

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสนเชิงการตลาด

โดยชนิด โสรัตน์

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

ความเป็นมาและความสำคัญของท่าเรือเชียงแสน 2

จากการศึกษาของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งได้ศึกษามาตั้งแต่ปี 2543 เห็นว่าท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งเป็นท่าเรือรองรับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีปัญหาอุปสรรคเชิงพื้นที่มาก และเห็นว่าควรจะมีการย้ายไปตรงบริเวณปากแม่น้ำกก บริเวณตำบลสบรวก เป็นพื้นที่ของ สปก. จำนวน 387 ไร่ 1 งาน 44 ตารางวา ซึ่งได้รับอนุมัติการขอใช้ที่ดินจากคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม โดยในปี 2549 ได้จ่ายงบประมาณชดเชยค่าที่ดินจำนวน 50 ล้านบาท พร้อมทั้งดำเนินการให้ศิลปากรจังหวัดเชียงใหม่ เข้ามาดูแลผลกระทบด้านโบราณสถานบริเวณรอบที่ดิน ทั้งนี้ ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ได้รับการอนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2551 เป็นงบประมาณผูกพันปี 2552 – 2554 จำนวน 1,546 ล้านบาท จะเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 ระยะเวลาการก่อสร้าง 960 วัน ในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนที่จะเข้าท่าเรือกรมทางหลวงชนบทจะมีการดำเนินการสร้างเส้นทางสายใหม่ จากเส้นทางหมายเลข 1129 โดยเริ่มต้นที่บ้านสันทรายกองงาม เพื่อมาเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ดังนั้น ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงเป็นทางเลือกของการขนส่งทางแม่น้ำโขง จะยังคงมีบทบาทและเป็นทางเลือกระหว่างการขนส่งทางถนน (เส้นทาง R3E) โดยสินค้าหลักที่คาดว่าจะใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำ จะเป็นสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงและยางพารา ซึ่งในปี 2550 มีสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสน 250,000 เมตริกตัน และในปี 2554 คาดว่าปริมาณ 500,000 เมตริกตัน โดยในปี 2558 จะเป็นปริมาณสินค้าที่จะขนส่งโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขงอาจไปถึง 1.0 ล้านเมตริกตัน ซึ่งสินค้าเกษตรประเภทที่ยังไม่แปรรูปจะเป็นกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งทางแม่น้ำโขง

ประเภทของสินค้าที่จะขนส่งผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน

ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ซึ่งจะสร้างใหม่จะมีลักษณะเป็นแอ่งจอดเรืออยู่ห่างจากท่าเรือเดิมประมาณ 10 กิโลเมตร เมื่อสร้างเสร็จจะส่งเสริมต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน โดยเฉพาะจีนตอนใต้ ซึ่งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสนจะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เชื่อมโยงการขนส่งทางแม่น้ำโขงกับท่าเรือของจีน ได้แก่ ท่าเรือกวางเล่ย และท่าเรือจิ่งหง ซึ่งอยู่ต้นน้ำระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจากท่าเรือทั้ง 2 แห่งของจีนสามารถเปลี่ยนโหมดการขนส่งทางถนนไปสู่มณฑลยูนนาน ซึ่งภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ “GMS” ถือเป็นแนวระเบียงเส้นทางเหนือ-ใต้ หรือ North-South Economic Corridor โดยจีนได้วางยุทธศาสตร์ให้นครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน ให้เป็นศูนย์กลาง (HUB) ในการเชื่อมโยงการขนส่งและการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดของประเทศไทย ซึ่งจีนถือเป็น Land bridge ที่จะเข้าสู่อาเซียน โดยมณฑลยูนนานอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีเนื้อที่ประมาณ 394,100 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองอาหารที่สำคัญของจีน และเป็นฐานการผลิตยางพาราใหญ่ที่สุดของประเทศจีน รวมทั้ง เป็นแหล่งผลิตน้ำมันปาล์ม กาแฟ และชา และประเทศ

จีนกำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นแหล่งผลิตผัก ผลไม้ และวางยุทธศาสตร์ให้เป็นแหล่งผลิตดอกไม้ของโลก โดยในปี 2006 มีพื้นที่ใช้ปลูกดอกไม้ถึง 107,000 ไร่ มีมูลค่ามากกว่า 3,500 ล้านบาท ยุทธศาสตร์มณฑลยูนนาน จึงเป็นตลาดส่งออกผัก ผลไม้ โดยมีประเทศไทยเป็นตลาดเป้าหมาย ซึ่งสินค้าที่ส่งออกผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน เช่น กระเทียม แอปเปิ้ล พริกไทย กะหล่ำปลี บล็อกโคลี่ ถั่วลิ้นเต่า ผักกาดขาว ฯลฯ ทั้งนี้ ภายใต้การเปิดเสรีการค้า FTA ซึ่งไทยได้ทำกับประเทศจีน (ผ่านทาง AFTA จีน-อาเซียน) ทำให้การนำเข้าผัก ผลไม้จากประเทศจีนในอัตราภาษีศูนย์ ขณะที่สินค้าไทยซึ่งไปขายในประเทศจีนต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 13% โดยที่มณฑลยูนนานถูกจัดเป็น “Area Base” ในการใช้การขนส่งทางแม่น้ำระบายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งยูนนานมีความได้เปรียบทั้งเชิงพื้นที่เพาะปลูกที่สภาพภูมิอากาศ มีความเหมาะสมกับการปลูกผัก ผลไม้เมืองหนาว มีต้นทุนการผลิตต่อไร่ที่ต่ำกว่า เนื่องจากใช้ปุ๋ยอินทรีย์และมีค่าแรงราคาต่ำ อีกทั้งการขนส่งจากเมืองจิ่งหง (ซึ่งเป็นเมืองท่าปลายทางของการขนส่งทางแม่น้ำโขง) และหรือเมืองกวนเล่ย์ ซึ่งเป็นท่าเรือตรงรอยต่อระหว่างจีน-พม่า และสปป.ลาว ทำให้จีนมีศักยภาพสามารถส่งสินค้าลงตามแม่น้ำโขง ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 9-10 ชั่วโมง ขณะที่ไทยจะมีต้นทุนการผลิตต่อไร่ที่สูงกว่า และมีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าประเทศจีน 2-3 เท่า

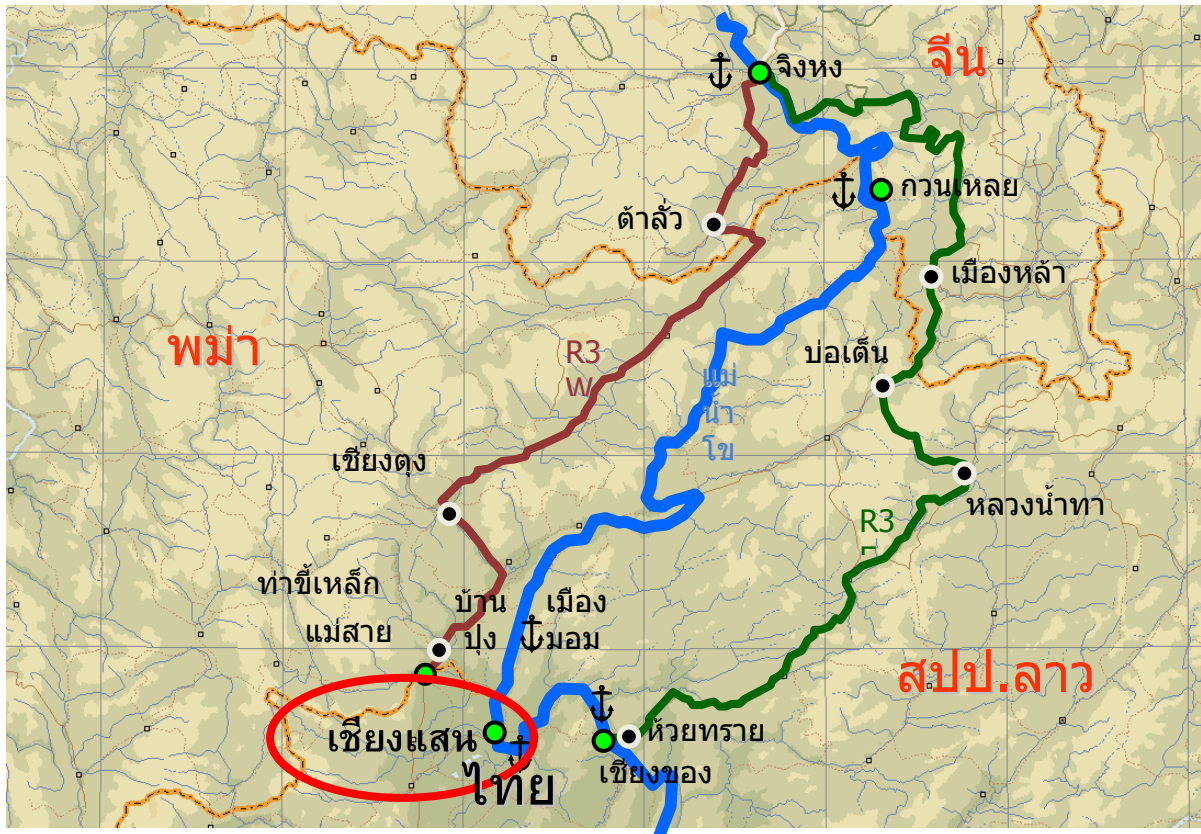
เหตุใดต้องมีท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

