



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่างกรอบเจรจาเพื่อจัดทำความตกลง ด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย-จีน-ลาว

อ.พ. ๕/๒๕๕๔ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา (สมัยสามัญทั่วไป)

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

**ร่างกรอบเจรจาเพื่อจัดทำความตกลง
ด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย-จีน-ลาว**

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัดเพื่อให้ทันสมัยประโยชน์ในการพิจารณาร่างกรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย - ลาว - จีน โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือ สรุปลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่ สมาชิกวุฒิสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใด ในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
๑. สรุปสาระสำคัญร่างกรอบเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย-ลาว-จีน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. ร่างกรอบเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย-ลาว-จีน	๒
๓. จีนกับบทบาทการพัฒนาเส้นทาง R3E	๓
๔. R3 : เชียงราย (กรุงเทพฯ) – कुนหมิง	๖
๕. สำรองเส้นทาง R3E - สำรองความเข้มแข็งโลจิสติกส์ไทย	๗
๖. การเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับมณฑลทางภาคตะวันตกของจีน	๑๑
๗. บทความที่เกี่ยวข้อง : รอยนอกร้าน กับเส้นทางการค้าไทย-ลาว-จีน	๑๖

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงเดือน สุทธิรัตน์

วิทยากร ๘ ว.

นางอารียา สุขโต

วิทยากร ๒

นายทศนารถ เมฆประยูร

นิติกร ๔

นางสาวดาวรัตน์ สมจิตร

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒

นางสาวอุรย์ฐ์ ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการ ๒

มีนาคม ๒๕๕๔

สรุปสาระสำคัญ

ร่างกรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย - ลาว - จีน
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

๑. วัตถุประสงค์ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่างไทย-ลาว-จีน ในเส้นทาง R๓ (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง)
๒. สิทธิการจราจร การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคลระหว่างไทย-ลาว-จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาคี
๓. การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน การยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวต่อไปในอนาคต
๔. การขนส่งบุคคลข้ามแดน การนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับาการขนส่งบุคคลข้ามแดน
๕. การขนส่งสินค้าข้ามแดน การยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้า หรือคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย จะอนุญาตเป็นกรณี ๆ ไป และการให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายข้ามแดน
๖. การยอมรับรถ การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน / แผ่นป้ายทะเบียน และหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถของภาคีอื่น การยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน
๗. บทเบ็ดเตล็ด การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมไทย-ลาว-จีน เพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลงฯ

**ร่างกรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก
ระหว่างไทย-ลาว-จีน**

๑. วัตถุประสงค์

เพื่อเริ่มดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ระหว่างไทย-ลาว-จีน ที่จุดผ่านแดน เชียงของ-ห้วยทราย (ไทย-ลาว) และจุดผ่านแดน บ่อเต็น-โมฮาน (ลาว-จีน) ในระหว่างที่ประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA ที่ได้ลงนามไปแล้ว ครบทั้ง ๒๐ ฉบับ ทั้งนี้ การจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย-ลาว-จีน จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่างไทย-ลาว-จีน ในเส้นทาง R๓ (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง) ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้น

๒. สาระสำคัญของกรอบการเจรจา

(๑) สิทธิการจราจร

การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคลระหว่างไทย-ลาว-จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาคี

(๒) การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน

การยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Single-Window Inspection : SWI) และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียว (Single-Stop Inspection : SSI) ต่อไปในอนาคต

(๓) การขนส่งบุคคลข้ามแดน

การนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดน

(๔) การขนส่งสินค้าข้ามแดน

การยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้า หรือคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน สำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย จะอนุญาตเป็นกรณีๆ ไป และการให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายข้ามแดน

(๕) การยอมรับรถ

การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน / แผ่นป้ายทะเบียน และหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถของภาคีอื่น การยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน

(๖) บทเปิดตลาด

การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด การจัดตั้งคณะทำงานร่วม ไทย-ลาว-จีน เพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลงฯ

จีน กับบทบาทการพัฒนาเส้นทาง R3E*

สาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งอยู่ในด้านตะวันออกของทวีปเอเชีย เป็นประเทศที่มีศักยภาพในการเป็นประเทศมหาอำนาจทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองของโลกเนื่องด้วยขนาดของประเทศที่มีเนื้อที่ 9,596,960 ตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของโลก (เฉพาะที่จีนแผ่นดินใหญ่เท่านั้นไม่รวม ไต้หวัน ฮองกง และมาเก๊า) และมีพรมแดนติดต่อกับประเทศต่างๆโดยรอบ 14 ประเทศ คือ เกาหลีเหนือ รัสเซีย มองโกเลีย คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน ทาจิกิสถาน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน อินเดีย เนปาล ภูฏาน พม่า ลาว และเวียดนาม ขณะที่ทิศตะวันออกและทิศใต้จดทะเลเหลือง ทะเลจีนตะวันออก และทะเลจีนใต้ และจำนวนประชากร ประมาณ 1,304 ล้านคน มากเป็นอันดับ 1 ของโลก (ปี 2005) พร้อมกับบทบาททางเศรษฐกิจที่โดดเด่นมากขึ้นตั้งแต่ปี 1979 และการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO : World Trade Organization) ล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านเศรษฐกิจ ที่จีนสามารถขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในขณะนี้เศรษฐกิจของจีนมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของโลก รองจากอเมริกา ญี่ปุ่น และเยอรมนี) ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product : GDP) ของจีนมีมูลค่าสูงถึง 2,720,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2006) และมีค่า GDP Growth อยู่ที่ 9.9 % (ปี 2005) และ 10.7 % (ปี 2006) จีนมีทุนสำรองเงินตราต่างประเทศในปริมาณ 1.07 ล้านฯเหรียญสหรัฐ (ปี 2006) โดยปัจจัยที่ทำให้จีนสามารถที่จะผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้นั้น ส่วนหนึ่งมาจากพลังทางเศรษฐกิจของตลาดภายในของจีนที่มีประชากรประมาณ 1,304 คน มากเป็นอันดับ 1 ของโลก และจีนยังคงพึ่งพาปัจจัยภายในประเทศเป็นสัดส่วนสูงราวร้อยละ 70 ของ GDP ประเทศ

การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจของจีนที่เพิ่มมากขึ้นดังกล่าว ซึ่งถือเป็นกระบวนการพัฒนาตามลำดับเพราะเมื่อหลังจากที่จีนได้ทำการเปิดประเทศตาม^[1]นโยบาย OPEN POLICY ในค.ศ. 1978 ภายใต้การนำของผู้นำจีน เต็ง เสี่ยว ผิง รูปแบบการพัฒนาต่างๆของจีนในรูปแบบต่างๆก็มากขึ้นตามลำดับ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างเขตเศรษฐกิจ สร้างเมืองท่า หรือการทำให้สังคมทันสมัยด้วยการก่อสร้างสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการต้อนรับการลงทุนจากต่างประเทศที่เข้ามา โดยมีการยึดเอาสภาพทางภูมิศาสตร์ในแต่ละพื้นที่เป็นสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นทะเล อ่าว หรือแม่น้ำ ในขณะที่เดียวกันจีนก็ได้มีการค้าขายส่งออกสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจากความได้เปรียบของจีนจากจำนวนประชากรในภาคแรงงานที่มีมากและราคาถูกพร้อมกับขนาดของพื้นที่ประเทศที่มีมาก ทำให้ประเทศจีนสามารถขยายกำลังผลิตในภาคอุตสาหกรรมที่รับมาพร้อมกับการลงทุนและ^[2]สามารถเข้าแย่งส่วนแบ่งตลาดส่งออกที่สำคัญ เช่น สหรัฐอเมริกาไปได้อย่างรวดเร็ว จนเรียกได้ว่าจีนกับอเมริกากลายเป็นคู่แข่งทางการค้าที่สำคัญต่อกัน

*ที่มา : บทความ เรื่อง “จีน กับบทบาทการพัฒนาเส้นทาง R3E” (ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก

www.thaichengdu.com/link%20data/logistic.html สืบค้น ณ วันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๕

