกาลได้แล้ว โดยให้พำนักได้คราวละไม่เกิน 30 วัน	- กต.อยู่ระหว่างติดตามการพิจารณาร่างความตกลงว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว - ช่วงตั้งแต่ ต.ค.60 – มิ.ย. 61 มีแรงงานเมียนมาได้รับอนุญาตทำงานในลักษณะไป-กลับตามกฎหมาย (มาตรา 64) จำนวน 163 คน (รวมแรงงานต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานตามกฎหมายทุกมาตรา 3,440 คน)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน		
คมนาคมขนส่ง	- ทช. 1 โครงการ (สามแยก ทล.1020 – บ.กิ่งแก้ว)	- Detail Design
	- ขบ. 1 โครงการ (ศูนย์เปลี่ยนถ่ายเชียงของ)	- กำลังก่อสร้าง
	- ทล. 1 โครงการ (ทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก)	- กำลังก่อสร้าง
	- ทล. 1 โครงการ (ทล.1290 อ.เชียงแสน–อ.เชียงของ ตอน 3)	- ตอน 1 และ 2 แล้วเสร็จ - ตอน 3 กำลังก่อสร้าง
	- ข. 1 โครงการ (สถานีขนส่งสินค้า)	- จัดหาที่ดิน
ด่านศุลกากร/ระบบผ่านแดน	- ศก. 2 โครงการ (ด่านแม่สาย , ด่านเชียงแสน)	- กำลังก่อสร้าง
	- ศก. 1 โครงการ (ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด่านศุลกากรเชียงของ	- กำลังก่อสร้าง
	- วก. 1 โครงการ {ปรับปรุงห้องปฏิบัติการด่านตรวจพืชและการตรวจสอบสินค้าเกษตร (4 จังหวัด กาญจนบุรี เชียงราย นราธิวาส และนครพนม)}	- กำลังก่อสร้าง
สาธารณูปโภค	- กฟภ. 1 โครงการ (พัฒนาระบบไฟฟ้ารองรับ SEZ)	- เสนอ ค.ร.ม.
	- กปภ. 2 โครงการ (แผนรองรับ SEZ สาขาแม่สาย / เวียงเชียงของ)	- Detail Design - จัดหาที่ดิน

ที่มา : “รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” (สิงหาคม 2561) สืบค้นที่ : http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7833

และในจังหวัดเชียงราย ธุรกิจที่ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ในช่วง 1 มกราคม 2558 – 30 มิถุนายน 2561 มีเพียง ยางเครป กิจการอบพืชและไซโล อาหารสัตว์ และโรงพยาบาลเกษมราษฎร์แม่สาย

<u>สถานการณ์การลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว</u>

ถึงแม้เส้นทาง R3A นั้นทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งสินค้า การเดินทาง รวมถึงสาธารณูปโภค แต่ในส่วนของการลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในฝั่ง สปป.ลาวเกือบทั้งหมดจะเป็นการขยายอิทธิพลของทุนจีนที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตามเส้นทาง R3A ในช่วงสปป. ลาว มีทั้งทุนรายใหญ่และทุนรายย่อย ซึ่งเป็นการลงทุนที่มุ่งเน้นในอุตสาหกรรมเกษตร การค้าและบริการ

และโลจิสติกส์ การเข้ามาลงทุนของนักลงทุนจีนนั้นจะมาในลักษณะเช่าที่ดินทั้งจากรัฐบาลลาวและจากชาวบ้าน ก่อให้เกิดการจ้างงานชาวลาวอยู่บ้างเพราะใช้คนลาวเป็นแรงงาน แต่บางครั้งการทำสัญญาเช่าที่ไม่ผ่านรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่แขวง ทำให้ประชาชนมีความเสียเปรียบในเรื่องของสัญญา อีกทั้งการลงทุนของนักลงทุนจีนโดยเฉพาะการทำสวนกล้วย ก็ได้สร้างปัญหานานาประการให้กับชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะในประเด็นของสิ่งแวดล้อม อีกทั้งอิทธิพลของทุนจีนก็ได้เข้าครอบงำเศรษฐกิจของลาวทั้งที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ทำให้เศรษฐกิจและสังคมของคนลาวจำเป็นต้องพึ่งพาชาวจีน ซึ่งสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่รายงานโดยคณะวิจัยของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อปีพ.ศ. 2556

> *"ผู้ค้าจีนจะมีอิทธิพลในประเทศไทยและลาวมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ค้าชาวลาวจะสูญเสียความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากยังไม่มีความเข้มแข็งพอ ซึ่งทำให้สุดท้ายชาวลาวโดยเฉพาะผู้ที่ทำอาชีพค้าขายบริเวณชายแดนและเส้นทาง R3A ต้องเปลี่ยนอาชีพเป็นลูกจ้างแทน"* [243]

ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่และประชาชนท้องถิ่นใน สปป. ลาว ได้เริ่มตระหนักว่า การเข้ามาของทุนจีนและชาวจีนจำนวนมากใน สปป. ลาว มีแนวโน้มที่จะส่งผลเสียมาถึงคนในท้องถิ่น เกิดการแย่งอาชีพของคนลาว จึงได้มีแผนพัฒนาระยะยาวที่จะกำหนดให้มีอาชีพสงวนสำหรับคนลาว เริ่มนำเทคนิคจากประเทศจีนมาผลิตสินค้าด้วยตนเอง จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท้องถิ่นของลาวระหว่างการสำรวจเส้นทางพบว่า ผู้ประกอบการลาวเองก็อยากให้นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนใน สปป. ลาว เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจกับนักลงทุนจากจีน สภาการค้าและอุตสาหกรรม แขวงหลวงน้ำทา ต้องการให้คนไทยเข้ามาร่วมลงทุนในแขวงหลวงน้ำทาให้มากขึ้น เนื่องจากการทำข้อตกลงและการสื่อสารสามารถเข้าใจกันได้ง่ายกว่าคนจีน โดยธุรกิจที่อยากให้มาร่วมลงทุนได้แก่ ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และกสิกรรม อีกทั้ง อยากให้คนไทยเข้ามาช่วยสนับสนุนคือในด้านของการศึกษา ด้านวิชาการและวิชาชีพ นักลงทุนไทยขาดความเชื่อมั่นในการลงทุนในลาว ซึ่งแตกต่างจากนักลงทุนจีนที่เห็นโอกาสในการลงทุนถึงแม้จะมีความเสี่ยงมากก็จะลงทุนเลยขอแค่มีโอกาส สาเหตุที่ทำให้นักลงทุนจีนกล้าที่จะลงทุนทันที นั้นมาจากการไม่มีทางเลือกในการลงทุนมากนักในประเทศจีน และการแข่งขันทางการค้าที่สูงมากในประเทศจีน ซึ่งที่ผ่านมา ก็ได้มีนักลงทุนไทยจำนวนหนึ่งเข้าไปสำรวจและพบปะกับนักธุรกิจลาวแสดงถึงความสนใจที่เข้าไปลงทุนอยู่บ้าง แต่เมื่อได้สำรวจข้อมูลและพื้นที่ไปแล้ว ก็ไม่ได้มีการดำเนินการใด ๆ ต่ออีกเลย

<u>สถานการณ์การลงทุนในมณฑลยูนนาน</u>

ในส่วนของมณฑลยูนนาน จากการทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2 ฉบับที่จัดทำขึ้นภายหลังการเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปีพ.ศ. 2554-2558) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ปีพ.ศ.2559-2563) ได้เห็นความชัดเจนในการลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน โดยรัฐบาลจีนทั้งในระดับชาติและระดับมณฑล โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้เร่งพัฒนาด้านอุตสาหกรรม พัฒนาเมืองภายใต้โอกาสและความท้าทาย รวมทั้งการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นเพื่อสอดรับกับยุทธศาสตร์ "การพัฒนาภาคตะวันตกรอบใหม่" (**新一轮西部大开发**) ของประเทศจีนรองรับเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ของจีนที่ให้มณฑลยูนนานเป็น "หัวสะพาน" (桥头**堡**) หรือสะพานเชื่อม

[243] อรัญญา ศิริผล (2556) "ผู้ค้าจีนในชายแดนลุ่มน้ำโขง: เปิดเบื้องหลังการอพยพของคนจีนรุ่นใหม่เข้าสู่ขายแดนลุ่มน้ำโขง"

สู่ประเทศเพื่อนบ้าน อันจะช่วยยกระดับมณฑลยูนนานให้มีความพร้อมรับการเปิดเสรีทางการค้าสามารถปรับตัวรับการแข่งขันในยุคใหม่ได้โดยจะใช้ประโยชน์และโอกาสจากความร่วมมือดังกล่าวเพื่อยกระดับมณฑลยูนนานสู่ความทันสมัยยิ่งขึ้น พร้อมกับสนับสนุนนโยบายมุ่งตะวันตก (Implementation Measures of the Go West Policy) ที่ประกาศเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2544 ภายใต้วัตถุประสงค์ เพื่อกระจายความเจริญและยกระดับการพัฒนาพื้นที่ทางภาคตะวันตก ให้ทัดเทียมกับภาคอื่น ๆ ของประเทศจีน

ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมณฑลยูนนานฉบับที่ 13 (ปี 2559-2563) ได้มีการปรับจากเดิมแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมณฑลยูนนานฉบับที่ 12 ที่เคยเน้น “ยุทธศาสตร์หัวสะพาน” มามุ่ง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)” ภายใต้นโยบายที่มุ่งมั่นและชัดเจนที่จะขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจผ่านด่านชายแดนที่มีอยู่ตามแผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนและเปิดกว้างสู่ภายนอกของมณฑลยูนนาน 2559-2563 หรือ แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนในยุค“หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”ของมณฑลยูนนาน ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนา 5 ด้าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (ความเชื่อมโยงทางถนน ความเชื่อมโยงทางอากาศ ความเชื่อมโยงทางน้ำ ความเชื่อมโยงอินเตอร์เน็ต และความเชื่อมโยงด้านพลังงาน รวมเรียกว่า “อู๋หว่าง **五网**” แปลว่า ห้าตาข่าย) เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ความเป็นอยู่ของประชาชน และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นประตูให้ยูนนานเปิดกว้างและสานสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น ได้แก่ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เมียนมา เชื่อมสู่เอเชียใต้ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เวียดนาม เชื่อมเวียดนามออกทะเลที่ใกล้ที่สุดที่เมืองไฮฟอง หรือเชื่อมเวียดนามสู่กัมพูชา และพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว เชื่อมสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย อีกทั้ง ยังได้เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มความสามารถในการผลิตและยกระดับคุณภาพของผลผลิตทางเกษตรและอาหารที่โดดเด่นของมณฑลยูนนาน ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมการเกษตร ผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในงานเกษตรกรรมบนพื้นที่เพาะปลูกตลอดเส้นทาง R3A เพื่อใช้เส้นทาง R3A เป็น Gateway ไปสู่การขยายตลาดสินค้าเกษตรและอาหารของมณฑลยูนนานเข้าไปในประเทศอาเซียน นอกจากนี้ ในขณะที่ประเทศไทยส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนขึ้นมาแข่งขันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป. ลาว แต่จีนกลับยกระดับความร่วมมือระหว่างจีนกับสปป. ลาวให้กลายเป็น Cross-Border Economic Cooperation Zone (ภาษาจีนใช้คำว่า **跨境**经济**合作**) โดยผลักดันการพัฒนาพื้นที่ชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นการพัฒนาร่วมกันระหว่างสปป. ลาวกับจีน ส่งผลให้รัฐบาลลาวมีแนวโน้มที่จะดำเนินนโยบายคล้อยตามรัฐบาลจีนมากกว่ารัฐบาลไทย

กล่าวโดยสรุป ในขณะที่ไทยมุ่งเน้นแต่ประเด็นการเชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยขาดความชัดเจนในการพัฒนาด้านอื่น ๆ เพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ฝ่ายจีนได้ดำเนินการพัฒนาในทุก ๆ ด้านพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การส่งเสริมการลงทุนโดยทุนจีนในการพัฒนาพื้นที่ตามเส้นทาง R3A และการสนับสนุนผู้ประกอบการจีนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและความได้เปรียบทางการค้าตลอดเส้นทาง

7.1.2 การใช้เส้นทางเพื่อประโยชน์ทางการค้าและการขนส่ง

ในประเด็นของการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อประโยชน์ในการค้าและการให้บริการโลจิสติกส์ เมื่อพิจารณาจากสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ที่ด่านเชียงของ จะเห็นว่า หลังการเปิดให้บริการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เมื่อปลายปีพ.ศ. 2556 มูลค่าการนำเข้าผักจากประเทศจีนผ่านด่าน

เชียงของเติบโตอย่างมาก จาก 1,130,639,747 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2556 ขึ้นกว่าเท่าตัวเป็น 2,551,311,563 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2560 ขณะเดียวกัน การส่งออกผลไม้ของไทยก็เติบโตอย่างก้าวกระโดดในช่วงเวลาเดียวกัน จาก 1,157,592,103 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2556 ขึ้นกว่าเท่าตัวเป็น 4,219,016,144 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นการเติบโตในอัตราที่สูงกว่าการเติบโตในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการเปิดใช้สะพาน ซึ่งน่าจะพอสรุปได้ว่าหากพิจารณาในภาพรวม เส้นทาง R3A นี้ ช่วยให้การค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนสะดวกขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ภายหลังการเปิดเส้นทาง R3A ทำให้การนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การส่งออกผักไปจีนในช่วงแรกมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ต่อมาในปีพ.ศ.2557 ปริมาณการส่งออกผักไทยไปจีนก็ลดลงอย่างมาก และลดลงต่อเนื่องมากขึ้นจนถึงปีพ.ศ.2560 และหากพิจารณาที่ดุลการค้าผักระหว่างไทยกับจีนจะเห็นว่า ในช่วงปีพ.ศ. 2553-2560 ไทยขาดดุลการค้าผักทุกปีโดยมีแนวโน้มขาดดุลเพิ่มขึ้นทุกปีอีกด้วย สะท้อนได้ว่า เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางให้ประโยชน์กับการส่งออกผักของจีนมากกว่าของไทย ปัจจุบันนี้ ผักสดที่จำหน่ายในตลาดกลางผักสดหลัก ๆ ของประเทศไทยในปัจจุบัน ผักส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศจีนถึงร้อยละ 70 และอีกประมาณร้อยละ 30 เป็นผักที่ปลูกในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาลงไปในรายละเอียดระดับจุลภาคของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A จะเห็นได้ถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีน ข้ามเส้นเขตแบ่งทางการปกครองของชายแดนระหว่างประเทศ เป็นผลให้ทุนจีนได้ประโยชน์ในสัดส่วนที่สูงสุดจากการค้าผักและผลไม้ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าผลผลิตจากจีนเข้ามาในประเทศไทยหรือการส่งออกผลผลิตไทยออกไปจำหน่ายในเมืองจีน ในกรณีของการนำเข้าผักจากจีนเข้ามาในไทย กิจกรรมตั้งแต่หน้าสวนในประเทศจีนมาจนถึงตลาดค้าส่งในประเทศไทย ประกอบด้วย ผู้ส่งออก ชิปปิ้ง ผู้ขนส่ง และผู้นำเข้า แทบจะอยู่ในอิทธิพลของทุนจีนเกือบทั้งหมด ในกรณีของการส่งสินค้าผลไม้ออกไป เดิมล้งไทยและผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ส่งออกสินค้า แต่ในปัจจุบัน ล้งจีนและผู้ประกอบการจีนได้รุกเข้ามามีบทบาทในการรับซื้อผลไม้ไทยในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ผลประโยชน์หรือกำไรส่วนหนึ่งที่เคยตกเป็นของล้งไทยหรือผู้ประกอบการไทย ถูกเปลี่ยนมือไปเป็นผลประโยชน์ของคนจีน ดังนั้น ถึงแม้เกษตรกรไทยส่งออกผลไม้ได้มากขึ้นและได้ราคาที่ดีขึ้นนั้น ผลประโยชน์โดยรวมที่ตกกับประเทศไทย ซึ่งเป็นผลรวมผลประโยชน์ที่เกิดกับเกษตรกรไทยและผู้ประกอบการไทยในธุรกิจผลไม้ จึงอาจจะเพิ่มไม่มากนักอย่างที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ ในระยะยาว ทุนจีนอาจแผ่ขยายเข้ามาควบคุมและครอบงำธุรกิจการผลิตและการค้าในประเทศไทยมากขึ้น และสามารถแย่งผลประโยชน์และกำไรจากการค้าเป็นสัดส่วนที่สูงมากขึ้นเรื่อย ๆ ดังนำเสนอแล้วในบทที่ 6 จนในที่สุด ไทยอาจได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น จากมูลค่าการส่งออกที่เติบโตขึ้น เช่น ถึงแม้การส่งออกมีการขยายตัวขึ้นเท่าตัว แต่หากส่วนแบ่งมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าที่ฝ่ายไทยเคยได้รับ กลับลดลงไปครึ่งหนึ่ง เพราะถูกเปลี่ยนมือไปอยู่กับนักธุรกิจจีนแทน อันเป็นผลจากการขยายบทบาททางการค้าของทุนจีนซึมลึกเข้าในห่วงโซ่การส่งออกผลไม้ของไทยมากขึ้น ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยพึงได้รับก็จะไม่เพิ่มขึ้นตามมูลค่าการส่งออกนัก ในขณะที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในการขยายการเพาะปลูกผลไม้ส่งออกเหล่านั้น

7.2 สรุปบทเรียน

ข้อมูลและข้อค้นพบต่างๆที่ได้รับจากการสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์ สามารถนำมาประมวลเป็นบทเรียนสำคัญ ๆ ที่ควรได้รับการพิจารณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ 5 ประการสำคัญ คือ

1) ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน
2) ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน
3) การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก
4) การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า
5) ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

7.2.1 ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน

ข้อมูลสถิติการนำเข้าส่งออกในระดับมหภาคในภาพรวม ถูกนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายของรัฐในหลายวาระและโอกาส เช่น การสร้างแบบจำลองการค้าระหว่างประเทศ ที่ชื่อ Global Trade Analysis Project (GTAP) ซึ่งถูกพัฒนามาจากแบบจำลองดุลภาพทั่วไป (Computational General Equilibrium Model – CGE) โดยใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) ซึ่งการวิเคราะห์ในเชิงมหภาคเหล่านี้จะต้องอาศัยข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศหรือระหว่างเศรษฐกิจ ซึ่งหากสถิติของการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศมีความคลาดเคลื่อน ก็อาจทำให้ผลการวิเคราะห์ต่าง ๆ ที่ใช้ข้อมูลเหล่านี้ประกอบการวิเคราะห์เกิดความคลาดเคลื่อนตามไปด้วย

การศึกษาโครงการนี้พบว่า ข้อมูลสถิติการค้า การนำเข้า และส่งออก สินค้าเกษตรผ่านแดนในประเทศภูมิภาคนี้มีความคลาดเคลื่อนอย่างมีนัยสำคัญ จาก 2 สาเหตุสำคัญ คือ

สาเหตุประการแรก การค้าชายแดนสามารถจำแนกได้หลายลักษณะ ทั้งนี้ ในมุมหนึ่ง การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และ กัมพูชา โดยการส่งออกและนำเข้าผ่านทางจุดผ่านแดนที่จัดตั้งขึ้นบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการตามประกาศกระทรวงมหาดไทยภายใต้พระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมือง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน ในขณะที่การค้าผ่านแดน หมายถึง การขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกไทย ผ่านประเทศเพื่อนบ้านประเทศหนึ่งไปยัง อีกประเทศหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการนำไปขนส่งต่อหรือใช้อุปโภคบริโภคในประเทศเองก็ได้[244]

ในอีกมุมหนึ่ง การค้าชายแดนของไทยก็อาจจำแนกออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

1) การค้าชายแดนแท้จริง เป็นการค้าระหว่างประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพื้นที่ชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าที่จำเป็นเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน
2) การค้าชายแดนที่ทำการติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันเอง เป็นการค้าที่ไม่ผ่านระบบราชการ/พิธีการศุลกากร บางกรณีอาจเป็นธุรกิจที่ไม่ถูกกฎหมาย ถือเป็นการค้าชายแดนนอกระบบ บางกรณีอาจเกี่ยวข้องกับผู้คนจำนวนมากที่เรียกกันว่ากองทัพมด
3) การค้าผ่านชายแดน เป็นการค้าในระบบและปรากฏมูลค่าการค้าผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการค้าอาจรวมทั้งผู้ประกอบการที่มีที่อยู่บริเวณชายแดนและผู้ผลิต/คนกลางที่ทำ

[244] สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ / สศช. (ตุลาคม 2559) “นิยามเกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน” สืบค้นที่:http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6211

หน้าที่รวบรวมสินค้า มีปริมาณซื้อขายสูง รวมถึงการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อไปยังประเทศที่สาม เรียกว่าการค้าผ่านแดนด้วย

โดยทำการค้าผ่านช่องทางการค้า 2 ประเภท คือ

1) ช่องการการค้าที่ไม่เป็นทางการ หรือที่เรียกว่าช่องทางการค้าแบบธรรมชาติ
2) ช่องทางการค้าแบบเป็นทางการ ซึ่งสามารถแบ่งย่อยออกเป็น 2 ประเภท คือ
    ก. ช่องทางการค้าตามนโยบายของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนทางการค้า
    ข. ช่องทางกฎหมายศุลกากรตามพ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 ได้แก่ ทางอนุมัติตาม มาตรา 3 และทางอนุมัติเฉพาะคราว ตามมาตรา 5 ทวิ[245]

ทั้งนี้จะเห็นได้ว่า การค้าชายแดนจะประกอบด้วยการค้าที่เป็นทางการหรือการค้าในระบบ และการค้าที่ไม่เป็นทางการหรือการค้านอกระบบ โดยการค้าที่เป็นทางการจะหมายถึง การค้าที่ผ่านช่องทางการค้าที่เป็นทางการ ผ่านระบบราชการ/พิธีการศุลกากร มีการแจ้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกอย่างถูกต้องตามระเบียบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ดี ถึงแม้เป็นการค้าที่ผ่านระบบที่เป็นทางการ สถิติมูลค่าสินค้าก็อาจมีความคลาดเคลื่อนแฝงอยู่ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการอาจสำแดงมูลค่าของสินค้าที่นำเข้าต่ำกว่าความเป็นจริง เพื่อจะมีภาระทางภาษีอากรที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ส่งผลให้สถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนมีมูลค่าการค้าต่ำกว่าความเป็นจริง นอกจากนี้ การค้านอกระบบเป็นการค้าที่ไม่มีการสำแดงผ่านกระบวนการทางศุลกากร มีเจตนาหลบเลี่ยงภาษีอากรและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก มูลค่าการค้านอกระบบนี้จึงไม่ถูกรวมในสถิติการนำเข้าและส่งออกของกรมศุลกากร ทั้งนี้ การค้าชายแดนนอกระบบนี้อาจมีมูลค่าที่สูงมาก จากการสำรวจของธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่า การค้าชายแดนภาคเหนือ-เมียนมาและภาคเหนือ-ลาว มีลักษณะเป็นการค้านอกระบบที่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากร ประมาณว่าการค้านอกระบบกับเมียนมาและลาวมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 76 และ 50 ของการค้าชายแดนทั้งหมดของภาคเหนือ-เมียนมา และภาคเหนือ-ลาว ตามลำดับ หรืออีกนัยหนึ่ง การค้านอกระบบอาจมีมูลค่าสูงเป็นกว่า 2 เท่าของการค้าในระบบ ดังนั้น โดยทั่วไป สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนจึงมักต่ำกว่ามูลค่าการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นจริงอยู่มาก

สาเหตุประการที่สอง เป็นความคลาดเคลื่อนและความบิดเบือนที่เกิดจากวิถีการค้าผลไม้ เพื่อหลบเลี่ยงการจัดเก็บภาษีและการตรวจสอบด้านชีวอนามัยของสินค้านำเข้า ณ ด่านศุลกากรจีน การนำเข้าผลไม้ไทยที่ด่านบ่อเต็น-บ่อหาน ถึงแม้จะได้รับการยกเว้นภาษีอากรนำเข้า จากข้อตกลงการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างอาเซียน-จีน แต่จะถูกเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 13% ที่บริเวณด่าน ทำให้ระยะหลัง ผู้ส่งออกผลไม้ไทยไม่นิยมที่จะขนสินค้าส่งผ่านเส้นทาง R3A แต่นิยมที่จะหันไปส่งผลไม้ไทยออกที่จังหวัดนครพนมผ่านเส้นทาง R12 ผ่านสปป.ลาวไปยังประเทศเวียดนามตอนเหนือ แล้วทำการแปลงแหล่งกำเนิดของผลไม้ไทย ให้เป็นผลไม้เวียดนามแทน ก่อนที่จะนำเข้าสู่ประเทศจีนที่ด่านผิงเสียงอีกทอดหนึ่ง ดังแสดงในภาพที่ 7-1 ทั้งนี้ การใช้เส้นทาง R12 เพื่อนำเข้าผลไม้ไทยได้เปรียบกว่าการใช้เส้นทาง R3A อยู่ 2 ประการ ประการแรก ด่านผิงเสียงอยู่ใกล้กับตลาดเจียงหนาน มากกว่า ประการที่สอง การแปลงแหล่งกำเนิดสินค้าให้เป็นผลไม้

[245] เติมธรรม สิทธิเลิศ “ทำความเข้าใจเรื่องการค้าชายแดน: รูปแบบการค้าที่สำคัญของไทยภายใต้กรอบ AE” ส่วนอาเซียน สำนักการประชาสัมพันธ์ต่างประเทศ กรมประชาสัมพันธ์, 23 กรกฎาคม 2558 สืบค้นที่: http://www.aseanthai.net/ewt_news.php?nid=4304&filename=index

เวียดนาม ทำให้ได้ประโยชน์จากนโยบายผ่อนปรนของจีนที่ให้สิทธิพิเศษกับการค้าชายแดน ซึ่งเป็นการค้าระหว่างประชาชนทั้ง 2 ประเทศที่อยู่ในพื้นที่ที่ติดชายแดน ทำให้ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในกรณีที่บุคคลที่อยู่บริเวณเขตชายแดนนำสินค้าที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวันเข้าประเทศจีนเป็นมูลค่าไม่เกิน 3,000 หยวน/วัน หรือเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราเพียงครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ ในกรณีที่ธุรกิจหรือวิสาหกิจที่ตั้งอยู่ในเขตชายแดนและได้รับอนุญาตให้ทำการค้าชายแดน และนำเข้าสินค้าในปริมาณเล็กน้อย (Small Amount)[246]



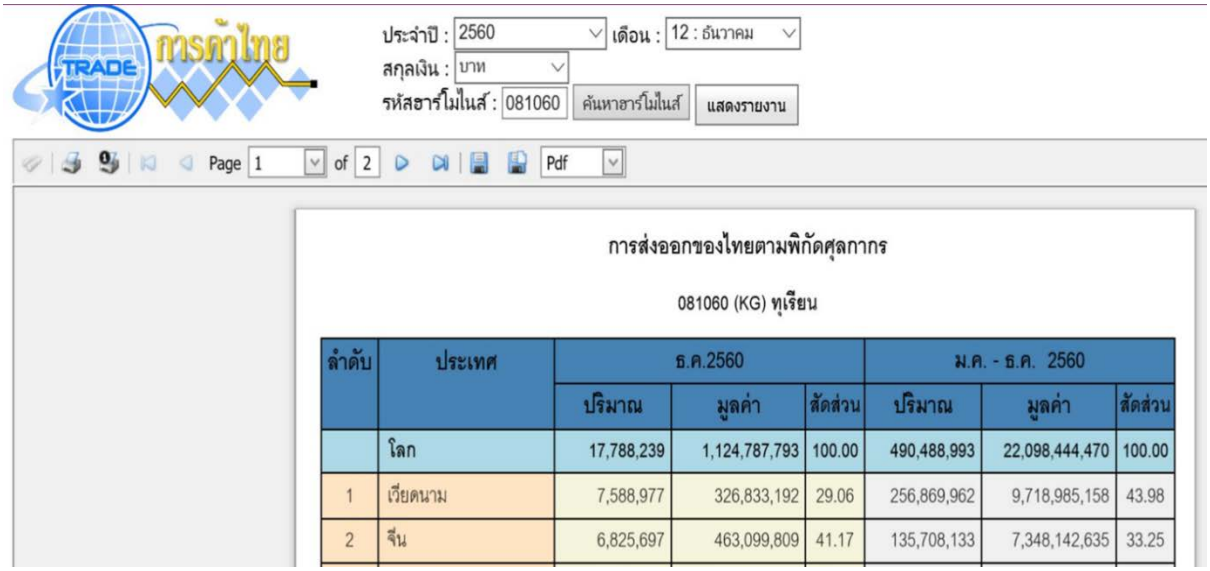
ภาพที่ 7-1 การใช้เส้นทาง R3A และ R12 ในการส่งออกผลไม้ไทยไปจีน

วิถีการค้าข้างต้นทำให้ข้อมูลสถิติการส่งออกผลไม้ไทยบิดเบือนไป ทำให้เกิดมูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยไปบริโภคในเวียดนามสูงกว่าความเป็นจริง[247] ในขณะที่มูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยไปจำหน่ายในประเทศจีนต่ำกว่าความเป็นจริง ดังจะเห็นได้จากสถิติการส่งออกผลไม้ไทย ดังแสดงในภาพที่ 7-2 ซึ่งรายงานว่าในปี พ.ศ. 2560 มูลค่าของทุเรียนที่ไทยส่งออกไปเวียดนามสูงกว่าที่ส่งออกไปจีน ซึ่งขัดแย้งกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง

ดังนั้น การศึกษาการค้าชายแดนจะพึ่งเฉพาะการพิจารณาเพียงสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนในระดับมหภาคไม่ได้ จำเป็นต้องศึกษาเจาะลึกในระดับจุลภาค เพื่อให้เข้าใจในวิถีการค้าและการแข่งขันที่เกิดขึ้นจริงในสนามการค้า

[246] มลฤดี เอื้อเกิดอารีย์ “อนาคตของผลไม้ไทยในตลาดค้าส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในปักกิ่ง : ตลาดซินฟาตี้” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 27 พฤษภาคม 2551 สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=555&ID=1252

[247] มูลค่าการส่งออกผลไม้ของเวียดนามไปยังจีน จึงสูงกว่าความเป็นจริงตามไปด้วย



ภาพที่ 7-2 การส่งออกทุเรียนของไทยในรอบปีพ.ศ.2560[248]

7.2.2 ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน

ดังที่ได้นำเสนอข้างต้นของบทนี้แล้ว การเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ พร้อมกับการบังคับให้ผ่านแดนระหว่างไทยกับสปป.ลาวด้วยพาสปอร์ตได้เฉพาะที่ด่านบนสะพาน ผนวกกับความสะดวกและรวดเร็วที่ได้รับจากการใช้เส้นทางบนสะพาน ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่นักท่องเที่ยวและธุรกิจจะต้องแวะเข้าทำธุรกรรมในเมืองเชียงของ ส่งผลให้เมืองเชียงของ ที่เดิมเป็นจุดพักค้างคืนและประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและการค้า กลายเป็นเพียงเมือง “ทางผ่าน” ไป

ทั้งนี้ ปรากฏการณ์การเป็นเมืองทางผ่านของชุมชนชายแดนได้เกิดมาแล้วในประเทศไทย ซึ่งหากได้พิจารณาสถิติการค้าชายแดนของด่านทั่วประเทศไทย จะเห็นว่า ด่านสะเดาเป็นด่านที่มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสูงสุด (ดังตารางที่ 7-2) เช่น การค้าชายแดนที่ผ่านด่านสะเดามีมูลค่าเกือบเป็น 5 เท่าของมูลค่าการค้าที่ผ่านด่านแม่สอด แต่อำเภอสะเดากลับมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจซบเซากว่าเมืองชายแดนอื่น ๆ เช่น อำเภอแม่สอด เป็นต้น ทั้งนี้เพราะว่า การค้าชายแดนที่ผ่านสะเดาเกือบทั้งหมดเป็นการค้าที่อยู่ในระบบ ขณะที่การค้าที่ด่านอื่น ๆ มีการค้านอกระบบเป็นสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับการค้าที่อยู่ในระบบ ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่รถขนส่งสินค้าจะต้องทำการหยุดเพื่อประกอบธุรกรรมใด ๆ ในอำเภอสะเดา ดังผลการศึกษา “การพัฒนาเมืองภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ: ชุมชนชายแดนสะเดา” ได้รายงานว่า[249]

> *“ชุมชนสะเดา..... เป็นเพียงทางผ่านของรถบรรทุกสินค้าเท่านั้น การนำเข้าและส่งออกที่เกิดขึ้นจึงไม่ได้ดึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมาตั้งที่ชุมชน การค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรสะเดาจึงเป็นเรื่องต้นทางกับปลายทางเสียมากกว่า...”*

ตารางที่ 7-2 การค้าชายแดนผ่านด่านสำคัญ

[248] http://tradereport.moc.go.th/Report/Default.aspx

[249] ปาริชาติ อ่อนทิมวงศ์ (มกราคม 2559) “การพัฒนาเมืองภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ: ชุมชนชายแดนสะเดา”

ประเทศเพื่อนบ้าน	ด่าน	มูลค่า (ล้านบาท)	ปี 2557	ปี 2558	อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ปี 2557/2558
มาเลเซีย	สะเดา	มูลค่ารวม	348,777	324,934	-6.8
		ส่งออก	156,065	143,474	-8.1
		นำเข้า	192,712	181,460	-5.8
		ดุลการค้า	-36,647	-37,986	-3.7
	ปาดังเบซาร์	มูลค่ารวม	151,934	154,618	1.8
		ส่งออก	114,331	102,764	-10.1
		นำเข้า	37,602	51,854	37.9
		ดุลการค้า	76,729	50,910	-33.7
เมียนมาร์	สังขละบุรี	มูลค่ารวม	116,554	112,458	-3.5
		ส่งออก	1,431	1,123	-21.5
		นำเข้า	115,122	111,334	-3.3
		ดุลการค้า	-113,691	-110,211	3.1
	แม่สอด	มูลค่ารวม	62,522	69,061	10.5
		ส่งออก	59,839	68,997	15.3
		นำเข้า	2,683	64	-97.6
		ดุลการค้า	57,156	68,933	20.6
	ระนอง	มูลค่ารวม	19,999	18,531	-7.3
		ส่งออก	18,495	16,935	-8.4
		นำเข้า	1,503	1,597	6.2
		ดุลการค้า	16,992	15,338	-9.7

บทเรียนที่เกิดกับเมืองเชียงของและเมืองสะเดา น่าจะเป็นอุทาหรณ์อันมีค่าให้กับการพัฒนาเมืองชายแดนอื่น ๆ ที่กำลังมีการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงและการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศกับเพื่อนบ้าน ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองชายแดน อย่าหลงไปกับการเติบโตของการค้าชายแดนในอดีต เพราะสถานการณ์การค้าในอนาคตอาจไม่ย้อนรอยแนวโน้มที่เคยเกิดขึ้นในอดีตเสมอไป จำเป็นต้องศึกษาเจาะลึกว่า เส้นทางและมาตรการต่าง ๆ ที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศที่ด่านชายแดน จะส่งผลกระทบด้านเศรษฐกิจและการค้าต่อชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ชายแดนอย่างไร นอกจากนี้ ยังจำเป็นจะต้องคำนึงถึง พลวัตร (Dynamics) ต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นกับสถานการณ์ ทิศทางและรูปแบบการค้าและการแข่งขันในเพื่อนบ้านบริเวณชายแดน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงและปรับตัวสูงมากในทุกขณะ ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งในพื้นที่ชายแดนและหน่วยงานของรัฐในส่วนกลาง จำเป็นต้องติดตามและประเมินสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วกันอย่างใกล้ชิด เพื่อจะได้เตรียมการรับมือ รวมถึงเตรียมการเพื่อการใช้โอกาสจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นได้ เช่น ในกรณีการก่อสร้างรถไฟเชื่อมระหว่างจีนตอนใต้กับนครเวียงจันทน์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปีพ.ศ. 2565 คำถามที่ผู้ที่เกี่ยวข้องของไทยควรให้ความสนใจ คือ จีนจะใช้เส้นทางรถไฟนี้เพื่อประโยชน์อะไรบ้าง และบทบาทของเวียงจันทน์ในการผลิต การค้าและการท่องเที่ยวในภูมิภาคจะพลิกโฉมไปอย่างไร และจะส่งผลกระทบต่อการขยายตัวของจังหวัดหนองคายและจังหวัดอุดรราชธานีไปในทิศทางใด ในขณะเดียวกันไทยเองควรจะใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสายนี้ได้อย่างไร

ทั้งนี้ ก็ได้มีสัญญาณเตือนแล้วว่า สินค้าส่งออกที่ด่านหนองคายมีมูลค่าลดลง สินค้าส่งออกที่มูลค่าสูงในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา เป็นวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่มูลค่าการส่งออก

สินค้าอุปโภค-บริโภค ลดลง เพราะถูกทดแทนด้วยสินค้าที่มาจากประเทศจีนและเวียดนาม ที่มีราคาถูกกว่าสินค้าจากไทย

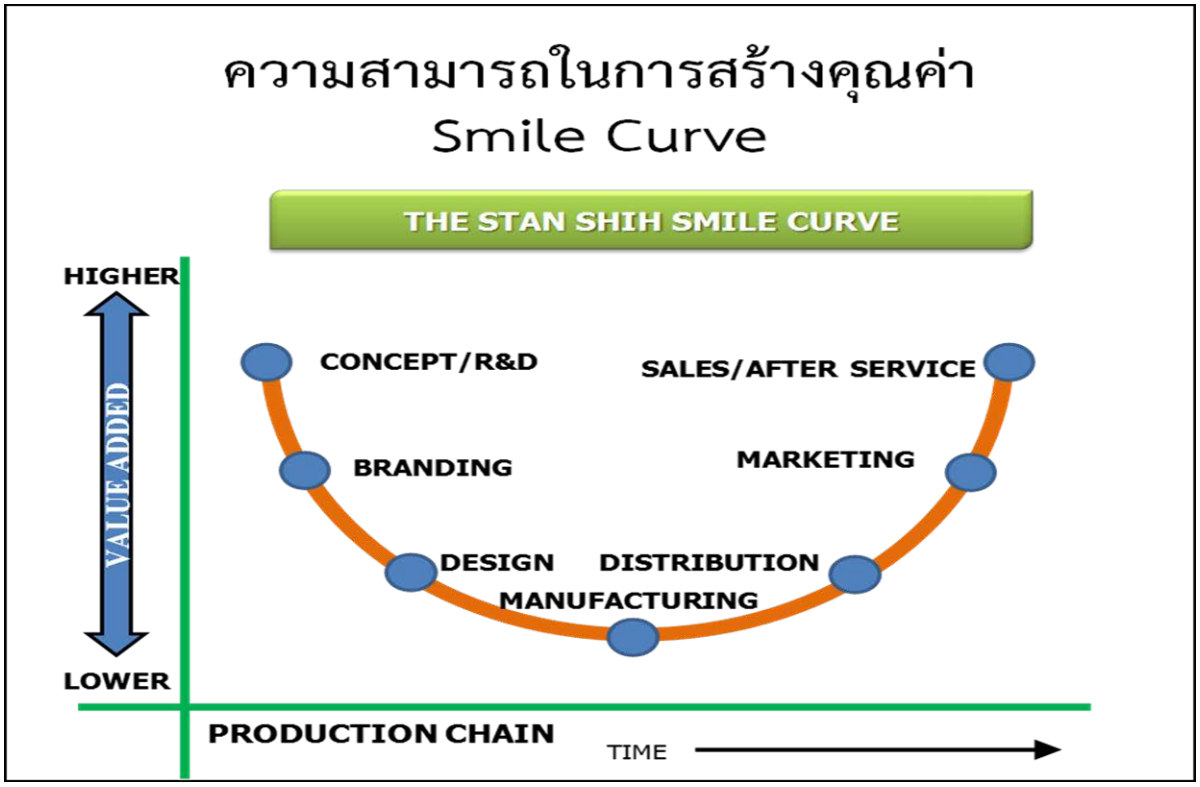
> *"ในอนาคตสินค้าอุปโภค-บริโภคจากไทย มีแนวโน้มที่จะมีมูลค่าการส่งออกไป สปป.ลาว ลดลงอีก ซึ่งเป็นผลมาจากรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ที่สร้างเสร็จในปีพ.ศ. 2565 จะทำให้สินค้าจากจีนถูกส่งมาถึงตลาดในสปป.ลาว ได้เร็วขึ้นและสะดวกขึ้น ซึ่งจะเข้ามาทดแทนสินค้าจากไทยมากขึ้น เช่นเดียวกับสินค้าจากเวียดนามที่ได้เปรียบสินค้าจากไทยในแง่การมีอัตราภาษีต่ำหรือบางชนิดไม่มีภาษี ทำให้สินค้าที่มาจากทั้ง 2 ประเทศมีราคาถูกกว่าสินค้าของไทย ที่ถูกเก็บภาษีขาเข้าจากสปป.ลาว"*[250]

7.2.3 การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก

นโยบายการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาของไทย มุ่งเน้นการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยไปจำหน่ายในต่างประเทศ โดยให้ความสำคัญกับมูลค่ารวมของสินค้าที่ทำการส่งออก และละเลยที่จะพิจารณาส่วนแบ่งจากการค้าสินค้าส่งออกที่ประเทศไทยควรได้รับ หากเราพิจารณากรอบความคิดหนึ่งที่เป็นประโยชน์ในการกำหนดตำแหน่งและรูปแบบในการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลก คือ Smile Curve ที่นำเสนอโดยนาย Stan Shih อดีตผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ACER (ภาพที่ 7-3) ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ธุรกรรมตลอดห่วงโซ่การค้ายุคใหม่สามารถแบ่งขั้นตอนการดำเนินงานและความรับผิดชอบออกได้เป็นหลายขั้นตอนหลัก เริ่มตั้งแต่การวิจัยและพัฒนา การออกแบบและการสร้างตราสินค้า การผลิต การตลาดและการกระจายสินค้า การขายและบริการหลังการขาย โดยธุรกิจที่ได้รับผลประโยชน์สูงสุดจะเป็นธุรกิจที่รับผิดชอบในขั้นตอนที่อยู่ทั้ง 2 ปลายของ Smile Curve ซึ่งเป็นส่วนที่มีโอกาสและศักยภาพที่จะสั่งสมอำนาจต่อรองมากกว่าธุรกิจอื่น ๆ ในห่วงโซ่การค้า โดยธุรกรรมที่มุมปากด้านขวาเป็นการยกระดับผลประโยชน์ที่ได้รับผ่านการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการเป็นเจ้าของสินค้าที่ตลาดมีความต้องการอย่างมาก ส่วนธุรกรรมที่อยู่บริเวณมุมปากด้านซ้ายจะเป็นการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการครอบครองการเข้าถึงตลาดและผู้บริโภค

