



สถาบันระหว่างประเทศ  
เพื่อการค้าและการพัฒนา

# เส้นทาง R3

ดุนหมิง - กรุงเทพฯ



สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา  
International Institute for Trade and Development

“การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E  
และผลกระทบต่อประเทศไทย”

# รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

(ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1)

โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย”

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

ปีงบประมาณ 2554

---

## สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ

i

Abstract

iv

บทสรุปผู้บริหาร

vi

Executive Summary

xii

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

1-1

1.2 วัตถุประสงค์

1-4

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1-4

1.4 ทฤษฎีการศึกษาและระเบียบวิธีการวิจัย (Research Methodology)

1-5

1.4.1 ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of Advantage)

1-6

1.4.2 ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

1-8

1.5 การทบทวนวรรณกรรม

1-13

1.5.1 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

1-13

1.5.2 ระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A/E

1-17

บทที่ 2 การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของพื้นที่เป้าหมายภายใต้  
กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

2.1 การเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

2-1

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านเศรษฐกิจและ  
การขนส่งที่เกี่ยวข้องพื้นที่ทำการศึกษา

2-8

## สารบัญ (ต่อ)

## หน้า

|       |                                                                                                                                                  |      |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2.2.1 | ความร่วมมือระหว่างไทย-จีนภายใต้กรอบอาเซียน                                                                                                       | 2-8  |
| 2.2.2 | การจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน<br>(ASEAN-China Free Trade Agreement : ACFTA)                                                           | 2-12 |
| 2.2.3 | ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง<br>(Greater Mekong Sub-Region : GMS) และระเบียงเศรษฐกิจ<br>เหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) | 2-24 |
| 2.2.4 | ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง<br>(GMS Cross-Border Transport Agreement)                                                    | 2-26 |
| 2.2.5 | กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง<br>(ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation- AMBDC)                                         | 2-33 |
| 2.3   | การเชื่อมโยงบนเส้นทางการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาค<br>ลุ่มแม่น้ำโขง                                                                 | 2-34 |
| 2.4   | สภาพเศรษฐกิจและสังคมเชิงพื้นที่ตามแนวเส้นทาง                                                                                                     | 2-39 |
| 2.4.1 | ภาคเหนือของ สปป.ลาว                                                                                                                              | 2-39 |
| 2.4.2 | มณฑลยูนนาน                                                                                                                                       | 2-43 |
| 2.4.3 | มณฑลเสฉวน                                                                                                                                        | 2-46 |
| 2.5   | สรุป                                                                                                                                             | 2-48 |

### บทที่ 3 โครงข่ายถนน R3A/E เพื่อการเชื่อมโยงภาคเหนือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

|       |                                                                    |      |
|-------|--------------------------------------------------------------------|------|
| 3.1   | แนวเส้นทางการเชื่อมโยงด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | 3-1  |
| 3.2   | ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง R3A/E                                    | 3-2  |
| 3.2.1 | สภาพแนวเส้นทางประเทศไทย                                            | 3-2  |
| 3.2.2 | สภาพแนวเส้นทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว                     | 3-5  |
| 3.2.3 | สภาพแนวเส้นทางในประเทศจีน                                          | 3-10 |
| 3.3   | เส้นทางเชื่อมต่อไปยังนครเฉิงตู                                     | 3-13 |
| 3.4   | ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง     | 3-15 |
| 3.5   | ความก้าวหน้าของเส้นทาง R3A/E                                       | 3-23 |
| 3.6   | สรุป                                                               | 3-24 |

## สารบัญ (ต่อ)

## หน้า

|       |                                                                                                                                                  |      |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2.2.1 | ความร่วมมือระหว่างไทย-จีนภายใต้กรอบอาเซียน                                                                                                       | 2-8  |
| 2.2.2 | การจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน<br>(ASEAN-China Free Trade Agreement : ACFTA)                                                           | 2-12 |
| 2.2.3 | ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง<br>(Greater Mekong Sub-Region : GMS) และระเบียงเศรษฐกิจ<br>เหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) | 2-24 |
| 2.2.4 | ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง<br>(GMS Cross-Border Transport Agreement)                                                    | 2-26 |
| 2.2.5 | กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง<br>(ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation- AMBDC)                                         | 2-33 |
| 2.3   | การเชื่อมโยงบนเส้นทางการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาค<br>ลุ่มแม่น้ำโขง                                                                 | 2-34 |
| 2.4   | สภาพเศรษฐกิจและสังคมเชิงพื้นที่ตามแนวเส้นทาง                                                                                                     | 2-39 |
| 2.4.1 | ภาคเหนือของ สปป.ลาว                                                                                                                              | 2-39 |
| 2.4.2 | มณฑลยูนนาน                                                                                                                                       | 2-43 |
| 2.4.3 | มณฑลเสฉวน                                                                                                                                        | 2-46 |
| 2.5   | สรุป                                                                                                                                             | 2-48 |

### บทที่ 3 โครงข่ายถนน R3A/E เพื่อการเชื่อมโยงภาคเหนือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

|       |                                                                    |      |
|-------|--------------------------------------------------------------------|------|
| 3.1   | แนวเส้นทางการเชื่อมโยงด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | 3-1  |
| 3.2   | ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง R3A/E                                    | 3-2  |
| 3.2.1 | สภาพแนวเส้นทางประเทศไทย                                            | 3-2  |
| 3.2.2 | สภาพแนวเส้นทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว                     | 3-5  |
| 3.2.3 | สภาพแนวเส้นทางในประเทศจีน                                          | 3-10 |
| 3.3   | เส้นทางเชื่อมต่อไปยังนครเฉิงตู                                     | 3-13 |
| 3.4   | ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง     | 3-15 |
| 3.5   | ความก้าวหน้าของเส้นทาง R3A/E                                       | 3-23 |
| 3.6   | สรุป                                                               | 3-24 |

## สารบัญ (ต่อ)

## หน้า

### บทที่ 4 การวิเคราะห์ผลกระทบเบื้องต้นจากการเชื่อมโยงโครงข่ายถนน

|     |                                            |      |
|-----|--------------------------------------------|------|
| 4.1 | ความนำ                                     | 4-1  |
| 4.2 | ประเด็นสำคัญที่ค้นพบ                       | 4-3  |
| 4.3 | การวิเคราะห์ผลกระทบจากการเกิดเส้นทาง R3A/E | 4-19 |
| 4.4 | สรุป                                       | 4-21 |

### บทที่ 5 กลยุทธ์การสร้างประโยชน์อย่างเป็นธรรมระหว่างประเทศคู่ค้า

|     |                                    |      |
|-----|------------------------------------|------|
| 5.1 | ความนำ                             | 5-1  |
| 5.2 | โอกาสของไทยจากการเกิดเส้นทาง R3A/E | 5-1  |
| 5.3 | กลยุทธ์                            | 5-3  |
| 5.4 | สรุป                               | 5-10 |

## บรรณานุกรม

## สารบัญรูป

| รูปที่ | หน้า                                                                     |
|--------|--------------------------------------------------------------------------|
| 1.1-1  | เส้นทาง R3A และ R3B                                                      |
| 1.5-1  | ผลกระทบของโลจิสติกส์ต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Navickas et al., 2011) |
| 2.3-1  | ระเบียบเศรษฐกิจที่สำคัญไทยตอนบน-จีนตอนใต้ภายใต้กรอบข้อตกลง GMS           |
| 2.4-1  | แนวเชื่อมโยงเส้นทางบกภายใต้กรอบข้อตกลง GMS                               |
| 2.4-2  | แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลยูนนาน                                        |
| 4.2-1  | ผังท่าเทียบเรือเชียงแสน 2 ที่มีเกาะช้างตายขวางอยู่ด้านหน้าทางเข้า        |

## บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์หลักในการทำวิจัย”การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย” คือ การค้นหาข้อจำกัดและอุปสรรคต่อการประกอบการค้าในการใช้เส้นทางเส้นทางคมนาคมทางบก R3A/E ภายใต้กฎหมาย กฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตลอดจนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เส้นทางนี้เป็นถนนหมายเลข 3A เดิมเรียกว่า R3E (Route 3 East) หรือ ถนนหมายเลข 3 สายตะวันออก ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจีนตอนใต้-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) - ประเทศไทย ระยะทางประมาณ 2,000 กิโลเมตร เส้นทางเกิดจากการริเริ่มของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) ที่มีโครงการพัฒนาพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS (Greater Mekong Subregion)

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การรวบรวมข้อมูลดำเนินการโดยการค้นคว้าจากเอกสาร การเก็บข้อมูลภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมระดมความคิดเห็น ในการศึกษาครั้งนี้ประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องเนื่องในการค้นหาคำตอบสองประเด็นคือ (1) สภาพการณ์การผลิต การลงทุนและการค้าในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อนำไปสู่ความเข้าใจในเรื่องการไหลเวียนของสินค้าและบริการที่เป็นอยู่ และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทาง และ (2) การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการบนเส้นทางที่ศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจในขบวนการจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการบนเส้นทาง กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ในการศึกษานี้คือ ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of Advantage) และทฤษฎีห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

ผลการศึกษาพบว่าผู้ใช้ประโยชน์เส้นทางนี้เป็นการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีนตอนใต้ ผลการศึกษาพบว่า จีนมีความสามารถดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจการค้า และการส่งเสริมการประกอบธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่เชื่อมโยง เช่น สปป.ลาวได้ดีกว่าไทย สรุปเป็นประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

### (1) กลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างและการแข่งขัน

- (ก) ในแง่โครงสร้างการค้าและระบบโลจิสติกส์ พบว่า จีนมีการใช้มาตรการควบคุมผ่านกฎระเบียบทางกฎหมายและอื่นๆ ทั้งด้านภาษี การตรวจควบคุมโรคพืช รวมถึงการควบคุมขั้นตอนการนำเข้าและจำกัดจำนวนบริษัทผู้นำเข้าและส่งออกอย่างได้ผล ในขณะที่ไทยมีการควบคุมน้อยกว่าต่อการประกอบการค้าและชิปปิ้งรวมถึงประกอบการขนส่งจีนที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในไทยเป็นผลทำให้ผู้ประกอบการไทยเกิด



ความเสียเปรียบในด้านโครงสร้างการค้า การตลาดและการประกอบการโลจิสติกส์ต่อผู้ประกอบการฝ่ายจีน

- (ข) ในด้านโครงสร้างตลาดการพบว่าการแข่งขันมีลักษณะตลาดการแข่งขันไม่สมบูรณ์ (Imperfect Competition) โดยผู้ประกอบการฝ่ายจีนมีอำนาจการต่อรองด้านราคาที่สูงเหนือกว่า การนำเข้าสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้พบว่าต้องทำการผ่านบริษัทนำเข้าของจีนเพียง 5 บริษัท ขณะที่การส่งสินค้าจากจีนมาไทยมีการดำเนินที่เป็นไปโดยเสรีและพ่อค้าจีนยังสามารถเข้ามาประกอบการในไทยโดยตรงด้วย ลักษณะดังกล่าวยังพบในกิจการขนส่งด้วยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการขนส่งทางเรือ ลักษณะโครงสร้างการตลาดดังกล่าวจึงมีลักษณะโครงสร้างผูกขาดโดยผู้ซื้อและผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) จากผู้ประกอบการจากจีนตอนใต้

(2) **เงื่อนไขอุปสงค์ในพื้นที่** การเปิดประเทศและการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนมีผลทำให้พฤติกรรมและอุปสงค์ของผู้บริโภคชาวจีนในสินค้าต่างประเทศเพิ่มขึ้น สินค้าไทยจึงสามารถขยายตลาดไปยังจีนตอนใต้ได้ ในขณะที่สินค้าจีนตอนใต้ประเภทผลไม้เมืองหนาวก็สามารถขยายเข้ามาในตลาดไทยเนื่องจากความแตกต่างของประเทศ สินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงที่เกิดจากความสะดวก ความรวดเร็วในการขนส่งมีผลทำให้ราคาสินค้าถูกลง ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศทั้งสองจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

(3) **ระบบเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน** ระบบเศรษฐกิจสนับสนุนของจีนตอนใต้และไทยสำหรับเส้นทางนี้คือระบบเศรษฐกิจ สปป.ลาว ที่เป็นพื้นที่เชื่อมโยงและเส้นทางผ่านระหว่างประเทศทั้งสอง สิ่งที่ได้นำเสนอมาแล้วแสดงให้เห็นถึงการรุกคืบเข้ามาขอสัมปทานเช่าพื้นที่ในสปป.ลาว ที่บ่อเต็นและสามเหลี่ยมทองคำโดยนักลงทุนจีน การรุกคืบจากจีนเป็นเสมือนการขยายอาณาเขตทางธุรกิจการค้า การท่องเที่ยวและอำนาจการต่อรองของจีนเหนือระบบเศรษฐกิจในสปป.ลาว ปรากฏการณ์เช่นนี้มีความเกี่ยวข้องและสนับสนุนความได้เปรียบของจีนเหนือทั้งสปป.ลาวและไทย รวมทั้งสร้างความสามารถได้เปรียบในการใช้ประโยชน์บนเส้นทาง R3A/E เพื่อการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกันต่อไปในอนาคต

(4) **เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต** ความเชื่อมโยงของพื้นที่และข้อตกลงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศภายในภูมิภาคมีผลทำให้ปัจจัยการผลิตต่างๆ ในอนุภูมิภาคเคลื่อนย้ายโดยเสรี เส้นทาง R3A/E มีส่วนส่งเสริมและเป็นเงื่อนไขสำคัญทำให้ต้นทุนการผลิตลดลง และความร่วมมือที่ดีหากเกิดขึ้นประกอบกับความได้เปรียบเชิงพื้นที่ในการผลิตได้จะส่งผลให้มีการขยายตลาดในพื้นที่ไปยังภูมิภาคอื่นของโลก อย่างไรก็ตามประเด็นที่ค้นพบแสดงให้เห็นว่าจีนมีความได้เปรียบในการใช้ปัจจัยการผลิตในพื้นที่บริเวณเส้นทาง R3A/E โดยเฉพาะในสปป.ลาวหรือการเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย

ประเด็นที่ค้นพบในการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุนจากการเปิดการเชื่อมโยงทางคมนาคมที่สะดวกไม่ได้หมายความว่าไทยจะได้รับผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นอย่างคุ้มค่า ผลการศึกษาเป็นการพัฒนาองค์ความรู้และสร้างความตระหนักรู้ถึงการพัฒนาเส้นทาง R3A/E ว่าการพิจารณาผลที่เกิดขึ้นในพื้นที่ใดก็ตามมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาในรายละเอียดจากผู้เกี่ยวข้องและจากแง่มุมต่างๆ ในพื้นที่แทนที่จะมองจากมิติขององค์กรรวมโดยแง่มุมเดียวเช่นที่ผ่านมา

กลยุทธ์ที่ไทยต้องดำเนินการในการใช้ประโยชน์จากการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E คือ การที่ภาครัฐยังจะต้องมีบทบาทในการปกป้องธุรกิจการค้า การลงทุนของธุรกิจภายในประเทศเสรี โดยเฉพาะด้านการดำเนินการควบคุมการค้าการลงทุนจากผู้ประกอบการต่างประเทศให้ดำเนินการตามระเบียบหรือกฎหมายควบคุม ในอีกด้านหนึ่งภาครัฐจะต้องขยายบทบาทการสนับสนุนเอกชนด้วยการร่วมลงทุนหรือการสนับสนุนการค้าประกันเงินลงทุนในพื้นที่เชื่อมโยงเช่น สปป.ลาว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้

## Abstract

The main objective of the research Project: “Developing the capability of Route R3A/E and its possible impact to Thailand” is to find out the limitation and obstacle to trade along Route R3A/E in terms of law, regulation and institutional related. This route was originally called Route 3 East. It links the southern China, Lao PDR and Thailand. The length of the route is about 2,000 kilometers. It was initiated by the Asian Development Bank under the Greater Mekong Sub-region Program.

The research is a qualitative research using data collected from relevant literature, field surveys, in-depth interviews and focus group. The study attempts to understand two essential research issues: (1) to find out the existing condition of production, investment and trade in order to understand the existing and potential flows of trade and services within the study and the peripheral areas along the route. This will lead to an understanding in existing goods and service flows and its trend from the development of this route, and (2) to study the logistics management process along the route. The research used the theory and framework of Diamond of Advantage and Value Chain to guide the study and analyses.

The main finding of this study is that the major users of this route are southern Chinese and Thai traders. However, the Chinese traders are much more capable than Thai traders in terms of using their trade strategies to capture and expand their benefits from the available infrastructure by extending their influence toward the linking area of Laos. Below are the essences of this main finding:

### **(1) Strategy, Structure and Competitiveness**

- (a) On the aspects of trade structure and logistics, it is found that Chinese officers have been effectively applied various preventive and control measures such as taxation, quarantine, import and export controls and restriction on trade procedures and practices. On the other hand, Thai trade agencies do less practice any control on trades and shipping business operated by Chinese trade counterparts. In consequence and in comparison to Chinese traders, Thai traders are subject to competitive disadvantage in terms of trade structure, market, and logistics management.
- (b) The existing market structure is the imperfect competition. Chinese traders gain a higher price bargaining power in comparison to Thai traders. For Thai traders to export Thai goods to the southern China, they have to go through only 5 Chinese companies, while Chinese traders can freely trade Chinese products with Thai traders, and are able to directly operate business in Thailand. This conduct is also found in the transport business along the Mekong River. The market structure is, therefore, controlled by Southern Chinese traders.

**Demand Condition in the Area:** China’s currently more open economy and its economic growth has resulted in the behavior change and an increasing demand for foreign goods among the Chinese people. Thai traders have been able to expand its trading into the markets in Southern China. Meanwhile, fruit products from Southern China are also able to penetrate into markets in Thailand due to product differentiation, less logistic costs, and the convenience and rapidness of the transport system. As a consequence, the products are sold at lower prices. Therefore, trade between two countries has continuously increased.

**Related and Supportive Economy:** The economy of Lao facilitates the trading between Thailand and Southern China along Route R3A/E because Lao PDR is a land-link area for the two countries. China’s investment in Laos by leasing the lands in Bo Ten and the Golden Triangle is a good indicator of southern China’s expansion of trade, tourism business and bargaining power over Laos. This phenomenon clearly shows a comparative advantage of

Chinese traders and investors over Laos and Thai traders. In consequence, China will gain more advantages in using the Route R3A/E in exchanging trade and investment activities with Thailand and Laos in the future.

**(4) Input Factor Condition:** The linkage of area and trade agreement under the cooperation framework among countries lead to easier and cheaper inputs movements in the region. Route R3A/E plays a significant and supportive role by reducing the production costs. Given the existing comparative advantage of location, the effective cooperation will lead to more market expansion to other regions. However, the finding shows that, China possesses more advantages in utilizing the resources around Route R3A/E area within Lao PDR territory and in conducting business in Thailand.

The findings from this study show that trading and investment expansion with the road linkage does not imply that Thai economy earn the real potential incremental benefit. This study generates some new knowledge and awareness that the details of all aspects and stakeholders should be considered and analyzed carefully more than just judging from a sole dimension of the final appearance.

It is recommended that the Thai government should initiate and introduce additional strategies in order to gain some real benefits from Route R3A/E. The government has to play a protective role to support and protect domestic business in trade and investment. A specific measure that should be implemented as soon as possible is to monitor foreign traders to run business in accordance with Thai law and regulation. In order to increase the country's competitiveness and gain benefits from Route R3A/E, the Thai govern should also expand her role to support the private sector by being a partner or a loan guarantor for trade and investment projects in linking area such as Lao PDR.

**บทสรุปผู้บริหาร**  
**โครงการวิจัยเรื่อง**  
**“การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย”**

วัตถุประสงค์หลักในการทำวิจัย “การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย” คือ การค้นหา ข้อจำกัดและอุปสรรคต่อการประกอบการค้าในการใช้เส้นทางเส้นทางคมนาคมทางบก R3A/E ภายใต้กฎหมาย กฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตลอดจนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เส้นทางนี้เป็นถนนหมายเลข 3A เดิมเรียกว่า R3E (Route 3 East) หรือถนนหมายเลข 3 สายตะวันออก ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจีนตอนใต้-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) - ประเทศไทย ระยะทางประมาณ 2,000 กิโลเมตร เส้นทางเกิดจากการริเริ่มของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) ที่มีโครงการพัฒนาพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS (Greater Mekong Subregion)

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การรวบรวมข้อมูลดำเนินการโดยการค้นคว้าจากเอกสาร การเก็บข้อมูลภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการจัดประชุมระดมความคิดเห็น ในการศึกษานี้มีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องในการค้นหาคำตอบสองประเด็น คือ (1) สภาพการณ์การผลิต การลงทุนและการค้าในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อนำไปสู่ความเข้าใจในเรื่องการไหลเวียนของสินค้าและบริการที่เป็นอยู่และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทาง และ (2) การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการบนเส้นทางที่ศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจในขบวนการจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการบนเส้นทาง กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ในการศึกษาคือ ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of Advantage) และทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

การศึกษาพบว่า การเปิดเส้นทาง R3A/E มีศักยภาพส่งผลให้เกิดการขยายตัวด้านการค้าชายแดน และผ่านแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ โดยพิจารณาได้จากการขยายตัวของมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของด่านเชียงของหลังการเปิดใช้เส้นทางนี้ เมื่อหากสะพานข้ามแม่น้ำโขงเสร็จสมบูรณ์ก็คาดว่าจะมีการขนส่งนักท่องเที่ยวและสินค้าเพิ่มขึ้นอีกจากความเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนตอนใต้ และแรงดึงดูดของความเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่น่าเที่ยวของทั้งไทยและคุนหมิง ดังนั้นจึงเป็นที่คาดหมายว่าในอนาคตจะมีการใช้เส้นทางนี้ในการสัญจรเป็นจำนวนมากขึ้นอีก

การค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยและสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A/E สรุปประเด็นสำคัญที่ค้นพบได้ดังนี้

## การค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้า

- ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ถนน R3A/E การค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ ทำการขนส่งสินค้าบนเส้นทางแม่น้ำโขง ข้อดีของการขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขงคือสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยต่ำ อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการขนส่งบนเส้นทางนี้คือระดับน้ำของแม่น้ำโขงมีระดับแตกต่างกันค่อนข้างในแต่ละฤดูกาล การเปิดใช้เส้นทาง R3A/E ทำให้การมีเปลี่ยนเส้นทางของการขนส่งสินค้าบางส่วนจากไทยไปจีนตอนใต้จากการขนส่งทางน้ำผ่านด่านเชียงแสนมาใช้เส้นทางถนน R3A/E
- ข้อมูลที่พบจากการสัมภาษณ์พ่อค้าค้าส่งผักผลไม้ระหว่างประเทศทั้งที่เป็นพ่อค้าจีนและไทย ประเมินได้ว่าอำนาจในการต่อรองที่มีผลต่อการกำหนดราคาสินค้าอยู่ในอิทธิพลของพ่อค้าฝ่ายจีนทั้งในฐานะผู้รับซื้อและผู้ขาย ปัจจุบันพบว่าพ่อค้าจีนได้เข้ามาเป็นผู้รับซื้อตรงถึงสวนหรือสหกรณ์ผู้รวบรวมในไทย
- กรณีของการส่งสินค้าจีนมาขายในประเทศไทยก็มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้น การสำรวจพื้นที่โดยรอบตลาดไทพบว่ามีการห้องเย็นอยู่มากกว่า 20 แห่ง รับซื้อและฝากสินค้าผักและผลไม้ตรงจากจีน โดยขณะนี้ห้องเย็นเหล่านี้ทำหน้าที่ขายส่งสินค้าเช่นเดียวกับตลาดไท
- สำหรับการนำเข้าสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดจีนพบว่ามีความยุ่งยากทางกฎหมายจีนที่ควบคุมที่เข้มงวดมากกว่าหน่วยงานของประเทศไทย ทั้งนี้บริษัทไทยไม่สามารถจะนำเข้าสินค้าไทยเข้าไปขายเองได้โดยตรงแต่จะต้องส่งผ่านบริษัทนำเข้าของจีน
- การส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนตอนใต้มีปรากฏการณ์การเปลี่ยนแหล่งกำเนิดสินค้าไทยเพื่อประหยัดภาษีการนำเข้าไปยังจีนตอนใต้ การส่งสินค้าไทยไปจีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R3A/E ในสปป.ลาว ก็มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บริเวณชายแดนสปป.ลาว ที่ติดต่อกับมณฑลยูนนานที่บ่อเต็นเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากจีนมีนโยบายเก็บภาษีนำเข้าจากประเทศในกลุ่มสมานพันธ์อินโดจีน (จีน พม่า เวียดนาม สปป.ลาว กัมพูชา) ในอัตราครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับการเรียกเก็บจากประเทศอื่น ดังนั้นลักษณะการส่งออกสินค้าทางถนนผ่านสปป.ลาว ไปจีนปรากฏว่ามีการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกของสปป.ลาว ใกล้บริเวณด่านบ่อเต็น ก่อนสินค้าเหล่านั้นนำส่งไปยังรถบรรทุกจีนในฐานะสินค้าส่งออกจากสปป.ลาว ทั้งนี้แม้ว่าจะมีการทำ FTA ระหว่างไทยกับจีนที่กำหนดว่าไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมการค้า (Duty Fee) ระหว่างกัน แต่จีนยังเรียกเก็บ VAT การนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศรวมทั้งสินค้านำเข้าจากไทย สำหรับสินค้าเกษตรร้อยละ 13 ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้าต้องเสีย VAT สูงถึงร้อยละ 17

## กฎระเบียบระหว่างประเทศ

- ในการศึกษาพบว่ากรอบข้อตกลงระหว่างประเทศไทยกับทั้งประเทศจีน และสปป.ลาวไม่สามารถปฏิบัติได้จริง เนื่องจากข้อจำกัดเชิงสถาบันที่ต่างกัน สำหรับประเทศไทยการตัดสินใจมีความชัดเจนมาจากอำนาจส่วนกลาง ในขณะที่ระบบของสปป.ลาวและจีนกลับมีการผสมผสานกันระหว่างการรวบอำนาจตัดสินใจจากส่วนกลางและการกระจายอำนาจอิสระให้กับส่วนท้องถิ่นในการทำข้อตกลง
- การกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area-CCA) บริเวณชายแดนเพื่อไม่ต้องตรวจสินค้าเข้าซ้อนในสองฝ่าย โดยในข้อตกลงจะให้เจ้าหน้าที่ประเทศหนึ่งไปประจำทำงานร่วมกับประเทศหนึ่ง แม้ว่ามาตรการดังกล่าวยังไม่มี การดำเนินการเพราะรอให้กฎหมายให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรไปปฏิบัติงานนอกราชอาณาจักรผ่านความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎรก่อน

## ระบบโลจิสติกส์

- ผู้ประกอบการชิปปิงเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในขบวนการบริการการขนส่งสินค้าจากแหล่งต้นกำเนิดไปสู่จุดหมายปลายทาง ที่ปรึกษาพบข้อมูลจากการสัมภาษณ์ว่าในปัจจุบัน มีชาวจีนได้เข้ามาดำเนินกิจการในพื้นที่ภาคเหนือของไทยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงดูเหมือนว่าขบวนการส่งออกสินค้าเป็นการดำเนินการโดยผู้ประกอบการจีนเกือบทุกขั้นตอน
- ในขณะนี้กำลังมีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ห่างออกไปจากจุดเดิมลงไปทางใต้ลำน้ำอีกประมาณ 10 กิโลเมตร เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้ความเห็นถึงอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นกับท่าเรือเชียงแสน 2 เมื่อเปิดดำเนินการว่า การเดินเรือไปยังที่ท่าเรือแห่งใหม่จะต้องวิ่งอ้อมเกาะช้าง ซึ่งต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้นอีกประมาณหนึ่งชั่วโมงครึ่ง ทั้งนี้เรือบรรทุกสินค้าจากจีนจะล่องมาจากสิบสองปันนาตอนเช้าจะมาถึงท่าเรือเชียงแสนเดิมประมาณบ่ายสี่โมงเย็น หากจะต้องแล่นเรือไปยังท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่จะประสบปัญหาเวลาห้ามวิ่งเรือบนลำน้ำโขงหลังห้าโมงเย็น เนื่องจากมีกฎหมายห้ามเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงชายแดนบังคับใช้อยู่

## การลงทุน

- นักลงทุนที่น่าจับตามองเป็นพิเศษ คือ นักลงทุนจากเวียดนามและจีน การลงทุนของนักลงทุนจีนในแนวทางภาคเหนือของสปป.ลาวเป็นการลงทุนการเพาะปลูก เช่น การปลูกยางพารา ข้าวโพด อ้อย มันสำปะหลัง และชา เป็นต้น นอกจากนี้ นักลงทุนเหล่านี้มีโอกาสสูงที่จะมีการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรในอนาคต

## การท่องเที่ยว

- การเข้ามาขอสัมปทานทำการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษการบันเทิงของจีนบริเวณพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำในสปป.ลาว ย่อมมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับเส้นทาง R3A/E ขณะนี้พื้นที่ดังกล่าวมีการเปิดบ่อนคาสิโนแล้ว และกำลังก่อสร้างแหล่งบันเทิง ร้านค้า สนามกอล์ฟ รวมทั้งสนามบิน หากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแล้วเสร็จการเดินทางที่สะดวกมากยิ่งขึ้นก็น่าจะส่งผลให้มีคนไทยข้ามไปเที่ยวกันอย่างคึกคักเช่นที่เป็นอยู่บริเวณด่านจังหวัดมุกดาหารในขณะนี้

## ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลไทยควรดำเนินกลยุทธ์ เพื่อการเพิ่มประโยชน์เศรษฐกิจให้กับประเทศในประเด็นต่างๆดังนี้

### การค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้า

ประเด็นสำคัญที่ค้นพบในการศึกษานี้ได้แก่ การเพิ่มประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเปิดพรมแดนทางการค้าชายแดนหรือผ่านแดนภายใต้กรอบข้อตกลงระหว่างประเทศ แม้ว่าจะนำไปสู่การขยายตัวทางค้าระหว่างกันแต่การขยายตัวดังกล่าวไม่ได้ทำให้เกิดการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมระหว่างไทยกับคู่ค้า สิ่งที่ได้จากสำรวจและสัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการต่างประเทศสามารถมีช่องทางเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทยได้อย่างสะดวกในหลายเรื่องทั้งที่มีกฎหมายควบคุมอยู่ และการดำเนินการดังกล่าวมีผลทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบ ยกตัวอย่างเช่น การมาเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อหรือส่งสินค้าโดยเสรีโดยไม่ได้นำเงินจดทะเบียนประกอบการธุรกิจในประเทศไทยตามระเบียบให้ผู้ประกอบการธุรกิจต้องจดทะเบียนการค้าตามระเบียบของกระทรวงพาณิชย์ หรือใช้ตัวแทนที่เป็นหญิงไทยจัดตั้งธุรกิจเพื่อประกอบธุรกิจเป็นต้น ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรหามาตรการควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย/กฎระเบียบที่มีอยู่ให้มีประสิทธิผลเพื่อการรักษาประโยชน์เศรษฐกิจของประเทศไว้

### กฎระเบียบระหว่างประเทศ

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวข้องในพื้นที่ทำการศึกษามีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและจะมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอีกมากในการเข้าสู่ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 อย่างไรก็ตามประชาชนจำนวนมากยังขาดความรู้ ความเข้าใจถึงผลของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากกรอบความร่วมมือและความเชื่อมโยงทางการคมนาคมภายในอนุภูมิภาค ดังนั้นจึงควรมีหน่วยงานหลักซึ่งน่าจะได้แก่สถาบันอุดมศึกษาหรือสำนักงานเศรษฐกิจและสังคม



แห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักที่จะประสานองค์ความรู้ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษาให้กับประชาชนให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและอย่างต่อเนื่อง

## **ระบบโลจิสติกส์**

การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีส่วนสำคัญต่อการลดต้นทุนการค้าและการแลกเปลี่ยน ดังนั้นภาครัฐจึงควรให้ความสนใจและวางมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการทางบกของไทยให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยขยายความร่วมมือกับการลงทุนร่วมกับผู้ประกอบการสปป.ลาว เพื่อเพิ่มสัดส่วนการประกอบการขนส่งทั้งด้านการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A/E ต่อไป

## **การลงทุน**

รัฐบาลไทยจำเป็นต้องสร้างกลยุทธ์ในเชิงรุกในการขยาย การลงทุน และทำกิจกรรมการผลิตและการบริการเข้าไปในพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มบทบาทในการค้าและการลงทุนในต่างประเทศ โดยในกรณีนี้คือการเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาวให้เพิ่มมากขึ้นมาก ทั้งนี้การส่งเสริมการประกอบธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นต้องอยู่ภายใต้การนำและสนับสนุนจากรัฐบาล ทั้งนี้เนื่องจากคู่แข่งทางธุรกิจของไทยมีความเข้มแข็งมากจากผลของการสนับสนุนอย่างเต็มที่ของภาครัฐ กลยุทธ์ที่ต้องมีการดำเนินการคือ รัฐบาลจะต้องมีการเพิ่มบทบาทและอำนาจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนเอกชนในการลงทุนในต่างประเทศ เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือการจัดตั้งหน่วยงานใหม่ที่เป็นหน่วยงานภาครัฐหรือองค์การมหาชนทำหน้าที่ (ก) ค้นหา วิจัยการตลาด และการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน (ข) สนับสนุนโดยการลงทุนร่วม หรือค้ำประกันเงินกู้ให้กับภาคเอกชนในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ในประเทศเพื่อนบ้าน การดำเนินการลักษณะเช่นนี้จึงจะสามารถสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทยได้

## **การท่องเที่ยว**

พื้นที่ภาคเหนือของไทยที่เชื่อมโยงด้วยเส้นทาง R3A/E ไปยังจีนตอนใต้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของโลก อีกทั้งนักท่องเที่ยวจีนกำลังเป็นแหล่งอุปสงค์ที่สำคัญเนื่องจากมีรายได้สูงและสนใจที่จะออกไปท่องเที่ยวในต่างประเทศอีกด้วย ภาครัฐจึงควรพิจารณาให้เกิดความร่วมมือระหว่างธุรกิจท่องเที่ยวภาคเอกชนของสามประเทศที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกันโดยอยู่บนพื้นฐานของการได้รับประโยชน์ร่วมกัน

นอกจากนี้ภาครัฐควรให้ความสนใจในการสนับสนุนในการเพิ่มศักยภาพในการลงทุนและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศให้แก่ผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมในพื้นที่เขตชายแดน เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองทางธุรกิจกับผู้ประกอบการต่างชาติอีกด้วย ภาครัฐและองค์กรเอกชนในท้องถิ่นจำเป็นต้องมีกลยุทธ์ที่ร่วมมือกันในการพัฒนาศักยภาพและสร้างองค์ความรู้รวมทั้งสร้างผู้ประกอบการท้องถิ่นในรุ่นต่อไปให้เกิดความเข้าใจและดำเนินธุรกิจได้ในภาคธุรกิจการค้าระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบสากลภายใต้เงื่อนไขกรอบข้อตกลงต่างๆ เพื่อนำไปสู่การทดแทนการดำเนินธุรกิจการค้าชายแดนโดยอาศัยความสัมพันธ์ส่วนตัวเช่นที่ดำเนินกันอยู่โดยทั่วไปในปัจจุบัน

ประเด็นที่ค้นพบในการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุนจากการเปิดการเชื่อมโยงทางคมนาคมที่สะดวกไม่ได้หมายความว่าไทยผลจะได้รับประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นอย่างคุ้มค่า ผลการศึกษาเป็นการพัฒนาองค์ความรู้และสร้างความตระหนักรู้ถึงการพัฒนาเส้นทาง R3A/E ว่าการพิจารณาผลที่เกิดขึ้นในพื้นที่ใดก็ตามมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาในรายละเอียดจากผู้เกี่ยวข้องและจากแง่มุมต่างๆ ในพื้นที่แทนที่จากมุมมองจากมิติขององค์กรรวมโดยแง่มุมเดียวเช่นที่ผ่านมา ประเด็นที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมคือการเกิดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีแนวทางเจรจาต่อรองอย่างไร และกลยุทธ์ในการขยายการลงทุนของไทยในประเทศเพื่อนบ้านควรมีแนวทางอย่างไร การศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียดทั้งสองประเด็นจะเป็นการต่อยอดการวิจัยที่จะนำไปสู่การนำผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติอย่างได้ผลต่อไป

## **Executive Summary**

The main objective of the research Project: “Developing the capability of Route R3A/E and its possible impact to Thailand” is to find out the limitation and obstacle to trade along Route R3A/E in terms of law, regulation and institutional related. This route was originally called Route 3 East. It links the southern China, Lao PDR and Thailand. The length of the route is about 2000 kilometers. It was initiated by the Asian Development Bank under the Greater Mekong Sub-region Program.

The research is a qualitative research using data collected from relevant literature, field surveys, in-depth interviews and focus group. The study attempts to understand two essential research issues: (1) to find out the existing condition of production, investment and trade in order to understand the existing and potential flows of trade and services within the study and the peripheral areas along the route. This will lead to an understanding in existing goods and service flows and its trend from the development of this route, and (2) to study the logistics management process along the route. The research used the theory and framework of Diamond of Advantage and Value Chain to guide the study and analyses.

This study finds that even though the construction of Mekong Bridge at Chiang Khong is still incomplete, border trade among Thailand, Lao PDR, and Southern China along Route R3A/E is expanding. It is expected that when the bridge opens, tourist and cargo traffic will be even higher. This is mainly due to the rate of economic growth in Southern China and the attractive scenery in Thailand and Kunming.

The findings from the research can be concluded as follows:

### **Trade and Exchange**

- Before the opening of Route R3A/E, trade between Thailand and Southern China occurred along the Mekong River. The advantage of such trade practice is the ability to transport high volumes of cargo with low costs associated with each shipment. However, a barrier to trade along the Mekong River is that the water level varies quite substantially from one season to another. Therefore, Route R3A/E serves as an alternative transport route from Southern China to Thailand.
- The in-depth interviews suggest that Chinese traders, whether they are buyers or sellers, possess a higher bargaining power over Thai traders. In consequence, Chinese traders are able to manipulate the market price structure. Currently, there is evidence that Chinese traders trade directly with local farmers and Farmer Cooperative in Thailand.
- It has been found out that the transport of Chinese products from Southern China in Thailand is now on the rise. Around Talad Tai, more than 20 cold storage rooms have emerged. The operators of these storage rooms buy Chinese products and act as the wholesaler.
- The export of Thai products to China has to encounter strict regulation in comparison to importing Chinese products into Thailand. In addition, Thai exporters are unable to sell the products directly to local buyers, they have to go through certain Chinese import companies.
- Thai exported product to the southern China has been changed its source of origin in order to reduce the cost of import taxes. Mostly the Thai export cargoes via Route R3A/E to the southern China will transshipment at Botane, border between Lao PDR and China. It is China's policy to collect only 50% from Indochina Union Countries (China, Myanmar, Vietnam, Lao PDR and Cambodia) in comparison to others. Therefore, those Thai products will alter its originality to become Lao PDR' products at the border. Although, it has been agreed under Thai-Chinese FTA that tradable goods between two countries are free of duty fee; however, the Chinese government still collect VAT at 13% for agricultural goods and at 17% for industrial products.

## **Regulation**

- This study finds that international agreements among Thailand, China and Lao PDR are hardly in practices because of institutional differences in each country. For Thailand, all the decision has to be made from the central authority, while the process in decision making for the other two countries is more flexible.
- Common Control Area at the border is an agreement to reduce the duplication of custom inspection. It is agreed that local customer will be sent to work in the foreign customer. However, it is not fully practiced by Thailand because this bill has not been enacted by the House of Representative.

## **Logistics**

- Shipping is an essential business in transport service. Through the study's interviews, it is found that more Chinese has now entered into the shipping business in the North of Thailand. This means Chinese entrepreneurs has now entered in most of the trading process.
- At present, a new Chiang Saen port is under construction. It locates down south from the old one for about 10 kilometers. One customer points out that to reach this new port, a ship has to sail over Chang Island which needs another one and a half hour. In normal practice, Chinese cargo ship leaves Sip Song Pan Na in the morning and arrives Chiang Saen port at about 4.30 pm. It is impossible for the ship to go to the new port on time, due to the Border Security Act that preventing all ships to operate after 5 pm.

## **Investment**

- Currently, Chinese and Vietnamese investors are very active in Lao PDR. In the northern part of Lao PDR, Chinese mostly invests in plantations of rubber, maize, sugar cane, tapioca and tea, etc. Thai investors might see this trend as an opportunity to invest in the agricultural industry in the future.

## **Tourism**

- Lao's Special Economic Zone at the Golden Triangle invested by Chinese investors is directly related to Route R3A/E. This special zone is an entertainment complex consisting of casino, shops, golf court, and airport. If the Mekong Bridge completes, there will be a lot of Thai gamblers going there like what happens in Mukdahan now.

## **Recommendation**

The Thai government should introduce strategies to increase economic benefits to the country as follows:

### **Cross Border Trade**

The study finds that the openness of border trade under international agreement has led to incremental economic benefits among member countries. However, there is an inequality in benefit sharing among members. It has also been found out that foreign traders are able to freely run business against Thai law. In consequence, it causes disadvantages to Thai traders. For example, Chinese middlemen have freely operated their business in Thailand without any restriction and control by the host country. Therefore, the Ministry of Commerce should monitor this practice closely in order to protect the country's benefits.

## **Regulation**

Economic cooperation agreements which relate to the study areas have rapidly developed and will be more developed for the agreement of Asean Economic Community in 2016. However, most of Thai people still lack of information, knowledge and understanding of these change from the agreement and infrastructure linkage within this region. Therefore, Higher Educate Institute or NESDB should be a core institution to coordinate among public, private and educational sector in order to educate people into the same direction and continuity.

## **Logistics**

Logistic management is an essential factor in reducing trading and exchanging costs. Therefore, the government should pay attention and provide an appropriate measure to support land transport business in order to increase their competitiveness. The supportive measurement is to assist Thai business to venture with Laotian business in order to increase ratio in number of Thai vehicles in transport of goods and tourist along route R3A/E.

## **Investment**

The Thai government needs to initiate more exertive strategy for expanding investment and economic activities into neighboring countries to increase the country's role on foreign trading and investment, particularly, the trading and investment in Lao PDR. However, the strategy needs government's leading role and supports to the private sector's investment and related activities in neighboring countries. The Board of Investment or a new agency should play an active role in supporting the private sector by: (a) conducting research related to marketing and investment opportunities in neighbor countries, (b) joint venture or loan guarantee for large investment project. This will enable Thai investors to gain more competitiveness against traders from neighboring countries.

## **Tourism**

The Northern region of Thailand which is linked by route R3A/E to the Southern China is one of the world famous areas in tourism. At present, Chinese tourism becomes a potential demand for the tourist market due to their high income and fond of travelling abroad. Thai government should therefore play a role in coordinating among private tourism business of the three countries in these linkage areas. However, it has to be on the mutual benefit basis.

In addition, the government should pay more attention on promoting and increasing the investment potential and competitive ability of small and medium enterprises in border areas to increase their trade bargaining power with foreign traders. The local public and private sectors also need to cooperate with the government's strategy of capability building, knowledge building, and developing the next generation local enterprises. This will replace the existing trading and investment system that based on personal relationship, and eventually enable them to understand and able to operate their business in the international community within its standards, agreements and criteria.

The findings from this study show that trading and investment expansion through the road linkage does not match its real potential incremental benefit to Thai economy. This study generates some new knowledge and awareness that the details of all aspects and stakeholders should be considered and analyzed carefully more than just judging from a sole dimension of the final appearance. Further studies should be conducted in the areas of the followings: (a) non-tariff measures to trade and how to assist related agencies in dealing with the situation, and (b) what should be the direction for an investment expansion strategy in neighboring country. The results from the studies will be able to guide and enable future trade and investment activities to gain more benefits and more effective results.