จากบรรยากาศทางการแข่งขันทางการค้า ทำให้จีนเกิดเริ่มเกิดความคิดในการรวมกลุ่มประเทศภายในภูมิภาคเดียวกันพร้อมการพัฒนาสังคมให้ทันสมัย ทั้งนี้เพื่อรองรับแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญต่อการเปิดเสรีการค้ากับต่างประเทศ ด้านการรวมกลุ่ม ซึ่งจีนได้เสนอว่าจะทำการเปิดพรมแดนการค้าให้กับกลุ่มประเทศอาเซียน^[3] เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (China-ASEAN FTA) อาเซียนรับข้อเสนอจากจีน ซึ่งการที่จีนได้ออกมาทำข้อเสนอกับอาเซียนถือเป็นการบอกคนในประเทศอาเซียนว่า จีนตอบสนองข้อกังวลของชาวอาเซียน โดยการเปิดประเทศอันกว้างใหญ่ไพศาลของตนให้ แต่ความเป็นจริงแล้วผลประโยชน์ที่จีนจะได้รับนับว่าเป็นสิ่งที่ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันเลย ในปี 2005 อาเซียนได้กลายเป็นคู่ค้าอันดับที่ 4 ของจีน และจีนกลายเป็นคู่ค้าอันดับที่ 4 ของอาเซียนเช่นกัน ซึ่งทำให้เห็นว่าทั้งจีนและอาเซียนจะพัฒนาไม่ได้ถ้าขาดการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน สิ่งหนึ่งที่ถือเป็นตัวแสดงถึงการพึ่งพากันทางเศรษฐกิจของทั้ง 2 กลุ่มประเทศที่เห็นเป็นรูปธรรมแล้ว คือ ความร่วมมือภายใต้กรอบต่างๆ เช่น สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (Quadrangle) ซึ่งเกิดขึ้นในปี 2535 และเป็นจุดเริ่มต้นของการเชื่อมระหว่างประเทศไทย-จีน ประกอบด้วย 4 ประเทศ คือ จีน (มณฑลหยุนหนาน) สปป.ลาว และไทย (ภาคเหนือ) หรือเรียกว่า ความร่วมมือเศรษฐกิจภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ต่อมาในปี พ.ศ. 2544 ความสัมพันธ์สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจเป็นได้ขยายความสัมพันธ์สู่ระดับอาเซียน-จีน โดยการขยายขอบเขตความร่วมมือเพิ่มอีก 3 มณฑล คือ ชีอาน กุ้ยโจว และเขตปกครองตนเองกว่างซี พร้อมๆกับการประกาศให้ยูนนานเป็นประตูสู่อาเซียนของจีน จากจุดเริ่มต้นของการเชื่อมโยงอาเซียน-จีนด้วยสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ นำมาซึ่งการเชื่อมโยงด้วยเส้นทางหลวง ซึ่งก็คือเส้นทาง R3E ใน สปป.ลาว เนื่องจากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของจีนที่ต้องมีการนำเข้าส่งออกสินค้าไปยังกลุ่มประเทศต่างๆมากขึ้น ผนวกกับการลำเลียงสินค้าด้วยเส้นทางลำน้ำโขงซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางขนส่งที่ประหยัด และเหมาะสมสำหรับสินค้าที่มีจำนวนมากและไม่ต้องการความรวดเร็ว ต้องพบเจอกับข้อจำกัด เพราะร่องน้ำที่ไม่ลึกนัก เรือบรรทุกสินค้าของจีนที่มีร้อยละ 99% มีขนาดบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 300 ตัน และที่สำคัญคือในช่วงต้นปี 3-4 เดือน ระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะแห้งจนเรือไม่สามารถแล่นผ่านได้ โดยอาจต้องใช้เวลารอถึง 5-7 วัน

จากข้อจำกัดด้านการขนส่งสินค้าที่มากนำมาซึ่งการเกิดขึ้นของการเชื่อมโยงจีนกับอาเซียนด้วยเส้นทางหลวง ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North - South Corridor) หรือเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East - West Corridor) ซึ่งมี ADB หรือธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียเป็นผู้ให้กู้เงินสนับสนุนโครงการดังกล่าวและหนึ่งในโครงการเชื่อมโยงแนวเหนือ-ใต้ที่มีการดำเนินงานให้เห็นแล้วอย่างเป็นรูปธรรมในขณะนี้ คือ คือ เส้นทางคมนาคมทางบก เป็นถนนมาตรฐานขนาดใหญ่ที่สามารถทำให้เป็นเส้นทางสัญจรระหว่างประเทศที่สะดวกรวดเร็ว (High Way) ที่สุด มีต้นทุนต่ำที่สุด และมีหลักประกันความปลอดภัยเพื่อสร้างความสันติสุขและผาสุกให้แก่ประชาชนเชื่อมโยงทางตอนใต้ของจีน คือ จากคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนานในจีน ต่ไปยังชายแดนโมหัน (Mohan) ผ่านบ่อเต็น ซึ่งบริเวณนี้เดิมเรียกว่า บ่อเกลือบ่อเต็น เป็นด่านท่อกั้นระหว่างจีนกับลาว ซึ่งได้เป็นด่านสากลในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2536 และต่อมาที่ห้วยทราย บริเวณส่วนเหนือของลาว เป็นเมืองเล็กๆตั้งอยู่บนริมแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย มุ่งลงไปยังกรุงเทพฯต่อไป ซึ่งถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ นี้ ส่วนที่ถูกสร้างขึ้นใหม่ซึ่งโดยส่วนใหญ่อยู่ในเขตพื้นที่ สปป.ลาว หรือที่รู้จักกันในชื่อเรียก ถนนอาร์สามอี R3E หรือบางครั้งเรียกว่าถนน^[4]ไฮเวย์คุนหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming - Bangkok High Way) โดยเส้นทาง

R3E หากจะทำการขยายความคิดในด้านการเกิดขึ้นของเส้นทาง มีจีนเป็นหัวเรือใหญ่ในการพัฒนาเส้นทางสายนี้ เนื่องจากจีนต้องการที่จะทำเส้นทางระบายสินค้าเส้นทางใหม่ โดยผ่านลาวข้ามมายังไทย รวมทั้งการต่อยอดเส้นทางไปยังประเทศต่างๆในกลุ่มอาเซียนในที่สุด

ดังนั้นเส้นทาง R3E จึงถือเป็นเส้นทางที่มีความน่าสนใจในด้านการดำเนินการที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นตัวหลักในการเชื่อมโยงพื้นที่ 3 ประเทศ คือ ไทย-ลาว-จีน ให้เป็นพื้นที่เดียวกัน โดยจีนเป็นแกนหลักในการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางนี้ และมีไทยกับ สปป.ลาว เป็นผู้ประสานโครงการความร่วมมือนี้ โดยมีความมุ่งหวังร่วมกันในการให้เส้นทางนี้ เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า และระบายสินค้าส่วนเกินในประเทศของจีน แทนการล่องเรือผ่านลำน้ำโขง ผนวกกับเส้นทางนี้จะกลายเป็นเส้นทางของการสานสายสัมพันธ์ที่ดีในการสร้างบรรยากาศในการลงทุนและสามารถสร้างปริมาณทางการค้าระหว่างประเทศได้ให้ดียิ่งขึ้นด้วย