จากความแออัดทางด้านพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 กอปรกับพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 โดยรอบไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เมือง โครงการท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงมีความจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาและก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกในการใช้งานของท่าเทียบเรือเดิม โดยมีเหตุผลในการก่อสร้างทางเรือแห่งใหม่ ดังนี้



1. ท่าเทียบเรือเชียงแสน 1 ไม่มีโรงพักสินค้า และ อยู่ในเขตเทศบาลจึงไม่สามารถขยายพื้นที่รองรับได้ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
2. อำเภอเชียงแสนเป็นเมืองประวัติศาสตร์ การวิ่งเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าจำนวนมากอาจส่งผลกระทบต่อความเสียหายของโบราณสถาน
3. การขนถ่ายสินค้าผ่านสะพานปรับระดับช่วงฤดูแล้งไม่สะดวก เนื่องจาก ความชันของสะพานมาก
4. การซ่อมบำรุงท่าเทียบเรือได้แน่นำทำได้ลำบาก เนื่องจาก ต้องหาโครงสร้างมาค้ำยันสะพานปรับระดับ และ ไม่มีคานเรือขนาดสำหรับท่าเทียบเรือ 12 X 50 เมตรในพื้นที่
5. การซ่อมบำรุงสะพานปรับระดับทำได้ลำบาก

แผนที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสน



ประโยชน์กับระบบเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากโครงการท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

1. อำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนโดยเฉพาะพื้นที่ทางตอนใต้ของจีน
2. เพิ่มโอกาสให้ผู้ผลิตไทยสามารถเข้าถึงผู้บริโภคในพื้นที่เข้าออกทะเลลำบาก และมีทางเลือกในการอุปโภคบริโภคเพิ่มขึ้น
3. เสริมสร้างสมรรถนะการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่ประเทศคู่แข่งเลียนแบบไม่ได้
4. พัฒนาพื้นที่อำเภอเชียงแสนเป็นประตูการค้าและฐานการลงทุน เพิ่มการจ้างงาน กระตุ้นความเจริญทางเศรษฐกิจ
5. แก้ปัญหาท่าเทียบเรือเชียงแสนเดิม เพิ่มคุณภาพชีวิตให้ชุมชน รักษาเมืองประวัติศาสตร์