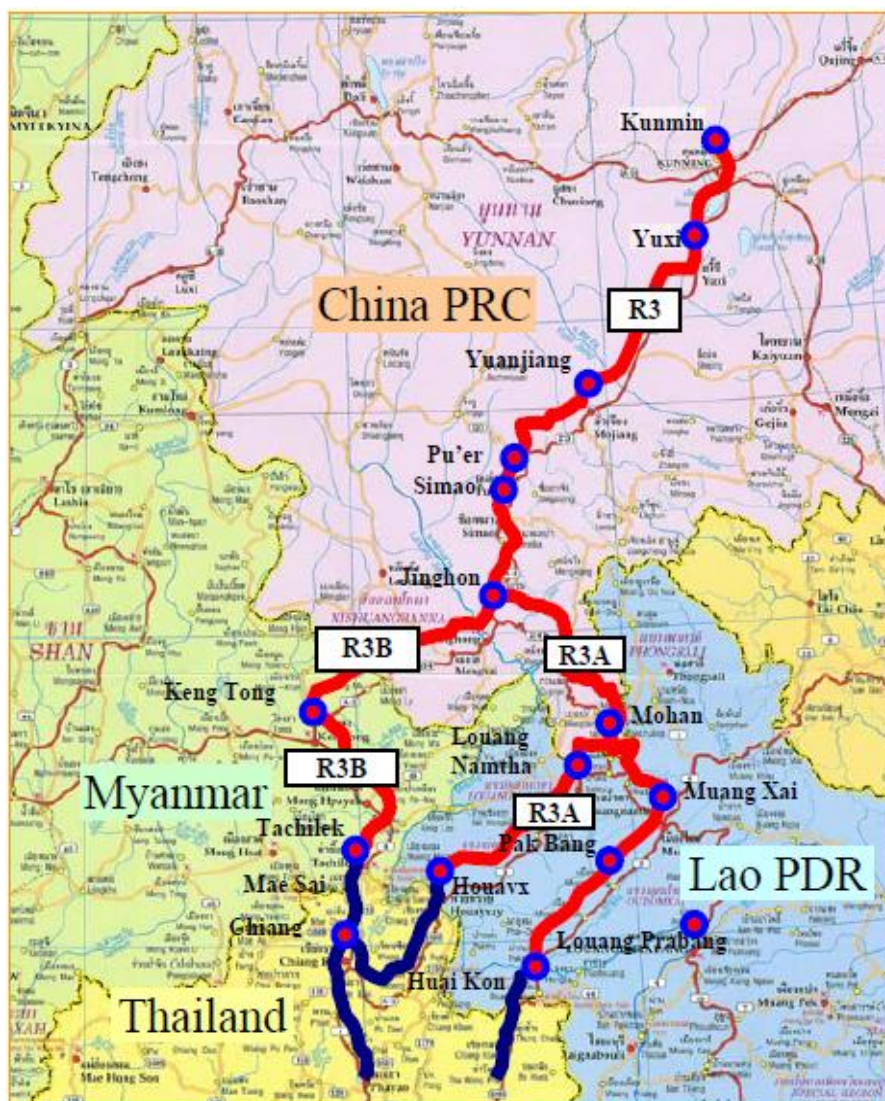
# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 หลักการและเหตุผล

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวมากยิ่งขึ้น หนึ่งในเส้นทางที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) คือ เส้นทาง R3A/ E หรือทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway) ซึ่งเรียกในภาษาจีนกลางว่า “คุนหมิง กงถู่” ซึ่งเชื่อมโยง กรุงเทพฯ – อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย - เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว – ด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา (สปป.ลาว) – ด่านบ่อหาน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน - นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน (สาธารณรัฐประชาชนจีน) เป็นเส้นทางที่สนับสนุนการเชื่อมโยงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเกิดจากการผลักดันของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ดังรูปที่ 1.1-1

ประเทศไทยได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทาง R3A/E โดยสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) หรือ NEDA ได้สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางเริ่มจากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้วไปถึงแขวงหลวงน้ำทา รวมระยะทาง 84.77 กิโลเมตร และก่อสร้างแล้วเสร็จไปเมื่อปี พ.ศ. 2551 เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักภายใต้โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 3 ในส่วนที่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเศรษฐกิจเหนือใต้ที่เชื่อมโยงจีน-สปป.ลาว-ไทย การพัฒนาเส้นทาง R3A/E ไม่ได้เอื้อประโยชน์ทางการค้ามาถึงกรุงเทพฯ เท่านั้น แต่การใช้เส้นทางดังกล่าวยังสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมอื่นๆ ของไทย ซึ่งจะอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศปลายทาง ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือหลักของไทย เช่น ท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และท่าเรือน้ำลึกสงขลา หรือแม้กระทั่งประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน เช่น กัมพูชา มาเลเซีย และสิงคโปร์ ทั้งนี้ สาเหตุที่จีนกำลังให้ความสำคัญเส้นทาง R3A/E เป็นอย่างมาก เนื่องจากมณฑลทางใต้ของจีน เช่น ยูนนาน เสฉวน ฉงชิ่ง หรือसानซีไม่มีทางออกทะเล จึงต้องการพัฒนาเส้นทางนี้ให้เป็นหนึ่งในเส้นทางยุทธศาสตร์การออกสู่ทะเลของสินค้าจีนต่อไป



รูปที่ 1.1-1 เส้นทาง R3A และ R3B

เส้นทางคมนาคมทางบก R3A คือ ถนนหมายเลข 3A เดิมเรียกว่า R3E (Route 3 East) หรือถนนหมายเลข 3 สายตะวันออก ทั้งนี้ในปี 2550 กรมการขนส่งทางบกระบุว่าให้ใช้ชื่อ R3A เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจีนตอนใต้-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) – ประเทศไทย ระยะทางประมาณ 2,000 กิโลเมตร เส้นทางเกิดจากการพัฒนาของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) ที่มีโครงการพัฒนาพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS (Greater Mekong Subregion) ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน ทั้ง ADB และประเทศในกลุ่ม GMS มุ่งเน้นให้เกิดถนนสายกรุงเทพฯ-คุนหมิง หรือ “คูนมั่งกงลู่” เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศจีนที่ต้องการขยายเศรษฐกิจลงใต้เพื่อเชื่อมระหว่าง

เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังมณฑลต่างๆ ในจีนตอนใต้ ระยะทางจาก คุนหมิง-กรุงเทพฯ ประมาณ 2,000 กิโลเมตร นอกจากเส้นทาง R3A/E ยังมีเส้นทางคู่ในลักษณะ เป็นครึ่งวงกลมบรรจบหัวและท้ายกับเส้นทาง R3A/E คือ เส้นทาง R3B ที่เป็นเส้นทางเชื่อมจีน ตอนใต้-พม่า-ประเทศไทย อีกเส้นหนึ่งมีต้นทางจากคุนหมิง-เชียงรุ่ง-เชียงตุง-แม่สาย ระยะทาง ประมาณ 254 กิโลเมตร

เส้นทาง R3A/E ภายใน สปป.ลาว มีระยะทางประมาณ 240 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเมือง ห้วยทราย แขวงบ่อแก้วไปจนถึงเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเป็นชายแดน สปป.ลาว ติดต่อกับชายแดนจีนที่เมืองบ่อหานหรือโม้อาน มณฑลยูนนาน ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้น เรียบร้อยเปิดใช้งานแล้ว รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่วิ่งจากประเทศจีนผ่านหลวงน้ำทา สู่เวียงจันทน์ หลวงพระบาง ของ สปป.ลาว และประเทศไทยได้ตั้งแต่ต้นปี 2551 โดยถนนที่ก่อสร้างเป็นถนน แบบรถวิ่งสวนกัน 2 ช่องจราจร มีความกว้างประมาณ 10 เมตร และต่อมาได้ขยายไหล่ทางออกไป อีกข้างละประมาณ 1.1 เมตร เพื่อให้สะดวกต่อการสัญจรและขนส่งสินค้าตามแนวเหนือใต้เพราะ ภูมิประเทศระหว่างแขวงบ่อแก้ว-แขวงหลวงน้ำทาใน สปป.ลาว เป็นป่าเขาและภูเขาสูงชัน

การพัฒนาเส้นทางดังกล่าวไม่เพียงแต่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า เท่านั้น แต่ยังจะช่วยกระตุ้นโอกาสทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่เส้นทางพาดผ่าน เช่น การท่องเที่ยว และการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบริการโลจิสติกส์ ให้พัฒนามากขึ้นอีกด้วย อย่างไรก็ตาม เส้นทางดังกล่าวจำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าระหว่างกันถึง 3 ประเทศ ทำให้การพัฒนาทางกายภาพหรือโครงสร้างพื้นฐานอาจไม่เพียงพอต่อการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ หากกฎหมาย กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ยังมีข้อจำกัด อุปสรรค หรือยังไม่ได้ถูกนำไปใช้ ประโยชน์อย่างเหมาะสม

ด้วยเหตุนี้ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) ซึ่งมี บทบาทสำคัญในการค้นคว้าวิจัยและฝึกอบรม ด้านการค้าระหว่างประเทศ การเงิน การคลัง การลงทุนและการพัฒนา จึงเล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ตามเส้นทาง ดังกล่าว ทั้งในด้านกายภาพ สถานการณ์การค้าและการลงทุน ตลอดจนกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร กฎระเบียบ ประเพณีปฏิบัติของแต่ละ ประเทศ ยุทธศาสตร์ของประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อจำกัด และอุปสรรคในการเคลื่อนย้าย สินค้าและบริการต่างๆ ซึ่งมีผลทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็น ประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ และภาคส่วนต่างๆ ให้สามารถใช้ประโยชน์จากการ พัฒนาเส้นทาง R3A/E ได้อย่างยั่งยืนในอนาคต



## 1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคทางการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน ตามเส้นทาง R3A/E และเส้นทางที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย
- 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ตามเส้นทาง R3A/E ในด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งข้อจำกัด ปัญหา และอุปสรรค ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้กรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อศึกษาสถานการณ์การพัฒนาศักยภาพความรู้และการตระหนักรู้เกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทาง R3A/E ในพื้นที่เส้นทางที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย
- 4) เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาและอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นตามเส้นทาง R3A/E และการสร้างประโยชน์จากเส้นทาง R3A/E แก่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- 5) เพื่อนำไปพัฒนาเป็นองค์ประกอบของหลักสูตรฝึกอบรมของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1) ศึกษาวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคทางการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน ตามเส้นทาง R3A/E และเส้นทางที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย
- 2) ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทาง R3A/E ในด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งข้อจำกัด ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้กรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) ศึกษาสถานการณ์การพัฒนาศักยภาพความรู้และการตระหนักรู้เกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทาง R3A/E ของภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคประชาชนในพื้นที่เส้นทางที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย
- 4) วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาและอุปสรรค และการสร้างประโยชน์จากเส้นทาง R3A/E และเส้นทางที่เกี่ยวข้อง แก่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

- 5) การดำเนินการตามข้อ 1) – 4) จะครอบคลุมเส้นทาง R3A/E และเส้นทางที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยเริ่มจากด่านบ่อหาน สาธารณรัฐประชาชนจีน – สปป.ลาว – จังหวัดเชียงราย – กรุงเทพฯ – ท่าเรือน้ำลึกของไทย และการไหลเวียนของสินค้าที่สำคัญผ่านด่านชายแดนเชียงรายไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ เช่น กัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย เป็นต้น
- 6) สัมภาษณ์เชิงลึก/ประชุมระดมความคิดเห็นหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของไทย ในส่วนกลาง และในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง
- 7) ร่วมเป็นวิทยากรและจัดทำเอกสารประกอบการสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาในงานสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาของสถาบันฯ

#### 1.4 ทฤษฎีการศึกษาและระเบียบวิธีการวิจัย (Research Methodology)

ด้วยเหตุที่โจทย์ในการศึกษาครั้งนี้ ที่สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) กำหนดความสำคัญในการศึกษาวิเคราะห์ ในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตลอดจนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเป็นข้อจำกัดและอุปสรรคต่อการประกอบการค้าและการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของไทยในการใช้เส้นทางดังกล่าว มากกว่าสิ่งที่ปรากฏเห็นผ่านตัวเลขการนำเข้าและส่งออก ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเห็นว่าแนวทางการศึกษาวิจัยในการศึกษานี้จะมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องในเรื่องการสร้างความเข้าใจด้านข้อจำกัดและอุปสรรค 2 ประเด็น คือ

- (1) สภาพการณ์การผลิต การลงทุนและการค้าในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อนำไปสู่ความเข้าใจในเรื่องการไหลเวียนของสินค้าและบริการที่เป็นอยู่และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทาง และ
- (2) การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการบนเส้นทางที่ศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจในขบวนการจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการบนเส้นทาง

ดังนั้น กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้เป็นแกนหลักในการวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากบุคคลต่างๆ จึงอิงกับทฤษฎี 2 ทฤษฎีที่สำคัญ คือ

#### 1.4.1 ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of Advantage)

การสร้างความสำเร็จและการเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ในด้านการผลิต การค้าและการลงทุนที่เป็นอยู่และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นจะใช้กรอบแนวคิดทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน โดยมุ่งเน้นทำการศึกษากำหนดความเข้าใจ ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางระบบเศรษฐกิจระดับจุลภาคของภาคเอกชนในพื้นที่ เพราะถือเป็นรากฐานสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับมหภาค ซึ่งมีการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งในระดับประเทศ และระดับโลก โดยทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน ซึ่งตามแบบจำลองนี้ ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์และพลวัตขององค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่

1) **กลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างและการแข่งขัน** (Industry strategy, Structure and competitiveness) เช่น ลักษณะและประเภทการผลิต การลงทุน และการค้า รวมทั้งความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในพื้นที่กับผู้ประกอบการในพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้าน

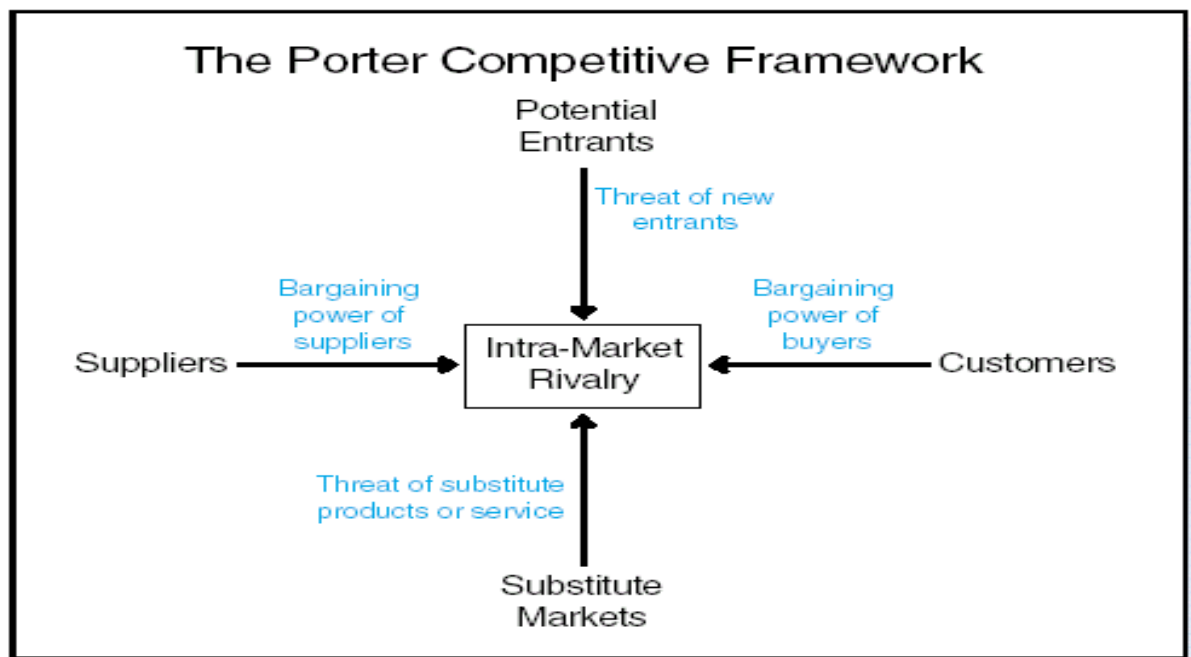
2) **เงื่อนไขอุปสงค์ในพื้นที่** (Home demand conditions) ความต้องการสินค้าประเภทวัตถุดิบและอุปสงค์ต่อเนื่องของอุตสาหกรรมในพื้นที่มีลักษณะอย่างไร หรือผู้บริโภคหรือผู้ใช้สินค้าในอุตสาหกรรมมีรสนิยมหรืออุปสงค์สินค้าในลักษณะใด

3) **ระบบเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน** (Related and supporting industries) ความสัมพันธ์ในด้านเศรษฐกิจการผลิต การค้า และการลงทุนกับพื้นที่เชื่อมโยง

4) **เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต** (Factor conditions) คือปัจจัยการผลิตของประเทศที่มีอยู่ อาทิเช่น ทรัพยากรธรรมชาติ แรงงาน เงินทุน ระบบสาธารณูปโภค ฯลฯ โดยศึกษาถึงลักษณะหรือธรรมชาติของปัจจัยที่ใช้ในการผลิตสินค้าพื้นที่

การเน้นนำเอาปัจจัยเหล่านี้มาทำการวิเคราะห์ เนื่องจากปัจจัยดังกล่าวล้วนมีบทบาทที่สำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันเชิงพื้นที่ ในการการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน จะนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ มาประมวลผลวิเคราะห์สภาพ สาเหตุ ปัญหา และปัจจัยสำคัญอันนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์เป้าหมาย

เหตุผลที่นำทฤษฎีนี้มาใช้ในการวิเคราะห์เนื่องมาจากระบบเศรษฐกิจของโลกที่เปลี่ยนแปลงไปตามการเกิดกระแสโลกาภิวัตน์ การเคลื่อนย้ายทุนที่เป็นไปโดยเสรี และการเกิดกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคต่างๆ ล้วนก่อให้เกิดการนำกลยุทธ์ในหลายรูปแบบมาใช้ในทางธุรกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศ ดังนั้นการใช้ทฤษฎีการวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรมแบบนีโอคลาสสิกมาใช้ในการศึกษานี้จึงไม่น่าเพียงพอ ดังนั้นทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน แบบ Diamond of Advantage จึงมีความเหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน เนื่องมาจากทฤษฎีนี้มีการนำเอาทั้งปัจจัยเศรษฐกิจเชิงพื้นที่หรือ ปัจจัยภายใน ผสมผสานกับการนำปัจจัยที่เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจนอกพื้นที่หรือปัจจัยภายนอก มาประกอบกันเพื่อแสวงหาวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์เป้าหมายที่จะกำหนดขึ้น ยุทธศาสตร์เป้าหมายที่ถูกกำหนดขึ้น โดยกลยุทธ์ “การเรียนรู้เขา รู้เรา” เช่นนี้ย่อมนำไปสู่การแปลงยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป



ที่มา : Competitive Advantage : Creating and Sustaining Superior Performance (1985) โดย Michael E. Porter

กรอบงานการแข่งขันตามแนวคิดทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้านของ Porter

สิ่งที่เป็นจุดเน้นในการสัมภาษณ์อาศัยกรอบแนวคิดข้างต้นเพื่อค้นหาคำตอบเกี่ยวกับ

- (ก) อิทธิพลหรือความมีอำนาจการต่อรองของแต่ละฝ่ายในขบวนการแลกเปลี่ยน
- (ข) ความสามารถที่จะเข้ามาแข่งขันของผู้ค้าและรายอื่น
- (ค) สินค้าหรือบริการนั้นมีสิ่งอื่นมาทดแทนได้ง่ายหรือไม่ กำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกันได้ง่ายหรือไม่ หรือเน่าเสียง่ายหรือไม่ และ
- (ง) กฎหมาย กฎระเบียบ กติกา และวัฒนธรรมสังคมมีความเกี่ยวข้องบังคับใช้กับการแลกเปลี่ยนอย่างไร

#### 1.4.2 ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

การศึกษานี้อาศัยบรรทัดฐานจากแนวคิดเรื่องห่วงโซ่คุณค่าของ Michael E. Porter ที่ได้เขียนเรื่องนี้ไว้ในหนังสือเรื่อง “Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance” (1985) Michael E. Porter กล่าวว่า การที่องค์กรจะมีความได้เปรียบหรือเสียเปรียบการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ขึ้นอยู่กับการที่องค์กรนั้นจะดำเนินกิจกรรมภายในองค์กรของตนได้ดีกว่าหรือแตกต่างจากคู่แข่งอย่างไร นอกจากนั้นแล้ว ยังได้เสนอการทำความเข้าใจกลยุทธการได้เปรียบเชิงแข่งขันขององค์กรโดยผ่านการพิจารณาภาพรวมของกิจกรรมโดยการนำมาร้อยเรียงกันเป็นแต่ละขั้นตอนเพื่อนำไปสู่การเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่ดำเนินธุรกิจเดียวกันว่าองค์กรของเรามีความได้เปรียบหรือเสียเปรียบในด้านต้นทุนการผลิตหรือการสร้างแตกต่างด้านผลิตภัณฑ์ Michael E. Porter เรียกกิจกรรมที่มีการร้อยเรียงในลักษณะส่งงานต่อกันนี้ว่าห่วงโซ่คุณค่า

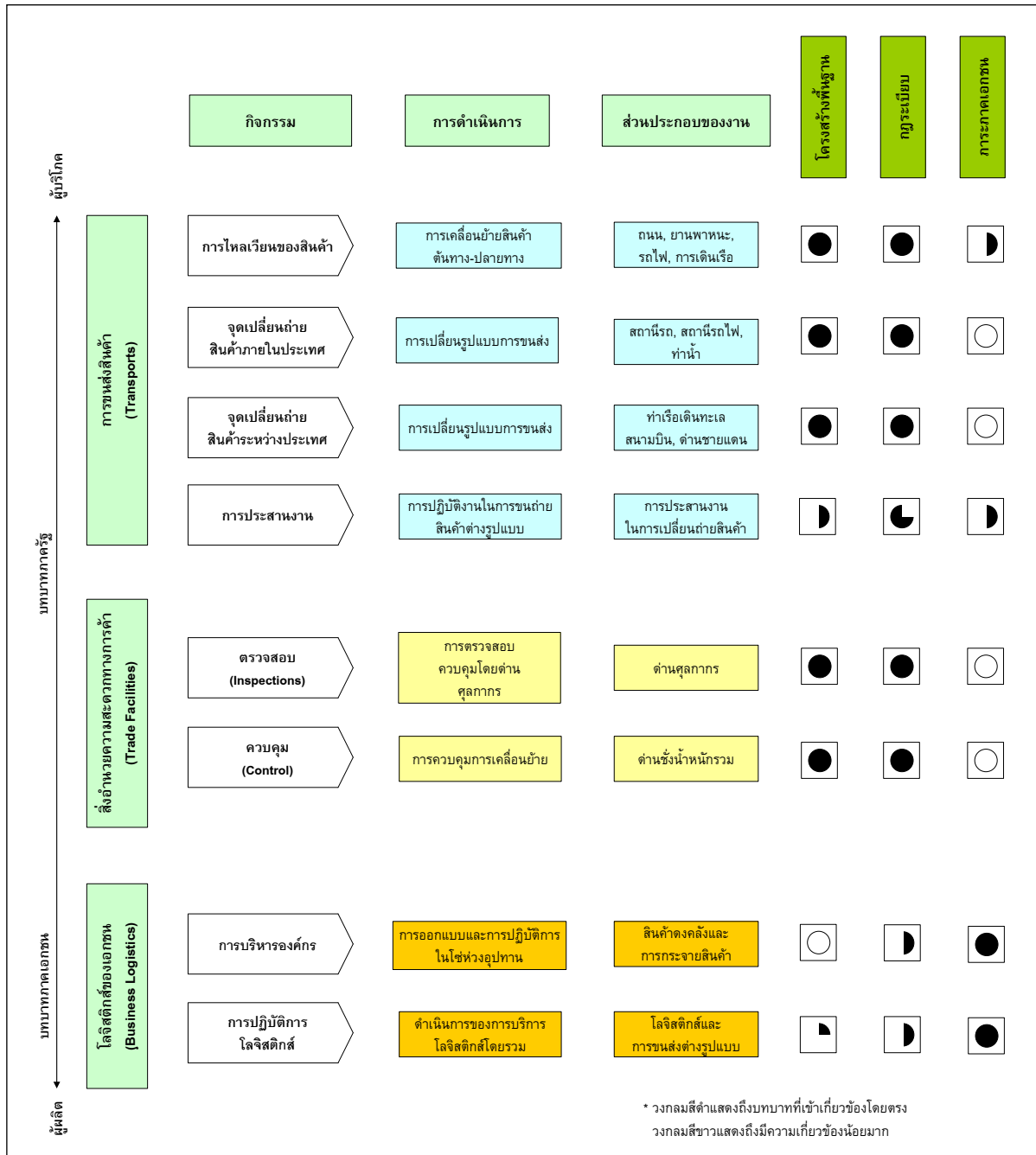
Michael E. Porter แบ่งกิจกรรมต่างๆ ซึ่งสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรออกเป็นสองกิจกรรมประกอบด้วย กิจกรรมพื้นฐานและกิจกรรมสนับสนุนดังแสดงไว้ในกิจกรรมพื้นฐานคือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตโดยตรงตั้งแต่โลจิสติกส์การนำเข้าวัตถุดิบ ขั้นตอนการแปรรูปเป็นสินค้าสำเร็จรูปโลจิสติกส์ การนำสินค้าสำเร็จรูปส่งถึงมือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย สำหรับกิจกรรมสนับสนุน คือกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก และกิจกรรมสนับสนุนด้วยตนเอง เริ่มต้นตั้งแต่การนำเข้าวัตถุดิบจากฝ่ายจัดหาหรือผู้จัดหาป้อนวัตถุดิบหรือปัจจัยการผลิตเข้าสู่กิจกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งกระบวนการผลิตและการตลาด และสิ้นสุดที่การกระจายสินค้าสำเร็จรูปสู่ผู้บริโภค กล่าวโดยสรุปการจัดการห่วงโซ่คุณค่า เป็นการจัดการโดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าและบริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า



ที่มา : Competitive Advantage : Creating and Sustaining Superior Performance (1985) โดย Michael E. Porter

### ห่วงโซ่คุณค่าของ Michael E. Porter

การวิเคราะห์กระบวนการห่วงโซ่คุณค่าในธุรกิจ จะเห็นได้ว่าบทบาทของรัฐบาลในระบบเศรษฐกิจเสรีนิยมจะมีส่วนเข้าไปเกี่ยวข้องในทุกกิจกรรมในห่วงโซ่คุณค่า โดยการออกนโยบายสนับสนุน หรือออกกฎหมายควบคุมการบริหารกิจการเป็นหลัก ทั้งนี้หมายถึงถึงกฎข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในการค้าระหว่างประเทศด้วย ดังนั้นในขบวนการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าภายใต้สภาวะการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบันจำเป็นต้องอาศัยการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เพื่อลดต้นทุนการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนจึงเป็นสิ่งสำคัญ ที่จะทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากระบบที่รัฐกำหนดขึ้นอาจเป็นสิ่งสนับสนุนหรืออุปสรรคต่อการประกอบการค้าได้ การทำความเข้าใจในการจัดโครงสร้างระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพภายใต้ระบบเศรษฐกิจตลาด โดยการวิเคราะห์บทบาทของภาครัฐและภาคเอกชนให้ชัดเจน บทบาทของรัฐบาลที่สำคัญ ได้แก่ การกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการในการพัฒนาระบบขนส่งภายใต้พื้นฐานการตัดสินใจ ที่มีต้นทุนการขนส่งสินค้าโดยรวมที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กล่าวคือการดำเนินบทบาทของรัฐบาลจะต้องสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันโดยเสรีของภาคเอกชนในระบบเศรษฐกิจ และส่งเสริมให้กลไกราคาได้ทำหน้าที่ในการกระจายทรัพยากรที่มีอยู่จำกัดอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นรัฐจะจำกัดบทบาทในการลงทุนในภาคส่วนที่เอกชนไม่พร้อมจะลงทุน เนื่องจากเอกชนไม่สามารถมีอำนาจกีดกันโดยใช้กฎระเบียบไม่ให้ผู้อื่นมาใช้ประโยชน์จากการลงทุนของตนได้ การอำนวยความสะดวกที่รัฐจะทำให้เกิดการแข่งขันในทางธุรกิจ และการลดต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Costs) และการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ของภาคเอกชน (Business Logistics Costs) จะเป็นตามลักษณะกิจกรรมการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค



ที่มา : ปรับปรุงจากรายงานของ World Bank 2008

## การเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านกระบวนการต่างๆ

ต้นทุนโลจิสติกส์มีผู้ให้นิยามหรือจำกัดความเอาไว้หลากหลาย ที่ปรึกษาจึงได้นำเอากรอบแนวความคิดของ World Bank (2008) ที่ระบุว่าระบบโลจิสติกส์เป็นระบบที่ซับซ้อน ประกอบด้วย

- (1) โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง (Transport Infrastructure)
- (2) สิ่งอำนวยความสะดวกในการค้า (Trade Facilitation)
- (3) โลจิสติกส์ขององค์กร (Business Logistics)

โดยที่ 3 องค์ประกอบนี้ มีส่วนเกี่ยวข้องในการไหลเวียนของสินค้า นอกจากนี้ยังมีการศึกษาเป็นจำนวนมากที่ได้วิเคราะห์ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถทางการแข่งขัน กับประสิทธิภาพการไหลเวียนของสินค้า ดังนั้นการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันจึงไม่ควรที่มองในมุมของคอขวดทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ยังต้องพิจารณาถึงกฎระเบียบและวิธีการปฏิบัติ ตลอดจนความสามารถในการบริหารกิจกรรมโลจิสติกส์ของภาคเอกชน

Hildegunn Kyvik Nordås และ Roberta Piermar Tini (2004) ได้เสนอรายงานความสัมพันธ์ระหว่างการเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่มีผลต่อการลดต้นทุนการค้าและการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศในเอกสาร “Infrastructure and Trade” ของ WTO ไว้ดังนี้ : ในปี ค.ศ.1990 ค่าธรรมเนียมการค้า (Tariffs) เฉลี่ยของโลกในสินค้าอุตสาหกรรมลดลงจากอัตราร้อยละ 15.5 เหลือเพียงร้อยละ 7.9 ในปี ค.ศ.2003 แต่ปริมาณการค้าระหว่างประเทศยังคงมีอัตราการเพิ่มขึ้นน้อยกว่าที่คาดไว้ หากประมวลด้านอุปสงค์ทรัพยากรพื้นฐานของประเทศและเทคโนโลยีในประเทศต่างๆ ที่มีอยู่ สิ่งที่น่าสนใจคืออธิบายปรากฏการณ์ของปริมาณการค้าที่น้อยกว่าที่ควรจะเป็น ได้แก่ สิ่งกีดกันทางการค้าด้านอื่นยังคงมีอยู่ รวมถึงต้นทุนธุรกรรม (Transaction Costs) และต้นทุนอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสืบหาแหล่งอุปทานและแหล่งอุปสงค์สินค้าระหว่างประเทศ การใช้เวลาในการเจรจาตกลงทำสัญญา และระยะเวลาการจัดส่งสินค้าจะผลิตในประเทศ หรือไปยังลูกค้าในต่างประเทศ ต้นทุนธุรกรรมเหล่านี้ประกอบขึ้นมาจากหลายมิติ

**มิติแรก** ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อการสื่อสาร เพื่อการเดินทางทางธุรกิจ ค่าขนส่งสินค้า ค่าประกันภัย และค่าที่ปรึกษาทางกฎหมาย สิ่งเหล่านี้นอกจากมีปัญหาความแตกต่างกันในด้านกฎระเบียบและวัฒนธรรมระหว่างคู่ค้าแล้ว แต่ยังมีปัญหาเรื่องคุณภาพของโครงสร้าง



พื้นฐานและคุณภาพในการบริการที่เกี่ยวข้องในการค้าอีกด้วย ยกตัวอย่างเช่น อัตราค่าเรียกเก็บค่าโทรศัพท์ทางไกลและคุณภาพของการให้บริการค่าโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศ เป็นต้น

**มิติที่สอง** ของต้นทุนธุรกรรม ได้แก่ เวลา คำกล่าวที่ว่า “เวลาคือเงิน เวลาคือทอง” แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างมิติเงินกับเวลา เวลามีความสำคัญอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมที่ทำธุรกิจที่การส่งสินค้าเป็นไปตามตารางเวลา (Just-in-time Business Practices) และ การใช้เครือข่ายอุปทานระหว่างประเทศ กิจกรรมดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่ง การบริหารจัดการจัดส่งสินค้าในขบวนการใช้ห่วงอุปทานหรือโลจิสติกส์ กิจกรรมลักษณะนี้เน้นการเก็บสินค้าคงคลังของผู้ผลิตสินค้าชั้นกลางในปริมาณพอใช้ และตลอดทั้งสายการผลิตจะชะงักงันทันทีที่สายการผลิตใดสายการผลิตหนึ่งเกิดการสะดุด การสะดุดของการส่งสินค้าชั้นกลาง จะเป็นผลกระทบต่อดัชนีรวมของทั้งอุตสาหกรรมทันที ต้นทุนธุรกรรมในมิตินี้จึงถูกชี้ขาดด้วยที่ตั้งของแหล่งผลิต และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลทำให้การขนส่งสินค้าได้ตรงต่อเวลามากกว่าอัตรา ค่าส่ง ความล่าช้าที่มีผลจากต้นทุนอาจเกิดจากการปฏิบัติงานที่ล่าช้า (Red Tape) ที่ด่านศุลกากรด้วยเช่นกัน

**มิติที่สาม** ของต้นทุนธุรกรรม ได้แก่ ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Costs) ของการไม่มีระบบการส่งหรือบริการการสื่อสารที่ดี ยกตัวอย่างเช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถขนส่งผ่านเส้นทางที่มีโครงสร้างรับน้ำหนักบรรทุกได้เพียงพอระหว่างจุดต้นทางและปลายทาง ในกรณีของการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ และไทย-เวียดนาม เป็นกรณีที่น่าจะมีปัญหาเรื่องถนนในสปป.ลาว ที่จะสามารถรับน้ำหนักบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะมีการขนส่งหรือไม่ เป็นต้น ในกรณีเดียวกัน การขาดการให้บริการด้านโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ ก็เป็นผลให้ต้นทุนธุรกรรมสูงขึ้นด้วยเช่นกัน

ผลงานวิจัยพบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานมีความสัมพันธ์กับการค้าระหว่างประเทศ สืบเนื่องมาจากคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานมีความสัมพันธ์ในเชิงผกผันกับต้นทุนธุรกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเชิงธุรกิจการค้ายุคใหม่ที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะครบวงจรในแนวดิ่ง หรือการบริหารต้นทุนในแนวราบแบบใช้ห่วงอุปทาน ต้นทุนการค้ามีความสัมพันธ์กับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมาก

## 1.5 การทบทวนวรรณกรรม

พื้นที่ที่จะทำการศึกษามีงานศึกษาโดยหน่วยงาน การสัมมนา และข่าวสารเป็นจำนวนมาก เนื่องจากการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบก ระหว่าง ไทย-จีนตอนใต้จะเป็นเส้นทางเลือกที่จะมีความสำคัญในอนาคต การทบทวนวรรณกรรมในลำดับนี้พบว่ามีเอกสารหรือวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาที่สำคัญ ดังนี้

### 1.5.1 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

Arvis et al. (2010) ได้ระบุในรายงาน Connecting to Compete 2010 Trade Logistics in the Global Economy (2010) ที่ได้สำรวจประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index, LPI) ของบริษัทต่างๆ มากกว่า 5,000 บริษัท และบริษัทที่เป็นผู้จ้างขนส่งสินค้าระดับสากลอีกกว่า 1,000 บริษัท ที่กระจายอยู่ 155 ประเทศทั่วโลกได้ระบุว่า “ประสิทธิภาพของโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อการค้าและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ” และจากการวิเคราะห์ด้วยฐานข้อมูล LPI ปี 2007 ซึ่งเป็นปีแรกของการสำรวจด้วย LPI พบว่า ประสิทธิภาพที่ดีกว่าของโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับการขยายตัวทางการค้า การส่งออก และการดึงดูดการลงทุนจากชาวต่างชาติ รวมทั้งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ทั้งนี้การค้าโลกเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศผ่านเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระดับสากลที่นับวันจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่ทำหน้าที่ตั้งแต่ การขนส่งทางเรือ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางบก การจัดการคลังสินค้า เป็นต้น โลกาภิวัตน์สร้างอุปสงค์ด้านการบริการทางโลจิสติกส์ที่ซับซ้อนมากขึ้น เพื่อให้โซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมผลิตไม่หยุดชะงัก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ค้าจะสามารถใช้ประโยชน์ของเครือข่ายระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นจะขึ้นอยู่กับปัจจัยสนับสนุนของแต่ละประเทศ เช่น ด้านกฎระเบียบการค้า การขนส่งและจราจร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ของแต่ละประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ Arvis et al. (2010) ได้ชี้ให้เห็นว่าประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ดังแสดงในตารางที่ 1.5-1 ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงสุด 10 อันดับแรก ประจำปี 2010 เป็นประเทศที่รายได้สูง และตารางที่ 1.5-2 แสดงประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ต่ำสุด 10 อันดับส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีรายได้ต่ำ อย่างไรก็ตาม นักวิจัยยังระบุว่า ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไม่ได้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจอย่างเดียวเป็นหลัก ยังเกี่ยวข้องกับนโยบายของประเทศทางด้านโลจิสติกส์ เช่น จีน ไทย บังคลาเทศ และเวียดนาม เป็นต้น ที่มีรายได้อยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง เช่น จีน ที่มีรายได้ใน

ระดับ lower middle แต่มีค่า LPI สูงถึง 3.49 หรืออันดับที่ 27 ของโลก หรือ ไทย ที่มีรายได้อยู่ในระดับ lower middle เช่นเดียวกัน แต่มีค่า LPI เท่ากับ 3.29 และอยู่ในอันดับที่ 35 ของโลก ดังนั้นนโยบายของภาครัฐจึงมีส่วนสำคัญต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์โดยรวมเช่นกัน

ตารางที่ 1.5-1

ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงสุด 10 อันดับแรกประจำปี 2010 (LPI)

| Economy        | 2010 LPI |           |                        | 2007 LPI |           |                        |
|----------------|----------|-----------|------------------------|----------|-----------|------------------------|
|                | LPI rank | LPI score | % of highest performer | LPI rank | LPI score | % of highest performer |
| Germany        | 1        | 4.11      | 100.0                  | 3        | 4.10      | 97.1                   |
| Singapore      | 2        | 4.09      | 99.2                   | 1        | 4.19      | 100.0                  |
| Sweden         | 3        | 4.08      | 98.8                   | 4        | 4.08      | 96.4                   |
| Netherlands    | 4        | 4.07      | 98.5                   | 2        | 4.18      | 99.6                   |
| Luxembourg     | 5        | 3.98      | 95.7                   | 23       | 3.54      | 79.5                   |
| Switzerland    | 6        | 3.97      | 95.5                   | 7        | 4.02      | 94.5                   |
| Japan          | 7        | 3.97      | 95.2                   | 6        | 4.02      | 94.8                   |
| United Kingdom | 8        | 3.95      | 94.9                   | 9        | 3.99      | 93.8                   |
| Belgium        | 9        | 3.94      | 94.5                   | 12       | 3.89      | 90.7                   |
| Norway         | 10       | 3.93      | 94.2                   | 16       | 3.81      | 88.1                   |

Source: Logistics Performance Index, 2007 and 2010.

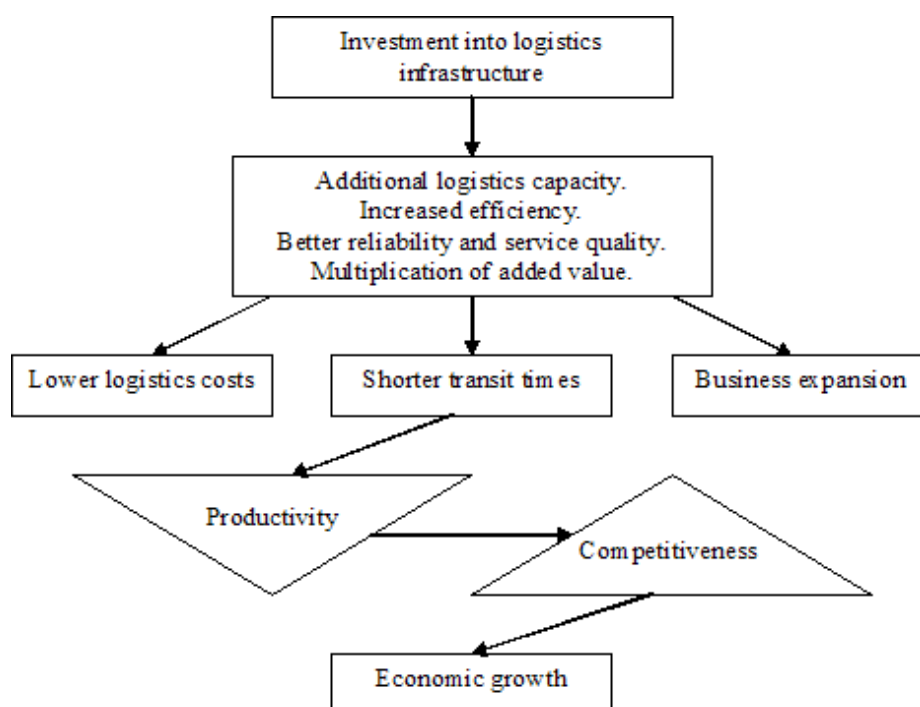
ตารางที่ 1.5-2

ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ต่ำสุด 10 อันดับสุดท้ายประจำปี 2010 (LPI)

| Economy       | 2010 LPI |           |                        | 2007 LPI |           |                        |
|---------------|----------|-----------|------------------------|----------|-----------|------------------------|
|               | LPI rank | LPI score | % of highest performer | LPI rank | LPI score | % of highest performer |
| Somalia       | 155      | 1.34      | 10.9                   | 127      | 2.16      | 36.3                   |
| Eritrea       | 154      | 1.70      | 22.4                   | 124      | 2.19      | 37.2                   |
| Sierra Leone  | 153      | 1.97      | 31.2                   | 144      | 1.95      | 29.9                   |
| Namibia       | 152      | 2.02      | 32.8                   | 126      | 2.16      | 36.3                   |
| Rwanda        | 151      | 2.04      | 33.4                   | 148      | 1.77      | 24.3                   |
| Cuba          | 150      | 2.07      | 34.3                   | n/a      | n/a       | n/a                    |
| Guinea-Bissau | 149      | 2.10      | 35.4                   | 116      | 2.28      | 40.0                   |
| Iraq          | 148      | 2.11      | 35.5                   | n/a      | n/a       | n/a                    |
| Nepal         | 147      | 2.20      | 38.6                   | 130      | 2.14      | 35.7                   |
| Sudan         | 146      | 2.21      | 38.7                   | 64       | 2.71      | 53.6                   |

Source: Logistics Performance Index, 2007 and 2010.

Navickas et al. (2011) ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างระบบโลจิสติกส์กับขีดความสามารถทางแข่งขันของประเทศ โดยได้ระบุว่าการลงทุนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์จะส่งผลให้ความสามารถด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นทั้งประสิทธิภาพ ความน่าเชื่อถือ คุณภาพของการให้บริการ รวมทั้งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้า ที่จะส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงระยะเวลาขนส่งลดลง และสร้างโอกาสให้มีการเจริญเติบโตทางธุรกิจที่มากขึ้น ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะเป็นสิ่งที่ตามมาดังแสดงในรูปที่ 1.5-1



รูปที่ 1.5-1

ผลกระทบของโลจิสติกส์ต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Navickas et al., 2011)

รายงานของ The Haven Gateway Partnership ในปี 2010 ได้ทำการศึกษา ทำเรืออุตสาหกรรมโลจิสติกส์รวมทั้งหน่วยงานท้องถิ่น ในเขตของ Västra Götaland, the Port of Gothenburg, Falköping Kommun ในสวีเดน และ the Port of Zeebrugge ในเบลเยียม เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาความเข้มแข็งของการขนส่ง ท่าเรือ และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และผลกระทบต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าวข้างต้น จากการศึกษาพบว่า การขนส่ง ท่าเรือ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์และธุรกิจค้าส่งมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของภูมิภาคดังกล่าว สร้างงาน 45,000 งาน ภายในอุตสาหกรรมดังกล่าวและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ยังไม่นับรวม public sector ทางด้านสาธารณสุข และการศึกษา รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีผลโดยตรงต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ดังจะเห็นได้จาก Srivastava (2011) ได้ระบุในรายงาน Regional Corridors Development in Regional Cooperation ของ ADB ที่ระบุถึงความก้าวหน้าของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจที่ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลง 5 ขั้นตอน 1) ระเบียงการขนส่ง (Transport Corridor) 2) ระเบียงการขนส่งและการสนับสนุนการค้า (Transport and Trade Facilitation Corridor) 3) ระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) 4) ระเบียงการพัฒนาเขตชนบท (Urban Development Corridor) และ 5) ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ทั้งนี้ Srivastava (2011) ได้ระบุตัวชี้วัดเพื่อวัดประสิทธิภาพของระเบียงเศรษฐกิจตามโซนในตารางที่ 1.5-3

ตารางที่ 1.5-3 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพระเบียงเศรษฐกิจตามโซน

| Zone                   | Indicator                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I (Narrow, National)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Percent of corridor completed (to specified standards, divided, number of lanes, etc.)</li> <li>Time/cost distance within borders</li> <li>Indicators of national logistics development (number of transport and logistics companies, others)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                     |
| II (Broad, National)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Volume of domestic passenger and cargo traffic</li> <li>Corridor width (traffic volume on feeder roads)</li> <li>Tourist arrivals by land, tourist spending, tourist nights</li> <li>Number of accommodation facilities along corridor</li> <li>Approved/registered investments in corridor provinces</li> <li>Approved/registered foreign direct investment in corridor provinces</li> <li>Integration and use of multimodal transport for cargo</li> </ul> |
| III (Narrow, Regional) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Percent of total trade accounted for by corridor</li> <li>Growth in value of cross-border trade at main border checkpoints</li> <li>Volume of traffic at border checkpoints</li> <li>Trade facilitation measures (time/cost distance, and time release studies)</li> <li>Volume of foreign vehicles traveling within country</li> </ul>                                                                                                                      |

จากตารางที่ 1.5-3 มีการแบ่งโซนออกเป็น 3 โซน คือ โซนที่ 1 หมายถึงเศรษฐกิจหรือการพัฒนาที่ยังอยู่ในวงแคบและภายในประเทศ ตัวชี้วัดประกอบด้วย เปอร์เซ็นต์ของระเบียงที่แล้วเสร็จ เวลาและต้นทุนต่อระยะทางในเขตชายแดน ตัวชี้วัดของการพัฒนาโลจิสติกส์ภายในประเทศ โซนที่ 2 หมายถึงเศรษฐกิจหรือการพัฒนาที่ขยายวงกว้างอยู่ภายในประเทศ ประกอบด้วยตัวชี้วัดคือ ปริมาณของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปริมาณการจราจรในเส้นทางหลัก จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนสิ่งสนับสนุนตลอดระยะ เป็นต้น และโซนที่ 3 หมายถึงเศรษฐกิจหรือการพัฒนาที่อยู่ในวงแคบของภูมิภาค ตัวชี้วัดคือ เปอร์เซ็นต์ของปริมาณการค้าของระเบียง มูลค่าการเพิ่มขึ้นของการค้าข้ามชายแดน และตัวชี้วัดสิ่งสนับสนุนด้านการค้า เป็นต้น ทั้งนี้ Srivastava (2011) ได้ระบุว่า การพัฒนาของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) ยังอยู่ในโซนที่ 1 ซึ่งจำเป็นที่จะต้องพัฒนาให้เป็นโซนที่ 2 และ 3 ต่อไปในอนาคต

## 1.5.2 ระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A

รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ โครงการการศึกษากระบวนโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีกิจการการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (2552) ได้ทำการศึกษาใน 3 เส้นทาง คือ 1) เส้นทาง R3W ไทย-พม่า-จีน 2) เส้นทาง R3E หรือ R3A ไทย-สปป.ลาว-จีน และ 3) เส้นทางผ่านแม่น้ำโขง วัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อพยากรณ์ประมาณการซื้อขายสินค้าชายแดนและสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและจีนตอนใต้ และนำเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของวิธีเส้นทางเชื่อมต่อออกทะเล และระบบการขนส่งต่อเนื่อง รวมทั้งเสนอแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ กฎระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จากผลการศึกษาโดยสรุปพบว่า การค้าชายแดน (Border Trade) ส่วนใหญ่เป็นการค้าในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ คือ ไม่มีเอกสารหลักฐานรองรับ ขณะที่จุดอ่อนสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนคือมีต้นทุนในการข้ามพรมแดนค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอยู่ที่ 60% ของต้นทุนทั้งหมด ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงกว่าต้นทุนในการขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งเส้นทาง R3W มีต้นทุนข้ามพรมแดนสูงถึง 51% หรือประมาณ 8,130 บาทต่อตัน เส้นทาง R3E หรือ R3A 60% หรือประมาณ 6,960 บาทต่อตัน และทางแม่น้ำโขง 97% หรือประมาณ 4,245 บาทต่อตัน ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนโดยรวมของทั้ง 3 เส้นทางพบว่า การขนส่งผ่านแม่น้ำโขงมีต้นทุนโดยรวมถูกที่สุดคือประมาณ 8,100 บาทต่อตัน รองลงมาคือเส้นทาง R3E หรือ R3A ประมาณ 11,760 บาทต่อตัน และเส้นทาง R3W ประมาณ 14,100 บาทต่อตัน ขณะที่ระยะเวลาในการขนส่งนั้น เส้นทาง R3W ใช้เวลาน้อยที่สุดคือ 46 ชั่วโมง ส่วนเส้นทาง R3E หรือ R3A ใช้เวลา 51 ชั่วโมง และผ่านแม่น้ำโขงใช้เวลา 88 ชั่วโมง "เวลาการขนส่งที่เป็นไปได้ในตอนนี้คือ 46 ชั่วโมง แต่จีนตั้งเป้าไว้ว่าเส้นทางกรุงเทพฯ-คุนหมิง น่าจะใช้เวลาประมาณ 20 ชั่วโมง นอกจากนี้ในการศึกษาผู้วิจัยได้ให้คำนิยาม Corridor เป็น 4 ระดับ คือ

- 1) Transport Corridor คือ การมีถนนเชื่อมโยกัน
- 2) Multimodal Transport Corridor มีกิจกรรมมากขึ้น และมีการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบเชื่อมโยระหว่างประเทศที่อยู่ในเส้นทางนี้
- 3) Logistics Corridor นอกจากทางกายภาพเชื่อมโยกันแล้ว เรื่องกฎระเบียบต้องสามารถช่วยให้การค้า การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- 4) Economics Corridor คือนอกจากมีเส้นทางขนส่งทางกายภาพ กฎระเบียบรองรับ ทำให้การค้าเป็นไปได้โดยสะดวก สิ่งที่สำคัญที่สุดคือต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทาง เช่น การสร้างนิคมอุตสาหกรรมรองรับการจ้างแรงงาน

จากการวิเคราะห์เส้นทางเพื่อหาระดับตามนิยามดังกล่าวพบว่า ปัจจุบันยังอยู่ที่ระดับ 1 คือ Transport Corridor มีเพียงถนนที่เชื่อมโยงกัน แต่ยังไม่มีปัจจัยอื่นที่อำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ การผสมผสานรูปแบบการขนส่งเพื่อให้มีต้นทุนน้อยที่สุด และมีประสิทธิภาพสูงสุด ยกตัวอย่างเช่น สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพพร้อม แต่ยังไม่มีกฎหมายรองรับในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ดังนั้น ข้อมูลในงานวิจัยสะท้อนให้เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น แต่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจะบรรลุผลเป็นรูปธรรมก็ต่อเมื่อต้องมีการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน โดยเฉพาะด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศที่ส่งผลต่อต้นทุน และความสะดวกในการขนส่ง-เคลื่อนย้ายสินค้า และจากผลการศึกษานักวิจัยได้สรุปเป็นตารางเพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าดังตารางที่ 1.5-4

ตารางที่ 1.5-4 เปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาของเส้นทางการขนส่งสินค้าไทย-จีน

| เส้นทาง       | ต้นทุนข้ามพรมแดน      | ต้นทุนโดยรวม     | ระยะเวลาในการขนส่ง |
|---------------|-----------------------|------------------|--------------------|
| R3W           | 51% (8,130 บาทต่อตัน) | 14,100 บาทต่อตัน | 46 ชั่วโมง         |
| R3E           | 60% (6,960 บาทต่อตัน) | 11,760 บาทต่อตัน | 51 ชั่วโมง         |
| ผ่านแม่น้ำโขง | 97% (4,245 บาทต่อตัน) | 8,100 บาทต่อตัน  | 88 ชั่วโมง         |

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ได้ศึกษาเส้นทางกระจายสินค้าในจีนโดยรวบรวมข้อมูลเส้นทางการขนส่ง ต้นทุนการขนส่งสินค้าประเภทอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ระยะเวลาการขนส่ง ทั้งทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศ ตลอดจนศึกษาเจาะลึกแต่ละเส้นทางการขนส่งสู่ 9 เมืองหลัก ได้แก่ Kunming, Chengdu, Chongqing, Xi'an, Guiyang และ Guangzhou และกรุงเทพฯ ในที่นี้ขอสรุปเพียงเฉพาะสาย R3E<sup>1</sup>