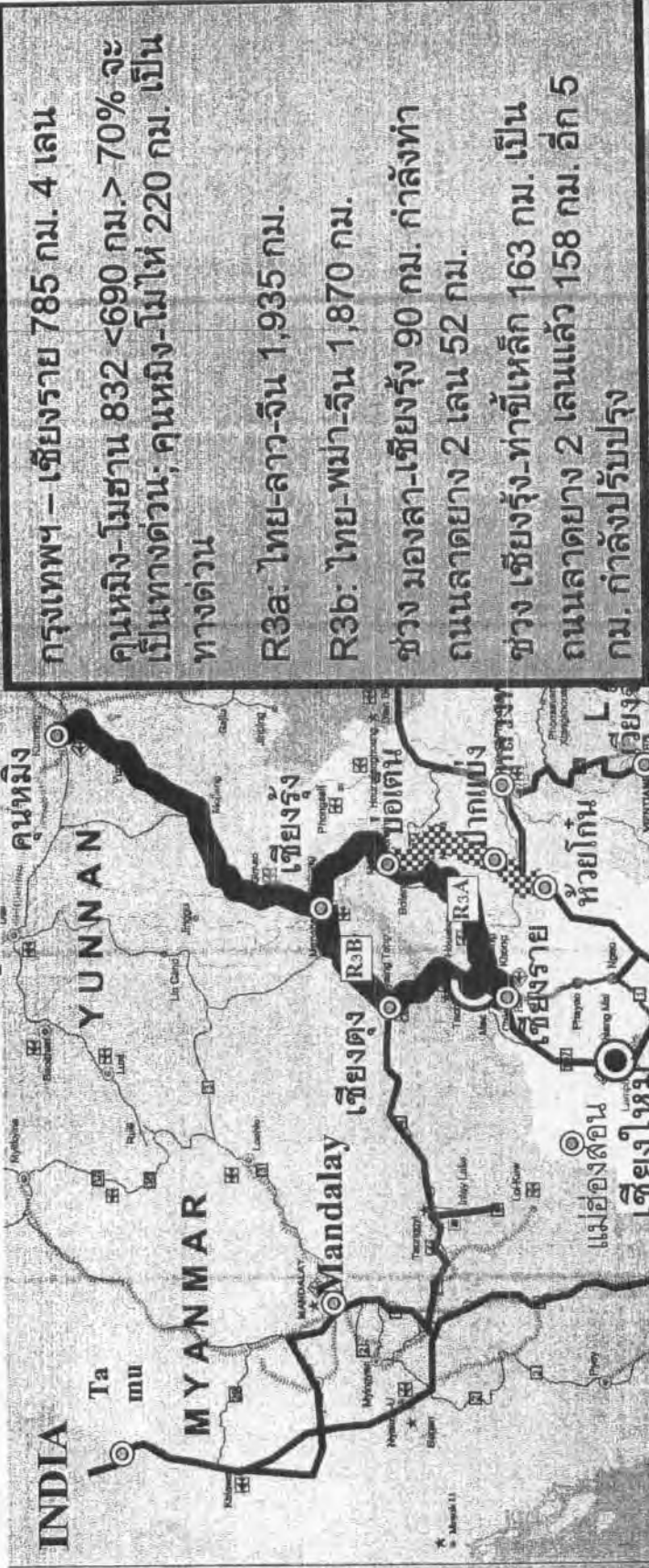
[1] เป็นการขยายขอบเขตการเปิดเสรีทางการค้ากับต่างประเทศ ส่งเสริมการส่งออกผลิตภัณฑ์ที่มีทรัพย์สินทางปัญญาเป็นของตนเอง ควบคุมการส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ผลิตโดยใช้ทรัพยากร พลังงานอย่างสิ้นเปลือง และสร้างมลพิษ สนับสนุนบริษัทที่มีความพร้อม “ก้าวออกไป” ใช้ตลาดและทุนในต่างประเทศให้เกิดประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ ผลักดันการเจรจาเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และ เขตการค้าเสรีในภูมิภาค ให้ดำเนินไปอย่างมีขั้นตอน และแยกแยะระดับความสำคัญของปัญหาอย่างเหมาะสม

[2] World Watch โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้พิจารณาว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อภูมิภาคเอเชีย จากการเข้าเป็นสมาชิก WTO ของจีนมีผลกระทบทั้งทางลบและทางบวกต่อประเทศต่างๆในภูมิภาค และต่อมาเกิดการวิเคราะห์ต่อไปจาก ธนาคารเพื่อการลงทุน UBS WARBURG พบว่า หลังจากการเข้าเป็นสมาชิกใน WTO ของจีนสหรัฐอเมริกาต้องประสบปัญหาภาวะขาดดุลทางการค้าเพิ่มมากขึ้นโดยในปี พ.ศ. 2547 สหรัฐอเมริกาขาดดุลการค้ากับจีนเป็นมูลค่าการค้ากว่า 175.8 พันล้านดอลลาร์อเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2544 ที่ขาดดุลเพียง 90.4 พันล้านดอลลาร์อเมริกัน (ภัทรา ด่วงกลัด , 2550 , น. 3)

[3] เขียน ธีระวิทย์ , “บทบาทของจีนในเอเชีย ,” เอเชียปริทัศน์ , หน้า .53 - 57

[4] กนกวรรณ เจริญยิ่งยง “ลาวภิวัดน์”

R3: เชียงราย (กรุงเทพฯ) – คุณหญิง



กรุงเทพฯ – เชียงราย 785 กม. 4 เลน
 คุณหญิง-โมฮาน 832 < 690 กม. > 70% จะ
 เป็นทางด่วน; คุณหญิง-โมให้ 220 กม. เป็น
 ทางด่วน
 R3a: ไทย-ลาว-จีน 1,935 กม.
 R3b: ไทย-พม่า-จีน 1,870 กม.
 ช่วง มอกลา-เชียงรุ่ง 90 กม. กำลังทำ
 ถนนลาดยาง 2 เลน 52 กม.
 ช่วง เชียงรุ่ง-ท่าขี้เหล็ก 163 กม. เป็น
 ถนนลาดยาง 2 เลนแล้ว 158 กม. อีก 5
 กม. กำลังปรับปรุง



*ที่มา : สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมทางหลวง

สำรวจเส้นทาง R3E –สำรวจความเข้มแข็งโลจิสติกส์ไทย

ความคืบหน้าโดยภาพรวม เหลือเพียงงานสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากท่าเรือ อ.เชียงของ จ.เชียงราย มายังบ้านห้วยทราย ของประเทศลาวเท่านั้น เมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะทำให้เส้นทาง กรุงเทพมหานคร (กทม.)-คุนหมิง มีระยะทางรวม 1,863 กิโลเมตร

เมื่อเร็ว ๆ นี้ ทีมข่าวโลจิสติกส์ นิวส์ ได้ติดตามคณะนายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บริหาร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เดินทางสำรวจเส้นทาง จากกรุงเทพฯ-เชียงราย-เชียงรุ่ง-คุนหมิง ของจีน ซึ่งถือเป็นการอัปเดตความพร้อมของเส้นทางที่เรียกว่า R3E เส้นทางขนส่งสำคัญที่เชื่อมระหว่าง ไทย-ลาว-จีน โดยการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศจีน ที่ผ่านมาส่วนใหญ่ การขนส่งสินค้าทางน้ำเท่านั้น ซึ่งขณะนี้ได้มีการผลักดันภาคการขนส่งสินค้า ทางน้ำ ทางถนน ทางราง และทางอากาศ ในอนาคต หากโครงการเชื่อมต่อดังกล่าวครบระบบแล้ว รายได้จากขนส่งสินค้าก็กลับเข้าสู่ประเทศไทย โดยเฉพาะหากโครงการ North-South Economic Corridor หรือ R3E ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) กับภาคเหนือของไทย

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยว่า จากการสำรวจเส้นทาง R3E ไทย-ลาว-จีน(สิบสองปันนา-คุนหมิง) - North-South Corridor ที่เป็นโครงการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้ ตามนโยบายส่งเสริมการขนส่งโลจิสติกส์กับการค้าการลงทุนนั้น ระบุว่าเส้นทางดังกล่าวสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้เป็นอย่างมาก ทั้งด้านการขนส่งสินค้าและท่องเที่ยว นอกจากนี้ยอมรับว่านโยบายที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เจิดประสิทธิภาพสูงสุดนั้น ยังมีปัญหาเพราะมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การทำงานยังไม่เชื่อมต่อกันดังนั้น กระทรวงคมนาคม โดยสนข.จะเป็นผู้ดูแลโครงการดังกล่าวรวมทั้งรวบรวมข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดการต่อเนื่อง และทำให้ระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง R3E มีความสมบูรณ์มากที่สุด

นอกจากนี้ปัญหา ที่หน่วยงานยังไม่เชื่อมต่อกันแล้ว เอกชนไทย เขาอยากให้ สนข.เป็นตัวแทนไปเสนอรัฐบาลเกี่ยวกับปัญหาที่เขาเผชิญอยู่ โดยเฉพาะเรื่องการขนส่ง ที่เขาอยากให้ไทยมีหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพชัดเจน ไม่ใช่ต่างคนต่างทำของตัวเอง และอยากให้เราเชิญชวนผู้ประกอบการรายย่อย หรือที่เรียกว่าSME เข้ามาลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมนี้ด้วย เรียกว่ามาสำรวจแนวเส้นทางคราวนี้ สนข. คมมีการบ้านกลับไปทำเยอะมาก

*ที่มา : โลจิสติกส์นิวส์ (ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก

http://www.logisticscorner.com/index.php?option=com_content&view=article&id=169:-r3e-&catid=36:transportation&Itemid=90



อย่างเส้นทางรถไฟที่เขาอยากให้ออกมาช่วยสร้างมาจนถึงเชียงรายและมีศูนย์กระจายสินค้าด้วย เราเห็นว่าน่าจะเป็นไปได้แน่ เพราะรถไฟไม่เคยมาสำรวจไว้แล้วแม้แต่ติดขัดเรื่องงบประมาณ ตอนนี้ทราบว่ากระทรวงคมนาคมกับการคลังพร้อมจะทุ่มเงินให้