อย่างไรก็ดี ประเด็นที่ควรพิจารณาไปพร้อมกับการก่อสร้างท่าเรือจะเกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบของผังเมืองของเทศบาลเมืองเชียงแสน ทั้งในด้านการจราจรและการดูแลสภาพแวดล้อมซึ่งเกิดจากการทิ้งขยะและปฏิภูลงไปในแม่น้ำและการป้องกันชุมชนซึ่งเกิดจากโรคที่จะมากับคนเรือและสินค้า โดยเฉพาะผลกระทบต่อชุมชนดั้งเดิมที่เกี่ยวข้องกับแหล่งทำมาหากิน และธุรกิจในท้องถิ่น ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากธุรกิจที่มาจากส่วนกลางและมาจากจีน ซึ่งมีความได้เปรียบทั้งด้านเงินทุน , ประสิทธิภาพและเทคโนโลยี แต่อำเภอเชียงแสนและจังหวัดเชียงรายจะได้รับประโยชน์อย่างมากจากการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีตัวเลขการเติบโตอย่างก้าวกระโดด

แผนด้านการตลาดเพื่อให้มีการใช้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน

โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน ซึ่งได้ผ่านการอนุมัติงบประมาณจาก ครม. เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2550 ภายใต้งบประมาณจำนวน 1,546 ล้านบาท การก่อสร้างท่าเรือหากเป็นไปตามโครงการก็น่าจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2554 อย่างไรก็ตาม การลงทุนครั้งนี้ของรัฐบาลจำเป็นต้องพิจารณาว่าหน่วยงานที่จะต้องเข้ามารับหน้าที่ในการบริหารจัดการภายหลังจากที่มีการส่งมอบงานให้กับท่าเรือแห่งประเทศไทย จำเป็นที่จะต้องนำประเด็นในเชิงการจัดการด้านการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสนในเชิงการตลาด จะต้องมองศักยภาพของทางเลือกการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเปิดท่าเรือในปี 2554 ซึ่งเป็นจังหวะเดียวกับสะพานข้ามแม่โขงคงใกล้จะเสร็จ จะต้องมองในด้านการแข่งขัน ซึ่งน่าจะพิจารณาปัจจัยแวดล้อมเชิงพื้นที่ (Area Base) ดังต่อไปนี้