Kunming (Kunming) เป็นศูนย์กลางทางการเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของมณฑลยูนนาน เป็นเมืองที่ติดกับพม่า เวียดนาม สปป.ลาว ในปี 2553 Kunming มีอัตราการเจริญเติบโต GDP เท่ากับ 12.7% สินค้าที่มณฑลยูนนานนำเข้าจากประเทศไทย เช่น สินแร่ ทองแดง ยางผสมคาร์บอน ยางผสมชั้นต้น ดอกไม้สด และเพชร เส้นทางการขนส่งไปได้ทั้งทางบก (R3) และกระจายไปสู่เมืองหนานหนิง เจียงตู ฉงชิ่ง และซีอาน ทางทะเลขึ้นจากท่าเรือกวางโจว และ

<sup>1</sup> ที่มา : Logisticsdigest.com, 18 กรกฎาคม 2554

ทางอากาศ เมื่อนักวิจัยได้วิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์โดยเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าชนิดและปริมาณเดียวกัน เส้นทางบกไปทาง R3E ไทย-สปป.ลาว-จีน ใช้เวลา 2-3 วัน รวมระยะทาง 1,858 กม. คิดเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้า 243,040 บาท ส่วนเส้นทาง R3W ไทย-พม่า-จีน ใช้เวลาเท่ากันแต่มีค่าขนส่งสินค้าสูงกว่าราว 291,400 บาท ซึ่งทางคณะวิจัยแนะนำให้ใช้เส้นทาง R3E เข้า สปป.ลาวสู่จีน เพราะไม่มีด่านตรวจสินค้าเท่ากับเส้นทาง R3W ที่เข้าทางพม่า

นอกจากนี้ สมพรและกนก (2552) ได้ศึกษาโครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชียปี 2552 (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาด ความต้องการผลไม้และผลิตภัณฑ์ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า การนำเข้าและส่งออกสินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ ของประเทศต่างๆ ตามเส้นทาง R3W R3E และแม่น้ำโขงรวมทั้ง ศึกษาเปรียบเทียบต้นทุน Logistics ผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามเส้นทาง R3E R3W และตามแม่น้ำโขง และผลจากการวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขงจากแหล่งผลิตผลไม้ภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ ไปยังปลายทางประเทศจีนตอนล่าง เส้นทาง R3E ที่บ่อหาน เส้นทาง R3W ที่ต้าหลี่ ตามเส้นทางแม่น้ำโขงที่ท่าเรือกว๋นเหล่ย ในการเปรียบเทียบศักยภาพการขนส่งค่านึงถึงระยะทาง (Space) เวลา (Time) และคุณภาพของสินค้า ตลอดจนข้อจำกัด (Constrain Limitation) ในการขนส่ง

โดยภาพรวมแล้ว ระยะทางจากต้นทางถึงปลายทาง (ตารางที่ 1.5-5) เส้นทาง R3W กับเส้นทางแม่น้ำโขงใกล้เคียงกัน แต่เส้นทาง R3W สั้นกว่าเล็กน้อย ขณะที่ระยะเวลาในการขนส่งผลไม้เส้นทาง R3E กับเส้นทาง R3W ใกล้เคียงกัน แต่ R3E ใช้เวลาน้อยกว่า R3W เฉลี่ยประมาณ 1 ชั่วโมง ส่วนการขนส่งทางเรือแม่น้ำโขง ใช้เวลา 3 เท่าของการใช้เวลานบนเส้นทาง R3E และ R3W ส่วนต้นทุนโลจิสติกส์รวมถึงค่าขนส่ง พบว่า เส้นทาง R3W ต่ำกว่าการขนส่งบนเส้นทาง R3E และแม่น้ำโขง แต่ข้อจำกัดสำคัญของเส้นทาง R3W คือ ต้องผ่านชนกลุ่มน้อยในประเทศพม่า และยังไม่เปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการเช่นเดียวกับ R3E การใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์กับผู้ขนส่งและด่านที่สินค้าผ่าน ซึ่งมีหลายด่านและค่าใช้จ่ายค่อนข้างจะผันแปรสูง

ดังนั้นพอจะสรุปได้ว่า ถ้าไม่คำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นทางการ (ที่เปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง) เส้นทาง R3W เป็นเส้นทางที่ได้เปรียบในการขนส่งผลไม้จากไทยไปประเทศจีนตอนล่าง แต่ถ้าหากคำนึงถึงข้อจำกัดดังกล่าว การขนส่งทางแม่น้ำโขงจะต่ำกว่าเส้นทาง R3E และเสียค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการน้อยกว่าเส้นทาง R3E แต่ต้องใช้เวลาขนส่ง 3 เท่าของเวลาขนส่งบนเส้นทาง R3E ดังนั้นถ้าหากคำนึงถึงคุณภาพของสินค้า ชนิดของสินค้าที่เป็นของสด เช่น ผลไม้ ผัก ที่ต้องการคุณภาพที่ดี ตลาดปลายทาง เส้นทาง R3E จะได้เปรียบกว่าเส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทางแม่น้ำโขงเหมาะสำหรับสินค้าที่เป็นของแห้ง ไม่เน่าเสีย เช่น ยางพารา ลำไยแห้ง เป็นต้น



**ตารางที่ 1.5-5**  
**สรุประยะทางระยะเวลาและต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่ง**  
**ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง**

| เส้นทาง     | ระยะทางจากต้นทางถึงปลายทาง (กม.) | ระยะเวลา (ชม.) | ต้นทุนโลจิสติกส์ (บาท/ตัน) |
|-------------|----------------------------------|----------------|----------------------------|
| ภาคเหนือ    |                                  |                |                            |
| R3E         | 552                              | 12             | 3,332-3,832                |
| R3W         | 499                              | 12             | 2,368-2,702                |
| แม่น้ำโขง   | 503                              | 52             | 2,545-3,545                |
| ภาคตะวันออก |                                  |                |                            |
| R3E         | 1,402                            | 23             | 5,042-5,542                |
| R3W         | 1,349                            | 24             | 4,300-4,634                |
| แม่น้ำโขง   | 1,353                            | 64             | 4,477-5,477                |
| ภาคใต้      |                                  |                |                            |
| R3E         | 1,602                            | 26             | 5,592-6,092                |
| R3W         | 1,567                            | 27             | 4,795-5,129                |
| แม่น้ำโขง   | 1,571                            | 65             | 4,973-5,973                |

ที่มา : สมพรและกนก โครงการศึกษาวิจัย Logistics และ Supply Chain (2552)

ผลการศึกษาของศูนย์วิจัยโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทยที่ได้ศึกษาเส้นทางกระจายสินค้าในจีน สอดคล้องกับโครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (2552) ที่พบว่าการขนส่งสินค้าผ่าน R3E มีต้นทุนโดยรวมที่ต่ำกว่าการขนส่งสินค้าผ่าน R3W ในขณะที่การศึกษาของ สมพรและกนก (2552) ถึงแม้จะระบุว่า การขนส่งสินค้า R3W จะมีต้นทุนที่ต่ำกว่าจากการศึกษาแต่มีต้นทุนแปรปรวนที่สูงมากและยังต้องมีความเสี่ยงที่ต้องผ่านพื้นที่ของชนกลุ่มน้อย ดังนั้น R3E จึงมีความเหมาะสมในการขนส่งมากกว่าเมื่อพิจารณาถึงความแน่นอนและต้นทุน และเป็นทางเลือกที่ดีกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขงสำหรับสินค้าการเกษตรเนื่องจากใช้ระยะเวลาขนส่งที่ต่ำกว่ามาก

นอกจากนี้รายงานจากศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง อ้างอิงจากเว็บไซต์ [www.yn.xinhuanet.com](http://www.yn.xinhuanet.com) เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2554 พบว่ายอดการค้าและการขนส่งสินค้าในปี 2553 โดยใช้ถนน R3A เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่จีนต้องการเปิดมณฑลยูนนานและจีนตะวันตกสู่ทะเลและตลาดที่มีศักยภาพภายในปี 2015 เนื่องจาก เส้นทางหลวงคุนหมิง – กรุงเทพฯ ได้ส่งเสริมให้การค้าทางบกระหว่างจีน ไทย และ สปป.ลาวมีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยปี 2553 ธุรกิจของมณฑลยูนนานได้นำเข้า – ส่งออกสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าวรวม 552,000 ตัน คิดเป็นมูลค่า 7,800 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 64.3 และร้อยละ 98.3 ตามลำดับ ข้อมูลสถิติจากด่านศุลกากรระบุว่า ช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 11 มีสินค้าจีนที่ส่งออกไปยังต่างประเทศโดยผ่านเส้นทางหลวงคุนหมิง – กรุงเทพฯ สูงถึง 1.77 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่าการค้า 39,000 ล้านบาท ในปี 2553 ด้านการนำเข้า มีปริมาณการนำเข้า – ส่งออกสินค้าโดยผ่านช่องทางการขนส่งทางน้ำนานาชาติ (แม่น้ำโขง) จำนวน 134,200 ตัน คิดเป็นมูลค่า 5,200 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 19.7 และร้อยละ 9.5 ตามลำดับ

ขณะเดียวกัน ปี 2553 ด้านบ่อหามีปริมาณการขนส่งสินค้าที่นำเข้า – ส่งออกรวมทั้งสิ้น 754,000 ตัน (เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 37.6) คิดเป็นมูลค่าการนำเข้า – ส่งออก 22,530 ล้านบาท (สูงกว่ามูลค่าการนำเข้า – ส่งออกของสนามบินเซตสิบสองปันนา) ซึ่งเป็นด้านที่มีมูลค่าการนำเข้า – ส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 3 ของด้านการค้าระหว่างประเทศในมณฑลยูนนาน

นอกจากนี้ เดือนมกราคม 2554 มณฑลยูนนานมีมูลค่าการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียนรวม 14,340 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 58.9 โดยด้านบ่อหามีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า – ออกด้านจำนวน 72,078 ตัน คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 1,103.1 ล้านบาท และข้อมูลรายงานจากคณะทำงานด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศของกรมพาณิชย์มณฑลยูนนานระบุว่า ปี 2553 มณฑลยูนนานได้อนุมัติให้วิสาหกิจต่างๆ เข้าไปลงทุนในต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 49 ราย โดยมีมูลค่าการลงทุนสุทธิเท่ากับ 14,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 75.57 ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนสูงเป็นอันดับที่ 10 ของจีน และสูงเป็นอันดับที่ 1 ของมณฑลทางภาคตะวันตกของประเทศ ทั้งนี้ ในปี 2553 มณฑลยูนนานได้เข้าไปก่อตั้งบริษัทใหม่ใน 3 ประเทศดังกล่าวจำนวนรวม 32 ราย โดยมีมูลค่าการลงทุนสุทธิเท่ากับ 9,120 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 64.2 ของมูลค่าการลงทุนในต่างประเทศสุทธิทั้งหมดของมณฑล ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้พม่า สปป.ลาว และเวียดนาม กลายเป็นกลุ่มประเทศหลักที่มณฑลยูนนานเข้าไปลงทุนมากที่สุด ขณะเดียวกัน ได้อนุมัติให้วิสาหกิจ 9 รายเข้าไปลงทุนในทวีปอเมริกาและทวีปแอฟริกาด้วยเช่นกัน ข้อมูลสถิติล่าสุดจนถึงปลายเดือนธันวาคม 2553 ระบุว่า มณฑลยูนนานมีวิสาหกิจที่เข้าไปลงทุนในต่างประเทศแล้วรวมทั้งสิ้น 304 ราย ซึ่งมีสัญญาการลงทุนคิดเป็นมูลค่าสูงถึง 295,500 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นมูลค่าการลงทุนสุทธิของฝ่ายจีนเท่ากับ 39,900 ล้านบาท (Oknation.net, 3 มีนาคม 2554)

โครงการศึกษายุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค  
กลุ่มแม่น้ำโขง (สถาบันยุทธศาสตร์การค้า หอการค้าไทย, 2546) นำเสนอแนวคิดนโยบายด้าน  
การเมือง ข้อตกลงเกี่ยวกับการค้าชายแดนของจีนตอนใต้ กัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม รวมถึง  
การวิเคราะห์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดของประเทศไทยในการทำการค้า  
ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการศึกษายุทธศาสตร์ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างไทย-สปป.ลาว  
และไทย-เวียดนาม (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548-2550)  
เป็นการศึกษาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ไทย เน้นการศึกษาจีนตอนใต้ ภายใต้  
สมมติฐานว่าแนวนโยบายของรัฐบาลจีนในการเร่งพัฒนาจีนตอนใต้เป็นเงื่อนไขสำคัญในการ  
กำหนดแนวทางพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนของไทย

โครงการศึกษาการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ มาเลเซีย พม่า จีน  
ตอนใต้ สปป.ลาว และกัมพูชา (สำนักงานภาค และสายนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย,  
2548) ทำการศึกษารูปแบบการค้า การชำระเงิน และการแลกเปลี่ยนของผู้ค้าตามแนวชายแดน  
ประเทศไทย

บทวิเคราะห์แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อบริเวณระหว่างประเทศไทยกับจีน  
ตอนใต้เพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งรายงานวิชาการ  
ฉบับที่ 1 ของโครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดัน  
ยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน (สำนักงานนโยบายและแผนการ  
ขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2549) วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ของจีน ที่ผลักดันให้คุนหมิงเป็น  
ศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียน

โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์  
การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ  
จราจร กระทรวงคมนาคม, มกราคม 2550) เป็นการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้าชายแดน และ  
ระบบโลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ข้อมูลที่  
รวบรวมได้ถูกนำมาวิเคราะห์และจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ แผนงานและโครงการเพื่อผลักดันให้ไทย  
เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

โครงการศึกษาวิเคราะห์จุดเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ บนเส้นทางสองฝั่งคุนหมิง-กงหลู ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, ธันวาคม 2550) เป็นการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ กฎระเบียบการค้า และการขนส่ง ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้

โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, มกราคม 2552) เป็นการศึกษาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของแหล่งภูมิศาสตร์เศรษฐกิจของโลกที่มีผลทำให้จีนและอินเดียมีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้นในระบบเศรษฐกิจยุคปัจจุบัน การศึกษาวิเคราะห์ SWOT ของไทยและจัดวางยุทธศาสตร์ให้ไทยได้ประโยชน์จากการเป็นประเทศที่เป็นเส้นทางผ่านของการขนส่งสินค้าและพลังงานของประเทศทั้งสอง

โครงการศึกษาผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น จากโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย – คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (R3) มีความคุ้มค่าด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ทำให้ชีวิตดีขึ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของคนที่อยู่ห่างไกล และยังกระตุ้นความสัมพันธ์ระหว่างจีนและไทย มีผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นของไทยได้แก่การเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินค้าไทย-จีน เปลี่ยนชนิดสินค้า และเหมืองแร่ มีผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นของจีน ได้แก่ สัมปทานสวนยางพารา คาสิโน สนามกอล์ฟ ศูนย์สินค้าส่งออก โรงงาน ท่าเรือ แหล่งท่องเที่ยว

โครงการศึกษาที่ได้มีการดำเนินการจะเน้นถึงการศึกษาเกี่ยวกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์ การขยายตัวของการค้าหรือโอกาสหรืออุปสรรคการค้าที่เกิดจากการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างกันบนเส้นทางเชื่อมโยง แต่ในการศึกษานี้จะได้เน้นการศึกษาการดำเนินการค้าและการลงทุนที่ดำเนินการอยู่ และเปรียบเทียบว่าการดำเนินการนั้นสอดคล้องกับข้อตกลงหรือไม่ หากไม่สอดคล้องมีสาเหตุจากอะไร และควรมีการสร้างกลยุทธ์อย่างไรจึงจะทำให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทย

## บทที่ 2

# การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ของพื้นที่เป้าหมายภายใต้กรอบความร่วมมือ ระหว่างประเทศ

### 2.1 การเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

เศรษฐกิจโลกในยุคปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงผันผวนอย่างรวดเร็ว และประเทศทั่วโลกกำลังเผชิญกับปัญหาภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอยร่วมกัน อันเป็นผลมาจากประเทศส่วนใหญ่ทั่วโลกอยู่ภายใต้ระบบเศรษฐกิจเปิด (Open Economy) การเชื่อมโยงถึงกันของระบบเศรษฐกิจประเทศต่างๆ จากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ทำให้ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่างๆ ในปัจจุบันต้องคำนึงถึงคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันการผลิตสินค้าและบริการที่จะสามารถมุ่งตอบสนองความต้องการของตลาดโลกเป็นหลัก ในขณะที่โครงสร้างทางเศรษฐกิจได้ปรับเปลี่ยนจากการเน้นกิจกรรมทาง “เกษตรกรรม” และ “อุตสาหกรรมการผลิต” ไปสู่ “อุตสาหกรรมและการบริการ” โดยเน้นการผลิตเพื่อการส่งออก และสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ สิ่งเหล่านี้ต้องแลกเปลี่ยนด้วยการเกิดปัญหาสังคมด้วยการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง เกิดปัญหาช่องว่างระหว่างการกระจายรายได้และความไม่เท่าเทียมกันระหว่างชุมชนเมืองกับชุมชนชนบท และการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศทั่วโลกต้องพึ่งพิงซึ่งกันและกันทั้งหมดนี้เป็นผลพวงมาจากการปฏิวัติและพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น บทบาทของสื่ออินเทอร์เน็ตในการสร้างเครือข่ายทุนสังคมรูปแบบใหม่ และในการเป็นสื่อสังคม ซึ่งส่งผลให้มีการเปลี่ยนรูปแบบของเศรษฐกิจใหม่และสร้างวัฒนธรรมใหม่ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์

นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน การจัดหาพลังงานให้เกิดความมั่นคง การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการผลิต การส่งเสริมและพัฒนาระบบควบคุมคอร์รัปชันให้มีระบบตรวจสอบที่เข้มแข็ง ในอีก 20 ปีข้างหน้า ปัจจัยและแนวโน้มหลักที่ประเทศทั่วโลกต้องเผชิญทั้งปัจจัยภายในและภายนอกประเทศล้วนแล้วมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมิติต่างๆ ซึ่งแต่ละประเทศทั่วโลกซึ่งหมายรวมถึงประเทศไทยไม่อาจหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ อันได้แก่

1) **ภาวะโลกร้อนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ** การเพิ่มขึ้นของก๊าซเรือนกระจกจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของคน จนสร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชนทั่วโลก โดยมีการคาดการณ์ว่า ต้นทุนที่ประเทศต่างๆ จะต้องจ่ายในการป้องกันและรับมือกับผลกระทบจากภาวะโลกร้อน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.05-0.5 ของ GDP โลก

2) **การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรโลก** พบว่า โลกจะมีสัดส่วนผู้สูงอายุมากขึ้น (มากกว่า 65 ปีขึ้นไป) ซึ่งจะส่งผลให้แรงงานซึ่งเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในภาคเศรษฐกิจของประเทศมีประสิทธิภาพลดลง รวมทั้งเศรษฐกิจของประเทศทั่วโลกจะต้องเผชิญกับภาวะการออมและการลงทุนในเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ชะลอตัวลง

3) **ความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน** ในอีก 20 ปีข้างหน้า ความต้องการใช้พลังงานของโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศกำลังพัฒนา ที่มีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่โครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและบริการมากขึ้นจะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม รูปแบบและวิถีชีวิตของประชาชนไปสู่การบริโภคพลังงานมาก นอกจากนี้ด้วยเหตุที่ขบวนการผลิตด้านอาหารในปัจจุบันได้อาศัยพลังงานที่ได้จากน้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตเพื่อเพิ่มปริมาณอาหารให้ทันกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ดังนั้นการลดลงของปริมาณน้ำมันและการเพิ่มขึ้นของราคาย่อมส่งผลกระทบต่อปัญหาความมั่นคงด้านอาหารของโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ในอนาคต

4) **เทคโนโลยีสมัยใหม่** ได้เข้ามามีบทบาทต่อโลก และประเทศไทย แนวโน้มการผสมผสานของเทคโนโลยีจะมีความเป็นไปได้สูง และจะเกิดเทคโนโลยีสาขาหลักใหม่ที่สามารถประยุกต์ใช้ในหลากหลายมิตินำไปสู่ "นวัตกรรมใหม่" ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต แบบแผนการผลิตและการตลาด รวมถึงความต้องการของผู้บริโภคที่เน้นการตอบสนองความต้องการส่วนบุคคลที่ต่างจากปัจจุบัน

5) **การเงินโลก** ปัจจุบันความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจและการเงินโลกจะเป็นปัจจัยและแรงผลักดันที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ซึ่งจากนี้ไปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านการเงินโลกจะมีความผันผวนมากขึ้น ในระยะยาวประเทศต่างๆ จะมีการรวมกลุ่มและจัดทำข้อตกลงทางการค้า การลงทุน และการเงินร่วมกันมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศและเกิดการเก็งกำไร โดยการเปลี่ยนแปลงของตลาดเงินจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างระยะยาว

6) **การพัฒนาเมือง ชนบท และพื้นที่เศรษฐกิจ** ในอีก 20 ปีข้างหน้าหลายประเทศในโลกมีแนวโน้มเข้าสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว โดยสัดส่วนประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองจะสูงกว่าร้อยละ 60 และประเทศในเอเชียจะขยายตัวมากกว่าที่อื่น การพัฒนาชีวิตเป็นแบบสังคมย่อมมีผลทำให้เกิดพฤติกรรมกรบิโรคแบบสังคมอุตสาหกรรมและเพิ่มความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจสังคมในวงที่กว้างขึ้น

7) **การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการร่วมมือในอนุภูมิภาค** ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ของโลก ก่อเกิดตลาดการค้าใหม่ และการเปลี่ยนแปลงศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของโลกในอนาคต ยกตัวอย่างประเทศในทวีปยุโรปมีการรวมตัวกันเป็นสหภาพยุโรป หรือ EU ประเทศในทวีปแอฟริกา มีการรวมตัวกันเป็นสหภาพแอฟริกา และประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการรวมตัวกันเป็นประชาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ ASEAN เป็นต้น ประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นสำคัญมากในการศึกษา

ในยุคโลกาภิวัตน์ที่ระบบเศรษฐกิจการค้าและการเงินในประเทศต่างๆ มีการเชื่อมโยงกันอย่างใกล้ชิดขึ้น ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลก มีโอกาสที่จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของประเทศอื่นๆ ได้โดยง่าย ดังจะเห็นได้อย่างชัดเจนที่สุดในขณะนี้ คือ ปัญหาวิกฤติหนี้เสียในประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้เพียงส่งผลให้สถาบันการเงินชื่อดังหลายแห่งในนครนิวยอร์กล้มละลายเท่านั้น แต่ยังส่งผลให้ธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในอังกฤษและยุโรปต้องปิดกิจการตามไปด้วย หรือปัญหาคนตกงานหลายล้านคนในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ผู้บริโภครื้อสินค้าน้อยลง ได้ส่งผลให้บริษัทส่งออกในจีนหลายแห่งต้องปิดกิจการ และปลดคนงานออกตามยอดขายในสหรัฐอเมริกาที่ตกลง เป็นต้น ดังนั้น ประเทศต่างๆ จึงเร่งแสวงหาความร่วมมือทางด้านการค้าและการเงินระหว่างประเทศกันมากขึ้นทั้งในระดับพหุภาคี ระดับภูมิภาค และระดับทวิภาคี เพื่อที่จะช่วยกันสร้างภูมิคุ้มกันจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจโลก

โอกาสสำคัญที่เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการร่วมมือในอนุภูมิภาคมาเพื่อประโยชน์ต่อการปรับตัวของไทยให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจยุคใหม่ เกิดจากการที่ไทยอยู่ในกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีกรอบความร่วมมือหลายกรอบที่เชื่อมโยงกับประเทศที่มีอัตราการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วและสูงที่สุดในโลกยุคปัจจุบันคือจีนและอินเดีย ที่จะก้าวสู่การเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจโลกในอนาคตอันใกล้ การเติบโตที่รวดเร็วของ "จีน" มาจากการ

ดำเนินนโยบายเปิดเสรีการค้า และการลงทุน ทั้งด้านการผ่อนคลายกฎระเบียบให้เอื้อต่อการลงทุนจากต่างประเทศ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเปิดพื้นที่เมืองชายฝั่งทะเล เพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศทำให้เศรษฐกิจจีนขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 10 ต่อปี ต่อเนื่องนานนับสิบปีที่ผ่านมา นอกจากนี้จีนยังมีข้อได้เปรียบด้านค่าจ้างแรงงาน และจำนวนประชากรที่มีมากถึง 1,300 ล้านคน ทำให้จีนเป็นตลาดการลงทุนและการรองรับการบริโภคสินค้าและบริการ เช่นเดียวกับอินเดีย ที่เริ่มผ่อนกฎระเบียบเอื้อต่อการลงทุน เมื่อผนวกร่วมกับจีนทั้งในด้านค่าจ้างแรงงาน ภาษา และจำนวนประชากรก็ยิ่งเป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจโลกเปลี่ยนศูนย์กลางอำนาจมาอยู่ที่ประเทศแถบเอเชียมากขึ้น

สำหรับประเทศไทยเองได้ทำความร่วมมือทางการค้าและการเงินกับนานาประเทศในทุกรูปแบบมาแล้วในระดับหนึ่ง โดยในระดับพหุภาคี (Multilateral Cooperation) ประเทศไทยได้ร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) เพื่อร่วมเจรจาการค้าเสรีกับประเทศสมาชิก 153 ประเทศทั่วโลก ในขณะที่ด้านการเงิน ประเทศไทยก็ได้ร่วมเป็นหนึ่งใน 185 ประเทศ ที่เป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) และธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งประเทศไทยก็ได้เคยขอความช่วยเหลือทางการเงินจากหน่วยงานการเงินโลกทั้งสองแห่งนี้มาแล้วหลายครั้งในอดีต

ส่วนความร่วมมือในระดับภูมิภาค (Regional Cooperation) ประเทศไทยได้ทำความร่วมมือทางการค้าและการเงินระหว่างประเทศในหลายเวที อาทิเช่น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area หรือ AFTA) ในปี 2535 ซึ่งประเทศในกลุ่มอาเซียน 10 ประเทศได้ทำความตกลงทางการค้าที่จะลดภาษีระหว่างกันภายในกลุ่มสมาชิกอาเซียนให้เหลือศูนย์ภายในปี 2558 (2015) รวมทั้งลดการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในรูปแบบต่างๆ เพื่อสนับสนุนให้มีการค้าขายระหว่างกันในภูมิภาคมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ความร่วมมือทางการเงินในระดับภูมิภาคมีขั้นตอนการพัฒนาช้ากว่าความร่วมมือทางการค้าค่อนข้างมาก จะว่าไปแล้วความร่วมมือทางการเงินในภูมิภาคมาเริ่มจริงจัง ก็เมื่อหลายประเทศในภูมิภาคประสบกับวิกฤตการเงินในปี 2540-2541 ทั้งนี้ การที่หลายประเทศในอาเซียนไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก IMF ได้ทันทั่วถึงและเพียงพอ เลยทำให้เกิดความคิดที่จะมาร่วมมือกันเองทางการเงินระหว่างภูมิภาคมากขึ้น จึงได้มีการเจรจาจัดทำข้อตกลงริเริ่มที่เชียงใหม่ (Chiang Mai Initiative : CMI) ขึ้นในปี 2543 โดยตกลงว่าประเทศ



สมาชิกสามารถให้กู้ยืมเงินทุนสำรองระหว่างธนาคารกลางด้วยกัน แต่เนื่องจากในขณะนั้น ประเทศอาเซียนมีปัญหาทุนสำรองเหลือน้อย จึงได้มีการชักจูงประเทศใหญ่ในเอเชียตะวันออกอีก 3 ประเทศ ได้แก่ จีน เกาหลี ญี่ปุ่น เข้ามาร่วมมือทางการเงินด้วย จนกลายเป็นชื่อเรียกกันติดปากว่ากลุ่มประเทศอาเซียน+3

สำหรับความร่วมมือทางการค้าการเงินในระดับทวิภาคี 2 ประเทศ (Bilateral Cooperation) นั้น ประเทศไทยมีความร่วมมือทางการค้าในรูปแบบของการจัดทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement : FTA) กับประเทศต่างๆ อาทิเช่น ข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-จีน ไทย-ออสเตรเลีย ไทย-นิวซีแลนด์ เป็นต้น ในขณะที่ประเทศไทยก็มีความร่วมมือช่วยเหลือทางการเงินกับประเทศต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงเชิงใหม่ข้างต้น อาทิเช่น ข้อตกลงแลกเปลี่ยนเงินทุนสำรองในกรณีฉุกเฉินระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ไทย-เกาหลีใต้ และไทย-จีน แม้ว่าประเทศไทยได้ทำความร่วมมือการค้าการเงินกับนานาประเทศในหลายเวทีและในหลายระดับ แต่ความร่วมมือในเวทีไหนจะมีความสำคัญกับประเทศไทย ในการช่วยรองรับสถานการณ์เศรษฐกิจโลกในอนาคตได้ดีที่สุดย่อมเป็นสิ่งที่ตัดสินใจได้ยาก ดังนั้นไทยจึงเป็นเหมือนทุกประเทศทั่วโลกที่จำเป็นต้องอาศัยการใช้นโยบายการร่วมมือทางเศรษฐกิจมาเป็นตัวชี้้นำในการผูกมิตรกับนานาประเทศ

ผลดีของการเปิดการค้าระหว่างประเทศโดยเสรีได้แก่ประเทศคู่ค้าแต่ละฝ่ายจะได้รับผลประโยชน์จากการค้าระหว่างกันมากที่สุดเมื่อมีการดำเนินการค้ากันโดยเสรีอย่างแท้จริง กล่าวคือ ปราศจากกำแพงหรือมาตรการกีดกันใดๆ ในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม ในโลกของการค้าระหว่างประเทศที่เป็นอยู่จริง กลับปรากฏมาตรการกีดกันหลายรูปแบบ ทั้งในรูปของภาษีและที่มิใช่ภาษี เช่น การตั้งกำแพงภาษี การให้ความคุ้มครองแก่การค้าสินค้า การค้าบริการ การกำหนดกฎหมายที่คุ้มครองการแข่งขันและการกำหนดมาตรฐานด้านสุขภาพ และสิ่งแวดล้อมที่สูง เป็นต้น ซึ่งแม้ว่าจะมีความพยายามที่จะลดหรือขจัดอุปสรรคเหล่านี้ โดยการสร้างความร่วมมือกันในระดับพหุภาคีในรูปของการจัดตั้งองค์การการค้าโลกขึ้น เพื่อเป็นเวทีเจรจา ลดข้อกีดกันทางการค้าระหว่างกัน ด้วยความมุ่งหวังที่จะก้าวไปสู่ระดับอุดมคติของผลประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศ แต่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา การเจรจาในเวทีดังกล่าวกลับพบกับภาวะชะงักงัน

ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้การเจรจาในระดับทวิภาคีหรือระดับพหุภาคีในขอบเขตที่เล็กกว่าขอบเขตขององค์การการค้าโลกทวีความสำคัญขึ้นเป็นลำดับ จะเห็นได้จากว่าเมื่อเดือนกรกฎาคม 2546 มีประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลกเพียง 3 ประเทศเท่านั้นที่ไม่ได้เข้าร่วมการเจรจาเปิดเสรีในระดับที่เล็กกว่าองค์การการค้าโลก ซึ่งได้แก่ มาเก๊า ไต้หวัน และมองโกเลีย นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากสถิติขององค์การการค้าโลก พบว่า ในเดือนพฤษภาคม 2546 ปรากฏข้อตกลงทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีในระดับที่เล็กกว่าเวทีขององค์การการค้าโลกเป็นจำนวนมากกว่า 265 ข้อตกลง และองค์การการค้าโลกคาดการณ์ว่า ภายในปี 2549 จำนวนความตกลงดังกล่าวจะมีทั้งสิ้น 300 ความตกลง

การจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area-FTA) เป็นความตกลงระหว่าง 2 ประเทศขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกันให้เหลือน้อยที่สุดเพื่อให้เกิดการค้าเสรีระหว่างกันและปัจจุบันประเทศต่างๆ ก็ได้ขยายขอบเขตของ FTA ให้ครอบคลุมการค้าด้านบริการ อาทิ บริการท่องเที่ยว การรักษาพยาบาล การสื่อสาร การขนส่ง ฯลฯ พร้อมกับความร่วมมือในด้านต่างๆ เช่น การลงทุน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วย

FTA สะท้อนแนวคิดสำคัญทางเศรษฐศาสตร์ที่ว่า "ประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศจะเกิดขึ้นสูงสุดเมื่อประเทศต่างๆ ผลิตสินค้าที่ตนมีต้นทุนในการผลิตต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ แล้วนำสินค้าเหล่านั้นมาค้าขายแลกเปลี่ยนกัน" ซึ่งในโลกแห่งความเป็นจริงนั้น ประโยชน์สูงสุดดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น หากยังมีการเก็บภาษีนำเข้าและมีการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าต่างๆ ซึ่งส่งผลบิดเบือนราคาที่เหมาะสมของสินค้า และทำให้การค้าขายไม่เป็นไปอย่างเสรีและมีประสิทธิภาพ พร้อมกันนี้ FTA ถือเป็นเครื่องมือทางการค้าสำคัญที่ประเทศต่างๆ สามารถใช้เพื่อขยายโอกาสในการค้า สร้างพันธมิตรทางเศรษฐกิจพร้อมๆ กับเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคาให้แก่สินค้าของตน เนื่องจากสินค้าที่ผลิตในประเทศสมาชิก FTA จะถูกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำกว่าสินค้าที่ผลิตในประเทศอื่นๆ ที่ไม่ใช่สมาชิก FTA จึงทำให้สินค้าที่ผลิตภายในกลุ่มได้เปรียบในด้านราคากว่าสินค้าจากประเทศนอกกลุ่ม

FTA จะมีรูปแบบเป็นอย่างไรขึ้นอยู่กับประเทศคู่เจรจา FTA จะตกลงกัน ไม่มีกฎเกณฑ์กำหนดตายตัวว่า FTA จะต้องมียุทธศาสตร์อย่างไร แต่อย่างไรก็ตาม FTA จะมีลักษณะพื้นฐานที่เหมือนกันอยู่ 3 ประการ คือ

- 1) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และไม่สร้างอุปสรรคทางการค้าเพิ่มต่อประเทศอื่นๆ ที่ไม่ใช่สมาชิก (No Fortress Effects)
- 2) ครอบคลุมการค้าระหว่างประเทศมากพอ (Substantial Coverage) ซึ่งเป็นกติกาที่ WTO กำหนดไว้เพื่อปกป้องและป้องกันผลกระทบของ FTA ที่จะมีต่อประเทศอื่นๆ ที่ไม่ใช่สมาชิกของ FTA นั้นๆ
- 3) มีตารางการลดภาษีหรือเปิดเสรีที่ประเทศคู่สัญญา FTA เจรจากันว่าจะลดภาษีให้แก่กันสินค้าใดบ้าง จะลดอย่างไร และจะใช้ระยะเวลายาวนานเท่าไรในการลด

นักลงทุนชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศผู้รับการลงทุนซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่กำลังพัฒนามักเรียกร้องให้ประเทศผู้รับการลงทุนเปิดเสรีด้านการลงทุนให้มากขึ้น เพื่อให้ตนสามารถเข้าไปลงทุนได้อย่างเสรี ไม่มีข้อจำกัดในด้านต่างๆ เช่น การยอมรับการลงทุน คือ การที่จะเข้ามาลงทุนได้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมาย กฎระเบียบเกี่ยวกับการลงทุน หรือการกำหนดเงื่อนไขให้กระทำการ (Performance Requirement) เช่น การกำหนดให้ต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่บริษัทท้องถิ่น การกำหนดจำนวนปริมาณสินค้าที่จะขายได้ในประเทศ การบังคับให้ต้องใช้วัตถุดิบที่ผลิตภายในประเทศ การจำกัดปริมาณสินค้านำเข้า หรือการจำกัดการส่งออกเงินตราออกนอกประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้ประเทศผู้รับการลงทุนต้องให้การปฏิบัติที่เป็นธรรมและยุติธรรม (Fair and Equitable Treatment) แก่ผู้ลงทุนต่างชาติ คือ ประเทศผู้รับการลงทุนต้องให้การปฏิบัติสากลระดับต่ำสุดแก่ผู้เข้ามาลงทุน ต้องไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากสัญชาติอันเป็นไปตามหลักการประติบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment : NT) หรือ หลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation : MFN) หากมีการเวนคืนทรัพย์สินเป็นของรัฐ รัฐของประเทศผู้รับการลงทุนต้องชดเชยค่าเสียหายให้กับนักลงทุนอย่างเพียงพอ (Adequacy) โดยไม่ชักช้า (Prompt) และมีประสิทธิภาพ (Effective) หรือการให้ความคุ้มครองและความปลอดภัยอย่างเต็มที่แก่นักลงทุน คือ รัฐบาลของประเทศผู้รับการลงทุนต้องไม่เข้าไปทำลายโรงงานหรือบุคลากรของนักลงทุนชาวต่างชาติ และต้องป้องกันนักลงทุนหรือการลงทุนจากบุคคลอื่นๆ เช่น กองกำลังของขบถ และท้ายที่สุด หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจากการลงทุนระหว่างประเทศผู้รับการลงทุนและนักลงทุนต่างชาติ ต้องได้รับการพิจารณาคดีอย่างเป็นธรรม ซึ่งการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นมักนิยมให้ใช้กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้ The International Center for the Settlement of Investment Dispute (ICSID) เป็นผู้ชี้ขาดตัดสินคดีมากกว่า ที่จะให้ระงับข้อพิพาทด้วยกระบวนการทางศาล ไม่ว่าจะเป็นศาลยุติธรรมหรือศาลปกครอง

## 2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านเศรษฐกิจและการขนส่งที่เกี่ยวข้องพื้นที่ทำการศึกษา

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศของไทยกับต่างประเทศมีด้วยกันหลายกรอบ แต่กรอบข้อตกลงที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาได้แก่

### 2.2.1 ความร่วมมือภายใต้กรอบอาเซียน

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations) หรือ อาเซียน (ASEAN) ปัจจุบันประกอบด้วยประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 10 ประเทศ ได้แก่ เนการาบรูไนดารุสซาลาม สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐสลังกีนีมาเลเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า และราชอาณาจักรกัมพูชา และมีความร่วมมือต่างๆ ในกลุ่มประเทศสมาชิก ได้แก่ ความร่วมมือทางการเมือง เศรษฐกิจ และเฉพาะด้าน

อาเซียนเป็นองค์กรที่มีจุดประสงค์เริ่มก่อตั้งขึ้นก็เพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มุ่งเน้นที่จะทำให้มีเสถียรภาพทางการเมือง หลังจากยุคสงครามเย็นได้ผ่านพ้นไป อาเซียนได้หันมามุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าภายในอาเซียน โดยมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก โดยร่วมกันจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการค้าขึ้น ซึ่งความตกลงที่สำคัญได้แก่

1. **เขตการค้าเสรีอาเซียน หรือ อาฟต้า (ASEAN Free Trade Area : AFTA)** คือ ความตกลงการค้าสินค้า ซึ่งจัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2535 และมีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2536 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าในอาเซียนให้ขยายตัวและเข้มแข็งมากขึ้น เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจ สามารถแข่งขันทางการค้ากับกลุ่มเศรษฐกิจอื่นๆ ส่วนเป้าหมายของอาฟต้า คือ เพื่อให้ประเทศสมาชิกลดภาษีสินค้าระหว่างกันให้เหลือ 0-5 % ภายในเวลา 10 ปี และให้เหลือ 0% ภายในปี 2553-2558 ซึ่งการลดภาษีจะเป็นการดึงดูดการลงทุนจากประเทศที่สามให้เข้ามาลงทุนมากขึ้น นอกจากนี้จะทยอยเลิกการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีให้หมดไปด้วย

สำหรับกรอบในการดำเนินงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจด้านต่างๆ ของอาฟต้า มีความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation) และมีความตกลงว่าด้วยอัตราภาษีศุลกากรที่เท่ากัน (Agreement on the Common Effective Preferential Tariff : CEPT) เป็นกลไกในการลดอัตราภาษีศุลกากรแก่อัตราการค้าเสรีระหว่างกันของประเทศสมาชิกอาเซียนภายใต้อาฟต้า

ต่อมาประเทศสมาชิกอาเซียนเห็นชอบให้ปรับปรุงความตกลงการค้าสินค้าฉบับเดิม ให้มีความทันสมัย มีกฎเกณฑ์ทางการค้าในระดับสากล โปร่งใส สะดวก และเป็นระบบยิ่งขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมที่จะก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยรวบรวมกฎเกณฑ์ต่างๆ ของ AFTA, CEPT และความตกลงที่อาเซียนได้จัดทำไว้กับประเทศคู่เจรจาอื่นๆ พิธีสาร รวมทั้งปรับปรุงกฎเกณฑ์ต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกัน และนำมารวมอยู่ในความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement : ATIGA) ซึ่งไม่มีการเปลี่ยนแปลงสิทธิและพันธกรณีที่มีอยู่เดิม โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2553

ความตกลง ATIGA ช่วยจัดระบบเขตการค้าเสรีอาเซียนให้เป็นระบบที่อิงกฎระเบียบมากขึ้นใช้งานง่ายยิ่งขึ้น มีความโปร่งใส เพราะกฎเกณฑ์ต่างๆ กำหนดชัดเจน สะดวกต่อการตรวจสอบพันธกรณีของประเทศสมาชิก ทำให้มั่นใจว่ามีความสอดคล้องกับความตกลงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้า และส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในทุกภาคส่วน

**2. ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS)** ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียนเมื่อเดือนธันวาคม 2538 และมีผลใช้บังคับเมื่อปี 2539 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายความร่วมมือด้านการค้าบริการบางสาขาที่ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกให้มากขึ้น ลดอุปสรรคด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิก และเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจให้มากขึ้น ซึ่งเป้าหมายของ AFAS คือเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในปี 2558

### หลักการของ AFAS

- 1) สมาชิกทุกประเทศต้องเข้าร่วมการเจรจาเป็นรอบๆ ละ 3 ปี ต่อมาได้ปรับเปลี่ยนเป็นรอบละ 2 ปี และจะมีการเจรจาเปิดเสรีเพิ่มเติมเป็นรอบๆ ต่อไปจนบรรลุเป้าหมายการเปิดตลาดในปี 2558 ทั้งนี้เพื่อทยอยผูกพันการเปิดตลาดให้มากขึ้นทั้งสาขา (Sector) และรูปแบบการให้บริการ (Mode of Supply) รวมทั้งลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ให้บริการของกลุ่มประเทศสมาชิก
- 2) แต่ละประเทศยังมีสิทธิในการออกกฎระเบียบภายในประเทศของตนเพื่อกำกับดูแลธุรกิจบริการให้มีคุณภาพ
- 3) สมาชิกอาเซียนต้องเปิดตลาดธุรกิจบริการให้แก่นักมากกว่าที่แต่ละประเทศได้มีข้อตกลงไว้กับองค์การการค้าโลก (WTO)

การเจรจาเสรีการค้าบริการในช่วงปี 2539-2544 มุ่งเน้นการเปิดเสรีใน 7 สาขาบริการ คือ สาขาการเงิน การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศ การสื่อสารโทรคมนาคม การท่องเที่ยว การก่อสร้าง และสาขาบริการธุรกิจ ต่อมาในช่วงปี 2545-2549 ได้มีการขยายขอบเขตการเจรจาเปิดเสรีรวมทุกสาขาบริการ และปรับปรุงข้อผูกพันโดยลดจำนวนประเทศที่จะยื่นจัดทำข้อผูกพันจาก 4 ประเทศเหลือ 3 ประเทศ และริเริ่มวิธีเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการตามหลัก ASEAN-X คือ ประเทศสมาชิกตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปที่มีความพร้อมจะเปิดเสรีสาขาบริการใดให้แก่นักมากขึ้นก็สามารถกระทำก่อนได้ และเมื่อประเทศอื่นมีความพร้อมจึงค่อยเข้าร่วม

นอกจากการเปิดตลาดการค้าบริการในกรอบ AFAS แล้ว สมาชิกอาเซียนยังต้องเร่งรัดเปิดตลาดในสาขาบริการที่เป็นสาขาสำคัญ 5 สาขา ได้แก่ สาขาโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุขภาพ สาขาการท่องเที่ยว สาขาการบิน และสาขาบริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อให้อาเซียนมีความพร้อมในการก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ต่อไป

**3. ความตกลงว่าด้วยการลงทุนอาเซียน (ASEAN Comprehensive Investment Agreement : ACIA)** ACIA เป็นความตกลงฉบับใหม่ของอาเซียน โดยนำความตกลงว่าด้วยเขตการลงทุนอาเซียน (Agreement on the ASEAN Investment Area : AIA) ผนวกกับความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนอาเซียน (ASEAN Agreement for the Promotion and Protection of Investment) มาปรับปรุงให้ทันสมัยครอบคลุมและทัดเทียมกับกฎเกณฑ์การลงทุนในระดับสากล สำหรับวัตถุประสงค์เดิมของ AIA คือเพื่อให้อาเซียนเป็นแหล่งดึงดูดการลงทุนทั้ง

จากภายในและภายนอกอาเซียน มีบรรยากาศการลงทุนที่เสรีและโปร่งใส โดยมีเป้าหมายให้อาเซียนเดิม 6 ประเทศเปิดเสรีการลงทุนและให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาตินั้นแก่นักลงทุนอาเซียนภายในปี 2553 และสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ภายในปี 2558

ความตกลง ACIA มีขอบเขตกว้างขวางกว่าความตกลงเขตการลงทุนอาเซียนที่มีอยู่เดิม กล่าวคือ ครอบคลุมขั้นตอนการลงทุนตั้งแต่การส่งเสริม คัดกรองการลงทุน และอำนวยความสะดวกแก่ผู้เข้ามาลงทุนทั้งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) และการลงทุนในหลักทรัพย์ ซึ่งสาระสำคัญของ ความตกลง ACIA ประกอบด้วยหลักสำคัญ 4 ประการ คือ

1) การเปิดเสรีการลงทุน ครอบคลุมภาคการผลิต เกษตร ประมง ป่าไม้ เหมืองแร่ และบริการที่เกี่ยวข้อง โดยมีพันธกรณีสำคัญ คือ การปฏิบัติต่อการลงทุนจากนิติบุคคลอาเซียน และนิติบุคคลต่างชาติที่จดทะเบียนในอาเซียน เทียบเท่ากับการลงทุนของบุคคลหรือนิติบุคคลของประเทศตน และเทียบเท่ากับการปฏิบัติต่อประเทศที่สาม รวมถึงไม่กำหนดเงื่อนไขบังคับในการลงทุน โดยเปิดโอกาสให้สมาชิกทำข้อสงวนสาขาที่ยังไม่พร้อมเปิดเสรี ไว้ในตารางข้อผูกพัน โดยไม่ต้องมีการเจรจาต่อรอง

2) การให้ความคุ้มครองการลงทุน ครอบคลุมการเปิดเสรีทั้ง 5 สาขา และบริการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการลงทุนในธุรกิจบริการภายใต้กรอบความตกลงการค้าบริการของอาเซียน โดยมีพันธกรณีสำคัญ คือ ปฏิบัติต่อนักลงทุนและการลงทุนอย่างเป็นธรรม ให้การชดเชยค่าเสียหายกรณียึดทรัพย์ เว้นคืน เกิดเหตุการณ์ไม่สงบ นักลงทุนต้องสามารถเคลื่อนย้ายเงินทุนได้โดยเสรี ตลอดจนกำหนดขั้นตอนการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐ และระหว่างรัฐกับนักลงทุน หากรัฐทำผิดพันธกรณีและก่อให้เกิดความเสียหายต่อการลงทุน นักลงทุนก็สามารถฟ้องร้องรัฐภายใต้กระบวนการระงับข้อพิพาทระหว่างประเทศได้

3) การส่งเสริมการลงทุน ให้การสนับสนุนและพัฒนาผู้ประกอบการรายย่อยและรายใหญ่ของอาเซียน โดยขยายเครือข่ายการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมระหว่างผู้ประกอบการของอาเซียนและพัฒนาเครือข่ายการผลิตระดับภูมิภาค รวมทั้งจัดสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ให้ความรู้เกี่ยวกับโอกาสในการลงทุน และกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน

4) การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน โดยปรับปรุงกระบวนการยื่นขอลงทุนและการอนุญาตให้ง่ายขึ้น จัดตั้งศูนย์ One-Stop-Service เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน พัฒนาฐานข้อมูลด้านการลงทุนให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ ให้คำแนะนำด้านการลงทุนแก่นักลงทุนของอาเซียน และเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมาย ระเบียบ ตลอดจนนโยบายการลงทุน

## 2.2.2 การจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China Free Trade Agreement : ACFTA)

ในส่วนของการขอความร่วมมือภายใต้กรอบอาเซียน ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา หนึ่งในสามประเทศที่เข้าร่วมในกรอบความร่วมมือ คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน การริเริ่มจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างอาเซียน+3 นี้ได้มีขึ้นในปี 2533 โดยนายกรัฐมนตรีมหาเธร์ โมฮัมหมัด แห่งมาเลเซีย ได้เสนอให้จัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจเอเชียตะวันออก (East Asia Economic Caucus: EAEC) ขึ้น ซึ่งเป็นการรวมประเทศแถบเอเชียตะวันออก ประกอบด้วยประเทศในกลุ่มอาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกที่ได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกให้เข้าร่วมกลุ่ม แต่ในขณะนั้น ญี่ปุ่นไม่เห็นด้วย และได้เสนอให้จัดตั้ง Japan-ASEAN ซึ่งเมื่ออาเซียนได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ควรให้จีนและเกาหลีใต้เข้าร่วมด้วย เนื่องจากทั้งสองประเทศมีความสำคัญต่ออาเซียน เช่นกัน โดยเฉพาะเกาหลีใต้ เป็นประเทศหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการลงทุนในอาเซียน ดังนั้นอาเซียนได้เสนอให้จัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างอาเซียนและประเทศ+3 ขึ้น

ในระยะแรก ของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน+3 ไม่มีความก้าวหน้ามากนัก ต่อมาในปี 2540 ได้เกิดวิกฤตทางการเงินส่งผลให้เกิดวิกฤตทางการเงินกับประเทศในอาเซียน รวมถึงเกาหลีใต้ และเกิดผลกระทบต่อไปยังญี่ปุ่น ทำให้เกิดการเล็งเห็นความสำคัญในการร่วมมือของอาเซียน+3 อีกครั้งหนึ่ง โดยญี่ปุ่นได้เสนอให้จัดตั้ง Asian Monetary Fund (AMF) ซึ่งในขณะนั้นสหรัฐอเมริกาไม่เห็นด้วย เนื่องจากจะเป็นการลดบทบาทของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และยังไม่สามารถตรวจสอบสถาบันการเงินที่มีการปล่อยกู้ที่ไม่เหมาะสม แต่ทั้งนี้ ญี่ปุ่นได้จัดตั้งโครงการมิยาซากิ ซึ่งเป็นช่วงเดียวกับสมัยนายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย ของไทย และได้กู้เงินจากโครงการนี้กว่า 50,000 ล้านบาท เพื่อนำมาใช้ในโครงการโครงข่ายความคุ้มครองทางสังคม (Social Safety Net) ซึ่งช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและลดปัญหาทางสังคม

ในเดือนพฤษภาคม ปี 2543 มีการประชุมขึ้นที่เชียงใหม่ และมีการเริ่มต้นความร่วมมือทางการเงิน โดยบรรลุข้อตกลงเชียงใหม่ (Chiangmai Initiative: CMI) จัดตั้งโครงการกองทุนกู้ยืมเงิน (ASEAN Currency Swap Arrangement) เป็นข้อตกลงทวิภาคีว่าด้วยการยืมทุนสำรองระหว่างกันและกัน เพื่อส่งเสริมให้เอเชียพึ่งพาตนเองด้านการเงินมากขึ้นและขยายการไหลเวียนเงินทุนในภูมิภาค และยังส่งผลให้เกิดการกระตุ้นให้เห็นความสำคัญของอาเซียน+3 อีกครั้งหนึ่ง จนกระทั่งมีการจัดประชุมขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในปัจจุบันแม้ยังไม่ได้มีการดำเนินการถึงขั้นการเจรจาจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรี แต่ได้มีการดำเนินการด้านการสร้างความร่วมมือในด้านต่างๆ ระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน 10 และกลุ่มประเทศ +3 มาอย่างต่อเนื่อง



สาเหตุที่การเจรจาเพื่อจะจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างอาเซียนและประเทศ+3 (จีน ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี) มีความสำคัญในระดับสูงนั้น ส่วนหนึ่งเกิดจากข้อเท็จจริงที่ว่า การรวมตัวกันของประเทศในเขตการค้าเสรีดังกล่าวก่อให้เกิดตลาดขนาดใหญ่จากประชากรถึง 2,015.2 ล้านคนและนำไปสู่การเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการดึงดูดการค้าการลงทุนจากภูมิภาคต่างๆ อีกด้วย ซึ่งจะยังประโยชน์ให้แก่สมาชิกภายใต้เขตการค้าเสรี ซึ่งหมายรวมถึงประเทศไทยด้วยไม่มากนัก

ในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 29-30 พฤศจิกายน 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ได้มีการลงนามความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้า และความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีอาเซียน-จีนระหว่างอาเซียนและจีน โดยมีผู้นำอาเซียนร่วมเป็นสักขีพยาน ซึ่งวัตถุประสงค์ของความตกลงมี ดังนี้

- 1) กระชับและเสริมสร้างความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างกลุ่มประเทศภาคี
- 2) เปิดเสรีอย่างก้าวหน้าและส่งเสริมการค้าสินค้าและการค้าบริการ รวมถึงสร้างนโยบายการลงทุนที่มีความโปร่งใส เป็นเสรีและอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน
- 3) ริเริ่มสาขาใหม่ๆ และพัฒนามาตรการที่เหมาะสมในอันที่จะสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้นระหว่างกลุ่มประเทศภาคี
- 4) อำนวยความสะดวกให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพของประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่และประสานความแตกต่างของระดับการพัฒนาของกลุ่มประเทศภาคี

### 2.2.2.1 การเปิดเสรีการค้า

ความตกลงที่มีการลงนามร่วมกันว่าด้วยการค้าสินค้า ทำการครอบคลุมการเปิดเสรีสินค้าทั้งหมด และมีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 และเริ่มลดภาษีในวันที่ 1 กรกฎาคม 2548 ทั้งนี้ สามารถแบ่งกลุ่มการลดภาษีสินค้าได้เป็น 2 กลุ่ม<sup>1</sup> คือ

<sup>1</sup> ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

- **สินค้าปกติ (Normal Products)** รายการสินค้าปกติ ครอบคลุมสินค้าเกือบทุกรายการของประเทศสมาชิกทุกประเทศ เริ่มลดภาษีสินค้าปกติ ในวันที่ 20 กรกฎาคม 2548 และลดภาษีลงเป็นลำดับ จนเหลือ 0% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และจีน และภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่

การลดภาษีสินค้าปกติ แบ่งสินค้าตามอัตราภาษีที่เก็บจริงกับประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (MFN Applied Rate) ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 เป็นกลุ่ม แต่ละกลุ่มจะมีขั้นตอนการลด/เลิกภาษีต่างกัน สินค้าที่มีอัตราภาษีสูงจะลดภาษีเป็น 0% ซ้ำกว่าสินค้าที่มีอัตราภาษีต่ำอยู่แล้ว ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมและจีน สามารถมีรายการสินค้าที่ได้รับความยืดหยุ่นให้ยกเลิกภาษีได้ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 ไม่เกิน 150 รายการ ขณะที่ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่จะได้รับความยืดหยุ่นให้มีรายการสินค้ามากกว่า และระยะเวลาลดภาษีที่นานกว่า

นอกจากต้องปฏิบัติตามตารางการลดภาษี ประเทศสมาชิกยังมีข้อผูกพันเพิ่มเติมที่ต้องปฏิบัติในการดำเนินการลด/เลิกภาษีสินค้าปกติ ดังนี้

- (1) ต้องลดภาษีสินค้าปกติ อย่างน้อย 40% ของสินค้าปกติทั้งหมด ให้มีอัตราภาษีที่ 0-5% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2548
- (2) ต้องลดภาษีสินค้าปกติ อย่างน้อย 60% ของสินค้าปกติทั้งหมด ให้มีอัตราภาษีที่ 0-5% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2550

- **สินค้าอ่อนไหว (Sensitive Products)** สินค้าที่ประเทศสมาชิกยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีพร้อมกับสินค้าปกติ ให้กำหนดเป็นสินค้าอ่อนไหว โดยกำหนดเงื่อนไขเขตแดนสินค้าอ่อนไหวเพื่อจำกัดจำนวนสินค้านี้ดังกล่าวดังนี้

- (1) ประเทศอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และจีน มีรายการสินค้าอ่อนไหวไม่เกิน 400 รายการ (พิภักฯ 6 หลัก) และ
- (2) มูลค่าการนำเข้าของรายการสินค้าอ่อนไหวทั้งหมด ไม่เกิน 10% ของมูลค่าการนำเข้ารวม

สินค้าอ่อนไหวจะเริ่มลดอัตราภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติ โดยจะลดภาษีมาอยู่ที่ไม่เกิน 20% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2555 และจะลดเป็น 0-5% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2558

- **สินค้าอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive Products)**

ในรายการสินค้าอ่อนไหว ยังแบ่งเป็นสินค้าอ่อนไหว และสินค้าอ่อนไหวสูง โดยประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และจีน ต้องจำกัดรายการสินค้าอ่อนไหวสูงไม่เกิน 100 รายการ หรือ 40% ของจำนวนรายการสินค้าอ่อนไหว แล้วแต่ว่าเงื่อนไขใดส่งผลให้มีรายการสินค้าอ่อนไหวสูงน้อยกว่า

สำหรับการลดภาษีของสินค้าอ่อนไหวสูง กำหนดให้ลดภาษีมาอยู่ที่อัตราไม่เกิน 50% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2558

ตารางที่ 2.2-1

รูปแบบการลด/เลิกภาษีของสินค้าอ่อนไหวของประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6  
ประเทศและจีน

| รายการสินค้า/ปี             | เพดานอัตราภาษีภายใต้การเปิดเสรี<br>การค้าสินค้าอาเซียน - จีน |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|
| สินค้าอ่อนไหว<br>ปี 2555    | 20%                                                          |
| ปี 2561                     | 0-5%                                                         |
| สินค้าอ่อนไหวสูง<br>ปี 2558 | 50%                                                          |

ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

สำหรับประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน 4 ประเทศ จะได้รับความยืดหยุ่น ทั้งในด้านจำนวนสินค้าอ่อนไหว และระยะเวลาการลดภาษีที่นานกว่า

## - หลักการต่างตอบแทนสำหรับสินค้าอ่อนไหว

ประเทศสมาชิกใดที่จัดสินค้าหนึ่งให้เป็นสินค้าอ่อนไหว จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีแบบปกติภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน สำหรับสินค้านั้น จากประเทศสมาชิกอื่น กล่าวคือ ประเทศสมาชิกผู้นำเข้าจะเก็บภาษีนำเข้าจากประเทศสมาชิกผู้ส่งออก ซึ่งกำหนดให้สินค้านั้นเป็นสินค้าอ่อนไหว ในอัตราภาษีที่เก็บจริงกับประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (MFN Applied Rate)

สินค้าอ่อนไหวของประเทศหนึ่ง จะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างตอบแทนจากประเทศสมาชิกอื่น เมื่อเป็นไปตามเงื่อนไข ดังนี้

- (1) อัตราภาษีภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน ของสินค้าอ่อนไหวนั้น ต้องลดลงมาอยู่ที่อัตราไม่เกิน 10%
- (2) อัตราภาษีที่ได้รับเป็นสิทธิประโยชน์ต่างตอบแทน จะเท่ากับอัตราภาษีของสินค้าอ่อนไหวนั้น หรืออัตราภาษีปกติของสินค้านั้นของประเทศสมาชิกอื่น แล้วแต่ว่าอัตราใดจะสูงกว่า

นอกจากรูปแบบการลด/เลิกภาษีแล้ว ความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้ายังมีบทบัญญัติอื่นซึ่งเป็นข้อผูกพัน และพันธกรณี ที่สมาชิกทุกประเทศต้องปฏิบัติตาม เช่น กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การยกเลิกการจำกัดปริมาณการนำเข้า และลด/เลิกการกีดกันที่มีใช้ภาษี มาตรการปกป้อง (Safeguard Measures) ภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน การยอมรับสถานะ ความเป็นเศรษฐกิจระบบตลาดของจีน และสิทธิการใช้มาตรการเยียวยาทางการค้าพิเศษที่จีนผูกพันไว้กับองค์การการค้าโลก เมื่อเข้าสมัครเป็นสมาชิก<sup>2</sup> และการทบทวนความตกลงการค้าสินค้า ซึ่งรวมถึงการทบทวนในปี 2561 ที่ทบทวนรายการสินค้าอ่อนไหว โดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงให้เปิดเสรีมากขึ้น เช่น ลดจำนวนรายการสินค้า หรือเงื่อนไขการลดภาษีของรายการสินค้าอ่อนไหว

อย่างไรก็ดี หลังการลงนามในข้อตกลงได้มีข้อร้องเรียนจากผู้นำเข้าและส่งออกทั้งในอาเซียนและจีนว่าไม่สามารถใช้สิทธิพิเศษทางภาษีจากความตกลง ACFTA ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากระเบียบพิธีการภายใต้กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าของความตกลง ACFTA ยังคงเป็น

<sup>2</sup> มาตรการเยียวยาทางการค้า (Trade Remedies) มีเพื่อปกป้องตลาดของประเทศจากการค้าที่ไม่เป็นธรรม เช่น การทุ่มตลาด ที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการจัดตั้งเขตการค้าเสรี สำหรับกรณีของจีน เมื่อเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก ได้มีการกำหนดมาตรการเยียวยาทางการค้าไว้เพื่อปกป้องเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก WTO อื่นๆ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการนำเข้าสินค้าจากจีน อาทิ ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดเพดานการนำเข้าสินค้าบางประเภทจากจีน เช่น สิ่งทอ

อุปสรรคอยู่ อาเซียนและจีนจึงได้มีการลงนามพิธีสารเพื่อแก้ไขความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียน-จีนฉบับที่ 2 เน้น โดยเฉพาะเรื่องการค้าระหว่างอาเซียนกับจีนโดยซื้อขายผ่านนายหน้าในประเทศที่สาม เช่น ฮองกง อาเซียนและจีนจึงได้ปรับถ้อยคำ เพื่อให้เอื้ออำนวยต่อการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีมากขึ้น รวมทั้งเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีการปฏิบัติในความตกลงการค้าเสรีอื่นๆ ที่อาเซียนทำกับคู่เจรจา

สาระสำคัญของพิธีสารฉบับนี้เน้นแก้ไขความตกลง ACFTA เกี่ยวข้องกับการปรับปรุง ระเบียบพิธีการภายใต้กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (Operational Certification Procedure) เพื่อ อำนวยความสะดวกแก่ประเทศภาคีในการใช้สิทธิพิเศษภายใต้ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน ให้มากขึ้น ได้แก่

- 1) การปรับเนื้อหาให้ผู้นำเข้าสามารถใช้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรภายใต้เงื่อนไขที่ เรียกว่า Movement Certificate (หรือเงื่อนไขที่เรียกว่า Back-to-Back CO ภายใต้กรอบ อาเซียน)
- 2) การกำหนดให้ผู้นำเข้าสามารถใช้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร สำหรับสินค้าที่มีการซื้อ ขายผ่านประเทศนายหน้าภายใต้เงื่อนไขที่เรียกว่า Third Party Invoicing
- 3) การเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาของการออกใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าฟอร์มอี (Form E) ซึ่งเป็นใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าเพื่อใช้สิทธิ ACFTA ให้สามารถกระทำได้ก่อนการส่งออกจากเดิมที่ กำหนดให้กระทำได้ขณะเวลาที่มีการส่งออกหรือหลังการส่งออก
- 4) การระบุวิธีการดำเนินการเพื่อให้ศุลกากรสามารถตรวจปล่อยสินค้าได้โดยสะดวกมากขึ้น ในกรณีที่มีความแตกต่างเล็กน้อยๆ เช่น ความแตกต่างในเรื่องพิกัดอัตราศุลกากรที่ระบุใน Form E เป็นต้น ซึ่งเดิมระบุไว้เพียงกว้างๆ ทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติค่อนข้างมาก

การลงนามพิธีสารเพื่อแก้ไขความตกลง ACFTA ส่งผลให้ผู้นำเข้าส่งออกสามารถใช้สิทธิ พิเศษทางภาษีศุลกากรภายใต้เขตการค้าเสรีได้มากขึ้นและการดำเนินการเพื่อการตรวจปล่อย สินค้าที่มีการขอใช้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นไปได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ สินค้าที่ผลิต ในประเทศไทยหรือจีนซึ่งได้รับการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าจะสามารถได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี ศุลกากรจากอีกฝ่ายหนึ่งแม้ว่าสินค้านั้นจะมีบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ที่ออกโดยประเทศที่สาม ภายใต้เงื่อนไข Third Party Invoicing รวมทั้งการส่งสินค้าที่ต้องผ่านประเทศตัวกลางซึ่งต้องแบ่ง จำนวนสินค้า (Break Bulk) สามารถดำเนินการได้ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยให้สินค้าของ ไทยสามารถใช้สิทธิพิเศษทางภาษีภายใต้ความตกลง ACFTA ได้มากขึ้น

ในปี 2549 ได้มีการจัดการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีนสมัยพิเศษที่นครหนานหนิงเพื่อฉลองการครบรอบ 15 ปี ของความสัมพันธ์อาเซียน-จีน ในการนี้ผู้นำอาเซียนและจีนได้ลงนามในแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน สมัยพิเศษ ซึ่งเป็นการกำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับจีนใน 15 ปีข้างหน้า ทั้งความร่วมมือด้านการเมืองและเศรษฐกิจ

กล่าวโดยสรุปการเปิดเสรีการค้าสินค้าทั่วไปภายใต้ข้อตกลงนี้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยสินค้า (Agreement on Trade in Goods) โดย (1) สินค้าปกติเริ่มลดภาษีตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2548 และลดลงเหลือ 0% ภายในปี 2553 (2) สินค้าอ่อนไหวจะเริ่มลดภาษีในปี 2555 และจะลดภาษีเป็น 0-5% ในปี 2561 (3) สินค้าอ่อนไหวสูงจะคงอัตราภาษีไว้ได้ถึงปี 2558 จึงจะลดภาษีมาอยู่ที่ไม่เกิน 50%

กว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (1) สินค้าเกษตรพื้นฐานใช้หลัก Wholly Obtained (2) สินค้าอื่นๆ มูลค่าของวัตถุดิบที่ใช้ภายในประเทศไม่ต่ำกว่า 40% โดยนำมูลค่าของวัตถุดิบจากประเทศสมาชิกมารวมกันได้ (3) กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าเฉพาะ (Product Specific Rules: PSR) สำหรับบางสินค้า

#### 2.2.2.2 กรอบความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าบริการระหว่าง ASEAN-จีน

การเจรจาเพื่อการเปิดเสรีการค้าบริการระหว่าง ASEAN-จีน เป็นไปภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียน-จีน (Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation between ASEAN and the People's Republic of China) เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ เนื่องจากกรอบความตกลงข้างต้นจะครอบคลุมถึงการเจรจาด้านสินค้า การค้าบริการ การลงทุนและความร่วมมือทางเศรษฐกิจด้วย

ในส่วนของการค้าบริการนั้น มีเป้าหมายเพื่อเร่งรัดการขยายตัวด้านการค้าบริการ โดยสมาชิกจะเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการอย่างก้าวหน้า (Progressively Liberalise) ซึ่งครอบคลุมสาขาต่างๆ มากมาย (Substantial Sectoral Coverage) และมีลักษณะ GATS Plus โดยมีกรอบเวลาว่าให้สรุปผลการเจรจาโดยเร่งตามเวลาที่จะตกลงร่วมกัน โดยคำนึงถึงสาขาบริการที่มีความอ่อนไหวของสมาชิก และให้มีการปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special & Differential Treatment) แก่สมาชิกใหม่ของอาเซียน

ที่ประชุมคณะเจรจาเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China Trade Negotiating Committee: TNC) เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2546 ณ เมืองกู่หยลิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีมติให้จัดตั้งคณะทำงานด้านการค้าบริการของอาเซียน-จีน (TNC Working Group on Services: TNC-WGS) ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการของอาเซียน-จีน ที่ประชุมคณะทำงานด้านการค้าบริการจะมีการประชุมใน 2 ระดับคือ

- 1) การประชุมคณะทำงานระหว่างสมาชิกอาเซียน (ASEAN Trade Negotiating Group-Working Group on Services: TNG-WGS) โดย TNG-WGS จะรายงานผลการหารือเสนอ TNG เพื่อพิจารณา
- 2) การประชุมคณะทำงานระหว่างสมาชิกอาเซียนและจีน (TNC Group-Working Group on Services: TNC-WGS) โดย TNC-WGS จะรายงานผลความคืบหน้าของการเจรจาต่อ TNC เพื่อพิจารณา

TNC-WGS ดำเนินการใน 2 เรื่อง คือ

- **การจัดทำขอบเขตความตกลง** เป็นพันธกรณีทั่วไปและกติกาในการเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกัน ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านการเปิดเสรีและความร่วมมือด้านการค้าบริการ โดยการเปิดเสรีจะใช้ GATS เป็นพื้นฐาน ความตกลงที่จะจัดทำขึ้นนี้จะกำหนดหลักการ (Principles) ของรูปแบบและขั้นตอนในการเปิดตลาดบริการในช่วงต่อไป (Modalities and Procedures for Future Package of Liberalization of Trade in Services) อาเซียนและจีนได้เริ่มพิจารณาร่างความตกลงด้านการค้าบริการซึ่งยกร่างโดยสิงคโปร์ในการประชุมกลุ่มทำงานฯ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2546 ณ เมืองจงฉิง และการเจรจาจัดทำความตกลงดังกล่าวก็ได้คืบหน้าตามลำดับในการประชุมกลุ่มทำงานฯ ในช่วงต่อมา โดยในการประชุมเมื่อเดือนตุลาคม 2547 ณ กรุงปักกิ่ง ยังคงมีบางประเด็นซึ่งที่ประชุมยังไม่สามารถตกลงกันได้และจะต้องหารือกันต่อไป
- **การจัดทำข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการ** อาเซียนและจีนเห็นพ้องกันที่จะให้เปิดตลาดเป็นแบบ Positive List ซึ่งแต่ละประเทศจะจัดทำข้อผูกพันการเปิดตลาดชุดแรก (First Package of Commitments) ในลักษณะของ GATS Plus โดยการจัดทำเรียกร้อง (Request) ที่จะให้ประเทศคู่เจรจาเปิดตลาดให้แก่ตน และข้อเสนอ (Offer) ที่ตนจะเปิดตลาดให้แก่ประเทศคู่เจรจา สำหรับหลักการจัดทำข้อผูกพันการเปิดตลาดบริการ คือ ข้อเสนอของจีนที่จะเปิดตลาดแก่อาเซียนมีเพียง 1 List และแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนจะมี Individual Offer List ที่ยื่นเสนอเปิดตลาดแก่จีน

และข้อเสนอเดียวกันนี้จะขยายให้สมาชิกอาเซียนอื่นด้วย ซึ่งจนถึง ณ เดือนธันวาคม 2547 มีเพียงสิงคโปร์ มาเลเซีย และไทยที่ได้ยื่นขอเรียกร้อง (Initial Request) เพื่อให้จีนเปิดตลาดแล้ว และจีนได้ยื่นขอเรียกร้องต่อสมาชิกอาเซียนทั้งหมดแล้วเพื่อให้เปิดตลาดแก่จีนเช่นกัน แต่ทั้งสมาชิกอาเซียนและจีนยังไม่มี การยื่นข้อเสนอ (Initial Offer) ที่จะเสนอเปิดตลาดระหว่างกันเลย

สำหรับไทยได้ยื่นขอเรียกร้องให้จีนเปิดตลาดแก่ไทยใน 7 สาขา ได้แก่ บริการธุรกิจ จัดจำหน่าย การขนส่ง การศึกษา สุขภาพ ท่องเที่ยว และบริการอื่นๆ ส่วนจีน ได้ยื่นขอเรียกร้องให้ไทยเปิดตลาดในทุกสาขา ได้แก่ บริการธุรกิจ สื่อสารคมนาคม ก่อสร้าง จัดจำหน่าย การศึกษา สิ่งแวดล้อม การเงิน สุขภาพ นันทนาการ และการขนส่ง

อนึ่ง อาเซียนและจีนได้กำหนดเวลาแผนการดำเนินงานในการจัดทำข้อผูกพันการเปิดตลาดด้านการค้าบริการ ดังนี้

- |                    |   |                                                                                                               |
|--------------------|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 ส.ค. 2548        | : | ยื่น Tentative Offers                                                                                         |
| 1 ก.ย. 2548        | : | ยื่น Initial/ Additional Requests ต่อกัน                                                                      |
| 1 ส.ค.-1 พ.ย. 2548 | : | ยื่น Revised offer และเจรจาสองฝ่าย                                                                            |
| 1 พ.ย.-1 ธ.ค. 2548 | : | การดำเนินการภายในประเทศเพื่อขอความเห็นชอบในการลงนามความตกลงฯ และข้อผูกพันการเปิดตลาดบริการชุดแรก <sup>3</sup> |

วันที่ 14 มกราคม 2550 อาเซียนและจีนได้ลงนามความตกลงด้านการค้าบริการพร้อมข้อผูกพันการเปิดตลาดกลุ่มที่ 1 ณ เมืองเซบู สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ โดยความตกลงฯ ครอบคลุมธุรกิจบริการภาคเอกชนทุกสาขา โดยไม่ครอบคลุมการให้บริการและการจัดซื้อจัดจ้างบริการโดยรัฐสำหรับระดับการเปิดตลาดของแต่ละประเทศ จะระบุอยู่ในตารางข้อผูกพันของแต่ละประเทศ และปรากฏอยู่ในส่วนแนบท้ายความตกลงฯ ทั้งนี้ ไทยเสนอผูกพันเปิดตลาดภายใต้กรอบที่กฎหมายปัจจุบันอนุญาตให้ต่างชาติประกอบธุรกิจได้ คือ ให้ประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจได้โดยถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 และมีเงื่อนไขอื่นตามกฎหมายเฉพาะสาขา เช่น ในสาขาวิชาชีพต้องเป็นไปตามที่สภาวิชาชีพกำหนด

<sup>3</sup> สำนักเจรจาการค้าบริการ, กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กรกฎาคม 2548



### ข้อผูกพันสาขาการเปิดตลาดกลุ่มแรก

- ประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งไทยเสนอผูกพันเปิดตลาดในระดับสูงกว่าที่เปิดตลาดภายใต้ WTO แต่ต่ำกว่าที่เปิดตลาดให้กันเองในอาเซียน โดยกิจกรรมที่ไทยเสนอเปิดตลาดเพิ่มขึ้นจากข้อผูกพันภายใต้ WTO ครอบคลุมกิจกรรมบริการบางประเภทในสาขาวิชาชีพ การศึกษา บริการด้านสุขภาพ การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางเรือ
- สำหรับจีนเสนอเปิดตลาดเพิ่มเติมจากข้อผูกพันภายใต้ WTO โดยครอบคลุมกิจกรรมในสาขาบริการด้านคอมพิวเตอร์ บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ บริการขนส่งสินค้าทางถนน และบริการธุรกิจอื่นๆ

นอกเหนือจากการดำเนินการตามกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ไทยและจีนยังได้มีการเจรจาตกลงกันในระดับทวิภาคีด้านการค้าระหว่างกัน在线ค้าเกษตรพิกัดศุลกากร 07-08 (ผักและผลไม้) ระหว่างกันอีกฉบับหนึ่ง โดยทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบและร่วมลงนามในความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน (Agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Kingdom of Thailand on Accelerated Tariff Elimination under the Early Harvest Program of the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation between ASEAN and China) เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2546 โดยให้นำสินค้าในสองหมวดนี้มาเร่งลดภาษีระหว่างกันก่อนประเทศอาเซียนอื่นๆ

ความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน เป็นผลมาจากการหารือระหว่างอดีตนายกรัฐมนตรี พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร กับ อดีตนายกรัฐมนตรี จู หง จี วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2546 ระหว่างการเยือนสาธารณรัฐประชาชนจีน และกับนายกรัฐมนตรี เหวิน เจีย เป่า เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 ระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนครั้งพิเศษว่าด้วยโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ซึ่งผลการหารือทั้งสองครั้งทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการเร่งลดภาษีสินค้าผักผลไม้ระหว่างกัน ภายใต้กรอบ Early Harvest ของความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

กระทรวงพาณิชย์ของไทยและของจีนได้เจรจาอย่างต่อเนื่อง ตามที่ผู้นำของทั้งสองประเทศได้ตกลงกัน และสามารถสรุปผลการเจรจา ซึ่งได้มีการลงนามในความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน ระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ (ดร.อดิศักดิ์ โพธารามิก)

กับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์สาธารณรัฐประชาชนจีน (Mr. Lu Fuyuan) เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2546 ณ Diaoyuthai State Guest House กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

สาระสำคัญของความตกลงครอบคลุมเรื่องการลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ทุกราชการตาม พิกัดศุลกากรตอนที่ 07-08 (116 รายการ ตามพิกัดศุลกากร 6 หลัก) ให้เหลือ 0 % ในวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นต้นไป

จากการประชุมคณะเจรจาการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACTNC) ครั้งล่าสุด มีสถานะล่าสุดในด้านต่างๆ ดังนี้ (ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงต่างประเทศ, 1 กันยายน 2554)

### การค้าสินค้า

- อาเซียน-จีน อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมต่อข้อผูกพันการลดภาษีในรายการสินค้าอ่อนไหว และการจัดทำกรวิเคราะห้การค้าในรายการสินค้าอ่อนไหว

- อาเซียน-จีน สามารถสรุปข้อบัพด้านมาตรฐานสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) และมาตรฐานกฎระเบียบทางเทคนิค และกระบวนการตรวจสอบรับรอง (STRACAP) และอยู่ระหว่างจัดทำข้อบัพเรื่องพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อผนวกข้อบัพดังกล่าวเข้ากับความตกลงด้านการค้าสินค้า

- อาเซียนยื่นข้อเสนอต่อจีนในการทบทวนกฎถิ่นกำเนิดสินค้า เพื่อสนองความต้องการของธุรกิจปัจจุบัน โดยอาเซียนขอเสนอปรับกฎจาก RVC ร้อยละ 40 (Single Rule) เป็น RVC ร้อยละ 40 หรือ CTH with PSRs as Derogation

### การค้าบริการ

- รัฐสภาไทยให้ความเห็นชอบการเปิดตลาดบริการชุดที่ 2 เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2554 โดยครอบคลุมการค้าบริการด้านต่างๆ เพิ่มขึ้น ได้แก่ บริการด้านวิชาชีพ การสื่อสาร บริการทางการศึกษา บริการจัดจำหน่าย บริการด้านการเงิน บริการด้านท่องเที่ยวและการเดินทาง และบริการด้านก่อสร้าง เป็นต้น

- อาเซียนและจีนอยู่ระหว่างการรอลงนามพิธีสารอนุวัติและข้อผูกพันเปิดตลาด ชุดที่ 2 โดยจะมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2555

### กลไกการเจรจา

- ขณะนี้ อยู่ระหว่างการเปลี่ยนกลไกการหารือจาก TNC เป็น ACFTA-JC เพื่อให้ครอบคลุมทั้งด้านการเจรจาและการติดตามการดำเนินการภายใต้ความตกลง

### ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

- อาเซียนและจีนมีความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะ 5 สาขาสำคัญ ได้แก่ เกษตรกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การลงทุน และการพัฒนาลุ่มน้ำโขง และความร่วมมือด้านต่างๆ อาทิ ศุลกากร การจัดตั้งศูนย์กลางในการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการค้าและการลงทุน

- ตั้งแต่มีการประชุมคณะทำงานด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในปี 2552 เป็นต้นมา มีจำนวนโครงการได้รับอนุมัติเพียง 3 โครงการ ได้แก่ (1) ASEAN-China Business Portal (2) ASEAN-China FTA Conference for SMEs และ (3) International Workshop on Economic and Trade Relations between China and ASEAN during the Post FTA (November 2011 in Guizhou)

- อาเซียนได้ยื่นข้อเสนอให้กับจีนพิจารณาจัดสรรเงินทุนภายใต้กองทุน ACCF มาให้ ACTNC เป็นผู้พิจารณาโดยตรง พร้อมกับการจัดให้มี Fast Track Approval สำหรับโครงการที่เสนอไปแล้ว เพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าในการพิจารณาอนุมัติและการดำเนินโครงการ

#### 2.2.2.3 พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและจีน (พิธีสาร R3)

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2552 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้ลงนามใน พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและจีน ร่วมกับ กระทรวงควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรค (AQSIQ) แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้ความร่วมมือด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ซึ่งภายหลังการลงนามในพิธีสารฯ ทำให้ไทยสามารถส่งออกผลไม้ 23 ชนิด ไปยังจีนได้ โดยผ่าน

เส้นทางบกสาย R3 เริ่มจาก อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่าน เมืองห้วยทราย บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของ สปป.ลาว เข้า เมืองโม่หาน จิ่งห่อ เชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีนโดยมีเหตุผลและความจำเป็นคือ เพื่อสร้างความมั่นใจระหว่างสองประเทศว่า การส่งผลไม้ระหว่างกันผ่านทางบกสาย R3 จะไม่มีการปลอมปนผลไม้และสิ่งอื่น ๆ จากประเทศอื่น และเพิ่มความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านนำเข้าระหว่างกันและสาระสำคัญแห่งพิธีสารนั้นคือ ทั้งสองฝ่ายจะมีมาตรการกำกับดูแลการปลอมปนสินค้าโดยการปิดผนึกตู้สินค้าก่อนส่งออกและการแสดงหมายเลขกำกับสำหรับผลไม้ 23 ชนิดนั้นได้แก่ กัลล้วย เงาะ ละมุด สละ มะขาม ส้มเขียวหวาน สับปะรด มะม่วง ทุเรียน มะละกอ เสาวรส มังคุด ชมพู่ มะเฟือง ส้มโอ ส้มมะพร้าว น้อยหน่า ฝรั่ง ขนุน ลองกอง ลำไย และลิ้นจี่ การเปิดเส้นทางดังกล่าวนี้จะช่วยให้ผู้ส่งออกของไทยสามารถส่งออกสินค้าไปยังจีนได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มช่องทางการส่งออกผลไม้ไปจีนและสามารถกระจายผลไม้ไปยังตลาดมณฑลทางตอนใต้และตะวันตกของจีนได้โดยตรง จากเดิมต้องผ่านฮ่องกง เติบเจิ้น หรือตลาดเจียงหนาน กวางโจว แล้วจึงกระจายไปยังมณฑลต่างๆ ของจีน ขณะเดียวกันยังช่วยเพิ่มโอกาสทางการตลาดและขยายช่องทางการจำหน่ายผลไม้ของไทยได้เพิ่มมากขึ้น คาดการณ์ว่าจะช่วยผลักดันให้การค้าผลไม้ไทยขยายการส่งออกได้เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 10 % หรือปีละกว่า 500 ล้านบาท จากเดิมที่สามารถส่งออกผลไม้คุณภาพดีไปจีนได้ปีละกว่า 5,000 ล้านบาท อีกทั้งหากเป็นผลไม้นำเข้าจากจีนที่ผ่านเส้นทาง R3 จะมีคุณภาพมาตรฐานและปลอดภัยต่อผู้บริโภคชาวไทยมากขึ้น เนื่องจากการควบคุมคุณภาพมาตรฐานและความปลอดภัยจากต้นทาง

### 2.2.3 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้นี้เป็นหนึ่งในแผนงานที่มีความสำคัญในลำดับสูง (Flagship Programs) จากทั้งหมด 11 แผนงานของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน และกวางซี<sup>4</sup>) ก่อตั้งในปี 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร หรือประมาณพื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังเป็นจุด

<sup>4</sup> จีนได้ประกาศผนวกเขตปกครองตนเองกวางซีจ้วง เข้าร่วมในกรอบความร่วมมือ GMS อย่างเป็นทางการในปี 2550

ศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร บริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดยมีสาขาความร่วมมือ 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์<sup>5</sup>

ในปัจจุบันได้มีการประชุมหารือเพื่อให้โครงการเกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม แต่ยังมีปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนา ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐานยังไม่พัฒนา กระบวนการผ่านแดนของ คนและสินค้าเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ณ ด้านพรมแดนยังซับซ้อนใช้ เวลามาก กรมสิทธิที่ดิน เรื่องกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงบ่อยของประเทศเพื่อนบ้าน ความไม่มั่นใจ ของนักลงทุน เป็นต้น 2) ประเด็นที่ประเทศ GMS และไทยให้ความสำคัญลำดับสูงในการผลักดัน ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ได้แก่ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับจีน ทั้งในทางถนนและทางรถไฟ การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุ ภูมิภาค การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยทำการตลาดร่วมและการ อำนวยความสะดวกการผ่านแดนของนักท่องเที่ยว การสนับสนุนภาคเอกชน โดยเฉพาะในระดับ SMEs โดยการจัดตั้ง SMEs Development Fund และบทบาทจังหวัดและภาคเอกชนท้องถิ่นใน การพัฒนา 3) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจต้องเริ่มที่การพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศ ซึ่งจุดอ่อนคือ บริเวณด้านพรมแดน ภาครัฐยังต้องเร่งอำนวยความสะดวกเพื่อลดต้นทุน การขนส่ง สร้างประสิทธิภาพในเรื่องการเชื่อมโยงซัพพลายเชน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2552)

<sup>5</sup> (กระทรวงต่างประเทศ, 2552)

#### 2.2.4 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง<sup>6</sup>

(GMS Cross-Border Transport Agreement; GMS CBTA)

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ เวียงจันทน์ สปป.ลาว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย สปป.ลาว และเวียดนามได้ลงนามความตกลงสามฝ่ายเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดนระหว่างประเทศภาคีสัญญาทั้งสาม หรือเรียกชื่อย่อว่า “ความตกลงสามฝ่าย” หรือ “Tripartite Agreement” ซึ่งความตกลงนี้เป็นความร่วมมือในสาขาการคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และในปี พ.ศ.2544 ในการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่งครั้งที่ 6 ภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการแก้ไขความตกลงฯ เพื่อเปิดให้ประเทศสมาชิก GMS อื่นๆ สามารถเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ ได้ ซึ่งมีผลให้ประเทศสมาชิก GMS เข้าเป็นภาคีครบทั้ง 6 ประเทศ และได้มีการเปลี่ยนชื่อความตกลงฯ เป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างภาคีสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา จีน สปป.ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม
- 2) เพื่อให้กฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมีความเรียบง่ายและเป็นไปในทางเดียวกัน
- 3) เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

#### เส้นทางภายใต้ความตกลงฯ

ความตกลงฯ ได้กำหนดเส้นทางการเดินรถ โดยมีเส้นทางหลักที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ดังนี้

- 1) เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-จีน ตอนใต้ เรียกว่าเส้นทาง R3E หรือ R3A

<sup>6</sup> กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

- 2) เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ระหว่างประเทศไทย-พม่า-จีนตอนใต้ เรียกว่าเส้นทาง R3W หรือ R3B
- 3) เส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศพม่า-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม เรียกว่าเส้นทาง R2
- 4) เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เรียกว่าเส้นทาง R1
- 5) เส้นทางระหว่างประเทศไทยกัมพูชา ได้แก่ เส้นทางจากกรุงเทพ-ตราด-เกาะกง-สะแรมเปิล-คาเมา เรียกว่าเส้นทาง R10

### ประเภทของรถที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงฯ

รถที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางข้ามไป-มาระหว่างกันภายใต้ความตกลงฯ จะครอบคลุมถึงรถยนต์ส่วนบุคคล (น้ำหนักรวมไม่เกิน 3,500 กก. และจำนวนที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน 8 ที่นั่ง)

รถโดยสาร (ที่นั่งผู้โดยสารเกินกว่า 7 ที่นั่ง)

รถบรรทุก (น้ำหนักไม่เกิน 3,500 กก.)

รถลากจูง และรถกึ่งพ่วง ทั้งนี้สำหรับรถที่อยู่ระหว่างการผ่อนชำระจะต้องได้รับความยินยอมจากสถาบันการเงินนั้นๆ ก่อนการนำรถออกนอกประเทศ

### การดำเนินงานและการมีผลบังคับใช้ของความตกลงฯ

- 1) ความตกลงฯ จะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศสมาชิกอย่างน้อย 2 ประเทศได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารภายใต้ความตกลงฯ ซึ่งมีทั้งสิ้น 20 ฉบับ (โดยจะมีผลบังคับใช้เฉพาะกับประเทศที่ได้ให้สัตยาบัน) ดังนั้น ในระหว่างการรอให้ประเทศสมาชิกให้สัตยาบันสารต่อภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าว ประเทศสมาชิกจึงได้จัดทำบันทึกความเข้าใจด้วยการเริ่มใช้ความตกลงฯ ด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Memorandum of Understanding for the Initial Implementation of the CBTA; MOU on the IICBTA) ณ จุดผ่านแดนที่สำคัญ
- ปัจจุบันมีการจัดทำบันทึกความเข้าใจ ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ได้แก่

- ไทย-สปป.ลาว (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต/ช่องเม็ก-วังเต่า)
  - ไทย-กัมพูชา (อรัญประเทศ-ปอยเปต)
  - ไทย-พม่า (แม่สอด-เมียวดี/แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก)
  - ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว)
- 2) เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2548 ณ เมืองคุนหมิง ประเทศจีน ได้มีการลงนามสองฝ่ายใน MOU on the IICBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต
- 3) เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ได้มีการลงนาม 3 ฝ่าย ใน MOU on the IICBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว
- 4) การดำเนินงานตาม MOU-IICBTA และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (MOU on Exchange of traffic Right) รวมทั้ง Single Window Inspection (SWI) และ Single Stop Inspection (SSI) ณ จุดนำร่อง 4 แห่งของไทย
- แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก (พม่า) เสร็จแล้วเสร็จ แต่ไม่สามารถลงนามได้ เนื่องจากพม่าติดปัญหาบางประการ
  - แม่สอด-เมียวดี (พม่า) เสร็จแล้วเสร็จ แต่ไม่สามารถลงนามได้ เนื่องจากพม่าติดปัญหาบางประการ
  - อรัญประเทศ-ปอยเปต (กัมพูชา) เสร็จแล้วเสร็จ ลงนามใน MOU-IICBTA และ MOU Exchange of Traffic Right ตั้งแต่มีนาคม 2551
  - มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ลงนามใน MOU-IICBTA แล้ว และได้ดำเนินงานในรูปแบบ SWI แล้ว แต่ยังติดปัญหาในการดำเนินงานในลักษณะ SSI เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของประเทศภาคีสมาชิกในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

อย่างไรก็ตาม ความตกลงฯ ยังไม่มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติ ดังนั้น เพื่อให้ประเทศสมาชิกที่มีความพร้อมและมีพรมแดนติดกัน สามารถนำสาระในความตกลงไปใช้ดำเนินการได้ ก่อน ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เห็นควรว่าควรเริ่มดำเนินการได้ ก่อนที่บริเวณจุดผ่านแดน นำร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ไทย-สปป.ลาว สปป.ลาว-เวียดนาม ไทย-กัมพูชา และไทย-พม่า โดยที่ประชุมเห็นชอบให้มีการดำเนินการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค



น้ำโขง (The Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement : IICBTA) ณ จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน 7 จุด ได้แก่ 1) เหนือโคว (จีน)-ลาวไค (เวียดนาม) ลาวบาว (เวียดนาม)-แดนสะหวัน (สปป.ลาว) ปอยเปต (กัมพูชา)-อรัญประเทศ (ไทย) มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) บาเวต (กัมพูชา)- มีอวกไป (เวียดนาม) แม่สอด (ไทย)-เมียวดี (พม่า) และแม่สาย (ไทย)-ท่าซี้เหล็ก (พม่า) โดยจัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน ณ จุดนำร่องทั้ง 7 จุด ด้วยการนำรูปแบบ Single Window Inspection (SWI) หรือการดำเนินการร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศ และ Single Stop Inspection (SSI) หรือการตรวจสอบสินค้าขาเข้า-ขาออกร่วมกันและพร้อมกันเบ็ดเสร็จที่จุดตรวจในประเทศขาเข้าจุดเดียวระหว่างเจ้าหน้าที่ของภาคีสัญญามาใช้ปฏิบัติงานร่วมกันในบริเวณที่เรียกว่าเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันหรือ Common Control Area (CCA)

ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นด่านนำร่องในการนำระบบพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่เรียกว่า Greater Mekong Sub-region Customs Transit Systems: GMS-CTS มาปฏิบัติภายใต้ข้อตกลง GMS-IICBTA ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนามโดยมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการพร้อมกันทั้ง 3 ประเทศ ในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 โดยจัดพิธีหลักที่ด่านสะหวันนะเขต ด่านพรมแดนมุกดาหาร และด่าน สปป.ลาว ดังนี้

#### 2.2.4.1 รูปแบบพิธีการสำคัญของระบบ CTS

1) การจัดตั้งองค์กรค้ำประกัน (Guaranteeing Organization) ขึ้นในแต่ละประเทศเพื่อค้ำประกันค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าผ่านแดนตู้คอนเทนเนอร์และยานพาหนะต่อศุลกากรในประเทศที่ผ่านแดนและวางเงินประกันระหว่างองค์กรค้ำประกันในแต่ละประเทศกันเองด้วย หากมีปัญหาต่อค่าภาษีอากรศุลกากรสามารถเรียกเก็บภาษีจากองค์กรค้ำประกันในประเทศของตนได้ทันที แล้วองค์กรค้ำประกันค่อยไปตามเก็บกันเองภายหลัง องค์กรค้ำประกันของประเทศไทย คือ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (BOT) ของ สปป.ลาว คือ LIFFA และเวียดนาม คือ VATA องค์กรค้ำประกันมีหน้าที่หลักอีกประการหนึ่งคือการออกเอกสารผ่านแดนให้กับผู้ขนส่งผ่านแดน (Transport Operator) เพื่อให้เป็นหลักฐานในการผ่านเจ้าหน้าที่ CIQ (Customs, Immigration and Quarantine) ในแต่ละด่านฯ จนกว่าจะถึงปลายทาง ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ สภาหอการค้าไทย

ได้วางเงินค้ำประกันต่อกรมศุลกากรแล้ว แต่ LIFFA และ VATA ยังมีได้วางเงินค้ำประกันต่อศุลกากรสปป.ลาว และเวียดนาม รวมทั้งยังไม่ได้วางเงินประกันระหว่างกันเอง หลังจากพิธีเปิดแล้วทางสภาหอการค้าจึงไม่กล้าออกเอกสารผ่านแดนให้ผู้ขนส่งเพราะเกรงว่าหากมีปัญหาจะไม่สามารถไล่เบี้ยค่าภาษีอากรได้ จึงเห็นควรแจ้ง ADB ในการประชุม Joint Task Force Committee เพื่อเร่งให้ LIFFA และ VATA เร่งดำเนินการตามข้อตกลง ขณะนี้ด้านฯ มุกดาหาร ได้แจ้งผู้แทน ADB ทราบอย่างไม่เป็นทางการแล้ว

## 2) วิธีในการควบคุมสินค้าผ่านแดน

- 2.1) การควบคุมใบอนุญาตรถโค้วดารถที่อนุญาตให้ขนส่งผ่านแดนใบขับขี่ และการประกันภัย ซึ่งควบคุมโดยกรมการขนส่งทางบก
- 2.2) การควบคุมโดยใช้เอกสารผ่านแดนร่วมกัน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางโดยมีการแลกเปลี่ยนตราประทับหน่วยงาน ชื่อและลายเซ็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ และ Seal ประทับตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบความถูกต้องในแต่ละพรมแดน กรณีนี้ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด
- 2.3) ยุทธศาสตร์ในการลดเวลาและค่าใช้จ่ายของระบบ CTS คือ การใช้ระบบ SWI และระบบ SSI ซึ่งระบบ SWI คือ การรวมหน่วยงาน CIQ ของแต่ละประเทศให้มาทำงานร่วมกันที่แต่ละพรมแดนในการตรวจคนและสินค้าร่วมกันเพียงครั้งเดียวในลักษณะ One Stop Service โดยมีการเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์ในการผ่านพิธีการ การอนุมัติ การอนุญาตเพื่อความรวดเร็วและใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน นำมาปฏิบัติ

### 2.2.4.2 ความตกลงว่าด้วยการริเริ่มการดำเนินการขนส่งข้ามแดน

(Initial Implementaton of the Cross-Border Transport Agreement: IICBTA)

ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต แดนสะหวัน-ลาวบาว ภายหลังจากมีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาวแห่งที่ 2 มีการลงนามกันระหว่างผู้แทนฝ่ายไทย สปป.ลาว และเวียดนามที่นำไปสู่ความตกลงระหว่างประเทศภายใต้กรอบข้อตกลง IICBTA ดังนี้

- 1) บันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ.แดนสะหวัน-ลาวบาว และมุกดาหาร-สะหวันเขต ลงนามเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ในสาระสำคัญในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดน แดนสะหวัน-สปป.ลาว และจุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันเขต ได้แก่
  - สิทธิการจราจร
  - การยอมรับรถ
  - การขนส่งบุคคลข้ามแดน
  - การขนส่งสินค้าข้ามแดน
  - การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน ได้แก่ Single Window Inspection หรือ SWI และ Single Stop Inspection หรือ SSI
- 2) ข้อตกลงในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยวระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ซึ่งลงนามในวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางถนนในระหว่างประเทศภาคีทั้งสาม โดยมีสาระสำคัญดังนี้
  - การกำหนดเส้นทางและสิทธิการจราจร
  - การประกันภัย
  - การใช้หนังสือเดินทางและใบอนุญาตขับขี่
  - การนำเข้ายานพาหนะเป็นการชั่วคราว
  - กฎหมายที่บังคับใช้

การดำเนินการ จัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกันซึ่งเป็นส่วนสำคัญของโครงการ CBTA ยังอยู่ในขั้นตอนการเสนอร่างกฎหมายและระเบียบเพื่อการปฏิบัติในพื้นที่ดังกล่าวที่กรมศุลกากรได้ร่างกฎหมายเสร็จแล้ว และกำลังนำเสนอรัฐสภาเพื่อเป็นกฎหมายต่อไป

เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3A (กรุงเทพฯ-คุนหมิง) ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2555 เพื่อให้ประเทศสมาชิก GMS จะสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง) ได้อย่างมีประสิทธิภาพในการช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้น เรื่องดังกล่าวได้มีการดำเนินงานนำเสนอไปในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2554 ให้มีการเตรียมความพร้อมในการเปิดการเดินรถขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ในเส้นทางกรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง โดยให้มีการดำเนินการจัดทำความตกลงระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ในลักษณะเดียวกับที่ไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ IICBTA ระหว่างไทย-สปป.