อย่างไรก็ตาม ด้านการดำเนินโครงการก็มีความคืบหน้าโดยภาพรวม เหลือเพียงงานสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากท่าเรือ อ.เชียงของ จ.เชียงราย มายังบ้านห้วยทราย ของประเทศลาวเท่านั้น เมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะทำให้เส้นทางกรุงเทพมหานคร (กทม.)-คุนหมิง มีระยะทางรวม 1,863 กิโลเมตรโดยระยะทางในส่วนของประเทศจีน 690 กิโลเมตร ,ลาว 228 กิโลเมตร,ไทย 945กิโลเมตร ส่วนปัญหาในการก่อสร้างที่ตรวจพบในขณะนี้ อาทิ เส้นทางยังขาดจุดเชื่อมต่อบริเวณสะพาน เชียงของของไทย-ห้วยทรายของลาว ค่าก่อสร้างประมาณ 1,900 ล้านบาท ซึ่งปี 2552 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณ 190 ล้านบาทเพื่อเวนคืนที่ดิน และประมาณกลางปี 2552 ไทยและจีนจะเจรจาเรื่องงบประมาณก่อสร้างซึ่งจะออกคนละครึ่ง โดยจะใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี แล้วเสร็จในปี 2554

ขณะที่นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง ระบุถึงการใช้เส้นทางดังกล่าว ว่าเป้าหมายคือ จะใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าตามวัตถุประสงค์ เพียงแต่ต้องมีการปรับปรุงเส้นทางที่เป็นจุดติดขัดบางช่วงให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้ อย่างสะดวกและปลอดภัย เส้นทางดังกล่าวก็จะมีคุณสมบัติตามระบบที่กำหนดไว้

ส่วนการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากเส้นทาง R3E สู่ การขนส่งทางน้ำก็มีความสำคัญที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอีกด้วย ในส่วนของการขนส่งทางแม่น้ำโขงนั้น ขณะนี้จีนให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยได้ต่อเรือขนาด 350 ตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งสามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุตได้ 18 ตู้ หรือขนาด 40 ฟุตได้ 8 ตู้ ส่วนไทยกำลังเร่งดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมาเพื่อก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 ค่าก่อสร้างประมาณ 1,500 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553 โดยจะรองรับเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ ทำให้ผู้ประกอบการสามารถกำหนดประเภทสินค้าที่จะใช้การขนส่งทางเรือได้มากขึ้น เพราะการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนต่ำกว่าทางถนน และคาดว่า การขนส่งทางน้ำจะขยายตัวมากขึ้นหลังท่าเรือเชียงแสน 2 ก่อสร้างเสร็จ โดยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 14,000 ล้านบาท ในอีก 15 ปีข้างหน้า

หากการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 แล้วเสร็จอย่างเป็นทางการ ก็จะมีการผลักดันท่าเรือเชียงแสน 1 เป็นท่าเรือท่องเที่ยว ตามที่รัฐบาลได้กำหนดต่อไป อย่างไรก็ตาม สาเหตุหลักที่รัฐบาลมีการผลักดันให้สร้างท่าเรือเชียงแสน 2 เนื่องจากบริเวณหลังท่าเรือเป็นพื้นที่แคบไม่เพียงพอต่อการขนส่งสินค้า รวมทั้งบริเวณเข้า-ออก ที่รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านนั้น เป็นพื้นที่ที่มีโบราณสถานเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ หากปรับใช้ท่าเรือเชียงแสน 1 เป็นท่าเรือท่องเที่ยวแล้ว คาดว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ ด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากขณะนี้จีน-ลาว ให้ความสนใจการเดินทางทางน้ำเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีการเจรจาร่วมกับกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในการจัดตั้งดังกล่าวเป็นที่

เรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ยังให้ความสนใจที่จะเชื่อมโยงภาคการขนส่งสินค้า นอกจากทางน้ำ และทางถนนแล้ว ทางรางก็เป็นปัจจัยสำคัญด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพอีกด้วย

โดยหากทำเรือเชียงแสน 2 แล้วเสร็จนั้น คาดว่า จะสามารถรองรับปริมาณเรือสินค้าได้เป็นจำนวนมาก โดยจะสามารถรองรับได้มากกว่าท่าเรือเชียงแสน 1 เนื่องจากบริเวณหลังท่าเรือเป็นพื้นที่แคบไม่เพียงพอต่อการขนส่งสินค้า รวมทั้งบริเวณเข้า-ออก ที่รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านนั้น เป็นพื้นที่ที่มีโบราณสถาน ซึ่งเกรงว่าหากไม่มีการสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 โบราณสถานจะได้รับผลกระทบ และก่อให้เกิดความทรุดโทรมได้ ทั้งนี้ หากการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 แล้วเสร็จ จะมีการผลักดัน ท่าเรือเชียงแสน 1 ปัจจุบันเป็นท่าเรือท่องเที่ยว คาดว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ ด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากขณะนี้จีน -ลาว ให้ความสนใจการเดินทางทางน้ำเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีการเจรจาร่วมกับกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในการจัดตั้งกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ชาวบ้านที่อาศัยอยู่บริเวณดังกล่าวก็ให้การสนับสนุน ที่จะมีการผลักดันให้ท่าเรือเชียงแสน 1 เป็นท่าเรือท่องเที่ยวมากกว่าให้เป็นท่าเรือรับ-ส่งสินค้า เนื่องจากที่ผ่านมามีส่งผลกระทบต่อโบราณสถานขณะที่รถบรรทุกสินค้าวิ่งเข้า -ออก ในการขนถ่ายสินค้าหลังท่าเรือ ” นายถวัลย์รัฐ กล่าว

สำหรับมูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้าที่จะผ่านด่านเชียงแสนระหว่างปี 2548-2558 อันดับ 1 คือ ผลิตภัณฑ์จากพืชสวน (ผลไม้) ปี 2549 มีปริมาณสินค้า 6,008 ตัน มูลค่า 663 ล้านบาท ปี 2550 มีปริมาณ 6,444 ตัน มูลค่า 711 ล้านบาท ปี 2554 มีปริมาณ 8,530 ตัน มูลค่า 941 ล้านบาท และปี 2558 มีปริมาณ 11,291 ตัน มูลค่า 1,246 ล้านบาท

ส่วนมูลค่าและปริมาณสินค้าส่งออก ที่จะผ่านด่านเชียงแสนระหว่างปี 2548-2558 มีผลิตภัณฑ์จากพืชสวน (ลำไย) เป็นอันดับ 1 โดยปี 2549 มีปริมาณสินค้า 30,287 ตัน มูลค่า 1,888 ล้านบาท ปี 2550 มีปริมาณ 33,520 ตัน มูลค่า 2,089 ล้านบาท ปี 2554 มีปริมาณ 50,287 ตัน มูลค่า 3,135 ล้านบาท และปี 2558 มีปริมาณ 75,442 ตัน มูลค่า 4,703 ล้านบาท

ขณะที่ด่านเชียงของ คาดว่าจะมีมูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้าระหว่างปี 2548-2558 จากแร่และสินแร่ เป็นอันดับ 1 โดยปี 2549 มีปริมาณ 3999,858 ตัน มูลค่า 171 ล้านบาท ปี 2550 มีปริมาณ 428,894 ตัน มูลค่า 183 ล้านบาท ปี 2554 มีปริมาณ 567,713 ตัน มูลค่า 243 ล้านบาท และปี 2558 มีปริมาณ 751,463 ตัน มูลค่า 322 ล้านบาท และมูลค่าปริมาณสินค้าส่งออก มีผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเป็นอันดับ 1 โดยปี 2549 มีปริมาณ 12,149 ตัน มูลค่า 208 ล้านบาท ปี 2550 มีปริมาณ 13,446 ตัน มูลค่า 230 ล้านบาท ปี 2554 มีปริมาณ 20,172 ตัน มูลค่า 346 ล้านบาท และปี 2558 มีปริมาณ 30,262 ตัน มูลค่า 519 ล้านบาท

ส่วนภาคเอกชน นายชัชวาลย์ ศรีวิจิรวัดน์ ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ บริษัท โกลบอลไรท์เซชั่น อีคอนอมิก แอนด์ โปรโมชัน เน็ตเวิร์ค (Globalization Economic and Promotion Network-GEPN) และ



สมาชิกรัฐสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สป.) กล่าวว่า บริษัทได้รับอนุญาตจากรัฐบาลจีนให้เข้ามาลงทุนนิคมอุตสาหกรรม จิงหง ในเซียงรุ่ง 100% มูลค่าการลงทุนกว่า 26,500 ล้านบาท(ประมาณ 5,300 ล้านบาท) ซึ่งในส่วนของภาคเอกชนต้องการให้มีการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าผ่านแดนวี เชียงของ และต้องการให้รัฐบาลเร่งผลักดันการขนส่งทางรางด้วย และเจรจากับลาวเพราะเส้นทาง R3E ยังไม่สะดวกในเรื่องการผ่านแดนและเป็นส่วนทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง เฉลี่ยรถบรรทุกสินค้ามีต้นทุนค่าผ่านแดนจากไทย-จีนขั้นต่ำ 70,000 บาทต่อเที่ยว และเร่งสร้างกับตันเรือคนไทยเพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งทางน้ำ