1. **ต้องมีระบบการตลาดเชิงรุก** ซึ่งไม่ควรมองสินค้าที่มาจากมณฑลยูนนาน แต่ควรจะใช้ศักยภาพเชิงพื้นที่ในฐานะที่คุนหมิงเป็นมณฑลที่ติดต่อกับเมืองอุตสาหกรรมที่สำคัญของจีน เช่น นครฉงชิ่ง หรือเมืองเฉิงตู ซึ่งทั้งสองเมืองนี้จีนได้พัฒนาให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์
2. **จัดตั้งตัวแทนด้านการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของจีน** เช่นที่นครคุนหมิง และเมืองจิ่งหรง ซึ่งจะเป็น HUB Link เชื่อมไปสู่มณฑลที่สำคัญอีกหลายเมือง เพื่อให้เป็นตัวแทนในการจัดหาลูกค้าที่เป็น LSP ของจีนในการใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง
3. **การทำประชาสัมพันธ์อย่างมีระบบให้กับผู้ประกอบการผลิตของจีนโดยตรง (Direct Marketing)** ในการเป็นปรับเส้นทางกระจายสินค้าจากชายฝั่งทะเลตะวันออกมาเป็นทางถนน โดยเปลี่ยนโหมด (Shift Mode) ขนส่งทางแม่น้ำโขงผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน เพื่อขนส่งทางถนนเข้าสู่ตลาดภายในของไทย ซึ่งจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะเพิ่มประเภทของสินค้าให้มาใช้บริการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน นอกจากนี้ คุนหมิงยังมีเนื้อที่ติดกับมณฑลกว่างสี โดยมีนครหนานหนิงเป็นเมืองหลวง ซึ่งหนานหนิงซึ่งเป็นเมืองเกษตรกรรม ซึ่งทำตลาดเชิงรุกไปในมณฑลที่มีอาณาบริเวณติดกับยูนนาน เช่น หูหนัน , มณฑลหูเป่ย์ ล้วนแต่จะเป็นการส่งเสริมต่อการเพิ่มจำนวนสินค้าที่จะเข้าท่าเรือ โดยเฉพาะเมื่อจีนสามารถเชื่อมการขนส่งทางราง
4. **กำหนดสินค้าที่เกี่ยวกลับจากไทย (Backhaul) ที่ชัดเจนที่จะมีศักยภาพในการใช้ท่าเรือเชียงแสน (Commodity Base)** เช่น การขนส่งน้ำมันและยางพารา โดยมีปลายทางอยู่นครคุนหมิง การขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีต้นทุนที่ต่ำกว่า และมีขั้นตอนผ่านศุลกากรที่ยุ่งยากน้อยกว่า โดยสินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนที่สำคัญก็คือ
 - ก. **น้ำมันเชื้อเพลิง** ซึ่ง ป.ต.ท. จะขนน้ำมันส่งไปขึ้นท่าจิ่งหรง ปีละ 2,800 เทียว หรือประมาณน้ำมัน 150,000 ตัน คาดว่าในอีก 3 ปีข้างหน้า การจราจรทางน้ำจะมีปริมาณที่มากขึ้น ซึ่งจีนคาดการณ์ว่าจะเป็นการขนส่งน้ำมันประมาณ 300,000 ตัน
 - ข. **แก๊ซธรรมชาติ** 300,000 ตัน
 - ค. **ยางพารา** ซึ่งจะส่งต่อไปที่นครคุนหมิงและเมืองฮกเกี้ยน
 - ง. **สินค้านำเข้าจะมีพืชจากจีน** เช่น ผัก ผลไม้ , กระเทียม ฯลฯ ซึ่งส่งมาจากคุนหมิงเมืองหูหนานและเมืองเฉิงตู ซึ่งเป็นเมืองปลูกผักผลไม้ที่สำคัญของยูนนาน

5. การทำยุทธศาสตร์เป็นท่าเรือพันธมิตรกับท่าเรือกวางเล่ย์ (Guanlei) ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญของจีน สินค้าจากท่าเรือเชียงแสนของไทยกว่า 80-90% จะต้องมาขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งสร้างตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993 ห่างจากด่านชายแดนหม้ออั้ง (บ่อหาน) ประมาณ 102 กิโลเมตร โดยโครงการแรกลงทุนไป 258 ล้านบาท ประกอบด้วย หน้าท่ายาวกว่า 300 เมตร เป็นลักษณะลาดเป็นระดับ สำหรับขนถ่ายสินค้า ซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าในปี 2005 มีเรือเข้าออกกว่า 2,847 เที่ยวคิดเป็นน้ำหนัก 68,000 เมตริกตัน เป็นมูลค่าประมาณ 460 ล้านบาท สินค้าเกือบทั้งหมดส่งมาประเทศไทยที่ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย แต่บางครั้งเรือจีนก็ไปขนถ่ายนอกท่าเรือเชียงแสน
6. ต้องมีการทำยุทธศาสตร์ Land Link กับมณฑลกว่างตู่ ถือเป็นตลาดแหล่งผลิตสำคัญของจีน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายมีมูลค่ามากกว่า 250 พันล้านบาท โดยเมืองเซินเจิ้นและต่งกวางเป็นฐานการผลิต
7. การจัดทำแผนธุรกิจ (Business Plan) ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน โดยให้ครอบคลุม ดังนี้
 - ก. การจัดตั้งบริษัทลูกเข้ามาบริหารจัดการท่าเรือเชิงพาณิชย์ เพราะรูปแบบที่ใช้อยู่เดิมเป็นแบบราชการด้วยการจัดส่งคนของท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้ามาบริหาร ซึ่งเน้นเชิง Operation แต่ไม่มีความยืดหยุ่นเชิงการตลาด
 - ข. การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Supply Chain Alliance) กับผู้ประกอบการทั้งของจีนและของไทย ในการใช้ท่าเรือให้เป็น Logistics Base ของการขนส่งเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศจีนผ่านทางแม่น้ำโขง
 - ค. การพัฒนาพื้นที่หลังท่า (CY Yard) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จะต้องผลักดันให้มีพื้นที่ในการจัดวางและจัดเก็บสินค้าที่จะทำให้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน ปรับเป็นท่าเรือกึ่งศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งจะปัจจัยต่อการแข่งขันของท่าเรือ
 - ง. การทำแผนด้านการท่องเที่ยวให้กับท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 คาดการณ์ว่าใน 5 ปีข้างหน้า อาจมีนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนมากกว่า 10 ล้านคนต่อปี เข้ามาเที่ยวจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ ผ่านเส้นทางถนน รวมทั้ง การมีเรือท่องเที่ยวจากจีนเข้ามามากมาย ดังนั้น ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 หลังจากไม่ได้ใช้ประโยชน์ ควรจะพิจารณาให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยว โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นผู้บริหารจัดการ ควรจะได้มีการวางแผนเชิงธุรกิจในการใช้ประโยชน์จากหน้าท่าและอาคาร โดยปรับเปลี่ยนธุรกรรมด้านท่องเที่ยว โดยร่วมมือกับท้องถิ่นโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับด้านวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์แหล่งโบราณสถานไปพร้อมกับธรรมชาติ



8. การจัดทำยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางรางและชายฝั่งทะเลตะวันตก ทางการทำเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็น Interest จะต้องผลักดันให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน เช่น กรมทางหลวงแผ่นดิน หรือกรมการทางชนบท ในการก่อสร้างเส้นทางเข้าไปเชื่อมต่อในพื้นที่ ซึ่งรวมถึงผลักดันให้มีระบบรางเข้าไปเชื่อมต่อกับโหมดขนส่งทางน้ำ ซึ่งลำพังการใช้ระบบขนส่งทางถนนจะไม่สามารถทำให้เกิดการขนส่งทางไกลจากจีนไปท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือปากบารา ซึ่งที่ผ่านมาการทำเรือแห่งประเทศไทยมีบทบาทน้อยมากในการผลักดันเรื่องดังกล่าว นอกจากนี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องออกมาแสดงความคิดเห็นด้านผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบทางเศรษฐกิจ ทั้งกับการทำเรือโดยตรงและกับประเทศไทยอันเกิดจากโครงการต่างๆ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือที่เมืองทะวาย ซึ่งทั้งหมดจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ หรือการที่หลายหน่วยงานของรัฐส่งเสริมการขนส่งผ่านท่าเรือดานัง ซึ่งอาจไม่เห็นผลในเวลาอันสั้น แต่จะเป็นปัญหาของประเทศไทยในอนาคต

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน ในฐานะทางเลือกเส้นทางขนส่งสินค้าจีนสู่ประเทศไทย

การศึกษาศักยภาพของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน จะต้องทำความเข้าใจถึงสถานะที่เป็นเส้นทางการค้าในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง ลักษณะการปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางเศรษฐกิจระหว่างไทย กับประเทศจีน เนื่องจากทั้งเส้นทาง R3E และเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน ไม่ใช่มีปลายทางอยู่ที่ชายแดนของ สปป.ลาว แต่เป็นเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทางสู่จีน ซึ่งก็ต้องพิจารณาว่าแม้แต่นครคุนหมิงก็ไม่ใช่เป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางสายนี้ เนื่องจากคุนหมิงเป็นเพียงมณฑลที่ยากจน โดย GDP อยู่ในลำดับ 23 จาก 31 มณฑล มีรายได้ต่อหัวของประชาชนอยู่ในลำดับ 29 จาก 31 ลำดับ ซึ่งจีนหวังว่าเส้นทาง R3E จะส่งเสริมให้มณฑลยูนนานพ้นจากความยากจน โดยมีนครคุนหมิงเป็น Hub-Link กับมณฑลทางภาคตะวันออก ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรม เช่น เขตเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำฉางเจียง มีเชียงไฮ้เป็นศูนย์กลาง และเขตเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำจูเจียง มีนครกวางโจวเป็นศูนย์กลาง จากนครคุนหมิง จะมีถนนระดับ Highway ของจีนเชื่อมผ่านเมืองฉวีจิ่ง (Qijing) ไปสู่เมืองผานเสี้ยน (Panxian) และเมืองชิงหลง (Qinglong) – กวนหลิ่ง (Guanling) – อานซุ่น (Anshun) จนไปถึงเมืองกู่หยาง (Guiyang) ในมณฑลกุ้ยโจว เป็นชุมทางแยกไปสู่นครฉงชิ่ง (Chongqing) และนครเฉิงตูในมณฑลเสฉวน ซึ่งเป็นประตูไปสู่ภาคตะวันตกที่ค่อนข้างล้าหลังของจีน ได้แก่ ทิเบตหรือจีนเรียกว่าซีจิ่ง

เส้นทางการขนส่งทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสนจนถึงท่าเรือกวนเลย์เป็นระยะทางประมาณ 287 กม. จากท่าเรือนี้สินค้าจะถูกเปลี่ยนโหมดขนส่งเป็นการขนส่งทางถนนไปสู่นครคุนหมิง ซึ่งจะเป็น HUB ในการกระจายสินค้าเข้าไปสู่ตลาดภายในของประเทศจีน หากไปทางซ้ายใช้เส้นทาง A16 ก็มีถนนที่เชื่อมกับประเทศพม่าภาคเหนือได้เช่นกัน (โดยไม่ต้องใช้เส้นทาง R3W*) โดยจะผ่านเมืองฉู่สยง (Chuxiongshi) ไปเมืองต้าหลี่ (Dali)-เมืองเกาเจี้ยน-เปาซาน-ซูยลี่ จนไปถึงชายแดนพม่าที่เมืองเมิงยู (Mong Yu) ในรัฐชาน ซึ่งมีเส้นทางไปจนถึงเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางขนส่ง มีถนนไปถึงเมืองพุกาม ซึ่งประเทศจีนกำลังมีแผนงานที่จะสร้างท่อแก๊สไปจนถึงท่าเรือซิดด์เว (Sittwe) ในรัฐยะไข่ ซึ่งเป็นท่าเรือติดชายฝั่งทะเลตะวันตกของพม่า ซึ่งจะทำให้เห็นว่าจีนในอนาคตจะมีทางเลือกในการขนส่งทางใต้ (มหาสมุทรอินเดีย) โดยไม่ต้องผ่านประเทศไทยก็ได้ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาการขนส่งที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน ไปพิจารณาว่าจะจะเป็นทางเลือกของจีนในการขนส่งสินค้าจากยูนาน เพื่อมาออกทะเลชายฝั่งตะวันตกของภาคใต้ เช่น ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล คงต้องพิจารณาปัจจัยที่เป็น “Realistic” ว่าจีนจะมีเหตุผลอย่างไรที่จะขนส่งสินค้าจากยูนานมาท่าเรือปากบารา ซึ่งมีระยะทางประมาณ 3,000 กม. ขณะที่จีนใช้ระยะทางที่ใกล้เคียงกันขนส่งสินค้าจากคุนหมิงไปท่าเรือเซินเจิ้นหรือท่าเรือกวางโจว ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่และมีต้นทุนของ Freight ก็จะถูกกว่ามีจำนวนความถี่ของการเทียบท่า ซึ่งดีกว่าที่จะมาขนถ่ายที่ท่าเรือปากบารา ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก ทั้งนี้ถึงแม้ว่ามณฑลยูนนานจะเป็นลักษณะ “Land Locked” เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งห่างไกลจากชายฝั่งทะเล การที่สร้างท่าเรือปากบารา โดยหวังว่าจะได้สินค้าจากมณฑลที่อยู่ทางใต้ของจีน เพื่อส่งสินค้าไปทางมหาสมุทรอินเดียไปสู่ตลาดตะวันออกกลางหรือตลาดของสหภาพยุโรป อาจไม่ใช่ตั้งอยู่บนเหตุผลแต่ก็อาจเป็นเพียงทางเลือกบางกรณีหรือกรณีสุดวิสัยที่จีนถูกปิดกั้นการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา อีกประการหนึ่งจีนยังมีทางเลือกในการขนส่งผ่านท่าเรือเป่ย์ไห่ (Pei Hai) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกห่างจากนครหนานหนิงในมณฑลกวางสีประมาณ 220 กิโลเมตร ซึ่งนครหนานหนิงห่างจาก คุนหมิงประมาณ 1,200 กิโลเมตร