ลาว-เวียดนาม ทั้งนี้ การดำเนินการเจรจาจัดทำความตกลงจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2554 เพื่อให้ทั้งสามประเทศจะสามารถเตรียมการในการดำเนินการตามความตกลงฯ ได้ทันทีที่มีการเปิดใช้สะพานดังกล่าว

สาระสำคัญของเรื่องนี้ได้แก่

- 1) วัตถุประสงค์ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ในเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง)
- 2) สิทธิการจราจร การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคล ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาคี
- 3) การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน การยอมรับการตรวจพัวร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวต่อไปในอนาคต
- 4) การขนส่งบุคคลข้ามแดน การนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดน
- 5) การขนส่งสินค้าข้ามแดน การยกเว้นการจับเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้า หรือคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนสำหรับการขนส่งสินค้า อันตรายจะอนุญาตเป็นกรณี ๆ ไปและการให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า เสียง่ายข้ามแดน
- 6) การยอมรับรถ การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน/แผ่นป้ายทะเบียนและหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถของภาคีอื่น การยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน
- 7) บทเบ็ดเตล็ด การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด การจัดตั้งคณะทำงานร่วมไทย-สปป.ลาว-จีน เพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลงฯ

CBTA เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดกรอบงานพื้นฐาน เช่น การตรวจทางศุลกากร ข้อตกลงด้านการเดินรถระหว่างประเทศและมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น ซึ่งกรอบงานพื้นฐานเหล่านี้เป็นสิ่งที่ประเทศสมาชิกต้องการให้เกิดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า

และคนข้ามพรมแดนระหว่างกัน กรอบข้อตกลงดังกล่าวได้มีการลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2548 ทั้งนี้ข้อตกลงได้นำไปสู่การสร้างกระบวนการตรวจสอบสินค้าข้ามพรมแดนให้สะดวกรวดเร็วขึ้น รวมทั้งการยกเว้นการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนและการอนุญาตให้นำรถยนต์ไปขับขี้นในต่างประเทศของสมาชิกอาเซียน

## 2.2.5 กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง (ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation-AMBDC)

ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง (ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation : AMBDC) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกจำนวน 11 ประเทศ คือ ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ และจีน ความร่วมมือดังกล่าวจัดตั้งขึ้นตามมติที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 14-15 ธันวาคม 2538 ที่กรุงเทพฯ ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาข้อเสนอ EAEC ของมาเลเซีย โดยได้ปรับบทบาทของความร่วมมือให้ครอบคลุมความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระดับอนุภูมิภาค โดยเฉพาะการส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งเป็นสำคัญ (Interconnected Links) ซึ่งรวมทั้งอาณาเขตทางบกและทางทะเลไม่จำกัดเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ในช่วงแรกจะเริ่มต้นที่ลุ่มแม่น้ำโขง โดยพื้นที่โครงการจะครอบคลุมประเทศกัมพูชา สปป.ลาว พม่า ไทย เวียดนาม และภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) ทั้งนี้ที่ประชุมต้องการให้จีน ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี เข้าร่วมมีส่วนร่วมในโครงการดังกล่าวด้วย โดยมอบหมายให้มาเลเซียเป็นผู้ประสานงาน

วัตถุประสงค์ของกรอบความตกลง ได้แก่

- 1) เร่งรัดการพัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อปรับปรุงมาตรฐานการครองชีพของประชาชนในพื้นที่
- 2) ช่วยในการปรับเปลี่ยนระบบเศรษฐกิจของประเทศกัมพูชา สปป.ลาว พม่า เวียดนาม และจีนให้เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบการตลาด
- 3) ระดมเงินทุน ความเชี่ยวชาญและความสนับสนุนในการพัฒนาจากประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือองค์กรระหว่างประเทศ เช่น ADB, World Bank, IMF และ UNDP เป็นต้น และองค์กรพัฒนาเอกชนอื่นๆ

## 2.3 การเชื่อมโยงบนเส้นทางการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีผลเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาที่นำเสนอในหัวข้อที่แล้ว การขยายตลาดการค้าและการลงทุนภายใต้การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง หรือ GMS เป็นกรอบข้อตกลงที่สำคัญในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง และการก่อให้เกิดตลาดการค้าใหม่ของไทยกับจีนตอนใต้โดยผ่านภาคเหนือสปป.ลาว กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS ที่เกิดขึ้นในปี 2535 นับเป็นกรอบความร่วมมือหนึ่งเช่นเดียวกับกรอบข้อตกลงอาเซียน ที่มีความคืบหน้าในการแปลงข้อตกลงไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม มากกว่ากรอบข้อตกลงอื่น เช่น BIMTEC IMT-GT และ ACMEC ที่ไทยได้ทำความตกลงไว้กับประเทศต่างๆ เนื่องจากกรอบ GMS เป็นกรอบข้อตกลงที่มีการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมที่ปรากฏเห็นได้เป็นอย่างรูปธรรม

ภายใต้กรอบ GMS ที่มีผลทำให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการพัฒนาของเศรษฐกิจภูมิภาคอย่างเป็นรูปธรรม และทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิก รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์อีกด้วย การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมมีผลมาจากการกำหนดแผนแม่บทการขนส่ง (Transport Master Plan) ร่วมกันของประเทศสมาชิกในปี 2538 แผนการดังกล่าวกำหนดการเชื่อมโยงการคมนาคมข้ามพรมแดนระหว่างกันตามลำดับความสำคัญ ในแต่ละเส้นทางตามศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก ต่อมาในปี 2541 แผนแม่บทการขนส่งได้เริ่มให้ความสำคัญกับแนวคิดเรื่องระเบียงเศรษฐกิจ (The Economic Corridor Concept) แนวคิดนี้เน้นความสนใจในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การเชื่อมโยงทางถนน การพลังงาน การโทรคมนาคม และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่ง ในบริเวณพื้นที่ภูมิศาสตร์เดียวกัน เพื่อสร้างผลกระทบเชิงบวกในด้านการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ระเบียงเศรษฐกิจที่ถูกกำหนดขึ้น คือ แนวเหนือ-ใต้ (North-South) ตะวันออก-ตะวันตก (East-West) และบริเวณตอนใต้ (Southern)

การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิกมีความคืบหน้าในการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้น ในการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 ณ นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 4-5 กรกฎาคม 2548 ได้มีการพิจารณาความเกี่ยวข้องในการ

ส่งเสริมการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างกันของประเทศสมาชิก เพื่อให้เกิดการสนับสนุนการเชื่อมโยงทางกิจกรรมเศรษฐกิจระหว่างกันมากขึ้น ผลจากการประชุมได้มีการแสดงเจตนารมณ์ให้มีการลงนามในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงขนส่งข้ามพรมแดน (GMS Cross-Border Transport Agreement : CBTA) ให้เสร็จครบถ้วนภายในปี พ.ศ. 2548

กรอบข้อตกลงที่กล่าวถึงส่งผลสำคัญให้เกิดการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ในพื้นที่ที่ศึกษานี้ ตามโครงข่ายเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) สองเส้นทางคือ

- 1) **ไทย - พม่า - จีนตอนใต้** : R3B (R3W) เส้นทางขนส่งเริ่มจากอำเภอแม่สายจังหวัดเชียงราย - ท่าขี้เหล็ก (พม่า) - อำเภอเชียงตุง-เข้าจีนตอนใต้ที่ตัวหลัก ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร พม่าได้ให้สัมปทานบริษัท หงปิง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการก่อสร้าง การก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2549 รวมทั้งสะพานมิตรภาพไทย-พม่าแห่งที่ 2 ก็สร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วในปีเดียวกัน
- 2) **ไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้** : R3A (R3E) เส้นทางนี้เริ่มจากอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย-ห้วยทราย (สปป.ลาว) - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น - บ่อหาน - เข้าจีนที่เหมิ่งล่า (ชายแดนจีนตอนใต้) ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร ถนนสายนี้ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2541 และให้ความช่วยเหลือในการทำ Pre-Investment Study ถนนสายนี้ไทย-สปป.ลาว-จีน ร่วมทำการก่อสร้างฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง การก่อสร้างถนนสายนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว นอกจากกำลังมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ที่บริเวณบ้านดอนมหาวัน โดยรัฐบาลจีนและไทยออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่ง คาดว่าสะพานสร้างแล้วเสร็จในปี 2555



รูปที่ 2.3-1

## ระเบียบเศรษฐกิจที่สำคัญไทยตอนบน-จีนตอนใต้ภายใต้กรอบข้อตกลง GMS

อย่างไรก็ตามสำหรับเส้นทางเชื่อมโยงทางถนนระหว่างภาคเหนือของไทย กับจีนตอนใต้ผ่านพม่า แม้ว่าจะเสร็จสมบูรณ์แล้วแต่มีการดำเนินการขนส่งน้อยมาก เนื่องจากปัญหาระหว่างประเทศทำให้เส้นทางเชื่อมระหว่างประเทศทั้งสองบริเวณเมืองลา ประเทศพม่าถูกปิดลง ทำให้เส้นทางจากแม่สายถึงเชียงรุ่งไม่สามารถทำการขนส่งได้ ซึ่งปัญหาการเมืองและนโยบายของรัฐบาลพม่ายังนับว่ามีความไม่แน่นอนสูง อีกทั้งยังมีปัญหาชนกลุ่มน้อยที่ตั้งด่านเรียกเก็บค่าผ่านทางในระหว่างทางช่วงที่อยู่ในประเทศพม่า ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้มีต้นทุนสูง

ปัจจุบันการค้าส่วนใหญ่ระหว่างภาคเหนือไทยกับจีนตอนใต้ทำการขนส่งระหว่างกันทางเรือบนเส้นทางแม่น้ำโขงเป็นหลัก จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางน้ำและกรมศุลกากร การขนส่งสินค้าทางน้ำโขงระหว่างประเทศไทยและจีนตอนใต้ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าระหว่างกันทั้งหมด ดังนั้น บทบาทการค้าของท่าเรือในแม่น้ำโขงจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในสภาพปัจจุบัน การขนส่งสินค้าบนเส้นทางนี้เกิดจากการประชุมระหว่าง 4 ประเทศไทย จีน สปป.ลาว พม่า ที่ประชุมได้ลงนาม ณ จังหวัดท่าซี้เหล็ก ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 20 เมษายน



2543 เรื่องความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน "Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River" ใน 4 ประเทศ โดยมีการลงนามอย่างเป็นทางการ ระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศ ณ นครเซี่ยงจู้ เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544 ทำให้มีกฎระเบียบการใช้แม่น้ำโขงร่วมกัน และมีอัตราภาษีการขนส่งสินค้าผ่านประเทศต่างๆ ที่ชัดเจนและแน่นอน และแต่ละประเทศจะเปิดท่าเรือพาณิชย์ รวม 4 แห่ง ดังต่อไปนี้

- จีน** : ท่าเรือซือเหมา (Simao) เซี่ยงจู้ (Jinghong) เหมิงหาน (Menghan) และ กวนเหล่ย์ (Guanlei)
- สปป.ลาว** : ท่าเรือบ้านทราย (Ban Sai) เซียงกก (Siengkong) เมืองมอม (Mouangmum) บ้านคูน (Ban Khouane) ห้วยทราย (Houaysai) และ หลวงพระบาง (Luangprabang)
- พม่า** : ท่าเรือวังเสิง (Wan Seng) วังป๋อง (Wang Pong)
- ไทย** : ท่าเรือเชียงแสน (Chiangsaen) และท่าเรือเชียงของ (Chiangkhong)

ท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าของไทยที่สำคัญคือ ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ โดยรัฐบาลไทยกำลังมีการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สอง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่มากขึ้นเกินความจุของท่าเรือเชียงแสนในปัจจุบัน (ท่าเรือเชียงแสน 1)

### ก. ท่าเรือเชียงแสน

ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีเนื้อที่ประมาณ 9 ไร่ บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย การเดินเรือขนส่งจากเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ทางตอนใต้ของประเทศจีนมีระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึก 1.5-7 เมตร แตกต่างกันตามฤดูกาล โดยประเทศจีนได้ปรับปรุงร่องน้ำและสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อควบคุมระดับน้ำให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้สะดวกตลอดปี

ลักษณะท่าเรือเป็นโป๊ะลอยขึ้นลงตามระดับน้ำขนาดกว้าง 12 เมตร ยาว 50 เมตร จำนวน 2 ชุด หากเป็นการจอดเรือขนาดต่ำกว่า 25 เมตร จะทำได้พร้อมกัน 6-7 ลำ โดยท่าเรือใช้วิธีขนถ่าย 3 ลักษณะคือ ขนถ่ายสินค้าด้วยเครน ที่บริเวณกำแพงดินครั้งละ 1 ลำ ขนถ่ายด้วยสายพานที่โป๊ะด้านทิศเหนือครั้งละ 1-2 ลำ และขนถ่ายด้วยแรงงานคนครั้งละ 4 ลำ



ท่าเรือเชียงแสน 1

## ข. ท่าเรือเชียงของ

ท่าเรือเชียงของเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2546 ตั้งอยู่ที่ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ท่าเรือเชียงของมีโครงการปรับปรุงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ และแพโรงซ่อมพร้อมอุปกรณ์และปรับปรุงระบบไฟฟ้าเพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดปี อย่างไรก็ตาม ท่าเรือเชียงของมีเพียงเรือสินค้าจากสปป.ลาวเท่านั้นที่มาใช้บริการ เพราะมีขีดหินทำให้น้ำตื้น เรือสินค้าขนาดใหญ่จากจีนไม่สามารถเข้ามาได้ เชียงของกำลังมีการดำเนินการสร้างสะพานแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมเส้นทางถนนระหว่างไทยกับเส้นทาง R3A/E โดยขณะนี้การขนส่งทางบกในเส้นทางดังกล่าวในช่วงที่ต้องข้ามแม่น้ำใช้เรือขนานยนต์บรรทุกถ้ามข้ามแม่น้ำอยู่



ท่าเรือเชียงของ

## 2.4 สภาพเศรษฐกิจและสังคมเชิงพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

### 2.4.1 ภาคเหนือของ สปป.ลาว

#### ■ ด้านพื้นที่

ภาคเหนือของสปป.ลาว มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 148,632 ตร.กม. ซึ่งประกอบด้วย แขวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง แขวงอุดมไชย แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว แขวงไชยบุรี แขวงพงสาลี แขวงห้วยพัน และแขวงเชียงขวาง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ อาทิเช่น อุตสาหกรรมเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ (ธุรกิจขนส่ง คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า) อุตสาหกรรมการเกษตร (การแปรรูปสินค้าเกษตร และการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจทั้งในลักษณะการขอสัมปทานที่ดินเพื่อเพาะปลูกเองและการทำ Contract Farming) อุตสาหกรรมเหมืองแร่ (เหมืองทองแดง และเหมืองถ่านหิน) และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (โรงแรม)

อนึ่ง ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง เนื่องจากภาคเหนือของ สปป.ลาว มีพรมแดนติดต่อกับหลายประเทศทั้ง จีน ไทย พม่า และเวียดนาม ทำให้เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าไปยังประเทศเหล่านี้ นอกจากนี้ ภาคเหนือของสปป.ลาว ยังมีเส้นทางออกสู่ทะเลและเชื่อมโยงกับตลาดโลก โดยเริ่มต้นจากชายแดนแขวงพงสาลีของสปป.ลาว โดยเส้นทางหมายเลข 6 ของเวียดนาม เพื่อมุ่งเข้าสู่จังหวัดเดียนเบียนฟู(Dien Bien Phu) เชื่อมต่อไปยังจังหวัดเซินลา(Son La) เข้าสู่กรุงฮานอย และใช้เส้นทางหมายเลข 5 มุ่งหน้าต่อไปยังจังหวัดไฮฟอง(Hai Phong) ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือน้ำลึกที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภาคเหนือของเวียดนาม

นอกจากนี้ การคมนาคมขนส่งที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งทางบก อาทิ เส้นทาง R3A/E(สีน้ำตาล)เชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน เริ่มต้นจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตัดผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา และเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนที่ด่าน บ่อหาน มุ่งหน้าไปยังเมืองเชียงรุ่ง รวมระยะทางราว 450 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางหมายเลข 2 (สีเหลือง)เริ่มต้นจากด่านห้วยโกนในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมกับสปป.ลาว ที่เมืองเงิน ในแขวงไชยบุรีตัดผ่านเมืองปากแบ่งและเมืองไชยในแขวงอุดมไชย รวมระยะทาง 185 กิโลเมตร เส้นทางหมายเลข 4 (สีเหลือง) เชื่อมต่อจากเส้นทางหมายเลข 2 ที่เมืองไชย แขวงอุดมไชย ผ่านแขวงพงสาลี และเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 6 (สีม่วง) ของเวียดนามที่จังหวัด Dein Bien Phu รวมระยะทาง 235 กิโลเมตร และเส้นทางหมายเลข 13 (สีฟ้า) เชื่อมต่อพื้นที่ทางเหนือและทางใต้ของสปป.ลาว เริ่มต้นจากแขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และนครเวียงจันทน์ รวมระยะทางทั้งสิ้นราว 1,400 กิโลเมตร ทั้งนี้ ยังช่วยรองรับ

การขยายตัวของการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างพื้นที่ทางเหนือของสปป.ลาว กับจีน ไทย และเวียดนาม ตลอดจนแขวงอื่นๆ ในพื้นที่ทางใต้ของสปป.ลาว



รูปที่ 2.4-1 แนวเชื่อมโยงเส้นทางบก ภายใต้กรอบข้อตกลง GMS

## ■ ประชากร

ประชากรภาคเหนือของ สปป.ลาว ณ วันที่ 31 เดือนธันวาคม 2552 รวมทั้งสิ้น 3,338,406 คน

| ภาคเหนือของ สปป.ลาว  | พื้นที่ (ตร.กม.) | ประชากร (คน) |
|----------------------|------------------|--------------|
| - นครหลวงเวียงจันทน์ | 15,927           | 754,384      |
| - แขวงเวียงจันทน์    | 19,900           | 467,452      |
| - แขวงหลวงพระบาง     | 16,875           | 439,504      |
| - แขวงอุดมไชย        | 15,370           | 275,300      |
| - แขวงหลวงน้ำทา      | 9,325            | 122,000      |
| - แขวงบ่อแก้ว        | 6,196            | 149,700      |
| - แขวงไชยบุรี        | 16,389           | 382,200      |
| - แขวงพงสาลี         | 16,270           | 199,900      |
| - แขวงห้วยพัน        | 16,500           | 285,766      |
| - แขวงเชียงขวาง      | 15,880           | 262,200      |
| รวม                  | 148,632          | 3,338,406    |

ที่มา: กรมสถิติ สปป.ลาว 2552

## ■ วัตถุดิบ

พื้นที่ทางภาคเหนือของสปป.ลาว มีวัตถุดิบและทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะแร่ธาตุชนิดต่างๆ อาทิ ถ่านหิน ทองแดง และทองคำ รวมทั้งทรัพยากรป่าไม้และของป่า ตลอดจนวัตถุดิบทางการเกษตร สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับความสามารถในการเพาะปลูกพืชของแขวงต่างๆ ในภาคเหนือของ สปป.ลาว ที่สำคัญ มีดังนี้

| ภาคเหนือของ สปป.ลาว      | วัตถุดิบ                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - <b>แขวงเวียงจันทน์</b> | ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง ลูกเดือย ยูคา ลิปดัส ถั่วเขียวผิวมัน ถั่วลิสง งา และไม้ แร่ดีบุก ยิปซัม ตะกั่ว หินเกล็ด เหล็ก ถ่านหินลิกไนต์ สังกะสี ทองคำ อัญมณี หินอ่อน น้ำมัน และแหล่งน้ำผลิตไฟฟ้า   |
| - <b>แขวงหลวงพระบาง</b>  | ถั่วเหลือง (เป็นแหล่งเพาะปลูกถั่วเหลืองอันดับ 2 รองจากแขวงห้วยพัน) และข้าวไร่ (เป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวไร่อันดับ 2 รองจากแขวงไชยะบุรี)                                                                           |
| - <b>แขวงอุดมไซ</b>      | ข้าวโพด (เป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวโพดอันดับ 2 รองจากแขวงไชยะบุรี) และข้าวไร่ (เป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวไร่สำคัญอันดับ 3)                                                                                              |
| - <b>แขวงหลวงน้ำทา</b>   | อ้อย (เป็นแหล่งเพาะปลูกอ้อยอันดับ 1)                                                                                                                                                                          |
| - <b>แขวงบ่อแก้ว</b>     | วัตถุดิบทางการเกษตร (พืชผัก ดอกไม้สด ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ลูกเดือย และเมล็ดแตงโม) และไม้สักซุง ถ่านหินลิกไนต์ เป็นต้น                                                                                           |
| - <b>แขวงไชยะบุรี</b>    | ข้าวไร่ ข้าวโพด (เป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวไร่อันดับ 1) ถั่วลิสง (เป็นแหล่งเพาะปลูกถั่วลิสงอันดับ 2 รองจากแขวงสาละวัน) และวัตถุดิบการเกษตร (หอม กระเทียม ขิง หัวเผือก หัวมัน ผักสดหลากชนิด) ข้าว ยางพารา และของป่า |
| - <b>แขวงพงสาลี</b>      | ชา เผือก และมันทุกชนิด (ซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกชาอันดับ 1)                                                                                                                                                      |
| - <b>แขวงห้วยพัน</b>     | ถั่วเหลือง (เป็นแหล่งเพาะปลูกถั่วเหลืองอันดับ 1)                                                                                                                                                              |
| - <b>แขวงเชียงขวาง</b>   | ถั่วเหลือง เผือก และมัน                                                                                                                                                                                       |

ที่มา: กรมสถิติ สปป.ลาว 2552

## 2.4.2 มณฑลยูนนาน

มณฑลยูนนาน เป็นจุดหมายปลายทางสำคัญด้านการค้าและการท่องเที่ยวของไทย สำหรับเส้นทาง R3A/E มณฑลนี้มี ชื่อย่อว่า หยุน หรือ เตียน เป็นมณฑลชายแดนภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีพื้นที่ทั้งสิ้น 394,000 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น 4.1% ของพื้นที่ทั้งประเทศ ด้านตะวันออกติดกับมณฑลกุ้ยโจวและเขตปกครองตนเองมณฑลกว่างซี ด้านเหนือมีแม่น้ำจินซาเจียงกั้นคนละฟากกับมณฑลชื้อชวน ด้านตะวันตกเฉียงเหนือเชื่อมต่อกับเขตปกครองตนเองทิเบต ด้านตะวันตกติดกับประเทศพม่า ด้านใต้ติดกับประเทศ สปป.ลาว และเวียดนาม รวมทั้งสิ้นมีพรมแดนติดต่อถึงกันเป็นระยะทางยาว 4,060 กิโลเมตร

- 1) **ภูมิประเทศ** พื้นที่ทางตอนเหนือสูง ส่วนทางตอนใต้ต่ำ ความสูงต่ำต่างกันมาก ด้านใต้สูงราว 1,500-2,200 เมตรจากระดับน้ำทะเล ส่วนด้านเหนือสูงประมาณ 3,000-4,000 เมตร ยอดเขาซาเก๋อป้อแห่งทิวเขาหิมาลัยสูงถึง 6,740 เมตร สูงที่สุดในยูนนาน และที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและทำทายนักนิยมกีฬาคีฬาไต่เขาจากทั่วโลก
- 2) **ทรัพยากร** ยูนนาน เป็นมณฑลที่มีความหลากหลายของพืชไม้นานาพันธุ์ของประเทศจีน พืชชั้นสูงมีถึง 18,000 ชนิดมากเกินครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศที่มีอยู่เกือบ 30,000 ชนิด โดยไม่เพียงแต่มีพืชพันธุ์ของเขตร้อน เขตร้อนแถบเอเชีย เขตอบอุ่น หรือในเขตหนาวเท่านั้น ยังมีพันธุ์ไม้โบราณ และการเพาะปลูกพืชพันธุ์ดีที่นำเข้ามาจากต่างประเทศอีกด้วย ทรัพยากรน้ำในแต่ละปีจะมีปริมาณการไหลของน้ำถึง 200,000 ลูกบาศก์เมตร เป็น 3 เท่าของแม่น้ำเหลือง ( หวงเหอ ) จึงกลายเป็นแหล่งที่มีความได้เปรียบจากการใช้พลังงานน้ำที่ใหญ่ที่สุดทรัพยากรแร่ปัจจุบันพบว่าแร่ธาตุที่สามารถนำมาใช้ได้ทั้งสิ้น 150 ชนิด เป็น 93% ของแร่ธาตุที่พบทั้งประเทศ ที่มีการสำรวจและมีสำรองอยู่ 86 ชนิด และมีแหล่งขุดแร่อยู่ทั้งสิ้น 2,700 แห่ง โดยมีแร่ที่เป็นที่ต้องการติดอันดับหนึ่งของประเทศ เช่น สังกะสี ตะกั่ว ดีบุก เป็นต้น
- 3) **ประชากร** จากการสำรวจในปี 2551 ยูนนานมีประชากรทั้งสิ้น 45.53 ล้านคน มากเป็นอันดับ 14 ของประเทศ โดยเพศชายจะมีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 65.1 ปี และเพศหญิง 67.7 ปี โดยเป็นมณฑลที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติมีถึง 25 ชนชาติ จากทั้งสิ้น

- เช่น ชาวไท แมนจู มองโกล ทิเบต ไป่ จ้วง เป็นต้น ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วน 38.07% จากประชากรทั้งหมด โดยชนกลุ่มน้อยทั้ง 20 กว่ากลุ่มนี้ ต่างมีจำนวนประชากรเกินกว่า 8,000 คนทั้งสิ้น
- 4) **เศรษฐกิจ** ค่าจีดีพีของปี 2552 คิดเป็นมูลค่า 3,084,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.1% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า
  - 5) **อุตสาหกรรมหลัก** ผลิตยาสูบ, อุตสาหกรรมเหมืองแร่, อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
  - 6) **การท่องเที่ยว** กล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของยูนนานเป็นกิจกรรมหลักที่นำรายได้มาสู่มณฑล ในปี 2552 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศรวม 5.8 ล้านคน คิดเป็นเงินราว 40,000 ล้านบาท และเป็นนักท่องเที่ยวในประเทศ 120 ล้านคน ส่งผลให้มณฑลมีรายได้รวมจากการท่องเที่ยวสูงถึง 81.1 พันล้านหยวน
  - 7) **การค้าระหว่างประเทศ** ปี 2552 การค้าได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของโลก มูลค่าการค้าต่างประเทศลดลงเหลือ 240,000 ล้านบาท มี โดยเป็นมูลค่าการส่งออก 135,000 ล้านบาท ลดลง 16.5% และนำเข้า 105,000 ล้านบาท ลดลง 23.8% อย่างไรก็ตามการค้าชายแดนกลับขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 คิดเป็น 37,830 ล้านบาท
  - 8) **การค้าระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน การค้าผ่านด่านเชียงแสน** ในปี 2552 ลดลง 384 เหลือ 3,939 ล้านบาท เนื่องจากสินค้าส่วนหนึ่งหันไปส่งสินค้าทางเส้นทาง R3A/E โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเน่าเสียเร็วเช่นผลไม้ ดอกกล้วยไม้ รวมถึงน้ำมันปิโตรเลียม ในขณะที่ตัวเลขมูลค่าการขนส่งสินค้าผ่านด่านเชียงของสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 28,701 ล้านบาท ในปี 2551 เป็น 29,589 ล้านบาท ในปี 2552 เพิ่มขึ้น 5,939 ล้านบาทในปี 2553

มณฑลยูนนานมีเมืองเชียงรุ่ง เป็นเมืองเอกในเขตปกครองพิเศษไท-สิบสองปันนา เมืองเชียงรุ่งมีข้อมูลพื้นฐานดังนี้

- ที่ตั้ง มีชายแดนทางตะวันตกเฉียงใต้ติดกับประเทศพม่า และ ตะวันออกเฉียงใต้กับสปป.ลาว
- ประชากร: 363,110 คน (ประชากรในเมือง: 94,162 คน)



- เมืองเชียงรุ่งติดกับเทือกเขาเหิงต้วน และแม่น้ำโขง สภาพอากาศนั้น ตอนบนเป็นเขต  
อบอุ่น และ ตอนล่างเป็นเขตอุ่นชื้น มีความชื้นมากในฤดูมรสุม และแห้งมากในฤดู  
หนาว ชั่วโมงแดดต่อปีคือ 1800-2300 ชั่วโมง อุณหภูมิเฉลี่ย  $18.6^{\circ}\text{C}$  -  $21.9^{\circ}\text{C}$  และ  
ปริมาณฝน 1,200-1,700 mm.
- มีประชากรเป็นชาวไทลื้อเป็นหลัก โดยประชากรชนเผ่าต่างๆรวมชาวฮั่นและ ไมโซ  
ชาวไทเมื่อปี พ.ศ. 2545 ก็คือ 249,721 คน หรือ ประมาณร้อยละ 67.27 ของทั้งหมด  
ส่วนชาวไทนั้นมีร้อยละ 35 ของทั้งหมด มีชาวฮั่น 121,511 คน และ ร้อยละ 32.73  
ของทั้งหมด



ที่มา : จากเว็บไซต์ [www.sc.gov.cn](http://www.sc.gov.cn)

รูปที่ 2.4-2 แสดงพื้นที่เขตการปกครองมณฑลยูนนาน

แม้ว่าจุดหมายสำคัญการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R3A/E จะถูกเน้นไปที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนานเนื่องจากรัฐบาลจีนกำหนดให้เป็นประตูเชื่อมโยงจีนตอนใต้เข้ากับอาเซียนผ่านกรุงเทพแต่มณฑลเสฉวนที่ตั้งอยู่ในแนวเหนือขึ้นไปก็นับว่าอยู่ในความสำคัญทางเศรษฐกิจของการเชื่อมโยงจากการพัฒนาเส้นทางนี้เช่นกัน

#### 2.4.3 มณฑลเสฉวน

มณฑลเสฉวนมีชื่อย่อ ชวน หรือ สุ่มณฑลเสฉวนอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน ช่วงตอนบนของแม่น้ำแยงซีเกียง มีลักษณะทางภูมิศาสตร์แบบแอ่งกระทะ คือพื้นที่โดยรอบถูกโอบล้อมด้วยภูเขาสูง 4 ด้าน ตรงกลางเป็นที่ราบ ลักษณะภูมิอากาศอบอุ่นไม่ร้อนหรือหนาวเกินไป มีพื้นที่โดยรวมกว่า 485,000 ตร.กม. มณฑลเสฉวนโดยเฉพาะนครเฉิงตู เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ การค้าที่สำคัญที่สุดของภาคตะวันตกของจีน มีประชากรประมาณ 87 ล้านคน (ในจำนวนนี้อาศัยอยู่ในนครเฉิงตูซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลมีประชากร 11 ล้านคน) มณฑลนี้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งในจีน โดยมูลค่า GDP คิดเป็นร้อยละ 25 ของทั้งภาคตะวันตกของจีน (รวมทั้งหมด 12 มณฑล)

ปริมาณการค้าระหว่างมณฑลเสฉวนกับอาเซียนเพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอดสถิติช่วง 7 เดือนแรกของปี 2551 การค้าระหว่างมณฑลเสฉวนกับอาเซียนมีมูลค่า 37,500 ล้านบาท หรือขยายตัว 128% เมื่อเทียบกับมูลค่าปี 2550 ทั้งปี ที่มีมูลค่า 29,4000 ล้านบาท มีปริมาณการนำเข้าสินค้าจากอาเซียนสู่มณฑลเสฉวนมีมูลค่า 10,800 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 81% และปริมาณการค้าระหว่างมณฑลเสฉวนกับประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น โดยในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2551 มีมูลค่า 3,900 ล้านบาท ขยายตัวจากปีที่แล้วถึง 12%

นับแต่ตั้งแต่ปี 2543 รัฐบาลกลางได้วางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาภาคตะวันตกของจีน ให้มีความเจริญเพื่อลดปัญหาช่องว่างของการพัฒนาเมื่อเทียบกับมณฑลชายฝั่ง ภาคตะวันออก โดยกำหนดให้มณฑลเสฉวนเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันตกทั้ง 12 มณฑล ความเจริญทางเศรษฐกิจของมณฑลเสฉวน ทำให้มีความต้องการด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์มีเพิ่มมากขึ้นเห็นได้จากปริมาณของมูลค่าการขนส่งที่เพิ่มขึ้นที่ 15.6% ในแต่ละปี ซึ่งมากกว่าการเพิ่มของ GDP (GDP ขยายตัวประมาณ 12% ต่อปี) สำหรับในปี 2551 คาดจะมีมูลค่าการขนส่งสูงถึง 380,000 ล้านบาท ปริมาณน้ำหนักรถขนส่งประมาณ 800 ล้านตัน ถือว่าสูงติดอันดับ 1 ใน 5 ของศูนย์

โลจิสติกส์ทั่วประเทศจีน จึงทำให้เกิดแรงผลักดันในด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของมณฑลเสฉวนพัฒนาขึ้นรวดเร็วมาก มีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์มากกว่า 5,000 บริษัท และในจำนวนนี้มีบริษัทโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ระดับเกรด A หรือที่ได้มาตรฐานสากลจำนวน 14 บริษัท โดยบริษัทเหล่านี้มีมูลค่าการขนส่งเฉลี่ยปีละ 7,500 ล้านบาท

มณฑลเสฉวนได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) ไว้ดังนี้

- ให้นักบินพาณิชย์เป็นศูนย์กลางการขนส่งระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในจีนภายในปี 2555 และสร้างเครือข่ายระบบรางความเร็วสูง เช่นเดียวกับกรุงปักกิ่ง นครเซี่ยงไฮ้ นครกว่างโจว จากปัจจุบันใช้ระยะเวลา 30 ชั่วโมง ให้เหลือ 8 ชั่วโมงถึงเมือง และสำหรับมณฑลซำเฉิง จาก 15 ชั่วโมง ให้เหลือ 4 ชั่วโมง ภายในปี 2563
- ระบบขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันสนามบินชิงหวาน นครเฉิงตูมีขนาดใหญ่ที่สุดในภาคตะวันตก และใหญ่อันดับ 4 ของประเทศ กำลังก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่สอง และทางวิ่งที่ 2 ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จในปี 2555 ซึ่งจะมีศักยภาพในการขนส่งผู้โดยสารจำนวนถึง 30 ล้านคน/ปี
- ในส่วนของทางหลวงจะมีการขยายถนนขนาดมอเตอร์เวย์ลงใต้ไปยังมณฑลยูนนานเพิ่มเติมผ่านเมืองพานจื่อฮัว นอกเหนือจากเส้นทางผ่านเมืองอู่ปิ่นทางตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ มีการขยายเส้นทางด้านเหนือเชื่อมมณฑลกานซูและส่านซี พร้อมกับการพัฒนา และโครงการปรับปรุงถนนเข้าไปยังตอนในภาคตะวันตกของมณฑลซึ่งเป็นส่วนที่มีภูเขาสลับซับซ้อน

ผลจากข้อตกลงการเปิดเสรีทางการค้าอาเซียน-จีน ซึ่งลงนาม ณ เวียงจันทน์ สปป.ลาว ตั้งแต่ปี 2547 การทำข้อตกลงสำหรับสินค้า Early Harvest (ผักและผลไม้) ภายใต้พิกัด 01-08 กำหนดอัตราภาษีนำเข้าที่ 0% มาตั้งแต่ปี 2549 และตกลงลดภาษีสินค้าปกติ (Normal Track) เหลือ 0% ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 ก่อนที่จะลดภาษีสินค้าปกติในปีต่อไปอีก มีผลต่อการขยายตัวขนส่งสินค้าการเกษตรระหว่างไทยกับเสฉวน ซึ่งทั้งสองเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ และการขนส่งที่ผ่านเส้นทางR3A/E เป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดระยะเวลา และมีต้นทุนที่ต่ำระหว่างสองตลาด



## 2.5 สรุป

การเปลี่ยนแปลงด้านการเมืองมีผลให้เกิดความสัมพันธ์ด้านการค้า การลงทุนและการมี  
 กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศแบบใหม่ที่มีส่วนผลักดันทำให้การค้าของโลกขยายตัวอย่าง  
 รวดเร็วในทศวรรษที่ผ่านมา ไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบหลายประเทศที่มีลัทธิการปกครอง  
 ต่างกันได้เปลี่ยนความสัมพันธ์ด้านการเมืองและเศรษฐกิจภายใต้กรอบข้อตกลงต่างๆ ทำให้เกิด  
 การค้าระหว่างกันผ่านการเชื่อมโยงโดยเส้นทางทางน้ำ และถนน R3A/E เป็นเส้นทางสำคัญหนึ่ง  
 ที่นับว่าจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการเชื่อมโยงไทย-จีนตอนใต้ผ่านตอนเหนือของสปป.ลาว หาก  
 สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของเปิดใช้งาน บทบาทการขนส่งผ่านเส้นทางแม่น้ำโขงในอนาคต  
 คาดว่าจะเน้นการขนส่งสินค้าหนักที่มีมูลค่าต่ำ สินค้าที่มีมูลค่าสูง เน้นความเร็ว และการเดินทาง  
 ต้องเที่ยวคงมีการใช้เส้นทางเพิ่มขึ้น ข้อมูลที่น่าเสนอในบทนี้จะเห็นได้ว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจ  
 ของนครคนหมิง และนครเจินตู ที่เป็นเศรษฐกิจเป้าหมายที่เชื่อมโยงกับไทยจะเป็นแหล่งบริโภค

สินค้าเกษตรที่สำคัญจากไทยต่อไปในอนาคต ในขณะที่สินค้าจากจีนก็จะอาศัยเส้นทางนี้ลำเลียงส่งมาขายในไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน

การที่ทั้งจีนตอนใต้และไทยมีแหล่งท่องเที่ยวที่งดงามจะทำให้เส้นทางสายนี้มีศักยภาพเป็นเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งนี้รวมถึงการเข้ามาขอเช่าสัมปทานดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษการค้า และการท่องเที่ยวในสปป.ลาวทั้งบ่อเต็น และสามเหลี่ยมทองคำ (ไม่ไกลจากจุดก่อสร้างสะพาน) แหล่งดังกล่าวจะเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวจากไทยไปท่องเที่ยวโดยเส้นทาง R3A/E เช่นเดียวกับที่เป็นอยู่ที่เส้นทางมุกดาหาร-สะหวันนะเขต

## บทที่ 3

# โครงข่ายถนน R3A/E เพื่อการเชื่อมโยงภาคเหนือของไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน

### 3.1 แนวเส้นทางการเชื่อมโยงด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเส้นทางสำคัญเส้นหนึ่งที่เชื่อมโยงทางด้านภูมิศาสตร์ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียง กลุ่มประเทศกลุ่มนี้นับเป็นกลุ่มประเทศที่เป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีประชากรมากกว่า 1,000 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 15 ของประชากรโลก สัดส่วนมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศดังกล่าว คิดเป็นมูลค่าร้อยละ 10 ของมูลค่าการค้าของไทยกับทั่วโลกซึ่งมีโอกาสขยายมูลค่าการค้ากับกลุ่มประเทศดังกล่าวได้อีกโดยการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนเข้าสู่ประเทศที่มีกำลังซื้อสูงคือ ประเทศจีน การเชื่อมโยงทางด้านกายภาพระหว่างกันมีพื้นฐานมาจากแนวคิดในความต้องการขยายปริมาณและประสิทธิภาพของเศรษฐกิจด้านการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ความตกลงร่วมกันนำมาสู่การเกิดโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) ของ 6 ประเทศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จีนตอนใต้ (ยูนนาน และกวางซี) พม่า เวียดนาม สปป.ลาว กัมพูชา และไทย โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยวและบริการ มีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เป็นผู้สนับสนุน ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ก่อให้เกิดโครงการย่อยขึ้นอีกมากมาย อาทิเช่น โครงการสร้างเขื่อนเพื่อการผลิตไฟฟ้าของจีน พม่า และสปป.ลาว ซึ่งมีผลถึงการส่งเสริมโครงการสร้างเครือข่ายไฟฟ้า และสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานของกลุ่มอาเซียน โครงการปรับปรุงร่องน้ำโขงเพื่อการเดินเรือของจีน ซึ่งในขั้นต้นจะทำให้สามารถเดินเรือระหว่าง 100-150 ต้นได้ตลอดปี และโครงการสร้างถนนแนวเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก โดยแนวเหนือ-ใต้นั้นจะมีหลายเส้นทาง ศูนย์รวมอยู่ที่คุนหมิงประเทศจีน เชื่อมโยงกับตอนเหนือของสปป.ลาวและไทย แต่โครงการที่ได้รับความสนใจของสถาบันการเงินระหว่างประเทศ และประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น โดยมีการศึกษาความเป็นไปได้ และให้เงินกู้สร้างถนน สะพานข้ามโขง และท่าเรือ ได้แก่ พื้นที่เศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก จากเมืองท่าเมาะละแหม่ง ทะเลอันดามัน ประเทศพม่า ผ่านไทย สปป.ลาว สู่มืองดานังของเวียดนามทางทะเลจีนใต้ ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร มีมูลค่าโครงการ 22,200 ล้านบาท ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหารของไทยกับสะพานนะเขตของสปป.ลาว และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่เมืองดานัง

นอกจากนี้การลงนามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA : Free Trade Area) ระหว่างกลุ่มอาเซียนด้วยกันเอง และระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน ยังช่วยก่อให้เกิดประโยชน์บนเส้นทาง R3 A/E ในการขยายการเชื่อมโยงด้านต่างๆ ต่อทั้งการค้าระหว่างกัน การขนส่ง การลงทุน การท่องเที่ยว อันเป็นการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน หากพิจารณาในเชิงที่ตั้งไทยจะได้เปรียบประเทศคู่แข่งที่อยู่ในภูมิภาคอื่นๆ ทั้งในด้านการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงด้านการขนส่ง และความใกล้ชิดตลาด สำหรับการค้าผ่านแดนซึ่งต้องขนส่งสินค้าผ่านประเทศเพื่อนบ้านไปยังประเทศจีนตอนใต้ จากความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน ที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนมีสิทธิในการขนส่งผ่านแดนระหว่างกัน โดยไม่เรียกเก็บภาษีศุลกากรหรือค่าธรรมเนียมใดๆ เว้นแต่ค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการใช้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเท่านั้น เป็นการช่วยลดระยะทางและค่าขนส่งสินค้า ซึ่งจะทำให้สินค้าไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดภูมิภาคนี้ในทางทฤษฎี

## 3.2 ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง R3A/E

เส้นทางที่ศึกษาเป็นการเชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญสองแหล่งคือกรุงเทพฯกับจีนตอนใต้ (คุนหมิง) ดังนั้นในการศึกษาจึงพิจารณาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ ที่ปัจจุบันมีการเดินทางได้สะดวกและใช้ได้ทั้งการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าผ่านแดนก็คือ ช่องทางที่ออกจากไทยผ่านทางด่านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 การเดินทางขณะนี้จึงยังคงใช้เรือและแพขนานยนต์ในการข้ามแม่น้ำเข้า เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ผ่านด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาของสปป.ลาว และเข้าจีนที่ด่านบ่อหานไปสู่เมืองเชียงรุ่ง แคว้นสิบสองปันนา และเมืองคุนหมิง

### 3.2.1 สภาพแนวเส้นทางประเทศไทย

โครงข่ายเส้นทางของประเทศไทยอยู่บนแนวเหนือใต้ โดยเริ่มจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าไปสู่อ.เชียงของ จ.เชียงราย โดยมีเส้นทางที่รถยนต์โดยสารและรถขนส่งสินค้าใช้

- **ทางหลวงหมายเลข 7** จากท่าเรือแหลมฉบังถึงกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 126 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) มีขนาด 8 ช่องจราจรไป-กลับข้างละ 4 ช่องจราจร
- **ทางหลวงหมายเลข 1** จากกรุงเทพฯถึงอำเภอบางปะอิน ระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นทางหลวงขนาด 6 ถึง 10 ช่องจราจร ผิวทางเป็นคอนกรีต และแอสฟัลติก คอนกรีตสภาพทางดี
- **ทางหลวงหมายเลข 32** อำเภอบางปะอิน ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดสิงห์บุรีถึงอำเภอนิคมบ่งศรี ระยะทางประมาณ 106 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นทางหลวงขนาด 4 ถึง 10 ช่องจราจร ผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีตสภาพดี





ทางหลวงหมายเลข 32

- **ทางหลวงหมายเลข 11 อำเภออินทบุรี – อำเภอตากฟ้า – อำเภอหนองบัว – จังหวัดพิษณุโลก – จังหวัดอุตรดิตถ์ – อำเภอเด่นชัย** ระยะทางประมาณ 380 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นทาง 2 ช่องจราจรและ 4 ช่องจราจรเป็นบางช่วง ผิวจราจรเป็นคอนกรีตแอสฟัลติกคอนกรีตสภาพทางช่วง 2 ช่องจราจรมีความเสียหายเป็นช่วงๆ ส่วนช่วงที่ปรับปรุงเป็นทาง 4 ช่องจราจรแล้ว สภาพจะดีกว่า
- **ทางหลวงหมายเลข 101 อำเภอเด่นชัย – จังหวัดแพร่ – อำเภอร้องกวาง** ระยะทางประมาณ 39 กิโลเมตร สภาพเส้นทาง เป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีตสภาพดี





ทางแยกไปจังหวัดเชียงรายบนหลวงหมายเลข 101

- ทางหลวงหมายเลข 103 อำเภอร้องกวาง – อ.งาว จังหวัดลำปาง ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีต สภาพดี
- ทางหลวงหมายเลข 1 อำเภองาว – จังหวัดพะเยา ระยะทางประมาณ 41 กิโลเมตร สภาพเส้นทาง เป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตสภาพดี
- ทางหลวงหมายเลข 1021 พะเยา – อำเภอดอกคำใต้ – อำเภอจุน – อำเภอเชียงคำ – อำเภอเทิง ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีตสภาพพอใช้
- ทางหลวงหมายเลข 1020 อำเภอเทิง – อำเภอขุนตาล – อำเภอเชียงของ ระยะทางประมาณ 73 กิโลเมตร สภาพเส้นทาง เป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตสภาพพอใช้