นายนิติศาสตร์ อริยะศักดิ์ชัย ผู้จัดการฝ่ายการตลาด GEPN กล่าวว่า จีนประกาศให้นิคมอุตสาหกรรมจิงหงเป็นแห่งสุดท้ายของมณฑลยูนนานซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเชิญชวนนักลงทุนทั้งจีนและอาเซียน ทั้งด้านอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัย โดยในพื้นที่นิคมฯ จิงหง จะได้รับเป็นเขตปลอดอากรเร็ว ๆ นี้ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการ ซึ่งขณะนี้บริษัทกำลังเจรจากับนักลงทุนไทยที่จะเข้ามาเช่าพื้นที่ เช่น ระยองเพียว, ไอเอสเอส, รพ.โสธรราเวช เป็นต้น

สำหรับนิคมอุตสาหกรรมสิบสองปันนาจิงหงเป็นนิคม 1 ใน 30 นิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของมณฑลยูนนาน เป็นโครงการสำคัญในแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ของทั้งมณฑลยูนนาน เขตสิบสองปันนาและเมืองจิงหง เป็นนิคมอุตสาหกรรมที่ร่วมมือกันพัฒนาระหว่างประเทศไทยและจีน พื้นที่การพัฒนา 30.12 ตารางกิโลเมตร โดยจะแบ่งเป็น 1 นิคม 2 เขตพื้นที่ในการพัฒนา โดยเขตพื้นที่กาดง 11.8 ตารางกิโลเมตร เขตพื้นที่จิ่งฮา 18.32 ตารางกิโลเมตร สัดส่วนที่ดินประเภทอุตสาหกรรมประมาณ 40% ของพื้นที่ทั้งหมด ที่ดินที่เหลือเป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมที่ทันสมัย

นอกจากนี้ ยังมีพรมแดนติดต่อกับ พม่า ลาว ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวไทยลื้อปัจจุบันมีสนามบินนานาชาติรองรับ 20 เที่ยวบินต่อวัน โดยเที่ยวบินจากไทยไปจิงหงมีสัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน มีชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวปีละ 4 ล้านคน อีกทั้งจิงหงมีค่าแรงราคาถูก กว่าภาคอื่นๆของจีนด้วย อีกทั้งขณะนี้เริ่มมีการลงทุน 5 โครงการใหญ่ เข้ามาดำเนินการในนิคมอุตสาหกรรมจิงหงแล้ว อาทิ การแปรรูปยางพารา ,อาหาร และเฟอร์นิเจอร์ โดยผู้ลงทุนจากไทย เช่น บริษัท ระยองเพียว รวมถึงบริษัทในเครือไอเอสเอส

การเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับมณฑลทางภาคตะวันตกของจีน*

“การขนส่งสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกจีน โดยเฉพาะนครซีอาน มักนิยมใช้เส้นทางขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในฮ่องกง (4-5 วัน) จากนั้นขนส่งทางรถยนต์ต่อไปยังเมืองเซินเจิ้นหรือนครกวางโจว (12 ชั่วโมง) แล้วค่อยกระจายสู่เมืองต่างๆ ของจีน ซึ่งรวมเวลาดำเนินการประมาณ 10 วัน แต่การขนส่งสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกจีนโดยใช้เส้นทางบก R3E และเส้นทางด่วนในประเทศจีนจะใช้เวลาประมาณ 5-6 วัน”

การดำเนินธุรกิจนำเข้าและส่งออกกับมณฑลทางภาคตะวันตกของจีน ปัจจัยเรื่องระยะทางและต้นทุนค่าขนส่งเป็นประเด็นที่นักลงทุนไทยให้ความสำคัญเสมอมา เมื่อเทียบกับมณฑลทางภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงใต้แล้ว สินค้าไทยที่เข้าสู่มณฑลภาคตะวันตกเหล่านี้ยังมีปริมาณไม่มากนัก นอกจากนี้ การนำเข้าสินค้าไทยที่ผ่านมาส่วนใหญ่จะดำเนินการโดยผู้ประกอบการชาวจีนท้องถิ่นและผู้แทนจำหน่ายตามเมืองหลักในมณฑลชายฝั่งภาคตะวันออก ขณะที่ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครซีอานได้รับข้อมูลจากผู้ประกอบการชาวซีอานหลายรายว่า ประสงค์จะนำเข้าสินค้าไทยโดยตรงจากฝ่ายไทยมากกว่า โดยเฉพาะสินค้าสดที่เน้นเรื่องความรวดเร็วในการขนส่ง เช่น ผลไม้ ดอกไม้ และสัตว์น้ำมีชีวิต สินค้าจากไทยเหล่านี้ไม่เพียงแต่จะส่งจำหน่ายทั่วมณฑลसानซีเท่านั้น แต่ยังอาจกระจายสู่มณฑลข้างเคียงได้อย่างรวดเร็วอีกด้วย โดยเฉพาะมณฑลเหอหนาน เสฉวน กานซู และเขตหนิงเซีย เนื่องจากसानซีเป็นหน้าด่านแห่งการขนส่งกระจายสินค้าจากทุกภาคของจีนสู่มณฑลทางภาคตะวันตกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจีน ข้อมูลดังกล่าวเป็นแรงจูงใจทำให้ผู้เชี่ยวชาญเพิ่มเติมและพบว่าसानซีกำลังจะกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมแห่งภูมิภาคตะวันตกของจีนภายในอนาคตอันใกล้

ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครซีอานขอแบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) เส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมต่อกรุงเทพฯ ศูนย์ซีอานในมณฑลसानซี และ 2) บทบาทศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งภูมิภาคตะวันตกจีน

*ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน (ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก

www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/articles/detail.php?IBLOCK_ID=70&SECTION_ID=569&ELEMENT_ID=2541

สืบค้น ณ วันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔



รู้จักมณฑลसानซี

มณฑลसानซีตั้งอยู่ตอนกลางค่อนไปทางตะวันตกของจีน มีพื้นที่ 205,800 ตารางกิโลเมตร ประชากร 38 ล้านคน มีพรมแดนติดต่อกับ 8 มณฑล/เขต คือ เสฉวน เทอหนาน ซานซี หูเป่ย์ ฉงชิ่ง กานซู หนิงเซี่ย และมองโกเลียใน ยุทธศาสตร์ข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่โดดเด่นและไม่เหมือนมณฑลใดนี้เองส่งผลให้सानซีเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภาคตะวันตกของจีนอย่างแท้จริง โดยเฉพาะนครซีอาน เมืองเอกศูนย์กลางสำคัญของมณฑลसानซีที่รัฐบาลมณฑลได้วางบทบาทให้ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดในภาคตะวันตกเฉียงเหนือและภาคตะวันตกของจีน สินค้าใดก็ตามที่เข้าถึงนครซีอานจะสามารถกระจายสู่ 8 มณฑลรอบข้าง 4 ทิศได้ภายในเวลา 1 วัน อีกทั้งขนส่งไปและกลับเมืองต่าง ๆ ในมณฑลได้ภายในวันเดียวกัน

อย่างไรก็ดี เนื่องจากลักษณะภูมิศาสตร์ของसानซีมีความแตกต่างกันอย่างมาก ดังนั้นการสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่ให้ทั่วถึงทุกเมืองในมณฑล และเชื่อมต่อสู่ต่างมณฑลได้ภายในเวลารวดเร็วที่สุดจึงเป็นงานหลักและเป็นเป้าหมายสำคัญในการกระจายความเจริญของรัฐบาลมณฑล

सानซีแบ่งส่วนการปกครองออกเป็น 11 เมือง/เขต ไล่ตามที่ตั้งทางภูมิศาสตร์จากเหนือลงใต้ได้ 3 เขต ดังนี้

- 1.) ภาคเหนือ เป็นที่ราบสูงดินเหลืองและเขตทะเลทราย ซึ่งอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน และเกลือ และเป็นที่ตั้งของเมืองหุหลิน และเมืองเอี้ยนอาน
- 2.) ภาคกลาง เป็นที่ราบกวางจง ซึ่งเป็นที่ราบลุ่มและมีแม่น้ำไหลผ่าน จึงเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ที่สุดในมณฑล และเป็นที่ตั้งของเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจต่าง ๆ คือ นครซีอาน เสียนหยาง เว่ยหนาน เป่าจี ฉงชวน และเขตอุตสาหกรรมไฮเทคทางการเกษตรหยางหลิง
- 3.) ภาคใต้ เป็นแนวเทือกเขาฉินหลิง (พรมแดนทางธรรมชาติที่ขีดแบ่งสาขาของแม่น้ำเหลืองและแยงซีเกียงออกจากกัน) และเขาปาซาน โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นแนวเทือกเขาและเนินเขาสูงกว่าระดับน้ำทะเล 1,000-2,000 เมตร อีกทั้งเป็นพื้นที่อยู่ระหว่างการพัฒนา และเป็นที่ตั้งของเมืองอันจง อานคัง และซางลั่ว