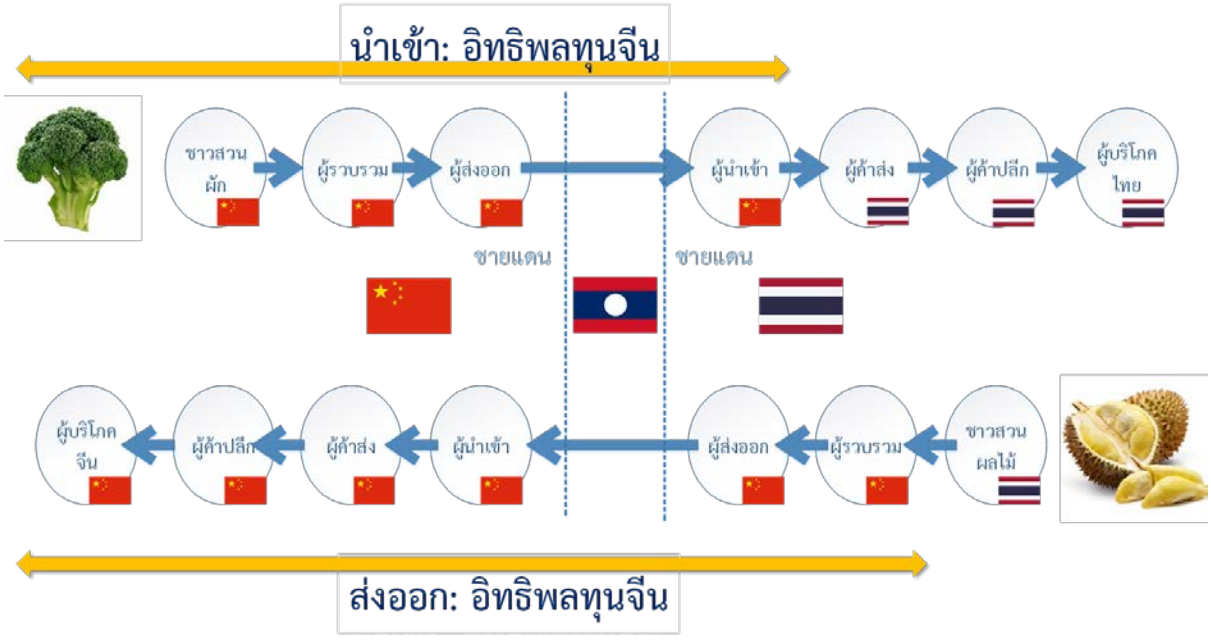
---

[250] "ค้าชายแดนหนองคาย-สูญพันล้าน-สินค้าจีน-เวียดนามถล่มตลาด" ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ สืบค้นที่: http://www.logistics2day.com/news/aec-insight/2998



ภาพที่ 7-3 ความแตกต่างของความสามารถในการสร้างคุณค่าตามทฤษฎี Smile Curve

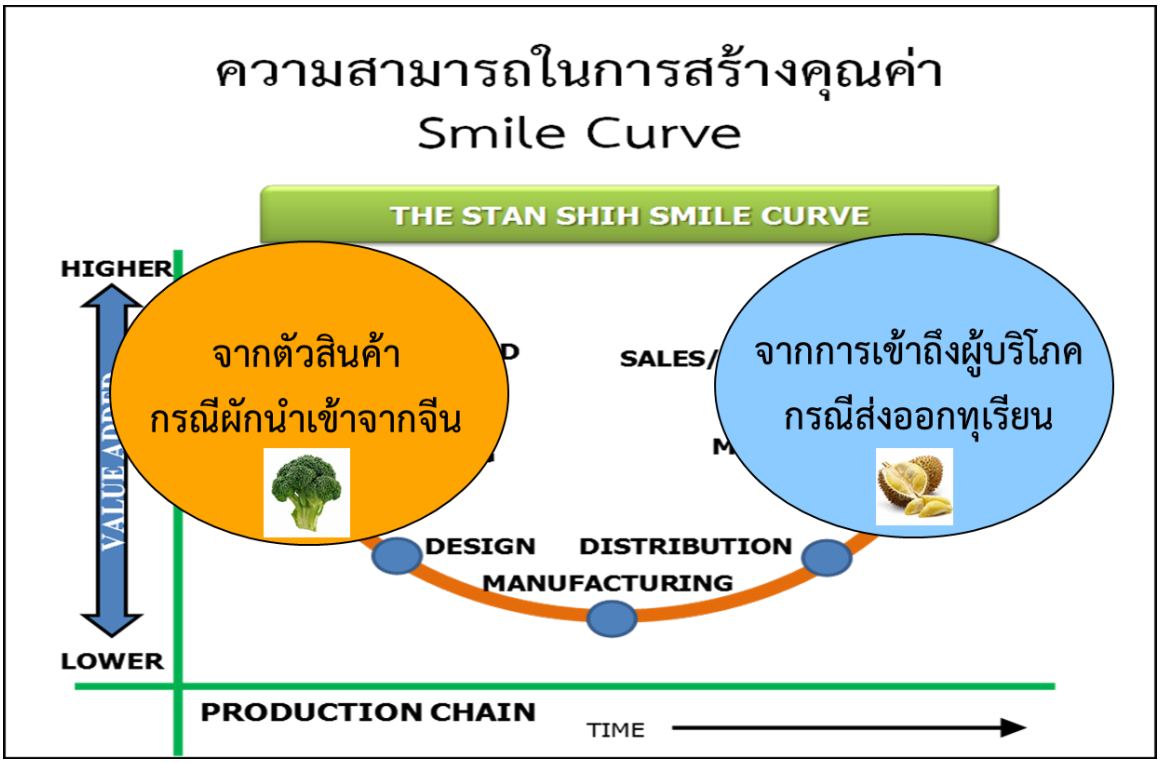
เมื่อกลับมาพิจารณาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการจีน จะเห็นถึงการแผ่อิทธิพลทางการค้าของจีน ล้ำข้ามเส้นเขตพรมแดนทางการปกครองและทางภูมิศาสตร์ ลึกเข้ามาในฝั่งไทย ทั้งส่วนที่เป็นการนำเข้าผักจากจีนมายังไทย และส่วนที่เป็นการส่งออกผลไม้ไทยไปยังจีน ดังแสดงในภาพที่ 7-4 อันส่งผลให้ฝ่ายจีนได้รับส่วนแบ่งของผลประโยชน์จากการนำเข้าและส่งออกของสินค้าเกษตรบนเส้นทาง R3A มากกว่าฝั่งไทย และมีแนวโน้มที่จะได้รับส่วนแบ่งมากขึ้นเรื่อย ๆ ตามแนวโน้มการขยายอิทธิพลทางการค้าของผู้ประกอบการจีนในห่วงโซ่คุณค่าการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A



ภาพที่ 7-4 การขยายอิทธิพลของทุนจีนในห่วงโซ่การค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A

ความสามารถในการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีนก้าวข้ามมายังการดำเนินธุรกิจในฝั่งไทย เกิดจากความชาญฉลาดของผู้ประกอบการจีนที่รู้จักใช้ประโยชน์จากอำนาจต่อรองทางการค้าที่มีอยู่ ดังแสดงในภาพที่ 7-5 ทั้งการนำเข้าผักจากจีนมาไทย และการส่งออกผลไม้ไทยไปจำหน่ายในประเทศจีน

- ในกรณีของผักนำเข้า เนื่องจากผักจากจีนได้ครองส่วนแบ่งการตลาดเกือบทั้งหมดของการค้าผักในไทยไปแล้ว ในขณะที่มูลค่าการค้าผักของจีนในไทยคิดเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกผักโดยรวมของพ่อค้าจีน เช่น ผักที่ถูกส่งจากคุนหมิงมายังประเทศไทย คิดเป็นเพียง 10% ของผักที่คุนหมิงส่งออกทั้งหมด ซึ่งเป็นผักที่เหลือจากการส่งออกไปยังเมืองปักกิ่ง ยุโรป และอินเดีย เป็นต้น ผู้ประกอบการชาวจีนจึงใช้โอกาสจากการเป็นผู้ผูกขาดในการหาแหล่งป้อนสินค้า (Supply) ให้กับตลาดไทย ขยายธุรกิจของตนเข้ามาเป็นผู้นำเข้า (Importer) สินค้าจีนในประเทศไทย จนปัจจุบันพ่อค้าจีนเป็นผู้นำเข้าหลัก (Importer) ในการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A มายังประเทศไทย
- ในกรณีของผลไม้ส่งออกทุเรียนของไทย พ่อค้าจีนอาศัยความได้เปรียบที่เป็นลูกค้าหลักรายเดียวของทุเรียนไทย สร้างอำนาจในการผูกขาดและมีอิทธิพลเหนือการส่งออกทุเรียนไทยตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทาง



ภาพที่ 7-5 รูปแบบการสร้างอำนาจต่อรองของทุนจีนในการค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A

7.2.4 การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้ผลักดันให้การค้าของโลกดำเนินไปอย่างเสรี บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก ภายใต้หลักการสำคัญ 2 ประการ คือ หลักปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favoured Nation Treatment: MFN) และหลักปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติเดียวกัน (National Treatment) อย่างไรก็ตาม WTO อนุญาตให้มีการทำความตกลงทางการค้าหรือจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจระดับภูมิภาคได้ โดยไม่ต้องปฏิบัติตามพันธกรณีบางประการ ถือว่าเป็นข้อยกเว้น (Exception) ของ WTO ที่ประเทศสมาชิกสามารถเลือกปฏิบัติได้ (Non-MFN) ระหว่างประเทศในกลุ่ม การจัดตั้งเขตการค้าเสรีเป็นหนึ่งในรูปแบบการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจระดับภูมิภาค เป็นการรวมกลุ่มกันเพื่อลดภาษีศุลกากรระหว่างกันภายในกลุ่ม ในขณะที่อาจใช้อัตราภาษีปกติที่สูงกว่ากับประเทศนอกกลุ่ม[251]

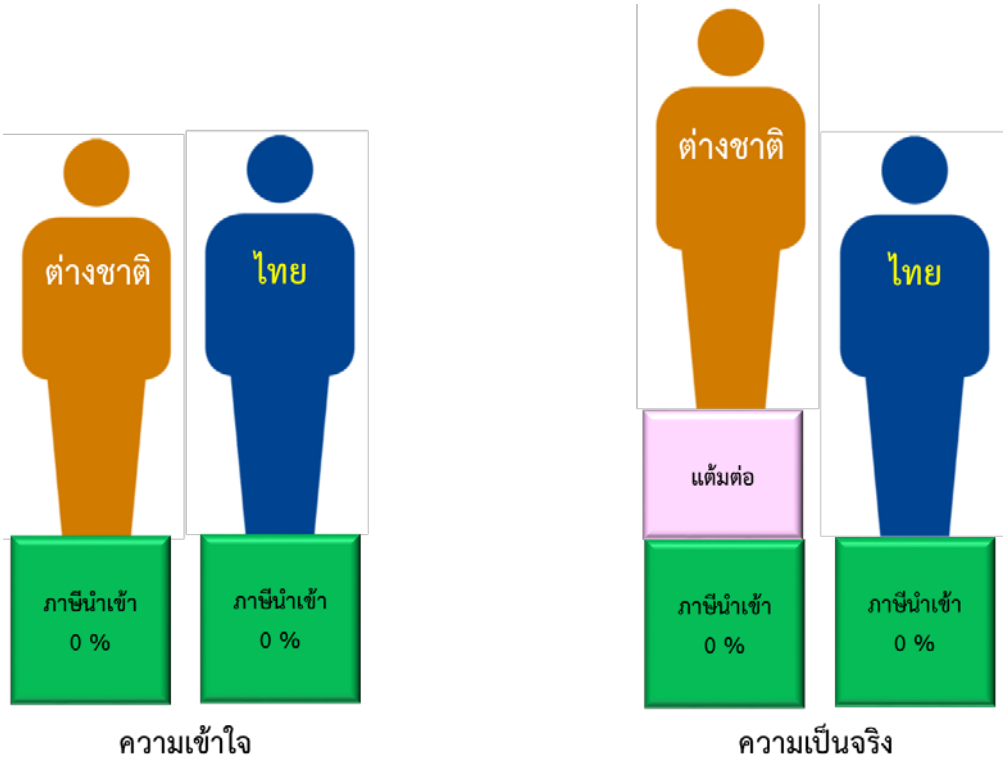
ประเทศกลุ่มอาเซียนและจีนได้ร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ได้มีการจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน (Framework Agreement on ASEAN-China Comprehensive Economic Cooperation) ครอบคลุมเรื่องการเปิดเสรีการค้าสินค้า การค้าบริการ การลงทุน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ต่อมา ผู้นำของอาเซียนและจีนได้มีการลงนามความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้า ในการประชุมสุดยอดอาเซียนในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2547 และมีผลบังคับใช้ในปี 2548 โดยให้เปิดเสรีทางการค้าระหว่างกัน ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ การลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที (Early Harvest Program) ครอบคลุมสินค้าเกษตรภายใต้พิกัดศุลกากรตอนที่ 01-08 (สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ และส่วนอื่นของสัตว์ที่บริโภคได้ ปลา ผลิตภัณฑ์นม ไข่สัตว์ปีก ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ต้นไม้ พืชผักที่บริโภคได้ และผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้) รวมทั้งสินค้าเฉพาะ (Specific products) ที่มีผลเฉพาะกับประเทศที่ตกลงกันสองฝ่ายเท่านั้นและการลดภาษีสินค้าทั่วไป โดยมีการลดภาษีตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2548 ตามรายการสินค้าปกติสำหรับสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และมีแต้มต่อให้ความยืดหยุ่นแก่ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ไปอีก 5 ปี สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ รายการสินค้าปกติจะต้องมีภาษีลดลงเป็นร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2553 และมีรายการสินค้าปกติ (รายการ 2 จำนวนไม่เกิน 150 รายการ) ลดภาษีเป็นร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2555 ส่วนรายการสินค้าอ่อนไหว และรายการสินค้าอ่อนไหวสูงจะปรับลดภาษีเป็นร้อยละ 0-5 ในปีพ.ศ. 2561 และร้อยละ 50 ในปีพ.ศ. 2568 ตามลำดับ[252]

อย่างไรก็ตาม การลดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้เท่ากัน ก็ไม่ได้หมายความว่า จะเกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันเสมอไป เพราะแต่ละประเทศอาจผลักดันมาตรการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier) ที่จะเป็น “แต้มต่อ” ให้ผู้ประกอบการของตนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือผู้ประกอบการต่างชาติ ดังแสดงในภาพที่ 7-6

---

[251] http://www.dft.go.th/th-th/ShareDocument1/ArticleId/3770/300354-1-2

[252] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (1 สิงหาคม 2556) “โครงการ ศึกษาและติดตามการใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้า เสรีของไทยและเสนอแนะแนวทางการเจรจาในอนาคต – เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน”



ภาพที่ 7-6 การได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ

หากพิจารณาเฉพาะในแง่ของภาษีอากรนำเข้าสินค้าเกษตร ข้อตกลงเสรีการค้าอาเซียน-จีนน่าจะก่อให้เกิดการแข่งขันทางการค้าที่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ประกอบการอาเซียนกับผู้ประกอบการจีน อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์ที่ได้จากการค้ามีมากกว่าผลตอบแทนที่ได้จากการขายสินค้าหน้าสวน แต่จะประกอบด้วยผลประโยชน์ทางการค้าในรูปแบบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นตลอดห่วงโซ่คุณค่าของการค้า ตั้งแต่แหล่งผลิตไปจนถึงมือผู้บริโภค ซึ่งหากพิจารณาในแง่ของผลประโยชน์ตลอดห่วงโซ่คุณค่า กลับพบถึงความได้เปรียบและเสียเปรียบกันระหว่างผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการจีน ตัวอย่างหนึ่งที่เห็นได้ชัดเจนคือ ในขณะที่พ่อค้าจีนจำนวนมากเข้ามาตั้งแผงขายสินค้าหรือประกอบธุรกรรมการค้าโดยตรงในตลาดค้าส่งผลิตผลทางการเกษตรระดับประเทศของไทยอย่างเป็นล่ำเป็นสัน แต่กลับไม่พบเห็นพ่อค้าไทยเข้าไปทำการค้าในลักษณะเดียวกันในตลาดค้าส่งสินค้าเกษตรในประเทศจีนบ้าง ไม่ว่าจะเป็นตลาดในมณฑลยูนนาน หรือตลาดเจียงหนาน ในมณฑลกว่างสี ธุรกิจจีนจึงได้ประโยชน์มากกว่าเพียงกำไรจากผลิตผลที่ขายหน้าสวน จากข้อมูลและผลการวิเคราะห์การค้าผักและผลไม้ระหว่างผู้ประกอบการจีนและไทยบนเส้นทาง R3A แสดงให้เห็นถึง “แต้มต่อ” ที่ผู้ประกอบการจีน มีเหนือผู้ประกอบการไทยอยู่หลายประการ แบ่งเป็น “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบที่เกิดจากความสามารถของผู้ประกอบการจีนเอง และ “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบภายใต้ “ระบบนิเวศ” ที่เกิดด้วยวัฒนธรรมการค้าและการใช้มาตรการและการสร้างกลไกต่าง ๆ โดยหน่วยงานภาครัฐของจีน ดังนี้

ก. ความได้เปรียบจากความสามารถของผู้ประกอบการจีน

ระหว่างการสำรวจตามเส้นทางจากไทย ผ่านสปป.ลาว ไปยังคุนหมิงในประเทศจีน การศึกษาได้ทำการสอบถามผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่รัฐที่มีความเข้าใจและประสบการณ์การค้าตามเส้นทาง R3A ซึ่งคณะ

ทีมผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกระหว่างการสำรวจเส้นทาง โดยให้เปรียบเทียบขีดความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการจีนใน 16 มิติ

1. ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ
2. การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A
3. การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่
4. ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน
5. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดและลูกค้า
6. การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า
7. การสร้างนวัตกรรมทั้งในตัวสินค้า ในบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model)
8. การนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์
9. ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร
10. การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน
11. การแสวงหากำไร และการบริหารต้นทุน
12. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเมืองและกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน
13. การบริหารความเสี่ยงทางการเงิน
14. การบริหารความเสี่ยงด้านการตลาด
15. การบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการหรือการดำเนินงาน
16. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากคู่ค้า

ความสามารถทั้ง 16 ด้านนี้นับเป็นความสามารถที่พึงมีสำหรับผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศในตลาดเกิดใหม่ (Emerging markets) ซึ่งเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง แต่ยังขาดความพร้อมในโครงสร้างพื้นฐานหรือมาตรฐานทางการค้าในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการขนส่ง ด้านการเงิน ด้านกฎระเบียบ และด้านการเมือง เป็นต้น จึงเป็นตลาดที่มีโอกาสได้ผลตอบแทนสูงแต่ในขณะเดียวกันก็มีความเสี่ยงสูงด้วย ด้วยเหตุนี้ ผู้ประกอบการที่จะประสบความสำเร็จในการแข่งขันในตลาดเกิดใหม่จึงควรเพียบพร้อมด้วยศักยภาพทั้งด้านการสร้างโอกาสหรือฉวยโอกาสใหม่ ๆ ที่จะเกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และด้านการบริหารความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้สูงในขณะเดียวกัน

การศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่รัฐและผู้ประกอบการไทยและลาวจำนวน 16 คน โดยให้ทำการเปรียบเทียบศักยภาพของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการจีนในแต่ละด้าน และให้ระบุถึงความสามารถที่มีความสำคัญสูงในการค้าบนเส้นทาง R3A แบบสอบถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์แสดงในภาคผนวก ฏ

ตารางที่ 7-3 สรุปคะแนนเฉลี่ยที่เป็นผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ จะเห็นว่าผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนในทุกมิติ โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน ประกอบด้วย ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยพอจะทัดเทียมกับผู้ประกอบการจีน คือ การสร้างนวัตกรรมทั้งในตัวสินค้า การบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) และความพร้อมและความสามารถของบุคลากร โดยศักยภาพที่มีความสำคัญสูงต่อ

ความสำเร็จในการประกอบธุรกิจตามเส้นทาง R3A คือ การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน และการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า ซึ่งเป็นศักยภาพใน 2 ด้านที่ผู้ประกอบการไทยด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน

ตารางที่ 7-3 ผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ

ศักยภาพ	คะแนนเฉลี่ย
1. ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ	1.25
2. การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆอันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A	1.94
3. การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่	2.00
4. ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน	1.47
5. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดและลูกค้า	2.13
6. การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า	1.81
7. การสร้างนวัตกรรมทั้งในตัวสินค้า ในบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model)	2.94
8. การนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์	2.50
9. ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร	2.56
10. การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน	2.00
11. การแสวงหากำไร และการบริหารต้นทุน	2.06
12. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเมืองและกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน	2.13
13. การบริหารความเสี่ยงทางการเงิน	2.06
14. การบริหารความเสี่ยงด้านการตลาด	2.06
15. การบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการหรือการดำเนินงาน	2.31
16. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากคู่ค้า	2.19

ข. ความได้เปรียบจากระบบนิเวศ (Ecosystem)

นอกจากขีดความสามารถของผู้ประกอบการเองแล้ว ความได้เปรียบเสียเปรียบในการประกอบธุรกิจอาจเป็นผลจากความแตกต่างในระบบนิเวศที่มีกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ ระบบนิเวศเหล่านี้สามารถออกเป็นระบบนิเวศที่เป็นผลจากวัฒนธรรมทางการค้า และระบบนิเวศที่เกิดจากกฎระเบียบและมาตรการสนับสนุนของรัฐ

<u>ระบบนิเวศจากวัฒนธรรมทางการค้า</u>

นอกจากกฎระเบียบที่มีความซับซ้อน ที่บังคับใช้อย่างเข้มงวดโดยทางราชการแล้ว วัฒนธรรมทางการค้าสินค้าเกษตรในจีนเองก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปทำการค้าสินค้าเกษตรในประเทศจีน เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การทำธุรกิจและการค้าในประเทศจีนจำเป็นต้องอาศัยระบบสายสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หรือ กวนซี ซึ่งเป็นระบบที่ฝังรากลึกกับชาวจีนเป็นเวลายาวนาน เป็นระบบที่เน้นการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน และในบางโอกาส ก็จำเป็นต้องสร้างสายสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นในระดับมณฑล หรืออาจจะถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูงในระดับรัฐบาลกลางด้วย การค้าส่งสินค้าเกษตรในตลาดจีนจึงมักจะถูกกำกับและควบคุมโดยผู้ประกอบการท้องถิ่นหรือผู้นำเข้าขนาดใหญ่ที่มีอำนาจต่อรองสูง ผู้ที่จะเข้าไปค้าขายในตลาดค้าส่งจำเป็นจะต้องได้รับการยินยอมจากนักธุรกิจรายใหญ่ที่เป็นผู้ควบคุมตลาดค้าส่ง แต่ปัญหาสำคัญคือ ชาวจีนมีมุมมองต่อชาวต่างชาติในแง่ของการเข้ามาตักตวงผลประโยชน์ฝ่ายเดียว ประกอบกับมุมมองว่าชาวต่างชาติเป็นชาวต่างถิ่นที่ไม่รู้ธรรมเนียม เหล่านี้ล้วนสร้างความไม่คุ้นเคยให้กับชาวจีน[253] จากข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์พบว่า ตลาดผลไม้ที่ยูนนานจะมีผู้ควบคุมตลาดอยู่ประมาณ 4-5 ราย ซึ่งมีความสัมพันธ์ที่ดีกับด่านบ่อหาน ถ้าผู้ค้ารายใหม่เข้ามา ก็อาจมีการขอให้ด่านช่วยตรวจสอบสินค้าอย่างเข้มงวด ซึ่งอาจใช้เวลาประมาณ 2-3 วัน ผักหรือผลไม้ก็เน่าหมดแล้ว ดังนั้น ถึงแม้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการทุกอย่าง ยากที่พ่อค้าต่างชาติจะสามารถเบียดเข้าไปตั้งแผงหรือเปิดหน้าร้านของตนในตลาดค้าส่ง ผู้ที่จะแทรกตัวเข้าไปได้ จึงต้องมีญาติพี่น้องที่เป็นคนจีนที่สามารถต่อสายสัมพันธ์กับผู้ที่ควบคุมตลาดค้าส่งอยู่เท่านั้น

ปัญหาอีกประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าไปทำการค้าของธุรกิจต่างชาติ คือ วัฒนธรรมการค้าขายของคนจีนยังมีความเป็นชาตินิยมเจือปนอยู่ไม่น้อย เวลาลูกค้าคนจีนต้องการจะตกลงเรื่องราคา จะคุยกับพนักงานซึ่งเป็นคนจีนด้วยกันเท่านั้น ไม่ค่อยยอมคุยกับนายจ้างหรือเจ้าของร้านซึ่งเป็นคนต่างชาติ[254] นอกจากนี้ การที่ธุรกิจจีนส่วนใหญ่จะตกลงธุรกิจด้วยการจับมือกัน แทนที่จะใช้สัญญาที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยธุรกิจจีนจำนวนหนึ่งมักไม่ยอมยึดถือข้อตกลงที่เคยทำกันไว้ โดยเฉพาะยังมีวัฒนธรรมการค้าขายแบบเก่าจะขอนำสินค้าออกไปก่อนและชำระเงินในภายหลัง อันทำให้เกิดปัญหาการเรียกเก็บเงินไม่ได้เป็นจำนวนมาก และเป็นการยากมากที่ชาวต่างชาติที่ไม่มีสายสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าหน้าที่รัฐ จะไปกดดันให้เจ้าหน้าที่รัฐของจีนไปตามผู้ประกอบการจีนที่ค้างชำระเงิน เพราะภาครัฐของจีนก็ไม่ค่อยปกป้องผู้ประกอบการต่างชาติ มีแนวโน้มที่จะปกป้องผู้ประกอบการชาวจีนมากกว่า ดังตัวอย่างนี้

> *“บริษัทต่างชาติรายหนึ่งฟ้องศาล เมื่อลูกค้าชาวจีนรายหนึ่งซื้อสินค้าไปแล้วไม่จ่ายเงิน ศาลตัดสินให้เลิกแล้วต่อกัน ภายหลังผู้จัดการบริษัทต่างชาติได้รับการบอกเล่าจากหน้าที่ศาลรายหนึ่งว่า ‘เราไม่รู้จักคุณ และเราไม่มีบุญคุณต่อกัน แต่เรามีความสัมพันธ์ที่ดีกับบริษัทที่คุณฟ้อง ทำไมเราต้องเสี่ยงเพื่อคุณ”*[255]

---

[253] “วัฒนธรรมธุรกิจ” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สืบค้นที่:
http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/start/culture.php

[254] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

[255] วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2548) “สารานุกรมเศรษฐกิจจีน : คู่มือสำหรับนักธุรกิจไทย". กรุงเทพฯ: ผู้จัดการ. อ้างใน ชิตวร วราศิริพงศ์ (2559) “วัฒนธรรมการค้าจีน : การศึกษาที่มาของแนวคิดและวิธีการปฏิบัติตนในการเจรจาธุรกิจกับชาวจีน” วารสารภาษาและวัฒนธรรมปีที่ 35 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2559)

อุปสรรคและความท้าทายทั้งหลายเหล่านี้ ทำให้ผู้ประกอบการไทยหลายรายที่เคยเข้าไปลองทำธุรกิจในจีนต้องล่าถอยกลับมา

ระบบนิเวศจากกฎระเบียบของรัฐ

ข้อค้นพบอย่างหนึ่งของงานวิจัยชิ้นนี้ คือ ผู้ประกอบการจีนสามารถใช้ประโยชน์ตลอดห่วงโซ่คุณค่าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A ทั้งในฝั่งจีนและไทย ขณะที่ผู้ประกอบการไทยมีความเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน อันเป็นผลจากความเหลื่อมล้ำในการบังคับใช้กฎหมายและความยากง่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีอยู่ จากผลการศึกษาของหอการค้าสหรัฐอเมริกาในจีนชี้ว่า มีความไม่ยุติธรรมในการแข่งขันด้านธุรกิจระหว่างบริษัทจีนกับบริษัทต่างชาติในประเทศ บริษัทจีนมักจะได้รับสิทธิพิเศษและการปฏิบัติหลายประการที่เป็นอภิสิทธิ์กว่าบริษัทต่างชาติ อาทิเช่น การให้สินเชื่อหรือเงินกู้ในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่า การชำระภาษีที่จ่ายแก่รัฐในอัตราที่ต่ำกว่า หรือจะเป็นเรื่องกฎเกณฑ์ระเบียบข้อบังคับทางธุรกิจที่ได้รับการดูแลเป็นพิเศษจากรัฐบาลในท้องที่ จนถึงขั้นได้รับการงดเว้นการปฏิบัติตามกฎระเบียบบางประการด้วย[256] ขั้นตอนการปฏิบัติงานและกฎระเบียบในการประกอบธุรกิจในแต่ละมณฑลและท้องถิ่นก็จะมีความแตกต่างกันในรายละเอียดปลีกย่อยอยู่มาก สร้างปัญหาอย่างมากให้กับทุนไทยที่จะต้องทำความเข้าใจกับกฎระเบียบของจีนที่มีความหลากหลายสูง และมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย (และหากเปลี่ยนแปลง มักมีผลย้อนหลัง)[257]

ทั้งนี้ ระบบกฎหมายจีนมีลักษณะพิเศษ ดังนี้

1. **จีนมีกฎหมายและกฎระเบียบจำนวนมากและซับซ้อน ในแต่ละพื้นที่สามารถออกกฎระเบียบที่มีรายละเอียดในทางปฏิบัติที่แตกต่างกันได้** โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าต้องไม่มีเนื้อหาที่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์สูงกว่า[258] ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ระบบกฎหมายของประเทศจีนมีการกระจายอำนาจในการบัญญัติกฎหมายและกฎระเบียบในระดับที่สูง แตกต่างจากประเทศไทยที่กระบวนการนิติบัญญัติรวมศูนย์อยู่ที่รัฐบาลส่วนกลาง
2. **กฎหมายและกฎระเบียบของจีนมักให้อำนาจและดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ในระดับที่สูง** ดังที่มีการวิจารณ์ในตะวันตกว่า ระบบกฎหมายจีนเป็นระบบการปกครองและใช้อำนาจผ่านกฎหมาย (Rule by Law) แต่ไม่ใช่การปกครองที่อำนาจและดุลพินิจถูกจำกัดด้วยกฎหมาย (Rule of Law) ตามแนวคิดกฎหมายมหาชนในตะวันตก[259]
3. **กฎหมายและกฎระเบียบของจีนเป็นเครื่องมือในการผลักดันยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ** ซึ่งแตกต่างจากแนวคิดด้านนิตินโยบายในตะวันตกที่เน้นจำกัดและควบคุมอำนาจรัฐและลดการแทรกแซงทางเศรษฐกิจของรัฐ เพื่อให้เอกชนและกลไกตลาดเสรีทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ในระบบของประเทศจีน มักมองกฎหมายเป็นกลไกและเครื่องมือของรัฐในการผลักดันยุทธศาสตร์หรือขับเคลื่อนนโยบายให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่ต้องการ ตัวอย่างเช่น หากรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลท้องถิ่นมีแนวนโยบายที่ชัดเจนว่าต้องการส่งเสริมผู้ประกอบการจีนหรือ

---

[256]“แรงกดดันของบริษัทจีนต่อบริษัทข้ามชาติที่มากขึ้น” สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้, 4 มิถุนายน 2555 สืบค้นที่:

[257] http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/preparation/chapter3.php

[258] อาร์ม ตั้งนิรันดร “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายจีน” (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557) หน้า111-114.

[259] John Chin (Oct 20, 2014) “Rule by Law’? In China, a Preposition Makes All the Difference” The Wall Street Journal.

รัฐวิสาหกิจ รวมทั้งปกป้องภาคเกษตรกรรมภายในประเทศ กลไกและดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายก็มักจะเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกับแนวนโยบายดังกล่าว โดยอาจหันมาใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (NTMs) ต่าง ๆ ซึ่งมีผลเป็นการสร้างอุปสรรคและต้นทุนที่สูงขึ้นแก่ผู้ประกอบการจากต่างประเทศ

4. **ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย** จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการหลายรายได้ให้ข้อมูลว่า การตรวจสอบด้านสุขอนามัยและกักกันโรค รวมถึงการตรวจสอบคุณภาพสินค้าตามกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของประเทศจีน มีความเข้มงวดกว่ากระบวนการตรวจสอบ ณ ด่านศุลกากรของประเทศไทย

โดยตัวอย่างกฎหมายและกฎระเบียบ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่สนใจประกอบธุรกิจที่จีนเพื่อเป็นผู้นำเข้าสินค้าเกษตรจากไทย ประกอบด้วย

<u>กฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับผู้นำเข้าสินค้า</u>

บริษัทที่จะสามารถยื่นเรื่องเพื่อขอใบอนุญาตนำเข้าผักสดและผลไม้ต้องเป็นนิติบุคคลจีน (บริษัทที่จดทะเบียนในประเทศจีน) เท่านั้น

ตามกฎหมายการค้าระหว่างประเทศของจีน บุคคล องค์กรหรือนิติบุคคลจีน หากประสงค์จะประกอบการค้าระหว่างประเทศ สามารถขอจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าจากสำนักงานอุตสาหกรรมและพาณิชย์ได้ โดยจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าสินค้าต่างประเทศในฐานะบริษัทการค้าระหว่างประเทศ (Trading Company) เพื่อมาจำหน่ายในจีน โดยอาจจดทะเบียนเป็นบริษัททุนจีนร้อยละ 100 หรือบริษัทร่วมทุนระหว่างจีนกับต่างชาติ หรือเป็นบริษัททุนต่างชาติร้อยละ 100 ที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลจีนก็ได้

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่ากระบวนการในการจดทะเบียนบริษัทการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นบริษัททุนต่างชาติร้อยละ 100 จะใช้เวลายาวนานและมีกระบวนการพิจารณาที่เข้มงวด โดยไม่ปรากฏว่ามีการออกรายละเอียดเกณฑ์ในการพิจารณา รวมทั้งระยะเวลาในการพิจารณาที่ชัดเจน[260] ทั้งนี้ ประเภทธุรกิจการค้าระหว่างประเทศไม่อยู่ในบัญชีประเภทการลงทุนที่รัฐบาลจีนจำกัด (Restricted) และประเภทการลงทุนที่รัฐบาลจีนต้องห้าม (Prohibited) แต่ก็ไม่ได้อยู่ในบัญชีประเภทการลงทุนที่รัฐบาลจีนส่งเสริม (Encouraged) เช่นกัน

<u>กฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับสุขอนามัยของสินค้า</u>

การขอใบรับรองการตรวจโรคพืชและแมลง ต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐด้านสุขอนามัยพืช ณ ด่านกักกันพืช ซึ่งอาจมีการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่จีน ทั้งยังมีความเข้มงวดกว่าการตรวจสอบสินค้าเกษตรของจีนที่ผ่านเข้ามาในด่านศุลกากรฝ่ายไทย นอกจากนี้ กฎระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าเกษตรของจีนยังมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานในจีน อาทิ มาตรการสุขอนามัยพืช (สำนักงานควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบและกักกันโรคแห่งประเทศจีน (AQSIQ) การกำหนดปริมาณสารตกค้างสูงสุด (กระทรวงสาธารณสุขจีน) มาตรฐานการควบคุมผลิตภัณฑ์ที่มีการตัดต่อ

[260] "**外商独**资贸**易公司能否取得**进**出口**经营权", 16 มกราคม 2561 สืบค้นที่: http://www.66law.cn/laws/1567.aspx

พันธุกรรม GMOs (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของจีน) ผู้ที่ต้องการส่งออกสินค้าไปจีนจึงจำเป็นต้องตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ[261]

ตัวอย่างอุปสรรคที่เกิดขึ้นตามข้อมูลของศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน กระทรวงการต่างประเทศ[262] เช่น ในการนำเข้าลำไย หากสุ่มตรวจพบโรคและแมลง ต้องนำไปรมควันด้วย Methyl Bromide ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการไทยที่ส่งออกมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น รวมทั้งต้องมีใบรับรองตรวจสอบสารตกค้าง จากกรมวิชาการเกษตร ไม่ให้มีสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ตกค้างที่เนื้อลำไยเกินกว่า 300 ppm และไม่มีสารตกค้างเมทามิโดฟอส ส่วนผลไม้ประเภทอื่น เช่น มะม่วงและทุเรียนที่จะส่งมายังจีนนั้นต้องมาจากสวนที่ผ่านการตรวจสอบและจดทะเบียนแล้วจากกรมวิชาการเกษตร ส่งผลให้สวนที่ไม่ได้ผ่านการรับรองไม่สามารถส่งเข้าไปในด่านที่มีการตรวจสอบอย่างเคร่งครัดได้

ความเข้มงวดในการตรวจสอบความปลอดภัยและสุขอนามัยของสินค้าเกษตรในทุกขั้นตอน ณ ด่านนำเข้า ทำให้ต้องใช้เวลาค่อนข้างนานและมีความยุ่งยากสูง ส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพของผลไม้สด ซึ่งเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีระยะเวลาเก็บรักษาจำกัด สร้างปัญหาให้กับนักธุรกิจไทย ในขณะที่ การตรวจสอบที่ด่านนำเข้าของไทยไม่มีความเข้มงวดเท่า จึงปรากฏเป็นข่าวสารในประเทศไทยเกี่ยวกับสารตกค้างในสินค้าผักและผลไม้ที่นำเข้ามาจากจีนอยู่เนื่อง ๆ เช่น จากการตรวจตัวอย่างที่เก็บและนำไปวิเคราะห์ พบสารพิษตกค้างในตัวอย่างผักสดนำเข้าระหว่างปีงบประมาณพ.ศ. 2551-2555 (ยกเว้น พ.ศ. 2553) ผักสดที่ตรวจพบสารพิษตกค้าง จำนวน 9 ชนิด คือ กะหล่ำดอกคื่นฉ่าย แครอท คะน้า ผักกาดขาว ถั่วลันเตา บร็อคโคลี่ ปวยเล้ง และพริกแห้ง และพบว่าชนิดของผักสดนำเข้าที่มีความเสี่ยงสูงในด้านความปลอดภัยของอาหาร ได้แก่ คะน้า บร็อคโคลี่ และปวยเล้ง นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน[263]

<u>การตรวจสอบหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด</u>

หนังสือรับรองถิ่นกำเนิด (Certificate of Origin) “Form E” เป็นเอกสารที่ออกเพื่อรับรองว่าสินค้านั้นมีกำเนิดหรือผ่านกระบวนการผลิตในประเทศใด โดยหนังสือนี้จะใช้เพื่อขอสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน กระทรวงการต่างประเทศ รายงานว่า ในบางกรณีผู้นำเข้าผลไม้ไทยมักถูกตรวจสอบอย่างเข้มงวด จนส่งผลต่อคุณภาพของสินค้าที่อาจจะถูกกักตรวจเป็นระยะเวลานาน[264]

<u>ภาษีมูลค่าเพิ่ม</u>

ถึงแม้ว่าภายใต้กรอบข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน อัตราภาษีนำเข้าจะลดเหลือศูนย์แล้วก็ตาม แต่จีนยังมีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้นำเข้า ร้อยละ 13 สำหรับสินค้าเกษตร ส่วนถ้าเป็นประเทศที่มีชายแดนติดกับจีนเรียกเก็บในอัตราครึ่งหนึ่ง

ถึงแม้ไทยก็มีกฎหมายกำกับดูแลการประกอบธุรกิจและมาตรฐานสินค้าในทำนองเดียวกับประเทศจีน แต่หากเปรียบเทียบกันแล้ว กฎหมายและกฎระเบียบในฝั่งไทยไม่เข้มงวดเท่ากับกฎหมายและกฎระเบียบในฝั่ง

---

[261]“การค้า” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สืบค้นที่:
http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/start/step_exports.php

[262]“ศึกษาโอกาส” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/

[263] อมรินทร์ นันทวิทยาภรณ์ (2012) “การศึกษาสถานการณ์ กฎหมาย และการควบคุมสารพิษตกค้างในผักสดและผลไม้สดนำเข้าจากต่างประเทศ FDA” Journal: September-December 2012.