ท่าเรือบัค อ.เชียงของ จ.เชียงราย – เมืองห้วยทราย

### 3.2.2 สภาพแนวเส้นทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)

เส้นทางจากสปป.ลาวไปชายแดนจีนเริ่มจากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว โดยใช้ทางหมายเลข R3 ผ่านเมืองหลวงน้ำทา ถึงบ้านนาเตยบรรจบทางหมายเลข R 13 ไปชายแดนสปป.ลาวที่บ้านบ่อเต็น ระยะทางประมาณ 207 กิโลเมตร



ตัวเมืองห้วยทราย สปป.ลาว



แนวเส้นทาง R3, R3E, R3W

เส้นทาง R3 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมนครคุนหมิงกับกรุงเทพมหานคร โดยเส้นทางดังกล่าวจะแยกออกเป็น 2 เส้นทางที่เมืองจิ่งหรง (เชียงรุ่ง) คือ R3E/A มุ่งไปทางตะวันออก เริ่มจากจิ่งหรง-โมฮาน/บ่อหาน (จีน)-หลวงน้ำทา-บ่อแก้ว (สปป.ลาว)-เชียงของ-เชียงราย-กรุงเทพฯ-R3W/B มุ่งไปทางตะวันตก เริ่มจากจิ่งหรง-ต้าล้อ-พม่า-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก-แม่จัน-เชียงราย-กรุงเทพฯ ปัจจุบันมีเพียงเส้นทาง R3E/A ที่มีความเหมาะสมต่อการเป็นเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เพราะเสียเวลาค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรโดยรวมน้อยกว่า และมีความปลอดภัยสูงกว่าเส้นทาง R3W ซึ่งถูกปิดกั้นบ่อยครั้งเนื่องจากมีความไม่สงบภายในส่วนของพม่า

ทางหมายเลข R3 สปป.ลาวได้รับความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการก่อสร้าง โดยแบ่งเป็น 3 ตอน

- **ตอนที่ 1** โครงการเริ่มต้นจากบ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ฝั่งตรงข้ามอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 85 กิโลเมตร เส้นทาง R3 ในส่วนนี้อยู่ภายใต้การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐบาลไทยผ่านสำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)
- **ตอนที่ 2** เริ่มต้นที่บ้านเวียงภูคา แขวงบ่อแก้ว – บ้านน้ำหลวง แขวงหลวงน้ำทา ระยะทาง 74 กิโลเมตร อยู่ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจาก ADB
- **ตอนที่ 3** ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลจีนจากบ้านน้ำหลวง – บ่อเต็น ระยะทาง 70 กิโลเมตร

ซึ่งทำให้ลักษณะของทางแตกต่างกันออกไปแต่โดยรวมจะเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7.00 เมตร มีไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร ถึง 1.00 เมตร ผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์ สภาพทางปัจจุบัน**ตอนที่ 1** ขาดอยู่ระหว่างการแก้ไข ส่วน**ตอนที่ 2** และ**ตอนที่ 3** ทางสภาพดีมีช่วงที่ขึ้นเนินที่ความลาดชันไม่มากนักแต่มีช่องจราจรให้รถหนัก (Climbing Lane)

ทางหมายเลข R3 มาบรรจบกับทางหมายเลข R13 บ้านนาเตย – ด่านบ่อเต็น ชายแดนสปป.ลาว ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร สภาพเส้นทาง ทางหมายเลข R13 เป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์สภาพดี

| ช่วงระยะทาง/จาก                                                                                | ชื่อเส้นทาง               | ลักษณะเส้นทาง                                                               | ระยะทาง<br>(กม.) | ระยะเวลา<br>(ชม.) | สภาพเส้นทาง                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|--------------------------------------------------|
| 1. ด้านชายแดนไม่ฮาน (บ่อฮาน) ข้ามสู่ด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา-ด่านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว | R3E/A                     | ทางหลวง 2 ช่องทาง                                                           | 207              | 4                 | ปานกลาง บางช่วง ถนนทรุดตัวและมีดินถล่มปิดเส้นทาง |
| ข้ามแม่น้ำโขงโดยเรือข้ามฟากหรือแพขนานยนต์                                                      |                           |                                                                             |                  |                   |                                                  |
| 2. ด้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ประเทศสปป.ลาว-ด่านเชียงของ จ.เชียงราย-กรุงเทพมหานคร                | ทางหลวงแผ่นดินในประเทศไทย | ทางหลวงแผ่นดิน 80% เป็น ถนน 4 ช่องทาง อีก 20% ทางภาคเหนือเป็น ถนน 2 ช่องทาง | 890              | 12                | ดีมาก                                            |
| รวม                                                                                            |                           |                                                                             | 1,119            | 16                |                                                  |



เส้นทางช่วง 5 กิโลเมตรสุดท้ายก่อนถึงชายแดนจีน-สปป.ลาว ถูกพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษไม่ฮาน เพื่อเปิดโอกาสให้นักลงทุนทั้งจีนและต่างชาติเข้ามาลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมได้ หากนำเข้าสู่จีนก็จะคิดภาษีในอัตราปกติ ในขณะที่พื้นที่ชายแดนบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ในฝั่งสปป.ลาวกว่า 25 ตารางกิโลเมตร ถูกพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนที่สำคัญ โดยการสนับสนุนงบประมาณจาก ทางการเงินกว่า 200 ล้านบาท

สภาพเส้นทางภายในสปป.ลาวค่อนข้างแตกต่างเส้นทางในจีนมาก บางช่วงมีการทรุดตัวมี ดินถล่มปิดเส้นทาง (โดยเฉพาะในฤดูฝน) เป็นหลุมเป็นบ่อ มีความคดเคี้ยว รถใหญ่ต้องใช้ความชำนาญและระวังในการขับขึ้น มีบ้านเรือนปลูกอยู่ติดกับเส้นทางมากเกินไป อาจเกิดอันตรายหากใช้ความเร็ว บางช่วงมีการไต่ยานพาหนะเล็กวิ่งร่วมเส้น ทางและมีสัตว์เลื้อยข้ามถนนทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ





ในส่วนของพิธีการด้านศุลกากรที่ด่านโม่ฮานของจีน-ด่านบ่อเต็นของสปป.ลาว และด่านเชียงของของไทยและด่านห้วยทรายของสปป.ลาว เป็นด่านสากลมีพิธีการตรวจคนเข้าเมือง พิธีศุลกากรที่ให้บริการแบบ One Stop Service และ One Stop Inspection โดยในส่วนของไทย-สปป.ลาว รัฐบาลประกาศให้มีการสัญจรไปมาทั้งบุคคลสิ่งของและยานพาหนะ



จุดผ่านแดน บ่อหาน- บ่อเต็น

สำหรับการลำเลียงขนส่งยานพาหนะบรรทุกสินค้าข้ามแม่น้ำโขงจากฝั่งไทยสู่สปป.ลาวใช้แพขนานยนต์ใก้ล่ทำเรือเชียงของซึ่งเป็นวิธีที่สะดวกที่สุดในปัจจุบันและขึ้นท่าที่เมืองห้วยทราย จุดเริ่มต้นของเส้นทาง R3E และมีเรือโดยสารข้ามฟากคอยให้บริการในจุดนี้ด้วยโดยสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 (สะพานเชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งจะสร้างขึ้นที่บ้านปากอิงเหนือ ต.เวียง อ.เชียงของ จะแล้วเสร็จในปี 2555

สภาพการจราจรโดยทั่วไปเส้นทาง R3A/E ใน สปป.ลาว การจราจรยังไม่หนาแน่น ส่วนใหญ่จะเป็นรถของนักท่องเที่ยวและรถขนส่งสินค้า ซึ่งจะนำสินค้าจากไทยผ่านไปจีนและจากจีนกลับมาไทย การจราจรยังไม่ถือว่าติดขัด อาจจะมีชะลอตัวบ้างเมื่อมีรถหนักวิ่งข้างหน้า แต่เมื่อแซงพ้นไปก็จะไปได้สะดวก ความเร็วเฉลี่ยที่ให้อยู่ประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากในอนาคตเมื่อสะพานเชียงของเปิดใช้จำนวนรถจะเพิ่มมากขึ้น ควรที่จะมีแผนในการปรับปรุงเส้นทางจะโดยการขยายเส้นทาง หรือก่อสร้างทางพิเศษลักษณะเดียวกับจีนก็ได้

เส้นทางในประเทศจีนปัจจุบันเป็นทางกึ่งทางพิเศษอยู่แล้วการเดินทางสะดวกรวดเร็ว และระยะทางสั้นกว่าทางเดิม ปริมาณจราจรมากกว่าเนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่โดยทั่วไป โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวของจีนเองที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศมีจำนวนมาก รวมทั้งที่ข้ามมาเที่ยวที่สปป.ลาวและไทยที่จะใช้เส้นทางนี้แนวโน้มที่การจราจรบนเส้นทางนี้จะหนาแน่นมากขึ้นหลังจากการเปิดสะพานเชียงของ เพราะจะมีรถขนส่งสินค้ามากขึ้น ซึ่งจะทำให้การเดินทางใช้เวลามากขึ้น เนื่องจากมีจุดบังคับที่ไม่สามารถแซงรถได้มาก บริเวณที่เป็นสะพานยาว และอุโมงค์ แต่หากจะมีการขยายเส้นทางก็จะเป็นการก่อสร้างทางขึ้นมาใหม่ขนานกับทางเดิม และเจาะอุโมงค์เพิ่มใกล้จุดเดิม ซึ่งยังมีพื้นที่ทำได้ความเร็วเฉลี่ยที่ให้อยู่ประมาณ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

### 3.2.3 สภาพแนวเส้นทางในประเทศจีน

เส้นทางจากชายแดนจีนต่อสปป.ลาว ที่บ่อหานจะมีทางหมายเลข R3 ซึ่งปัจจุบันได้ก่อสร้างเป็นทางพิเศษผ่านเมืองล่าทางแยกเมืองเซียงรุ่ง (ทางหมายเลข 214) ไปจนถึงเมืองคุนหมิงทางหมายเลข R3 เป็นทางชนิดกึ่งทางพิเศษ (Semi Motorway) เป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์ระยะทางประมาณ 688 กิโลเมตร



เส้นทาง R3 จากด่านบ่อหานไปเมืองล่า

สภาพเส้นทางก่อสร้างเป็นทางยกระดับ และระดับดินมีด้านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางมีจุดบริการบนเส้นทาง (Service Area) แต่ไม่ควบคุมการเข้าออกทั้งหมด โดยที่จุดที่ผ่านชุมชนระดับพื้นสามารถเข้าเชื่อมต่อเส้นทางได้ ส่วนที่เป็นสะพานยาวจะปูผิวแอสฟัลท์เช่นกัน มีอุโมงค์ขนาด 2 ช่องจราจรเป็นช่วงๆ โดยจากชายแดนสปป.ลาวถึงเมืองเซียงรุ่งจะมีอุโมงค์ประมาณ 19 แห่ง ความยาวตั้งแต่ 100 เมตร ถึง 3,000 เมตร และจากเมืองเซียงรุ่งถึงเมืองคุนหมิงก็จะมีอุโมงค์อีกมาก โดยมากจะประกอบด้วยสะพานยาวและอุโมงค์ ทางสายนี้จะก่อสร้างไปใกล้เคียงกับทางเดิมที่ยังคงใช้สำหรับรถในพื้นที่ หรือการเดินทางเข้าถึงชุมชนต่างๆ



ลักษณะเส้นทางภายในมณฑลยูนนานระยะทาง 1,213 กิโลเมตร ส่วนใหญ่มีสภาพดีมากแต่ด้วยสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสลับซับซ้อน จึงทำให้การสภาพเส้นทางภายในมณฑลยูนนานมีความลาดชัน และต้องผ่านอุโมงค์หลายช่วง แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางที่มีทัศนียภาพที่สวยงามจึงเป็นที่ดึงดูดใจของนักท่องเที่ยวทางรถยนต์

| ช่วงระยะทาง/จาก                             | ชื่อเส้นทาง           | ลักษณะเส้นทาง               | ระยะทาง<br>(กม.) | ระยะเวลา<br>(ชม.) | สภาพเส้นทาง |
|---------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------|------------------|-------------------|-------------|
| 1. อ.สุ้ยฝู-ด่านมหาทิวหวาน                  | เส้นทางหมายเลข<br>040 | มอเตอร์เวย์<br>4 ช่องทาง    | 115              | 1.30              | ดีมาก       |
| 2. ด่านมหาทิวหวาน- ต.ไต้ปู้                 | เส้นทางหมายเลข<br>040 | ทางหลวงระดับ 2<br>2 ช่องทาง | 226              | 5                 | ดี          |
| 3. ต.ไต้ปู้-นครคุนหมิง                      | เส้นทางหมายเลข<br>040 | มอเตอร์เวย์<br>4 ช่องทาง    | 184              | 2                 | ดีมาก       |
| 4. นครคุนหมิง-จิ่งหรง (เซียงรุ่ง)           | R3<br>คุนหม่านกงลู่   | มอเตอร์เวย์<br>4 ช่องทาง    | 503              | 6.30              | ดีมาก       |
| 5. จิ่งหรง (เซียงรุ่ง)-ด่านชายแดน<br>ไม่ฮาน | R3E<br>คุนหม่านกงลู่  | ทางหลวงระดับ 2<br>2 ช่องทาง | 185              | 2.30              | ดี          |
| รวม                                         |                       |                             | 1,213            | 17.5              |             |





เส้นทางจากด้านมหาหลิวัน-ต.ได้ปู ยังมีมาตรฐานชั้นทางที่ดีน้อยกว่าและยังคงมีปัญหาเรื่องความไม่คล่องตัวของสภาพการจราจรที่มีรถบรรทุกสินค้าจำนวนมาก และคาดว่ารัฐบาลกลางกำลังเตรียมการขยายเส้นทางนี้ให้ได้มาตรฐานมอเตอร์เวย์ เพื่อรองรับการขยายตัวและเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมนครเจิ้งตูสู่เส้นทาง R3 ได้อย่างสมบูรณ์



อย่างไรก็ตาม การใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์ของจีนจะมีการเก็บค่าผ่านทางเป็นระยะ (เฉพาะ นครเจิ้งตูถึงนครคุนหมิง มีการชำระค่าใช้เส้นทางจำนวน 6 ด่าน รวม 800 หยวน สำหรับรถบัส โดยประมาณการถึงชายแดนสปป.ลาว มีค่าผ่านทางทั้งสิ้น 1,200 หยวน ซึ่งถือเป็นเงื่อนไขต้นทุนที่สำคัญ สำหรับการขนส่งสินค้าทางบก)

### 3.3 เส้นทางเชื่อมต่อไปยังนครเจิ้งตู

เส้นทางจากนครเจิ้งตู สู่ประเทศไทย สามารถออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ เส้นทางภายในมณฑลเสฉวน เส้นทางภายในมณฑลยูนนาน และเส้นทางภายในสปป.ลาว เข้าสู่กรุงเทพฯ รวมระยะตั้งแต่นครเจิ้งตู มณฑลเสฉวนผ่านมณฑลยูนนานและสปป.ลาว จนถึงชายแดนไทย หรือเส้นทางนอกเขตประเทศไทย ทั้งสิ้นประมาณ 1,832 กม. ใช้เวลาเดินทางราว 25 ชั่วโมง และระยะทางทั้งหมดของเส้นทางจากนครเจิ้งตู สู่กรุงเทพฯ ประมาณ 2,722 กม. ใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 37 ชั่วโมง 30 นาที



ระยะทางจากนครเจิงตูสู่ชายแดนมณฑลยูนนานมีสภาพทั่วไปดีมากเนื่องจากเป็นเส้นทางลักษณะมอเตอร์เวย์ 4 ช่องทางและเป็นเส้นทางราบ โดยเส้นทางนี้ได้รับการพัฒนา และบูรณะมาอย่างต่อเนื่องเนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมนครเจิงตูเมืองอู่ปิ่น ซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำแยงซีเกียงและเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าเข้าออกทางทะเลของมณฑลเสฉวน นอกจากนั้นเมืองอู่ปิ่นมีศูนย์กระจายสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากนครเจิงตู

| ช่วงระยะทาง                                        | ชื่อเส้นทาง                                 | ลักษณะเส้นทาง            | ระยะทาง<br>(กม.) | ระยะเวลา<br>(ชม.) | สภาพเส้นทาง |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------|------------------|-------------------|-------------|
| 1. นครเจิงตู-เมืองจี้ก้ง                           | สายเจิงหวีโกาซู่<br>(สายเจิงตู-จี้ก้ง)      | มอเตอร์เวย์<br>4 ช่องทาง | 220              | 2.30              | ดีมาก       |
| 2. เมืองจี้ก้ง-เมืองอู่ปิ่น                        | สายเนย์อู่โกาซู่ (สาย<br>เนย์เจียง-อู่ปิ่น) | มอเตอร์เวย์<br>4 ช่องทาง | 85               | 1                 | ดีมาก       |
| 3. เมืองอู่ปิ่น-อ.สุยผู่<br>(ข้ามแดนสู่มณฑลยูนนาน) | เส้นทางหมายเลข<br>040                       | มอเตอร์เวย์<br>4 ช่องทาง | 45               | 0.30              | ดีมาก       |
| รวม                                                |                                             |                          | 350              | 4                 |             |



### 3.4 ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ความเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงต่อเนื่อง และมีจำนวนประชากรมากเป็นเหตุให้จีนมีอิทธิพลต่อการกำหนดความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นแผนการพัฒนาแนวเส้นทางระบบรางของจีนตอนใต้กับอาเซียนย่อมส่งผลกระทบต่อเส้นทาง R3A/E และประเทศไทยที่จะนำมาศึกษาด้วย

การประชุมรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 16 ที่ฮานอย ประเทศเวียดนามเมื่อวันที่ 16-20 สิงหาคม 2553 ที่ผ่าน ซึ่งเป็นริเริ่มโดยธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียของประเทศญี่ปุ่นได้มีการลงนามในแถลงการณ์ร่วมเมื่อทั้ง 6 ประเทศ ใน 6 ฉบับด้วยกัน ประเด็นหลัก ที่น่าสนใจ 1 ใน 6 ฉบับคือตัวกรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งไทยจะร่วมกัน ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟในจีเอ็มเอส 1 เส้นทาง ภายใน 10 ปีระหว่างปี 2555-2565 และเพิ่มประสิทธิภาพในด้านอื่นๆ ของการพัฒนารถไฟของประเทศ รวมถึงการประเมินปริมาณการขนส่งต้นทุนค่าก่อสร้างและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ทั้งนี้กรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อันเป็น NewTrade Lane ที่สำคัญในอนาคต คือได้กำหนดเส้นทางรถไฟที่มีศักยภาพของอนุภูมิภาค 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

- เส้นทางที่ 1 กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง
- เส้นทางที่ 2 กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง (ผ่านบ่อเต็น-โมฮันหรือบ่อหาน)-หนานหนิง-ฮานอย และโฮจิมินห์ ซิตี้
- เส้นทางที่ 3 กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ฮานอย และโฮจิมินห์ ซิตี้และ
- เส้นทางที่ 4 กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ฮานอย และโฮจิมินห์ ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง

โดยทั้ง 6 ประเทศเห็นได้ว่าเส้นทางแรก คือ กรุงเทพฯ พนมเปญ โฮจิมินห์ ซิตี้ คุนหมิง หนานหนิง เป็นเส้นทางที่น่าจะทำได้ก่อนเนื่องจากลงทุนต่ำมีระยะทางช่วงที่ขาดหายสั้นกว่าเส้นทางอื่นและคาดการณ์ว่าการขนส่งในอนาคตจะมีปริมาณมากซึ่งไทยสนับสนุนให้แผนงาน GMS เร่งพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงอนุภูมิภาคให้เป็นรูปธรรมโดยเร็วเพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งในหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือ Green Logistics โดยได้ยืนยัน

ทำทีในเรื่งการพัฒนาลัเส้นทางรถไฟของอนภูมิภาคว่าควรจะสนับสนุนเส้นทางรถไฟที่มีความพร้อมโดยไม่จำกัดอยู่เพียงแค่เส้นทางทีหนึ่งหรือเส้นทางตามทีกรอบยุทธศาสตร์ ใต้ระบุไว้

ขณะที่ทางไทยและจีนได้เจรจาทหรือทีจะลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) 1.435 เมตร จาก จ.หนองคาย ผ่านกรุงเทพฯ แล้วต่อไปยังชายแดนไทย-มาเลเซีย ระยะทางกว่า 1,000 กิโลเมตรเพื่อเชื่อมตอกับเส้นทางรถไฟของจีนทีจะสร้างจากเมืองคุนหมิงมายังเมือง เวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งอยู่ในแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมตอในภูมิภาคโดยตั้งเป้า ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 ซึ่งเป็นปีเดียวกันกับทีอาเซียนจะก้าวไปสู่การเป็นประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงของจีนอยู่ในแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟ เชื่อมตอในภูมิภาคโดยตั้งเปาดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 ซึ่งเป็นปีเดียวกันกับทีอาเซียนจะก้าว ไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งรัฐบาลยูนนานได้สนับสนุนให้มีการเร่งก่อสร้างทางด่วน รถไฟจีน-ไทยโดยด่วน เนื่องจากจะมีผลดีในการสนับสนุนให้นครคุนหมิงกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ จีนทีติดตอกับประเทศอาเซียนและเอเชียใต้ ขณะเดียวกันยังจะช่วยกระตุ้นการค้าระหว่างจีน-ไทย ให้ ขยายตัวมากขึ้นและช่วยเร่งพัฒนาการท่องเที่ยว และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทย จีน สปป.ลาว พม่า เวียดนามและกัมพูชามากขึ้น และกรุงเทพฯ สามารถมุ่งสู่ทางใต้ไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ต่อไป

อีกทั้ง การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านของไทย ทั้ง สปป.ลาว พม่า และกัมพูชาจะทำให้ยิ่งบรรลุ เป้าหมายจุดกลางกระจายสี่ด้าน ซึ่งทำให้นครคุนหมิงของมณฑลยูนนานจะกลายเป็นศูนย์กลางภาค ตะวันตกเฉียงใต้ และคว้นบางส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน ทีมุ่งไปสู่ประเทศต่างๆ ในอาเซียน และเชื่อมตอกับมหาสมุทรอินเดียได้ด้วย และรถไฟสายนี้ก็จะเพิ่มศักยภาพของมณฑลยูนนานในการเปิด ประตูสู่ภายนอกทีเหนือกว่าพื้นที่อื่นในประเทศจีน

เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2553 คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบร่างกรอบการเจรจาความร่วมมือด้าน การพัฒนากิจการรถไฟระหว่างประเทศไทยกับจีนในเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ- หนองคาย เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง และเส้นทางกรุงเทพฯ-สุดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งจะเสนอ ร่างกรอบการเจรจาดังกล่าวต่อรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบต่อไป มติครม.ดังกล่าวเป็นความคืบหน้าและ อีกก้าวทีสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการ สนับสนุนการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอย่างจีนตอนใต้ โดยเฉพาะการค้า ชายแดนและผ่านแดนทีมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะได้รับปัจจัยหนุนจากการลดภาษีนำเข้า

ร้อยละ 0 จากการเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบอาเซียน และอาเซียน-จีน รวมทั้งการเปิดเสรีการค้าบริการ อาเซียนสาขาโลจิสติกส์ที่มีเป้าหมายในการเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบในปี 2556 ประกอบกับการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่มีมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นโอกาสของไทยในการรองรับ นักท่องเที่ยวชาวจีนที่จะผ่านเข้ามาด้วยเส้นทางทางบกได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ หากโครงการดังกล่าวบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรมจะเป็นการยกระดับบทบาทของไทยในการ เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูเศรษฐกิจหลักของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ซึ่งไทยและ จีนมีความร่วมมือกันที่จะพัฒนากิจการรถไฟระหว่างประเทศไทยกับจีน ตามกรอบการเจรจาที่ ครม. เห็นชอบจะเป็นความร่วมมือในการพัฒนากิจการรถไฟในเส้น ทางหลัก 3 เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ- หนองคาย (ระยะทางประมาณ 615 กิโลเมตร) เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง (ระยะทาง 250 กิโลเมตร) และ เส้นทางกรุงเทพฯ-สุทธายแดนภาคใต้ของประเทศไทย (ยังไม่ได้ระบุจุดหมายระยะทางประมาณ 985 กิโลเมตร) ทั้งนี้ ความร่วมมือดังกล่าวคาดว่าจะเป็นการพัฒนาระบบรางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge: 1.435 เมตร) จากที่ปัจจุบันไทยใช้ระบบรางขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) ซึ่งมีข้อจำกัดด้าน น้ำหนักการขนส่งและความเร็วของรถไฟ โดยความร่วมมือเพื่อพัฒนากิจการรถไฟไทยบางเส้นทางเป็นส่วน หนึ่งของการสร้างรางรถไฟขนาดมาตรฐานของจีนจากคุนหมิง (มณฑลยูนนาน ทางตะวันตกของจีน)-นคร เวียงจันทน์ (สปป.ลาว)-หนองคาย-กรุงเทพฯ-สุทธายแดนภาคใต้ของประเทศไทย-มาเลเซีย ซึ่งความเป็นไปได้ของ ไทยน่าจะมีความพร้อมในเส้นทางรถไฟเส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ ก่อน ซึ่งใช้งบประมาณลงทุน ประมาณ 1.7 แสนล้านบาท (280 ล้านบาทต่อกิโลเมตร) มีความเร็วไม่น้อยกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่ง อาจใช้พลังงานไฟฟ้าขับเคลื่อน ซึ่งจะถือได้ว่าเป็นรถไฟความเร็วสูง

อย่างไรก็ตาม ความร่วมมือดังกล่าวยังคงต้องติดตามความชัดเจนในรายละเอียดของโครงการ เช่น รูปแบบรางซึ่งอาจเป็นแบบ Single Track หรือ Double Track หรือแบบผสม ซึ่งจะมีผลต่อความเร็ว ของรถไฟ และการบริหารจัดการ รวมทั้งงบประมาณในการก่อสร้าง ลักษณะการร่วมลงทุนระหว่างไทยกับ จีน ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ เช่น พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ร.บ.การเข้าร่วมงานของ ภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2535 และพ.ร.บ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เป็นต้น ตลอดจนแหล่งเงินทุน ซึ่งอาจกระทบต่อระดับหนี้สาธารณะ และข้อจำกัดในการกีดกันของรัฐในอนาคต รวมทั้ง ประเด็นการแปลง สิทธิทรัพย์ เช่น ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็น มูลค่าการถือหุ้น ข้อกำหนดอื่นๆ เช่น การใช้วัสดุ ก่อสร้าง แรงงาน ผู้เชี่ยวชาญ การแบ่งรายได้ การบริหารงาน และการถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นต้น

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคสนับสนุนความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน สำหรับโครงการพัฒนากิจการรถไฟเส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเส้นทางในส่วนของไทยที่น่าจะก่อสร้างได้ก่อนช่วงอื่น โดยจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 4 ปี ซึ่งในระยะสั้นจะทำให้เกิดเม็ดเงินลงทุนสู่ระบบเศรษฐกิจและขยายการจ้างงานในประเทศ ส่วนผลในระยะปานกลางและยาว หากโครงการแล้วเสร็จ คาดว่าจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ในประเทศ ซึ่งจะเพิ่มสัดส่วนของการขนส่งระบบรางที่สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ในจำนวนที่มาก และรวดเร็วขึ้นกว่าการขนส่งด้วยระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันที่ใช้รางขนาด 1 เมตร และยังมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยที่ถูกกว่าการขนส่งในบางรูปแบบ ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเพิ่มทางเลือกของรูปแบบการขนส่งให้มากขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะสินค้าและจุดหมายปลายทาง อีกทั้งยังจะสนับสนุนและเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นอีกด้วย นอกจากนี้ จะช่วยเชื่อมโยงระบบการขนส่งและเศรษฐกิจภายในอาเซียนและ ภูมิภาค โดยเฉพาะกับจีนให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนการค้าและเศรษฐกิจภายในภูมิภาคนี้ให้ขยายตัว ได้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ เป็นส่วนที่เชื่อมจากเส้นทางจากนครคุนหมิงในมณฑลยูนนานของจีน ผ่านหลวงพระบางและนครเวียงจันทน์ในสปป.ลาว มุ่งสู่ประเทศไทยโดยข้ามผ่านสะพานแม่น้ำโขงแห่งแรกของไทยที่ จ.หนองคาย และสู่กรุงเทพฯ ซึ่งเส้นทางนี้จะเป็นการเปิดทางออกสู่ทะเลของมณฑลยูนนานตะวันตกของจีนอย่างมณฑลยูนนาน และมณฑลเสฉวนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าแหลมฉบังได้ ซึ่งจะรวดเร็วกว่าการขนส่งไปยังท่าเรือที่ฮ่องกง

นอกจากนี้ การเชื่อมโยงกับมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการเติบโต อีกทั้งรัฐบาลจีนมีนโยบายที่จะพัฒนาพื้นที่ด้านตะวันตกของประเทศด้วยนโยบาย Go West Policy โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน เส้นทางรถไฟ สนามบิน และศูนย์กระจายสินค้า จึงเป็นโอกาสที่จะทำให้ไทยสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ของจีนด้วยโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของจีน ทั้งนี้ จึงเป็นโอกาสสำคัญที่ไทยจะขยายตลาดในภาคตะวันตกของจีน ซึ่งผู้บริโภคในมณฑลยูนนานเองก็ยังคงค่อนข้างคุ้นเคยกับสินค้าไทยอยู่แล้ว ขณะที่เส้นทางที่ผ่านสปป.ลาว ซึ่งเป็นประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตสูง โดยอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาประเทศและมีการเข้าไปลงทุนของชาวต่างชาติ โดยเฉพาะจีนที่เข้าไปลงทุนด้านอุตสาหกรรม การเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งน่าจะเป็นโอกาสของไทยที่ขยายตลาดในสปป.ลาว และในปัจจุบันผู้บริโภคก็ใช้สินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยอยู่แล้วค่อนข้างมาก

ส่วนการเชื่อมเส้นทางจากกรุงเทพฯ สู่ภาคใต้ของไทยไปยังมาเลเซีย และมีโอกาสเชื่อมโยงไปสู่สิงคโปร์ในอนาคต จะทำให้การขนส่งสินค้าจากภาคใต้ เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และผลไม้ สู่จีนได้สะดวกขึ้น นอกจากนี้ ยังสามารถขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ จากมาเลเซียมาที่กรุงเทพฯ เพื่อกระจายไปสู่ตลาดต่างๆ ได้สะดวกขึ้น อย่างไรก็ตาม ในทางตรงกันข้าม ก็ต้องตระหนักถึงผลกระทบจากการเข้ามาของสินค้าจากประเทศที่มีเส้นทางขนส่งเชื่อมโยกับประเทศไทย



เช่นกันหากโครงการพัฒนารถไฟดังกล่าวแล้วเสร็จ โดยเฉพาะสินค้าราคาถูกจากจีน ซึ่งไทยอาจจะต้องเตรียมรับมือกับการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบการต่างชาติในไทยที่อาจเพิ่มมากขึ้นด้วย

นอกจากนี้ ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคยังมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งอีกหลากหลายโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ และยังอยู่ระหว่างการพัฒนา อันจะช่วยทั้งเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งในภูมิภาคและช่วยสนับสนุนการค้าในภูมิภาค ทั้งนี้ การขนส่งทางถนนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงแต่ละประเทศเข้าด้วยกันจะช่วยเสริมกันกับการขนส่งในระบบราง ซึ่งจะทำให้ระบบคมนาคมขนส่งทางบกที่เชื่อมโยงไทยกับประเทศในภูมิภาคมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยเส้นทางถนนจะช่วยเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าและผู้โดยสารจากแต่ละพื้นที่เข้าสู่การขนส่งในระบบราง ขณะเดียวกันก็จะช่วยกระจายสินค้าและผู้โดยสารไปยังพื้นที่อื่นๆ ซึ่งไม่มีระบบรางพาดผ่าน โดยเฉพาะเมื่อการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญและมีเครือข่ายครอบคลุมพื้นที่ทั้งในประเทศไทยรวมทั้งหลายประเทศในภูมิภาคนี้ ซึ่งเส้นทางทางถนนที่สำคัญและมีบทบาทเชื่อมโยงในภูมิภาคนี้ อาทิเช่น เส้นทาง R3A จากกรุงเทพฯ ผ่านสปป.ลาวไปยังนครคุนหมิงในมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นอีกเส้นทางที่เชื่อมโยงไทย สปป.ลาว และกับจีนตะวันตก โดยจะช่วยกระจายสินค้าและผู้โดยสารในภาคเหนือของไทยสู่มณฑลยูนนานได้เช่นกัน นอกจากนี้ เส้นทางนี้ยังมีความสำคัญกับจีนเนื่องจากมีศักยภาพที่จะออกสู่ทะเลได้ โดยเฉพาะหากไทยมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก (Deep Seaport) ทางฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งในอนาคตหากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี 2555) และโครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จ. เชียงราย แล้วเสร็จก็จะช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าชายแดนให้เติบโตได้มากขึ้น

โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์จะช่วยขยายการค้าและการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค การพัฒนาการค้าภายในอนุภูมิภาค (Sub-Region) ทั้งการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียงก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2553 การค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา และจีนตอนใต้ ขยายตัวร้อยละ 34.5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ซึ่งอาจเป็นส่วนหนึ่งที่สะท้อนทิศทางการค้าชายแดนและผ่านแดนที่น่าจะขยายตัวได้ดี แม้ว่าปัจจุบันยังมีข้อจำกัดและอุปสรรคที่ยังฉุดรั้งการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยอยู่ ทั้งนี้เนื่องจากรายละเอียดปลีกย่อยของกฎหมายและข้อปฏิบัติ รวมถึงสภาพแวดล้อมระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ยังแตกต่างกัน รวมทั้งขาดความร่วมมือในระดับรัฐ และระดับปฏิบัติการ ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนไม่สะดวกอย่างที่คาดหวังไว้ และอาจต้องใช้ระยะเวลาเพื่อพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของได้อย่างก้าวกระโดด โดยปัจจัยที่สนับสนุนการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น รวมทั้ง การเปิดเสรีทางการค้าภายใต้กรอบอาเซียน และอาเซียน-จีน ซึ่งมีการลดภาษีการนำเข้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนในอัตรา



ร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 ขณะที่การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ซึ่งจะมีการทยอยเปิดมากขึ้นจะช่วยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้กับการค้ามากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนที่มีแนวโน้มเติบโตได้ดี น่าจะเป็นแรงหนุนความต้องการสินค้าและบริการ รวมทั้งดึงดูดการลงทุนมาสู่ภูมิภาคนี้ได้มากขึ้น ซึ่งหลายประเทศได้เล็งเห็นและให้ความสำคัญกับตลาดอาเซียน โดยพยายามเข้ามามีส่วนร่วมและลงทุนในภูมิภาคนี้มากขึ้น เช่น จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น

นอกจากผลในทางการค้าแล้ว ไทยยังมีโอกาสที่จะขยายตลาดการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีนได้เพิ่มมากขึ้น โดยปัจจุบันนักท่องเที่ยวจากกลุ่ม 35 ประเทศอาเซียน และจีนในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนประมาณ 5.7 ล้านคนต่อปี คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 35 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด โดยมาเลเซียเป็นประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามายังไทยมากที่สุดคือประมาณ 2.1 ล้านคนต่อปี ขณะที่จีนมีจำนวน 1.1 ล้านคนต่อปี<sup>1</sup> แต่คาดว่าจะภายใน 3-5 ปี นักท่องเที่ยวจากจีนน่าจะแซงหน้ามาเลเซียขึ้นมาเป็นตลาดนักท่องเที่ยวอันดับ 1 ของไทยได้ หากมียุทธศาสตร์รองรับที่ดี

อย่างไรก็ตาม หากการลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานอาเซียนขนาดใหญ่แล้วเสร็จ ประกอบกับความร่วมมือเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศที่มีมากยิ่งขึ้น อีกทั้งการเปิดเสรีการค้า การค้าบริการ และการลงทุนที่จะเกิดขึ้นอย่างเต็มรูปแบบในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถผลักดันเพื่อก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ได้ก็จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ และเป็นปัจจัยสำคัญที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของ ภูมิภาคให้สามารถขยายตัวได้อย่างก้าวกระโดดในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในอีกด้านหนึ่งการพัฒนาและความร่วมมือข้างต้นอาจนำมาซึ่งการแข่งขันที่สูง ขึ้นจากทั้งสินค้าและบริการ รวมถึงผู้ประกอบการจากประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคที่จะเข้ามายังตลาดภายใน ประเทศไทย โดยเฉพาะจีน ซึ่งอาจทำให้มีการนำเข้าสินค้าราคาถูกจากจีนเพิ่มขึ้นมากกว่าในปัจจุบัน

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2553 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมขนส่งทางรถไฟสาธารณรัฐประชาชนจีน Mr.Liu Zhijun และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) นายสมมาต พลเสนา ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ หรือ MOU ซึ่งเป็นความร่วมมือในการลงทุนร่วมกันสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างชายแดนสปป.ลาว ทางทิศเหนือในแขวงหลวงน้ำทา ที่ติดกับตอนใต้จีนยาวประมาณ 400 กิโลเมตร ในกรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หลังจากได้มีการทำอาเซียน-จีน FTA โดยสปป.ลาว เสนอพื้นที่ส่วนจีนสนับสนุนเงินลงทุน ดังนี้

<sup>1</sup> ที่มา : กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2553

- 1) สปป.ลาว มีการสำรวจเส้นทางเดินรถไฟว่าจะผ่านส่วนใดในพื้นที่ของ สปป.ลาวและทราบค่าใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในแผนการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ สปป.ลาว ปี 2011-2015 และคาดว่าจะเริ่มโครงการในอีก 5 ปีข้างหน้า และมีการพิจารณาเกี่ยวกับเงินลงทุนการก่อสร้างและความร่วมมือจากกลุ่มประเทศอาเซียนด้วย
- 2) จีนมีนโยบายในการลงทุนสร้างเส้นทางรถไฟอาเซียน - จีน เนื่องจากจีนจะได้ประโยชน์เต็มที่จากการขนส่งสินค้าลงมาทางตอนใต้ผ่านสปป.ลาว เข้าสู่ไทย ปัจจุบันจีนใช้เส้นทางรถยนต์เส้นทาง R3A เชื่อมระหว่างชายแดนจีนตอนใต้ เมืองบ่อหาน ติดกับสปป.ลาว แขวงหลวงน้ำทาไปยังเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ซึ่งติดกับชายแดนไทย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเข้ามาแข่งขันกับไทย เช่น ผลไม้ (แอปเปิ้ล สาลี่ ส้ม องุ่น) กระเทียม หอมหัวใหญ่ สิ่งทอ เสื้อผ้าสำเร็จรูป และเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น
- 3) ทั้งนี้ จีนพยายามผลักดันหลายโครงการเพื่อรองรับการเชื่อมโยงสิบสองปันนากับพม่า สปป.ลาว และไทย เช่น บริเวณด่านบ่อหาน มีการสร้างถนนไฮเวย์อย่างดี บริเวณฝั่งบ่อเต็น และพื้นที่แขวงบ่อแก้ว บริเวณสามเหลี่ยมทองคำของไทย จีนได้รับสัมปทานพื้นที่จาก สปป.ลาว สัญญาเช่า 90 ปี ที่เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว ซึ่งมีท่าเรือมีการสร้างตลาดขายสินค้า โรงแรมที่อยู่อาศัยและอยู่ระหว่างการสร้างบ่อนคาสิโน รวมทั้งตึกขนาดใหญ่จำนวนมาก และประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่สัมปทานส่วนใหญ่เป็นชาวจีน
- 4) ไทยและจีน มีโครงการลงทุน ในโครงการรถไฟความเร็วสูง จากจังหวัดหนองคาย ผ่านกรุงเทพฯ ต่อยังชายแดนไทย-มาเลเซีย เป็นระยะทางกว่า 1,000 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของจีนจากคุนหมิงมายังเมืองเวียงจันทน์ สปป.ลาว ในแผนการเชื่อมโยงโครงการเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อในภูมิภาคคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2558 เป็นปีเดียวกับอาเซียนก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- 5) การให้สปป.ลาว เป็นประตูการค้าของไทยสู่จีน และเวียดนาม จำเป็นต้องอยู่บนพื้นฐานความร่วมมือที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย เนื่องจากสปป.ลาว เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกับไทย มีช่องทางการขนส่งสะดวกและมากที่สุด ซึ่งจำเป็นต้องสร้างความจริงใจให้ช่วยเหลือเพื่อให้สปป.ลาว มีความเข้มแข็งและมั่นคงทางเศรษฐกิจการค้าและสังคม และร่วมอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติตามนโยบายของสปป.ลาว เพราะจีนและเวียดนามต่างก็ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าทุกๆ ด้านเพิ่มมากขึ้น โดยหวังใช้สิทธิพิเศษ สปป.ลาว และใช้เป็นฐานการลงทุน ผลิตสินค้าเพื่อส่งออกและแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดส่งออกของไทยให้มากขึ้น

นอกจากนี้ตามรายงานของ Bian McCarton ในเอเชียไทมส์ออนไลน์ จีนมีแผนที่จะสร้างทางรถไฟหลายสายเชื่อมโยงพื้นที่แถบตะวันตกเฉียงใต้ของจีนไปยังเมืองต่างๆ ในพม่า และต่อไปยังอุษาคเนย์กับเอเชียใต้ คือ

ก. **เส้นทางเชื่อมโยงเมืองคุนหมิงกับท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษ** ซึ่งกำลังก่อสร้างที่เมืองจ้าวผิว (Kyaukpyu) ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากชิตตเว เมืองเอกของรัฐยะไข่ ทางฝั่งตะวันตกของพม่า คาดว่าเส้นทางรถไฟยูนนาน-พม่าสายนี้จะสร้างเสร็จในปี 2558 และจีนก็กำลังจะสร้างท่าเรือและเขตอุตสาหกรรมที่นั่นด้วย เพื่อเป็นช่องทางส่งออกสินค้าจากเขตตะวันตกเฉียงใต้ของจีนซึ่งไม่มีทางออกทะเล รวมทั้งเป็นจุดขนถ่ายน้ำมันและก๊าซ

ข. **เส้นทางรถไฟเชื่อมเมืองคุนหมิงกับเมืองท่าย่างกุ้ง** มีความยาว 1,920 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นการขยายเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ซึ่งมีอยู่แล้ว เส้นทางนี้จะเชื่อมไปถึงท่าเรือแห่งใหม่ที่ทวายในภาคใต้ของพม่า แล้วต่อไปก็จะมีเส้นทางเชื่อมระหว่างทวายกับกรุงเทพฯ

ค. **เส้นทางตัดผ่านรัฐฉานของพม่า** โดยเชื่อมเมืองคุนหมิงกับเชียงราย แล้วเชื่อมจากเชียงรายเข้าสู่โครงข่ายรถไฟในไทย เส้นทางสายนี้และเส้นทางที่กำลังสำรวจในสปป.ลาว จะเป็นเส้นทางขนส่งทางรถไฟระหว่างจีน กัมพูชา ไทย และสิงคโปร์

นอกจากนี้ ยังมีการวางแผนจะสร้างอีก 2 เส้นทาง เชื่อมโยงเมืองด้าลี่ในเขตตะวันตกเฉียงใต้ของจีน กับเมืองมิตจีนาและลาโซของพม่า ทั้งสองเมืองของพมานี้เป็นชุมทางการค้าและต้นทางรถไฟ เมื่อสร้างเสร็จจะช่วยกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับพม่า และบูรณาการเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ เวลานี้จีนได้ดำเนินโครงการต่อขยายเส้นทางรถไฟจากความยาว 78,000 กิโลเมตร ในปัจจุบันให้เป็น 110,000 กิโลเมตร ในปี 2555 และเป็น 120,000 กิโลเมตร ภายในปี 2561 ซึ่งใช้งบประมาณราว 1 ล้านล้านดอลลาร์ ในขณะที่มีความคืบหน้าไปครึ่งหนึ่งแล้ว โดยวางแผนเป้าหมายคือ ทำให้เมืองใหญ่ของจีนทุกแห่งเชื่อมถึงกันหมดด้วยรถไฟความเร็วสูง ซึ่งแล่นได้ 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง

พม่าได้กลายเป็นทำเลสำคัญในแผนการของจีนที่จะใช้รถไฟความเร็วสูงเชื่อมจีนเข้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป เส้นทางตามแผนเหล่านี้เป็นสิ่งที่คิดกันมาตั้งแต่ทศวรรษ 1960 แล้ว เรียกว่าทางรถไฟสายทรานส์เอเชีย หากสร้างสำเร็จก็จะเป็นโครงการสาธารณูปโภคที่ใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาในประวัติศาสตร์ และมีทิศทางใหญ่ 3 ด้าน คือ เส้นทางสายเหนือจะผ่านมองโกเลีย คาซัคสถาน รัสเซีย ยูเครน ไปเชื่อมกับโครงข่ายรถไฟของยุโรป เส้นทางตอนกลางจะผ่านพม่า บังกลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน อิหร่าน ไปยังตุรกี และเส้นทางสายใต้จะเชื่อมโยงพม่ากับสิงคโปร์ โดยผ่านพม่า สปป.ลาว เวียดนาม และไทย ตอนนี้จีนมีเส้นทางรถไฟเชื่อมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แค่สายเดียวไปยังเวียดนาม

ปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้ คือ จีนจะใช้รางที่มีความกว้างเท่ากับรางของรถไฟความเร็วสูงในประเทศจีน แต่ระบบรางของพม่าและประเทศอุษาคเนย์อื่นๆ นั้นมีขนาดไม่เท่ากัน จำเป็นต้องเปลี่ยนรางหรือวางรางใหม่ แต่ปัญหาที่ตามมาคือ ต้นทุนสูง ซึ่งจีนได้เสนอจะออกเงินสร้างทางรถไฟสายใหม่และปรับปรุงรางเดิมให้พม่า โดยแลกกับการได้สัมปทานทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ เช่น น้ำมัน ก๊าซ และน้ำ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางส่งออกสินค้าจากเขตตะวันตกเฉียงใต้ของจีนแล้ว ทางรถไฟเหล่านี้ยังจะเป็นเส้นทางขนส่งทรัพยากรพลังงานจากตะวันออกกลางและแอฟริกาด้วย ท่าเรือน้ำลึกที่เมืองคอกซ์บาซาร์ในบังกลาเทศและจำพวกกับทวายในพม่า ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางของการส่งน้ำมันทางทะเลจากตะวันออกกลางและแอฟริกาได้เกือบครึ่งหนึ่ง นอกจากนี้ ท่าเรือและทางรถไฟดังกล่าวยังจะช่วยหลีกเลี่ยงเส้นทางขนส่งอันคับคั่งในช่องแคบมะละกาได้ด้วย ในขณะที่ 80% ของพลังงานนำเข้าของจีนต้องพึ่งพาเส้นทางช่องแคบดังกล่าว และถ้าหากสหรัฐฯ เกิดความขัดแย้งกับจีนอาจปิดกั้นเส้นทางนี้ ดังนั้น สาธารณูปโภคเหล่านี้จึงมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์สำหรับจีน

### 3.5 ความก้าวหน้าของเส้นทาง R3A

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 รับทราบการรายงานผลการสำรวจ R3A ของรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนและผลการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียน - จีน ของกระทรวงการต่างประเทศสรุปได้ ดังนี้

- 1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้นำรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนและคณะร่วมสำรวจเส้นทาง R3A โดยรถยนต์จากเชียงใหม่ - เชียงของ (ไทย) - ห้วยทราย (สปป.ลาว) - หลวงน้ำทา - จั๊นง (จีน) ระหว่างวันที่ 23 - 24 มกราคม 2554 เพื่อสำรวจพัฒนาการและศักยภาพของการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค และผลักดันให้มีการดำเนินการตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน โดยการสำรวจเส้นทาง R3A เริ่มต้นจากบ่อแก้ว แขวง ห้วยทราย ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนสปป.ลาว ถึงเมืองจั๊นง ในมณฑลยูนนานสาธารณรัฐประชาชนจีน ถนนในส่วนของสปป.ลาวเป็นถนน 2 เลน มีระยะทาง 228 กิโลเมตร ก่อสร้างสร้างโดยบริษัทของไทย 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ระหว่างกิโลเมตรที่ 1 - 84 ส่วนที่ 2 ระหว่างกิโลเมตรที่ 84 - 160 และส่วนที่ 3 ระหว่างกิโลเมตรที่ 160 - 228 ก่อสร้างโดยบริษัทของจีน โดยเส้นทางที่ไทยก่อสร้างส่วนที่ 1 ประมาณ 80 กิโลเมตร ระหว่างเมืองบ่อแก้วถึงเวียงภูคามีสภาพเป็นหลุม/บ่อและพื้นผิวถนนขรุขระ โดยมีช่วงที่สภาพพื้นผิวขรุขระมากที่สุดประมาณ 27 กิโลเมตร ทั้งนี้ เส้นทางช่วงดังกล่าวซ่อมแซมและปรับปรุงแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2554 เส้นทางส่วนที่ 2 และ 3 มีสภาพค่อนข้างดี ในส่วนของเส้นทางจากด่านบ่อเต็นชายแดนสปป.ลาว ไปยังเมืองจั๊นงของจีน ซึ่งจีนเป็นผู้ก่อสร้างเองเป็นถนน 2 เลน มีระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร มีสภาพถนนดีมากตลอดสาย