มณฑลส่านซีแบ่งเขตปกครองออกเป็น 11 เขต/อำเภอ

ภาพจาก :

http://www.shaanxi.cn/sx_into/sxmap/index.htm

เส้นทางคมนาคมเชื่อมกรุงเทพฯ กับมณฑลส่านซีและภาคตะวันตกจีน

ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครซีอานได้ใช้ประโยชน์จากข้อมูลการสำรวจเส้นทางบกจาก กรุงเทพฯ ถึงนครเฉิงตู มณฑลเสฉวนของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครเฉิงตูเมื่อเดือนกันยายน 2551 และต่อยอด ข้อมูลเพิ่มเติมจากนครเฉิงตูสู่นครซีอาน มณฑลส่านซี ซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดในภาคตะวันตกเฉียงเหนือและภาคตะวันตกจีน สรุปดังนี้

เส้นทางบกจากกรุงเทพฯ - นครซีอาน เลือกใช้เส้นทาง R3E (เชื่อมต่อประเทศไทย-ลาว-จีน) ระยะทางประมาณ 3,342 กิโลเมตร รวมเวลาเดินทางโดยรถยนต์ประมาณ 45 ชั่วโมง โดยแบ่งเส้นทาง ออกเป็น 4 ช่วงดังนี้

1. เส้นทางจากกรุงเทพฯ - ชายแดนลาว รวมระยะทาง 1,119 กิโลเมตร ใช้เวลา 16 ชั่วโมง ดังนี้

เริ่มต้น/ปลายทาง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)
1. กรุงเทพฯ - ด่านเชียงของ (เชียงราย) - ด่านห้วยทราย (แขวงบ่อแก้วของลาว)	ทางหลวงแผ่นดินของไทย	890	12
2. ด่านห้วยทราย - ด่านป๋อเต๋น (แขวงหลวงน้ำทาของลาว)	เส้นทางภายในลาว (R3E)	229	4

2. เส้นทางภายในจีน เริ่มจากชายแดนจีนที่มณฑลยูนนานถึงเขตติดต่อมณฑลเสฉวนในแนวทิศใต้สู่ทิศเหนือรวมระยะทาง 1,213 กิโลเมตร ใช้เวลา 17 ชั่วโมง 30 นาที ดังนี้

เริ่มต้น/ปลายทาง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)
1. ด้านชายแดนโมฮาน - จิ่งหง (เชียงรุ่ง)	เส้นทางหลวงคุนหม่าน (R3E)	185	2.30
2. จิ่งหง - นครคุนหมิง	เส้นทางหลวงคุนหม่าน (R3E)	503	6.30
3. นครคุนหมิง - ตำบลใต้ปู	เส้นทางหมายเลข 040	184	2
4. ตำบลใต้ปู - ตำบลหม่าหลิววาน	เส้นทางหมายเลข 040	226	5
5. ตำบลหม่าหลิววาน - อำเภอสุยฝู	เส้นทางหมายเลข 040	115	1.30

3. เส้นทางภายในจีน เริ่มจากเขตติดต่อระหว่างมณฑลยูนนานกับเสฉวนถึงนครเฉิงตู รวมระยะทาง 350 กิโลเมตร ใช้เวลา 4 ชั่วโมง ดังนี้

เริ่มต้น/ปลายทาง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)
1. อำเภอสุยฝู - เมืองอีปิ่น (พรมแดนยูนนาน-เสฉวน)	เส้นทางหมายเลข 040	45	0.30
2. เมืองอีปิ่น - เมืองจื่อกง	เส้นทางด่านสายเน่ยเจียง - อีปิ่น	85	1
3. เมืองจื่อกง - นครเฉิงตู	เส้นทางด่านสายเฉิงตู - ฉงชิ่ง	220	2.30

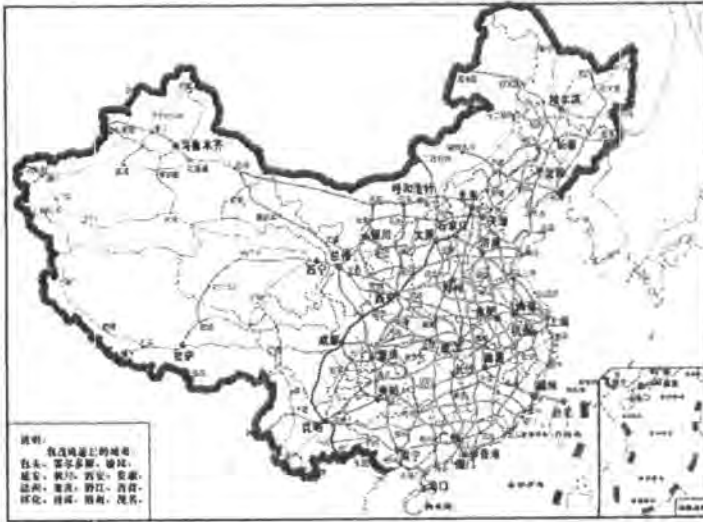
4. เส้นทางภายในจีน เริ่มจากนครเฉิงตูถึงนครซีอาน โดยใช้เส้นทางหลวงระดับประเทศ GZ40 วิ่งผ่าน 3 เมืองในเสฉวน คือ นครเฉิงตู เมืองเหมียนหยาง เมืองกว้างหยวน และ 3 เมืองในมณฑลส่านซี คือ เมืองฮันจง เมืองอานคัง และสิ้นสุดที่นครซีอานรวมระยะทาง 660 กิโลเมตร ใช้เวลา 7 ชั่วโมง 30 นาที ดังนี้

เริ่มต้น/ปลายทาง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)
1. นครเฉิงตู - เมืองเหมียนหยาง	เส้นทางด่านสาย "นครเฉิงตู - เมืองเหมียนหยาง"	94	1
2. เมืองเหมียนหยาง - เมืองกว้างหยวน	เส้นทางด่านสาย "เมืองเหมียนหยาง - เมืองกว้างหยวน"	136	1.40
3. เมืองกว้างหยวน - ด่านฉีผานกวาน ซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างเสฉวนและ ส่านซี	เส้นทางด่านสาย "เมืองกว้างหยวน - ด่านฉีผานกวาน"	58	0.50
4. ด่านฉีผานกวาน - อำเภอหนิงเฉิง ในเมืองฮันจง	เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางด่าน "นครซีอาน - เมืองฮันจง" ซึ่งมีกำหนดจะสร้างเสร็จในปี 2552	22	0.20
5. เมืองฮันจง - นครซีอาน	เส้นทางด่านสาย "นครซีอาน - เมืองฮันจง"	350	3.40

หมายเหตุ

1. เส้นทางหลวงระดับประเทศ GZ40 เป็น 1 ใน 5 เส้นทางหลวงระดับประเทศแนวเหนือใต้ที่สำคัญของจีน เริ่มต้นที่พรมแดนระหว่างประเทศมองโกล - จีน ในเมืองเออร์เหลียนเข้าเท่อ พาดผ่านเขตมอลโกเลียใน มณฑลซานซี ส่านซี เสฉวน และสิ้นสุดที่พรมแดนระหว่างประเทศจีน - เวียดนาม ในเมืองเทอโข้ว มณฑลยูนนาน ทั้งนี้ เป็นเส้นทางในมณฑลส่านซีรวมระยะทาง 649 กิโลเมตร

2. เส้นทางด่วนสาย “นครซีอาน – เมืองอันจง” เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงระดับประเทศ GZ40 เริ่มต้นที่นครซีอาน พาดผ่านเมืองอานคัง (อำเภอหนิงसान) และเมืองอันจง (อำเภอหยาง อำเภอฝูผิง อำเภอเฉิงกู่ อำเภอหนานเจิ้ง เขตฮันถาย อำเภอเหมียน) ส่งผลช่วยลดเวลาการเดินทางจากซีอานสู่อันจงจากเดิม 6.7 ชั่วโมงเหลือเพียง 3 ชั่วโมง



เส้นทางด่วน “นครซีอาน – เมืองอันจง” ช่วยลดเวลาการเดินทางจากซีอานถึงเฉิงตูเหลือเพียง 7 ชั่วโมงกว่า จากเดิมที่ต้องใช้เวลาเดินทางเกือบ 1 วัน