[264] อมรินทร์ นันทวิทยาภรณ์ (2012) อ้างแล้ว

จีน นอกจากนั้น ยังมีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย ทั้งนี้ ความหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ไทย เปิดเป็นช่องว่างให้ผู้ประกอบการจีนแทรกตัวเข้ามาขยายอิทธิพลทางการค้าในไทยได้โดยง่ายกว่า เกิดเป็นความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขัน ในขณะที่ผู้ประกอบการจีนสามารถเข้ามาทำการค้าในไทยได้โดยง่าย แต่เป็นการยากมากที่ผู้ประกอบการไทยจะเข้าไปเปิดร้านหรือแผงขายผลไม้ของไทยในตลาดค้าส่งจีน ทั้งนี้ อุปสรรคที่มีต่อสินค้าไทยและทุนไทยที่จะขยายไปตลาดในจีน อันมีสาเหตุจาก วิถีทางการค้า ความเป็นชาตินิยมท้องถิ่น การผูกขาดโดยทุนท้องถิ่น ความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาสายสัมพันธ์กับผู้ลงทุนและเจ้าหน้าที่ฝั่งจีน มาตรการของรัฐที่มิใช่ภาษี (Non-tariff barriers) และกฎระเบียบในระดับท้องถิ่นที่สามารถแตกต่างจากกฎระเบียบของส่วนกลาง มิใช่เป็นเรื่องใหม่ โดยได้มีการหยิบยกขึ้นมานำเสนอในช่วงเริ่มแรกของการจัดทำข้อตกเสรีการค้าเสรีอาเซียน-จีน เช่น การศึกษาของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2549)[265] เป็นต้น หรือแม้แต่สถานกงสุลใหญ่ ณ นครกวางโจว กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ ก็ได้เคยแจ้งเตือนในปี พ.ศ. 2555 แล้วว่า[266]

> *"ปัญหาและข้อจำกัดในการส่งออกผลไม้ไทยไปยังจีนที่ผู้ส่งออกของไทยประสบส่วนใหญ่เกิดจากมาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรขาเข้า ได้แก่ การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๑๓ ของรัฐบาลจีน การไม่มีความชัดเจนของการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่หน้าด่านศุลกากร รวมถึงการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มที่ซ้ำซ้อน เช่น หากต้องการจำหน่ายผลไม้ที่ตลาดเจียงหนาน ก็ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มอีกร้อยละ ๑๓ ทำให้ต้นทุนสูงและเสียเปรียบผลไม้ชนิดเดียวกันของจีน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยจากแมลงและสารตกค้างที่ทางการจีนกำหนด โดยระเบียบการนำเข้าและส่งออกผลไม้ของกระทรวงพาณิชย์จีน มีลักษณะเอื้อต่อการผูกขาดโดยกลุ่มพ่อค้าคนกลางชาวจีนรายใหญ่เท่านั้น"*

แต่ที่ผ่านมา ก็ยังไม่มีหน่วยงานรัฐของไทยใดเลย ที่เห็นความสำคัญที่จะดำเนินการใด ๆ อย่างจริงจัง เพื่อที่จะบรรเทาหรือแก้ปัญหาที่เกิดจากอุปสรรคดังกล่าวให้กับผู้ประกอบการไทยเลย ส่งผลทำให้ ตลอดห่วงโซ่คุณค่าในฝั่งไทย ทุนจีนสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจและยึดครองตลาดส่วนหนึ่งได้

ดังนั้น การเจรจาเปิดเสรีทางการค้าจำเป็นต้องพิจารณามากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า แต่ยังต้องเจรจาเรื่องอุปสรรคด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งเป็นมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (NTMs) และส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบ และเนื่องจากกฎระเบียบของจีนมีความซับซ้อน เปลี่ยนแปลงบ่อย และมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งอาจพบความแตกต่างในทางปฏิบัติ อันเนื่องมาจากการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ดังนั้น จึงควรพิจารณาจัดกลไกการให้คำแนะนำและช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่เหมาะสม ซึ่งควรต้องทำมากกว่าการให้ข้อมูลกฎเกณฑ์และกฎระเบียบ แต่ยังควรรวมถึงการให้ข้อมูลและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับแนวปฏิบัติและแนวทางการรับมือกับมาตรการต่าง ๆ ในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ด้วย

---

[265] สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (ITD) "โครงการศึกษาโอกาส ปัญหา และอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดจีน อันเป็นผลมาจากการเปิดเสรีการค้าอาเซียน – จีน โดยเจาะลึกเป็นรายมณฑล" เสนอต่อ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ 2549

[266] "โอกาสขยายตลาดผลไม้ไทยในจีนยังเปิดกว้าง" สถานกงสุลใหญ่ ณ นครกวางโจว กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, 19 พฤศจิกายน 2555 สืบค้นที่: http://www.mfa.go.th/business/th/situation/96/29611

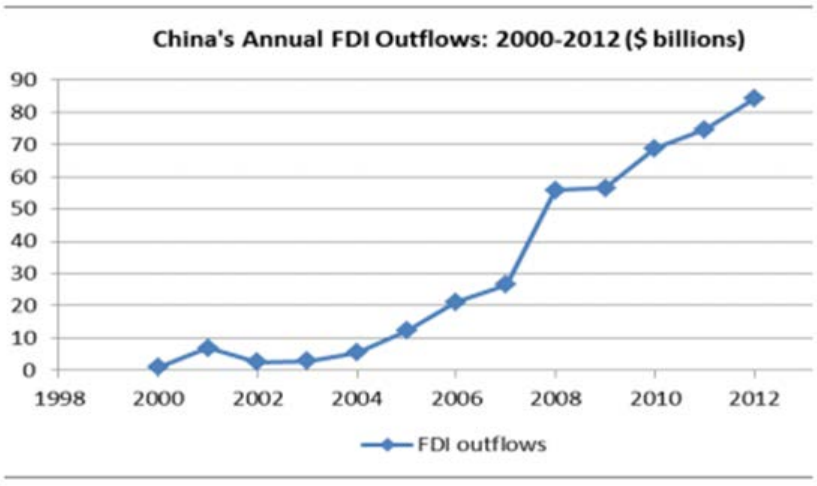
ระบบนิเวศจากมาตรการสนับสนุนของรัฐ

รัฐบาลจีนยังได้มีนโยบายตั้งแต่ปีพ.ศ.2543 ดำเนินการอย่างเข้มข้น ส่งเสริมให้ธุรกิจจีนออกไปลงทุนประกอบการในต่างประเทศ ภายใต้นโยบาย “ก้าวออกไป (Going Global)” ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (ปีพ.ศ. 2544-2548) โดยดำเนินการผ่านการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศในหลายด้าน อันประกอบด้วย นโยบายทางการเงินและภาษี (Financial and Taxation Policy) กลไกการป้องกันความเสี่ยง (Risk-safeguard Mechanism) เครือข่ายการบริการข้อมูล (Information Service Network) การจัดทำคู่มือการลงทุนทางตรงต่างประเทศ (Direction Guidance of OFDI)[267] และการช่วยเหลือของรัฐต่อรัฐ[268]

ตัวอย่างของการสนับสนุนเชิงรุกโดยรัฐจีน เพื่อให้ผู้ประกอบการของตนออกไปลงทุนในต่างประเทศ เช่น

- “ผู้ก่อตั้งตลาดจีนในห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ได้สร้างตลาดขึ้นมาเมื่อปีพ.ศ.2552 จากนั้นก็ได้รับเงินอุดหนุนให้เปล่าจำนวน 100,000 หยวน จากรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลยูนนาน”[269]
- ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2555 รัฐบาลจีนมีนโยบายสนับสนุนการค้าของชาวจีนในต่างประเทศ โดยการคืน 6% ให้กับผู้ประกอบการเมื่อส่งเงินกลับประเทศตามระบบเป็นเงินดอลล่าร์

การลงทุนของทุนจีนในต่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 (ภาพที่ 7-7) จนกระทั่งในปี ค.ศ. 2010 จีนมีจำนวน Outward Foreign Direct Investment (OFDI) สูงกว่าประเทศญี่ปุ่นเป็นครั้งแรก[270]



ภาพที่ 7-7 การขยายตัวของการลงทุนในต่างประเทศของทุนจีน[271]

[267] Yadong Luo, QiuzhiXue, and Binjie Han. (2010) “How emerging market governments promote outward FDI: Experience from China”. Journal of World Business Volume 45, Issue 1, January 2010, Pages 68-79.
[268]“การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลังสืบค้นที่: http://www.fpri.or.th/wp/?p=1473#.W36E2fZuLic
[269] อรัญญา ศิริผล (2556) “ผู้ค้าจีนในชายแดนลุ่มน้ำโขง: เปิดเบื้องหลังการอพยพของคนจีนรุ่นใหม่เข้าสู่ขายแดนลุ่มน้ำโขง”
[270] พีระ เจริญพร (กุมภาพันธ์ 2558) “เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจะเป็นปัจจัยผลักดันเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2558 ได้หรือไม่?” โครงการติดตามประเด็นเศรษฐกิจไทย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ในขณะที่ ไทยยังมุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ โดยขาดมาตรการเชิงรุกที่จริงจัง ในการส่งเสริมทุนไทยให้ออกไปยังต่างประเทศ การสนับสนุนจากรัฐไทยมีระดับความเข้มข้นที่น้อยกว่ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับจีนหรือญี่ปุ่น ถึงแม้ว่าการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศถูกระบุเป็นส่วนหนึ่งใน (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แต่มีการกล่าวถึงเพียงแต่ว่าไทยควรให้ความสำคัญเท่านั้น โดยมิได้มีการระบุถึงนโยบาย หรือ แผนการที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด ในปัจจุบัน นโยบายที่ส่งเสริมการลงทุนจึงมีเพียงแค่การให้ข้อมูล การนำพาไปดูงาน ออกงาน และจับคู่ธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งยังขาด “หน่วยงานเจ้าภาพ” เป็นการเฉพาะ[272] ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ในประเทศ พบว่า เกือบทั้งหมดเป็นการออกไปลงทุนด้วยตนเอง มีบางรายอาจได้รับคำแนะนำเบื้องต้นในช่วงแรกจากภาครัฐ[273] ความเหลื่อมล้ำในการส่งเสริมให้ไปประกอบการในต่างประเทศดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถเข้ามาขยายธุรกิจในไทยได้ง่ายกว่าผู้ประกอบการไทยเข้าไปทำการค้าในจีน

7.2.5 ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

หากเราพิจารณายุทธศาสตร์ในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พอจะแบ่งยุทธศาสตร์ตามผลลัพธ์ที่มีต่อแต่ละองค์ประกอบ (Elements) ของขีดความสามารถ ได้ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ที่สร้างศักยภาพของตัวพื้นที่ให้น่าเข้ามาลงทุน เช่น การพัฒนาถนนและสาธารณูปโภคอื่น ๆ การให้สิทธิพิเศษทางภาษี เป็นต้น
2. ยุทธศาสตร์ที่สร้างศักยภาพในการแข่งขันของคนไทยหรือผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะในด้านของการค้า การขาย การเจาะตลาด และด้านการพัฒนานวัตกรรมสินค้าและบริการ
3. ยุทธศาสตร์สร้าง Ecosystem เพื่อสนับสนุนหรือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สร้างศักยภาพในการแข่งขันของคน เช่น รัฐมีนโยบายซื้อของนอกน้อยลง หันมาซื้อสินค้านวัตกรรมที่ผลิตโดยคนไทย เพื่อสร้าง Demand กระตุ้นให้คนไทยกล้าลงทุนในการพัฒนานวัตกรรมมากขึ้นตามกลยุทธ์ด้านที่ 3

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ไม่สามารถเกิดขึ้นได้โดยอาศัยยุทธศาสตร์เพียงด้านใดด้านหนึ่ง แต่ต้องอาศัยการผลักดันและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปในทุก ๆ ด้านอย่างครบเครื่องและ “สมดุล” ไม่ทุ่มเทไปยังยุทธศาสตร์ด้านใดด้านหนึ่งมากเกินไป ดังนั้น ผู้ที่กำหนดยุทธศาสตร์การแข่งขันของประเทศ จำเป็นต้องมีความสามารถที่จะพิจารณาภาพแบบองค์รวม (Holistic) และเห็นภาพการเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้อย่างชัดเจนจริง ๆ

การดำเนินยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถของไทยที่ผ่านมามีปัญหาใหญ่อยู่ 2 ประการด้วยกัน ประการแรก ยุทธศาสตร์ที่มีความชัดเจนและมีรายละเอียดที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด จะเป็นยุทธศาสตร์ในพัฒนาพื้นที่เท่านั้น (ยุทธศาสตร์กลุ่มที่ 1) ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงานโครงการที่วนเวียนอยู่กับการทุ่ม

---

[271] ภาคย์ บุญนุช “จีนทุ่มซื้อโลก ปัจจัยและเบื้องหลังการลงทุนโดยตรงต่างประเทศของจีน” ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ, 1 พฤษภาคม 2557 สืบค้นที่: http://www.vijaichina.com/articles/274

[272]“การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง อ้างแล้ว

[273]“การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง อ้างแล้ว

งบประมาณไปกับการซื้อ การสร้าง การพัฒนาทางกายภาพ ไม่แตะในเรื่องของการปรับกระบวนการทางความคิด การเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงาน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่คิดได้ง่ายและทำได้ง่าย เพราะเพียงมีเงินก็สามารถทำได้ อีกทั้งเป็นโครงการที่มักขายได้ทางการเมืองด้วย ในขณะที่ยุทธศาสตร์ในกลุ่มที่ 2 และ 3 จะมีการนำเสนอแต่ภาพฝัน แต่ไม่ค่อยมีการลงรายละเอียดของแผนงานโครงการที่ชัดเจน เพราะเป็นกลุ่มกลยุทธ์ที่ผลักดันหรือดำเนินการได้ยากกว่า และต้องอาศัย “ปัญญา” ในการคิด และความอดทนในการดำเนินการมากกว่า เช่น กรณีของเขตพัฒนาเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีการเสนอมาอย่างมากในช่วง 4-5 ปีที่ผ่าน จะเห็นว่ามีแต่รายละเอียดของแผนงานเกี่ยวกับการสร้างถนน สร้างทางรถไฟ เต็มไปหมด แต่ขาดรายละเอียดที่จะเชื่อมโยงไปว่า โครงการเหล่านี้จะตอบโจทย์ในการยกระดับความสามารถของคนหรือผู้ประกอบไทยหรือไม่อย่างไร อีกทั้งแผนงานหรือโครงการที่เกี่ยวกับการสร้างคนหรือผู้ประกอบการไทยให้มีความเข้มแข็งขึ้น สามารถแข่งขันได้จริงในตลาดโลก กลับพร่ามัวมาก

ปัญหาประการที่สอง เป็นประเด็นของการจัดลำดับความสำคัญและจังหวะเวลาในการดำเนินยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ไม่เหมาะสม ไม่สัมพันธ์ และเกื้อกูลกัน สิ่งที่ควรทำก่อนไม่มีการผลักดัน มุ่งไปขับเคลื่อนแผนงานโครงการที่ควรดำเนินการในลำดับหลัง

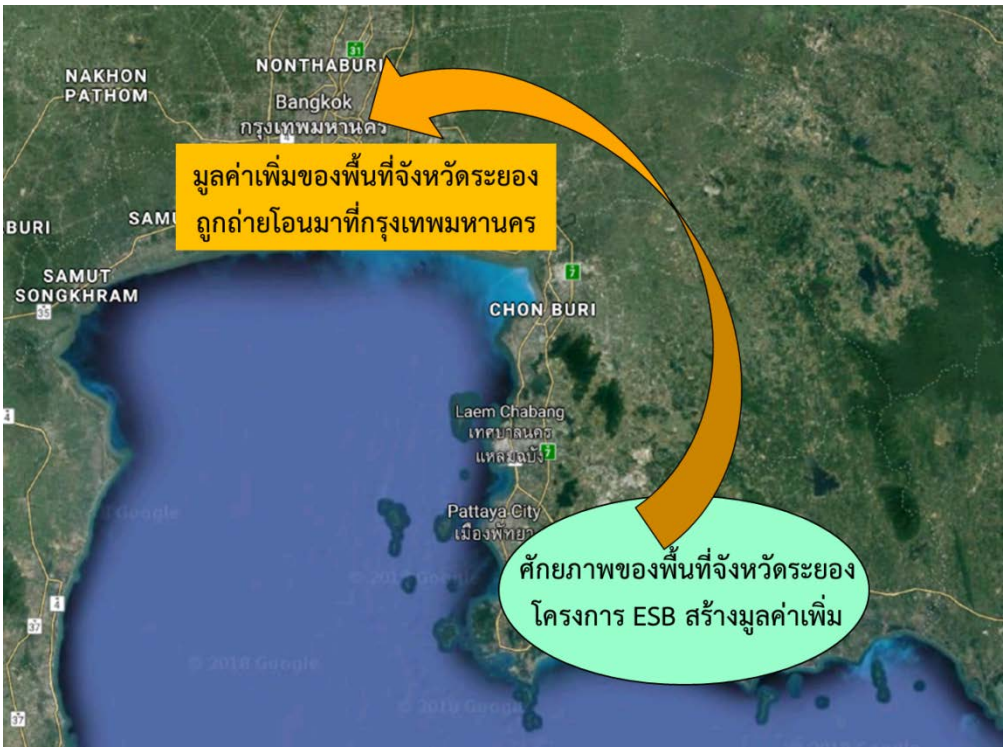
ความผิดพลาดและความไม่สมบูรณ์ในการดำเนินยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยนอกจากจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการสร้างความสามารถในการแข่งขันอย่างที่ควรจะเป็นแล้ว ยังอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบที่คาดไม่ถึงได้

ความย้อนแย้งที่จะนำเสนอต่อไปนี้ เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างผลลัพธ์ที่ได้รับจากการพัฒนาความสามารถของพื้นที่ แทนที่จะดำเนินการพัฒนาความสามารถของคนในพื้นที่ควบคู่ไปด้วย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้นำเสนอตัวเลขรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร (Per capita income of population) ของปีพ.ศ. 2554 ของแต่ละจังหวัด โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่าง กทม. และระยอง พบว่า กทม. มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ 398,638 บาทต่อปีต่อหัว ในขณะที่ระยองมีรายได้เฉลี่ยกว่า 2 เท่าของ กทม. อยู่ที่ 877,746 บาทต่อปีต่อหัว ในขณะที่ผลสำรวจตัวเลขของรายได้ต่อเดือนต่อครัวเรือนในปีเดียวกัน ที่สำรวจโดย สำนักงานสถิติแห่งชาติ ผลได้ที่รับกลับแตกต่างจากผลสำรวจของ สศช. แบบกลับหัวกลับหาง คือ กทม. มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 48,951 ต่อเดือนต่อครัวเรือน สูงเป็นกว่า 2 เท่าของรายได้เฉลี่ยของระยอง ซึ่งอยู่ที่ 21,929 ต่อเดือนต่อครัวเรือน

ความย้อนแย้งที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความแตกต่างในที่มาและวิธีการวิเคราะห์ที่ 2 หน่วยงานเลือกใช้ในกรณีของรายได้เฉลี่ยต่อหัวของ สศช. เป็นตัวเลขที่วิเคราะห์ได้จากการเอาผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product, GPP) ซึ่งสะท้อนมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดนั้น ๆ มาหารด้วยจำนวนประชากรของจังหวัด ในขณะที่ตัวเลขของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้จากการสำรวจครัวเรือนโดยตรง ซึ่งสะท้อนฐานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือนในจังหวัดนั้น ๆ ตัวเลขรายได้ของ สศช. เป็นตัวเลขที่สะท้อนขีดความสามารถในเชิงพื้นที่ของ กทม. และจังหวัดระยอง หมายถึง ศักยภาพของพื้นที่ที่จะเอื้อให้เกิดการดำเนินกิจกรรมที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ส่วนตัวเลขรายได้ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นตัวเลขที่สะท้อนขีดความสามารถของคนหรือผู้ประกอบการในอยู่ใน กทม. และจังหวัดระยอง อันหมายถึงขีดความสามารถของคนหรือผู้ประกอบการที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

จังหวัดระยองเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ในโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program, ESB) ประกอบด้วยอุตสาหกรรมหนักและ

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบหลัก เช่น ปิโตรเคมี ปุ๋ย สี เคมีภัณฑ์ น้ำมัน เหล็กและผลิตภัณฑ์โลหะ ยาง และพลาสติก เป็นต้น ซึ่งมูลค่าทางเศรษฐกิจที่สร้างโดยอุตสาหกรรมเหล่านี้ซึ่งมีมูลค่าสูงมาก จะถูกนับเป็นผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ของจังหวัดระยอง แต่ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจำนวนมากส่วนใหญ่นี้กลับไม่ตกอยู่กับคนในจังหวัดระยอง แต่ถูกถ่ายโอนไปให้คนหรือธุรกิจที่อยู่ใน กทม. ซึ่งเป็นคนที่ไปทำงานหรือลงทุนในจังหวัดระยอง หมายความว่า ถึงแม้จังหวัดระยองเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ แต่คนในจังหวัดเองกลับได้ประโยชน์น้อยมาก เพราะศักยภาพของคนในพื้นที่ไม่ได้รับการพัฒนาให้เท่าทันกับศักยภาพของตัวพื้นที่เอง



ภาพที่ 7-8 ศักยภาพที่เกิดจากพื้นที่จังหวัดระยองถูกถ่ายโอนไปให้กับทุนใน กทม.

ซึ่งถ้าเราลองขยายต่อยอดปรากฏการณ์ข้างต้น โดยเปลี่ยนจังหวัดระยองเป็นประเทศไทยทั้งประเทศ และ กทม. เป็นต่างชาติที่มีทุนเข้ามาลงทุนในไทย จะเห็นว่า ถ้าเรามุ่งแต่จะพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ เน้นการลงทุนโดยตรงของต่างชาติ โดยละเลยที่จะพัฒนาศักยภาพในคนของเราให้ก้าวหน้าทัดเทียมกัน สังคมไทยเองจะได้ประโยชน์น้อยมากจากการให้ทุนต่างชาติใช้ทรัพยากรในประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจในรูปของ GDP ซึ่งในที่สุดจะถูกถ่ายโอนไปเป็นผลประโยชน์ให้กับคนในชาติอื่น

การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องสร้างให้เกิดความสมดุลกันระหว่างศักยภาพของพื้นที่ของประเทศกับศักยภาพของคนและผู้ประกอบการในประเทศ หรืออย่างน้อย ควรให้ความสำคัญกับการยกระดับขีดความสามารถของคนเหนือกว่าขีดความสามารถของพื้นที่ เพราะว่าภายใต้บริบทของโลกาภิวัตน์ที่มีการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน ถ้าพื้นที่ใดมีศักยภาพที่ดี แต่คนหรือผู้ประกอบการในพื้นที่นั้นขาดความสามารถ ก็จะมีคนที่มีความสามารถจากที่อื่นเข้ามาตักตวงประโยชน์จากพื้นที่นั้นกลับบ้านเขาไปได้

ในทางกลับกัน ถึงแม้พื้นที่ที่มีอยู่ ไม่มีองค์ประกอบที่จะเกิดศักยภาพในการพัฒนาได้มาก เช่น เป็นพื้นที่ที่แห้งแล้ง กันดาร เป็นต้น แต่คนหรือผู้ประกอบการในประเทศมีความสามารถ มีศักยภาพในการแข่งขันที่สูง ก็ยังสามารถก้าวออกไปแสวงหาประโยชน์จากพื้นที่อื่นและนำส่งรายได้กลับมาที่บ้านเกิดของตนได้

ยุทธศาสตร์ในการผลักดันการพัฒนาเส้นทาง R3A ของไทยเป็นตัวอย่างที่ดีตัวอย่างหนึ่งที่แสดงถึงความผิดพลาดและความไม่สมบูรณ์ในการดำเนินยุทธศาสตร์ของไทย โดยมัวแต่หมกมุ่นสาละวนกับการสร้างศักยภาพเชิงพื้นที่เหนือกว่าการให้ความสนใจในการสร้างศักยภาพของคนและผู้ประกอบการไทย ในขณะที่รัฐไทยสนับสนุนและผลักดันอย่างมากที่จะพัฒนาเส้นทาง R3A ให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีน แต่กลับไม่มียุทธศาสตร์ที่ลงลึกในรายละเอียดที่ชัดเจนว่า เราจะพัฒนาธุรกิจไทยและผู้ประกอบการไทยในด้านใดบ้างเพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์สูงสุดจากการใช้เส้นทาง R3A มีแต่การนำเสนอขายภาพฝันว่าประเทศจีนมีตลาดขนาดใหญ่ มีผู้บริโภคกว่าพันล้านคน โดยไม่คำนึงถึงความเป็นจริงว่า ทุนไทยและสินค้าไทยมีศักยภาพที่จะแข่งขันหรือเจาะเข้าไปในตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหนึ่งที่มีการแข่งขันสูงที่สุดในโลก ได้อย่างไร อีกทั้งยังลืมไปว่า ในขณะที่ไทยสนใจจะขยายการค้าเข้าไปในจีน จีนเองก็ต้องการเจาะตลาดเข้ามาในไทยเหมือนกัน การที่รัฐไทยสนใจมุ่งแต่จะสร้างเส้นทางการขนส่ง แต่ละเลยที่จะพัฒนาผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจังควบคู่ไปด้วย ปล่อยให้ทุนจีนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือทุนไทยอยู่มากในเกือบทุกด้าน ผลที่ได้รับจึงกลายเป็นว่าเส้นทางที่สร้างกันขึ้นมา แทนที่จะเป็นช่องทางให้สินค้าไทยและทุนไทยไหลออกไปเก็บเกี่ยวประโยชน์จากตลาดในจีน กลายเป็นการเปิดโอกาสให้สินค้าจีนและทุนจีนทะลักเข้ามาครอบงำการค้าและตลาดในไทยแทน

7.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์

จากบทเรียนที่ได้นำเสนอข้างต้น การศึกษาจึงขอเสนอแนวทางการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยในระยะต่อไป เพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต และบริการโลจิสติกส์ โดยแบ่งกลยุทธ์ที่นำเสนอออกเป็น 2 ประเภท คือ กลยุทธ์เชิงรับ ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพื่อชะลอการขยายอิทธิพลทางการค้าของจีนเข้ามาในตลาดการค้าสินค้าเกษตรของไทย ทั้งนี้ กลยุทธ์นี้ไม่ได้ปิดกั้นการค้าจากจีน เพราะไทยมีเศรษฐกิจเปิด แต่เป็นการดำเนินการเพื่อให้การทำการค้าจีนในไทยเป็นไปอย่างมีระเบียบ ถูกต้องตามกฎหมายที่มีอยู่ เพื่อให้เกิดการค้าที่เท่าเทียมกัน (Fair Trade) ระหว่างทุนจีนกับทุนไทย และกลยุทธ์เชิงรุก ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ส่งเสริมให้สินค้าไทย ทุนไทยและผู้ประกอบการไทย มีโอกาสที่จะสร้างอำนาจเพิ่มขึ้น นำไปสู่การยกระดับประโยชน์ที่พึงได้จากการใช้เส้นทาง R3A

โดยกลยุทธ์เชิงตั้งรับจะเป็นการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และการสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทยรองรับการรุกเข้ามาของ Platform ที่เป็นของทุนจีน เช่น Alibaba เป็นต้น ส่วนกลยุทธ์เชิงรุกจะเป็นการยกระดับความสามารถในการสร้างอำนาจในการต่อรองทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยที่ทำการค้าบนเส้นทาง R3A อันประกอบด้วย การสร้างอำนาจต่อรองด้วยตัวสินค้า และการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการส่งเสริมให้คนไทยเข้าไปทำธุรกิจเทรดดิ้งในจีน

7.3.1 กลยุทธ์เชิงรับ: การลดข้อเสียเปรียบ

7.3.1.1 การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

ในอนาคต ล้งจีนอาจเข้าครอบงำการค้าผลไม้ไทย จนสามารถผูกขาดการซื้อขายและกำหนดราคาได้ หากไม่มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้อย่างมีประสิทธิภาพ

<u>การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว</u>

ล้งจีน ซึ่งเป็นธุรกิจการรับซื้อผลไม้ คัดกรองคุณภาพ และบรรจุส่งไปยังประเทศจีน อาจถือเป็นการให้บริการบริษัทแม่ในต่างประเทศตามธุรกิจบัญชีบริการในบัญชี 3(21) แนบท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งตามกฎหมายกำหนดว่าต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติดังกล่าว

หากล้งจีนมีการขายผลไม้บางส่วนในประเทศไทยด้วย ก็จะถือเป็นการประกอบธุรกิจการค้าภายในเกี่ยวกับผลิตผลทางการเกษตรตามบัญชี 3(13) ซึ่งตามกฎหมายกำหนดว่าต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม พบว่ามีทุนจีนจำนวนหนึ่งใช้รูปแบบการประกอบธุรกิจแบบนอมินี ทำให้ธุรกิจมีสถานะเป็นนิติบุคคลไทย แม้ในทางความเป็นจริงอำนาจในการควบคุมและบริหารจัดการอาจจะอยู่ในมือทุนจีนก็ตาม วิธีการใช้รูปแบบนอมินีเป็นวิธีการที่บริษัททุนต่างชาติโดยทั่วไป (ไม่เฉพาะทุนจีน) ใช้เพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัด

หุ้นส่วนต่างชาติในกฎหมายไทย[274] ตัวอย่างเช่น ให้ทุนจีนถือหุ้นร้อยละ 49 ส่วนผู้ถือหุ้นชาวไทยถือหุ้นร้อยละ 51 แต่ให้ผู้ถือหุ้นชาวไทยถือหุ้นบุริมสิทธิ และกำหนดในข้อบังคับของบริษัทให้หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิในการออกเสียงได้น้อย จนทำให้หุ้นส่วนไทยไม่มีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัท หรืออีกวิธีการหนึ่งก็คือการใช้นอมินีที่เป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยถือหุ้นแทน แต่ผู้ถือหุ้นชาวไทยไม่ได้มีอำนาจในการบริหารจัดการหรือได้รับส่วนแบ่งผลประโยชน์ตามสัดส่วนของการถือหุ้นทางนิตินัยแต่อย่างใด

<u>การทำงานของคนต่างด้าว</u>

คนต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยต้องได้รับใบอนุญาตทำงาน ตามพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2561

<u>พฤติกรรมทางการค้าไม่เป็นธรรม</u>

หากล้งจีนมีการกระทำหรือตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการเพื่อซื้อผลไม้จากชาวสวนเป็นจำนวนมาก เพื่อให้สามารถกำหนดราคาผลไม้ให้ต่ำได้ อาจเข้าข่ายเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560

<u>กฎระเบียบอื่น ๆ</u>

เช่น ผลิตผลที่ส่งออกของล้งจีนมาจากแปลงปลูกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานเกษตรที่ดีและเหมาะสม (Good Agricultural Practice: GAP) หรือไม่ ได้รับการรับรองคุณภาพและมาตรฐานตามระบบการผลิตที่ดี (Good Manufacturing Practice: GMP) หรือไม่ รวมทั้งมีการเสียภาษีตามประมวลกฎหมายรัษฎากรอย่างถูกต้องหรือไม่

ข้อสังเกตสำคัญประการหนึ่งคือ นโยบายของภาครัฐไทยไม่มีความชัดเจน ทำให้หน่วยราชการที่เป็นฝ่ายปฏิบัติไม่แน่ใจว่าควรจะบังคับใช้กฎหมายหรือไม่ และจะบังคับใช้กฎหมายเข้มงวดมากน้อยเพียงใด ตัวอย่างเช่น ในช่วงแรก การเข้ามาของล้งจีนส่งผลให้เกษตรกรไทยได้ราคาพืชผลที่สูงขึ้น รวมทั้งมีการนำเทคโนโลยีการคัดกรองและบรรจุผลไม้ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นมาดำเนินการในประเทศไทย จนหลายฝ่ายเกรงว่า หากดำเนินการปราบปรามล้งจีนและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ก็อาจจะกระทบกับระบบเศรษฐกิจในห่วงโซ่คุณค่าฝั่งไทยทั้งระบบได้

ข้อเสนอแนะทางนิตินโยบายเพื่อลดความเสียเปรียบของผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่คุณค่าฝั่งไทย

1. รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐต้องมีการทบทวนจุดยืนทางนโยบายและแนวทางการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยให้ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ
2. มีการศึกษาอย่างชัดเจนถึงโมเดลธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการไทยในการรับซื้อและบรรจุเพื่อส่งออกไปยังประเทศจีน และมีการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเรียนรู้เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคัดกรองและบรรจุผลไม้เพื่อส่งออก

[274] เดือนเด่น นิคมบริรักษ์, สุณีพร ทวรรณกุล, สฤณี อาชวานันทกุล “นอมินี:เบื้องหลังกลเกมธุรกิจของพ่อค้ายุคโลกาภิวัฒน์” (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557)

3. มีการพิจารณาแนวทางการจัดระเบียบการส่งออกผลไม้ เช่น ให้มีการจัดตั้งสมาคมการค้าและมีการกำหนดเงื่อนไขทางการค้า การชำระเงิน และเงื่อนไขตลาดที่เป็นมาตรฐาน เพื่อสามารถต่อรองหากประเทศผู้ซื้อให้เงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม

7.3.1.2 การสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทย

การซื้อขายสินค้าออนไลน์ผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือ E-commerce จะได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในปัจจุบันนี้ก็ได้มีผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม (Platform) ซึ่งทำหน้าที่เป็นตลาดกลางสำหรับการซื้อขายผ่านระบบออนไลน์เกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นของไทยเองและเป็นของต่างประเทศ ดังนั้นผู้ค้าผักและผลไม้ไทยจำเป็นต้องนำสินค้าของตนขายผ่านระบบออนไลน์เพื่อสร้างโอกาสในการกระจายสินค้าไปยังลูกค้าทั่วโลกได้อย่างไร้ขีดจำกัด โดยมีทางเลือกคือใช้แพลตฟอร์มที่เป็นตลาดกลางในประเทศ หรือต่างประเทศ ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าผักและผลไม้ไทย ซึ่งหมายรวมถึงเกษตรกรรายย่อยด้วย จึงจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำแพลตฟอร์มหรือตลาดกลางสัญชาติไทย เพราะถ้าปล่อยให้ไปซื้อขายออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มของต่างชาติ ก็จะทำให้ข้อมูลการค้าขายตกอยู่ในมือของทุนต่างชาติ อันหมายถึง ทำให้ผู้ค้าไทยต้องพึ่งทุนต่างชาติ และเป็นการลดอิทธิพลของทุนไทยในตลาดการค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ปัจจุบัน[275] กระทรวงพาณิชย์ได้เปิดเว็บไซต์ www.thaitrade.com เพื่อผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการค้าออนไลน์ของประเทศ หรือ National e-Marketplace Platform เพื่อยกระดับการค้าออนไลน์ของไทยทั้งระบบอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งส่งเสริมการซื้อขายสินค้าและบริการครอบคลุมรูปแบบ B2B และ B2C ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศอย่างครบวงจร โดยภายในเว็บไซต์จะมีบริการ “Thaitrade Shop ช้อปครบจบในคลิกเดียว” ซึ่งเป็นบริการส่งเสริมการขายในรูปแบบ B2C (Business to Consumer) ภายในประเทศ โดยมีการรวบรวมสินค้าคุณภาพจากผู้ประกอบการไทยรายย่อยมาให้ผู้ซื้อได้เลือกสรรโดยตรง มีระบบรองรับการชำระเงินผ่านบัตรเครดิต/เดบิตทุกธนาคาร และระบบเชื่อมต่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทยหลากหลายบริษัท

นอกจากนี้ยังเปิดให้ e-Marketplace อื่น ๆ ของไทยเข้ามาเชื่อมต่อและแสดงผลในลักษณะ Featured Store เพื่อให้ผู้ซื้อสามารถค้นหาสินค้าได้จากหลายแพลตฟอร์มได้ภายในเว็บเดียว โดยได้รับความร่วมมือจากพันธมิตรด้าน E-commerce ของไทยกว่า 20 บริษัท จากภาครัฐ ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภาคการเงิน และภาคการขนส่งสินค้า

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน มีจำนวนผู้ประกอบการที่เป็นผู้ขายทั้งสิ้น 23,607 ร้านค้า มีสินค้ามากกว่า 256,414 รายการ โดยแยกเป็นหมวดหมู่ตามประเภทของสินค้ารวม 52 หมวดสินค้า และมีผู้ซื้อจากประเทศต่าง ๆ เข้ามาชมสินค้าแล้วกว่า 6,076,669 ราย จากกว่า 237 ประเทศทั่วโลก โดยประเทศที่มีผู้เข้าเยี่ยมชมมากที่สุด ได้แก่ จีน อินเดีย เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ สหราชอาณาจักร

[275]พาณิชย์เปิด Thaitrade.com โฉมใหม่! ดันเป็นแฟลตฟอร์มค้าออนไลน์ของประเทศ, 9 มิถุนายน 2018, สืบค้นที่ http://www.transportjournalnews.com/thaitrade-com/

ออสเตรเลีย และในจำนวนนี้ได้ลงทะเบียนเป็นผู้ซื้อแล้วกว่า 163,136 ราย[276] สินค้าที่ได้รับความนิยมคือกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ตามมาด้วยผลิตภัณฑ์ความงาม อะไหล่ยานยนต์ แฟชั่น เครื่องประดับและสินค้าเกษตร

ทั้งนี้ เราสามารถเชื่อมโยง www.thaitrade.com กับแพลตฟอร์มอื่น ๆ ได้ เช่น Alibaba ซึ่งผลดีของการให้ผู้ค้าไทยเข้ามาค้าขายผ่าน Thaitrade.com แทนที่จะไปค้าขายโดยตรงกับแพลตฟอร์มต่างชาติ โดยกลไกที่เกิดขึ้นจะทำให้ไม่เกิดการล้ำเส้นของผู้ประกอบการจีน คือต่างคนต่างทำหน้าที่ของตนเองในรูปแบบ Virtual

7.3.2 กลยุทธ์เชิงรุก: การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้า

ในโลกการค้าสมัยใหม่ ทุนที่มีอำนาจต่อรองทางการค้าในห่วงโซ่คุณค่าสูงย่อมสามารถตักตวงประโยชน์จากการค้าเหนือทุนอื่น ๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่เดียวกัน หากพิจารณากรอบความคิด Smile Curve ที่ได้นำเสนอในหัวข้อที่ผ่านมา จะเห็นว่า ธุรกิจที่มีอำนาจต่อรองเป็นธุรกิจที่ครอบงำกิจกรรมที่มุมปากทั้งสองของ Smile Curve คือ การสร้างอำนาจต่อรองด้วยความเป็นซัพพลายเออร์หรือเจ้าของสินค้าที่มีแบรนด์ที่สามารถครองใจความต้องการของตลาด เช่น ในกรณีของสินค้าของบริษัทแอปเปิ้ล ซึ่งเป็นแบรนด์ที่มีมูลค่าสูงที่สุดในโลก เป็นต้น และการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการควบคุมช่องทางเข้าถึงลูกค้าหรือผู้บริโภค กลยุทธ์เชิงรุกเพื่อเพิ่มความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการสร้างประโยชน์ที่จะได้รับจากการค้าผักและผลไม้ไทยผ่านเส้นทาง R3A จึงได้แบ่งออกเป็น 2 ด้านตามวิถีการสร้างอำนาจต่อรองดังกล่าวคือ

- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า
- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

7.3.2.1 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า

ในกรณีของห่วงโซ่คุณค่าการส่งออกทุเรียนที่ไทยเป็นแหล่งผลิตเพื่อไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคในจีนนั้น ไทยและจีนต่างก็มีโอกาสในการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้าเหนือกันและกัน โดยอำนาจต่อรองของไทยอยู่ที่ ไทยแทบจะเป็นผู้ผลิตหลักรายเดียวของทุเรียนที่มีรสชาติเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคจีน (มุมยิ้มด้านขวาของ Smile Curve) ทุเรียนไทยจึงครองส่วนแบ่งการตลาดส่วนใหญ่ในตลาดทุเรียนจีน ในขณะที่อำนาจต่อรองของจีนอยู่ที่การผูกขาดตลาดส่งออกของทุเรียนไทย เนื่องจากปริมาณทุเรียนที่ไทยส่งออกไปขายในประเทศอื่นนอกเหนือจากจีนนั้นเป็นสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกทุเรียนทั้งหมด จีนจึงแทบจะเป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตหลักรายเดียวในโลกของทุเรียนไทย (มุมยิ้มด้านซ้ายของ Smile Curve) ทำให้ธุรกิจจีนมีอำนาจเหนือธุรกรรมการส่งออกทุเรียนไทยไปจีน เช่น เมื่อตรวจสอบรายชื่อผู้ส่งออกทุเรียนแช่แข็ง 10 อันดับแรก ปรากฏว่ามีบริษัทที่มีชาวจีนถือหุ้นอยู่มากถึง 5 ใน 10 ราย อาทิ บริษัท บีเอส เวิลด์ ฟู้ด, บริษัท เทียนชาน อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, หจก.พิสุทธิ์ฟู้ด (จีนถือหุ้น 100%), บริษัท ไทย โน่ง เม่า ฟู้ด และบริษัท เทียนผม จำกัด ขณะที่ รายชื่อผู้ส่งออกทุเรียนสดไปจีน 10 อันดับแรก มีผู้ส่งออกที่มีชาวจีนถือหุ้นอยู่หลายราย เช่น ดี

[276] เว็บไซต์ thaitrade.com ตลาดกลางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของไทย, 1 พฤษภาคม 2018 สืบค้นที่ https://www.thailandplus.tv/?p=5134

เอฟ เอช อินเตอร์เฟรช เทรดดิ้ง จำกัด, บริษัท วิน วิล เฟรชฟรุ๊ต จำกัด, บริษัท หยุนหนานสิบสองปันนา หงส์ชิง อินเตอร์เนชั่นแนลเทรด (ไทยแลนด์) จำกัด[277]

ที่ผ่านมา ได้เห็นถึงความพยายามของจีนที่จะลดอำนาจต่อรองของไทยที่เกิดจากการเป็นซัพพลายเออร์หลักของทุเรียน ผ่านการดำเนินงานใน 3 รูปแบบ คือ

4) การนำกล้าพันธุ์ทุเรียนไทยไปทดลองปลูกในประเทศจีนเอง หรือจากการที่ทุนจีนเข้าไปพัฒนาพื้นที่เกษตรจำนวนมากในประเทศเพื่อนบ้าน มีความเป็นไปได้ที่จะลองนำพันธุ์ทุเรียนไทยไปปลูกในประเทศเพื่อนบ้านที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ใกล้เคียงกับไทย เพื่อให้มีแหล่งผลิตทางเลือกของทุเรียนในอนาคต
5) การคืบคลานเข้าซื้อสวนทุเรียน หากติดตามการเข้ามาทำการค้าของทุนจีนนั้น จะเห็นถึงวิวัฒนาการการแทรกตัวเข้ามาในธุรกิจการค้าทุเรียนของไทย ด้วยความพยายามของทุนจีนที่จะเข้ามาเรียนรู้กระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการค้าทุเรียน เพื่อให้สามารถควบคุมการทำงานทั้งระบบได้ครอบคลุมขึ้น แต่เดิมพ่อค้าจีนที่เดินทางเข้ามาซื้อทุเรียนในจังหวัดภาคตะวันออกของไทย มาด้วยทุนอย่างเดียว ยังไม่รู้จักชาวสวน ขาดความเชี่ยวชาญและไม่รู้ขั้นตอนต่าง ๆ จึงต้องอาศัยล้งไทยเป็นคนกลาง ทั้งในการรวบรวมผลผลิตให้ได้ในปริมาณและคุณภาพที่ต้องการ และในการชุบน้ำยาผลผลิต และในการจัดทำหีบห่อเพื่อส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ออกไปต่างประเทศ พ่อค้าจีนได้เข้ามาเรียนรู้กระบวนการจัดการของล้ง เกิดเป็นความรู้ความเข้าใจที่ทำให้พ่อค้าจีนสามารถควบคุมการการทำงานทั้งการเตรียมผลไม้เพื่อการส่งออกและการซื้อผลไม้และต่อรองราคาจากชาวสวนได้
6) การขายทุเรียนที่ปลูกในไทย ภายใต้แบรนด์จีน เช่น กรณีของทุเรียนแบรนด์เหวินจี้ ซึ่งได้มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์เมื่อต้นปีพ.ศ. 2561 จนถึงขั้นที่ผู้ประกอบการในจีนได้นำคำว่า “หมอนทอง” หรือภาษาจีน “จินเจิ่นโท” ไปจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า[278]

ไทยควรรู้จักใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบที่เป็นแหล่งผลิตทุเรียนพันธุ์ที่มีรสชาติครองใจผู้บริโภคทุเรียนในใจจีน เพื่อยกระดับอำนาจต่อรองในระบบห่วงโซ่การส่งออกทุเรียน ด้วยการดำเนินการภายใต้เป้าหมายให้ผู้บริโภคในจีนที่อยากได้ทุเรียนต้องมา “ง้อ” เพื่อซื้อผลผลิตของเรา

3) ไทยควรพัฒนาจังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น จังหวัดจันทบุรี ให้เป็นตลาดกลางการค้าทุเรียนระดับโลก ซึ่งผู้ซื้อชาวจีนหรือจากประเทศอื่นๆ ที่ต้องการทุเรียนไทยต้องมาที่จันทบุรี โดยควบคุมให้กระบวนการคัดเกรด การบรรจุหีบห่อ การเตรียมสินค้าทั้งหมด ดำเนินการโดยผู้ประกอบการไทย
4) การสร้าง Brand และ Story ให้กับทุเรียนของไทย รวมถึงการยกระดับและควบคุมคุณภาพของทุเรียนเพื่อสร้างความมั่นใจว่าผลผลิตที่ทำการส่งออกมีรสชาติอร่อยและมีความสม่ำเสมอ[279]