- 2) ผลการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียน - จีน (ASEAN - China Foreign Ministers' Meeting) ซึ่งจัดขึ้นที่นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 ที่ประชุมได้หารือกันในประเด็นทิศทางการร่วมมือในทศวรรษที่ 3 ของความสัมพันธ์อาเซียน - จีน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้เน้นย้ำและผลักดันการส่งเสริมความร่วมมือในประเด็นต่างๆ ได้แก่ การพัฒนาความร่วมมืออาเซียน - จีน สู่ประเด็นยุทธศาสตร์ที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน การประสานงานเพื่อร่วมมือและสนับสนุนกันและกันในการกำหนดท่าทีร่วมในประเด็นระดับโลก (Global issues) และในกลไกระดับโลก รวมทั้งร่วมกันผลักดันวิธีการดำเนินการตามความสัมพันธ์ระหว่างประเทศแบบเอเชียที่มีลักษณะที่เปิดเผยและไม่มีการตั้งเงื่อนไขใดๆ และร่วมกันพัฒนาความเชื่อมโยงในทุกมิติ คือ โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ และสถาบัน และการแลกเปลี่ยนในระดับประชาชน (Physical, institutional and people - to - people connectivity) โดยให้ความสำคัญกับการบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ทั้งนี้ จีนได้เน้นย้ำจุดยืนต่อ East Asia Summit (EAS) หลังจากที่ได้รับสหรัฐอเมริกาและรัสเซียเข้าร่วม โดย EAS ยึดหลักการ จุดประสงค์ และแนวทางการดำเนินการตามที่ปรากฏในแถลงการณ์ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์เมื่อปี 2548 คือ คงความเป็น leader - led forum ยึดหลักฉันทมติ การเปิดกว้าง (openness) การดำเนินการที่ทุกฝ่ายสะดวกใจ (comfortable pace) และการไม่แทรกแซงกิจการภายใน บนพื้นฐานของการเคารพซึ่งกันและกัน และควรรักษาทิศทางความร่วมมือที่มีอยู่ คือ ผลักดันความร่วมมือใน 5 เรื่องสำคัญ (priority areas) ได้แก่ ใช้ 貨物 ความสะดวกด้านพลังงาน การศึกษา การเงิน และการจัดการภัยพิบัติ รวมทั้งสนับสนุนบทบาทนำของอาเซียนในเวทีความร่วมมือในเอเชียตะวันออก

### 3.6 สรุป

เส้นทาง R3A/E สร้างสมบูรณ์และเปิดใช้งานแล้วสภาพถนนมีความสมบูรณ์ แม้ว่าจะระดับมาตรฐานอาจจากด้อยกว่าเส้นทางในส่วนประเทศไทยไปสู่กรุงเทพ และส่วนประเทศจีนที่เชื่อมโยงไปยังคุนหมิง แต่ด้วยระดับการจราจรการขนส่งและเดินทางในปัจจุบันยังถือว่ายังให้ความสะดวกและปลอดภัยได้ดี ส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์คือสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชียงของ-ห้วยทราย ทั้งนี้คาดการณ์ว่าหากการก่อสร้างสะพานการเชื่อมโยงทางกายภาพจะทำให้เกิดการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับจีนตอนใต้มากขึ้นกว่าที่เห็นในปัจจุบันอีกมาก ส่วนในอนาคตการเชื่อมโยงทางกายภาพโดยระบบรางจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งคนและสินค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ที่จะเพิ่มความสะดวกปลอดภัยมากขึ้นอีกหนทางหนึ่ง

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์ผลกระทบเบื้องต้นจากการเชื่อมโยง โครงข่ายทางถนน

#### 4.1 ความน่า

สิ่งที่ได้นำเสนอมาตามลำดับในบทก่อนหน้านี้นี้แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของเส้นทาง R3A/E ที่สามารถส่งผลให้เกิดการขยายตัวด้านการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ โดยพิจารณาได้จากการขยายตัวของมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของด่านเชียงของหลังการเปิดใช้เส้นทางนี้ดังแสดงในตารางที่ 4.1-1 เมื่อหากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เสร็จสมบูรณ์ก็คาดว่าจะมีการขนส่งนักท่องเที่ยวและสินค้าเพิ่มขึ้นอีกจากความเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนตอนใต้ และแรงดึงดูดของความเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่น่าเที่ยวของทั้งไทยและคุนหมิง ดังนั้นจึงเป็นที่คาดว่าจะมีการใช้เส้นทางนี้ในการสัญจรเป็นจำนวนมากขึ้นอีก

ตารางที่ 4.1-1 มูลค่าสินค้านำเข้าและสินค้าขาออก ด่านศุลกากรเชียงของ

| ปีงบประมาณ | มูลค่าสินค้านำเข้า (ล้านบาท) | มูลค่าสินค้าขาออก (ล้านบาท) |
|------------|------------------------------|-----------------------------|
| 2546       | 185                          | 532                         |
| 2547       | 270                          | 533                         |
| 2548       | 414                          | 901                         |
| 2549       | 588                          | 1125                        |
| 2550       | 784                          | 838                         |
| 2551       | 957                          | 1,317                       |
| 2552       | 986                          | 1,931                       |
| 2553       | 1,734                        | 3,206                       |
| 2554       | 2,268                        | 5,931                       |

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย, 2554

อย่างไรก็ตามการพิจารณาตัวเลขสุดท้ายของการแลกเปลี่ยนทางการค้าและการบริการที่เพิ่มขึ้นเพียงอย่างเดียวโดยไม่ได้มีการพิจารณาโครงสร้างที่ประกอบขึ้นมาเป็นตัวเลขสุดท้ายจากการรายงานผลการส่งออกสินค้าของประเทศอาจเป็นตัวเลขลวงตา โดยการพิจารณาตัวเลขส่งออกที่เพิ่มขึ้นเพียงอย่างเดียวอาจทำให้เห็นว่าการค้าระหว่างกันเป็นการสร้างประโยชน์กับระบบเศรษฐกิจของไทย แต่การที่จะบอกว่าระบบเศรษฐกิจของไทยได้รับผลกระทบในเชิงบวกหรือลบจากการขยายตัวด้านการค้ามีความจำเป็นต้องวิเคราะห์ละเอียดลงไปในขบวนการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chains) เพื่อวิเคราะห์ให้เห็นว่าผู้ประกอบการไทยมีอำนาจการต่อรองและขีดความสามารถในการสร้างประโยชน์จากการจัดการโลจิสติกส์มากน้อยเพียงใด การศึกษาพบว่ากิจกรรมการแลกเปลี่ยนในปัจจุบันทั้งที่ผ่านด่านเชียงแสนและด่านเชียงของและกำลังบ่งบอกถึงแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E โดยข้อมูลที่ได้จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่าผลได้ของผู้ประกอบการไทยจากการค้าบนเส้นทาง R3A/E มีแนวโน้มว่าจะไม่ได้รับผลประโยชน์เพิ่มที่พึงจะได้ อันมีผลมาจากความเสียเปรียบในการแข่งขันที่มาจากปัจจัยหลายด้านที่จะมีการนำเสนอเป็นลำดับไป

การรวบรวมข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิ และการสำรวจเส้นทางได้มีการนำเสนอไปแล้วในสามบทที่ผ่านมาเป็นการนำเสนอกรอบข้อตกลงระหว่างประเทศ และศักยภาพในการเชื่อมโยงของเส้นทาง ข้อมูลที่จะนำเสนอและวิเคราะห์สรุปในบทนี้เป็นการสัมภาษณ์บุคคลในพื้นที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มเป้าหมายที่ได้พบและสัมภาษณ์ได้แก่ (ก) กรรมการสภาหอการค้า สมาคมอุตสาหกรรม ด้านศุลกากร ผู้ประกอบการค้าชายแดน ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการชิปปิ้ง ในจังหวัดเชียงราย (ข) ผู้ประกอบการค้าที่ตลาดไท ผู้ส่งออกผลไม้ของไทย พนักงานสหกรณ์ และชาวสวนผลไม้ที่จันทบุรี และ (ค) ผู้นำเข้าและพ่อค้าคนกลางที่เมืองจันทอง จันทอนใต้ นอกจากข้อมูลอีกส่วนหนึ่งได้มาจากการสรุปสาระสำคัญที่รวบรวมมาจากการประชุมระดมความคิดเห็นต่อผลการศึกษาที่จัดขึ้นในวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ณ โรงแรมปทุมวัน ปริ้นเซส กรุงเทพฯ ข้อมูลที่นำเสนอในบทนี้เป็นกลไกปฏิบัติในกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่นำไปสู่การแสดงถึงอำนาจในการต่อรองของแต่ละฝ่ายที่จะสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันทางด้านการตลาดระหว่างกัน



## 4.2 ประเด็นสำคัญที่ค้นพบ

การศึกษาเอกสารและสัมภาษณ์กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องได้ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้าไทย-จีนตอนใต้โดยเส้นทางแม่น้ำโขง และ R3A/E ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

### การค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้า

- ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ถนน R3A/E การค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ทำการขนส่งสินค้าบนเส้นทางแม่น้ำโขง ปัญหาที่พบในการขนส่งบนเส้นทางนี้คือระดับน้ำของแม่น้ำโขงมีระดับแตกต่างกันค่อนข้างมากในแต่ละฤดูกาลปริมาณน้ำในช่วงปกติที่มีปริมาณน้ำมาก ได้แก่ ช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคมระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2-4 เมตร (ช่วงที่มีน้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) การขนส่งสินค้าทางเรือจะเดินเรือได้จากท่าเรือเชียงแสนผ่านท่าเรือกวนเหล่ย (ท่าเรือบริเวณเขตชายแดนปลายสุดของจีนที่ติดต่อกับไทย พม่า และสปป.ลาว) ผ่านท่าเรือจิ่งหง (เชียงรุ่ง หรือสิบสองปันนา) ไปถึงท่าเรือซือเหมา (คุนหมิง) ส่วนปริมาณน้ำช่วงหน้าแล้ง ระหว่างปลายเดือนธันวาคม-เมษายนระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5-2 เมตร สามารถเดินเรือได้เฉพาะเรือเล็กที่บรรทุกสินค้าได้ไม่เกิน 80 ตันและทำการเดินเรือได้ระหว่างท่าเรือเชียงแสนกับท่าเรือกวนเหล่ยเป็นหลักเท่านั้น ข้อดีของการขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขง คือสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยต่ำ แต่การขนส่งมีข้อจำกัดที่ขึ้นอยู่กับระดับน้ำในแม่น้ำโขงดังได้กล่าวมาแล้ว



- สินค้าที่ส่งออกจากไทยที่ด่านเชียงแสนไปจีนตอนใต้ที่สำคัญ ได้แก่ ผัก ผลไม้ ลำไยอบแห้ง ยางแผ่นรมควัน น้ำมันปิโตรเลียม ยางแท่ง และชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง รองลงมา ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยาง ไขมันจากพืช เป็นต้น สินค้านำเข้าจากจีนตอนใต้มาผ่านด่านเชียงแสนที่สำคัญ ได้แก่ ผลไม้เมืองหนาวจากคุนหมิง เช่น แอปเปิ้ล แพร์และควินซ์ กระเทียม สินค้าปริมาณที่รองลงมา ได้แก่ สินค้าประเภทอุตสาหกรรม อาทิเช่น ผลิตภัณฑ์ไม้ สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ถนอมอาหาร เกมส์ ของเล่น และเครื่องไฟฟ้า เป็นต้น การเปิดใช้เส้นทาง R3A/E ทำให้การมีเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าบางส่วนจากไทยไปจีนตอนใต้จากการขนส่งทางน้ำผ่านด่านเชียงแสนมาใช้เส้นทางถนน R3A/E สินค้าที่มีการขนส่งเส้นทางถนนมากขึ้นได้แก่ประเภทผลไม้ เช่น มะขาม มังคุด ผักสด หรือสินค้าที่ต้องบรรทุกในรถที่มีเครื่องทำความเย็น เช่น ดอกกล้วยไม้ ปีกไก่แช่แข็ง รวมถึงผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียม เป็นต้น ในการนำเข้าจากจีนตอนใต้มาไทยผ่านด่านเชียงแสนของก็เช่นกัน นอกจากสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ง่ายต่อการบรรทุกด้วยคอนเทนเนอร์ที่เปลี่ยนเส้นทางการขนส่งทางน้ำจากจีนตอนใต้มาไทย เป็นการขนส่งทางถนนแล้ว ผลไม้ที่เน่าเสียง่าย เช่น องุ่น ก็หันมาใช้ในการขนส่งทางถนนด้วยเช่นกัน ทั้งนี้คาดว่า การขนส่งลักษณะนี้จะเป็นปรากฏการณ์ที่จะดำเนินต่อไปหลังจากการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จและใช้งานได้ ทั้งนี้เพราะการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีมูลค่าสูงมีความคุ้มค่ามากกว่าการขนส่งทางน้ำ และเมื่อเทียบกับการขนส่งบนเส้นทาง R3A/E กับการใช้เส้นทาง R3B/W ผ่านเข้าไปในพม่าก็เสียค่าต้นทุนแอบแฝงต่ำกว่าเช่นกัน นอกจากนี้การขนส่งทางถนนยังมีข้อดีในแง่ความเร็วในการขนส่งสินค้าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางเรือ ซึ่งทำให้สินค้าในช่วงต้นฤดูฤดูกาลสามารถเข้าสู่ตลาดประเทศจีนได้รวดเร็วกว่า ความรวดเร็วมีข้อได้เปรียบทำให้สามารถขายสินค้าได้ในราคาที่สูงเนื่องจากสินค้ามีความสดกว่า ในปัจจุบันผลไม้และผลิตภัณฑ์แปรรูปจากผลไม้ ได้แก่ ทุเรียน เงาะ มังคุด เป็นสิ่งที่ชาวจีนทางใต้รู้จักและนิยมบริโภค การที่จีนดำเนินนโยบายมุ่งสู่ตะวันตกทำให้ประชากรในแถบมณฑลทางตอนใต้มีรายได้และมีกำลังซื้อสินค้าหลากหลายชนิดเพิ่มจึงเป็นผลทำให้ผลไม้ไทยส่งไปขายผ่านเส้นทาง R3A/E ได้เพิ่มขึ้น



รถบรรทุกเล็กในตลาดค้าส่งสิบสองปันนา

- ปัจจุบัน ผัก แครอท หัวหอม กระเทียม แอปเปิ้ล และสาลี่ เป็นสินค้าจากจีนที่มีบทบาทอิทธิพลเหนือตลาดผักและผลไม้ของไทยอย่างเห็นได้ชัด หลังจากเกิดความสะดวกในการขนส่งจากการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างพื้นที่ทางเหนือของไทยกับจีนตอนใต้ สิ่งที่เป็นปรากฏการณ์ที่เห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงคือสัดส่วนโครงสร้างการค้าส่งของตลาดไทที่ผู้บริหารระบุว่าสัดส่วนของผักและผลไม้จากจีน (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผัก แอปเปิ้ล และสาลี่) ครองสัดส่วนกว่าร้อยละ 60 ในการค้าส่งในตลาดไท เมื่อเทียบกับผักพื้นเมืองที่เป็นประเภทเน่าเสียง่าย และผลไม้พื้นเมือง ทั้งนี้ยังปรากฏให้เห็นทั่วไปว่ามีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากจีนมาวางขายในซูเปอร์มาร์เก็ต และซูเปอร์สโตร์ และตลาดปลึกเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้สินค้าเหล่านี้เข้ามามีอิทธิพลเพิ่มขึ้นในตลาดไทย ได้แก่ (ก) ความเป็นผักผลไม้เมืองหนาวซึ่งไม่สามารถปลูกได้นอกจากจีนตอนใต้ (ยูนนาน) ซึ่งอยู่ใกล้กับประเทศไทยมากที่สุด ทำให้ขนส่งสะดวกและต้นทุนการขนส่งต่ำ (ข) ผลไม้เหล่านี้มีราคาถูก เน่าเสียยากกว่า และบริโภคง่ายกว่าเมื่อเทียบกับผลไม้ไทยหลายชนิด และ (ค) ประเด็นที่อาจมีความเกี่ยวเนื่อง ได้แก่ การบังคับใช้มาตรการที่เข้มงวดในการตรวจควบคุมสารพิษตกค้างในผัก ผลไม้นำเข้าเหล่านี้ของไทยที่ยังไม่รัดกุม ทำให้สะดวกทั้งการนำเข้าและสินค้ามีราคาถูก ในขณะที่จากการสัมภาษณ์ผู้ส่งออก

สินค้าไปจีน ต่างก็ต้องเผชิญมาตรการคุมเข้มการส่งออกตรวจสอบพืชผักค้ำที่เป็นเสมือนเครื่องมือกีดกันการนำเข้าอยู่ในตัว



รถขนส่งสินค้าไทยที่บ่อเต็น

- ข้อมูลที่พบจากการสัมภาษณ์พ่อค้าค้าส่งผักผลไม้ระหว่างประเทศทั้งที่เป็นพ่อค้าจีนและไทย ประเมินได้ว่าอำนาจในการต่อรองที่มีผลต่อการกำหนดราคาสินค้าอยู่ในอิทธิพลของพ่อค้าฝ่ายจีนทั้งในฐานะผู้รับซื้อและผู้ขาย ยกตัวอย่างในกรณีของผู้รับซื้อผลไม้จากไทยพบว่า ในระยะแรกการส่งผลไม้ไทยไปขายจะเป็นการส่งสินค้าไปฝากประมูลขายในตลาดจีน สำหรับปัจจุบันมีกล่าวถึงว่าพ่อค้าจีนได้เข้ามาเป็นผู้รับซื้อตรงถึงสวนหรือสหกรณ์ผู้รวบรวมในไทย (ทั้งนี้การเข้ามาซื้อตรงดังกล่าวได้รับการยืนยันจากการสัมภาษณ์พ่อค้าจีนในสิบสองปันนาว่า พวกตนได้เข้ามาทำการดำเนินการรับซื้อผลไม้เองจากสหกรณ์และเกษตรกรในไทย) รวมทั้งบางรายก็มีการให้สินเชื่อล่วงหน้าแก่เกษตรกรไทยอีกด้วย พ่อค้ารวบรวมผลไม้รายหนึ่งให้ข้อมูลว่าผู้จัดการสหกรณ์ที่ทำหน้าที่รวบรวมผลไม้เพื่อขายกับพ่อค้าส่งออกเป็นคนจีนต่างด้าวเป็นผู้ดำเนินการเองด้วย ทั้งนี้ประเด็นสำคัญที่เป็นผลต่อระบบการแข่งขันทางด้านการตลาดได้แก่การรับซื้อผลไม้ไทยได้ถูกกำหนดโดยผู้รับซื้อจีนเนื่องจากโครงสร้างตลาดมีลักษณะเป็นตลาดผู้รับซื้อน้อยราย

- กรณีของการส่งสินค้าจีนมาขายในประเทศไทยก็มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้น การสำรวจพื้นที่โดยรอบตลาดไทพบว่ามีการห่อหุ้มเยื่ออยู่มากกว่า 20 แห่งรับซื้อและฝากสินค้าผักและผลไม้ตรงจากจีน โดยขณะนี้ห่อหุ้มเยื่อเหล่านี้ทำหน้าที่ขายส่งสินค้าเช่นเดียวกับตลาดไท



ตลาดค้าส่งผักผลไม้ในสิบสองปันนา

- สำหรับการนำเข้าสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดจีนพบว่า มีกฎระเบียบทางกฎหมายจีนที่ควบคุมที่เข้มงวดมากกว่าหน่วยงานของประเทศไทย ทั้งนี้บริษัทไทยไม่สามารถจะนำเข้าสินค้าไทยเข้าไปขายเองได้โดยตรงแต่จะต้องส่งผ่านบริษัทนำเข้าของจีน ซึ่งขณะนี้บริเวณพื้นที่จีนตอนใต้มีเพียง 5 บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตนำเข้าสินค้า บริษัทเหล่านี้ถูกมาตรการควบคุมอย่างเข้มงวดจากรัฐบาลโดย (ก) ต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกระทรวงพาณิชย์จีนที่ปักกิ่ง (ข) ต้องขออนุญาตนำเข้าสินค้าที่จะนำเข้าสินค้าเป็นรายชนิด จากกระทรวงพาณิชย์จีนที่ปักกิ่งโดยจะใช้เวลาพิจารณาประมาณ 1 เดือน (ค) เมื่อได้รับอนุญาตแล้วจะต้องนำเข้าสินค้าภายใน 6 เดือน มิฉะนั้นใบอนุญาตจะหมดอายุ (ง) หากใบอนุญาตหมดอายุ 3 ครั้งติดต่อกัน บริษัทจะถูกถอนใบอนุญาตมิให้เป็นผู้นำเข้าอีกต่อไป การควบคุมที่กวดขันเช่นนี้ทำให้บริษัทผู้นำเข้าไทยรายมีกำลังต่อรองสูงกว่าผู้ประกอบการของไทย

- ในกรณีที่บริษัทต่างชาติต้องการเป็นผู้นำเข้าสินค้าในจีนโดยหลักการก็อาจดำเนินการได้ภายใต้ข้อตกลงของรัฐบาลจีนที่มีต่อ WTO การเข้าดำเนินธุรกิจจีนสามารถทำได้ในลักษณะธุรกิจร่วมทุน (Joint Venture Enterprises) ทั้งนี้การร่วมทุนของชาวต่างชาติกับนักธุรกิจจีนสามารถทำได้ในสองลักษณะคือการร่วมลงทุน (Equity Joint Ventures) และการทำสัญญาร่วมกัน (Contractual Joint Ventures) ในการร่วมลงทุนนักลงทุนต่างชาติจะต้องมีเงินร่วมลงทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียน แต่รายงานของโครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์ฯ โดยรศ.สมพร และดร.กนก (หน้า 4-11) กลับมีรายงานว่าสาระสำคัญของกฎหมายฉบับต่างๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีลักษณะการตั้งเงื่อนไขการอนุมัติ/อนุญาตที่เข้มงวดและมีเงื่อนไขในจำกัดเขตพื้นที่ การจำกัดจำนวนรายที่จะได้รับอนุญาต จำกัดจำนวนสาขา การจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นโดยอิงกับสิทธิประโยชน์ การกำหนดจำนวนทุนจดทะเบียนและสินทรัพย์ขั้นต่ำ กำหนดประวัติยอดขายของหน่วยธุรกิจ การจำกัดชนิดของสินค้า/บริการ การจำกัดที่ตั้งหน่วยค้าปลีก โดยต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาการพาณิชย์ของเมือง ฯลฯ เงื่อนไขเหล่านี้ทำให้การดำเนินธุรกิจด้านการขนส่ง บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง การค้าส่ง การค้าปลีก การนำเข้า-ส่งออก โดยธุรกิจต่างชาติเต็มไปด้วยอุปสรรค ทั้งนี้ตามพันธะ WTO สาธารณรัฐประชาชนจีนต้องยกเลิกเงื่อนไขส่วนใหญ่ให้หมดตั้งแต่วันที่ 11 ธันวาคม 2547 เป็นต้นมา แต่สาธารณรัฐประชาชนจีนไม่เร่งรัดดำเนินการทำให้สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นได้ร่วมกันกดดันสาธารณรัฐประชาชนจีน ในที่สุดสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ผ่อนปรนให้กับประเทศเหล่านี้เป็นกรณีไป แต่ยังไม่ทำตามเงื่อนไขของ WTO กับประเทศอื่นๆ เมื่อพิจารณาวิธีการจัดตั้งบริษัทโดยคนต่างชาติในประเทศไทยตามกฎหมายและระเบียบกระทรวงของประเทศไทยได้กำหนดให้ชาวต่างชาติต้องดำเนินการในลักษณะเดียวกับกฎหมายจีนเช่นกัน แต่ในการศึกษาก็พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้มีการควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมายโดยเคร่งครัด รวมทั้งคนต่างด้าวก็มีรูปแบบในการหลีกเลี่ยงโดยจัดให้มีตัวแทนเข้ามาถือหุ้นแทนเพื่อดำเนินธุรกิจในไทยโดยเปิดเผย หรือรวมทั้งหมดปล่อยให้มีการดำเนินธุรกิจในรูปบุคคลเข้าทำการธุรกิจในไทยโดยไม่ได้มีการจดทะเบียนธุรกิจแต่ประการใด
- การส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนตอนใต้มีปรากฏการณ์การเปลี่ยนแหล่งกำเนิดสินค้าไทยเพื่อประหยัดภาษีการนำเข้าไปยังจีนตอนใต้ โดยการส่งสินค้าทางลำน้ำโขงจากด่านเชียงแสน สินค้าจะถูกขนขึ้นบริเวณท่าเรือสบห้วยในพม่า ซึ่งอยู่ตรงข้ามเมืองเหมิงล่าของจีนก่อนเนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวถือเป็นเขตการค้าชายแดนที่ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าจากรัฐบาลจีน โดยการขนถ่ายสินค้าจะมีการจ้างชาวจีนที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดนนั้นทำการขนส่งสินค้าเข้าจีนโดยรถบรรทุกขนาดเล็ก (คล้ายรถบรรทุกที่ใช้รถไถนาเดินตามเป็นตัว

ชักจูงสินค้า นำหน้กบรรทุกไม่เกิน 1 ตัน) เพื่อขนส่งสินค้าจากฝั่งพม่าเข้าจีนโดยไม่ต้องเสียภาษี ในกรณีการส่งสินค้าไทยไปจีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R3A/E ในสปป.ลาวก็มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บริเวณชายแดนสปป.ลาวที่ติดต่อกับมณฑลยูนนานที่บ่อเต็นเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากจีนมีนโยบายเก็บภาษีนำเข้าจากประเทศในกลุ่มสมาคมพันธินโดจีน (จีน พม่า เวียดนาม สปป.ลาว กัมพูชา) ในอัตราครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับการเรียกเก็บจากประเทศอื่น ดังนั้นลักษณะการส่งออกสินค้าทางถนนผ่านลาวไปจีนปรากฏว่ามีการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกของลาวใกล้บริเวณด่านบ่อเต็น ก่อนสินค้าเหล่านั้นนำส่งไปยังรถบรรทุกจีนในฐานะสินค้าส่งออกจากสปป.ลาว ทั้งนี้แม้ว่าจะมีการทำ FTA ระหว่างไทยกับจีนที่กำหนดว่าไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมการค้าระหว่างกัน แต่จีนยังเรียกเก็บ VAT จากสินค้านำเข้าจากต่างประเทศรวมทั้งสินค้านำเข้าจากไทย การนำเข้าสินค้าเกษตร ร้อยละ 13 ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้าต้องเสีย VAT สูงถึงร้อยละ 17 ตามระเบียบของสรรพากรของจีน ในเกณฑ์ที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment : NT) และหลักปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation : MFN) ตามหลักการขององค์การการค้าโลก(WTO) และยังคงเสียภาษีการค้าอีก 6-8% ซึ่งในแต่ละเมืองก็เก็บไม่เท่ากันอีก แต่ผลไม้จากจีนมาไทยไม่ต้องเสียภาษี โดยไทยยึดถือการไม่เรียกเก็บ VAT กับประเทศทำ FTA ต่อกันไว้ ดังนั้นไทยจึงไม่สามารถเรียกเก็บ VAT จากการทำการค้ากับจีน<sup>1</sup>

- การไหลเวียนของสินค้านำเข้าและส่งออกระหว่างไทย-จีนตอนใต้ผ่านเส้นทางแม่น้ำโขงและเส้นทาง R3A/E ที่ผ่านมาจะเป็นการค้าระหว่างจีนตอนใต้กับพื้นที่ส่วนกลางของไทยเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากการหมุนเวียนในสินค้าของทั้งสองประเทศเป็นไปตามอุปสงค์ในสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคที่ผลิตได้ในประเทศทั้งสองโดยสปป.ลาวเป็นพื้นที่ส่งผ่านเท่านั้น สำหรับในอนาคตการไหลเวียนของสินค้าโดยเฉพาะจากจีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R3A/E ผ่านท่าเรือแหลมฉบังไปยังต่างประเทศหรือนำวัตถุดิบจากต่างประเทศเข้ามาผลิตในพื้นที่ขึ้นอยู่กับการพัฒนากิจกรรมการผลิตในสิบสองปันนาและนครคุนหมิง ในการเปลี่ยนโครงสร้างจากการพึ่งพาสาขาเกษตรกรรมเป็นหลักให้มีการเพิ่มสัดส่วนการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นตามนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลกลาง หากแนวทางดังกล่าวบรรลุผลการไหลเวียนของสินค้าบนเส้นทางนี้ผ่านท่าเรือแหลมฉบังหรือการกระจายสินค้าไปยังประเทศอาเซียนก็จะเพิ่มขึ้น

<sup>1</sup> งานวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เรื่อง “โครงการศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ของประเทศจีนในบริษัทของข้อตกลงการค้าเสรี อาเซียน-จีน, TRF Policy Brief, ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 พฤษภาคม 2554 เรื่อง “ทางเลือกการขนส่งสินค้าเกษตรในบริบทการค้าไทย-จีน”



## กฎระเบียบระหว่างประเทศ

- แม้ว่าเส้นทางคมนาคมจะเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านการขนส่งคนและสินค้า แต่ระบบสถาบันระหว่างประเทศ เช่น กฎหมาย กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องขาดการดำเนินการตามข้อตกลงอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นข้อจำกัด และอุปสรรคในการที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ในการศึกษาพบว่ากรอบข้อตกลงระหว่างประเทศไทยกับทั้งประเทศจีน และสปป.ลาวไม่สามารถปฏิบัติได้จริง เนื่องจากข้อจำกัดเชิงสถาบันที่ต่างกัน สำหรับประเทศไทยการตัดสินใจมีความชัดเจนมาจากอำนาจส่วนกลาง ในขณะที่ระบบของสปป.ลาวและจีนกลับมีการผสมผสานกันระหว่างการรวบรวมอำนาจตัดสินใจจากส่วนกลางและการกระจายอำนาจอิสระให้กับส่วนท้องถิ่นในการทำข้อตกลง ดังนั้น จึงมีหลายข้อตกลงที่ทำการตกลงในรัฐบาลกลางระหว่างกัน ไม่สามารถปฏิบัติได้เนื่องจากเป็นอำนาจการดูแลของท้องถิ่น ยกตัวอย่างเช่นกรณีที่ว่าราชการจังหวัดไทยมีดำริการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับนครคุนหมิง เมื่อเอ่ยถึงการเพิ่มเที่ยวบิน ผู้บริหารระดับมณฑลจะสามารถตัดสินใจดำเนินการได้ ในขณะที่ผู้ว่าราชการของไทยจะไม่สามารถดำเนินการได้ต้องรอการอนุมัติมาจากรัฐบาลกลางก่อนจะมีการดำเนินการได้เป็นต้น
- การดำเนินการตรวจผ่านสินค้าศุลกากรที่มีระเบียบการปฏิบัติ เครื่องมือ และวัฒนธรรมในการทำงานที่ต่างกันมักจะทำให้เกิดปัญหาในการทำงาน ในกรณีของข้อตกลง การกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area-CCA) บริเวณชายแดนเพื่อไม่ต้องตรวจสินค้าซ้ำซ้อนในสองฝ่าย ทั้งนี้ในข้อตกลงจะให้เจ้าหน้าที่ประเทศหนึ่งไปประจำทำงานร่วมกับประเทศหนึ่ง แม้ว่ามาตรการดังกล่าวจะยังไม่มีมีการดำเนินการเพราะรอให้กฎหมายให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรไปปฏิบัติงานนอกราชอาณาจักรผ่านความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎรก่อน แต่เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีความเห็นว่าประสบการณ์จากการดำเนินการตรวจผ่านสินค้าบนเส้นทางหมายเลข 9 ที่มีข้อตกลงการค้าผ่านแดน (Cross Border Trade Agreement) ระหว่างสามฝ่ายคือ ไทย-สปป.ลาว-เวียดนามยังปรากฏว่าวัฒนธรรมการทำงานที่ต่างกันที่สะท้อนผ่านความเข้มงวดและการผ่อนปรนในการปฏิบัติหน้าที่ที่แตกต่างกันนับเป็นอุปสรรคสำคัญอันหนึ่งต่อการทำงานที่ราบรื่น
- การทำความตกลง FTA ไทย-จีนมีผลทำให้การนำสินค้าจีนนับเข้าสู่ประเทศไทยได้โดยเสรีอย่างแท้จริงในขณะที่สินค้าที่จะส่งออกจากไทยไปจีนยังคงมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าการเกษตร กล่าวคือ (ก) สินค้าประเภทผักผลไม้ผ่านด่านจะถูกตรวจโรคพืชและสุขอนามัยอย่างเข้มงวด (ข) เมื่อนำเข้าแล้ว บริษัทผู้นำเข้าจะต้องขายให้บริษัทค้าส่งและค้าปลีกต่อไป หากบริษัทผู้นำเข้ามิได้แยกจดทะเบียนเป็นบริษัทค้าส่งและค้าปลีกด้วย

จีนมีมาตรการที่มีใช้ภาษีมาใช้มากขึ้นได้แก่ ความเข้มงวดในเรื่องสุขอนามัยที่เข้มงวดมากขึ้น มาตรการโควต้าภาษีโดยกำหนดให้ผู้นำเข้าขอใบอนุญาตและโควต้าจากส่วนกลางสำหรับสินค้าข้าว ยางพารา เป็นต้น การกำหนดมาตรฐานสินค้าในส่วนของสินค้าอุตสาหกรรมมีการกำหนดมาตรฐาน China Compulsory Certification Mark แต่การเข้าถึงข้อมูลลำบากและเป็นภาษาจีน

- ผู้เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นได้ให้ข้อมูลต่อที่ประชุมว่าในระยะเวลาที่ผ่านมาไม่นานนี้ มีการประชุมกรมการไทย-ยูนนาน ที่ประชุมได้มีการหยิบยกประเด็นเรื่องของการขยายเวลาการทำงานของด่านศุลกากรที่สำคัญบางด่านที่จะเปิดทำการ 24 ชม. รัฐบาลชุดที่แล้วได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์ขึ้นเพื่อทำการคัดเลือกด่าน ที่มีการขนส่งเป็นประจำให้เป็นด่านเปิดดำเนินการ 24 ชม. ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาความเป็นไปได้มาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีในการตรวจ ผัก ผลไม้นำเข้าเพื่อตรวจหาสารตกค้างหรือแมลงต่างๆ ผู้เข้าสัมมนากล่าวว่าตามประสบการณ์ที่ได้รับร้องเรียนจากผู้ประกอบการในพื้นที่พบว่าหากฝ่ายไทยตรวจเข้มงวดจีนจะดำเนินการกวดขันเข้มงวดเพิ่มขึ้น
- เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2552 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์กับรัฐบาลจีนที่ปักกิ่งได้มีการลงนามพิธีสาร R3 เกี่ยวกับนำเข้าส่งออกผลไม้ผ่านแดนระหว่าง ไทยกับจีนตามแนวเส้นทาง R3A/E ประเด็นสำคัญตามข้อตกลงคือสินค้าที่จะไปเส้นทาง R3A/E จะต้องบรรจุในคอนเทนเนอร์ไม่ว่าเป็นสินค้าแช่เย็น หรือสินค้าแห้งก็ตาม ทั้งสองฝ่ายจะต้องมีมาตรการกำกับดูแลการปลอมปนสินค้าโดยการปิดผนึกตู้สินค้าก่อนส่งออกและการแสดงหมายเลขกำกับเครื่องหมายระบุประเภทสินค้า เพื่อไม่ให้มีการปลอมปนผลไม้และสิ่งอื่น ๆ จากประเทศอื่นและเพิ่มความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า แต่ในการเจรจาตั้งกล่าวรัฐบาลสปป.ลาว ไม่ได้ร่วมด้วย แต่เมื่อการขนส่งจำเป็นต้องผ่านเส้นทาง R3A/E ในพื้นที่สปป.ลาว เจ้าหน้าที่ศุลกากรสปป.ลาวจึงมีการเปิดตู้ตรวจ และเมื่อเข้าจีนก็มีการเปิดตรวจอีก ข้อตกลงจึงไม่ได้ผลในทางปฏิบัติ ด้วยเหตุดังกล่าวการขนส่งสินค้านี้ระหว่างกันจึงไม่ได้เกิดประโยชน์ในเรื่องความสะดวกและรวดเร็วตามที่มีการเจรจาทกลงระหว่างกันไว้
- กรอบการตกลงขนส่งข้ามพรมแดนยังมีตัวภาคผนวกกับพิธีสารอีก 20 ฉบับที่จะต้องมีการลงนาม ถ้าจะให้ความตกลงมีผลบังคับใช้ ประเด็นข้อตกลงสำคัญคือ Single Stop Inspection ผู้ทำงานของศุลกากร ทั้งของ Integration ทั้งของ Quarantine ทั้งสองฝ่ายจะไปในที่เดียวกันในด้านขาเข้าของแต่ละประเทศ ทั้งนี้ประเทศสมาชิกได้มีการให้สัตยาบันหมดแล้วยกเว้นไทยกับพม่า ฝ่ายไทยยังรอการผ่านกฎหมายจากสภาผู้แทนราษฎรตามที่ได้มีการกล่าวถึงแล้วข้างต้น ซึ่งประกอบด้วย กฎหมายศุลกากร 1 ฉบับ และกฎหมายของคมนาคมอีก 2 ฉบับ



## ระบบโลจิสติกส์

- เมื่อสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นสมาชิก WTO มีการคาดว่าธุรกิจการขนส่งสินค้าน่าจะมีแนวโน้มดีขึ้นและคาดว่าจะมีบริษัทต่างชาติจำนวนมากสนใจลงทุนในธุรกิจขนส่งสินค้าตามข้อตกลงของ WTO อย่างไรก็ตามจากการพิจารณาเงื่อนไขต่างๆ ในการให้อนุญาตนักลงทุนต่างชาติทำธุรกิจด้านการขนส่งพบว่า เงื่อนไขเหล่านี้มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธินักลงทุนต่างชาติอยู่มาก นักลงทุนต่างชาติสามารถจัดตั้งบริษัทร่วมทุนสาธารณรัฐประชาชนจีน-ต่างชาติโดยต่างชาติถือหุ้นอย่างน้อยใน 3 ปีแรก และเปลี่ยนเป็นถือหุ้นข้างมากในปีที่ 4 ทำธุรกิจต่างๆ ทัดเทียมกับธุรกิจท้องถิ่นเมื่อเข้าปีที่ 5 นับจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นสมาชิก WTO โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนพยายามสงวนอำนาจในการตัดสินใจภายในบริษัทร่วมทุนสาธารณรัฐประชาชนจีน-ต่างชาติที่ทำธุรกิจบริการขนส่งให้อยู่ในมือของคนจีนต่อไป ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งระดับชาติและระดับมณฑลก็ยังอยู่ในมือของรัฐวิสาหกิจ และอนุญาตให้เอกชนเป็นเจ้าของธุรกิจการขนส่งบางประเภทได้ซึ่งส่วนมากยังเป็นกิจการขนาดเล็กให้บริการภายในขอบเขตระดับจังหวัด การดำเนินงานต่างๆ จึงเป็นไปตามกลไกตลาดมากขึ้น และเริ่มจะมีการแข่งขันทั้งในรูปแบบการขนส่งแบบเดียวกันและต่างรูปแบบ
- ผู้ประกอบการชิปปิ้งเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในขบวนการบริการการขนส่งสินค้าจากแหล่งต้นกำเนิดไปสู่จุดหมายปลายทาง ที่ปรึกษาพบข้อมูลจากการสัมภาษณ์ว่าในปัจจุบัน มีชาวจีนได้เข้ามาดำเนินกิจการในพื้นที่ภาคเหนือของไทยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงดูเหมือนว่าขบวนการส่งออกสินค้าเป็นการดำเนินการโดยผู้ประกอบการจีนเกือบทุกขั้นตอน กล่าวคือพ่อค้าคนกลางชาวจีนไปรับซื้อถึงสวน มีการจัดกระบวนการส่งออกโดยชิปปิ้งชาวจีน มีการทำการขนส่งโดยรถบรรทุกไทยมายังท่าเรือเชียงแสน หรือ ด่านบ่อเต็น สปป.ลาว จากนั้นทำการขนส่งโดยเรือหรือรถบรรทุกจีน หากสภาพการณ์เป็นเช่นนี้ เมื่อวิเคราะห์จากการประมาณการณ์ว่าต้นทุนโลจิสติกส์ไทยตกอยู่ประมาณร้อยละ 18 ของราคาสินค้า ในกรณีส่งออกหรือนำเข้าที่พ่อค้าคนกลางและผู้ประกอบการชิปปิ้งเป็นชาวจีนระบบเศรษฐกิจไทยน่าจะมีส่วนแบ่งจากส่วนบริการโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 5 จากการรับจ้างบรรทุกของและค่าธรรมเนียมจัดเก็บจากทางราชการ ในกรณีการส่งออกจะได้ค่าขายสินค้าที่หน้าฟาร์ม หรือโกดังและค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าในไทย ส่วนแบ่งการตลาดอื่นๆ จะอยู่ในผู้ประกอบการชาวจีนทั้งสิ้น
- ระบบการขนส่งทางน้ำสำหรับเรือบรรทุกสินค้าดำเนินการโดยเรือขนส่งสินค้าจีนโดยการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกว๋นเหล่ย์ เมืองสิบสองปันนากับท่าเรือเชียงแสน นอกจากนั้นในขณะนี้กำลังทำการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ห่างออกไปจากจุดเดิมลงไปทางใต้ลำน้ำอีกประมาณ 10 กิโลเมตรโดยมีท่าเรือเอกชนชื่อ "ท่าเชียง" ตั้งอยู่ระหว่างท่าเรือทั้งสอง

เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลการให้ความเห็นถึงอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นกับท่าเรือเชียงแสน 2 เมื่อเปิดดำเนินการว่า (ก) การเดินเรือไปยังท่าเรือแห่งใหม่ซึ่งอยู่ไกลออกจากท่าเรือเชียงแสนเดิมไปทางใต้ของแม่น้ำโขงทำให้ต้องวิ่งอ้อมเกาะช้างตายที่เป็นเกาะกลางแม่น้ำตั้งอยู่ระหว่างท่าเรือทั้งสองดังรูปที่ 4.2-1 ซึ่งต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้นอีกประมาณหนึ่งชั่วโมงครึ่ง ทั้งนี้เรือบรรทุกสินค้าจากจีนจะล่องมาจากสิบสองปันนาตอนเช้าจะมาถึงท่าเรือเชียงแสนเดิมประมาณบ่ายสี่โมงเย็น หากจะต้องแล่นเรือไปยังท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่จะประสบปัญหาเวลาห้ามวิ่งเรือบนลำน้ำโขงหลังห้าโมงเย็น เนื่องจากมีกฎข้อห้ามเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงชายแดนบังคับใช้อยู่ ดังนั้นอาจเป็นไปได้ว่าเรือบรรทุกสินค้าจะต้องไปใช้บริการจากท่าเรือเอกชนแทน (ข) สันดอนทรายบริเวณท่าเรือแห่งใหม่จะเป็นอุปสรรคที่สำคัญอีกประการหนึ่งต่อการเดินเรือ



รูปที่ 4.2-1 ผังท่าเทียบเรือเชียงแสน 2 ที่มีเกาะช้างตายขวางอยู่ด้านหน้าทางเข้า<sup>2</sup>

<sup>2</sup> [www.Marinerthai.com](http://www.Marinerthai.com)

- ผู้เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็นต่อผลการศึกษาให้ข้อมูลว่าปัจจุบันมีบริษัทชื่อ LS ได้ดำเนินการที่จะต้องให้รถบรรทุกสินค้าที่จะผ่านด่านบ่อเต็นเข้าไปจีนจะต้องมีเปลี่ยนถ่ายสินค้าและการตรวจเรียกภาษีทำให้เกิดความยุ่งยากต่อการขนส่งสินค้าจากไทยเพิ่มขึ้น
- ประเด็นการเปิดตู้คอนเทนเนอร์ออกตรวจมี 2 ประเด็น มีสาเหตุที่ฝ่ายสปป.ลาวต้องการให้มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ชายแดน เนื่องจากฝ่ายลาวเห็นว่าฝ่ายตนไม่ได้ประโยชน์จากการวิ่งรถผ่านแดนของไทยไปจีนและจากจีนมาไทย จึงมีการขอเรียกเก็บค่าผ่านแดน ค่าผ่านทางซึ่งตัวเลขล่าสุดจากคอนเทนเนอร์ประมาณค่าใช้จ่าย 1,500-2,000 บาท



ท่าเรือจังหวัด สิบสองปันนา

### การลงทุน

- การลงทุนจากต่างชาติในสปป.ลาว รัฐบาลลาวได้ให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนต่างชาติหากสินค้าที่ผลิตทำการส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศโดยรัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติอย่างชัดเจน นอกจากนี้สิทธิประโยชน์ที่นักลงทุนต่างชาติจะได้รับเพิ่มขึ้นคือสิทธิพิเศษด้านการค้าที่สปป.ลาวได้รับมาจาก 10 ประเทศดังนี้
  - ญี่ปุ่นให้ระบบสิทธิพิเศษทางภาษี แก่ ผลิตภัณฑ์ป่าไม้ และประมง ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเหมืองแร่ รวมถึงสินค้าที่ใช้ผลิตภัณฑ์ทางกลกรรม

- สิทธิพิเศษทางด้านอัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ร่วมกัน (Agreement on Common Effective Preferential Tariff-CEPT) ของเขตการค้าเสรีอาเซียน หรือ อาฟต้า (CEPT Scheme AFTA)
  - ลดอัตราภาษีสินค้าส่งออกจีนจำนวน 202 รายการ (จากทั้งหมด 238 รายการ) ให้แก่การส่งออกสินค้าของสปป.ลาว ไปยังจีน ในอัตราเฉลี่ยต่ำกว่าปกติครึ่งหนึ่ง
  - สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (Generalized System of Preferences: GSP) จากประเทศผู้นำเข้ามากถึง 35 ประเทศทั่วโลก อาทิ ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป และญี่ปุ่น
- นักลงทุนที่น่าจับตามองเป็นพิเศษ คือ นักลงทุนจากเวียดนามและจีนตามรายงานของกระทรวงแผนการและการลงทุนของสปป.ลาวเนื่องจากเป็นกลุ่มนักลงทุนที่มีมูลค่าการลงทุนในสปป.ลาวมากที่สุดสองอันดับแรก ตามรายงานฉบับดังกล่าวรายงานไว้ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2552 เวียดนามเป็นประเทศที่มีการลงทุนในสปป.ลาว มากที่สุด คิดเป็นมูลค่ามากกว่า 42,000 ล้านบาท หรือกว่าร้อยละ 32 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด โดยการลงทุนจากจีนมีมูลค่าการลงทุน 27,960 ล้านบาท ในขณะที่มูลค่าการลงทุนจากไทยตามมาเป็นอันดับที่สาม มูลค่า 27,240 ล้านบาท ข้อมูลของสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเวียงจันทน์พบว่า การลงทุนจากต่างประเทศในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีงบประมาณ 2553 ตั้งแต่เดือนกันยายน 2552 – มิถุนายน 2553 มีมูลค่ารวมประมาณ 21,030 ล้านบาท โดยมีจีนเป็นผู้ลงทุนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 (12,060 ล้านบาท) อันดับที่ 2 เวียดนาม (4,500 ล้านบาท) อันดับที่ 3 เกาหลีใต้ (1,190 ล้านบาท) และไทยเป็นอันดับที่ 4 (720 ล้านบาท) เวียดนามกำลังเป็นคู่แข่งที่สำคัญ เนื่องจากได้เข้ามาลงทุนในภาคเกษตรเช่นกันโดยเฉพาะการลงทุนปลูกยางพารา โดยสำหรับเวียดนามนั้น ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย คือ ความสัมพันธ์อันใกล้ชิดของทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งมีความร่วมมือกันภายใต้สนธิสัญญามิตรประเทศที่มีความสัมพันธ์แบบพิเศษต่อกัน เนื่องจากได้ร่วมสู้รบในสงครามอินโดจีนมาด้วยกัน ดังนั้นรัฐบาลสปป.ลาวจึงมีนโยบายให้การสนับสนุนส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่เวียดนามในทุกด้านเป็นกรณีพิเศษ
- การแข่งขันกับนักลงทุนจากจีนในตลาดสปป.ลาวนั้น แม้ว่าจะไม่ใช่การแปรรูปอาหารโดยตรง แต่จะเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องคือภาคการเกษตรซึ่งเป็น 1 ใน 4 อุตสาหกรรมหลักที่จีนให้ความสำคัญมากเป็นพิเศษในสปป.ลาว ทั้งนี้จีนจะเน้นการลงทุนในภาคเกษตรในแนวทางภาคเหนือของสปป.ลาว เช่น การปลูกยางพารา ข้าวโพด อ้อย มันสำปะหลัง และชา เป็นต้น ซึ่งนักลงทุนจีนได้เข้ามาส่งเสริมให้เกษตรกรชาวลาวยุติการปลูกพืชเศรษฐกิจเหล่านี้ คิดเป็นพื้นที่กว่า 2 แสนเฮกตาร์หรือกว่า 1.2 ล้านไร่แล้ว การลงทุนของจีนและเวียดนามในแขวงบ่อแก้ว