ที่ผ่านมา การขนส่งสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกจีน โดยเฉพาะนครซีอาน มักนิยมใช้เส้นทางขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในฮ่องกง (4-5 วัน) จากนั้นขนส่งทางรถยนต์ต่อไปยังเมืองเซินเจิ้นหรือนครกว่างโจว (12 ชั่วโมง) แล้วค่อยกระจายสู่เมืองต่างๆ ของจีน ซึ่งรวมเวลาทั้งสิ้นประมาณ 10 วัน แต่การขนส่งสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกจีนโดยใช้เส้นทางบก R3E และเส้นทางด่วนในประเทศจีนข้างต้นจะใช้เวลาประมาณ 5-6 วัน ดังนั้น เส้นทาง R3E จากไทย ผ่านลาว เข้ามณฑลยูนนาน เสฉวน และส่านซี พร้อมกระจายสู่ภาคตะวันตกตอนในของจีนจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่น่าจับตามองยิ่งนัก

ประเทศไทยซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ของอาเซียนได้ให้ความสำคัญและผลักดันการใช้ประโยชน์จากเส้นทางบกเชื่อมต่อระหว่างอาเซียนกับจีนเสมอมา และพร้อมจะผลักดันให้สินค้าไทยขนส่งเข้าสู่ภาคตะวันตกตอนในของจีนมากยิ่งขึ้น ไม่ใช่เพียงค้าขายผ่านเมืองสำคัญตามชายฝั่งตะวันออกจีน มณฑลยูนนานและกวาสีเช่นที่ผ่านมา โดยเฉพาะในส่วนของส่านซีซึ่งเป็นมณฑลตอนในที่ไม่มีทางออกติดทะเล แต่กลับเป็นมณฑลที่มีข้อได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้น หากภาครัฐบาลและเอกชนไทยร่วมมือกันผลักดันให้สินค้าไทยเข้าเจาะตลาดเมืองหน้าด่านอย่างนครซีอานได้สำเร็จ และใช้ประโยชน์จากที่ตั้งของส่านซีเป็นยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อกระจายสินค้าไทยสู่ดินแดนตอนในของจีน นั้นหมายถึงผลประโยชน์ในแง่ปริมาณและมูลค่าการค้ารวมที่ไทยจะได้รับ นอกจากนี้ การผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยส่งออกสินค้าแก่ฝ่ายจีนในภาคตะวันตกโดยตรง อาจช่วยลดการผูกขาดจากตัวกลางชาวจีนได้ และแน่นอนว่าผลประโยชน์สูงสุดย่อมตกอยู่กับผู้ประกอบการไทยที่ปรับตัวและเล็งเห็นการณ์ไกลนั่นเอง

บทความที่เกี่ยวข้อง : รวยนอกบ้าน กับเส้นทางการค้าไทย-ลาว-จีน*



หลังจากสำรวจเส้นทางการค้าเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน RmE พบโอกาสต่อช่องทางรวยของพ่อค้าชาว ไทยไซส์กลางและเล็ก

แต่ใครจะแหวกว่ายในสายธารแห่งความท้าทายและทำลาย “ก้างซินโต” ความต่างทางวัฒนธรรม ทางธุรกิจ แถมยังมีกฎหมายข้อบังคับ: หยุมหิมอันยากเกินเข้าใจได้ เขาจะเป็นผู้พิชิตเส้นทางอันทุโหดนี้

แนวทางการพัฒนาเขตสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และการเตรียมพร้อมรับมือกับความร่วมมือทางการค้าเขต เสรีอาเซียน-จีน ทำให้เกิดโครงการพัฒนาความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมกับประเทศเพื่อนบ้าน ตามเส้นทางการค้าการลงทุน RmE ไทย-ลาว-จีน เพื่อวางแผนส่งเสริมพัฒนาให้กับกลุ่มเอสเอ็มอีในพื้นที่ต่างๆ

แต่เมื่อเหล่าผู้บริหารกรมส่งเสริมการส่งออกทุกภูมิภาคและนักวิชาการของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ลงพื้นที่จริง พวกเขาอาจต้องกลับมานั่งทบทวนกันใหม่แล้วว่า เส้นทางนี้คือโอกาสจริงหรือไม่

เริ่มต้นการเดินทาง ณ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) พบมูลค่า การค้าระหว่างไทย-ลาวเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งปีผ่านมามีมูลค่าการค้ารวม ๗๘,๘๒๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๐

*ที่มา : กรุงเทพธุรกิจ [ข้อมูลออนไลน์] เข้าถึงได้จาก

<http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/business/bizweek/20090304/21403/htm>

สืบค้น ณ วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๔

ถึงร้อยละ ๒๘.๒ โดยที่ไทยทำการค้าเกินดุลน้อยมาตลอด เนื่องจากเราส่งสินค้าสำเร็จรูปที่มีมูลค่าสูงกว่า ขณะที่ไทยนำเข้าสินแร่และวัตถุดิบจากลาวซึ่งยังไม่ผ่านการแปรรูปมากนัก

ด้วยสาเหตุความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและอัตราค่าแรงงานในระดับต่ำ จึงทำให้นักธุรกิจไทยสนใจลงทุนภายในประเทศนี้ คิดเป็นมูลค่าถึง ๙๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากเงินลงทุนต่างแดนทั้งหมดที่อยู่ในสปป.ลาว ๑,๑๓๗ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นรองเพียงจีนและเวียดนามเท่านั้น

นั่นแสดงว่า สปป.ลาวน่าจะเป็นโอกาสชุดทองอีกแห่งหนึ่งที่ไม่ควรมองข้าม

โอกาสอันสดใสของประเทศนี้ คือสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นการยกเว้นภาษีและอากรนำเข้าอุปกรณ์ และวัตถุดิบ และภาษีขาออกสำหรับผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปเพื่อการส่งออก และเสียอากรรายได้ส่วนบุคคลเพียง ๑๐% แถมนยังยืดอายุการลงทุนได้ยาวนานถึง ๕๐ ปี และต่อได้อีกไม่เกิน ๗๕ ปี เรียกว่ารายได้ยันลูกหลานทีเดียว

ส่วนประเภทการลงทุนที่มีโอกาสคุ้มทุนมากที่สุดนั้น ตัวแทนจากบริษัทเวียงจันทน์ โคล ไมน์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทคนไทย ๑๐๐% ที่ได้รับสัมปทานเหมืองลิทในห้กว่า ๔ แสนตันในปี ๒๕๕๑ เพื่อส่งออกมายังโรงงานปูนซีเมนต์ที่ลำปาง ให้ความเห็นว่า สัมปทานชุดเจาะสินแร่ ไม่ว่าจะเป็นลิทไนท์ ถ่านหิน ดีบุก เป็นต้น หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปทรัพยากรธรรมชาติจะเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการฯ สักกลางเข้ามาลงทุน ส่วนเอสเอ็มอีทุนน้อยนั้นอาจเหมาะกับธุรกิจท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ๆ เนื่องจากสปป.ลาวมีจุดขายด้านธรรมชาติที่ยังบริสุทธิ์และสมบูรณ์อยู่

แต่เชื่อว่าหนทางจะโรยด้วยกลีบกุหลาบ ที่ประเทศลาวถึงเราจะสามารถเข้าไปประกอบกิจการในประเทศนี้ได้เพราะมีโอกาสเรื่องต้นทุนต่ำ และไม่มีอุปสรรคด้านภาษาและวัฒนธรรมก็ตาม แต่รูปแบบการลงทุนของแต่ละท้องถิ่นแตกต่างกัน จนทำให้นักลงทุนหน้าใหม่ต้องกุมขมับ

ปัญหาคือ รูปแบบและนโยบายการค้าไม่ชัดเจน แถมนยังการกีดกันทางการค้าผ่านนโยบายอนุรักษ์ธรรมชาติอีกด้วย ซึ่งสปป.ลาวออกกฎหมายกำหนดให้ทุกธุรกิจห้ามทำลายธรรมชาติ เห็นได้ชัดเจนจากสภาพถนนสัญจรเพียงสองเลนและเลือกที่จะสร้างทางให้คดโค้งไปตามไหล่เขามากกว่าตัดถนน รวมทั้งยังขาดระบบสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์พร้อม

นั่นอาจทำให้ลาวเป็นเพียงแค่ทางผ่าน หากรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวยังไม่ถึงสักที

หากยังไม่สนใจลงทุนที่สปป.ลาว ลองขยับขึ้นไปอีกนิด เพราะสิบสองปันนา เขตการปกครองตนเองในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ก็เป็นอีกหนึ่งทางเลือกของนักลงทุนหน้าใหม่

สิบสองปันนา มีเครื่องชี้วัดเศรษฐกิจ (GDP) ขยายตัวถึง ๑๒ % ในปี ๒๕๕๑ และมีอัตราเติบโตรวม ๒.๘% ส่วนมูลค่าการค้าต่างประเทศอยู่ที่ ๕.๗ ล้านหยวน เพิ่มขึ้น ๓๘% จากปี ๒๕๕๐