---

[277] “ยักษ์จีนชิงทุเรียน ส่งออกพุ่ง100% เกษตรกรแห่ปลูก” ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 5 พฤษภาคม 2561 สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/economy/news-153778

[278] มนต์ชัย วงษ์กิตติไกรวัล (29 มีนาคม 2561) “พ่อค้าจีนหัวใส หวังจดทะเบียน ‘หมอนทอง’ กระทรวงพาณิชย์ส่งหนังสือท้วง ทั่วโลกรู้เป็นของไทย”
สืบค้นที่: https://thestandard.co/chinese-merchants-registered-morn-thong-ministry-of-commerce-oppose/

[279] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ทั้งนี้ ประเทศเวียดนามเองก็เริ่มให้ความสนใจกับการสร้างแบรนด์ให้กับทุเรียนที่ปลูกในประเทศเวียดนาม เช่น 'ทุเรียนดาฮวาย' จากอำเภอดาฮวาย (Da Huoai) ที่จดทะเบียนการค้าเป็นทุเรียนท้องถิ่นที่มีคุณภาพเชื่อถือได้ เกิดจากการรวมกลุ่มกันของชาวสวนทุเรียนในอำเภอดาฮวายในการพัฒนา ทั้งสายพันธุ์ การดูแลผลผลิต และศึกษาตลาดอย่างเข้มข้น ไม่ยอมตัดทุเรียนอ่อนส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง แต่เลือกขายตรงหรือขายให้กับพ่อค้าที่เข้าใจและพร้อมนำเสนอแบรนด์ทุเรียนดาฮวายออกสู่ตลาดโลก ซึ่งในระยะเริ่มต้นอาจต้องยอมขายราคาต่ำในระยะแรก แต่เมื่อแบรนด์เป็นที่รู้จักกันทั่วไปแล้ว ย่อมส่งผลดีในระยะยาว เมื่อตลาดทุเรียนเกิดการอิ่มตัว จำเป็นต้องหันมาแข่งขันกันเรื่องคุณภาพสินค้าเป็นหลัก[280]

การศึกษาการจัดทำยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางการค้า เพื่อหาแนวทางปฏิบัติที่ดีของรัฐในการส่งเสริมการส่งออก ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) จัดทำให้กับสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ พบว่า การสร้างชื่อสินค้าให้ติดตลาดเป็นการสร้างข้อได้เปรียบในการทำการค้า ดังนั้น เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าการส่งออกแก่ภาคธุรกิจและผู้ประกอบการทุกระดับ ภาครัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทสนับสนุนการสร้างแบรนด์แห่งชาติ เพื่อเป็นเครื่องมือเปิดทางให้ภาคธุรกิจไทยออกไปโตต่างประเทศได้ อย่างไรก็ดี การสร้างแบรนด์แห่งชาติไม่ได้เป็นแนวความคิดที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ ภาครัฐเองก็ได้พยายามสร้างแบรนด์ประเทศไทยมาบ้างแล้ว เช่น เคยพยายามสร้างแบรนด์ "Thailand's Brand " สำหรับสินค้าทั่วไป เป็นต้น แต่ยังไม่ปรากฏผลความสำเร็จที่ชัดเจน การศึกษาได้เสนอว่า ภาครัฐควรเร่งพัฒนา และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่แบรนด์แห่งชาติ ให้มีความโดดเด่นควบคู่ไปกับการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการพัฒนามาตรฐานสำหรับสินค้าและบริการให้เป็นที่ยอมรับของสากล เพื่อรองรับการสร้างแบรนด์ประเทศไทยให้ติดตลาดและให้เป็นที่ยอมรับของตลาดต่างประเทศ[281]

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการการสร้างแบรนด์แห่งชาติจะอยู่ที่การสร้างมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อรับประกันคุณภาพของสินค้า ไม่ใช่เป็นเพียงการโฆษณาชวนเชื่อ ดังนั้น ในการสร้างแบรนด์ให้กับผลไม้ไทยที่มีความโดดเด่น (Niche) เช่น ทุเรียน มังคุด เป็นต้น จะต้องมีการพัฒนาและควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าเพื่อรับประกันคุณภาพสินค้าแบบครบวงจรในทุกขั้นตอน ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่การค้า ตั้งแต่ การปลูก/การผลิต การเก็บเกี่ยว การบรรจุภัณฑ์ การแปรรูป และการตลาดและการขายทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดหน่วยงานทำหน้าที่เป็นผู้ผลักดันสินค้า (Product Champion) ที่มีอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนในการดูแลและรับผิดชอบตลอดห่วงโซ่การค้าผลไม้ อีกทั้งผู้ประกอบการไทยจะต้องรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคมวิชาชีพ พัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมถึงการพัฒนาระบบให้การรับรอง (Certification) มาตรฐานการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าเกษตรกรและผู้ประกอบการที่อยู่ในห่วงโซ่การค้าภายใต้แบรนด์แห่งชาติ จะทำงานได้มาตรฐานเดียวกัน เพื่อสร้างความมั่นใจกับคุณภาพผลผลิตที่ส่งออกไป

7.3.2.2 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยเข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

[280] "เส้นทางทุเรียน จากผลผลิตน้อยแต่อร่อยมาก ทำอย่างไรให้ผลผลิตมากและโคตรอร่อย?" The Momentum, 1 พฤษภาคม 2561 สืบค้นที่: https://themomentum.co/thai-durian/

[281] ธารทิพย์ ศรีสุวรรณเกศ (29 ธันวาคม 2559) "สร้าง 'แบรนด์แห่งชาติ' กลยุทธ์ทางการค้าไทยต้องไปต่อ" สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) สืบค้นที่ : https://tdri.or.th/2016/12/biz-2016-12-29/

วิวัฒนาการการขยายการค้าระหว่างประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ระยะหรือรูปแบบ ดังนี้

5) ระยะ/รูปแบบ ที่ 1: เป็นการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีฐานการผลิตในประเทศของตนและพึ่งพาผู้นำเข้าในต่างประเทศ

6) ระยะ/รูปแบบ ที่ 2: ส่งออกฐานการผลิตสินค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อลดอุปสรรคจากภาษีอากรนำเข้า พร้อมกับจัดตั้งสำนักงานขายทำหน้าที่ดูแลการกระจายสินค้าในต่างประเทศ เป็นรูปแบบการขยายที่อาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์ของสินค้าเป็นตัวขับเคลื่อนการขาย

7) ระยะ/รูปแบบ ที่ 3: ส่งออกพ่อค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อไปครอบครองและควบคุมช่องทางนำเข้าและกระจายสินค้าในต่างประเทศ ไม่จำเป็นต้องอาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์สินค้า แต่อาศัยอำนาจในการครอบครองกลไกการตลาดในต่างประเทศ

8) ระยะ/รูปแบบ ที่ 4: ส่งออก Platform เพื่อสร้างอำนาจในการกำกับและทิศทางของตลาด เพราะ Platform ทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นตลาดกลางหรือศูนย์กลางการค้าขายผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่ซัพพลายเออร์หรือเจ้าของสินค้า และผู้ซื้อและผู้บริโภค จำนวนมาก สามารถสื่อสารและรับรู้ความต้องการซึ่งกันและกันได้ จนเกิดเป็นการซื้อขายสินค้าและบริการ ทั้งนี้ Platform ต้องทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้า ซึ่งประกอบด้วย การโฆษณา การสั่งซื้อสินค้า การจัดส่ง บริการหลังการขาย และการชำระเงิน เจ้าของ Platform จึงสามารถใช้ Platform เป็นเครื่องมือหรือกลไกในการสร้างโอกาสที่จะควบคุมทิศทางการค้า รวมถึงการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย เช่น พฤติกรรมการบริโภคของผู้ซื้อสินค้าแต่ละประเภทในแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

จะเห็นว่า ไม่มีประเทศที่ก้าวหน้าทางเศรษฐกิจแล้วประเทศใด จะพึ่งการค้าระหว่างประเทศในรูปของการส่งออกสินค้า แต่เพียงอย่างเดียว ทุกประเทศต่างก็ส่งเสริมและเร่งผลักดันการขยายการค้าในรูปแบบอื่น ๆ ด้วยกันทั้งนั้น เช่น การจัดตั้งฐานผลิตสินค้าในต่างประเทศ การส่งเสริมให้ธุรกิจออกไปแทรกตัวในระบบค้าปลีกต่างประเทศ หรือการสร้าง E-commerce Platform รองรับการค้าขายให้กับผู้ซื้อและผู้ขายทั่วโลก เป็นต้น ในขณะที่ ความพยายามขยายการค้าระหว่างประเทศของไทย ยังย่ำอยู่กับนโยบายเดิม ๆ คือ มุ่งเน้นการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยยังคงฐานการผลิตและฐานการค้าทั้งหมดอยู่ในประเทศไทย

ในส่วนของผักและผลไม้ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตได้เหมือนสินค้าอุตสาหกรรม ดังนั้น ความพยายามขยายการค้าผักและผลไม้ที่ปลูกในไทย นอกเหนือจากการส่งออกสินค้า จึงควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้คนไทยออกไปประกอบธุรกิจการค้าในต่างประเทศ เพื่อยกระดับอำนาจในการควบคุมช่องทางการกระจายสินค้าไทยในต่างประเทศ

ปัจจุบันมีนักศึกษาจีนเข้ามาศึกษาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ข้อมูลจากสถานทูตจีนพบว่า ปัจจุบันมีนักศึกษาจีนในประเทศไทยกว่า 30,000 ราย โดยทยอยเข้ามาเรียนปีละ 8,000-9,000 คน กลุ่มที่เลือกมาเมืองไทยส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางตอนใต้ของจีนอย่าง หนานหนิง คุนหมิง อาจเป็นเพราะอยู่ในพื้นที่ใกล้ชิดและมีความสัมพันธ์กับไทยในเรื่องธุรกิจการค้าระหว่างกันค่อนข้างมาก คุณสมบัติของนักศึกษาจีน คือ ความกระตือรือร้น มุ่งมั่นและรับผิดชอบ และมีความเป็นพ่อค้าอยู่ในสายเลือด โดยหนึ่งในเหตุผลที่เลือกเรียน

ต่างประเทศ คือ แสวงหาโอกาสการประกอบธุรกิจในต่างประเทศหลังเรียนจบ[282] ปัจจุบัน บริษัทจีนมาลงทุนที่ไทยกว่า 3,000 บริษัท ซึ่งมีความต้องการบุคลากรที่สามารถใช้ทั้งภาษาไทยและจีน นักศึกษาจีนถึงร้อยละ 80% ต้องการทำงานต่อที่ประเทศไทย สอดรับกับบริษัทจีนที่เข้ามาลงทุนในไทยที่มีความต้องการบุคลากรจีนเป็นจำนวนมาก และด้วยสถานะที่จัดตั้งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในไทย ทำให้สามารถขอใบอนุญาตการทำงาน (Work permit) ได้ง่ายกว่าการเป็นต่างชาติมาทำงานที่ไทยเป็นรายบุคคล[283]

ในทางกลับกัน ปัจจุบันนักศึกษาไทยก็มีความนิยมไปศึกษาต่อที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น โดยข้อมูลของกระทรวงศึกษาธิการได้เปิดเผยตัวเลขเมื่อปีพ.ศ.2559 ว่า มีนักศึกษาไทยเดินทางไปศึกษาต่อที่จีนกว่า 23,000 คน[284] ทั้งนี้ ข้อมูลนักศึกษาไทยที่ศึกษาอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาต่างประเทศของรัฐและเอกชนใน 52 ประเทศ ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2556 – เดือนตุลาคม 2557 จากสถานเอกอัครราชทูตไทยในต่างประเทศ พบว่ามีนักศึกษาไทยอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาต่างประเทศ จำนวน 39,522 คน โดยประเทศที่นักศึกษาไทยเดินทางไปศึกษาต่อมากที่สุด คือ ประเทศจีน คิดเป็นร้อยละ 55.11 ของจำนวนนักศึกษาไทยในต่างประเทศ (21,783 คน)[285] แต่เป็นที่น่าเสียดายว่า นักศึกษาไทยส่วนใหญ่ กลับไม่มีเป้าหมายในการเรียนภาษาจีนหรือมาศึกษาในจีนที่ชัดเจน ดังนั้น ระหว่างที่พำนักและศึกษาในจีน ก็ไม่ได้ใช้โอกาสที่จะเรียนรู้ระบบการค้าและธุรกิจในจีนอย่างลึกซึ้ง เพราะไม่เคยตั้งใจที่จะอยู่ทำงานต่อที่จีนหลังเรียนจบ อาจเนื่องด้วยบริษัทไทยที่อยู่ในจีนมีค่อนข้างน้อย รัฐบาลไทยควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพของเอกชน เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย วางแผนที่จะใช้ประโยชน์จากการมีนักศึกษาไทยที่เรียนอยู่ในจีน ให้เป็น “นักรบการค้า” รุ่นใหม่ที่ฝังตัวอยู่ในประเทศจีน ทั้งนี้ อาจจะดำเนินการใน 2 ด้าน คือ

- ในระยะเริ่มต้น อาจเริ่มด้วยการสนับสนุนนักศึกษาไทยที่กำลังศึกษาอยู่ในจีนอยู่แล้ว โดยเจาะไปที่นักศึกษาบางกลุ่มที่มีความต้องการที่จะประกอบธุรกิจในจีนอยู่แล้ว เช่น กลุ่มนักศึกษาไทยกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยในเมืองกวางเจา ประเทศจีน ตอนนี้อาศัยประจำอยู่เมืองกวางเจา และได้จัดทำเว็บไซต์โฆษณา[286] เสนอบริการช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่ต้องการทำการค้ากับจีนในเรื่องต่าง ๆ เช่น รับเป็นล่ามเพื่อการติดต่อธุรกิจ ตัวแทนจัดหาและสั่งซื้อสินค้าจากประเทศจีน ตัวแทนการตรวจสอบสินค้า (QC) เป็นต้น
- ในอนาคต หน่วยงานรัฐควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพกำหนดยุทธศาสตร์ระยะยาวในการปั้นเยาวชนไทยให้เป็นพ่อค้าในประเทศจีน ผ่านการจัดตั้งทุนการศึกษาให้กับเยาวชนไทย เพื่อไปศึกษาต่อในประเทศจีน โดยกำหนดหลักสูตรและวิชาที่จะต้องศึกษาอย่างชัดเจน ภายใต้สัญญาใช้ทุนกำหนดให้อยู่ปฏิบัติงานให้กับธุรกิจไทยที่ไปลงทุนในจีน หลังเรียนจบ

---

[282] วรรณโชค ไชยสะอาด (11 มกราคม 2561) ““ขยัน มุ่งมั่น หัวการค้า” เมื่อนักศึกษาจีนมาเรียนเมืองไทย” โพสต์ทูเดย์ สืบค้นที่: https://www.posttoday.com/politic/report/534883

[283] “เด็กจีนแห่เข้าเรียนมหา’ลัยเอกชนไทย 80% จบเลือกทำงานเมืองไทย” ผู้จัดการออนไลน์, 16 เมษายน 2559 สืบค้นที่: https://www.admissionpremium.com/content/807

[284] “ศธ. จีนเปิดตัวเลขเด็กไทยเรียนต่อแดนมังกรปี 2016 พุ่ง 2.3 หมื่นคน” มติชนออนไลน์, 5 ธันวาคม 2560 สืบค้นที่: https://www.matichon.co.th/education/news_755386

[285] “สรุปข้อมูลนักศึกษาไทยที่ศึกษาอยู่ในต่างประเทศ” สืบค้นที่: http://inter.mua.go.th/wp-content/uploads/2016/11/14-สรุปข้อมูลนักศึกษาไทย1.pdf

[286] https://www.facebook.com/Gz-Town-1459158974304841/

บรรณานุกรม

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (1 พฤษภาคม 2561) “เว็บไซต์ thaitrade.com ตลาดกลางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของไทย” สืบค้นที่: https://www.thailandplus.tv/?p=5134

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (9 มิถุนายน 2561) “พาณิชย์เปิด Thaitrade.com โฉมใหม่! ดันเป็นแฟลตฟอร์มค้าออนไลน์ของประเทศ” สืบค้นที่: http://www.transportjournalnews .com/thaitrade-com/

ฐานเศรษฐกิจ (10-13 เมษายน 2559) “‘ล้ง’ผลไม้ปัญหาระดับชาติ ลามชิปปิ้ง-พืชและธุรกิจอื่น” สืบค้นที่: http://www.thansettakij.com/2016/04/18/44048

ฐานเศรษฐกิจ (27 กรกฎาคม 2559) “เขตเศรษฐกิจลาวแซงไทย จีนทุ่ม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อหาน-บ่อเต็น” สืบค้นที่: http://www.thansettakij.com/2016/07/27/74340

เติมธรรม สิทธิเลิศ (23 กรกฎาคม 2558) “ทำความเข้าใจเรื่องการค้าชายแดน: รูปแบบการค้าที่สำคัญของไทยภายใต้กรอบ AE” ส่วนอาเซียน สำนักการประชาสัมพันธ์ต่างประเทศ กรมประชาสัมพันธ์ สืบค้นที่: http://www.aseanthai.net/ewt_news.php?nid=4304&filename=index

ธารทิพย์ ศรีสุวรรณเกศ (29 ธันวาคม 2559) “สร้าง ‘แบรนด์แห่งชาติ’ กลยุทธ์ทางการค้าไทยต้องไปต่อ” สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) สืบค้นที่: https://tdri.or.th/2016/12/biz-2016-12-29/

ประชาชาติธุรกิจ (29 ธันวาคม 2557) “เจาะลึกเส้นทางสายไหมR3A ทุนจีนทะลักยึดการค้า-โลจิสติกส์เบ็ดเสร็จสืบค้นที่: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1419844137

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (5 พฤษภาคม 2561) “ยักษ์จีนชิงทุเรียน ส่งออกพุ่ง100% เกษตรกรแห่ปลูก” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/economy/news-153778

ผู้จัดการออนไลน์ (16 เมษายน 2559) “เด็กจีนแห่เข้าเรียนมหา’ลัยเอกชนไทย 80% จบเลือกทำงานเมืองไทย” สืบค้นที่: https://www.admissionpremium.com/content/807

พีระ เจริญพร (กุมภาพันธ์ 2558) “เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจะเป็นปัจจัยผลักดันเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2558 ได้หรือไม่?” โครงการติดตามประเด็นเศรษฐกิจไทย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ภาคย์ บุญนุช (1 พฤษภาคม 2557) “จีนทุ่มซื้อโลก ปัจจัยและเบื้องหลังการลงทุนโดยตรงต่างประเทศของจีน” ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ สืบค้นที่: http://www.vijaichina.com/ articles/ 274

มติชนออนไลน์ (5 ธันวาคม 2560) “ศธ. จีนเปิดตัวเลขเด็กไทยเรียนต่อแดนมังกรปี 2016 พุ่ง 2.3 หมื่นคน” สืบค้นที่: https://www.matichon.co.th/education/news_755386

มนต์ชัย วงษ์กิตติไกรวัล (29 มีนาคม 2561) “พ่อค้าจีนหัวใส หวังจดทะเบียน ‘หมอนทอง’ กระทรวงพาณิชย์ส่งหนังสือท้วง ทั่วโลกรู้เป็นของไทย”สืบค้นที่: https://thestandard.co/chinese-merchants-registered-morn- thong-ministry-of-commerce-oppose/

มลฤดี เอื้อเกิดอารีย์ (27 พฤษภาคม 2551) “อนาคตของผลไม้ไทยในตลาดค้าส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในปักกิ่ง : ตลาดซินฟาตี้” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สืบค้น ที่:http://www.thaibizchina.com/thaibizchina /th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=555&ID=1252

มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” สืบค้นที่: http://www.fpri.or.th/wp/?p=1473#.W36E2fZuLic

วรรณโชค ไชยสะอาด (11 มกราคม 2561) ““ขยัน มุ่งมั่น หัวการค้า” เมื่อนักศึกษาจีนมาเรียนเมืองไทย” โพสต์ทูเดย์ สืบค้นที่: https://www.posttoday.com/politic/report/534883

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “วัฒนธรรมธุรกิจ” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/start/culture.php

สำนักคณะกรรมการอุดมศึกษา “สรุปข้อมูลนักศึกษาไทยที่ศึกษาอยู่ในต่างประเทศ” สืบค้นที่: http://inter.mua.go.th/wp-content/uploads/2016/11/14-สรุปข้อมูลนักศึกษาไทย1.pdf

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ (4 มิถุนายน 2555) “แรงกดดันของบริษัทจีนต่อบริษัทข้ามชาติที่มากขึ้น” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/preparation/chapter3.php

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ / สศช. (ตุลาคม 2559) “นิยามเกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน” สืบค้นที่: http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6211

เอมพงศ์ บุญญานุพงศ์ (8 มิถุนายน 2559) “เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ” เพราะรัฐบาลไม่เข้าใจ หรือแค่อยากได้แรงงานราคาถูก” สืบค้นที่: https://news.thaipbs.or.th/content/252947

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.
สถานการณ์การส่งออกผลไม้ไทยไปประเทศจีน : กรณีศึกษาการส่งออกลำไย

บทนำ

ลำไยเป็นผลไม้ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย ในแต่ละปีสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศไทยได้มหาศาล ในอดีตการปลูกลำไยเกิดขึ้นในพื้นที่ภาคเหนือของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และลำพูน โดยลำไยจะมีฤดูกาลออกผลผลิตหลักในช่วงเดือนมิถุนายนถึงสิงหาคมของทุกปี พันธุ์ที่ปลูกได้แก่ พันธุ์สีชมพู พันธุ์เบี้ยวเขียว พันธุ์แห้ว และพันธุ์อีดอ (พันธุ์ที่ออกก่อนฤดู) ด้วยปริมาณการบริโภคภายในประเทศและความต้องการลำไยในต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นทุกปี แต่ในขณะเดียวกันราคาลำไยตามฤดูกาลก็ยังอยู่ในระดับต่ำ ทำให้การพัฒนาการปลูกลำไยเกิดขึ้นเป็นวงกว้าง ทั้งในด้านการพัฒนาคุณภาพของลำไยและปริมาณผลผลิตต่อไร่ ทำให้เกษตรกรมีรายได้ดีขึ้น[287] กอปรกับการส่งออกลำไยอบแห้งขยายตัวเพิ่มขึ้น[288] ทำให้มีการเพิ่มพื้นที่การปลูกลำไย ส่งผลให้ผลผลิตล้นตลาด ราคาผลผลิตตกต่ำไม่คุ้มค่ากับต้นทุนการผลิต

ในปัจจุบันจังหวัดที่มีผลผลิตลำไยในเชิงพาณิชย์มี 11 จังหวัด ประกอบด้วย เชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย พะเยา ลำปาง แพร่ น่าน อุตรดิตถ์ ตาก แม่ฮ่องสอน จันทบุรี โดยจังหวัดที่มีพื้นที่ปลูกมาก 3 อันดับแรกได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีลำไยจากจังหวัดจันทบุรี โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอโป่งน้ำร้อน และอำเภอสอยดาว ซึ่งลำไยที่ผลิตได้นั้นส่วนมากจะเป็ยลำไยนอกฤดู

จากแหล่งผลิตลำไยที่มากมายไม่ว่าจะเป็นจากทางภาคเหนือ และจังหวัดจันทบุรี ดังที่กล่าวมาข้างต้น กลับส่งผลกระทบต่อเกษตรที่ปลูกลำไย เนื่องจากเกษตรกรไม่สามารถควบคุมคุณภาพ และปริมาณของลำไยได้ โดยสถานการณ์สำคัญเกิดขึ้นในปี 2541 พบว่ามีการค้นพบสารโพแทสเซียมคลอเรตที่สามารถทำให้ลำไยออกดอกนอกฤดูกาลได้ ไม่ต้องอาศัยอากาศหนาวเย็นก็สามารถทำให้ลำไยออกดอกได้ ทำให้สามารถปลูกลำไยได้ทั่วไปเกือบทุกภาคของประเทศ การค้นพบนี้ทำให้เกิดการขยายพื้นที่การปลูกอย่างมากในภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกในอำเภอโป่งน้ำร้อนและอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ซึ่งผลิตลำไยนอกฤดูเท่านั้นสามารถสร้างรายได้ให้กับเจ้าของสวนได้มากกว่าลำไยตามฤดูกาล อีกทั้งไม่ต้องเผชิญความเสี่ยงกับปัญหาราคาผลผลิตตกต่ำเนื่องจากปริมาณลำไยล้นตลาด แต่อย่างไรก็ดี สถานการณ์ก็เริ่มกลับสู่วังวนเดิม กล่าวคือเมื่อมีข่าวเกษตรกรสวนลำไยมีรายได้ดี ทำให้เกิดการเลียนแบบของเกษตรกร มีการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกลำไยเป็นจำนวนมาก เมื่อผลผลิตออกสู่ตลาดพร้อมกันทำให้ราคาลำไยตกต่ำ พ่อค้าคนกลางกดราคารับซื้อ สุดท้ายทำให้เกษตรกรสูญเสียรายได้เป็นจำนวนมาก

เมื่อพิจารณาการบริโภคลำไยในประเทศ จากสถิติในปี พ.ศ.2549 พบว่า ปริมาณบริโภคในประเทศคิดเป็นร้อยละ 17 ของปริมาณผลผลิตลำไยทั้งหมด[289] ที่เหลือร้อยละ 83 คือลำไยที่ถูกส่งออกไปยังต่างประเทศ

---

[287] ลำไยนอกฤดูเงินล้าน กับเกษตรกรมืออาชีพ อำเภอดอยเต่า จังหวัดเชียงใหม่ ข่าวจากหนังสือพิมพ์ไทยนิวส์ ฉบับวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2553 ปีที่ 40 ฉบับที่14,385 สืบค้นจาก http://research.rae.mju.ac.th/raebase/index.php/knowledge/2010/114-longan เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2560

[288] คนึง โยธาใหญ่, การวิเคราะห์ศักยภาพการส่งออกลำไยอบแห้งไปสาธารณรัฐประชาชนจีน การค้นคว้าแบบอิสระ หลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[289] ผศ.ดร. อภิชาต โสภาแดง และคณะ (กุมภาพันธ์ 2551) “โครงการศึกษาระบบจัดการโซ่อุปทานลำไยสดในประเทศไทย”

โดยช่องทางในการกระจายลำไยภายในประเทศจะดำเนินการผ่านตลาดที่สำคัญได้แก่ ตลาดไท ตลาดมหานาค ตลาดสี่มุมเมือง และตลาดอตก.

- ตลาดไท เป็นตลาดสำหรับกระจายลำไยที่มาจากภาคเหนือและภาคกลาง ผู้ค้าที่ตลาดไทจะรับผลผลิตจากเกษตรกรทั้งที่เป็นคู่ค้าประจำและทั่วไป โดยจะรับวันละประมาณ 1 ตัน แต่ถ้าเป็นช่วงฤดูลำไยจะรับประมาณวันละ 30 ตัน โดยคู่ค้าจะเป็นผู้รวบรวมสินค้าจากเกษตรกรแล้วขนส่งโดยรถกระบะมายังตลาดไท การตรวจสอบคุณภาพลำไยนั้นจะเกิดขึ้น ณ จุดรับซื้อ สำหรับลำไยสดจะตรวจแบบคละเกรดโดยพิจารณาจากขนาด และสีผิว ถ้ากรณีลำไยในฤดูจะมีการคัดเกรดแบ่งย่อยตามคุณภาพของลำไย
- ตลาดมหานาค เป็นตลาดค้าปลีก ส่วนใหญ่เป็นลำไยพันธุ์อีดอ โดยราคาขายปลีกลำไยอยู่ที่ประมาณ 35 บาท/กิโลกรัม
- ตลาดสี่มุมเมือง เป็นตลาดขายส่ง จะมีพ่อค้าคนกลางมาขายให้พ่อค้าที่ตลาดสี่มุมเมือง และกระจายไปยังพ่อค้าแผง ลำไยส่วนมากมาจากจังหวัดจันทบุรี ซึ่งลำไยเหล่านี้จะผ่านการรมซัลเฟอร์แล้ว มีสีสวย เปลือกหนา ราคารับซื้อจะอยู่ที่ประมาณ 21 บาท/กิโลกรัม และราคาขายประมาณ 26 บาท/กิโลกรัม
- ตลาดอตก. เป็นตลาดค้าปลีก มีการขายปลีกลำไยนอกฤดู ซึ่งมีบรรจุภัณฑ์อย่างดี ลำไยที่ขายมาจากพ่อค้าคนกลางที่รับมาจากชาวสวนอีกทอดหนึ่ง ราคาขายสูงกว่าตลาดอื่นๆ ราคาประมาณกล่องละ 90 บาท

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนการผลิต และการบริโภคลำไย ปริมาณลำไยที่ประเทศไทยสามารถผลิตได้ในแต่ละปีมากกว่าปริมาณความต้องการบริโภคลำไยภายในประเทศ ทำให้ผลผลิตส่วนใหญ่ถูกส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ โดยถูกส่งออกไปในลักษณะของลำไยสด และลำไยแปรรูป ได้แก่ ลำไยอบแห้ง (ทั้งแบบอบแห้งทั้งเปลือกและแบบอบแห้งเฉพาะเนื้อ) ลำไยแช่แข็ง และลำไยกระป๋อง โดยมีตลาดส่งออกลำไยสดที่สำคัญของไทยได้แก่ จีน ฮ่องกง อินโดนีเซีย เวียดนาม มาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดดั้งเดิม ส่วนตลาดใหม่ได้แก่ แคนาดา ฝรั่งเศส และอังกฤษ สำหรับตลาดส่งออกลำไยอบแห้งสำคัญของไทยได้แก่ จีน ฮ่องกง เวียดนาม และสิงคโปร์ ตลาดลำไยกระป๋องส่งออกไปยังสิงคโปร์ มาเลเซีย ฮ่องกงและสหรัฐอเมริกา

สำหรับประเทศจีนเป็นประเทศที่นิยมบริโภคลำไยสด และลำไยอบแห้งจากประเทศไทย สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากความเชื่อของชาวจีนว่า ลำไยเป็นยาสมุนไพร ทำให้ร่างการแข็งแรงและเพิ่มความอบอุ่นให้แก่ร่างกาย โดยเฉพาะในช่วงฤดูหนาว ยกตัวอย่างเช่น ในภาคเหนือของประเทศจีนซึ่งมีอากาศหนาวเย็น จะใช้ลำไยแห้งชงแทนชาดื่มเพื่อสร้างความอบอุ่นให้ร่างกาย นอกจากนี้ชาวจีนยังใช้ลำไยในงานพิธีต่างๆ เพราะถือว่าลำไยคือ “ตามังกร” (ตามชื่อภาษาจีน) ชาวจีนที่มีฐานะดี จะใช้ลำไยอบแห้งเป็นของว่างสำหรับแขกผู้มาเยือน ยิ่งมีลำไยอบแห้งต้อนรับแขกมากเพียงใด ก็แสดงถึงฐานะที่สูงส่งของเจ้าของบ้านมากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่าประเทศจีนสามารถปลูกลำไยในพื้นที่ทางตอนใต้ของประเทศ ได้แก่ มณฑลฝูเจี้ยน กวางตุ้ง กวางซี ไห่หนาน และไต้หวัน ผลผลิตลำไยคิดเป็น 50% ของปริมาณลำไยในโลก โดยมณฑลฝูเจี้ยนมีพื้นที่เพาะปลูกลำไยมากที่สุด โดยลำไยจีนนั้นจะเก็บเกี่ยวผลผลิตในช่วงเดือนกรกฎาคม ถึง กันยายน ซึ่งแตกต่างจากลำไยไทยที่เก็บเกี่ยวผลผลิตในช่วงเดือนมิถุนายน ถึง สิงหาคม ในส่วนความต้องการบริโภคลำไยในประเทศจีนนั้นมีปริมาณมาก ทำให้ปริมาณลำไยที่ผลิตได้ในประเทศจีนไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาด

จึงมีการนำเข้าลำไยจากไทย เวียดนาม อย่างไรก็ดีลำไยของไทยมีลักษณะที่แตกต่างจากลำไยของจีนและเวียดนาม กล่าวคือลำไยของไทยจะมีผลโต เนื้อหนา หอมหวาน กรอบ เม็ดเล็ก ส่วนลำไยของจีนและเวียดนามจะมีลักษณะเปลือกหนา เม็ดใหญ่ เนื้อบาง ทำให้ลำไยของไทยเป็นที่นิยมในประเทศจีนเป็นอย่างมาก

สถานการณ์การส่งออกลำไยสดและลำไยแปรรูป

สถานการณ์การส่งออกลำไยสด และลำไยแปรรูปของประเทศไทย จากข้อมูลสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ [290] พบว่า ประเทศไทยมีการส่งออกลำไยสด และลำไยแปรรูป เติบโตอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา โดยเฉพาะการส่งออกลำไยอบแห้ง ที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีพ.ศ. 2542 และในปีพ.ศ. 2543 มีปริมาณการส่งลำไยอบแห้งมากถึง 55,905 ตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2542 เป็นอย่างมาก ดังแสดงในตารางที่ ก-1 สาเหตุเนื่องมาจากมีผลผลิตลำไยสดจำนวนมากออกสู่ตลาด ทำให้เกษตรกรส่วนหนึ่งหันไปแปรรูปลำไยสดเป็นลำไยอบแห้งมากขึ้น ประกอบกับความต้องการลำไยอบแห้งในตลาดต่างประเทศขยายตัวสูง โดยเฉพาะตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดส่งออกลำไยอบแห้งสำคัญที่สุดของไทยประสบปัญหาการเพาะปลูก ทำให้ผลผลิตลำไยไม่เพียงพอต่อความต้องการบริโภค จึงหันมานำเข้าลำไยอบแห้งมากขึ้น[291] แม้ว่าปริมาณในการส่งออกลำไยสด และลำไยอบแห้งจะเพิ่มขึ้นเกือบทุกปี แต่มูลค่ากลับไม่เติบโตตาม แสดงถึงสภาวะลำไยล้นตลาด ทำให้ราคาลำไยอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ ก-1 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยสดและผลิตภัณฑ์ (หน่วย : ตัน / ล้านบาท)

ปี	ลำไยสด		ลำไยแห้ง		ลำไยแช่แข็ง		ลำไยกระป๋อง		รวม	
พ.ศ.	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2537	32,628	756.45	3,335	248.23	140	8.64	10,020	370.47	46,123	1,383.79
2538	31,719	882.14	3,655	195.51	160	8.43	10,554	415.15	46,088	1,502.23
2539	61,053	1,286.39	26,850	1,049.06	231	12.57	16,132	609.27	104,266	2,954.29
2540	81,632	2,119.86	38,075	2,142.86	241	14.77	15,975	753.14	135,923	5,030.63
2541	2,581	149.51	346	85.46	219	19.90	4,861	272.63	8,607	527.49
2542	43,998	1,146.97	6,770	436.73	749	44.87	8,822	468.93	60,339	2,097.50
2543	98,950	2,041.40	55,904	2,414.87	3,977	119.15	11,715	476.32	170,546	5,051.74
2544	101,305	1,911.00	26,838	1,309.96	1,597	63.97	8,969	367.01	138,709	3,651.94
2545	113,168	1,940.33	29,917	1,326.13	1,235	16.51	11,506	412.70	155,826	3,725.66
2546	81,925	1,697.52	59,157	2,511.64	807	20.77	13,541	495.64	155,430	4,725.57
2547	115,480	2,166.03	71,560	1,541.00	708	27.21	11,321	403.30	199,069	4137.53

ที่มา:
http://webpac.library.mju.ac.th:8080/mm/fulltext/research/2549/Samerkhwan_Tantikul/chapter%201.pdf

สถานการณ์การส่งออกลำไยสด

290

http://webpac.library.mju.ac.th:8080/mm/fulltext/research/2549/Samerkhwan_Tantikul/chapter%201.pdf

291 การศึกษาภาวการณ์ลงทุนและความเป็นไปได้ของโครงการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้ง ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 1 กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, กรกฎาคม 2546 สืบค้นจาก http://library.dip.go.th/multim1/ebook/IV%20กสอ17%20ล6.pdf

สถิติการส่งออกลำไยสดของไทยจะถูกแสดงให้เห็นในตารางที่ ก-2 โดยพบว่าในช่วงปีพ.ศ. 2551 ถึงปีพ.ศ. 2556 ประเทศไทยมีการส่งออกและมูลค่าการส่งออกลำไยสดไปยังประเทศจีนมากกว่าไปยังประเทศเวียดนาม ฮ่องกง อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ สำหรับมูลค่าการส่งออกนั้น แต่พบว่าในช่วงปีพ.ศ. 2557 ถึง ปีพ.ศ. 2560 ประเทศไทยมีการส่งออกลำไยสดไปยังประเทศจีนลดลง เนื่องจากประเทศจีนมีการนำเข้าลำไยสดในช่วงปีพ.ศ. 2559 ช่วงเดือนมกราคม ถึง เดือนพฤศจิกายน มีมูลค่า 105.758 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2558 ในช่วงเดียวกันร้อยละ 4 ในส่วนของการนำเข้าลำไยสดจากประเทศไทยนั้นพบว่าในช่วงปีพ.ศ. 2559 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงพฤศจิกายน มีมูลค่าการส่งออกประมาณ 125.156 ล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับการส่งออกลำไยสดในปีพ.ศ. 2558 จะเห็นว่าประเทศจีนมีการนำเข้าลำไยสดจากประเทศเวียดนามเพิ่มขึ้น อีกทั้งประเทศไทยมีการส่งออกลำไยสดไปยังประเทศเวียดนามเพิ่มขึ้น โดยในปีพ.ศ. 2557 ถึงปีพ.ศ.2560 ประเทศไทยส่งออกลำไยสดไปยังประเทศเวียดนามมากกว่าไปประเทศจีน ดังแสดงในภาพที่ ก-1 สาเหตุหลักเนื่องมาจาก ประเทศไทยต้องการส่งออกลำไยสดไปยังประเทศเวียดนามเพื่อทำการคัดแยกเกรดและจำหน่ายในเวียดนาม รวมทั้งมีการส่งออกไปยังประเทศจีนทางด่านการค้าชายแดนจีน-เวียดนาม ซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีจากจีน ทั้งการไม่เรียกเก็บภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม หากเป็นการขนส่งสิ่งของที่มีมูลค่าไม่เกิน 8,000 หยวนต่อวันต่อคัน แต่ถ้าเป็นการขนส่งผลไม้เชิงพาณิชย์จะมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดนหรือภาษีท้องถิ่นไม่มากนัก[292]

ตารางที่ ก-2 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยสดไปยังต่างประเทศ (หน่วย : ตัน / ล้านบาท)

ปี (พ.ศ.)	จีน		เวียดนาม		ฮ่องกง	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2550	49,208.07	850.93	1,705.69	26.66	40,550.14	518.01
2551	52,492.99	861.39	2,115.70	16.79	57,447.60	669.13
2552	72,694.79	1,070.25	11,745.12	147.28	65,357.54	901.67
2553	72,546.59	1,032.97	7,788.46	90.82	58,434.01	894.59
2554	123,015.06	1,959.30	32,725.13	309.85	89,790.42	1,319.29
2555	169,495.16	3,181.01	69,878.34	811.49	77,566.79	1,313.96
2556	203,869.05	4,292.85	78,286.26	1,068.73	60,921.34	1,370.17
2557	114,961.81	2,710.21	132,511.31	2,029.91	29,853.43	862.63
2558	130,476.29	3,734.53	211,679.56	3,384.92	31,168.82	826.66
2559	91,917.65	2,839.22	236,301.84	5,809.00	24,005.27	706.04
2560	159,132.71	5,250.44	429,327.22	11,677.08	25,645.78	772.23

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

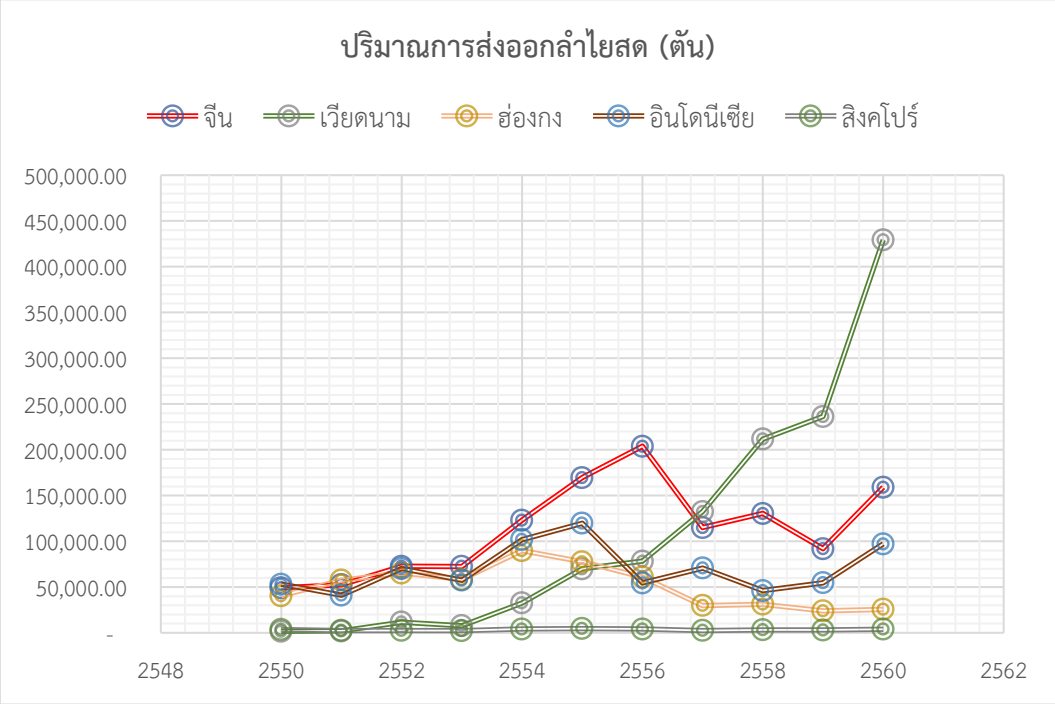
ตารางที่ ก-2 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยสดไปยังต่างประเทศ (ต่อ) (หน่วย : ตัน / ล้านบาท)

ปี (พ.ศ.)	อินโดนีเซีย		สิงคโปร์	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2550	53,014.86	737.14	3,539.37	42.66

[292] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ “อุปสรรคในการส่งออกลำไยไปจีน“ 2557 สืบค้นที่ http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/logan_cnsep57.pdf