ที่พบมากได้แก่ การปลูกยางพารา และไร่อ้อยขนาดใหญ่ นอกจากนี้นักลงทุนเหล่านี้มีโอกาสสูงที่จะมีการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรบริเวณพื้นที่ R3A/E เช่น ในอุตสาหกรรมผลิตถั่วมียาง ยางรถยนต์หรืออุตสาหกรรมน้ำตาลทราย เป็นต้น

ตารางที่ 4.2-1 สถิติการลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาว  
จำแนกเป็นรายประเทศ ปี พ.ศ.2545-2550

| ประเทศ     | 2545    |         | 2546    |         | 2547    |         | 2548    |         | 2549      |         | 2550      |         |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
|            | โครงการ | มูลค่า  | โครงการ | มูลค่า  | โครงการ | มูลค่า  | โครงการ | มูลค่า  | โครงการ   | มูลค่า  | โครงการ   | มูลค่า  |
| จีน        | 13      | 62,568  | 35      | 119,858 | 45      | 28,198  | 33      | 58,123  | 55        | 423,232 | 47        | 602,027 |
| เวียดนาม   | 5       | 365,872 | 9       | 8,660   | 19      | 63,278  | 23      | 43,267  | 22        | 261,176 | 35        | 164,720 |
| ไทย        | 12      | 6,346   | 30      | 96,337  | 33      | 57,220  | 25      | 450,905 | 30        | 655,230 | 31        | 105,503 |
| เกาหลีใต้  | 16      | 12,790  | 10      | 13,745  | 15      | 14,201  | 10      | 10,220  | 15        | 163,741 | 24        | 83,154  |
| มาเลเซีย   | 5       | 4,853   | 8       | 70,776  | 5       | 3,250   | 6       | 3,374   | 5         | 3,150   | 3         | 66,000  |
| ออสเตรเลีย | 2       | 490     | 1       | 1,500   | 4       | 292,700 | 8       | 21,287  | 5         | 1,390   | 5         | 15,900  |
| ฝรั่งเศส   | 8       | 13,363  | 11      | 17,613  | 6       | 2,520   | 6       | 370,250 | 11        | 12,144  | 10        | 15,010  |
| อื่นๆ      | 25,754  |         | 97,789  |         | 48,015  |         | 10,730  |         | 751,500   |         | 84,549    |         |
| รวม        | 466,282 |         | 328,489 |         | 461,367 |         | 957,426 |         | 1,520,063 |         | 1,052,314 |         |

ที่มา: Department for the Promotion and Management of Development and Foreign Investment (DDFI)

- ผู้เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็นต่อผลการศึกษามีการกล่าวถึงแนวคิดในการจัดตั้งพื้นที่นิคมหรือเศรษฐกิจเชิงของ ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็น ให้ความเห็นว่า เรื่องนิคมอุตสาหกรรมเชียงแสนน่าจะไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากพื้นที่ในอำเภอนี้เป็นแหล่งที่ตั้งของโบราณสถานที่สำคัญ และเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ ในกรณีของพื้นที่อำเภอเชียงของควรมีการพิจารณาถึงปัญหาของการขาดแคลนแรงงานเข้ามาประกอบการพิจารณาด้วย ยกตัวอย่างกรณีนิคมอุตสาหกรรมจิงหง ในประเทศจีน แรงงานส่วนใหญ่ในปัจจุบันนิยมไปทำงานในสวนยางพาราที่มีรายได้ค่าแรงพอๆ กันแต่งานสบายกว่ามาก และได้อยู่บ้านของตน ไม่ต้องเข้ามาอยู่ในเมือง การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของก็อาจประสบปัญหาเดียวกัน และนำไปสู่ความล้มเหลวในที่สุด นอกจากนี้การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมโดยหลักต้องมี วัตถุประสงค์ หรือเป็นแหล่งที่ต้องมี Cluster ทั้งหมด ยกตัวอย่าง อุตสาหกรรมยางพาราต้องเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ซึ่งมี Supply Chain ที่ต่อเชื่อมถึงกันอีกด้วย

## การท่องเที่ยว

- แขวงหลวงน้ำทาเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เช่น การเดินเขา และการเยี่ยมชมชีวิตความเป็นอยู่ของเผ่าต่างๆ ซึ่งชนเผ่าที่อยู่ในแขวงหลวงน้ำทาก็ถือว่ามีความครบถ้วนทุกชนเผ่าที่มีในสปป.ลาว
- การรุกเข้ามาขอสัมปทานทำการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษการบันเทิงของจีนบริเวณพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำในสปป.ลาวย่อมมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับเส้นทาง R3A/E ขณะนี้พื้นที่ดังกล่าวมีการเปิดบ่อนคาสิโนแล้ว และกำลังก่อสร้างแหล่งบันเทิง ร้านค้า สนามกอล์ฟ รวมทั้งสนามบิน การอาศัยการเดินทางโดยเรือข้ามฟากที่ทางบ่อนจัดไว้ให้บริการก็ดึงดูดชาวไทยข้ามไปอยู่แล้ว หากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแล้วเสร็จการเดินทางที่สะดวกมากยิ่งขึ้นก็น่าจะส่งผลให้มีคนไทยข้ามไปเที่ยวกันอย่างคึกคักเช่นที่เป็นอยู่บริเวณด่านจังหวัดมุกดาหารในขณะนี้
- ประเด็นเรื่องความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคมีการเจรจาเรื่องการใช้ Single Visa โดยมีการทดลองดำเนินการระหว่างไทยกับกัมพูชา แต่มีอุปสรรคที่เกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองที่เกิดขึ้นในช่วงหนึ่ง อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลของไทยมีผลทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองเริ่มดีขึ้นทำให้คาดว่าจะส่งผลให้โครงการนี้จะดำเนินการได้ต่อไปในอนาคต สำหรับในพื้นที่ภาคเหนือได้มีการเสนอโครงการทดลองดำเนินการในสามพื้นที่ ได้แก่ จีนตอนใต้ ไทยตอนเหนือ ลาวตอนเหนือที่จะใช้เป็น Single Visa เรื่องนี้ได้นำเข้าสู่การประชุมรัฐมนตรีในกรอบ GMS ที่นครหลวงเวียงจันทน์เมื่อเดือนมิถุนายน 2554





เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ



บ่อนคาสิโน King Roman



บ่อนคาสีใน King Roman

#### 4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบจากการเกิดเส้นทาง R3A/E

การวิเคราะห์ผลกระทบภายใต้พื้นฐานทางทฤษฎี Diamond of Advantage และห่วงโซ่มูลค่าสรุปในเบื้องต้นได้ว่าการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมที่มีผลทำให้ “ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงและเป็นส่วนสำคัญให้ผลได้โดยรวมทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศเพิ่มขึ้น แต่ผลได้เพิ่มทางเศรษฐกิจขาดการแบ่งปันที่เป็นธรรมระหว่างประเทศทั้งสอง การวิเคราะห์ผลกระทบภายใต้พื้นฐานปัจจัยต่างๆ มีดังนี้

- **กลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างและการแข่งขัน** ข้อมูลที่รวบรวมได้สามารถนำมาวิเคราะห์การดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจระหว่างประเทศคู่ค้าไทยกับจีนตอนใต้บนเส้นทางนี้ได้ว่า จีนมีความสามารถดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจรุกคืบเข้ามาลงทุนในพื้นที่เชื่อมโยงเช่น สปป.ลาวได้ดีกว่าไทย ทั้งนี้พิจารณาได้จากที่ได้มีการนำเสนอไว้ในหัวข้อที่แล้วจะเห็นได้ว่า
  - (ก) ในแง่โครงสร้างการค้าและระบบโลจิสติกส์พบว่าการใช้มาตรการควบคุมผ่านกฎระเบียบทางกฎหมายและอื่นๆ ทั้งด้านภาษี การตรวจควบคุมโรคพืช รวมถึงการควบคุมขั้นตอนการนำเข้าและจำกัดจำนวนบริษัทผู้นำเข้าและส่งออกของจีนในขณะที่ไทยขาดการควบคุมให้ผู้ประกอบการค้าและชิปปิ้งรวมถึงประกอบการขนส่งเข้ามาในไทยโดยปราศจากการควบคุมให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทยเป็นผู้ประกอบการไทยเกิดความเสียเปรียบในด้านโครงสร้างการค้า การตลาดและการประกอบการโลจิสติกส์ต่อผู้ประกอบการฝ่ายจีน



- (ข) ในด้านโครงสร้างตลาดการพบว่าการแข่งขันมีลักษณะตลาดการแข่งขันไม่สมบูรณ์ (Imperfect Competition) โดยผู้ประกอบการฝ่ายจีนมีอำนาจการต่อรองด้านราคาที่สูงเหนือกว่า การนำเข้าสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้พบว่าต้องทำการผ่านบริษัทนำเข้าของจีนเพียง 5 บริษัท ขณะที่การส่งสินค้าจากจีนมาไทยมีการดำเนินที่เป็นไปโดยเสรีและพ่อค้าจีนยังสามารถเข้ามาประกอบการในไทยโดยตรงด้วย ลักษณะดังกล่าวพบในกิจการขนส่งด้วยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการขนส่งทางเรือ ลักษณะโครงสร้างการตลาดดังกล่าวจึงมีลักษณะโครงสร้างผู้ผูกขาดโดยผู้ซื้อและผู้ขายน้อยราย จากผู้ประกอบการจากจีนตอนใต้ ดังนั้นพ่อค้าจีนตอนใต้จึงมีอำนาจในการต่อรองด้านราคาสินค้าและโลจิสติกส์การขนส่งสูงกว่าไทย ผลลัพธ์ที่ตามมาคือผลได้เพิ่มทางเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมจึงเกิดขึ้นกับระบบเศรษฐกิจจีนตอนใต้มากกว่าระบบเศรษฐกิจของไทย
- **เงื่อนไขอุปสงค์ในพื้นที่** การเปิดประเทศและการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนตามที่ได้นำเสนอแล้วในบทที่ 2 มีผลทำให้พฤติกรรมและอุปสงค์ของผู้บริโภคชาวจีนในสินค้าต่างประเทศเพิ่มขึ้น สินค้าไทยจึงสามารถขยายตลาดไปยังจีนตอนใต้ได้ ในขณะที่สินค้าจีนตอนใต้ประเภทผลไม้เมืองหนาวก็สามารถขยายเข้ามาในตลาดไทยเนื่องจากความแตกต่างของประเทศ สินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงที่เกิดจากความสะดวก ความรวดเร็วในการขนส่งมีผลทำให้ราคาสินค้าถูกลง ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศทั้งสองจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
  - **ระบบเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน** สำหรับเส้นทางนี้ระบบเศรษฐกิจและสนับสนุนของจีนตอนใต้และไทยคือระบบเศรษฐกิจสปป.ลาวที่เป็นพื้นที่เชื่อมโยงและเส้นทางผ่านระหว่างประเทศทั้งสอง สิ่งที่ได้นำเสนอมาแล้วแสดงให้เห็นถึงการรุกคืบเข้ามาขอสัมปทานเช่าพื้นที่ในสปป.ลาวที่บ่อเต็นและสามเหลี่ยมทองคำโดยนักลงทุนจีน การรุกคืบจากจีนเป็นเสมือนการขยายอาณาเขตทางธุรกิจการค้า การท่องเที่ยวและอำนาจการต่อรองของจีนเหนือระบบเศรษฐกิจในสปป.ลาว ปรากฏการณ์เช่นนี้มีความเกี่ยวข้องและสนับสนุนความได้เปรียบของจีนเหนือทั้งสปป.ลาวและไทย รวมทั้งสร้างความได้เปรียบในการใช้ประโยชน์บนเส้นทาง R3A/E เพื่อการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกันต่อไปในอนาคต
  - **เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต** ความเชื่อมโยงของพื้นที่และข้อตกลงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศภายในภูมิภาคมีผลทำให้ปัจจัยการผลิตต่างๆ ในอนุภูมิภาคเคลื่อนย้ายโดยเสรี เส้นทาง R3A/E มีส่วนส่งเสริมและเป็นเงื่อนไขสำคัญทำให้ต้นทุนการผลิตลดลง และความร่วมมือที่ดีหากเกิดขึ้นประกอบกับความได้เปรียบเชิงพื้นที่ในการผลิตได้จะส่งผลให้มี

การขยายตลาดในพื้นที่ไปยังภูมิภาคอื่นของโลก อย่างไรก็ตามประเด็นที่ค้นพบแสดงให้เห็นว่าจีนมีความได้เปรียบในการใช้ปัจจัยการผลิตในพื้นที่บริเวณเส้นทาง R3A/E โดยเฉพาะในสปป.ลาวหรือการเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย

#### 4.4 สรุป

สิ่งที่นำเสนอในบทนี้แสดงให้เห็นถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นและที่จะตามมาจากการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E และการขนส่งบนเส้นทางแม่น้ำโขงชัดเจนขึ้น โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นเส้นทางขนส่งเป็นส่วนประกอบเดียว แต่โครงสร้างพื้นฐานอื่นด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศมีผลต่อความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างคู่ค้า ดังที่มีการนำเสนอจากประเด็นที่ค้นพบ ผลการศึกษาและการวิเคราะห์ประเมินได้ว่าผลการเปิดเส้นทาง R3A/E มีผลทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงและเป็นส่วนสำคัญให้ผลได้โดยรวมทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศเพิ่มขึ้นแต่ผลได้เพิ่มทางเศรษฐกิจขาดการแบ่งปันที่เป็นธรรม

## บทที่ 5

# กลยุทธ์การสร้างประโยชน์อย่างเป็นธรรมระหว่างประเทศคู่ค้า

### 5.1 บทนำ

ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การค้าระหว่างประเทศแสดงให้เห็นว่าประเทศคู่ค้าจะได้รับผลประโยชน์จากการค้าระหว่างกันมากที่สุดเมื่อแต่ละฝ่ายดำเนินการค้ากันโดยเสรีอย่างแท้จริง กล่าวคือ ปราศจากกำแพงหรือมาตรการกีดกันใดๆ ในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม การค้าระหว่างประเทศที่พบจากการศึกษานี้ กลับปรากฏมาตรการกีดกันหลายรูปแบบ ทั้งในรูปของภาษีและที่มิใช่ภาษี เช่น การตั้งกำแพงภาษี การให้ความคุ้มครองแก่การค้าสินค้า การค้าบริการ การกำหนดกฎหมายที่คุ้มครองการแข่งขันและการกำหนดมาตรฐานด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อมที่สูง เป็นต้น แม้ว่าจะมีความพยายามที่จะลดหรือขจัดอุปสรรคเหล่านี้ โดยการสร้างความร่วมมือกันในระดับอนุภูมิภาค เพื่อลดข้อกีดกันทางการค้าระหว่างกัน แต่ประเด็นที่รวบรวมได้จากการศึกษาและสำรวจการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E ดูเหมือนว่ายังมีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการไทย แม้ว่าการศึกษาและหลายการศึกษาจะพบว่าเส้นทางดังกล่าวก็อำนวยความสะดวกต่อประโยชน์เศรษฐกิจไทยเพิ่มขึ้น แต่ประเด็นที่สำคัญจากการศึกษานี้พบว่าระบบเศรษฐกิจไทยมีผลได้ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นน้อยกว่าที่ควรจะได้จากการเปิดใช้เส้นทาง R3A/E นัยยะของการรวบรวมประเด็นเหล่านี้ก็คือ ไทยมีโอกาสได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากกรณีดังกล่าวหากไทยมีการดำเนินกลยุทธ์เชิงรุกเพิ่มขึ้นในด้านการค้าและการลงทุนเชิงพื้นที่บนเส้นทางการค้านี้ ในบทนี้จึงเป็นการนำเสนอโอกาสและกลยุทธ์ที่ควรดำเนินการเพื่อสร้างการเพิ่มประโยชน์ให้กับระบบเศรษฐกิจไทย

### 5.2 โอกาสของไทยจากการเกิดเส้นทาง R3A/E

การเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นในช่วงทศวรรษนี้ส่งผลให้สภาพแวดล้อมทั้งจากภายในและภายนอกที่มีผลต่อประเทศไทยเกิดเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง กระแสดังกล่าวทำให้เกิดแนวโน้มและปัจจัยต่างๆ ที่เคยเกื้อกูลและสร้างความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Competitive Advantage) และความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการสิ้นสุดลงของสงครามเย็นมีผลทำให้เกิดการผูกพันและการแลกเปลี่ยนการค้าเป็นไปโดยกว้างขวาง ผลที่ตามมาคือ การก่อให้เกิดการจัดระเบียบการบริโภค การผลิต และการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการของประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงไป การเปลี่ยนแปลงที่

สำคัญในระบบการผลิตคือการเปลี่ยนฐานการผลิตของประเทศที่เคยใช้ความได้เปรียบจากแรงงานราคาถูก หรือ ทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ของประเทศมาเป็นการพัฒนาความได้เปรียบในการแข่งขันที่เน้นการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยี การบริหารจัดการ รวมทั้งมาตรฐานและคุณภาพเป็นสำคัญ เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดวิธีคิดในการพัฒนาเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ๆ ขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ขบวนการปรับเปลี่ยนได้เกิดขึ้นในประเทศไทยด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงจากกระแสโลกาภิวัตน์และการเกิดสภาวะวิกฤติเศรษฐกิจตกต่ำของประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะหัวรถจักรระบบเศรษฐกิจโลกก็เป็นอีกปัจจัยที่สำคัญต่อแนวคิดในการปรับตัวทางเศรษฐกิจอีกด้วยเช่นกัน ประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศที่พึ่งพาการส่งออกกว่าร้อยละ 70 ของ GDP ได้รับผลกระทบเนื่องจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ประเทศไทยจึงได้เริ่มหันมาให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจโดยมุ่งเน้นการพัฒนาตลาดภายในประเทศ (Domestic Market) และตลาดภูมิภาค (Regional Market) และมุ่งเน้นการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

การเกิดกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคและการเปิดประเทศเข้าสู่ระบบการค้าตลาดเสรีของประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบของไทยที่เคยอยู่ในระบบเศรษฐกิจส่วนกลางมาก่อน นับได้ว่าเป็นโอกาสการขยายตลาดของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งไทยมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านในฐานะเป็นประเทศที่คุ้นเคยกับการบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีมาเป็นเวลาที่ยาวนานกว่า แต่ไทยไม่สามารถใช้โอกาสให้เป็นประโยชน์ ทั้งนี้หากวิเคราะห์ในกรณีศึกษาการเปิดเส้นทางการเชื่อมโยงด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจไทย-จีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R3A/E ไทยขาดการใช้โอกาสที่จะอำนวยความสะดวกเพิ่มให้กับเศรษฐกิจในประเด็นสำคัญ ดังนี้

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

- (ข) ไทยมีความได้เปรียบและคุ้นเคยกับการบริหารการค้าและการบริการด้วยระบบเอกชนมานานกว่าจีนตอนใต้ แต่หากวิเคราะห์โดยระบบห่วงโซ่คุณค่าจะเห็นว่าไทยกลับปล่อยให้ภาคบริการโลจิสติกส์ และการค้าคนกลาง และแม้แต่การค้าปลีกที่ในอนาคตพ่อค้าจีนจะเข้ามาดำเนินการเปิดขายสินค้าจีนที่บางนาไฮเทค ระบบการจัดการที่ไทยปล่อยให้โอกาสไปเช่นนี้ย่อมหมายถึงการสูญเสียมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจและเศรษฐกิจของประเทศอย่างน่าเสียดาย

สิ่งที่ปรากฏชัดของความเสียเปรียบในการต่อรองในการทำธุรกิจกับจีนคือ การทำธุรกิจของจีนยังคงพื้นฐานของความยึดถือในลัทธิพาณิชย์นิยม (Mercantilism) สะท้อนจากการดำเนินธุรกิจ รัฐปกป้องประโยชน์ของประเทศโดยไม่ยึดเอาผลได้เพิ่มร่วมกันระหว่างคู่ค้าเป็นแนวทางปฏิบัติ แม้ว่าจีนจะเข้าเป็นสมาชิก WTO แล้วก็ตาม ในขณะที่แนวคิดการค้าของไทยเป็นไปแนวทางลัทธิเสรีนิยม (Liberalism) ที่ทำการค้าที่เน้นการค้าและการเคลื่อนย้ายทุนเสรีของเอกชน และปล่อยให้ระบบเศรษฐกิจแบบเปิด แนวทางการปฏิบัติของไทยเช่นนี้จึงปล่อยให้โอกาสให้ผู้ประกอบจีนได้เปรียบผู้ประกอบการไทยโดยผู้ประกอบการไทยจะต้องถูกควบคุมอย่างเข้มงวดโดยกฎระเบียบของจีนก่อให้เกิดต้นทุนการค้าที่สูงกว่าผู้ประกอบการจีนที่มีกฎระเบียบของไทยที่ควบคุมน้อยมาก

### 5.3 กลยุทธ์

กลยุทธ์สำคัญที่ประเทศไทยต้องริบดำเนินการในการเพิ่มประโยชน์เศรษฐกิจให้กับประเทศรัฐบาลไทยควรดำเนินกลยุทธ์ด้านต่างๆดังนี้

#### การค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้า

กลยุทธ์ที่มีความสำคัญเร่งด่วนได้แก่กลยุทธ์ในการตั้งรับและป้องกัน ประเด็นสำคัญที่ค้นพบในการศึกษานี้ได้แก่ การเสียประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเปิดพรมแดนทางการค้าชายแดนหรือผ่านแดนจากการค้าและการแลกเปลี่ยนภายหลังจากมีกรอบข้อตกลงระหว่างประเทศ แม้ว่าการเกิดการค้าและการแลกเปลี่ยนภายใต้มาตรการดังกล่าวจะนำไปสู่การขยายตัวทางการค้าระหว่างกัน แต่การขยายตัวดังกล่าวไม่ได้ทำให้เกิดการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า สิ่งที่ได้จากสำรวจและสัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการต่างประเทศสามารถใช้ช่องทางเข้ามาดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวกในหลายเรื่องทั้งที่มีกฎหมายควบคุมอยู่ และการดำเนินการดังกล่าวมีผลทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบยกตัวอย่างเช่น การมาเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อหรือส่งสินค้าโดยเสรีโดยไม่ได้นำมาดำเนินการจดทะเบียน

ประกอบการธุรกิจในประเทศไทยตามระเบียบให้ผู้ประกอบการธุรกิจต้องจดทะเบียนการค้าตามระเบียบของกระทรวงพาณิชย์ หรือใช้ตัวแทนที่เป็นหญิงไทยจัดตั้งธุรกิจเพื่อประกอบการธุรกิจเป็นต้น ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรมหามาตรการควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย/กฎระเบียบที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพเพื่อการรักษาประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศไว้

### กฎระเบียบระหว่างประเทศ

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวข้องในพื้นที่ทำการศึกษา เช่น กรอบ GMS AFAS ACFTA และอื่นๆ ซึ่งได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2 ได้มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาเพียงสองศตวรรษที่ผ่านมา และจะมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอีกมากในการเข้าสู่ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 อย่างไรก็ตามประชาชนจำนวนมากยังขาดข่าวสาร ความรู้ ความเข้าใจถึงผลของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากกรอบความร่วมมือและความเชื่อมโยงทางการคมนาคมภายในอนุภูมิภาค แม้ว่าหน่วยงานรัฐบาล สถานบันการศึกษา และหน่วยงานเอกชนบางส่วนจะมีความพยายามให้ข่าวสาร และความรู้ในความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอยู่บ้าง แต่การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การสร้างองค์ความรู้ให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นผลให้เกิดการขาดการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการเปิดเสรีทางการค้าสินค้า-บริการ และการลงทุนต่อประเทศไทย ดังนั้นจึงควรมีหน่วยงานหลักซึ่งน่าจะ ได้แก่ สถาบันอุดมศึกษาหรือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานหลักที่จะประสานการสร้างองค์ความรู้ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษาให้กับประชาชนให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและอย่างต่อเนื่อง

### ระบบโลจิสติกส์

การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีส่วนสำคัญต่อการลดต้นทุนการค้าและการแลกเปลี่ยนซึ่งทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีส่วนเกี่ยวข้อง สำหรับในกระบวนการค้าระหว่างประเทศภาครัฐมีบทบาทนำทั้งในด้านการลงทุนด้านการโครงข่ายคมนาคมและการเจรจาจากระบบสถาบันที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบข้อตกลงด้านต่างๆ ระหว่างประเทศ ทั้งนี้การศึกษานี้ได้นำเสนอข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาไปแล้วบางส่วน สำหรับการจัดการโลจิสติกส์ของภาคเอกชนที่ภาครัฐควรเข้าไปสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นได้แก่การให้ภาคเอกชนมีความสามารถในการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3A/E ทั้งนี้หากพิจารณาจากการขนส่งทางเรือสินค้าบนเส้นทางลุ่มแม่น้ำโขง จะเห็นได้ว่าเรือขนส่งสินค้าเป็นของผู้ประกอบการขนส่งเป็นของนักธุรกิจจีนเกือบทั้งหมด ปัญหาดังกล่าวทำให้ส่วนแบ่งตลาดการค้าและการแลกเปลี่ยนตกอยู่ในส่วนของผู้ประกอบการจีนเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นรัฐ

จึงควรให้ความสนใจและวางมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการทางบกของไทยให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยขยายความร่วมมือกับการลงทุนร่วมกับผู้ประกอบการสปป.ลาว เพื่อเพิ่มสัดส่วนการประกอบการขนส่งทั้งด้านการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A/E ต่อไป

### การลงทุน

รัฐบาลไทยจำเป็นต้องสร้างกลยุทธ์ในเชิงรุกในการขยาย การลงทุน และทำกิจกรรมการผลิตและการบริการเข้าไปในพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มบทบาทในการค้าและการลงทุนในต่างประเทศ โดยในกรณีนี้คือการเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว ให้เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้การส่งเสริมการประกอบธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นต้องอยู่ภายใต้การนำและสนับสนุนจากรัฐบาล ทั้งนี้เนื่องจากคู่แข่งทางธุรกิจของไทยมีความเข้มแข็งมากจากผลของการสนับสนุนอย่างเต็มที่ของภาครัฐ แม้ว่าปัจจุบันโลกจะได้ผ่านพ้นยุคสงครามเย็นและมีการใช้ระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีที่ทำให้การค้าและการเคลื่อนย้ายทุนอย่างเสรีแล้วก็ตาม แต่โครงสร้างการแข่งขันกลับอยู่ภายใต้ "โครงสร้างตลาดที่ไม่สมบูรณ์" (Imperfect Competition) กล่าวคือ มีลักษณะ โครงสร้างตลาด "กึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด" (Monopolistic Competition) และ "การผูกขาดโดยผู้ประกอบการน้อยราย" (Oligopoly) การค้าการลงทุนในการค้าระหว่างประเทศจะประกอบด้วย กิจกรรมบริษัทข้ามชาติ (Multinational Corporations) หรือกิจการรัฐร่วมลงทุนหรือสนับสนุน (Holding Company ของสิงคโปร์) จึงจะสามารถสร้างอำนาจต่อรองในตลาดการค้าระหว่างประเทศอย่างได้ผล

กลยุทธ์ในเชิงรุกภายใต้กลไกเศรษฐกิจของไทยแม้ว่าจะอยู่ภายใต้เงื่อนไขการขยายธุรกิจที่เน้นการส่งเสริมภาคเอกชนเป็นผู้เข้าไปลงทุน และสร้างกิจกรรมในพื้นที่เพื่อนบ้านรัฐบาลเป็นสำคัญ แต่ภาครัฐของไทยก็ควรศึกษาจากกลยุทธ์ของสิงคโปร์และมาเลเซียที่มีระบบเศรษฐกิจเช่นเดียวกับไทย แต่รัฐมีการดำเนินกลยุทธ์เชิงรุกสนับสนุนการขยายอาณาจักรการลงทุนทางธุรกิจของเอกชน เข้าไปในต่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ

- รัฐบาลสิงคโปร์มีนโยบายที่จะให้ความสำคัญกับการออกไปลงทุนในต่างประเทศของนักลงทุนสิงคโปร์อย่างมาก เนื่องจากรัฐบาลเห็นว่าเป็นช่องทางเพิ่มรายได้ให้กับผู้ประกอบการสิงคโปร์ การออกไปลงทุนในต่างประเทศของบริษัทสิงคโปร์นั้น นอกจากเป็นความต้องการขยายธุรกิจและความเข้มแข็งของผู้ประกอบการสิงคโปร์เองแล้ว หน่วยงานของรัฐนับว่าเป็นหัวใจสำคัญในการนำร่องพาบริษัทเอกชนเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ ทั้งนี้ หน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของผู้ประกอบการวิสาหกิจ

สิงคโปร์ ได้แก่ International Enterprise Singapore (IE Singapore) เป็นหน่วยงานภายใต้ Ministry of Trade and Industry หน่วยงานนี้มีภารกิจหลักในการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของผู้ประกอบการสิงคโปร์ ซึ่งรวมถึงการส่งเสริมให้นักธุรกิจต่างประเทศร่วมทุนกับนักลงทุนชาวสิงคโปร์ การออกไปลงทุนในต่างประเทศโดยที่มีการตั้งฐานหลักของบริษัทร่วมทุนดังกล่าวที่สิงคโปร์อีกด้วย ทั้งนี้ การให้ตั้งบริษัทที่นักลงทุนสิงคโปร์ร่วมทุนกับนักลงทุนต่างประเทศในสิงคโปร์ถือเป็นกุศโลบายอย่างหนึ่งในวิสัยทัศน์และความพยายามที่รัฐบาลโดย IE Singapore ตั้งเป้าหมายให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลาง

ภารกิจของหน่วยงานเหล่านี้จะดำเนินไปตามกรอบการให้ความช่วยเหลือภายใต้หลัก **3C โดย C แรก** หรือ Connection หมายถึง การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าถึงตลาด และขยายโอกาสทางการตลาดด้วยวิธีการต่างๆ **C ที่ 2** หรือ Competency นั้น หมายถึง การพัฒนาศักยภาพทางด้านธุรกิจของผู้ประกอบการในรูปแบบต่างๆ สำหรับ **C ที่ 3** หรือ Capital นั้น จะเป็นการส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และเสริมสร้างศักยภาพในการบริหารจัดการด้านการเงินสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศ โดยมีการดำเนินการในรูปแบบต่างๆ ภายใต้ Capability Development Group อาทิการจัดตั้ง Enterprise Fund, The Loan Insurance Scheme 3, The Internationalization Finance Scheme และ The Trade Credit Insurance Program เป็นต้น ทั้งนี้ยังให้สิทธิพิเศษทางภาษีสำหรับนักลงทุนที่ต้องการเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ รวมทั้งการให้เงินสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพทางธุรกิจ รัฐบาลสิงคโปร์ยังส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุนในรูปแบบอื่น โดยที่เด่นชัด คือ การสนับสนุนให้ธนาคารพาณิชย์ปล่อยสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการ โดยรัฐบาลจะค้ำประกันเงินกู้ให้ ซึ่งวิธีดังกล่าวเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับธนาคารพาณิชย์ว่าจะมีความเสี่ยงน้อยที่สุดในการปล่อยกู้ให้กับผู้ประกอบการ

- การลงทุนในต่างประเทศของบริษัทมาเลเซีย นั้น นับว่าเป็นผลสืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางนโยบายของรัฐบาลมาเลเซีย ที่ต้องการหันมาส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศให้มากขึ้น จากเดิมที่มุ่งเน้นการดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในประเทศเป็นหลัก เนื่องจากตลาดภายในประเทศของมาเลเซียเป็นตลาดขนาดเล็ก การพึ่งพาตลาดภายในเพื่อผลักดันให้เกิดการขยายตัวของภาคธุรกิจคงไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคที่ตลาดโลกมีความผันผวนและอ่อนไหวดังเช่นในปัจจุบัน การส่งออกและการลงทุนในต่างประเทศจึงน่าจะเป็นช่องทางสำคัญช่องทางหนึ่งในการขยายตัวของภาคเอกชนมาเลเซีย สำหรับการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลมาเลเซีย นั้น นอกจากจะมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาตลาดภายในประเทศที่ถือว่าขนาดเล็ก เพื่อการขยายฐานการ



ผลิต การบริการ และเพื่อการเรียนรู้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าแล้ว รัฐบาลยังมีเป้าหมายในระยะยาว คือเพื่อส่งเสริมให้บริษัทมาเลเซียกลายเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตในระดับโลก (Global Production Network)

หน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของมาเลเซีย คือกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (Ministry of International Trade and Industry: MITI) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบในหลายภารกิจด้วยกัน โดยหน่วยงานหลักที่มีภารกิจส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการมาเลเซียในต่างประเทศ คือ Malaysian Industrial Development Authority (MIDA)

การส่งเสริมการลงทุนของ MIDA ให้กับนักลงทุนรวมทั้งต่างชาติและนักลงทุนชาวมาเลเซียทั้งในภาคการผลิตและภาคบริการ การวางแผนการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในมาเลเซีย ตลอดจนการเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรม อย่างไรก็ดี บทบาทที่เด่นชัดของ MIDA ที่นับว่าเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนในต่างประเทศของ SMEs คือ การให้ความช่วยเหลือ และการอำนวยความสะดวกในการกำหนดตลาดและการลงทุนในต่างประเทศของผู้ประกอบการมาเลเซีย ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือของ MIDA ไม่ได้เจาะจงให้ความช่วยเหลือเฉพาะผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งเท่านั้น แต่ให้ความสำคัญกับผู้ประกอบการที่มีธุรกิจขนาดต่างๆ โดยไม่ได้มีข้อจำกัด ซึ่งหน่วยงานหลักภายใต้ MIDA ที่เข้ามาทำหน้าที่ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของนักลงทุนมาเลเซีย คือ Cross Border Investment Division โดยส่วนงานนี้เพิ่งได้รับการก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2551

นอกจากนี้รัฐบาลมาเลเซียยังมีการใช้มาตรการจูงใจทางภาษี (Tax Incentives) แก่บริษัทมาเลเซียที่ออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยแบ่งเป็นมาตรการหลักๆ ได้แก่ การยกเว้นภาษีรายได้ที่ได้จากการลงทุนในต่างประเทศ ที่นักลงทุนส่งกลับเข้ามายังมาเลเซีย โดยดำเนินการผ่านทาง Inland Revenue Board (IRB)

มาเลเซียและสิงคโปร์ยังมีความร่วมมือกันในการให้ความช่วยเหลือนักลงทุนที่จะไปลงทุนต่างประเทศผ่านกองทุน Malaysia-Singapore Third Country Business Development Fund หรือ MSBF โดยมี MIDA และ IE Singapore ทำหน้าที่บริหารจัดการกองทุนดังกล่าวร่วมกัน กองทุนดังกล่าวนับว่าเป็นอีกหนึ่งความพยายามในการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของผู้ประกอบการมาเลเซียและสิงคโปร์ วัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งกองทุน MSBF ขึ้นมาก็เพื่อผลักดันให้บริษัทมาเลเซียและสิงคโปร์

ขยายการลงทุนไปในต่างประเทศ โดยการส่งเสริมให้บริษัทจากทั้งสองประเทศทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนในประเทศเป้าหมายร่วมกัน

สำหรับการไปลงทุนในต่างประเทศนอกเหนือจากกลยุทธ์ในระดับผู้ประกอบการเองแล้ว กลยุทธ์การลงทุนในต่างประเทศของมาเลเซียโดยใช้ความสัมพันธ์ในระดับรัฐต่อรัฐ นับว่าเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การลงทุนในต่างประเทศของนักลงทุนมาเลเซียดำเนินไปด้วยความราบรื่น

สำหรับประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่นอกจากจะชักจูงนักลงทุนจากต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยแล้ว อีกด้านหนึ่งบีโอไอได้มีบทบาทในการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ปี 2534 โดยทำหน้าที่ในการกำหนดกรอบการสนับสนุน และประสานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ การให้บริการข้อมูลและคำปรึกษาแนะนำแก่นักธุรกิจไทยที่สนใจจะไปลงทุนในต่างประเทศ รวมทั้งการจัดสัมมนาเพื่อสร้างเครือข่ายภาครัฐ และเอกชน แนะนำคู่ค้า และผู้ร่วมลงทุน ในด้านการสนับสนุนช่วยเหลือด้านเงินลงทุนจะทำการผ่านธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM Bank) สนับสนุนด้านการให้บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบทางการเงิน การค้า และการลงทุนในต่างประเทศ การให้สินเชื่อระยะยาว การให้สินเชื่อธุรกิจก่อสร้าง และการรับประกันความเสี่ยง กระทรวงพาณิชย์ซึ่งมีหลายกรมที่เกี่ยวข้องหลักๆ ได้แก่ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมการค้าระหว่างประเทศ และกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยมีการดำเนินงานทั้งในเรื่องของการจัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบการในต่างประเทศ การจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) รวมทั้งการจัดสัมมนา ฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ กระทรวงการคลังให้ความช่วยเหลือในเรื่องของระบบภาษี เช่น การยกเว้นการเก็บภาษีซ้ำซ้อน กระทรวงการต่างประเทศสนับสนุนในเรื่องของการทำสัญญาข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศที่จะช่วยให้การทำธุรกิจระหว่างภาคเอกชนดำเนินไปได้ด้วยความสะดวก คล่องตัว และธนาคารแห่งประเทศไทยที่สนับสนุนด้านระเบียบควบคุมการแลกเปลี่ยน มาตรการการเคลื่อนย้ายเงินตราระหว่างประเทศ เป็นต้น

เมื่อเปรียบเทียบกลยุทธ์การส่งเสริมและสนับสนุน ให้นักลงทุนของตนไปลงทุนในต่างประเทศ จะเห็นได้ว่าประเทศทั้งสามต่างดำเนินบทบาทส่งเสริมการลงทุนของนักลงทุนของตนในต่างประเทศโดยหลักการที่ไม่แตกต่างกัน แต่ในแง่การสนับสนุนจะเห็นได้ว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียมีการสนับสนุนนักลงทุนของตนอย่างเข้มข้น สิงคโปร์มีสิ่งสนับสนุนที่สำคัญโดยรัฐเป็นผู้รับประกันเงินกู้ให้กับนักลงทุน ในขณะที่มาเลเซียมีการลดภาษีรายได้ให้กับนักลงทุนในต่างประเทศ รวมถึงการร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

ของประเทศทั้งสองในการสนับสนุนนักลงทุนที่จะไปลงทุนต่างประเทศอีกด้วย ดังนั้นหากไทยมีหลักการจะแข่งขันการขยายอาณาจักรธุรกิจของประเทศเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน รัฐบาลไทยโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มีความจำเป็นต้องกำหนดกลยุทธ์สนับสนุนนักลงทุนไทยให้เข้มแข็งมากกว่าที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ที่เป็นเพียงแค่บทบาทให้การบริการข้อแนะนำเท่านั้น บทเรียนจากความสนับสนุนของรัฐบาลจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่ารัฐบาลต้องมีบทบาทนำในการรุกคืบทางด้านการค้าและการลงทุนให้กับเอกชน รวมทั้งต้องมีบทบาทในการสนับสนุนแหล่งทุนการกู้ยืมให้กับเอกชนเพื่อเกิดความเข้มแข็งที่จะดำเนินการแข่งขันทางด้านธุรกิจ ภาคเอกชนไทยจึงจะสามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนี้ได้ต่อไปในอนาคต

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

### การท่องเที่ยว

พื้นที่ภาคเหนือของไทยที่เชื่อมโยงด้วยเส้นทาง R3A/E ไปยังจีนตอนใต้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของโลก อีกทั้งนักท่องเที่ยวจีนกำลังเป็นแหล่งอุปสงค์ที่สำคัญเนื่องจากมีรายได้สูงขึ้นและสนใจที่จะออกไปท่องเที่ยวในต่างประเทศอีกด้วย ภาครัฐจึงควรมีการประสานให้เกิดความร่วมมือระหว่างธุรกิจท่องเที่ยวภาคเอกชนของสามประเทศที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกันโดยอยู่บนพื้นฐานของการได้รับประโยชน์ร่วมกัน “ซึ่งอาจจะเป็นการจัดโปรแกรมห่วงท่องเที่ยวหรือพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวร่วมกัน” ทั้งนี้หากประเมินทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยว และศักยภาพการให้บริการของไทยเชื่อว่าจะสามารถดึงดูดการท่องเที่ยวจากจีนเข้ามาในประเทศไทยได้อย่างแน่นอน ภายหลังจากมีความสะดวกในการเดินทางทางบกที่กำลังจะเกิดขึ้นหลังจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงเปิดใช้

ในส่วนของภาคเอกชนของไทยหากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐแล้วก็ควรมีการปรับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของตนเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคของกลุ่มเอกชนที่มีประสิทธิภาพมักเป็นกลุ่มเอกชนที่เป็นกิจการขนาดใหญ่ที่มีขีดความสามารถของตนเองอยู่จำนวนหนึ่ง

และยังมีอีกกลุ่มหนึ่งที่รัฐให้ความสนใจในการสนับสนุนในการเพิ่มศักยภาพในการลงทุนในพื้นที่อนุภูมิภาคนี้ให้มากขึ้น ภาคธุรกิจเอกชนกลุ่มนี้ได้แก่ ผู้ประกอบกิจการขนาดกลางและย่อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการในพื้นที่เขตชายแดน ผู้ประกอบเหล่านี้นอกจากขาดความเข้มแข็งทางด้านทุนแล้วยังจะต้องอาศัยภาครัฐในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างการรวมกลุ่มที่เข้มแข็งเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองทางธุรกิจกับผู้ประกอบการต่างชาติอีกด้วย ภาครัฐและองค์กรเอกชนในท้องถิ่นจำเป็นต้องมีกลยุทธ์ที่ร่วมมือกันในการพัฒนาศักยภาพและสร้างองค์ความรู้ รวมทั้งสร้างผู้ประกอบการท้องถิ่นในรุ่นต่อไป ให้เกิดความเข้าใจและดำเนินธุรกิจได้ในภาคธุรกิจการค้าระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบสากลภายใต้เงื่อนไขกรอบข้อตกลงต่างๆ เพื่อนำไปสู่การทดแทนการดำเนินธุรกิจการค้าชายแดนโดยอาศัยความสัมพันธ์ส่วนตัวเช่นที่ดำเนินกันอยู่โดยทั่วไปในปัจจุบัน

## 5.4 สรุป

ประเด็นที่ค้นพบในการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุนจากการเปิดการเชื่อมโยงทางคมนาคมที่สะดวกยังไม่ได้หมายความว่าผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นจะมีผลดีอย่างคุ้มค่าต่อเศรษฐกิจไทย ผลการศึกษานี้จึงเป็นการพัฒนาองค์ความรู้และสร้างความตระหนักรู้ถึงการพัฒนาเส้นทาง R3A/E ว่าการพิจารณาผลที่เกิดขึ้นในพื้นที่ใดก็ตามมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาในรายละเอียดจากผู้เกี่ยวข้องและจากแง่มุมต่างๆ ในพื้นที่ แทนที่จะมองจากมิติขององค์กรรวมโดยแง่มุมเดียวเช่นที่ผ่านมา การศึกษาน่าจะเป็นประโยชน์สำคัญต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการหามาตรการควบคุมและป้องกันเพื่อรองรับการเปิดเสรีด้านการค้า การลงทุนที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้เพื่อให้เป็นกรณีศึกษาต่อไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตอันใกล้ต่อไป

นอกจากบทบาทส่งเสริมดังกล่าวที่รัฐบาลไทยดำเนินการอยู่แล้ว อีกด้านหนึ่งของเหรียญนั้นรัฐยังจะต้องมีบทบาทคือการปกป้องธุรกิจการค้า การลงทุนของธุรกิจภายในประเทศ หรือใช้มาตรการในเชิงกีดกัน (Impediment Role) อย่างแนบเนียนที่ไม่ส่งผลกระทบต่อหลักการนโยบายการค้าเสรี โดยเฉพาะด้านการออกระเบียบหรือกฎหมายควบคุม ที่ผ่านมามีส่วนใหญ่วิธีการได้ดำเนินการบทบาทในการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการให้ความสนับสนุนช่วยเหลือนักลงทุนทางด้านการเงินเพื่อการรุกทางธุรกิจเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หากแต่เศรษฐกิจโลกที่มีการแข่งขันสูงนั้น นอกจากนี้ในบางจังหวะโอกาสหรือสถานการณ์รัฐบาลยังจำเป็นต้องดำเนินบทบาทเพิ่มเติม เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของประเทศอันเกิดจากปัจจัยความได้เปรียบเสียเปรียบ หรือความเหลื่อมล้ำของธุรกิจแข่งขันสมัยใหม่ เช่น การต่อรองเพื่อให้ประโยชน์กับ

เอกชนไทยเข้าไปดำเนินการในการบริหารธุรกิจหาประโยชน์จากการลงทุนโครงสร้างที่รัฐไปช่วยเหลือสนับสนุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคธุรกิจบริการ เช่น บริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ การประกันภัย อุบัติเหตุ ฯลฯ ควรจะกำหนดให้การจะเข้าดำเนินธุรกิจจะต้องให้เป็นบริษัทร่วมทุน แทนที่จะให้บริษัทต่างประเทศเข้าดำเนินการโดยเสรี การเรียกเก็บค่าผ่านทางสำหรับการบรรทุกสินค้าบนเส้นทางหลวงในประเทศไทย เช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ความจำเป็นในการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางกลยุทธ์เชิงรุกเข้าไปสู่การสนับสนุนให้เกิดการค้าและการลงทุนกับเอกชนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2548). *ข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement)*.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.(2548). *ข้อตกลงด้านภาษีศุลกากร ภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียน-จีน*.
- นิรุจน์ เจริญศรี. (2553). *กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region Economic Cooperation: GMS)*. จุลสารความมั่นคงศึกษา ฉบับที่ 86. กระทรวงต่างประเทศ.
- รุธีร์ พนมยงค์ และคณะ. (2552). *โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- ศศิเพ็ญ ภูพานิช. (2554). *โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย ทางเลือกการขนส่งสินค้าเกษตรในบริบทการค้าไทย-จีน*. TRF Policy Brief ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 พฤษภาคม 2554. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สมพร อิศวิลานนท์ และกนก คติการ. (2552). *โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชีย ปี 2552 (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร.

### ภาษาอังกฤษ

- Haven Gateway. (2010). *Driving the Haven Gateway Forward: the Economic Impact of the Ports & Logistics Sector*. The Haven Gateway Partnership.
- Jean-François Arvis, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, and Daniel Saslavsky. (2010). *Connecting to Compete 2010 Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC: The World Bank.
- Pradeep Srivastava. (2011). *Regional Corridors Development in Regional Cooperation*. Philippines: Asian Development Bank. Economics Working Paper Series No. 258, Asia Development Bank.

- Valentinas Navickas, Leila Sujeta, and Sergej Vojtovich. (2011). *Logistics Systems as a Factor of Country's Competitiveness*. Economics and Management. pp. 231-237.

### ข้อมูลสื่ออิเล็กทรอนิกส์

- กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2553). *สถิตินักท่องเที่ยว*. แหล่งที่มา: <http://thai.tourismthailand.org/about-tat-page/about-tat/statistic/>
- Logistics Digest (2554). *เจาะยุทธศาสตร์เส้นทางขนส่ง 9 เมืองหลักแดนมังกร*, 18 ก.ค. 2554 แหล่งที่มา : <http://www.logisticsdigest.com/article/logistics-insight/item/6503-strategic-transport-routes-into-china-nine-major-cities.html>
- OK Nation Blog. (2554). *เส้นทาง R3A กรุงเทพฯ-คุนหมิง Hot จริงๆ : สินค้าผ่านหมื่นล้าน-นักท่องเที่ยวผ่านหลักล้านคนแล้ว* แหล่งที่มา : <http://www.oknation.net/blog/akom/2011/03/03/entry-1>
- <http://www.marinerthai.com/forum/index.php?topic=9483.0>