และไม่น่าเชื่อว่ากว่า ๘๐% ของมูลค่าการค้าทั้งหมดคือเม็ดเงินที่ไทยลงทุนและซื้อขายสินค้ากับสิบสองปันนา แคนนักท่องเที่ยวไทยยังเดินทางมาเยี่ยมเยือนดินแดนป่าไม้เขตร้อนเฉลี่ย ๑๑๐,๐๐๐ คนต่อปีจากบรรดานักท่องเที่ยวต่างชาตินับ ๑๖๐,๐๐๐ คน ซึ่งเหตุผลหลักเป็นเพราะสิบสองปันนาและเชียงรุ่ง ซึ่งเป็นเมืองหลวงถูกกำหนดจุดขายให้เป็นเมืองท่องเที่ยวอุตสาหกรรมบริการของจีนที่มีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วถึงปีละ ๑๕%

นับว่าคนไทยผูกพันกับสิบสองปันนาอย่างมีนัยยะสำคัญ และน่าจะถือโอกาสนี้เจรจาการค้าร่วมกันโดยพิจารณาจากยุทธศาสตร์วางแผนสิบสองปันนา ซึ่งมุ่งเน้นอุตสาหกรรมชีวภาพ เจริญนิเวศอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม ตลอดจนการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม แคมป์ด้วยศักยภาพเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกทั้งถนนและรถไฟที่เชื่อมโยงการค้าทั้งตะวันตกสู่ตะวันออก และเหนือลงใต้ รวมทั้งเส้นทางเดินเรือแม่น้ำโขง และการขนส่งทางอากาศ ทำให้ได้เปรียบด้านที่ตั้งกิจการ

ผู้ว่าการเขตปกครองตนเองชนชาติไต สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน กล่าวว่าโอกาสของนักลงทุนไทยอยู่ที่การพัฒนาอุตสาหกรรมแปลกใหม่ ลงทุนสร้างโรงงานที่ไม่กระทบกับสิ่งแวดล้อม และสามารถใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในสิบสองปันนา ตลอดจนอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหาร

ส่วนนักลงทุนรายย่อยนั้น เหมาะกับความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและการวิจัย เพื่อถ่ายทอดแลกเปลี่ยนโนวฮาวระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ หรือผลิตภัณฑ์ประติมากรรมจากสมุนไพรไทยชั้นยอดของไทย รวมทั้งเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มฝีมือประณีต

นอกจากนั้น นักลงทุนไทยยังสามารถพึ่งพาที่ปรึกษาจากนิคมอุตสาหกรรมจีนหง (เชียงรุ่ง) ได้อีกด้วย

บริษัทนิคมอุตสาหกรรมสิบสองปันนา จีเอ็น จีนหง (GEPN) ซึ่งพัฒนาโดยคนไทยและเป็นนิคมแห่งสุดท้ายที่ได้รับอนุมัติจากจีนให้สามารถจัดรูปแบบการลงทุนได้เอง พร้อมเปิดช่องให้นักธุรกิจไทยเข้าไปจับจองพื้นที่ในนิคมได้กว่า ๔๐% ของพื้นที่ทั้งหมด

ผู้จัดการฝ่ายการตลาด กล่าวว่า นิคมแห่งนี้ มีจุดแข็งอยู่ที่แหล่งวัตถุดิบขนาดใหญ่ ราคาที่ดินและต้นทุนแรงงานต่ำ คิดอัตรารายได้ขั้นต่ำเพียงคนละ ๓,๐๐๐ บาทต่อเดือน รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคพร้อมทั้งไฟฟ้า ประปา และไอที อีกทั้งนโยบายปลอดภาษีสำหรับอุตสาหกรรมด้านสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงานเป็นสำคัญ หรือยกเว้นภาษี ๒ ปีแรกนับแต่เริ่มต้นกิจการ

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคเรื่องค่าครองชีพสูง และขาดสิทธิในพื้นที่ เนื่องจากข้อบังคับของจีนอนุญาตเพียงสิทธิเช่าเท่านั้น อาจปิดโอกาสนักธุรกิจชาวจีนมีเงินในบ้านเรา แต่สำหรับนักลงทุนกระเป๋านักในอุตสาหกรรมพื้นฐานด้านเกษตร โดยเฉพาะผลไม้เมืองร้อนอย่างทุเรียน มังคุด เงาะ เป็นต้น ตามด้วยอาหารทะเลแปรรูป พลังงาน เซรามิก และชีวเวชภัณฑ์ หรือธุรกิจประกันภัยยังมีสิทธิลุ้นอยู่

ถ้าสิบสองปันนายังไม่ใช่แหล่งลงทุนในดวงใจ ลองขับรถต่อไปอีกนิด เราจะพบว่าปลายทางอย่าง "คุนหมิง" เมืองหลวงของมณฑลยูนนานก็มีโอกาสให้ไขว่คว้าได้ไม่รู้จัก



ในปี ๒๕๕๑ มณฑลยูนนานมีตัวเลข GDP อยู่ที่ ๕๗๐,๐๐๐ ล้านหยวน และมีมูลค่านำเข้าส่งออกรวม ๙,๖๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งไทยทำการค้าระหว่างกันมูลค่าเพียง ๑ ใน ๔๐ เท่านั้น จึงเป็นบ่อทองขนาดยักษ์ที่นักลงทุนไทยน่าจะทดลอง "ขุด"

สุรพันธ์ บุญมานพ กงสุลไทยประจำนครคุนหมิง กล่าวว่า แม้ยูนนานจะมีระดับพัฒนาต่ำกว่าทางเหนือของจีน แต่พื้นที่ตรงนี้เป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งที่ดีที่สุดไปยังมณฑลต่างๆของจีน ซึ่งจะเป็น "พระเอก" ผลักดันให้การค้ายูนนานขยายตัวเพิ่มขึ้น

นี่คือโอกาสที่รอการค้นพบจากนักลงทุนต่างแดน ซึ่งปัจจุบันมีนักธุรกิจไทยเข้ามาลงทุนในคุนหมิงเพียง ๑๐ รายเท่านั้น โดยมีผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กด้านนำเข้าส่งออกและธุรกิจอาหารมากกว่าครึ่ง

สถานกงสุลก็พยายามผลักดันผู้ประกอบการหน้าใหม่สุดฤทธิ์ ผ่านศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน เพื่อให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักธุรกิจไทย เชื่อมโยงติดต่อกับคู่ธุรกิจในคุนหมิง ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำวิเคราะห์ตลาดจีนในเชิงลึก

สิ่งที่เอสเอ็มอีไทยต้องพิจารณาก่อนลงทุนที่คุนหมิง คือ ศึกษาและทำความเข้าใจและปรับตนเองเข้ากับคนในท้องถิ่นให้ได้ ตลอดจนข้อกำหนดกฎหมายของมณฑล หาช่องโหว่ของกฎหมายเพื่อประโยชน์กับธุรกิจ วิเคราะห์จุดแข็งของตนเองแล้วหาคนท้องถิ่นเก่งๆมาร่วมงาน แต่ต้องควบคุมแรงงานให้ได้ด้วยเช่นกัน พร้อมกับสร้างเน็ตเวิร์ก ความสัมพันธ์ส่วนตัวกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ เมืองหลวงของมณฑลยูนนานยังติดปัญหาแก๊ยาก อย่างทักชะด้านการบริการ และการประสานงานทำความเข้าใจและร่วมมือระหว่างกัน รวมถึงยังขาดระบบการขนส่งทันสมัย สินค้ามีความหลากหลายน้อย แต่นั่นก็ยังไม่น่ากลัวเท่านโยบายคัดกรองนักธุรกิจต่างแดนของจีน ที่อาจ "ขัดแย้งขัดขา" ทางรวยของเอสเอ็มอีไทยได้

วีรพันธ์ สีนตานวงศ์ ในฐานะผู้ดูแลโครงการ บอกว่า ข้อมูลที่ได้จะต้องประมวลและพัฒนาให้เป็นรูปธรรม พร้อมให้ผู้ประกอบการไทยหยิบจับไปใช้งานได้ทันที โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมภาคบริการและการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ ยังสามารถขยายภาคความร่วมมือ พยายามคุยกันทั้งสามประเทศให้เกิดการร่วมทุนกัน เพื่อจะได้รับการสนับสนุนและแก้ปัญหาความเข้าใจรัฐย่อยๆ ได้ เพื่อเป็นยุทธศาสตร์เส้นทางการค้าไทย-ลาว-จีนอย่างยั่งยืน



สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
 - ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
 - ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
 - ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น. โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

พิมพ์ที่สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ออกแบบปกโดย น.ส.ติมา ศาระทะประกษา