2551	41,113.92	647.92	2,522.52	57.58
2552	70,243.17	1,048.87	2,485.45	37.91
2553	57,395.03	1,096.46	2,416.58	39.00
2554	101,930.99	2,107.05	4,163.36	68.76
2555	119,695.25	2,677.14	4,616.84	74.38
2556	54,469.53	1,311.80	4,131.77	92.62
2557	70,839.60	1,996.41	2,533.93	80.87
2558	46,077.83	1,377.66	3,188.25	129.54
2559	54,691.04	1,769.65	3,038.42	109.72
2560	97,206.46	2,826.96	3,954.71	123.25

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย



ภาพที่ ก-1 ปริมาณการส่งออกลำไยสด (ตัน)

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

สถานการณ์การส่งออกลำไยอบแห้ง

ลำไยอบแห้งที่นิยมส่งออกไปยังประเทศจีน และประเทศอื่น ๆ จะมีอยู่ 3 รูปแบบ ดังนี้

1. ลำไยอบแห้งทั้งเปลือก ลำไยกลุ่มนี้มีปริมาณส่งออกมากที่สุด โดยจะมีการแบ่งเกรดลำไยออกเป็น AA A B C และขนาดคละเกรด ส่วนใหญ่เป็นลำไยพันธุ์สีดอ ดังแสดงในภาพที่ ก-2

2. เนื้อลำไยอบแห้งคุณภาพดี จะแกะเปลือกและคว้านเม็ดออกก่อนจะนำไปอบแห้ง เมื่อผ่านการอบแล้วเนื้อลำไยจะมีสีทอง กลิ่นหอม นิยมบริโภคเป็นผลไม้อบแห้ง ดังแสดงในภาพที่ ก-3
3. เนื้อลำไยอบแห้งคุณภาพปานกลาง เนื้อมีสีคล้ำ นิยมนำไปทำน้ำลำไยและเป็นส่วนประกอบของยาจีน

จากสถิติการส่งออกลำไยอบแห้งของประเทศไทย ส่วนมากจะส่งออกไปยังประเทศจีน สปป. ลาว เวียดนาม ฮ่องกง ไต้หวัน และสิงคโปร์ พบว่ามีสถานการณ์การส่งออกคล้ายกับการส่งออกลำไยสด โดยพบว่าในปีพ.ศ. 2550 ถึงปีพ.ศ. 2554 ประเทศไทยมีการส่งออกลำไยอบแห้งไปยังประเทศจีนมากกว่าไปยังประเทศอื่น ๆ แต่ในปีพ.ศ. 2556 ถึงปีพ.ศ. 2560 ประเทศไทยส่งออกลำไยอบแห้งไปยังประเทศจีนลดลง กลายเป็นประเทศเวียดนามที่มากเป็นอับดับหนึ่ง ดังภาพที่ ก-4 แต่กลับพบว่าในปีพ.ศ. 2556 นั้นประเทศไทยส่งออกลำไยอบแห้งไปยังประเทศจีนน้อยกว่าไปยังประเทศเวียดนามถึง 14,170.97 ตัน แต่มูลค่าการส่งออกของประเทศจีนสูงกว่าประเทศเวียดนามถึง 876.72 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ ก-3



ภาพที่ ก-2 ลำไยอบแห้งทั้งเปลือก



ภาพที่ ก-3 ลำไยอบแห้งเนื้อสีทอง (ซ้าย) และลำไยอบแห้งเนื้อสีคล้ำ (ขวา)

ตารางที่ ก-3 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยอบแห้งไปยังต่างประเทศ (หน่วย : ตัน / ล้านบาท)

ปี (พ.ศ.)	จีน		สปป. ลาว		เวียดนาม	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2550	82,483.21	1,356.80	11,412.65	206.55	206.76	3.98
2551	84,376.68	1,604.55	3,758.00	74.13	87.45	1.28
2552	137,726.75	2,280.37	2,426.66	43.46	926.80	14.93
2553	65,235.00	1,672.10	994.37	29.66	1,647.07	32.17
2554	130,236.23	7,435.25	1,326.49	24.82	26,703.90	519.93
2555	59,951.22	2,219.20	3,838.29	58.26	56,162.62	1,200.38
2556	60,960.43	2,341.61	299.58	14.19	75,131.40	1,464.89
2557	34,730.59	1,412.03	469.12	2.76	154,861.82	3,658.65
2558	12,761.46	678.05	240.18	3.32	91,083.28	4,013.48
2559	27,930.07	1,619.94	24.97	0.47	87,031.87	6,023.56
2560	60,467.92	2,965.54	0.03	0.01	145,778.14	7,534.79

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ ก-3 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยอบแห้งไปยังต่างประเทศ (ต่อ) (หน่วย : ตัน / ล้านบาท)

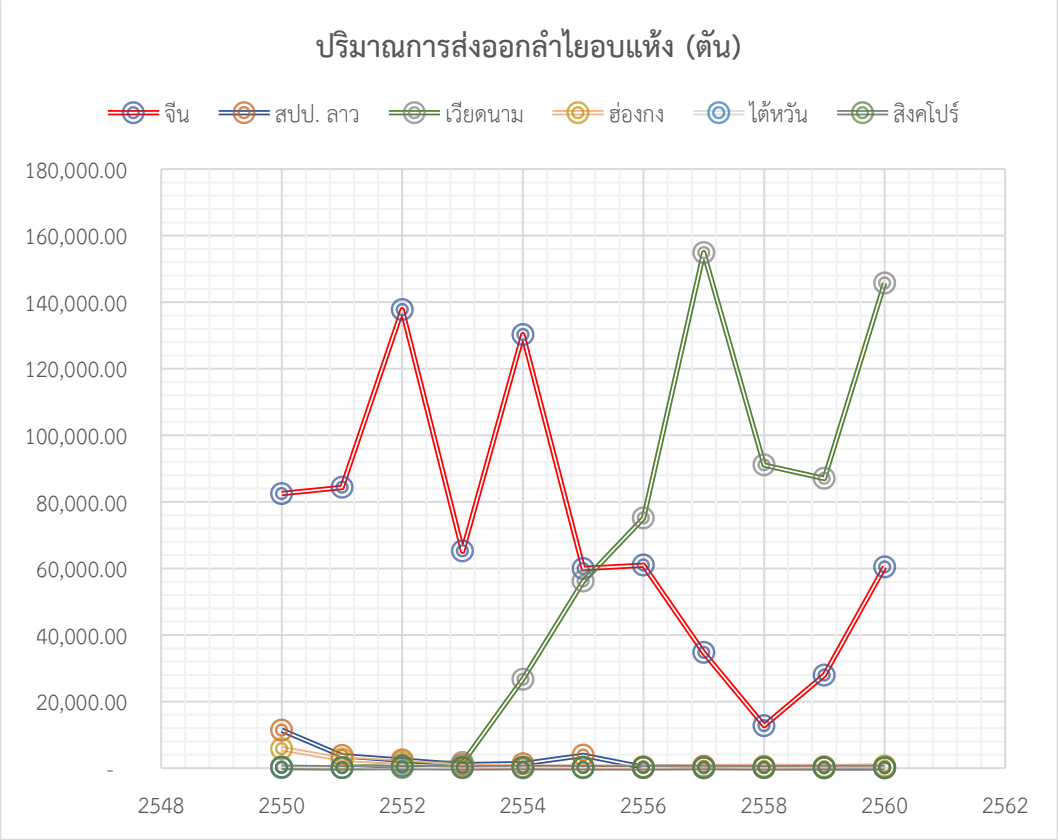
ปี (พ.ศ.)	ฮ่องกง		ไต้หวัน		สิงคโปร์	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2550	5,841.77	201.70	135.12	6.91	275.73	17.34
2551	2,715.35	103.97	126.13	6.82	120.56	17.13

2552	1,784.25	142.62	494.00	14.35	169.35	33.23
2553	443.05	136.38	108.30	7.47	128.12	34.40
2554	357.77	67.67	25.93	1.80	196.74	36.52
2555	351.52	81.89	113.58	4.54	106.77	25.07
2556	290.24	67.64	99.83	5.31	108.48	26.83
2557	447.76	111.75	50.50	2.40	173.39	47.10
2558	527.89	95.94	127.56	6.11	118.95	35.16
2559	452.56	104.34	107.94	8.38	139.38	39.85
2560	611.94	143.25	102.63	6.54	132.21	38.02

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

สาเหตุที่ประเทศจีนนำเข้าลำไยอบแห้งจากประเทศไทยลดลงในช่วงปีพ.ศ. 2556 ถึงพ.ศ. 2560 นั้น จะคล้ายกับกรณีของลำไยสดคือหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้า โดยใช้ประเทศเวียดนามในการแปลงสินค้าเพียงอย่างเดียว ไม่ทำการคัดเกรดที่ประเทศเวียดนามเหมือนกับกรณีของลำไยสด แต่จะทำการคัดเกรด และแปรรูปที่โรงงานในประเทศไทย ซึ่งโรงงานแปรรูปส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณภาคเหนือของประเทศไทย โดยเส้นทางที่ใช้ขนส่งไปประเทศจีนที่สั้นและรวดเร็วคือเส้นทาง R3A (ประเทศไทย-สปป. ลาว-ประเทศจีน) แต่ผู้ส่งออกลำไยอบแห้งมักจะเลือกเส้นทางขนส่งผ่านประเทศเวียดนามไปยังประเทศจีนมากกว่า เนื่องจากภาษีบริเวณ สปป. ลาว ความยากลำบากในการขนส่งบนเส้นทาง R3A รวมทั้งการสวมสิทธ์สินค้าเป็นสินค้าเวียดนาม เพื่อใช้ในการลดหย่อนภาษีสำหรับการค้าชายแดน สาเหตุที่แปลงสินค้าลำไยอบแห้งเป็นของ สปป. ลาวไม่ได้ เนื่องจาก สปป. ลาว ไม่มีโรงงานแปรรูปลำไยอบแห้ง[293]

[293] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย



ภาพที่ ก-4 ปริมาณการส่งออกลำไยอบแห้ง (ตัน)
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

กฎระเบียบและมาตรฐานการส่งออกลำไยสด และลำไยอบแห้งไปยังประเทศจีน

ข้อตกลงการค้าเสรีจีน-อาเซียน

จากข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศจีนและอาเซียน โดยจีนลดภาษีนำเข้าลำไยสดจากที่จัดเก็บอยู่ที่ 12% และลำไยอบแห้งจากที่จัดเก็บอยู่ที่ 20% ให้เหลือ 0% ในวันที่ 1 ตุลาคม 2546 โดยยังคงจัดเก็บภาษี VAT ของลำไยสด ลำไยแห้ง และสินค้าเกษตรอื่นๆ ไว้ที่ 13% และ 17% สำหรับลำไยกระป๋อง ทำให้เกิดความต้องการลำไยของไทยเพิ่มขึ้นในตลาดจีนอย่างมาก พ่อค้าคนกลางชาวจีนและล้งจีนจึงรับซื้อลำไยในปริมาณที่สูงมาก พ่อค้าลำไยไทยและเกษตรกรจึงได้กำไรในช่วงนั้นเป็นกอบเป็นกำ โดยในช่วงแรก ทั้งพ่อค้าผู้ส่งออกชาวไทยและชาวจีน ต่างแข่งขันในการส่งออกลำไยโดยอยู่บนพื้นฐานภาษีเดียวกัน แต่รัฐบาลจีนก็ประกาศเข้มงวดกับการจัดเก็บภาษี VAT ของลำไยฝากขาย (Consignment)[294] และลำไยถูกประเมินมูลค่าสูงเกินกว่าความเป็นจริง ทำให้ต้องเสียภาษีมากเกินความจำเป็น ในขณะที่ลำไยที่เป็นของพ่อค้าชาวจีน มีการสำแดงหลอกเกรดลำไยเพื่อลดมูลค่าทำให้เสียภาษีได้ต่ำลง เช่น ลำไยเกรด AA เสียภาษีกล่องละ 32 หยวน แต่กลับ

[294] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (ระหว่างปี 2557-2558) “อุปสรรคในการส่งออกลำไยไปจีน” สืบค้นที่: http://www.dtn.go.th/images/86/ntm/longantocn_ntm.pdf

ระบุว่าเป็นลำไยเกรด A ซึ่งเสียภาษีกล่องละ 24 หยวน ทำให้เกิดส่วนต่างกล่องละ 8 หยวน[295] พอพ่อค้าจีนรับไปขายต่อก็จะโดนตรวจจับเพราะแสดงที่มาไม่ได้ ซึ่งทำให้ลำไยที่ส่งไปขายในรูปแบบขายฝาก ไม่สามารถขายได้เพราะราคาที่แพงกว่ามาก

เมื่อจีนได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จีนได้ออกกฎหมายและระเบียบต่างๆ มารองรับการค้าเสรีมากมาย โดยมีเงื่อนไขระบุว่า การนำเข้าผลไม้หรือสินค้าเกษตรจะต้องมีใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า (Import License) ให้กับผู้นำเข้าซึ่งส่วนใหญ่ที่ได้รับอนุญาตเป็นคนจีนทำให้ประเทศไทยต้องส่งออกสินค้าผ่านผู้นำเข้าชาวจีน รูปแบบการค้าของไทยจึงทำได้เพียงการฝากขายไม่สามารถดำเนินการเองได้[296]

จากการสัมภาษณ์คุณชัยนันท์ (โดยทีมผู้วิจัย) ทำให้ได้ทราบว่าทางการจีนอนุญาตให้บริษัทของจีนเพียง 5 บริษัทเป็นผู้ดูแลปริมาณโควต้าการนำเข้าผลไม้จากไทย ซึ่งทั้ง 5 บริษัทมีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น

จีนมีการตั้งกฎให้ใบอนุญาตแก่ผู้ค้าปลีกหรือผู้ค้ารายย่อย เพื่อลดช่องทางการนำเข้าของผู้ประกอบการไทย ทำให้เกิดการควบคุมราคาสินค้า และผู้ขายชาวไทยไม่สามารถติดต่อกับลูกค้าจีนได้[297]

จากกฎเกณฑ์ทั้งหมดนี้ สามารถกล่าวได้ว่าทางการจีนควบคุมปริมาณการนำเข้าผลไม้อย่างเป็นระบบทั้งจากโควตาการนำเข้า ระบบภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมไปถึงกฎเกณฑ์อื่นๆ ที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff Barrier) ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น นอกจากประเทศจีนจะการควบคุมโควตาการนำเข้า ระบบภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยพบว่า เมื่อเดือนธันวาคม 2552 เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรท่าเรือหนิงโป[298] ตรวจจับผู้เกี่ยวข้องในการนำเข้าลำไยอบแห้งจากประเทศไทย ทำให้ลำไยอบแห้งส่งออกจากประเทศไทยจำนวนมากถูกกักไว้ที่ด่านศุลกากรท่าเรือหนิงโป สาเหตุที่ทำการตรวจจับเนื่องจากผู้นำเข้าเหล่านี้หลบเลี่ยงภาษีมูลค่าเพิ่มโดยการแจ้งเกรดและราคาลำไยอบแห้งต่ำกว่าความเป็นจริง ก่อให้เกิดความเสียหายต่อพ่อค้าไทยเป็นจำนวนมาก

มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช

ลำไยสดเป็นผลไม้ 1 ใน 5 ชนิดของไทยที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขภายใต้พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนและจีนมาไทย (AQSIQ) ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ลงนามร่วมกับสำนักงานควบคุมคุณภาพตรวจสอบและกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเมื่อปี 2547 และฉบับใหม่ ปี 2548 โดยมีข้อกำหนดดังนี้

(1) ต้องเป็นลำไยจากสวนที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน GAP และโรงคัดบรรจุที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน GMP จากกรมวิชาการเกษตร เพื่อเป็นข้อมูลสามารถตรวจสอบย้อนหลับได้กรณีพบปัญหาที่ปลายทาง

---

[295] The North องศาเหนือ (10 กรกฎาคม 2559) “ลำไยในเงาจีน” สืบค้นที่: https://www.youtube.com/watch?v=o-gx-fxRc7Y

[296] ทีมข่าว TCIJ (8 พฤษภาคม 2559) “ทุนจีนรุกคืบทำ ‘ล้งจีน’ บุกสวนผลไม้ไทย จี้รัฐ 'ล้อมคอก-ขันน็อต-ใช้กฎหมาย'” สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/news/2016/08/scoop/6187

[297] ผศ.ดร. อภิชาต โสภาแดง และคณะ (กุมภาพันธ์ 2551) “โครงการศึกษาระบบจัดการโซ่อุปทานลำไยสดในประเทศไทย” บทสัมภาษณ์ ดร.ธนะชัย พันธุ์เกษมสุข

[298] แสนดี สีสุทธิโพธิ์ (14 มกราคม 2553) “อนาคตลำไยอบแห้งส่งออกของไทยไปจีนอยู่ที่ห่วงโซ่อุปทานที่แข็งแรง” สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=607&ID=1666

(2) ผู้ส่งออกต้องจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกลำไยสดกับกรมวิชาการเกษตร

(3) ลำไยต้องผ่านการตรวจสอบสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) โดยมีค่า (SO_2) ในเนื้อไม่เกิน 50 มิลลิกรัมต่อกิโลกรัม (PPM) และต้องมีใบรับรองวิเคราะห์แนบไปกับสินค้าทุกล็อต

(4) ต้องไม่มีดิน ใบ กิ่ง และก้านติดผลยาวไม่เกิน 15 cm.

(5) ภาชนะบรรจุต้องใหม่ สะอาดและระบุข้อความตามข้อกำหนด (Name of the Exporting company, Fruit type, Orchard register number, Packing house register number, Packing date, Export to the People's Republic of China)

(6) ใบรับรองสุขอนามัยพืชที่กำกับไปกับผลไม้ต้องระบุข้อความในช่อง additional declaration (This fruit is in compliance with the protocol on inspection and quarantine conditions of tropical fruits to be exported from Thailand to China) ด้วย

มาตรการนี้ เป็นอุปสรรคสำคัญในการส่งออกที่ทำให้ล้งไทยเสียเปรียบล้งจีน เนื่องจากล้งไทยจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทุกข้อเพื่อให้ได้สิทธิส่งออก ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการสูงขึ้น บางรายไม่มีทุนก็ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ หรือบางรายต้องยอมเข้าร่วมกับทุนจีน

อย่างไรก็ดี กรมวิชาการเกษตรได้ดำเนินการติดตามปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยในวันที่ 15 มกราคม 2557 นายดำรงค์ จิระสุทัศน์ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร เปิดเผยว่าจากการที่ นายสัญชัย ปุรณะชัยคีรี นายกสมาคมผู้ค้าและส่งออกผลไม้ไทย ให้ข้อมูลว่าขณะนี้จีนห้ามนำเข้าลำไยจากประเทศไทย เป็นเรื่องเข้าใจผิดและเป็นการกล่าวหาแบบไม่มีความรับผิดชอบ ซึ่งข้อเท็จจริงคือกรมวิชาการเกษตรได้งดออกใบรับรองสุขอนามัยพืชจาก 2 บริษัทที่มีผู้ประกอบการจีนเป็นผู้ถือหุ้น เนื่องจากตรวจพบว่าทั้ง 2 บริษัทมีการใช้ซัลเฟอร์รมทั้งเปลือกลำไยในปริมาณที่เกินมาตรฐานที่ 50 มิลลิกรัม/กิโลกรัม[299]

วันที่ 13 พฤษภาคม 2557 มีรายงานข่าวว่า ทางการจีนได้ออกหนังสือแจ้งระงับการนำเข้าลำไยสดจากผู้ประกอบการไทย 9 แห่ง เนื่องจากตรวจพบปริมาณสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์เกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด 50 มิลลิกรัมต่อกิโลกรัม (PPM)[300]

จากปัญหาสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์และปริมาณกำมะถันตกค้างในเนื้อผลลำไย เกินกว่าเกณฑ์ที่ทางการจีนกำหนด ทำให้มีงานวิจัยของคณะวิศวกรรมและอุสาหกรรมเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ โดยมี ผศ. จักรพงษ์ พิมพิมล เป็นหัวหน้าโครงการวิจัย สนับสนุนทุนวิจัยโดย สกว. ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2548 ผลที่ได้จากการวิจัยนี้คือ การพัฒนาและปรับปรุงเทคนิคการรมสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์กับผลลำไยสดด้วยการนำแก๊สซัลเฟอร์ไดออกไซด์จากถังอัดความดันโดยตรง รวมทั้งนำระบบบังคับอากาศแนวตั้งเข้ามาใช้ในกระบวนการรม จากวิธีดังกล่าวทำให้ผลลำไยสดมีปริมาณการตกค้างในส่วนเนื้อผลหลังจากรมทันทีประมาณ 15-20 PPM นอกจากนี้ยังสามารถควบคุมโรคและป้องกันการเกิดสีน้ำตาลบนเปลือกผลลำไยได้มากกว่า 20 วัน ที่อุณหภูมิ 2 องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์ 95%

---

[299] กรุงเทพธุรกิจ (15 มกราคม 2557) "เกษตรแจงเหตุส่งออกลำไยเข้าจีนไม่ได้" สืบค้นที่: http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/556131

[300] เดลินิวส์ (13 พฤษภาคม 2557) "ลำไยไทยผ่านด่านสุดโหดตลาดจีน ลดสารตกค้างด้วยห้องรมจากแม่โจ้" สืบค้นที่: https://www.dailynews.co.th/agriculture/236971

ทั้งนี้ต้นทุนการสร้างห้องรมแก๊สซัลเฟอร์ไดออกไซด์ตามเทคนิคนี้ ค่าใช้จ่ายประมาณ 500,000-550,000 บาท สามารถรมแก๊สซัลเฟอร์ไดออกไซด์กับผลลำไยได้สูงสุดต่อการผลิต 1 ครั้งเท่ากับ 4,140 กิโลกรัม (ประมาณ 360 ตะกร้า) ใช้เวลาประมาณหนึ่งชั่วโมงครึ่งถึงสองชั่วโมง[301]

สุดท้ายด้วยระบบภาษีมูลค่าเพิ่มของจีนมีความแตกต่างจากไทย กฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และด้วยวิธีปฏิบัติที่ซับซ้อนของจีนกลับกลายเป็นพ่อค้าจีนไม่ได้เสียภาษีมูลค่าเพิ่มแต่อย่างใด[302] ซึ่งจากมาตรการภาษีที่แตกต่างกันดังกล่าวทำให้ผลไม้จากล้งไทยมีราคาสูงกว่าล้งจีน ย่อมทำให้ไทยเสียเปรียบในด้านต้นทุนและการเข้าสู่ตลาดจีน

การเข้ามาของล้งจีน และผลกระทบจากล้งจีน

จากกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และด้วยวิธีปฏิบัติที่ซับซ้อนของจีน ส่งผลให้พ่อค้าชาวจีนเข้ามามีบทบาทในห่วงโซ่อุปทานการส่งออกลำไยสดและลำไยอบแห้งไปยังประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น อาจจะเนื่องมาจากพ่อค้าชาวจีนมีความสามารถด้านการขนส่งสินค้า และสามารถทำธุรกิจในประเทศจีนได้ง่ายกว่าพ่อค้าชาวไทย เมื่อลองพิจารณาสาเหตุว่าทำไมพ่อค้าชาวจีนเข้ามามีบทบาท สามารถไล่เรียงลำดับเหตุการณ์การเข้ามาควบคุมห่วงโซ่อุปทานการส่งออกลำไยสด และลำไยอบแห้ง ดังนี้

ในปีพ.ศ. 2545 – 2546 คนจีนเริ่มมีความนิยมบริโภคลำไยของไทย ทำให้มีปริมาณความต้องการลำไยเพิ่มขึ้นมาก พ่อค้าจีนจึงเริ่มเข้ามาตั้งล้งหรือโกดังรับซื้อผลไม้เพื่อรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรในพื้นที่โดยตรง[303] การเข้าดำเนินการนี้มีอยู่หลายรูปแบบ อาจจะใช้วิธีจ้างพ่อค้าคนกลางที่เคยรวบรวมผลผลิตให้กับล้งไทยอยู่แล้ว เพื่อรวบรวมผลผลิตให้กับล้งจีน หรืออาจจะใช้วิธีเข้าไปร่วมทุนกับเจ้าของล้งคนไทย แล้วให้คนไทยเป็นพนักงานของบริษัท (ให้คนไทยเป็นนอมินี) โดยรูปแบบของนอมินีมีลักษณะดังนี้[304] พ่อค้าจีนเข้ามาแต่งงานกับคนไทย ทำให้สามารถดำเนินการในฐานะเป็นล้งไทย และ พ่อค้าจีนเข้ามาหาคนไทยร่วมดำเนินการ ในทางเอกสารเป็นการจดทะเบียนร่วมทุน เพื่อให้ทุกอย่างเป็นไปตามระเบียบข้อกำหนดของไทย แต่ในความเป็นจริงแล้วการดำเนินการทุกอย่าง รวมไปถึงเงินทุนต่างๆ พ่อค้าจีนเป็นคนบริหารจัดการทั้งหมด คนไทยทำหน้าที่เพียงการสำรวจพื้นที่และกว้านซื้อผลผลิตถึงในสวนลำไยในลักษณะเหมาซื้อล่วงหน้าเท่านั้น

การเข้ามาของผู้ประกอบการล้งจีนริเริ่มในช่วงปีพ.ศ.2546 – 2548 โดยเข้ามาในพื้นที่ภาคเหนือ ได้แก่จังหวัดเชียงใหม่ และลำพูน อีกกลุ่มหนึ่งเข้ามาที่ชายแดน อ.เชียงของ และ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ซึ่งสถานการณ์ในช่วงนี้พบว่าเกษตรกร และพ่อค้าชาวไทยมีความได้เปรียบมากกว่าพ่อค้าชาวจีน[305] เนื่องจากพ่อค้าชาวจีนยังคงต้องอาศัยพ่อค้าท้องถิ่นเพราะปัญหาด้านภาษาและการสื่อสารกับเจ้าของสวนเป็นหลัก

---

[301] เดลินิวส์ (13 พฤษภาคม 2557) “ลำไยไทยผ่านด่านสุดโหดตลาดจีน ลดสารตกค้างด้วยห้องรมจากแม่โจ้” สืบค้นที่: https://www.dailynews.co.th/agriculture/236971

[302] ทีมข่าว TCIJ (8 พฤษภาคม 2559) “ทุนจีนรุกคืบทำ ‘ล้งจีน’ บุกสวนผลไม้ไทย จี้รัฐ 'ล้อมคอก-ขันน็อต-ใช้กฎหมาย'” สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/news/2016/08/scoop/6187

[303] ประชาธรรม (29 เมษายน 2559) “พ่อค้าลำไย กับนักลงทุนกระเป๋าหิ้วจากจีน” สืบค้นที่: http://www.prachatham.com/article_detail.php?id=431

[304] กรุงเทพธุรกิจ (13 มีนาคม 2560) “ทุนจีนฮุบล้งรับซื้อลำไย หวั่นระยะยาวเกษตรกรเสียเปรียบ” สืบค้นที่: http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/744965

[305] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

จากนั้นเมื่อลำไยที่ขยายการปลูกไปยังพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ช่วงปี พ.ศ. 2554 – 2555[306] ล้งจีนก็ขยายตัวไปตั้งในจังหวัดจันทบุรีด้วย โดยลักษณะการเข้ามาของล้งจีนในแต่ละพื้นที่มีความคล้ายคลึงกัน และล้งไทยก็เริ่มเสียเปรียบล้งจีนมากขึ้น เนื่องจากล้งจีนสามารถรับซื้อลำไยจากเกษตรกรได้ในราคาที่สูงกว่า ไทยรับซื้อเล็กน้อยหรือบางครั้งก็เท่ากับราคาที่ล้งไทยรับซื้อ อีกทั้งล้งจีนสามารถรับซื้อได้ในปริมาณที่ไม่จำกัด แต่ล้งไทยมีกระแสเงินสดจำกัด ไม่สามารถรับซื้อปริมาณลำไยสดทั้งหมดที่ออกมาพร้อมกันในตลาดได้ การที่เกษตรกรขายให้ล้งจีนจึงมีรายได้ดีกว่า จากเหตุผลเหล่านี้ทำให้เกษตรกรตัดสินใจขายให้ล้งจีนหมด ผู้ประกอบการที่เป็นล้งไทยจึงค่อยๆ เลิกกิจการไป บางรายที่มีฝีมือดีก็หันไปเป็นตัวแทนให้กับบริษัทของคนจีน บางรายก็กลายไปเป็นพนักงานบริษัทแทน ทำให้จำนวนผู้ประกอบการล้งจีนเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ยกตัวอย่างเช่น ในจังหวัดลำพูน ปัจจุบันมีล้งลำไยทั้งหมด 70 ล้ง เป็นล้งไทย 10 ล้ง และเป็นล้งจีนมากถึง 60 ล้ง[307] รวมทั้งล้งจีนมีกลยุทธ์ทางด้านการตลาดที่ดีกว่าพ่อค้าชาวไทยกล่าวคือ เมื่อลำไยเริ่มออกผลผลิต ได้เกิดเหตุการณ์ที่ล้งทั้งหมดนัดกันไม่รับซื้อลำไยจากเกษตรกรเจ้าของสวนลำไยหรือจากพ่อค้าลำไย โดยอ้างว่าลำไยที่ตลาดปลายทางนั้นไม่เดิน ส่วนลำไยที่อยู่ในห้องเย็นก็ยังไม่ได้ส่งออกไป ทำให้เกิดการกดราคารับซื้อลำไยอย่างหนัก โดยที่ทั้งเกษตรกรและพ่อค้าลำไยไม่มีทางรู้ได้เลยว่า ที่ตลาดในจีนมีปริมาณลำไยล้นตลาดจริงหรือไม่ เพราะตลาดจีนกว้างใหญ่ไพศาล สิ่งที่เป็นข้อขัดแย้งคือพนักงานคนไทยในล้งได้ยินเถ้าแก่คนจีนบ่นว่าขายลำไยปีนี้ขาดทุน แต่เถ้าแก่ก็สามารถซื้อรถเบนซ์ใหม่ได้ ซื้อที่ดินขยายโกดังได้ เมื่อถึงฤดูกาลที่ลำไยออกผล โกดังที่ว่างอยู่จะมีชาวจีนมาเช่าเพื่อรับซื้อลำไย ทำให้มีโกดังใหม่เกิดขึ้นเยอะมาก เมื่อรับซื้อผลผลิตเสร็จก็สามารถส่งออกไปประเทศจีนได้กำไรเป็นกอบเป็นกำ แล้วก็เลิกเช่าโกดังกลับประเทศไป กลายเป็นกำไรจากลำไยตกอยู่ในมือคนจีนหมด ส่วนชาวบ้านกลับไม่สามารถกำหนดอะไรได้

จากสภาพดังกล่าว ทำให้ราคาลำไยร่วงลงอย่างหนัก ในปี พ.ศ. 2558 รัฐบาลนายกฯ ประยุทธ์จึงประกาศประกันราคารับซื้อลำไยเกรดสองเอ ไม่ต่ำกว่ากิโลกรัมละ 15 บาท แต่ผลที่เกิดขึ้นคือ ล้งจีนใช้วิธีปิดไม่รับซื้อลำไยทั้งหมด เกษตรกรจึงไม่สามารถขายลำไยได้เช่นเดิม ล้งจีนถือไพ่เหนือกว่าคือไม่ซื้อก็ไม่เป็นไร สุดท้ายผลผลิตลำไยเน่าเสียเป็นจำนวนมาก เกษตรกรจึงมีมุมมองว่านโยบายรับประกันราคาลำไยไม่มีประโยชน์อะไรกับการค้าในยุคนี้เลย[308]

นายอรรธวุฒิ เวชปรีชา ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 ต.คลองใหญ่ อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี และเกษตรกรสวนลำไย 30 ไร่ เปิดเผยว่า[309] เมื่อเดือนมกราคม 2559 ที่ผ่านมา ในพื้นที่หมู่ 6 เกิดปัญหาล้งจีนเหมาสวนลำไยผิดสัญญาจำนวนหลายราย เกษตรกรได้รับความเสียหายตั้งแต่หลักแสนถึงหลักล้านบาท ซึ่งการผิดสัญญาเป็นเทคนิคของแต่ละล้ง เช่น เก็บครั้งแรกเลือกเก็บเฉพาะขนาดใหญ่ เบอร์ 1-2-3 จากนั้นไม่มาเก็บตามกำหนด หากชาวสวนนำไปขายให้ล้งอื่นก็จะถูกปรับ ในที่สุดลำไยจะสุกงอมและร่วง ทำให้ตกเกรดมาเป็นเบอร์ 5 หรือการคัดเลือกลำไยก็มีมาตรฐานต่างกัน ทำให้ราคาต่างกัน เกษตรกรเสียเปรียบสัญญาล้งจีนมาตลอด

---

[306] spring NEWS (30 พฤษภาคม 2560) “ทุนจีนฮุบ! ตลาดผลไม้ไทย” สืบค้นที่: http://money.sanook.com/487477/

[307] The North องศาเหนือ (10 กรกฎาคม 2559) “ลำไยในเงาจีน” สืบค้นที่: https://www.youtube.com/watch?v=o-gx-fxRc7Y

[308] ประชาธรรม (29 เมษายน 2559) “พ่อค้าลำไย กับนักลงทุนกระเป๋าหิ้วจากจีน” สืบค้นที่: http://www.prachatham.com/article_detail.php?id=431

[309] ประชาชาติธุรกิจ (18 กุมภาพันธ์ 2559) “ล้อมคอก"ล้งจีน"เบี้ยวซื้อลำไย ตีทะเบียน-ทำสัญญามาตรฐาน” สืบค้นที่: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1455771557

ล้งจีนจะมีนายหน้าคนไทยมาติดต่อเหมาสวนตั้งแต่ยังไม่ราดสารเร่งให้ลำไยออกนอกฤดู โดยจ่ายเงินมัดจำให้ 20-30% การทำสัญญาจะกำหนดราคาซื้อเหมาสวน กำหนดวันราดสารเร่งและกำหนดระยะเวลาที่เก็บผลผลิตประมาณ 6 เดือน และห้ามขายลำไยให้พ่อค้ารายอื่น หากทำผิดสัญญาแต่ละล้งจะระบุค่าปรับไว้ เช่น การขายลำไยให้พ่อค้ารายอื่นจะถูกปรับ 5-6 เท่าของเงินมัดจำ หากคุณภาพลำไยไม่ได้มาตรฐานต้องปรับราคาเหมาลดลง ข้อดีของล้งจีนคือการให้เงินมัดจำล่วงหน้า 20-30% โดยไม่คิดดอกเบี้ย เพื่อนำมาบำรุงให้ผลผลิตมีคุณภาพ เพราะการปลูกลำไยนอกฤดูมีต้นทุนสูง

ด้านเกษตรกรรายใหญ่ บ้านเขาชะอม อ.เขาสมิง จ.ตราด เปิดเผยว่า ประสบปัญหาล้งเช่นกัน ซึ่งตนทำสวนลำไยมา 10 กว่าปี มีผลผลิตปีละ 150 ตัน เดิมขายให้คนไทยที่รวบรวมไปให้ล้งจีนกิโลกรัมละ 35 บาท ล่าสุดเพิ่งเปลี่ยนมาขายให้ล้งจีนครั้งแรก เพราะผลผลิตออกในเดือนมกราคมน่าจะได้ราคาดีเพราะใกล้ตรุษจีน โดยตกลงราคาเหมาที่ 40 บาท/กก. วางเงินมัดจำไว้ 1 ล้านบาท ตอนเก็บจะเลือกเฉพาะลูกใหญ่เบอร์ 1 เบอร์ 2 โดยเก็บผลผลิตไปแค่วงเงินที่มัดจำไว้ประมาณ 30 ตัน ที่เหลือ 100 ตัน ไม่มาเก็บอีก ถ้ามาเก็บก็จะกดราคาเหลือ 20 บาท/กก. จึงต้องปล่อยลำไยร่วงหล่นเสียหาย ขาดรายได้ไปกว่า 2 ล้านบาท

สาเหตุที่ผู้ประกอบการชาวจีนสามารถเข้ามาตั้งล้ง และโรงงานในประเทศไทยได้นั้น เนื่องจากชาวจีนมีการรวมกลุ่มกัน เพื่อทำตรวจสอบราคาลำไยในแต่ละสวน ว่าสวนไหนให้ราคาเหมาะสมกับคุณภาพของลำไยหรือไม่ ทำให้ผู้ประกอบการชาวจีนสามารถคำนวณราคารับซื้อลำไยที่หน้าสวนเป็นที่พึงพอใจต่อเกษตรกรมากกว่าผู้ประกอบการชาวไทย ทั้งนี้การรวมกลุ่มของผู้ประกอบการชาวจีนยังส่งผลให้มีอำนาจต่อรองเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถทำให้ควบคุมปริมาณการรับซื้อลำไยสด เพื่อทำการต่อรองราคาลำไยของเกษตรกร สำหรับการแก้ไขปัญหาที่ผู้ประกอบการชาวจีนมีอำนาจต่อรองในการซื้อมากเกินไป ทางสมาคมผู้ส่งออกลำไยเองก็ได้มีการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีตรวจสอบคุณภาพลำไยสด และมีการให้ใบรับรอง แต่กลับพบว่ามีการนำลำไยเกรด B ไปรวมกับลำไยเกรด AA แล้วส่งออกลำไยเป็นเกรด AA จึงทำให้ไม่ประสบความสำเร็จในการแก้ไขปัญหานี้ และสาเหตุอีกประการที่ทำผู้ประกอบการชาวจีนได้เปรียบคือ การสนับสนุนจากรัฐบาลจีน โดยหน่วยงานรัฐบาลจากจีน (Bank of Chaina) จะเข้ามาลงพื้นที่พัฒนาชุมชน และดูว่าคนในชุมชนนั้นมีใครสนใจที่จะทำธุรกิจหรือไม่ ถ้ามีผู้สนใจหน่วยงานนี้จะทำการตรวจสอบประวัติการลงทุน จึงจะปล่อยเงินกู้ให้ในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ แต่ในกรณีของผู้ประกอบการไทยนั้นต้องดูแลเองทุกอย่าง เนื่องจากหน่วยงานของรัฐบาลไทยเอง (กองทุนหมู่บ้าน สหกรณ์ และรัฐวิสาหกิจ) ให้เงินสนับสนุนแต่ไม่ได้ส่งเสริมผู้มีความสามารถ[310]

จากการเข้ามาของพ่อค้าชาวจีนในลักษณะของล้งจีน และการมาตั้งโรงงานแปรรูปลำไย ส่งผลให้ลักษณะการรับซื้อ และการส่งออกลำไยอบแห้งไปประเทศจีนมีการเปลี่ยนแปลงด้วยเช่นกัน โดยในช่วงแรกพบว่า ผู้ประกอบการแปรรูปลำไยจะเป็นผู้เจรจากับกลุ่มพ่อค้าชาวจีน โดยการสร้างความเชื่อมั่นให้กับพ่อค้าชาวจีน ผู้ประกอบการแปรรูปลำไยจะนำคณะพ่อค้าชาวจีนมาเยี่ยมชมโรงงานแปรรูป และนำไปชมสวนลำไยของเกษตรกรรายย่อย จึงทำให้พ่อค้าชาวจีนได้มีโอกาสคุยกับเกษตรกรรายย่อยโดยตรง จึงทราบว่าราคาส่วนต่างระหว่างหน้าโรงงานอบแห้ง กับราคาที่เกษตรกรขายให้นั้น มีความแตกต่างอยู่มาก พ่อค้าชาวจีนจึงเล็งเห็นลู่ทางที่จะสามารถชิงส่วนแบ่งที่แตกต่างกันส่วนนี้ ส่วนหนึ่งก็ต้องยอมรับความจริงว่า ผู้ประกอบการล้งและโรงงานแปรรูปของไทยต่างมีความพยายามกดราคารับซื้อลำไยสดจากเกษตรกร เพื่อประกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากลำไยราคาตกต่ำ ซึ่งราคารับซื้อเป็นสิ่งที่เกษตรกรรายย่อยพยายามเรียกร้องความเป็นธรรมมาโดยตลอด เพราะราคารับซื้อที่แท้จริงมักจะต่ำกว่าราคารับซื้อกลางที่ประกาศโดยสมาคมผู้ค้าและส่งออกผลไม้

[310] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ไทย ทำให้ผู้ประกอบการล้งไทยต้องเลิกกิจการไป เพราะไม่มีเงินทุนมากพอที่จะสู้กับพ่อค้าจีน อีกประการหนึ่งคือล้งจีนสามารถส่งออกลำไยเองได้โดยไม่ต้องผ่านพ่อค้าจีน ล้งจีนบางรายสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่การรวบรวมผลผลิต มีเตาอบแห้งของตนเอง ไปจนถึงส่งออกลำไยอบแห้งไปยังตลาดปลายทางในประเทศจีน พร้อมกับมีเครือข่ายในการกระจายสินค้าในประเทศจีน ซึ่งแตกต่างจากล้งไทยที่ต้องรอพ่อค้าชาวจีนมารับซื้อลำไยอบแห้งที่โรงงาน ทั้งนี้กลุ่มพ่อค้าชาวจีนทราบดีว่าโรงงานลำไยอบแห้งขาดเงินทุนหมุนเวียนไม่ได้ ถ้ากลุ่มพ่อค้าจีนหายไปเพียง 7 วัน กลุ่มโรงงานเล็กจำเป็นต้องขายลำไยอบแห้งต่ำกว่าราคาปกติ ส่งผลต่อราคาขายทั้งระบบแน่นอน

สาเหตุหลักของการเข้ามาของพ่อค้าชาวจีนนั้นมีสาเหตุสำคัญมาจาก การที่เกษตรกรไทย และพ่อค้าชาวไทยไม่สามารถควบคุมปริมาณและคุณภาพลำไยสด เนื่องจากประเทศไทยมีการผลิตลำไยสดได้ทั้งในและนอกฤดู รวมทั้งเป็นที่ต้องการของตลาดจีน ทำให้การรับซื้อลำไยสดเปลี่ยนแปลงไป โดยมีล้งจีนเริ่มเข้ามารับซื้อลำไยสด ทำให้รูปแบบการซื้อเปลี่ยนแปลงไป เริ่มมีการสั่งซื้อลำไยล่วงหน้าจากเกษตรกร และมีพ่อค้าคนกลางที่เป็นบริษัทส่งออกลำไยไปประเทศจีน ซึ่งพ่อค้าคนกลางเหล่านี้จะทำหน้าที่เหมือนล้ง (ล้งจีน) ซึ่งแต่ละล้งจะมีความสัมพันธ์กับตลาดในเมืองจีนเป็นของตนเอง หรือกล่าวง่าย ๆ คือ ล้งเหล่านี้มีตลาดที่แน่นอนและไม่จำเป็นต้องพึ่งหน่วยงานจากรัฐ หรือหน่วยงานอื่น ๆ ในการส่งออกลำไยไปประเทศจีน และอีกหน้าที่ของล้งจีนเหล่านี้คือ รวบรวมผลผลิต (ลำไย) ให้ได้ตามใบสั่งซื้อที่ตกลงกันไว้ ส่งผลให้ล้งเหล่านี้จะมีสินค้าไว้ในมือก่อนที่จะถึงฤดูเก็บเกี่ยว ด้วยสาเหตุนี้ทำให้ล้งลำไยเริ่มมีบทบาทที่จะสามารถควบคุมตลาดลำไยที่จังหวัดจันทบุรีได้ และอีกสาเหตุคือกลุ่มพ่อค้าคนกลางดังกล่าวมีการโยงใยเครือข่ายระหว่างกัน ซึ่งในปี 2550 พบว่ากลุ่มพ่อค้าเหล่านี้เริ่มเข้ามาตั้งล้งในจังหวัดจันทบุรีมีมากถึง 30 บริษัท[311]

การเข้ามาของล้งจีนทำให้พ่อค้าชาวจีนสามารถควบคุม “โซ่อุปทานในการผลิต” (Supply Chain) ตั้งแต่การผลิต แปรรูป และการดำเนินการส่งออก โดยใช้ “โซ่อุปสงค์” (Demand Chain) หรือความต้องการสินค้าของลูกค้าปลายทางในประเทศจีนเป็นเครื่องมือในการต่อรองการเข้าซื้อผลไม้ตามลักษณะที่ต้องการ ทำให้พ่อค้าจีนสามารถควบคุมห่วงโซ่คุณค่าได้โดยตลอดห่วงโซ่ ทำให้ผู้ประกอบการไทยตลอดห่วงโซ่คุณค่าไม่ได้รับประโยชน์ใดๆ เลย[312] ยังส่งผลให้บทบาทผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการกระจายลำไยโดยสามารถเปลี่ยนแปลงไป และมีผู้เกี่ยวข้องกับกระบวนการกระจายลำไยเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถจำแนกบทบาทและหน้าที่ได้ดังนี้[313]

1. พ่อค้าขายส่งในท้องที่ จะจำหน่ายผลผลิตต่อไปให้กับพ่อค้าขายส่งในท้องถิ่น พ่อค้าขายส่งในกรุงเทพฯ พ่อค้าขายส่งในต่างจังหวัด โรงงานแปรรูป พ่อค้าขายปลีกและผู้ส่งออก โดยจะรับซื้อสินค้าจากเกษตรกรในปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากมีเงินทุนในการดำเนินการน้อย
2. พ่อค้าขายส่งในท้องถิ่น จะรับซื้อสินค้าจากเกษตรกรโดยตรง และจำหน่ายผลผลิตต่อไปให้กับพ่อค้าขายส่งในกรุงเทพฯ พ่อค้าคนกลางกลุ่มนี้มีทุนดำเนินการค่อนข้างสูง สถานที่ประกอบธุรกิจมักอยู่ในต่างจังหวัดหรืออำเภอใหญ่ๆ

---

[311] ทรงศักดิ์ ทองขำ, “เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการขยายตัวของตลาดการค้าลำไยแห่งใหม่ในเขตจังหวัดจันทบุรี,” (ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณ 2556).

[312] ทีมข่าว TCIJ (8 พฤษภาคม 2559) “ทุนจีนรุกคืบทำ ‘ล้งจีน’ บุกสวนผลไม้ไทย จี้รัฐ 'ล้อมคอก-ขันน็อต-ใช้กฎหมาย'” สืบค้นที่: http://www.tcijthai.com/news/2016/08/scoop/6187

[313] ผศ.ดร. อภิชาต โสภาแดง และคณะ (กุมภาพันธ์ 2551) “โครงการศึกษาระบบจัดการโซ่อุปทานลำไยสดในประเทศไทย”

3. พ่อค้าขายส่งในกรุงเทพฯ จะจำหน่ายผลผลิตให้กับพ่อค้าขายส่งในต่างจังหวัด พ่อค้าขายปลีก และผู้บริโภคภายในประเทศ
4. พ่อค้าขายส่งในต่างจังหวัด จะมารับซื้อสินค้าจากเกษตรกรในแหล่งผลิตโดยตรง หรือผ่านพ่อค้าระดับต่างๆ และจำหน่ายผลผลิตให้แก่พ่อค้าขายปลีก และผู้บริโภคภายในประเทศ พ่อค้าประเภทนี้ไม่มีร้านค้าเป็นของตนเอง
5. พ่อค้าขายปลีก จะรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรและจากพ่อค้าระดับต่างๆ และจำหน่ายผลผลิตไปยังผู้บริโภคภายในประเทศ ซึ่งพ่อค้าขายปลีกอาจไปเช่าแผงในตลาดสด ซึ่งจะทำธุรกิจค้าผลไม้ตามฤดูกาลตลอดปี และอีกประเภทหนึ่งจะทำธุรกิจเฉพาะในฤดูกาลลำไยเท่านั้น แล้วขายให้ผู้บริโภคโดยตรง
6. โรงงานแปรรูป จะรับซื้อผลผลิตจากพ่อค้าจากแหล่งต่างๆ รวมทั้งจากเกษตรกร โดยโรงงานจะให้ราคาลำไยของเกษตรกรมากกว่าล้งประมาณ 20 ถึง 50 สตางค์ และอาจจะมีลำไยสดมาจากจังหวัดแพร่ น่าน และจันทบุรี ราคาลำไยสดและชาวสวนขายโรงงานฟูไห ทางโรงงานจะเป็นผู้ประกาศราคารับซื้อลำไย โดยลำไยเกรด AA จะอยู่ที่ประมาณ 20 บาทต่อกิโลกรัม เกรด A 15 บาทต่อกิโลกรัม และเกรด C 1 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งโรงงานจะประกาศรับซื้อลำไยเวลา 13:00 น. ทั้งนี้สัดส่วนของลำไยสดในแต่ละเกรดจะแตกต่างกันออกไปดังนี้ (1) ช่วงต้นฤดูลำไยเกรด A จะมีปริมาณ 50% ลำไยเกรด AA ประมาณ 30% และที่เหลือเป็นลำไยเกรด B และ C รวมกันประมาณ 20%) (2) ช่วงกลางฤดู ลำไยเกรด AA จะอยู่ที่ประมาณ 60% เกรด A 30% และที่เหลือคือเกรด B และ C รวมกัน 10% และ (3) ช่วงท้ายฤดู ลำไยเกรด AA จะมีปริมาณเยอะมาก เนื่องจากเป็นช่วงที่ลำไยสุก มีเปลือกบาง เนื้อเยอะ และมีปริมาณน้ำตาลมาก มาทำการคัดเกรดและแปรรูปที่โรงงาน[314] ผลผลิตที่ได้จะขายให้กับพ่อค้าระดับต่างๆ และผู้บริโภค โดยผู้แปรรูปจะมีทั้งรายย่อยและรายใหญ่ สำหรับรายย่อยจะส่งไปยังโรงอบใหญ่หรือพ่อค้าคนกลาง ดังนี้
    - พ่อค้าคนกลางที่เป็นคนไทย เข้ามารับซื้อผลผลิตจากโรงงานแปรรูปย่อยและทำการตั้งโรงอบลำไยและส่งออกเอง
    - พ่อค้าคนกลางที่เป็นคนจีน ทำหน้าที่เช่นเดียวกับพ่อค้าคนกลางที่เป็นคนไทย
7. ผู้ส่งออก มีทั้งผู้ที่มารับซื้อเพื่อนำไปขายต่อยังต่างประเทศ โดยไม่มีกระบวนการแปรรูปและผู้ส่งออกที่ทำครบวงจรคือทั้งแปรรูปและส่งออก
8. สหกรณ์การเกษตรประจำอำเภอและจังหวัด ที่มีการช่วยเหลือเรื่องการระบายถ่ายเทสินค้าซึ่งกันและกันโดยได้รับทุนสนับสนุนจากภาครัฐ

ในส่วนของลักษณะการรับซื้อ และการส่งออกลำไยอบแห้งไปประเทศจีนมีการเปลี่ยนแปลงด้วยเช่นกัน โดยในช่วงแรกพบว่า ผู้ประกอบการแปรรูปลำไยจะเป็นผู้เจรจากับกลุ่มพ่อค้าชาวจีน โดยการสร้างความเชื่อมั่นให้กับพ่อค้าชาวจีน ผู้ประกอบการแปรรูปลำไยจะนำคณะพ่อค้าชาวจีนมาเยี่ยมชมโรงงานแปรรูปและนำไปชมสวนลำไยของเกษตรกรรายย่อย จึงทำให้พ่อค้าชาวจีนได้มีโอกาสคุยกับเกษตรกรรายย่อยโดยตรง จึงทราบว่าราคาส่วนต่างระหว่างหน้าโรงงานอบแห้ง กับราคาที่เกษตรกรขายให้นั้น มีความแตกต่างอยู่มาก

[314] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

พ่อค้าชาวจีนจึงเล็งเห็นลู่ทางที่จะสามารถชิงส่วนแบ่งที่แตกต่างกันส่วนนี้ ส่วนหนึ่งก็ต้องยอมรับความจริงว่า ผู้ประกอบการล้งและโรงงานแปรรูปของไทยต่างมีความพยายามกดราคารับซื้อลำไยสดจากเกษตรกร เพื่อประกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากลำไยราคาตกต่ำ ซึ่งราคารับซื้อเป็นสิ่งที่เกษตรกรรายย่อยพยายามเรียกร้องความเป็นธรรมมาโดยตลอด เพราะราคารับซื้อที่แท้จริงมักจะต่ำกว่าราคารับซื้อกลางที่ประกาศโดยสมาคมผู้ค้าและส่งออกผลไม้ไทย

ลักษณะการรับซื้อลำไยจากเกษตรกร

การซื้อขายลำไยระหว่างเกษตรกรกับพ่อค้าชาวไทยและชาวจีน โดยส่วนใหญ่แล้วพ่อค้าจะเป็นผู้กำหนดราคารับซื้อ ซึ่งรูปแบบการขายของเกษตรกรจะมี 3 รูปแบบ คือ

1) การขายแบบเหมาสวน เป็นการซื้อขายลำไยก่อนผลผลิตจะออกสู่ตลาด (เป็นการซื้อขายล่วงหน้า นิยมเรียกว่า “ตกเขียว”) โดยเกษตรอาจจะขายเป็นบางส่วนหรือเหมาทั้งสวนก็ได้ ซึ่งการติดต่อซื้อขายจะมีพ่อค้าเข้ามาติดต่อกับเกษตรกร เมื่อตกลงราคาซื้อขายกันได้แล้ว พ่อค้าจะจ่ายเงินมัดจำไว้ ส่วนเงินที่เหลือจะทยอยจ่ายจนครบเมื่อเก็บเกี่ยวผลผลิตจนหมดสวนแล้ว ในกรณีที่เกษตรกรขายลำไยเหมาสวนในช่วงที่ติดผลแล้วจะได้ราคาดีกว่าเกษตรกรที่ขายลำไยเหมาสวนในช่วงลำไยออกดอกและติดผลช่วงเริ่มต้น เนื่องจากในขณะที่ขายยังไม่ทราบราคาตลาดที่แน่นอน

   ปัจจุบัน เมื่อลำไยเริ่มออกดอก พ่อค้าจะเข้าไปติดต่อกับเกษตรกรเพื่อคาดการณ์ปริมาณผลผลิตที่จะได้จากปริมาณดอก จากนั้นจะพิจารณายอดเงินจากจำนวนเงินที่ได้ในปีก่อนหน้าคูณด้วยปัจจัยความเสี่ยง ยกตัวอย่างเช่น ปีก่อนหน้าเกษตรกรมีรายได้ 1 ล้านบาท ปีนี้คาดการณ์ว่าผลผลิตที่ได้จะเป็น 70% ของปีก่อนหน้า เพราะฉะนั้นราคาซื้อขายรวมจะอยู่ที่ 7 แสนบาท หลังจากนั้นจะเป็นการต่อรองระหว่างเกษตรกรกับพ่อค้าเพื่อให้ได้ราคาเพิ่มขึ้น ราคาปิดอาจจะอยู่ที่ประมาณ 8 แสนบาท พ่อค้าจะโอนเงินค่ามัดจำให้เกษตรกรครึ่งหนึ่ง คือ 4 แสนบาทสำหรับการทำสัญญา เกษตรกรก็จะทำหน้าที่ดูแลผลผลิตลำไยต่อไป เมื่อพร้อมเก็บเกี่ยว พ่อค้าก็จะนำทีมมาเก็บเกี่ยวเองพร้อมกับการคัดแยกเกรดลำไย และชำระเงินส่วนที่เหลืออีก 4 แสนบาท ซึ่งการชำระจะขึ้นกับขนาดของลำไย ถ้าลำไยมีขนาดเล็กผลผลิตไม่ดี พ่อค้าก็จะกดราคารับซื้อลงอีก ทำให้เกษตรกรไม่ได้รับเงินครบตามที่ตกลงกัน

   ถึงแม้ว่าวิธีการขายแบบเหมาสวนนี้ เกษตรกรจะเป็นผู้เสียเปรียบ แต่เกษตรกรส่วนมากก็เลือกขายลำไยด้วยวิธีนี้ เนื่องจากเป็นการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงในด้านราคาผลผลิตที่ตกต่ำและความเสี่ยงในการดำเนินการ ซึ่งการขายแบบเหมาสวนส่งผลให้เกษตรกรขาดแรงจูงใจในการดำเนินงานด้วยตัวเอง ทั้งเรื่องการเก็บเกี่ยว ขนส่ง และการหาผู้รับซื้อ
2) เกษตรกรขายเอง กรณีนี้เกษตรกรสามารถขายหน้าสวนเองได้ มีพ่อค้ามารับซื้อถึงสวนแล้วนำไปวางขายที่ตลาด หรือนำไปขายที่จุดรับซื้อของพ่อค้าระดับต่างๆ โดยเกษตรกรจะขายแยกตามเกรดหรือคละเกรดก็ได้

3) การรวมกลุ่มกันขาย กรณีนี้เกษตรกรจะรวมกลุ่มกันขายลำไยให้กับพ่อค้า ข้อดีของการรวมกลุ่มคือเกษตรกรจะมีอำนาจต่อรองราคาลำไยกับพ่อค้าได้ แต่วิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมมากนักในหมู่เกษตรกรผู้ปลูกลำไย

ปัญหาที่สำคัญในตอนนี้ คือ ผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดราคารับซื้อ ทำให้เกษตรกรไม่ได้รับความเป็นธรรม เนื่องจากการตั้งราคารับซื้อลำไยไม่ได้อยู่บนพื้นฐานต้นทุนที่แท้จริงของเกษตรกร แต่ขึ้นอยู่กับราคาที่พ่อค้าคนกลางหรือล้งทุกรายเป็นผู้กำหนดราคารับซื้อร่วมกัน สิ่งที่น่าหนักใจคือ ล้งจีนเป็นคนกำหนดราคากลาง เมื่อถึงเวลาที่ลำไยเริ่มออกสู่ตลาด เจ้าของล้งจีนแต่ละล้งจะโทรหากันและกำหนดราคากลางขึ้นมาในการรับซื้อในช่วงแรกล้งจีนปั่นราคารับซื้อลำไยขึ้นไปถึงกิโลกรัมละ 100 บาท หลังจากนั้นก็กดราคารับซื้อดิ่งลงมาถึงแค่กิโลกรัมละไม่ถึง 10 บาท ชาวสวนก็จำต้องขายลำไยไปอย่างไม่มีทางเลือก เพราะลำไยสดถ้าไม่ขายก็จะเน่าเสียอย่างรวดเร็วภายหลังการเก็บเกี่ยว

นอกจากล้งจีนจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของผู้เล่นในห่วงโซ่อุปทานลำไย และรูปแบบการรับซื้อลำไยสดจากเกษตรกร ยังมีการเปลี่ยนแบรนด์ลำไยสด และลำไยอบแห้งของไทย ให้กลายป็นแบรนด์จีน โดยสาเหตุนี้เริ่มต้นมาตั้งแต่การเข้ามารับซื้อลำไยของคนจีน ซึ่งสามารถลำดับเหตุการณ์ได้ดังนี้ เริ่มจากเกษตรกรไทยจะขายลำไยสดให้กับล้งไทย จากนั้นจะส่งต่อให้กับโรงงานอบแห้ง พ่อค้าชาวจีนจะมารับซื้อจากโรงงานอบแห้งตามเกรดของขนาดผลลำไยที่ผ่านการอบแห้งแล้ว หลังจากที่ตกลงราคาและตกลงซื้อขายเรียบร้อยแล้วก็จะบรรจุลำไยลงกล่องและถุงพลาสติกที่มียี่ห้อของพ่อค้าจีน ซึ่งพ่อค้าจีนเป็นคนเตรียมมา โดยการบรรจุจะทำการบรรจุลงในถุงพลาสติกก่อนแล้วจึงบรรจุลงในกล่องๆ ละ 10 กิโลกรัม แล้วจึงนำใส่ตู้คอนเทนเนอร์แล เพื่อขนส่งไปยังปลายทางในเมืองต่างๆ ในประเทศจีน การขนส่งอาจใช้เส้นทาง R3A R9 R12 หรือขนส่งมาลงเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเดินทางต่อไปยังเมืองกวางโจว เซี่ยงไฮ้ ขึ้นอยู่กับเมืองปลายทางที่จัดส่ง ส่วนการชำระเงินจะเป็นการจ่ายด้วยเงินสดที่หน้าโรงงานในสกุลเงินบาท โดยพ่อค้าจีนจะมาดูสินค้าที่โรงงานด้วยตนเอง เมื่อได้รับเงินครบตามจำนวนแล้วผู้ประกอบการโรงงานอบแห้งจึงจะบรรจุลำไยอบแห้งเข้าตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับการเปลี่ยนแบรนด์สินค้านั้น พ่อค้าชาวจีนจะใช้แบรนด์ตามโรงงานแปรรูปลำไยอบแห้งในไทยแตกต่างกันออกไป ถึงแม้โรงงานนั้นจะมีเจ้าของเป็นคนเดียวกัน เนื่องจากผู้บริโภคชาวจีนในแต่ละมณฑลมีความเชื่อถือในแบรนด์สินค้าแตกต่างกันออกไป[315]

ในส่วนของการขนส่งนั้น พ่อค้าชาวจีนนิยมใช้บริการจากผู้ประกอบการชาวจีนด้วยกันเอง เพราะมีตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นให้เช่า พร้อมบริการจองรถขนส่งและสายเรือ และการดำเนินการด้านเอกสารและพิธีการศุลกากรในฝั่งจีนก็สามารถดำเนินการได้โดยสะดวก ส่วนเอกสารและการดำเนินการในฝั่งไทย ทางชิ้ปปิ้งชาวจีนจะมีบริษัทคู่ค้าที่เป็นชิ้ปปิ้งในไทยเป็นผู้รับเหมาช่วงดำเนินการให้ หรืออาจเป็นบริษัทชิ้ปปิ้งไทยที่เป็นนอมินีให้กับบริษัทจีนเป็นผู้ดำเนินการให้ ซึ่งถ้าหากใช้บริการผู้ประกอบการไทยจะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งแพงกว่า เพราะผู้ประกอบการไทยก็ต้องไปเช่าตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ประกอบการจีนและยังมีค่าขนส่งตู้เปล่ากลับมาคืนเจ้าของด้วย อีกทั้งการบริหารสินค้าเที่ยวกลับก็ไม่สามารถดำเนินการได้โดยตลอดทำให้ไม่สามารถลดต้นทุนค่าขนส่งเที่ยวเปล่าได้ ในขณะที่ผู้ประกอบการจีนจะมีสินค้าทั้งขาไปและขากลับอยู่แล้ว

[315] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ภาคผนวก ข
รายงานการเดินทาง การสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูล ณ จ.เชียงราย ครั้งที่ 1

คณะผู้เดินทาง

การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นและเก็บข้อมูลประกอบด้วยนักวิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยรวม 4 คน ดังนี้

1. รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ หัวหน้าโครงการ
2. นายวรุธ เลิศไพชัยยนต์ ผู้ช่วยนักวิจัย
3. นายกนกพงศ์ ตั้งอารีอรุณ ผู้ช่วยนักวิจัย
4. นายอาทิตย์ ว่องวิกย์การ ผู้ช่วยนักวิจัย

รายละเอียดการสัมภาษณ์

<u>วันเสาร์ที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2560</u>

หน่วยงาน/ตำแหน่ง: **ประธานคณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ (เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน ตาก อุตรดิตถ์)**

ผู้เข้าร่วมประชุม: **คุณพัฒนา สิทธิสมบัติ**

การขนส่งบนเส้นทาง R3A เกิดต้นทุนหลายอย่างที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง จนทำให้ผู้ประกอบการหลายรายเริ่มหาทางออกใหม่คือ หันไปขนส่งสินค้าในเส้นทาง R8 หรือ R9 แทน รถขนส่งสินค้าที่วิ่งอยู่ในเส้นทางนี้ก็มีแค่รถที่ขนส่งสินค้าในพื้นที่เท่านั้น เช่น บริษัทหนึ่งซึ่งเป็นธุรกิจร่วมทุนระหว่างลาวจีน เช่าพื้นที่ในบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาเพื่อตั้งศูนย์กระจายสินค้า โดยกรมภาษีก็ตั้งสำนักงานอยู่ที่นั่นและไม่มีการส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจภาษีที่จุดอื่นโดยอ้างว่าเพื่อสะดวกต่อการตรวจสอบทำให้รถขนส่งสินค้าทุกคันต้องเข้าที่ศูนย์กระจายสินค้าแห่งนี้เพียงแห่งเดียวโดยถูกเรียกเก็บค่าบริการทั้งเข้าและออก ตรงนี้เองที่ทำให้บริษัทดังกล่าวได้ประโยชน์ นี่คือต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ นอกจากนี้วิธีการดังกล่าวยังมีผลทำให้ข้อตกลง CBTA ไม่เกิดขึ้นจริงในทางปฏิบัติเพราะรถบรรทุกทุกคันจำเป็นต้องเข้ารับการตรวจ ณ ศูนย์กระจายสินค้าแห่งนี้ และผลที่ตามมาอีกก็คือว่า แขวงอื่นๆ อาทิ แขวงบ่อแก้วโดยบริษัทเอกชนรายหนึ่งก็อยากจะตั้งด่านเก็บภาษีแบบนี้บ้าง

เส้นทาง R3A มีความสำคัญน้อยลงไปแล้วในเชิงมหภาค การขนส่งสินค้าใช้เส้นทางอื่นหมดแล้ว ด่านพรมแดนที่ผิงเสียง-ลางเชิน มณฑลกว่างสีน่า และเวียงนามสามารถดึงดูดให้ไปลงทุนด้านการค้าและการขนส่งมากกว่าเส้นทาง R3 ที่เชื่อมต่อกับมณฑลยูนนาน แต่ถ้ามีเส้นทางรถไฟเกิดขึ้น มณฑลยูนนานจะได้เปรียบกว่า เพราะรถไฟความเร็วสูงจากกว่างสีมาสิ้นสุดแค่ที่ฮานอย และต้องการจะไปพนมเปญซึ่งก็จะเป็นเพียงรถไฟความเร็วธรรมดาเท่านั้น แต่รถไฟความเร็วสูงจากมณฑลยูนนานจะสร้างมาที่เวียงจันทน์และต้องการผ่านไทยลงไปตีสู่ตลาดอาเซียน อาทิ มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย นอกจากนั้นแล้วในขณะนี้ จีนซื้อแก๊สและน้ำมันจากเมียนมา โดยส่งไปตามท่อจากเมียนมาไปคุนหมิงและเฉิงตู เพื่อนำไปทำเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ผลิตเม็ดพลาสติก และในอนาคตอาจจะส่งสินค้าที่ผลิตได้ลงมาขายในไทยและอาเซียน สิ่งที่น่ากังวลคือ

SMEs ไทยอาจแข่งขันไม่ได้ เนื่องจากปริมาณสินค้าอุตสาหกรรมของจีนที่ผลิตได้ในจีนตอนใต้จากอุตสาหกรรมดังกล่าว

บริเวณชายแดนจีน-ลาว (บ่อเต็น-บ่อหาน) 10 กิโลเมตรจากบ่อเต็นห่างจากชายแดนเป็นเขตศุลกากร และ 5 กิโลเมตรจากบ่อหานเป็นด่าน ตรงกลางเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2 ประเทศ (จีน-ลาว) สถานีรถไฟก็อยู่ตรงนี้ แต่ศูนย์โลจิสติกส์อยู่ฝั่งลาว พื้นที่นี้ได้เงินทุนจากรัฐบาลของทั้งสองฝ่าย ซึ่งภาคเหนือของไทยควรรวมกลุ่มกันไปเจรจาการลงทุนตรงพื้นที่เหล่านี้ให้เป็นเรื่องเป็นราว เพราะเขาต้อนรับนักลงทุนทุกคนและไม่กีดกันผู้ประกอบการไทยอยู่แล้ว แต่ต้องรวมกลุ่มกันไป

ในส่วนของแนวคิดที่จะทำการค้ากับเฉิงตู มณฑลเสฉวน เป็นสิ่งที่ควรดำเนินการ แต่ก็เกรงว่าจะช้าไปแล้วหรือไม่ เนื่องจากทราบมาว่าสิงคโปร์ได้เข้าไปลงทุนในเฉิงตูแล้วตั้งแต่ 10 ปีที่แล้ว อย่างไรก็ตามการมองแค่คุนหมิงไม่พอแล้ว ต้องมองไปถึงเฉิงตูเพราะเส้นทางจากคุนหมิงไปเฉิงตูยังพอมีโอกาสอยู่

รัฐบาลจีนมักสนับสนุนให้บริษัทจีนออกมาลงทุนทำธุรกิจต่างประเทศซึ่งให้เงินทุนเพื่อออกมาข้างนอกคิดดอกเบี้ย 0% และให้เป็นหุ้นส่วนด้วยเพราะบริษัทเป็นของรัฐบาล โดยเงินทุนจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับประเภทของการธุรกิจ บริษัทจีนจึงไม่ต้องมีความเสี่ยงด้านเงินทุน ทั้งนี้ จากข้อมูลที่ได้จากผู้ประกอบการจีนพบว่า ในช่วงประมาณ 10 ปีที่แล้ว ถ้าลงทุนในสินค้าเกษตรรัฐบาลจีนไม่คิดดอกเบี้ย รัฐบาลให้เงินสนับสนุน 13% แก่ผู้ส่งออก ทำให้ต้นทุนจริงเหลือ 87% ดังนั้น ผู้ส่งออกจีนก็เอาสินค้ามาขายลดราคาแข่งกันไทยก็เลยสู้จีนไม่ได้ แต่ปัจจุบันคงไม่มีการอุดหนุนแบบนี้แล้ว

นักลงทุนไทยไม่กล้าออกไปลงทุน ประกอบกับ EXIM Bank ก็ไม่มีการสนับสนุนที่ดีเท่าที่ควร การช่วยประกันความเสี่ยงจากการถูกกลั่นแกล้งจากคู่ค้าของธุรกิจไทยจากรัฐบาลไทยไม่มีเลย แต่ในขณะที่รัฐบาลจีนช่วยธุรกิจจีนในส่วนนี้มาก

บริษัทจีนที่ขึ้นต้นด้วย “ยูนนาน” จะเป็นบริษัทขนาดใหญ่ระดับมณฑลจะมีรัฐบาลเป็นหุ้นส่วน แต่ถ้าขึ้นต้นด้วย “สิบสองปันนา” จะเป็นเป็นบริษัทระดับอำเภอ หรือ “คุนหมิง” จะเป็นเป็นบริษัทเมือง ถ้าไม่ใช่ชื่อพวกนี้ก็จะเป็นบริษัทของเอกชนจริงๆ

ในการแข่งขันกับผู้ประกอบการจีน ผู้ประกอบการไทยต้องหูตากว้างไกล ต้องรู้ว่าคู่แข่งของเรา (ผู้ประกอบการจีน) ถ้าไม่มีเงินอุดหนุนจะเป็นอย่างไรหรือถ้ามีเงินอุดหนุนจะเป็นอย่างไร เราจะได้วางแผนรับมือได้ถูกต้อง เพราะเรื่องนี้ไม่ใช่ความลับ ทุกคนสามารถรู้ได้หมด แม้ฝั่งไทยไม่รู้แต่ฝั่งจีนกันเองเขารู้ ถ้าผู้ประกอบการไทยหูตากว้างไกล คบค้าสมาคมกับผู้ประกอบการจีนบ้าง ก็จะทราบข้อมูลเรื่องนี้ได้ไม่ยาก



ภาพที่ ข-1 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

ถ้าต้องการให้ผู้ประกอบการไทยมีบทบาทมากขึ้นในการค้าตามเส้นทาง R3A จะต้องแก้ที่ CBTA เพราะว่า อย่างแรกถ้าอุปสรรคทางการค้าของทุกฝ่ายเท่ากันแล้ว การค้าจะ Free Flow แต่ขณะนี้ระบบมันเอื้อให้มีการค้าทั้งถูกต้องและไม่ถูกต้อง (นอกระบบ) ซึ่งคนที่ทำไม่ถูกต้องได้เปรียบกว่าซึ่งแบบนี้ไม่ดี จึงจำเป็นต้องทำให้ทุกอย่างถูกต้อง ถ้าผลักดันให้เป็น CBTA จริงๆ จะช่วยแก้ปัญหานี้ได้ อย่างที่สอง ต้องปรับปรุงรูปแบบการเก็บภาษีของ สปป. ลาว ให้ชัดเจนขึ้น เนื่องจาก ถ้าไม่ Free Flow จะมีการกักรถเข้า-ออกด่านทำให้การขนส่งล่าช้า ซึ่งถ้าเป็นบริษัทที่มีเครือข่ายใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ในด่านจะได้เปรียบ เพราะสามารถเอารถออกจากด่านก่อนได้หรือไม่จำเป็นต้องเข้าด่านเลย แต่บริษัทไทยหรือจีนที่ไม่มีเครือข่ายจะเกิดความล่าช้าในเรื่องนี้ ทั้งนี้ ทุนไทยไม่ทำธุรกิจกับลาวเพราะอยากทำกับจีนมากกว่า ในขณะที่ทุนจีนอยากทำกับลาวเพราะได้สิทธิประโยชน์ในลาว ซึ่งมีมากกว่าทำกับไทย

เป็นที่น่าเสียดายว่า การดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐของไทยเป็นไปแบบไม่ผ่าน Platform กลางของเชียงราย หรือไม่มี Platform ร่วมกันโดยต่างหน่วยต่างเน้น Platform ของตนเอง โครงการและกิจกรรมต่างๆ จึงไม่มีความเชื่อมโยงกันเท่าที่ควร

<u>วันอาทิตย์ที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2560</u>
หน่วยงาน/ตำแหน่ง: บริษัท ฟ้าไชโย จำกัด
ผู้เข้าร่วมประชุม: คุณวิชัย วิทยฐานกรณ์ ประธานบริษัท

แขวงบ่อแก้ว นับเป็นแขวงที่เศรษฐกิจเติบโตช้าใน สปป.ลาว สาเหตุหนึ่งอาจเป็นเพราะรัฐบาลลาวยังไม่อยากให้เติบโตเร็วเกินไปเหมือนแขวงอื่น ๆ ก็เป็นไปได้ อย่างแขวงอื่นเศรษฐกิจเติบโตเนื่องจากมีนักลงทุนชาวจีนเข้าไปทำธุรกิจเป็นจำนวนมาก แต่ไม่ทำให้คนท้องถิ่นได้ประโยชน์ นักลงทุนจีนมักจะพาคนจีนด้วยกัน

เข้ามาทำกิจการที่ต่อเนื่องกัน ในบางแขวงคนจีนเข้ามาแย่งอาชีพคนลาว จนทำให้คนลาวบางส่วนต้องย้ายถิ่นฐานออกจากที่อยู่เดิมเพราะไม่สามารถแข่งขันกับคนจีนได้



ภาพที่ ข-2 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

<u>การทำธุรกิจในลาว</u>

สิ่งสำคัญของการเข้ามาลงทุนทำธุรกิจในลาว คือความจริงใจ จากประสบการณ์พบว่า จะต้องใช้เวลาหลายปีในการเข้ามาพูดคุยกับผู้บริหารของแขวงเพื่อสร้างความมั่นใจว่าจะมาทำธุรกิจจริง ๆ ถึงจะได้รับโอกาส ความจริงใจจะทำให้สามารถดำเนินธุรกิจได้นาน

กระบวนการทำงานของไทยกับลาวแตกต่างกัน โดยของไทยจะเป็นแบบ One Stop Service การดำเนินการจึงรวดเร็ว แต่ของลาวจะมีการดำเนินการหลายขั้นตอนเนื่องจากปกครองด้วยระบบคอมมิวนิสต์ ทุกเรื่องก็จะมีระเบียบขั้นตอนค่อนข้างมาก เช่น อดีตการเดินทางข้ามเมืองต้องขออนุญาตเจ้าเมืองก่อนจึงจะออกเดินทางได้ เป็นต้น จนทำให้เกิดปัญหาในการทำสัญญาระหว่างไทยกับลาว ฝ่ายไทยดำเนินการสำเร็จรวดเร็ว แต่ฝ่ายลาวมีหลายขั้นตอนต้องใช้เวลานาน ฝ่ายไทยก็มักเข้าใจผิดว่าลาวไม่ดำเนินเรื่องให้จึงใช้เวลานาน ขณะที่ทางลาวยังอยู่ในขั้นตอนดำเนินการ บางครั้งฝ่ายไทยรอนานเข้าก็ขอยกเลิกสัญญา เนื่องจากเข้าใจว่าลาวไม่ดำเนินการให้ ส่วนฝั่งลาวก็เข้าใจผิดคิดว่า ไทยไม่ซื่อตรง ยกเลิกสัญญาก่อนทั้ง ๆ ที่กำลังดำเนินการให้อยู่ มันก็เกิดเป็นความเข้าใจผิดกันที่เกิดจากความแตกต่างด้านวัฒนธรรมการทำงาน

ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนในสปป.ลาว มีการปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้นมาก กฎระเบียบดีขึ้นมาก แนะนำให้นักลงทุนไทยที่อยากเข้ามาลงทุนในสปป.ลาวให้ปฏิบัติตามกฎหมายให้ถูกต้อง ขอใบอนุญาตให้ถูกต้อง แม้ว่าจะต้องใช้เวลาในการยื่นเรื่องเพื่อขอการอนุมัติ แต่เพราะนั่นเป็นวัฒนธรรมในการติดต่อราชการของลาวที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ ต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานในพื้นที่กับรัฐบาลกลาง ทำให้การยื่นขออนุมัติต่าง ๆ ใช้เวลาพอสมควร

ธุรกิจที่น่าสนใจมาลงทุนในสปป.ลาว คือสินค้าเกษตร เพราะแม้แต่จีนก็เข้ามาลงทุนในกลุ่มนี้เพื่อใช้เป็นฐานในการเข้าตลาดของไทย แต่ไม่แนะนำให้ลงทุนในภาคอุตสาหกรรม

<u>การทำธุรกิจในจีน</u>

มีนักธุรกิจไทยจำนวนหนึ่งพยายามเข้าไปลงทุนในจีน แต่ก็ต้องขาดทุนกลับมา ส่วนหนึ่งเพราะไม่เข้าใจประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. ไม่เข้าใจวัฒนธรรมท้องถิ่นของจีน ยกตัวอย่างเช่น บริษัททำทัวร์รับนักท่องเที่ยวจากสิบสองปันนาไปคุนหมิง พอถึงชายแดนคุนหมิงต้องเปลี่ยนรถไปใช้รถทะเบียนคุนหมิงและไกด์ก็ต้องใช้ไกด์ของคุนหมิง ไม่สามารถใช้รถกับไกด์ของสิบสองปันนาได้ เพราะคนจีนมีระบบการทำธุรกิจที่แบ่งพื้นที่กันบริหาร การทำธุรกิจแบบอื่นก็ทำนองเดียวกันห้ามล้ำพื้นที่กัน วัฒนธรรมการค้าแบบนี้คนไทยไม่คุ้นเคย ไม่ค่อยเข้าใจ
2. ไม่เข้าใจกฎหมายและความเป็นสังคมนิยม พรรคคอมมิวนิสต์สามารถควบคุมธุรกิจทุกประเภทในระดับนโยบายได้ บอร์ดบริหารมีอำนาจเบ็ดเสร็จ เป็นคนสั่งธุรกิจทุกอย่างอยู่ในระดับนโยบาย ธุรกิจแบบสังคมนิยมไม่ได้เปิดเสรี ระดับนโยบายปฏิบัติอย่างหนึ่ง ระดับปฏิบัติก็จะมีวิธีการปฏิบัติอีกอย่างหนึ่ง
3. ไม่เข้าใจความครบเครื่องของยุทธศาสตร์จีน เช่น ปัจจุบันมณฑลยูนนานใช้ยุทธศาสตร์ด้านการศึกษา เพื่อผูกโยงกับยุทธศาสตร์ทางการค้า
4. ไม่มีวิสัยทัศน์ (Vision) ในการดำเนินธุรกิจ

จากประสบการณ์ที่เคยไปลงทุนทำธุรกิจที่จีน จะต้องระวังเรื่องข้อความในสัญญาซึ่งเขียนเป็นภาษาจีน โดยต้องตรวจสอบอย่างละเอียดว่าเนื้อหาสัญญาได้ครอบคลุมธุรกิจที่เราต้องการไปลงทุนจริง ๆ

จากการสังเกตอาจเป็นไปได้ว่า ระบบของจีนมีลักษณะขับเคลื่อนโดยข้าราชการจีน แล้วมอบหมายให้เอกชนรายต่าง ๆ ออกไปทำธุรกิจ และเอกชนก็ต้องรายงานตัวเลขทางธุรกิจแก่รัฐบาล ทั้งเอกชนและรัฐบาลจะมีลักษณะร่วมมือกัน แสดงบทบาทและหน้าที่ของตน แต่เอื้อประโยชน์ช่วยเหลือกัน บางแห่งมีกลุ่มผู้มีอิทธิพลท้องถิ่นเข้ามากำหนด ถ้าได้เปรียบเขาจะพยายามทำหมด แต่พอเสียเปรียบจะอ้างกฎกติกา/ข้อบังคับของมณฑลยูนนานมาสร้างความได้เปรียบ พอนักธุรกิจไทยไปทำธุรกิจ ก็ไปพบอุปสรรคเหล่านี้จนขาดทุนกลับมา

ในอดีตการไปเซ็นสัญญากับจีนมีประเด็นที่น่าสนใจที่ควรตระหนักคือ แม้ว่ารัฐบาลไทยไปทำสัญญา/ข้อตกลงกับรัฐบาลกลางของจีน แต่การปฏิบัติจริงอาจแตกต่างจากสัญญาก็ได้ เพราะในแต่ละมณฑล จะมีรัฐบาลมณฑลซึ่งมีอำนาจปกครองตนเอง มีกฎหมายของตน การทำสัญญากันของรัฐบาลกลางของไทยและจีนจะไม่มีประโยชน์เลย ถ้าไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบของรัฐบาลท้องถิ่นด้วย รัฐบาลมณฑลอาจเลือกที่จะไม่สนใจและไม่ปฏิบัติตาม แล้วในบางครั้งเมื่อเปลี่ยนตัวผู้นำหรือเปลี่ยนรัฐบาลใหม่ สิ่งที่ตกลงหรือทำสัญญากันไว้ในสมัยรัฐบาลเดิมก็มักจะถูกยกเลิกตามไปด้วย

เมื่อก่อนสินค้าจีนขายดีมากทำให้ธุรกิจรายใหญ่ต่าง ๆ กู้เงินเพื่อขยายกำลังการผลิตกันมาก แต่พอถึงตอนนี้ยอดขายเริ่มลดลง ธุรกิจ SMEs ของจีนซึ่งเน้นค่าแรงถูก ใช้กลยุทธ์การกดราคาขายกันหมด ทำให้พวกรายใหญ่ ๆ ที่ขยายโรงงานไปแล้ว ผลิตสินค้าออกมาแล้วขายไม่ได้ น่าจะเป็นเหตุผลหนึ่งที่รัฐบาลกลางของจีนออกนโยบาย One Belt One Road เพื่อจะระบายสินค้าเหล่านั้นออกนอกประเทศ

การทำการค้าของมณฑลยูนนานไม่ค่อยมีมาตรฐานสากล ความเสี่ยงสูง หากสนใจจะทำการค้ากับจีน แนะนำให้ข้ามไปทำการค้ากับมณฑลเสฉวนจะดีกว่าทำการค้ากับมณฑลยูนนาน เพราะว่ามณฑลเสฉวนทำการค้ากับฝั่งยุโรปมานานจึงมีรูปแบบการทำการค้าแบบสากล



ภาพที่ ข-3 ถ่ายรูปหมู่เป็นที่ระลึก

<u>การลงทุนในประเทศไทยของนักลงทุนชาวจีน</u>

นักลงทุนชาวจีนเข้ามาลงทุนในไทยเป็นจำนวนมาก เริ่มจากสินค้าเกษตร เช่น ลำไย ทุเรียน มังคุด ต่อมาคือการท่องเที่ยว เช่น เชียงใหม่ ธุรกิจต่อไปที่นักลงทุนชาวจีนจะเข้ามาคือธุรกิจก่อสร้าง เพราะปีที่แล้วจีนประกาศไว้ว่าสามารถสร้างคอนโดได้ในราคาครึ่งเดียวของผู้รับเหมาไทย เพราะเครื่องจักรของเขาไม่คิดค่าเสื่อมแล้ว เนื่องจากใช้งานมาคุ้มมูลค่าแล้ว กฎหมายระบุไว้ว่าต้องใช้วิศวกรไทย นักธุรกิจจีนก็จ้างบางคนแล้วก็ใช้วิศวกรจีนสร้าง ธุรกิจก่อสร้างก็เป็นอีกธุรกิจที่ต้องเฝ้าระวังให้ดี ยุทธศาสตร์ของจีนคือเขาจะเข้ามาดำเนินธุรกิจทีละสาขาการผลิต สาขาเกษตร เช่น ลำไย เป็นต้น สาขาท่องเที่ยว แล้วต่อไปก็คือ สาขาก่อสร้าง

จุดอ่อนของจีนก็คือ “จีนบุกเก่งแต่ไม่บำรุงรักษา” บางทีนี่อาจเป็นจุดที่ทำให้จีนล้มเหลวได้ คนไทยและนักธุรกิจไทยควรใช้หลักพอเพียง อย่าโลภมากและต้องมีการวางแผนป้องกัน

<u>วันจันทร์ที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2560</u>
หน่วยงาน/ตำแหน่ง: นายอำเภอเชียงของ
ผู้เข้าร่วมประชุม: คุณทัศนัย สุธาพจน์

ก่อนมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เป้าหมายการเดินทางของนักท่องเที่ยวคือหลวงพระบาง นักท่องเที่ยวจะข้างคืนที่เชียงของ 1 คืน ก่อนข้ามไปห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว ด้วยเรือที่ท่าเรือบั๊คเชียงของ โดยสามารถทำเรื่องผ่านแดนโดยใช้พาสปอร์ตที่ท่าเรือบั๊คได้ (Passport and Border Pass) ทำให้

เศรษฐกิจที่เชียงของดี เกิดร้านอาหาร โรงแรม ฯลฯ อย่างมากมาย มีนักท่องเที่ยวมาจับจ่ายใช้สอย แต่สภาพโดยรวมก็ยังเป็นเมืองผ่าน ไม่ใช่เมืองที่คนตั้งในจะมา จุดหมายปลายทางจริง ๆ จะเป็นหลวงพระบาง

หลังจากมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ทางการลาวได้ย้ายการทำเรื่องผ่านแดนโดยใช้พาสปอร์ตไปไว้ที่สะพานทั้งหมดและด่านเปิดถึง 4 ทุ่ม ที่ท่าเรือไม่มีการทำเรื่องผ่านแดนโดยใช้พาสปอร์ต ดังนั้น จึงเกิดผลกระทบคือ นักท่องเที่ยวหรือคนทั่วไปก็ไม่จำเป็นต้องมาเชียงของแล้วสามารถข้ามไปห้วยทรายได้ทันที ทำให้เศรษฐกิจของ อ.เชียงของ หดตัวลงถึง 80% แต่เศรษฐกิจของห้วยทรายเติบโตขึ้นมาก

ทางเชียงของได้เจรจากับแขวงบ่อแก้วโดยผ่านผู้ว่าราชการจังหวัดให้สามารถทำเรื่องผ่านแดนโดยใช้พาสปอร์ตที่ท่าเรือบั๊คได้แต่ก็ไม่เป็นผล เนื่องจากเป็นนโยบายโดยรวมของทางสปป.ลาวด้วยที่กำหนดให้การทำเรื่องผ่านแดนต่าง ๆ ต้องทำที่ด่านที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1-4 ทั้งหมด และทางสปป.ลาวได้ประโยชน์สภาพการณ์แบบนี้ด้วย

ทางนายอำเภอกล่าวว่า ได้ชี้แจงกับผู้ประกอบการต่างๆ ว่า มันถึงเวลาที่เราต้องเปลี่ยนยุทธศาสตร์แล้วเพราะสภาพการณ์มันเปลี่ยนไปแล้ว แต่ขณะนี้ผู้ประกอบการก็ยังปรับตัวไม่ทันยก ตัวอย่างเช่น โรงแรม IBIS ที่ลงทุนสร้างตึกที่พักใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวตั้งแต่ก่อนที่จะมีสะพานฯ ก็ได้รับผลกระทบ เมื่อก่อนร้านอาหารต่างๆ ก็จะเต็มไปด้วยผู้คนแต่ตอนนี้เงียบหายไปเยอะ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวรายย่อย ๆ การแก้กลยุทธ์ยังต้องใช้เวลา

แนวคิดการแก้ไขผลกระทบที่เกิดจากการมีสะพาน และเส้นทาง R3A

ผลดีจากเส้นทาง R3A

1. เชียงของมีสินค้าเข้ามากมายทั้งจากจีน และลาว รวมทั้งสินค้าจากภูมิภาคต่างๆของประเทศไทย (น้ำมัน วัสดุก่อสร้าง เกษตร และของสด)
2. การลงทุนเพิ่มขึ้น เช่น โรงพยาบาลศรีบุรินทร์ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ เป็นต้น
3. อำเภอเชียงของถูกตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และจะมีการคมนาคมขนส่งทั้งหมด 4 ทางดังนี้
    - ทางถนน R3A และในอนาคต ถนน 4 เลน จากตัวเมืองเชียงรายก็จะมาเชื่อมกับเชียงของและบริเวณสามแยกบริเวณสะพานฯ จะทำถนนบายพาสอ้อมหลังอำเภอเชื่อมไปยังเชียงแสน และจะมีถนนอีกมาก ทำให้จะมีเส้นทางที่จะมาเชียงแสนได้หลายเส้นทางและเป็นทาง 4 เลนเกือบทั้งหมด
    - ทางน้ำ ท่าเรือเชียงของ
    - ทางราง เส้นทาง เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (กำลังสร้าง) เนื่องจากมีศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Hub Logistic City)
    - ทางอากาศ ปรับปรุงสนามบินเก่า (กำลังพิจารณาโครงการ)



ภาพที่ ข-4 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

ผลกระทบด้านการค้าบนเส้นทาง R3A

คาดว่าการค้าน่าจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้ทั้ง 2 ทาง คือทางถนน (R3A) และท่าเรือ (ท่าเรือบั๊ค) แต่ทั้ง 2 เส้นทางต่างมีปัญหาดังนี้

- ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A สูงเนื่องจากถนน R3A ต้องผ่าน 2 แขวงใน สปป.ลาว ซึ่งแต่ละแขวงสามารถเก็บค่าธรรมเนียมได้เองและมีการเก็บที่ไม่เป็นระบบและแตกต่างกันทำให้ค่าใช้จ่ายไม่แน่นอนซึ่งส่งผลต่อการทำธุรกิจอย่างมาก ผู้ประกอบการจีนบางส่วนจึงย้ายไปขนส่งผ่านทางเส้นทาง R9 หรือ R12 แทน ถ้ายังเป็นอย่างนี้อยู่ทาง ตม.คาดว่าการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯจะไม่มีประโยชน์เลย
- สภาพถนน R3A ตอนนี้แย่มากแล้ว ปัญหาคือไม่มีหน่วยงานซ่อมบำรุงดูแล ไม่มีงบประมาณ และทางจีนก็ติติงมาว่าถนนเส้นนี้โค้งเยอะทำให้ค่าสึกหรอของพาหนะสูงถือเป็นความเสี่ยงทางธุรกิจ
- เส้นทาง R9 มีแนวโน้มที่ดีกว่า R3A ด้วยเนื่องจากกำลังจะมีรถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้น นอกจากนี้การซ่อมแซมถนนยังหาหน่วยงานรับผิดชอบไม่ได้ ทางจีนก็ประเมินว่า ถ้าจะซ่อมถนน R3A เอางบไปทำถนน R9 จะคุ้มค่ากว่า
- ท่าเรือ (ท่าเรือบั๊ค) ไม่สามารถทำเรื่องผ่านแดนโดยใช้พาสปอร์ตได้ ทำได้แค่ Border Pass

ผลกระทบ R3A ด้านการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากเชียงของไปยัง สิบสองปันนา ได้ทั้งทางถนน และทางเรือ

โดยรวมแล้ว นายอำเภอมองในแง่ดีเกี่ยวกับการมีสะพานฯ แม้ว่าวันนี้จะมีผลกระทบเชิงลบต่อเศรษฐกิจของเชียงของ นายอำเภอกล่าวต่ออีกว่า โลกเราอยู่นิ่งไม่ได้ การพัฒนามันต้องมีเป็นธรรมดาและ

ตลอดเวลาอยู่แล้ว ฉะนั้น สถานการณ์เปลี่ยนชาวเชียงของก็ต้องเปลี่ยน วันนี้อาจจะได้รับผลกระทบแต่ก็ต้องปรับตัวและเชื่อว่าวันข้างหน้าต้องดีอย่างแน่นอน

แนวทางพัฒนาเมื่อมีเส้นทาง R3A

ขณะนี้ทางเชียงของเตรียมสร้างระเบียงริมโขงโดยใช้งบกลุ่มจังหวัดประมาณ 300 ล้านบาท มีทางจักรยาน มีท่าเรือ คล้ายๆ กับระเบียงริมโขงของ จ.นครพนม ดำเนินการโดยกรมโยธา และยังมีโครงการของอำเภอที่ร่วมกับทางเทศบาลอยู่อีกส่วนหนึ่งด้วย ประเมินว่าถ้าทำเสร็จก็น่าจะช่วยดึงดูดผู้คนให้เข้ามาเชียงของมากขึ้น มุ่งหวังว่าเชียงของจะเป็น Best Destination ไม่ใช่เมืองผ่านอีกต่อไป คาดว่าต้องใช้เวลาประมาณ 2 ปี นอกจากนี้ยังมีโครงการท่องเที่ยวชุมชนไทยลื้อ โครงการท่องเที่ยวริมโขงที่บ้านดอนมหาวันและกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ โครงการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับทางสปป.ลาว การทำเว็บไซต์ การให้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวมากขึ้นเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่อีกด้วย

และจากยุทธศาสตร์ที่รัฐบาลวางให้เชียงของเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อในครบทุกมิติ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ กล่าวคือ เส้นทาง R3A ที่เชื่อมต่อไปยังสปป.ลาว ท่าเรือสากลที่เรือทุกประเทศจอดได้ รถไฟที่ออกแบบเรียบร้อยแล้ว ศูนย์เปลี่ยนถ่าย ขาดเพียงทางอากาศซึ่งตอนนี้มีแผนที่กำลังจะปรับปรุงสนามบินเก่าขึ้นใหม่ และการขนส่งทางแม่น้ำโขงที่จะเชื่อมโยงกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่เวียงจันทน์และเชื่อมโยงไปถึงทะเลจีนใต้

ขณะนี้ประปาในพื้นที่ก็กำลังขยายตัวโดยปี 2561 จะได้งบประมาณ 65 ล้านบาท สำหรับไฟฟ้าตอนนี้ก็มีแผนที่จะทำให้มีความเสถียรมากขึ้นคาดว่าจะได้งบจะมีการลงทุนถึงพันล้านบาท ถนนเส้นเชียงของ-เชียงแสน งบประมาณ 600 ล้านบาทก็จะสร้างเสร็จกลางปีหน้า

นอกจากนี้นายอำเภอเชียงของยังกล่าวไว้ว่า ในแง่ของการที่จีนเข้ามาปรับปรุงแม่น้ำโขง (ระเบิดแก่ง) ไม่กระทบชาวเชียงของ ทั้งในด้านประเพณีและวัฒนธรรมวันสงกรานต์ไทย-ลาว รวมถึงการค้า เนื่องจากข้อตกลงการปรับเปลี่ยนแม่น้ำโขงจะต้องไม่กระทบ

1. วัฒนธรรม ความเป็นอยู่ของชาวบ้าน
2. สิ่งแวดล้อม
3. ความมั่นคง
4. การเปลี่ยนของกระแสน้ำ

ผลกระทบจากคาสิโนคิงส์โรมัน

นายอำเภอคิดว่า มีผลกระทบต่อเชียงของแน่นอน โดยโครงการนาคราชตรงข้ามอำเภอเชียงของซึ่งการดำเนินการยังไม่ค่อยดี นายอำเภอได้ข่าวมาว่าน่าจะขายให้จ้าวเหว่ยไปแล้ว คาดว่าจ้าวเหว่ยอาจจะขยายอำนาจทางเศรษฐกิจจากเชียงแสนมาทางเชียงของมากขึ้นได้

<u>วันจันทร์ที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2560</u>

หน่วยงาน/ตำแหน่ง: **ประธานหอการค้าเชียงราย สาขาเชียงของ**
บริษัทนครพาณิชย์เจริญรุ่งเรืองโลจิสติก จำกัด

ผู้เข้าร่วมประชุม: **คุณธนิสร กระฎุมพร**

คุณธนิสร ได้กล่าวถึงผลดีและผลเสียที่เกิดจากเส้นทาง R3A ไว้ดังนี้

ข้อดีของการมีเส้นทาง R3A

ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) รวมถึงการได้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โครงสร้างพื้นฐานพัฒนามากขึ้นและได้งบประมาณจากภาครัฐมาช่วยในการพัฒนาอำเภอเชียงของมากขึ้น ทั้งนี้การเติบโตทางเศรษฐกิจของอำเภอเชียงของถือว่าดี เนื่องจากค่อยๆเติบโตแบบไม่ก้าวกระโดด และการพัฒนาเส้นทางรถไฟของจีนทำให้เชียงของมีจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า มีธุรกิจโรงแรมเกิดขึ้น เช่น โรงแรมน้ำโขง โรงแรม IBIS เป็นต้น โดยธุรกิจโรงแรมที่คนพื้นที่เป็นเจ้าของมีประมาณ 20% ที่เหลืออีก 80% เป็นของคนต่างถิ่นซึ่งมีทั้งเข้ามาก่อนเปิดและหลังเปิดสะพานฯ



ภาพที่ ข-5 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

ข้อเสียของการมีเส้นทาง R3A

ผลเสียด้านการขนส่งสินค้า จากสถานการณ์ปัจจุบันจะเห็นว่าภาพรวมเศรษฐกิจของอำเภอเชียงของลดลงอาจจะเป็นเพราะสภาพเศรษฐกิจ หรืออาจจะมาจากการที่สปป. ลาวมีการเก็บภาษีที่สูงทำให้การขนส่งสินค้าทาง R3A ลดลง ซึ่งมีการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าไปทางมุกดาหารแทน เพื่อนำสินค้าเข้าเวียดนามและแปลงสินค้าไทยเป็นสินค้าเวียดนาม เพื่อลดภาษีสินค้าที่จะนำเข้าประเทศจีน

ผลเสียด้านการท่องเที่ยว การมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของอำเภอเชียงของ ออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. การเดินทางทางเรือหายไป ประชาชนหันไปใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงมากขึ้น และการเดินทางไปห้วยทรายทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ทำให้ไม่จำเป็นต้องพักที่เชียงของ 1 คืน ส่งผลให้การท่องเที่ยวของเชียงของซบเซาลง ทั้งนี้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับที่พักในอำเภอเชียงของ เป็นคน

ท้องถิ่น 20% และ 80% เป็นคนนอกพื้นที่ ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้ ประกอบธุรกิจที่พักตั้งแต่ก่อนมีสะพานและหลังมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4

2. ช่วงเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ช่วงแรกๆ จะมีคาราวานของคนจีน ลงมาที่เชียงของ ส่งผลกระทบต่อการจราจร และผู้ประกอบการที่พักไม่พึงพอใจพฤติกรรมการเดินทางของคาราวานจีน ทำให้เกิดมาตรการป้องกันคาราวานจีนไม่ให้เข้ามานอำเภอเชียงของ ด้วยสาเหตุนี้เองทำให้การท่องเที่ยวอำเภอเชียงของลดลง ด้วยสาเหตุนี้ นายธนิสร กระฎุมพร ได้เสนอแนวทางจัดการคาราวานจีน โดยจัดให้มีการอบรมนักท่องเที่ยวจีนที่มาแบบคาราวาน และจัดให้มีการทำใบขับขี่ รวมทั้งจัดกิจกรรมโปรโมทการท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัดในภาคเหนือ และให้แม่ค้าสามารถเข้ามาขายของให้คาราวานจีนได้ จึงเป็นการสนับสนุนให้คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้น โครงการณ์นี้ยังมีปัญหาที่กระทรวงคมนาคมยังไม่สามารถออกใบขับขี่ให้กับคาราวานจีน

ทั้งนี้คุณธนิสรได้กล่าวถึงราคาที่ดินของอำเภอเชียงของบริเวณใกล้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ดังนี้

	ราคาที่ดิน (บาท)
ก่อนมีสะพาน	750,000 บาท
หลังมีสะพาน	7,000,000 บาท
ราคาประเมิน	2,000,000 บาท

นอกจากนี้ คุณธนิสร ได้เสนอวิธีการจัดการอำเภอเชียงของ โดยให้ทำเหมือนนครพนม คือการมีกฎหมายท้องถิ่นหรือเทศบัญญัติ

โดยภาพรวมแล้วคุณธนิสร การมีสะพานฯเป็นประโยชน์กับเชียงของมากเพราะทำให้มีโครงการจากภาครัฐเข้ามาเยอะมาก เช่น โครงการจากกระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น

สภาพเศรษฐกิจทั่วไปและปัญหาที่เกิดขึ้น

- เชียงของมี Sport Tourism มาช่วยพยุงเศรษฐกิจในช่วง Low season
- ขณะได้กำหนดยุทธศาสตร์ “1 เมือง 2 แบบ” คือบริเวณเมืองชั้นในเป็นเมืองวัฒนธรรมและเมืองชั้นนอกเป็นเมืองเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- ถ้าต้นทุนการขนส่งของเชียงของ เช่น ภาษีขนส่งผ่านแขวงต่างๆ เป็นต้น ต่ำกว่า จ.มุกดาหาร หรือเท่ากัน รถขนส่งสินค้าน่าจะมาผ่านทางเชียงของมากกว่าจะไปทางมุกดาหาร
- มีปัญหาเกี่ยวกับการโอนเงินผ่านแดนอยู่ เนื่องจากลาวออกกฎหมายมาว่าจะโอนเงินได้ตาม invoice ของลาวเท่านั้น (แจ้งใน invoice เท่าไหร่ก็โอนได้เท่านั้น) โอนเงินมาสำรองได้เพียง 30,000 บาท และธนาคารพาณิชย์ของลาวสำรองเงินสดไม่เยอะทำให้บางครั้งไม่สามารถถอนได้ตามจำนวนที่ต้องการ
- ภาษีนำเข้าของลาวสูง (ภาษีนักเลงที่เก็บไม่แน่นอน) ทำให้พ่อค้าลาวก็จะลักลอบใช้เรือเล็กขนของเลี่ยงภาษีทำให้พ่อค้าหรือ SMEs ของไทยได้ประโยชน์

ข้อเสนอแนะเพื่อการค้าการลงทุน

- คุณธนิสร อยากให้ทางกระทรวงมอบอำนาจการปล่อยรถด่านเชียงของมาอยู่อำเภอเชียงของ ให้หน่วยงานท้องถิ่นมีอำนาจในการตัดสินใจเพราะจะทำให้การบริหารคล่องตัวและตรงกับความต้องการของคนในพื้นที่
- จุดผ่อนปรนจำป่องตั้งอยู่ไกลมากประมาณ 30 กม. ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง ต้องการให้เปิดจุดผ่อนปรนที่เชียงของ (จุดผ่านแดนท่าวัดหลวง) เพื่อลดต้นทุน ต้องการให้ตม.ส่งเจ้าหน้าที่มาจัดการตรงนี้ให้
- สำหรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ คุณธนิสรมองว่าถ้ารถไฟไม่เกิดขึ้น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายจะร้างไม่มีประโยชน์ เพราะรถถูกตรวจแล้วปล่อยไม่ได้เปลี่ยนถ่ายอะไร รถจึงไม่จำเป็นต้องเข้าศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ
- ในอนาคต คุณธนิสรต้องการให้การทำธุรกิจผ่านพรมแดนต่างๆ ต้องมีหนังสือจากทางหอการค้าเพราะจะช่วยคัดกรองผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ ไม่มีหนี้สิน และผ่านการทำธุรกิจมาระยะเวลาหนึ่งได้

ผลกระทบจากคาสิโนคิงส์โรมัน

คุณธนิสรมองว่าไม่น่าจะมีผลกระทบเชิงลบแต่น่าจะทำให้เชียงของได้นักท่องเที่ยวจากจีนเพิ่มขึ้นมากกว่า

คิงส์โรมันอาจจะใช้ท่าเรือฝั่งตรงข้าม (อ.เชียงแสน) ในการขนส่งผู้โดยสารเองหรือไม่

คุณธนิสรคิดว่าไม่น่าจะทำได้เนื่องจากรัฐบาลไทยน่าจะต้องการรวมศูนย์ท่าเรือให้มีเพียงจุดเดียวเพื่อให้ง่ายต่อการจัดการ คงไม่ปล่อยให้มีการใช้ท่าเรือข้ามฝากจุดเล็กจุดน้อย

ขณะนี้เจ้าของคิงส์โรมันสัมปทานที่ว่างในห้วยทรายทำเป็นศูนย์การบันเทิง ฯลฯ แต่ยังไม่สามารถทำบ่อนคาสิโนได้เพราะกฎหมายลาวกำหนดให้แต่ละแขวงมีคาสิโนได้เพียงแห่งเดียวเท่านั้น

<u>วันพุธที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2560</u>

หน่วยงาน/ตำแหน่ง: **รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย สาขาเชียงแสน**
บริษัท เกวลีโลจิสติกส์ จำกัด

ผู้เข้าร่วมประชุม: **คุณเกศสุดา สังขกร**

พ่อค้าจีนที่จะเอาสินค้ามาขายในไทยมักขายโดยตรงและเป็นบริษัทรายใหญ่ แต่รายย่อยก็จะมีมาบ้างตามฤดูกาล สำหรับพ่อค้าแม่ค้าในตลาดไทจะรอรับสินค้าอย่างเดียว โดยตลาดผัก-ผลไม้ในไทยและจีนจะมีลักษณะเหมือนกันคือ ถ้าไม่รู้จักพ่อค้ารายใหญ่ในตลาดจะไม่สามารถเข้าไปขายสินค้าได้ รายใหญ่จะทำหน้าที่ปล่อยสินค้าและเก็บเงินให้ ในทางกลับกัน ถ้าพ่อค้าไทยเอาสินค้าไปขาย รายใหญ่ของจีนก็จะทำหน้าที่ปล่อยสินค้าและเก็บเงินให้ แม้พ่อค้าจีนจะสามารถมาตรง ๆ แบบเปิดท้ายขายได้ก็ตามแต่มักไม่คุ้มเพราะผัก-ผลไม้จะเน่าเสียก่อนที่จะขายหมด รูปแบบการค้าและการขนส่งผลไม้จากจีนไปตลาดไท จะมี 2 รูปแบบ คือ



ภาพที่ ข-6 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

รูปแบบที่ 1: ผู้ประกอบการไทยเจ้าเก่าซึ่งเป็นรายใหญ่กับผู้ประกอบการจีน

ลักษณะการค้า: ผู้ประกอบการไทยเหล่านี้เป็นผู้ประกอบการรายเก่าที่ทำการค้ามานานซึ่งเป็นรายใหญ่และมีผู้ร่วมค้าจีนด้วย โดยเอื้อประโยชน์กัน กล่าวคือ นำผัก-ผลไม้จีนมาขายที่ไทยและก็ส่งผัก-ผลไม้ไทยไปให้ผู้ร่วมค้าจีนขายในตลาดจีนด้วย ผู้ประกอบการไทยเหล่านี้จะมีห้องเย็นในตลาดไทและมีล้งในจันทบุรี ลำพูน ฯลฯ หรือมีล้งเป็นผู้ร่วมค้าอยู่ด้วย พ่อค้าจีนไม่สามารถมาซื้อสินค้าที่สวนเองได้ ต้องไปซื้อที่ล้งเพราะบางยี่ห้อติดตลาดในจีนแล้ว จะซื้อผลไม้ที่มียี่ห้อต้องซื้อจากล้งของผู้ประกอบการไทยเหล่านี้เท่านั้น

รูปแบบที่ 2: ผู้ประกอบการไทยที่เป็นผู้ประกอบการรายย่อยกับผู้ประกอบการจีน หรือผู้ประกอบการจีนกับผู้ประกอบการจีน

ลักษณะการค้า: ผู้ประกอบการจีนเข้ามาเช่า/ซื้อห้องเย็นที่ตลาดไทเอง รวมถึงส่งคนไปจัดการรับซื้อที่ล้งด้วย เจ้าของล้งไทยทำหน้าที่เพียงรับซื้อผลไม้ให้กับผู้ประกอบการจีนโดยได้ค่าบริการล้ง ส่วนต่างจากราคารับซื้อ และค่าแพ็คสินค้า ทั้งนี้การค้าในรูปแบบที่ 2 ครองส่วนแบ่งตลาดมากกว่าการค้ารูปแบบที่ 1 กล่าวคือ ผู้ประกอบการจีนรายใหม่มีส่วนแบ่งการตลาดมากกว่า

จะเห็นว่าการค้ารูปแบบใหม่ทำให้นักลงทุนจีนสามารถควบคุมตลาดได้และทำให้นักลงทุนไทยไม่มีลูกค้า จากการค้ารูปแบบใหม่นี้ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถลงไปสั่งซื้อสินค้าที่สวนของคนไทยได้ และสามารถกำหนดราคารับซื้อจากชาวสวนได้ ซึ่งแตกต่างจากประเทศจีนคือ ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถเข้าไปซื้อสินค้าที่หน้าสวนชาวจีนได้ เนื่องจากพ่อค้าจีนมีการรวมกลุ่มกันทำให้มีอำนาจในการต่อรองราคา ด้วยสาเหตุนี้ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องมีผู้ร่วมค้าเป็นผู้ประกอบการจีนเพื่อให้สามารถส่งออกสินค้าไปยังจีนและนำเข้าสินค้าจากจีนได้

ทั้งนี้ สาเหตุที่ทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการจีน ในด้านการค้าและขนส่งผลไม้บนเส้นทาง R3A ดังนี้

1. ต้นทุนในการซื้อสินค้ามาขาย

   ผู้ประกอบการไทยจะซื้อผักจากสวนจีนต้องไปผ่านนายหน้าจีน ไม่สามารถซื้อโดยตรงจากสวนในจีนได้ ในขณะที่ผู้ประกอบการจีนมักเป็นเจ้าของสวนหรือหุ้นส่วนสวนมาขายเองทำให้ต้นทุนถูกกว่า นอกจากนี้ผู้ประกอบการจีนยังได้เปรียบในเรื่องการกำหนดราคาด้วย วิธีการคือ บริษัทที่ทราบปริมาณสินค้าทั้งหมดที่ขนส่งจากจีนมาไทยและสามารถกักตุนสินค้าเพื่อให้ราคาขึ้น-ลงได้ เช่น วันที่ผักขนส่งมาน้อย บริษัทจีนก็จะกักสินค้าไม่ให้ขนส่งมาเพิ่มเพื่อปั่นให้ราคาสูงขึ้น แล้วค่อยปล่อยสินค้าให้ขนส่งมา ทำให้ขายได้กำไรเพิ่ม เป็นต้น

2. ต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าและภาษีต่าง ๆ

   เมื่อจีนส่งออกสินค้าเกษตรมายังประเทศไทยไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ตามกฎหมายประเทศไทยในการนำเข้าส่งออกสินค้าเกษตร ในทางกลับกันถ้าไทยส่งออกสินค้าเกษตรไปยังจีนจะต้องเสียค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่ด่านบ่อหาน ทำให้สินค้าของไทยมีต้นทุนที่สูงขึ้น

3. ความร่วมมือของนักธุรกิจจีนในห่วงโซ่คุณค่า

   ผู้นำเข้าส่งออกชาวจีน จะให้การสนับสนุนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของชาวจีนด้วยกันเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยสู้ไม่ได้ การที่คนไทยจะได้เป็นผู้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่แล้วจะต้องยอมเป็นรถร่วมของบริษัทจีน

   การที่นักลงทุนไทยจะเข้าไปลงทุนในจีนได้ จำเป็นต้องมีผู้ร่วมค้าเป็นบริษัทจีน ด้วยสาเหตุนี้การขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A นักลงทุนจีนได้เปรียบมากกว่านักลงทุนไทย เนื่องจากนักลงทุนจีนเข้ามาลงทุนในไทยมีตัวเลือกในการค้ามากกว่านักลงทุนไทยไปลงทุนในจีน

4. มาตรการตรวจสอบสินค้าของ สปป.ลาว

   การควบคุมสินค้าของ สปป.ลาว เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้น เอกสารสินค้าเกษตรที่เข้มงวดขึ้น เป็นต้น ทำให้นักลงทุนไทยเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าจากเส้นทาง R3A ไปยังเส้นทาง R9 และ R12

   ข้อได้เปรียบของเส้นทาง R12 ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากนครพนม ผ่านแขวงคำม่วน (สปป.ลาว) และฮานอย (เวียดนาม) คือ การใช้สิทธิพิเศษทางภาษีตามข้อตกลงการค้าชายแดน ทำให้ต้นทุนการนำเข้าถูกลง

5. การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการจีนสามารถมีสินค้าทั้งขาไปและขากลับ ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าโดยรวมต่ำกว่า
6. รัฐบาลจีนสนับสนุนผู้ประกอบการจีนในการลงทุน

อย่างไรก็ดี การค้าที่ผ่านท่าเรือเชียงแสนในแต่ละปีก็มีจำนวนไม่น้อย สินค้าจะเป็นสินค้าคนละประเภทกับที่ขนส่งผ่านเส้นทาง R3A อุปสรรคในการขนส่งทางเรือที่สำคัญคือปัญหาด้านการหาแรงงานและกฎหมายแรงงาน เนื่องจากกระบวนการรับสมัครและลงทะเบียนแรงงานของแต่ละประเทศมีความซับซ้อนแตกต่างกัน ขึ้นกับประเทศต้นทางด้วย ยกตัวอย่างเช่น ประเทศเมียนมาได้ตั้งศูนย์เพื่อดูแลคนเมียนมาที่อำเภอท่าขี้เหล็ก ทำให้การดำเนินการประสานงานสามารถทำได้โดยง่าย

ข้อเสนอแนะถึงภาครัฐ คือ อยากให้รัฐบาลไทยเจรจากับประเทศจีน เพื่อให้ไทยได้สิทธิพิเศษทางภาษีต่าง ๆ เหมือนกับกลุ่มประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศจีน เช่น ประเทศเมียนมา และสปป. ลาว เพื่อให้สินค้าของไทยสามารถแข่งขันในตลาดจีนได้



ภาพที่ ข-7 ถ่ายรูปกับผู้ให้สัมภาษณ์

<u>วันพุธที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2560</u>

หน่วยงาน/ตำแหน่ง: **บริษัท นาวาคัสตอมเซอวิส จำกัด และร้านเอี่ยมเส็ง**
ผู้เข้าร่วมประชุม: **คุณอัฐ ที่ปรึกษา (บริษัท นาวาคัสตอมเซอวิส จำกัด)**
คุณนวภัทร เหล่าธีรศิริ (ร้านเอี่ยมเส็ง)

คุณอัฐได้กล่าวถึงปัญหาการขนส่งสินค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A ไว้ว่า เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่ค้าขายสินค้าประเภทเกษตร และเครื่องจักร ขณะนี้สินค้าที่เข้ามาทางเส้นทาง R3A มากที่สุดคืออุ่น (นอกจากจีนมีมาจากทิเบต) และจะนำเข้าสู่ตลาดไท และขอนแก่น รวมทั้งผลไม้มาจากทางตอนใต้ของประเทศไทยก็มีมาที่ตลาดไท



ภาพที่ ข-8 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

ปัญหาด้านการขนส่งสินค้าเกษตรบนเส้นทาง R3A

1. การค้าด่านเชียงของมีลูกค้าที่เป็นคนไทยน้อยมาก ส่วนใหญ่จะเป็นคนจีนเข้ามาใช้บริการการขนส่ง พ่อค้าจีนมักจะเลือกใช้บริการบริษัทของคนไทยที่เป็นตัวแทน (Nominee) ของบริษัทจีน แต่จะไม่เลือกใช้บริการบริษัทที่เป็นของคนไทยแท้
2. ประเทศจีนจะมีบริษัทชิปปิ้งที่หน้าด่านเชียงของ และบริษัทนี้จะเป็นบริษัทที่ช่วยในการลดขั้นตอนของการนำสินค้าผ่านด่าน โดยบริษัทชิปปิ้งที่เป็น nominee ของประเทศจีนมีประมาณ 80% และเป็นของคนไทย 20% ได้แก่ ไชยสวรรค์ และเกวลี เป็นต้น บริษัทชิปปิ้งเหล่านี้ โดยส่วนมากจะเคยอยู่ท่าเรือเชียงแสนมาก่อน
3. จีนจะเข้าไปสั่งจองสินค้าเกษตรที่หน้าสวนของเกษตรกร ถึงแม้ผลผลิตจะยังไม่ออก ทำให้เกษตรกรส่วนมากเลือกขายสินค้าให้คนจีนส่งออก และอาจจะทำให้จีนสามารถคุมราคาสินค้าเกษตรได้
4. การปั่นราคาตู้ขนส่งสินค้า เมื่อ 2-3 ปีก่อน ราคาตู้ขนส่งสินค้าประมาณ 70,000 บาท/ตู้/เที่ยว ปัจจุบันราคาประมาณ 50,000 บาท/ตู้/เที่ยว และราคามากสุดที่ประมาณ 55,000 บาท/ตู้/เที่ยว สาเหตุที่นักลงทุนจีนสามารถปั่นราคาตู้ขนส่งสินค้าได้เนื่องจากจะมีผู้ประกอบการไทยรายย่อยที่ไม่สนใจราคา ขอแค่มีของให้ไปส่ง ตัวอย่าง ราคาตู้สินค้าที่ใช้ในการขนส่งอยู่ที่ 53,000 บาท/ตู้/เที่ยว แต่พ่อค้าจีนไปเสนอราคาให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่ราคา 50,000 บาท/ตู้/เที่ยว ถ้าผู้ประกอบการรายย่อยยินยอม จะทำให้ราคาตู้สินค้าเปลี่ยนแปลงไป โดยราคาจะลดลงเหลือ 50,000 บาท/ตู้/เที่ยว ตามที่พ่อค้าจีนเสนอ
5. รถขนส่งสินค้าประเทศไทยไปถึงได้แค่บ่อเต็น และจะต้องเสียภาษีให้กับสปป. ลาว ซึ่งภาษีนี้จะถูกเก็บโดยแขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งทั้งสองแขวงนี้จะเก็บภาษีสินค้าราคาไม่เท่ากัน กรณีตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ สปป. ลาวทำการจัดเก็บค่าฉาง โดยทางแขวงบ่อแก้วทำการเก็บค่าฉางทั้งขาเข้า และขาออก 1,000 บาท ถ้ามีรถหนัก 1,600 บาท สาเหตุที่ทางแขวงบ่อแก้วเก็บค่าฉาง เนื่องจากต้องการนำไปซ่อมแซมถนนเส้นทาง R3A และอีกกรณีคือในช่วงเดือนกรกฎาคม 2017 สปป. ลาวเก็บภาษีนำเข้าสินค้าผ่านด่าน 1,500 บาท แต่ถ้ามีสินค้า 2,500 บาท การเก็บค่าฉาง และภาษีจากทาง

สปป. ลาว ไม่มีการประกาศล่วงหน้าก่อนว่าจะขึ้นราคาเป็นเท่าไหร ทำให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของไทย เนื่องจากไม่สามารถเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นกับลูกค้าได้

6. มีการตรวจสารเข้มขึ้น ตัวอย่างที่ผ่านมาถ้าด่านตรวจพบว่าลำไยมีสารปนเปื้อน บริษัทที่ขนส่งลำไยจะถูกขึ้นบัญชีดำ โดยผู้ประกอบการจะไม่เลือกใช้บริษัทนี้ในการขนส่งสินค้า และผลไม้บางชนิดจะต้องมีใบกำกับโรคจึงจะสามารถผ่านด่านได้

ทั้งนี้สินค้าอุปโภคของประเทศไทย ยังเป็นที่ต้องการของชาวสปป.ลาว เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีคุณภาพมากกว่าสินค้าจากประเทศจีน สำหรับแนวโน้มของการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A คาดว่าจะลดลง เนื่องจากต้องเสียภาษีทั้งสองด่านจากทางสปป. ลาว และเมื่อเทียบการขนส่งสินค้าระหว่างด่านเชียงของและด่านนครพนม ด่านนครพนมค่าขนส่งถูกกว่า 100,000 บาท/ตู้

สำหรับความคิดเห็นของคุณอัฐเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการค้าบนเส้นทาง R3A คือ อยากให้รัฐบาลประเทศไทยเข้ามาช่วยแก้ปัญหาเรื่อง Nominee และควรปรับปรุงเส้นทาง R3A ให้ดีมากกว่านี้ นอกจากนี้คุณอัฐยังให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนักลงทุนไทยที่จะไปลงทุนในสปป. ลาวและประเทศจีนว่า ทั้ง 2 ประเทศเป็นเรื่องที่ยากมากจะเข้าไปลงทุน เนื่องด้วยข้อกฎหมาย และข้อกำหนดการลงทุน โดยสปป. ลาวระบุข้อกำหนดการลงทุนไว้ว่า ถ้าจะลงทุนในสปป. ลาวต้องมีงบมาลงทุน 100,000,000 บาท แต่ถ้าอยากลงทุนในสปป. ลาวควรลงทุนเกี่ยวกับสินค้าอุตสาหกรรม บริเวณแขวงหลวงน้ำทา เนื่องจากเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ในส่วนของคุณนวภัทรได้ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทาง R3A ที่ส่งผลกระทบต่ออำเภอเชียงของว่าการมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ทำให้เชียงของเป็นแค่เมืองผ่าน ด้านการค้าเท่าเดิม แต่ด้านการท่องเที่ยวลดลง จะเห็นได้จากร้านอาหาร โรงแรม บริเวณตัวเมืองดูซบเซา ส่วนนักลงทุนไทยที่จะเข้าไปลงทุนในลาวแนะนำการลงทุนเกี่ยวกับทางเกษตร เนื่องจากสปป. ลาวจะไม่มีการทำการเกษตร จะเห็นได้จากคนลาวต้องข้ามแม่น้ำโขงมาซื้อไข่ไก่ และอาหารสด ฝั่งไทย

ภาคผนวก ค
สัมภาษณ์ นายกสมาคมผู้ค้าผักจีน

<u>วันพุธที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2560</u>

หน่วยงาน/ตำแหน่ง: **นายกสมาคมผู้ค้าผักจีน**
บริษัท ฟงหยิน อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด

ผู้เข้าร่วมประชุม: **คุณสุวรรณี ธงชัยสว่าง**

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

บริษัท ฟงเยิน อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด มีหุ้นส่วนชาวจีน เริ่มกิจการนำเข้าผักผลไม้จากคุนหมิง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548- ปี พ.ศ. 2556 ผักที่นำเข้าเป็นผักสด ได้แก่ บรอกโคลี สลัดแก้ว ปวยเล้ง ถั่วลันเตา ถั่วลันเตาหวาน คะน้าฮ่องกง ผลไม้ที่นำเข้า ได้แก่ องุ่นและทับทิม นำเข้าสัปดาห์ละ 10 ตู้คอนเทนเนอร์ รายรับปีละประมาณ 200 ล้านบาท

ลักษณะการขนส่ง

จากประเทศจีน เมื่อเก็บผักจะมีการจัดการหลังการเก็บเกี่ยวที่ดีโดยการเข้าสู่ระบบ Pre-cooling แล้วขนส่งผ่านรถตู้คอนเทนเนอร์เพื่อข้ามเขตแดนมาฝั่งไทย หลังจากนั้นจึงจ้างบริษัท Shipping เพื่อส่งจนถึงกรุงเทพฯ เมื่อสินค้าถูกส่งมายังกรุงเทพฯแล้วจึงค่อยเปลี่ยนใช้รถกระบะส่งไปยังแผงในตลาด สำหรับบริษัท shipping ส่วนใหญ่จะใช้บริษัทของคนจีน ในส่วนบริษัทที่คนไทยเป็นเจ้าของก็มีบ้างเช่นกัน แต่ปัจจุบันศักยภาพในการแข่งขันกับบริษัทจีนเริ่มลดลง

ปัญหาของธุรกิจนำเข้าผัก

- เซลล์โกงเงิน ของที่ส่งมาจึงติดอยู่ที่ด่านเชียงแสน เนื่องจากไม่มีเซลล์ไปรับ
- ปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่เป็นชาวจีนเป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้ประกอบการจีนมีต้นทุนที่ต่ำกว่า และมีการแข่งขันด้านราคาขายกันอย่างเสรี ทำให้ธุรกิจผู้ประกอบการไทยที่มีหุ้นส่วนเป็นคนจีนไม่สามารถสู้ราคาได้ ทั้งนี้เนื่องจากต้นทุนในการจัดหาสินค้าทางฝั่งจีน หุ้นส่วนเป็นผู้ดูแล ทำให้ยากที่จะรู้ต้นทุนที่แท้จริง

การนำเข้าผักของคนจีนถูกกฎหมายหรือไม่

ไม่ผิดกฎหมาย เนื่องจากใช้วิธีตั้งบริษัทให้คนไทยจดทะเบียน โดยคนไทยที่จดจะจดหุ้น 51% และเจ้าของคนจีนมีหุ้น 49% ดังนั้น คนจีนที่เข้ามาก็จะได้ Work Permit ซึ่งชาวจีนที่เข้ามาจดทะเบียนลักษณะดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนจากเมืองคุนหมิง และที่เหลือมาจากเมืองเสิ่นเจิ้น

ข้อดีจากการที่คนจีนเป็นผู้นำเข้าผักจากประเทศจีน

เมื่อย้อนกลับไปในปีพ.ศ. 2548 ณ เวลาดังกล่าวมีคนจีนเป็นผู้นำเข้าผักเพียง 2 ราย แต่ในปัจจุบันมีประมาณ 30 ราย โดยขนส่งไปที่ตลาดสี่มุมเมืองและตลาดไท ซึ่งในกลุ่ม 30 รายดังกล่าว ส่วนใหญ่ (80%) เป็นชาวจีนที่มาจากคุนหมิง ส่วนที่เหลือมาจากเซินเจิ้น ผู้ประกอบการเจ้าของแผงชาวไทยจึงได้ประโยชน์ในแง่การแข่งขันด้านราคาของผู้ประกอบการจีนที่มีมากขึ้น ทำให้ซื้อได้ในราคาถูกลงและสามารถต่อรองได้ คืนผลผลิตที่มีลักษณะไม่สวยงามหรือเสียได้ อย่างไรก็ตามคนจีนในปัจจุบันยังมีบทบาทเป็นเพียงผู้นำเข้า (importer) และผู้กระจายสินค้า (distributor) ยังไม่ค่อยมีคนจีนเป็นเจ้าของแผงในตลาดเอง

ผักที่คิดว่านำเข้าจากประเทศจีนไม่ได้

สินค้าที่เน่าเสียง่าย เช่น เห็ด เนื่องจากเห็ดเก็บได้ไม่นาน ดังนั้นในตลาดไท ณ ปัจจุบัน เห็ดที่ขายส่วนมากยังเป็นเห็ดที่เพาะในประเทศ เช่น เห็ดเข็มทอง มาจาก Ever Thai (นครปฐม) สหฟาร์ม (เชียงใหม่) และ โปรเห็ด ซึ่งเป็นผู้ค้าส่งเห็ดรายใหม่ นอกจากนี้ ผักที่สามารถปลูกที่ประเทศไทยได้ในฤดูหนาว เช่น กะหล่ำ บล็อกเคอรี่ ผักสลัก ในฤดูดังกล่าวปริมาณการนำเข้าจากจีนจะลดลง หรือผู้ประกอบการจีนจะใช้วิธีลดราคาลง

นโยบายการส่งเสริมของประเทศจีน

1. ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2555 รัฐบาลจีนมีนโยบายสนับสนุนการค้าของชาวจีนในต่างประเทศโดย การคืน 6% ให้กับผู้ประกอบการเมื่อส่งเงินกลับประเทศตามระบบเป็นเงินดอลล่าร์ สำหรับปัจจุบันนโยบายนี้ ยังมีเฉพาะผลผลิตประเภทผลไม้ ดังนั้น บางบริษัทจึงมีการจัดทำเอกสารปลอมเพื่อให้ได้เงิน 6 % อย่างไรก็ตาม ผู้นำเข้าชาวจีนในประเทศไทยมักใช้วิธีโอนเงินกลับประเทศด้วยวิธีไม่ถูกกฎหมาย (โพยก๊วน)
2. นโยบายช่วยเหลือการตั้งบริษัทของชาวจีนในต่างประเทศ โดยรัฐบาลจะให้เงินสนับสนุนให้เปล่าโดยคัดเลือกตามข้อเสนอที่ส่งเข้าไป หรืออาจมีการล็อบบี้

ข้อได้เปรียบของจีนคือ 1) คนจีนมีความขยันและมีวินัยมากกว่า 2) มี facility สำหรับจัดการหลังการเก็บเกี่ยวที่ดีกว่า เช่น มีห้องเย็นสำหรับเก็บผลผลิต (ในช่วง pre-cooling) 3) กฎหมายจีนค่อนข้างกีดกันชาวต่างชาติที่เข้าไปลงทุน กล่าวคือหากบริษัทที่มีชาวต่างชาติเป็นหุ้นส่วนจะมีความยุ่งยากมากขึ้นในขั้นตอนด้านเอกสารต่าง ๆ

ทางเลือกในการประกอบอาชีพของผู้ประกอบการไทย

หากชาวไทยเป็นยี่ปั๊ว จะได้กำไรมากกว่าการเป็นผู้นำเข้าสินค้าผักผลไม้ ประกอบกับผู้ประกอบการจีนมีแนวโน้มที่จะไม่เป็นยี่ปั๊วเองเพราะลักษณะนิสัยชาวจีนคือชอบขายปริมาณมาก มากว่าการขายปลีก

การส่งออกผักผลไม้ไทย

ผลไม้ที่เคยส่งออกได้แก่มังคุดและทุเรียน ซึ่งมีผู้รับซื้อเป็นชาวจีน โดยส่งออกไปที่เมืองกวางโจวเนื่องจากมีตลาดกลางตั้งอยู่ อย่างไรก็ตามตัวเลขการส่งออกที่เป็นทางการของไทยระบุว่าผลไม้เหล่านี้ถูกส่งออกไปยังคุนหมิง แต่ในความเป็นจริงชาวเมืองคุนหมิงไม่นิยมรับประทาน จึงคาดว่าปลายทางของผลไม้อาจเป็นเมืองอื่น ตัวอย่างตลาดทุเรียน ได้แก่ เซี่ยงไฮ้ กวางโจว ปักกิ่ง เซ็นโจว (อยู่ทางเหนือ) สำหรับผู้ส่งออกทุเรียนรายใหญ่ที่สุดที่ส่งออกไปยังประเทศจีนในปัจจุบันชื่อ ราอูล ซึ่งส่งไปวันละ 10 ตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นไป ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทไทยที่มีหุ้นส่วนเป็นชาวจีน แต่ลักษณะหุ้นส่วนคือ ทางฝั่งไทยก็จดทะเบียนบริษัท และทางฝั่งจีนก็เป็นอีกบริษัท แต่ใช้วิธีแบ่งผลประโยชน์กัน

ในปัจจุบันการซื้อขายทุเรียนผ่านล้ง ส่วนมากจะเป็นล้งจีนแต่ใช้ล่ามคนไทยเข้าไปเจรจา ซึ่งล้งจีนมักจะไม่จดทะเบียน อีกทั้งภัยคุกคามขณะนี้คือมีล้งจีนเข้ามาซื้อสวนทุเรียนและใช้แรงงานจีนในการทำสวน อย่างไรก็ตามการเข้ามาของล้งจีนมีข้อดีคือมีล้งมาซื้อถึงสวนซึ่งทำให้คนไทยมีตลาด ไม่ต้องบุกไปเปิดตลาดเอง ซึ่งหากผู้ประกอบการไทยจะส่งออกสินค้าเองก็สามารถทำได้โดยการส่งไปที่กวางโจว แล้วจ้างลูกจ้างขาย แต่ต้องระมัดระวังดูแลตรวจสอบอย่างใกล้ชิด

สำหรับสินค้าส่งออก นอกจากเส้นทาง R3A ที่ใช้ยังมีส่งออกไปเส้นทางอื่นอีก เช่น มังคุด ขนส่งผ่านเส้นทาง R9 และทุเรียน ขนส่งไปทางจังหวัดนครพนม ผ่านไปยังประเทศเวียดนาม และต่อไปยังเมืองกวางซีและกวางโจว แต่ส่วนมากผู้ประกอบการไม่ชอบไปเส้นทางดังกล่าว เนื่องจากต้องผ่านเวียดนามซึ่งการต่อรองยากกว่าลาว จะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าประเภทผักและผลไม้สดจะใช้การขนส่งทางบก (ทางรถ)เป็นหลัก เนื่องจากหากขนส่งทางเรือจะถูกเก็บภาษี ส่วนมากที่ส่งทางเรือจะเป็นกลุ่มสินค้าแช่แข็ง (Frozen Food)

ภาคผนวก ง
สัมภาษณ์ ตลาดไท

<u>วันพุธที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2560</u>
หน่วยงาน/ตำแหน่ง: **บริษัท ไทย แอ็กโกร เอ็กซเชนจ์ จำกัด (ตลาดไท)**
ผู้เข้าร่วมประชุม: **คุณอุมลักษณ์ พงษ์สุพรรณ**
ผู้จัดการข้อมูลตลาดและความสัมพันธ์ภาครัฐ



ภาพที่ ง-1 บรรยากาศระหว่างสัมภาษณ์

ตลาดไทมีลานผักที่มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร ลานฤดูกาลมีพื้นที่ประมาณ 50,000 ตารางเมตร ซึ่งผักผลไม้ของทั้งสองลานนี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าของประเทศไทย ในส่วนผักผลไม้ที่นำเข้าจากประเทศจีนจะอยู่ในส่วนของตลาดนานาชาติและมีบางส่วนที่อยู่ในลานผักซึ่งสังเกตุได้จากเป็นผักที่อยู่ในกล่องโฟม จากการประมาณการ สินค้ารวมทุกประเภทที่ขายในตลาดไทแบ่งเป็นสัดส่วนสินค้าไทยต่อสินค้านำเข้าจากจีนเท่ากับ 70:30 สำหรับสินค้าที่นำเข้ามาส่วนใหญ่จะเป็นผลไม้และผัก ได้แก่ ส้ม องุ่น และผักซึ่งขนส่งใส่ลังโฟมและใส่น้ำแข็ง

นอกจากนี้ ปัจจุบันตลาดไทดำเนินการเปิดลานคอนเทนเนอร์มาแล้ว 3 ปี ซึ่งเป็นการบริการให้รถตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาจอดได้จำนวน 82 ช่อง แบ่งเป็นฝั่งเหนือ ซึ่งมี 2 ลาน (ลาน A และลาน B) สำหรับบริการรถคอนเทนเนอร์ผลไม้ และฝั่งใต้ (ลาน C) ซึ่งเอาไว้สำหรับบริการรถคอนเทนเนอร์ขนส่งผัก ลักษณะการให้บริการสามารถแบ่งเป็นช่องสำหรับสำหรับรถที่ไม่มีที่จอดประจำ และช่องจอด VIP คือช่องสำหรับบริษัทที่เช่าช่องจอดโดยจ่ายรายเดือนจึงมีที่จอดประจำ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วบริษัทที่เช่าที่จอดลักษณะดังกล่าวจะมีการรวบรวมสินค้าจากประเทศไทยแล้วส่งขายไปยังประเทศเมียนมา และกัมพูชาด้วย ซึ่งรถคอนเทนเนอร์ที่เข้ามา

จอดมีทั้งแบบที่ผ่านมาจากถนนเส้น R3A และทางแหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม ตลาดไทไม่ทราบสัดส่วนของรถที่มาจากทั้งสองช่องทาง ทราบเพียงแต่ว่าสินค้าส่วนใหญ่มาจากประเทศจีน

ในส่วนของการเช่าที่ในตลาดไท ตลาดไทไม่ให้บริษัทต่างชาติเช่า ผู้เช่าจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยเท่านั้น

ภาคผนวก จ
สัมภาษณ์บริษัท ฟูด เมกเกอร์ จำกัด

<u>วันพฤหัสที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560</u>
หน่วยงาน/ตำแหน่ง: บริษัท ฟูด เมกเกอร์ จำกัด
ผู้เข้าร่วมประชุม: คุณชัยนันท์ หาญยุทธ (กรรมการผู้จัดการ)

บริษัท ฟูด เมกเกอร์ จำกัดเป็นบริษัทแปรรูปลำไยอบแห้ง เช่น ลำไยอบแห้งพร้อมเปลือก และสีทองอ่อน (คว้านเม็ดออกแล้วอบ) ส่งออกไปยังประเทศจีน มาเลเซีย สิงคโปร์ และไต้หวัน (โดยส่วนมากจะส่งไปยังไชน่าทาวน์) การขนส่งสินค้าลำไยอบแห้งของบริษัทส่วนมากจะแล้วแต่ลูกค้า คือลูกค้าสามารถเลือกใช้บริการขนส่งที่ลูกค้าติดต่อเอง หรือจะเลือกใช้ขนส่งของบริษัทก็ได้ ทั้งนี้ในอนาคตบริษัทคาดว่าจะส่งออกลำไยกระป๋องไปยังต่างประเทศ ความนิยมบริโภคลำไยของคนจีนจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละปี บางปีจีนต้องการลำไยแปรรูปก็สามารถส่งออกไปจีนได้ในปริมาณที่มาก แต่ถ้าปีไหนจีนต้องการบริโภคลำไยสด (ลำไยรมกำมะถัน) การส่งออกก็จะน้อย แต่ไม่เป็นปัญหามากนักเนื่องจากมีตลาดอื่นที่ไม่ใช่ประเทศจีนอยู่อย่างเช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ และไต้หวัน แต่โดยรวมแล้วทางบริษัทจะส่งลำไยแปรูปไปจีนประมาณร้อยละ 95 ส่วนอีกร้อยละ 5 เป็นประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และไต้หวัน และอาจจะมีประเทศทางยุโรปบ้าง

<u>การขนส่งลำไยอบแห้งไปประเทศจีน</u>

มีการส่งออกลำไยอบแห้งไปบนเส้นทาง R3A บ้าง แต่ในปี 2560 มีปริมาณที่น้อย การส่งออกลำไยอบแห้งของแต่ละเส้นทางจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับจุดกระจายสินค้าของประเทศจีน ในปี 2560 จีนทำการกระจายสินค้าที่คุนหมิงมีปริมาณที่น้อยมาก โดยส่วนมากการส่งออกไปจีนของบริษัทนิยมใช้ชิปปิ้งที่ด่านเชียงของ ซึ่งแต่เดิมนั้นการส่งออกไปจีนจะต้องผ่านบริษัทเหยลี่เพียงบริษัทเดียว เนื่องจากเป็นบริษัทที่ได้รับการควบคุมสินค้านำเข้าประเภทเกษตรจากประเทศไทย แต่ในปัจจุบันการใช้บริการของเหยลี่จะลดลงเนื่องจากมีบริษัทที่เป็นคู่แข่งเพิ่มขึ้นมา (5 เสือ)

สาเหตุที่นิยมใช้ชิปปิ้งในการขนส่งสินค้า เนื่องจากชิปปิ้งจะมีบริการทั้งการจัดเตรียมเอกสาร รถขนส่งสินค้า ตู้แช่เย็น และทำการไปส่งที่ท่าเรือ จะมีพ่อค้าชาวจีนที่นิยมถือเงินสดเข้ามานิยมใช้บริการชิปปิ้งของคนไทย โดยจะมีบริษัทเหยลี่ทำการติดต่อให้

<u>ปัญหาและอุปสรรคของลำไยไทย</u>

ปัญหาแรกที่เกิดขึ้นคือพ่อค้าคนกลางที่ทำการกดราคาหน้าสวนกล่าวคือ ราคาที่ลำไยเชียงใหม่ประกาศไว้ 16 บาท แต่พ่อค้าคนกลางจะทำการซื้อกับชาวสวนในราคาประมาณ 11 บาท เนื่องจากพ่อค้าคนกลางต้องคำนึงถึงค่าขนส่งในการส่งลำไยไปให้ลูกค้าต่อไป แต่บริษัทฟูด เมกเกอร์ จะให้ราคากับชาวสวนในราคาที่เชียงใหม่ประกาศไว้คือ 16 บาท เพื่อให้เกิดความเชื่อใจระหว่างบริษัทและชาวสวน ทั้งนี้บริษัทจะมีการคัดเกรดลำไยที่หน้าสวนแล้วจึงนำมาแปรรูปลำไยอบแห้ง เมื่อแปรรูปเสร็จจะทำการคัดเกรดลำไยอบแห้งอีกครั้ง ส่วนประเด็นปัญหาลำไยที่จังหวัดลำพูน และเชียงใหม่มีปัญหาคือล้งไทยไม่สามารถสู้ล้งจีนได้ในเรื่องของการทุ่มตลาด และคนจีนมักจะเสนอราคาให้ชาวจีนก่อนผลผลิตจะออก ซึ่งเป็นเหมือนการประกันราคาให้ชาวสวน คุณชัยนันท์ หาญยุทธ เสนอว่าการแก้ปัญหานี้คือการทำให้เกษตรกรเชื่อใจในตัวเรา ด้วยการเสนอ

นวัตกรรมที่สามารถทำให้ชาวสวนลดต้นทุนได้ ชัดเจนกับชาวสวนมากน้อยแค่ไหน ดูแลชาวสวนดีไหม ถ้าสามารถสร้างความเชื่อในส่วนนี้ได้ชาวสวนก็ยินดีที่จะขายลำไยให้เรามากกว่าขายให้ล้งจีน

ปัญหาที่สองคือผลผลิตลำไยที่มากเกินไป ลำไยในประเทศไทยมีทั้งในฤดูและนอกฤดู แน่นอนว่าเสี่ยงทำให้เกิดปัญหาลำไยที่ล้นตลาด ผลที่ตามมาคือชาวสวนจะเก็บรักษาลำไยอย่างไร ทางแรกคือชาวสวนไปเช่าห้องแช่เย็นเพื่อเก็บรักษาลำไยไว้รอจนกว่าราคาดีจึงนำออกมาขาย ราคาเช่าห้องแช่เย็นอยู่ที่ประมาณ 1 บาทต่อกิโลกรัม และคิดค่าเช่าเป็นรายเดือน ถ้าปริมาณลำไยที่ชาวสวนมีอยู่มีปริมาณที่มากจะทำให้ชาวสวนแบกรับภาระต้นทุนนี้ไม่ไหว นำมาสู่ทางเลือกที่สองคือยอมขายในราคาที่ต่ำเพื่อให้ลำไยขายได้หมด แน่นอนว่ากรณีนี้ล้งไทยสู้ล้งจีนไม่ได้อย่างแน่นอน เนื่องจากปริมาณเงินที่แตกต่างกัน

การแก้ปัญหาทั้งสองประเด็นนี้ควรมีการเก็บฐานข้อมูลของปริมาณผลผลิตลำไยที่แท้จริง เพื่อใช้ในการกำหนดราคาลำไย และจะสามารถควบคุมปริมาณลำไยไม่ให้เกิดการล้นตลาดได้ ปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับการทำฐานข้อมูลคือ การเข้ามาสนับสนุนเกษตรกรของรัฐบาล เช่นถ้าเกษตรกรมีพื้นที่เพาะปลูก 25 ไร่จะได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากรัฐบาล เป็นผลให้เกษตรกรแจ้งข้อมูลเท็จเพื่อรับเงินสนับสนุนจากรัฐบาล เช่น ปลูกลำไยจริง 50 ไร่ แต่แจ้งว่าปลูก 25 ไร่ ส่งผลต่อการกำหนดราคาลำไย และการควบคุมปริมาณลำไยอย่างแน่นอน ส่วนอีกเรื่องที่อยากให้รัฐบาลสนับสนุนคือการส่งเสริม SME ในพื้นที่ เพื่อให้ SME คิดค้นนวัตกรรมในการลดต้นทุนของชาวสวน ในประเด็นนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาลำไยที่ชาวสวนต้องไปเช่าตู้แช่เย็นได้ หรือง่ายที่สุดคือให้ SME ทุกเจ้าที่ทำเกี่ยวกับลำไยมีตู้แช่ลำไยสด ถ้าเป็นเช่นนี้ราคาเช่าตู้แช่ลำไยจะลดลงเนื่องจากมีเจ้าของตู้แช่มีหลายเจ้าให้เกษตรกรเลือกใช้

<u>การขยายตลาดลำไยไปจีน</u>

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าผู้ส่งออกลำไยไทยไม่สามารถส่งออกลำไยไปจีนได้โดยตรง ต้องผ่านพ่อค้าคนจีน ซึ่งพ่อค้าชาวจีนที่สามารถควบคุมปริมาณหรือกำหนดราคาการนำเข้าผลไม้ไทยได้คือ 5 เสือ (ไม่ขอเปิดเผยรายชื่อ) เนื่องจากกลุ่มบริษัทเหล่านี้มีการลงทุนกับรัฐบาลจีน ทางออกของผู้ประกอบการไทยที่คุณชัยนันท์ หาญยุทธ เสนอคือการจับคู่ระหว่างผู้ผลิตและผู้ซื้อให้มีความเหมาะสมกันทั้งในแง่ของศักยภาพเงินทุน และปริมาณที่ผู้ผลิตสามารถจัดหาได้ตามความต้องการของผู้ซื้อ และถ้าผู้ผลิตและผู้ซื้อเป็นผู้เล่นหน้าใหม่ในตลาดจะทำให้เกิดการจับคู่ที่ง่าย และสามารถขยายตลาดไปยังประเทศผู้ซื้อได้ง่ายขึ้น สิ่งที่บริษัท ฟูดเมกเกอร์ เลือกทำคือการไปงานจัดแสดงสินค้าที่เป็นประเภท Business-to-Business (B2B) เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างผู้ผลิตและผู้ซื้อ ไม่ใช่ระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค (Business to Consumer: B2C) ตัวอย่างงานประเภท B2B ได้แก่ THAIFEX เป็นต้น

ภาคผนวก ฏ
แบบสอบถามผู้ประกอบการ

การเปรียบเทียบศักยภาพของผู้ประกอบการไทยกับศักยภาพของผู้ประกอบการจีนด้านการค้า การลงทุน และการให้บริการโลจิสติกส์ตามเส้นทาง R3A

1 = ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนมาก
2 = ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนเล็กน้อย
3 = ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถเท่าเทียมกับผู้ประกอบการจีน
4 = ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถเหนือกว่าผู้ประกอบการจีนเล็กน้อย
5 = ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถเหนือกว่าผู้ประกอบการจีนมาก

ศักยภาพ	**คะแนน**					**ระบุศักยภาพที่สำคัญ 3 อันดับแรกต่อความสำเร็จในการลงทุนและประกอบธุรกิจตามเส้นทาง R3A**
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	
1. ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ						
2. การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆอันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A						
3. การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่						
4. ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน						
5. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดและลูกค้า						
6. การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า						
7. การสร้างนวัตกรรมทั้งในตัวสินค้า ในบริการและในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model)						
8. การนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์						
9. ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร						
10. การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน						
11. การแสวงหากำไร และการบริหารต้นทุน						
12. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเมืองและกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน						
13. การบริหารความเสี่ยงทางการเงิน						
14. การบริหารความเสี่ยงด้านการตลาด						

ศักยภาพ	คะแนน					ระบุศักยภาพที่สำคัญ 3 อันดับแรกต่อความสำเร็จในการลงทุนและประกอบธุรกิจตามเส้นทาง R3A
	1	2	3	4	5	
15. การบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการหรือการดำเนินงาน						
16. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากคู่ค้า						

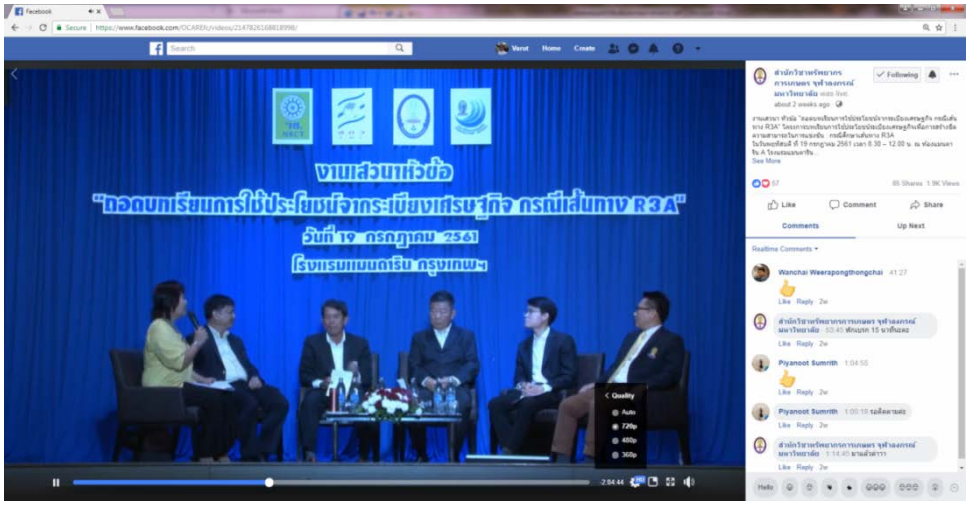
ภาคผนวก ฐ
รายงานการเผยแพร่ผลงานวิจัย

ในการดำเนินงานวิจัยนี้ ทีมผู้วิจัยได้ดำเนินการเผยแพร่ผลการวิจัยสู่สาธารณะในช่องทางต่างๆ เพื่อให้ประชาชนตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดกับประชาชนในแง่มุมต่างๆ โดยได้ดำเนินการไปดังนี้

1. ถ่ายทอดสด งานเสวนาเผยแพร่ความรู้และผลการวิจัย ผ่านทาง Facebook Live ผ่านทางหน้าเพจ “สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย”
   เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 เวลา 9.00 – 12.20 น.
   รับชมย้อนหลังได้ที่ https://www.facebook.com/OCAREfc/videos/2147826168818998/
   มีผู้เข้าชม 1,900 ครั้ง มีการแชร์ถ่ายทอดสด 85 ครั้ง (ข้อมูลถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2561)



ภาพที่ ฐ-1 กราฟิคสำหรับการถ่ายทอดสด



ภาพที่ ฐ-2 การถ่ายทอดสดผ่านทาง Facebook Live

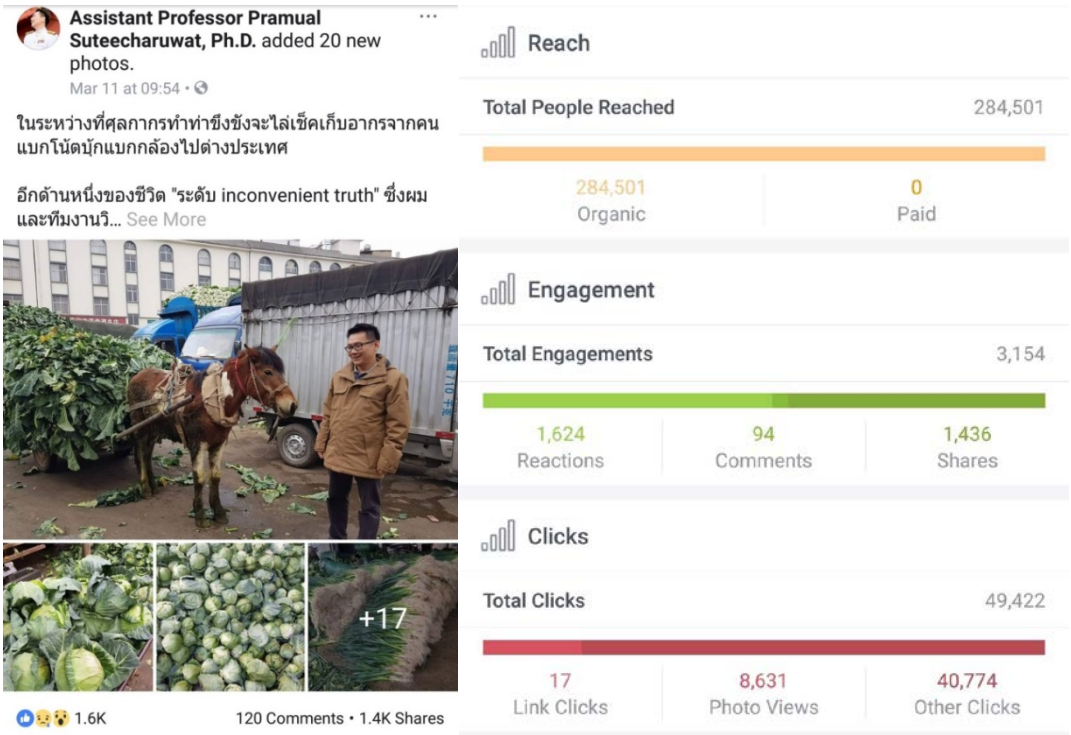


ภาพที่ ฐ-3 โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์งาน

2. ถ่ายทอดความรู้ที่ได้จากงานวิจัย ผ่านทางรายการวิทยุดังนี้
   a. รายการเข้าทันโลก ช่วง Big Story ทางสถานีวิทยุ FM 96.5 MHz Thinking Radio
      ประจำวันที่ 22 มีนาคม 2561 เวลา 6.30 – 7.00 น.
      ดำเนินรายการโดย คุณโสภิต หวังวิวัฒนา
      ผู้ให้สัมภาษณ์ ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารุวัฒน
      ฟังย้อนหลังได้ที่
      https://www.facebook.com/Thinkingradio/videos/2012567458784396/
      นาทีที่ 51.30 เป็นต้นไป
   b. รายการพินิจเศรษฐกิจการเมือง ทางสถานีวิทยุ FM 101.5 MHz CU Radio
      ประจำวันที่ 16 กรกฎาคม 2561 เวลา 8.05 – 8.55 น.
      ดำเนินรายการโดย คุณโสภิต หวังวิวัฒนา
      ผู้ให้สัมภาษณ์ รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
      ฟังย้อนหลังได้ที่ http://www.curadio.chula.ac.th/Radio-Demand.php?program=201807160805 นาทีที่ 27.05 เป็นต้นไป
3. รายนามหน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนาเผยแพร่ผลงานและขอข้อมูลเพิ่มเติมหลังงาน มีดังนี้
   1) คณะกรรมการ Logistics & Supply Chain สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

2) ด่านตรวจพืชเชียงของ กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4. บทความสาธารณะผ่านทาง Facebook fanpage “Assistant Professor Pramual Suteecharuwat, Ph.D.”
โพสต์เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2561
อ่านย้อนหลังได้
ที่https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1637625036321415&id=206149389468994
มีผู้ประชาชนเข้ามาอ่าน 284,501 ครั้ง (ข้อมูลถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2561)
มีการแชร์บทความทั้งสิ้น 1,436 ครั้ง (ข้อมูลถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2561)



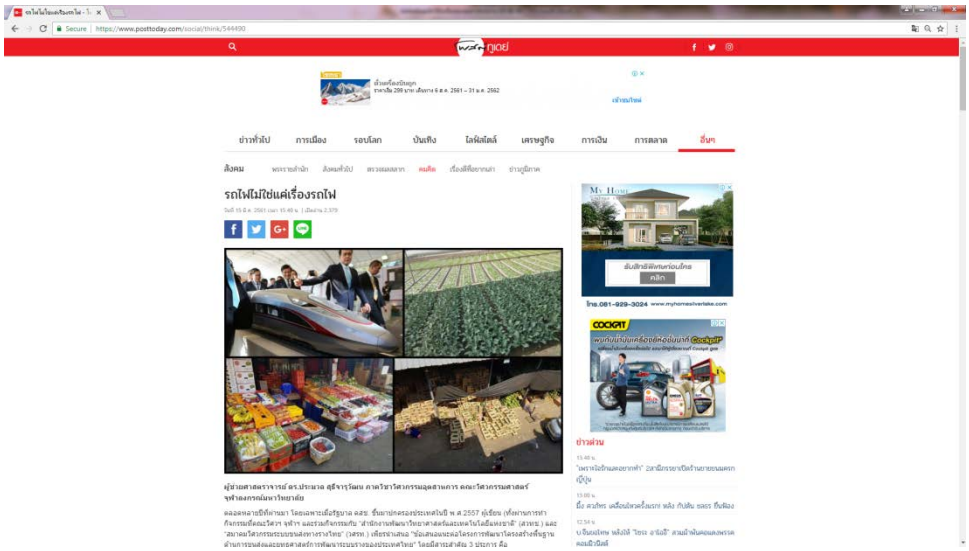
ภาพที่ ฐ-4 บทความสาธารณะและสถิติการเข้าชม

5. หนังสือพิมพ์ข่าวสด ใน “นิวส์มอนิเตอร์” หัวข้อ “อ.จุฬาฯ โพสต์ตั้งคำถาม ขณะที่ศุลกากรเก็บภาษีโน้ตบุ๊ก แต่กลับปล่อยให้จีนขายผักฟรีๆ”
เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2561
อ่านย้อนหลังได้ที่ https://www.khaosod.co.th/monitor-news/news_838816



ภาพที่ ฐ-5 ข่าวจากหนังสือพิมพ์ข่าวสด เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2561

6. บทความหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ หัวข้อ “รถไฟไม่ใช่แค่เรื่องรถไฟ” โดย ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารุวัฒน
   เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561
   อ่านย้อนหลังได้ที่ https://www.posttoday.com/social/think/544490



ภาพที่ ฐ-6 บทความในหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561

7. บทความหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ หัวข้อ “มองโลกเป็นเห็นโลกต่าง” เรื่อง “R3A กับกรณีศึกษาการค้าไทย-จีน” โดย ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารุวัฒน
   ฉบับวันที่ 25 มีนาคม 2561



วันอาทิตย์ที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2561

มองโลกเป็น เห็นโลกต่าง

พศ.ดร.ประมวล สุรัจจารุวัฒน
ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

R3A กับกรณีศึกษา การค้าไทย-จีน

ในรอบเดือนที่ผ่านมา ผู้เขียนมีโอกาสร่วมกิจกรรมสำรวจ ภาคสนามการค้าชายแดนตามแนวถนน "R3A" หรือหลายท่านอาจจะรู้จักในชื่อ "คุนมั่น กงลู่" ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อคุนหมิงกับกรุงเทพฯ เข้าด้วยกันผ่านพรมแดน 3 ประเทศ คือ ไทย ลาว และจีน กับทีมงานวิจัยของสำนักทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งมี รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ เป็นหัวหน้าคณะ โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก "สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย" (สกว.) เราเริ่มต้นการเดินทางกันที่ จ.เชียงราย โดยนั่งรถข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ที่ด่านเชียงของ ข้ามพรมแดนมาที่ "บ้านห้วยทราย" ของลาว จากนั้นเดินทางสัมภาษณ์หน่วยงานราชการของลาวที่ "หลวงน้ำทา" 3 หน่วยงาน คือ แผนกอุตสาหกรรมและการค้า แผนกแผนงานและการลงทุน และแผนกกสิกรรมและป่าไม้ ก่อนที่จะเดินทางต่อไปถึงด่าน "บ่อเต็น" ชายแดนลาว-จีน และข้ามพรมแดนมาที่ "โม่ฮาน" (คนไทยเรียกบ่อหาน) ของจีน มีโอกาสสัมภาษณ์นักธุรกิจไทยและจีนหลายท่านที่ "จิ่งหง" (หรือเชียงรุ่ง) ซึ่งอยู่ในแคว้นสิบสองปันนา ก่อนที่จะค่อยๆ เดินทางต่อขึ้นมาที่นครคุนหมิง และพบกับนักธุรกิจชาวจีนหลายท่านที่นี่

ประเด็นที่ทีมงานวิจัยของพวกเราสนใจเป็นอย่างมากคือ การใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าเกษตร) ระหว่างไทย ลาว และจีน ผ่านถนน R3A ซึ่งเปิดใช้อย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี 2551 เรายากทราบว่าตลอด 10 ปีที่ผ่านมา เส้นทางสายนี้เป็นประโยชน์กับทั้ง 3 ประเทศอย่างไร ซึ่งส่วนหนึ่งของการสัมภาษณ์ก็ทำให้เราพบกับข้อเท็จจริงหลายประการที่น่าติดตาม

นับตั้งแต่ปี 2544 มีความพยายามพัฒนาความร่วมมือระหว่างจีน-อาเซียน จนมีข้อตกลง ACFTA (ASEAN-China Free Trade Area) ที่ทำให้ทั้งอากรนำเข้าสินค้าระหว่างจีนและอาเซียนเป็น 0% สำหรับขาเข้าประเทศไทย นอกจากอากรเป็น 0% แล้วสินค้าเกษตร VAT ก็เป็น 0% อีกด้วย ในขณะที่สินค้าเกษตรที่ถูกส่งไปที่จีนจะถูกศุลกากรจีนเก็บ VAT 11% และเมื่อ R3A พร้อมใช้งาน นี่ก็อาจจะเป็นจุดตั้งต้นให้เกิดการค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทยกับจีนกันอย่างคึกคัก

ผู้อ่านหลายท่านอาจเคยทราบมาว่ารถบรรดาผักสดๆ ที่คนไทยบริโภคกันในปัจจุบันส่วนใหญ่นำเข้ามา *จากประเทศจีน พอๆ กับที่ผลไม้ของไทย*หลายรายการอาทิ ลำไย ทุเรียน สับปะรด ก็กำลังได้รับความนิยมอย่างสูงอยู่ในประเทศจีน เรียกได้ว่า "ผักจีนมาไทย ผลไม้ไทยไปจีน" ความน่าสนใจประเด็นแรกอยู่ที่ ถ้าดูผ่านๆ ก็เหมือนจะไม่มีอะไรแปลก ต่อเมื่อเราศึกษาในรายละเอียดก็จะพบว่าบรรดาผักสดที่มาจากจีนเข้าสู่ไทยผ่านชายแดนเชียงของมุ่งหน้าสู่ตลาดกลางค้าส่งในกรุงเทพฯ เป็นการ "ส่งออกโดยพ่อค้าชาวจีน" ซึ่งโดยข้อตกลงของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รถบรรทุกจากจีนจะวิ่งผ่านลาวเข้ามาไทยไม่ได้ (พอๆ กับที่รถบรรทุกจากไทยก็วิ่งผ่านลาวไปที่จีนไม่ได้เช่นกัน ทำกันได้เฉพาะคู่หวิภาคี จีน-ลาว และลาว-ไทย)

วิธีการขนส่งที่จะทำกันก็จะมีลักษณะรถบรรทุกตู้สินค้าทะเบียนจีนจะข้ามด่านไม่ฮานมา "เปลี่ยนตู้" กับรถบรรทุกทะเบียนไทยที่ด่านบ่อเต็นของลาว แล้ววิ่งข้ามชายแดนลาว-ไทย จนมาถึงกรุงเทพฯ เฉพาะรถบรรทุกทะเบียนไทยเหล่านี้ พบว่าราวๆ 30% ของตู้สินค้าที่เดินทางมาจากจีนจะถูกขนส่งโดยบริษัทขนส่งของคนไทย (ซึ่งมีอยู่ 3-4 บริษัท) อีกราว 70% ของตู้สินค้าเป็นการขนส่งโดยบริษัทที่อาจจะจดทะเบียนเป็นบริษัทไทย (รวมทั้งใช้ชื่อบริษัทเป็นภาษาไทย) แต่ก็เป็นบริษัทที่มีนักธุรกิจชาวจีนเป็นผู้อยู่เบื้องหลัง ถ้าจะกล่าวแบบรวมๆ ว่าสินค้าส่วนใหญ่ "ขนส่งโดยผู้ประกอบการขนส่งชาวจีน" ก็คงจะไม่ผิดนัก และเมื่อตู้สินค้าเดินทางมาถึงตลาดกลางค้าส่งในกรุงเทพฯ ก็จะมีพ่อค้าชาวจีนทำหน้าที่กระจายสินค้าให้กับพ่อค้าไทยที่จะรับซื้อไปจำหน่ายต่อ เรียกได้ว่า "ส่งออกโดยคนจีน ขนส่งโดยคนจีน และค้าส่งโดยคนจีน" และในทางกลับกัน ก็เกิดกระบวนการส่งออกผลไม้ไทยไปประเทศจีนในลักษณะเดียวกัน

แต่ก็มีพัฒนาการจากพ่อค้าจีนรับซื้อผลไม้จากพ่อค้าไทยที่ตลาดกลางค้าส่ง ค่อยๆ ถอยหลังไปจนมีลักษณะ "เหมา" ผลไม้ไทยจากหน้าสวน (ประมาณกันว่าปัจจุบัน 90-95% ของผู้รับซื้อผลไม้หน้าสวน หรือ "สัง" เป็นพ่อค้าชาวจีน) บางรายวางเงินมัดจำหลักหลายแสนบาทให้กับชาวสวนตั้งแต่ทุเรียนเพิ่งจะออกดอกเสียด้วยซ้ำ และส่งออกผลไม้ไทยผ่านกระบวนการขนส่งด้วยตู้ขนส่งสินค้าผ่านถนน R3A ไปที่ตลาดกลางค้าส่ง "จินหม่า" ซึ่งเป็นตลาดกลางค้าส่งผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดของคุนหมิง ("ตลาดจินหม่า" เน้นการนำเข้าผลไม้จากอาเซียนมาจำหน่ายในประเทศจีน ปัจจุบันมีขนาดประมาณ 63 ไร่ และกำลังก่อสร้างตลาดกลางค้าส่งผลไม้แห่งใหม่ใหญ่กว่าเดิม มีขนาดเป็น 375 ไร่)

ท่านผู้อ่านหลายท่านอาจเคยสงสัยว่าเหตุใดเมื่อราว 4-5 ปีที่ผ่านมา คนไทยอย่างเราซื้อทุเรียนหมอนทองที่ตลาดแถวบ้านรับประทานกันที่กิโลกรัมละ 35 บาท แต่ปัจจุบันเราต้องซื้อทุเรียนกันที่กิโลกรัมละกว่า 120 บาท กลไกที่อยู่เบื้องหลังก็เป็นตามนี้นะครับ ผลไม้ไทยที่ชาวจีนนิยมบริโภคอย่างทุเรียน ลำไย สับปะรดภูแล มะพร้าว และส้มโอ ก็จะค่อยๆ เดินตามกันไปในลักษณะแบบเดียวกัน ถ้าประเทศไทยไม่มีวิธีการบริหารจัดการที่ดีพอ

อย่างไรก็ดี "เหรียญมีสองด้านเสมอ" ผู้เขียนไม่ได้มีเจตนากล่าวโทษว่าเกษตรกรและพ่อค้าชาวจีนกำลังรุกตลาดผักสด-ผลไม้ของไทย ในทางกลับกันก็พบว่าเหตุผลส่วนหนึ่งที่ทำให้พ่อค้าชาวจีนต้องรุกคืบเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย (ทั้งเพื่อส่งผักมา และขนผลไม้กลับไป) ก็เพราะมีพ่อค้าไทยจำนวนหนึ่งเคยโกงพ่อค้าชาวจีนจนทำให้พวกเขาต้องหาทางปกป้องธุรกิจของตัวเองด้วยการใช้คนของพวกเขาในตำแหน่งที่สามารถบริหารจัดการได้ ผู้เขียนอยากบอกว่า การสำรวจภาคสนาม R3A ผนวกกับการเดินทางไปจีน 4-5 ครั้งในรอบปีที่ผ่านมา ทำให้ผู้เขียนมองเห็น "จุดแข็ง" ของจีนอย่างน้อย 3 ประการ เพื่อใช้เป็นบทเรียนสำหรับการพัฒนาศักยภาพของไทยบ้าง

1.แม้ดูผิวเผินจีนจะเป็นประเทศที่มีตลาดขนาดใหญ่ด้วยกำลังซื้อถึงกว่า 1,300 ล้านคน หากเทียบกับไทยซึ่งมีประชากรราว 65-70 ล้านคน และอาเซียนซึ่งมีประชากรราว 600 ล้านคน ใครๆ ก็บอกว่าจีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่ท้าทายมีมิติของนักธุรกิจ ทว่าที่ผ่านมาการรุกเข้าสู่ตลาดของจีนก็ไม่ง่ายอย่างที่คิด บริษัทชื่อดังขนาดใหญ่ของไทยหลายบริษัทที่เคยทดลองทำธุรกิจในจีนต้องล่าถอยกลับมาตั้งหลัก "กลโกได้ดิน" ทำให้การทำตลาดในจีนไม่ใช่สิ่งที่ง่ายนักสำหรับนักธุรกิจหน้าใหม่ของไทย

2.ด้วยศักยภาพของคนและสภาพแวดล้อมที่แข่งขันสูง ทำให้ทั้งเกษตรกร พ่อค้า นักธุรกิจตลอดจนข้าราชการของจีนจะต้องขวนขวาย พยายาม เพื่อความอยู่รอด โดยมีความร่วมมือในลักษณะ "เครือข่าย" ในขณะที่บรรยากาศการแข่งขันในไทยอาจจะไม่เข้มข้นเท่า พ่อค้าจีนจึงดูเหมือนจะพยายามรุกเข้าสู่ตลาดไทย มากกว่าที่พ่อค้าไทยพยายามจะรุกเข้าสู่ตลาดจีน

3.ภาครัฐของจีนมีนโยบายทางเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง ไม่ใช่แค่ลงทุนทำโครงสร้างพื้นฐานโครงการ "One Belt, One Road" เป็นตัวอย่างที่เด่นชัดที่แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ) มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (โดยใช้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ไปต่อยอดพัฒนาทั้งอุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี ตลอดจนบุคลากร) ผู้เขียนเคยนึกแปลกใจที่มีโอกาสไปร่วมกิจกรรมทางวิชาการด้านรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศจีน 2 ครั้ง โดยการสนับสนุนของ "กระทรวงพาณิชย์ของรัฐบาลจีน" (แทนที่จะเป็นกระทรวงคมนาคม) และยิ่งได้ทราบว่าการส่งเสริมความรู้ให้เกษตรกรชาวจีนในด้านเทคโนโลยีทั้งวิทยาศาสตร์การเพาะปลูกตลอดจนการส่งเสริมการใช้งาน "แพลตฟอร์มเพื่อการค้าออนไลน์" ตลอดจน "e-payment" ก็ดำเนินการโดยกระทรวงพาณิชย์จีนเช่นกัน (นอกเหนือไปจากกระทรวงคมนาคมแล้ว กระทรวงพาณิชย์ของไทยมีบทบาทอะไรกับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-จีน บ้างครับ?) เรียกได้ว่าเป็นนโยบายเศรษฐกิจ "ครบวงจร"

*ท้ายที่สุด บนโต๊ะอาหารเย็นครั้งหนึ่งที่ซีอาน อาจารย์*ชาวจีนบอกกับผู้เขียนว่า นโยบายสำคัญอย่างหนึ่งของท่านประธานาธิบดีสีจิ้นผิง คือการกำจัดคอร์รัปชั่น ท่านมีนโยบาย 3 ประการ คือ "ไม่กล้า ไม่ได้ ไม่อยาก" กล่าวคือ มีบทลงโทษรุนแรงจนข้าราชการไม่กล้าคอร์รัปชั่น มีการปรับปรุงระบบงานจนการทุจริตทำได้ยาก และท้ายที่สุดคือ พัฒนาบุคลากร สร้างค่านิยมใหม่ข้าราชการยุคใหม่ต้องไม่อยากคอร์รัปชั่นครับ ■

ภาพที่ ฐ-7 บทความลงหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ ฉบับวันที่ 25 มีนาคม 2561