จากประเด็นทางเลือกซึ่งกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าประเทศจีนมีทางเลือกเส้นทางในการขนส่งสินค้ามาสู่ประเทศไทย โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นเป้าหมายด้านการกระจายสินค้าประกอบด้วย

1. เส้นทางนครเจินตู – เชียงไฮ้ – แหลมฉบั้ง สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟ เพื่อมาส่งออกผ่านท่าเรือเชียงไฮ้ โดยการขนส่งสินค้าทางทะเลมาท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลาประมาณ 11 วัน ค่าใช้จ่ายประมาณ 5,223 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต
2. เส้นทางนครเจินตู – เซินเจิ้น – แหลมฉบั้ง เป็นการขนส่งสินค้าทางถนนไปทางมณฑลกวางตุ้ง โดยผ่านท่าเรือเซินเจิ้นค่าขนส่งประมาณ 5,647 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต ใช้เวลา 10 วัน
3. เส้นทางเจินตู – คุนหมิง – กวานเลย์ – เชียงแสน – กทม. เป็นการขนส่งสินค้าทางถนนจากมณฑลตอนในผ่านเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง ผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน และ

* เส้นทาง R3W เป็นอีกเส้นทางภายใต้ระเบียบเหนือ-ใต้ ซึ่งผ่านประเทศพม่า ระยะทาง 290 กิโลเมตร ก็จะถึงอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

เปลี่ยนโหมดการขนส่งต่อการขนส่งทางถนนจนถึงกรุงเทพฯ ค่าขนส่งประมาณ 18,327 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต ใช้เวลาประมาณ 5-6 วัน ระยะเวลาสั้นกว่าการขนส่งทางทะเลประมาณ 5 วัน แต่ค่าขนส่งสูงกว่าประมาณ 3.5 เท่า

ตารางการขนส่งเชื่อมโยงเส้นทางเลือกต่าง ๆ ของจีนกับประเทศไทย

เส้นทาง	โหมดการขนส่ง	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย / TEU
เฉิงตู – เชียงไฮ้ – กทม.	รถไฟ – เรือเดินทะเล	10	5,223.06
เฉิงตู – เซินเจิ้น – กทม.	รถไฟ – เรือเดินทะเล	11	5,647.25
เฉิงตู – कुนหมิง – บ่อหาน – ลาว – กทม.	รถไฟ – รถบรรทุก	5	18,327.63
เชียงไฮ้ – कुนหมิง – บ่อหาน – ลาว – กทม.	รถไฟ – รถบรรทุก	9	20,982.43
เชียงไฮ้ – กทม.	เรือเดินทะเล	6	1,903.71

ที่มา : Liang Shuanglu A Study of Yunnan's Potentiality to be the Modern Logistics Center-CAFTA(2005)

ค่าขนส่งที่กล่าวถึงข้างต้นเป็นค่าขนส่งปี 2005 เป็นช่วงก่อนน้ำมันมีการปรับราคา ซึ่งราคาปัจจุบันจะต้องมีการปรับขึ้นอีกประมาณร้อยละ 50 โดยข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงเปรียบเทียบให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทั้งจากประเทศไทยไปจีนหรือจากประเทศจีนมาไทย โดยใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจึงเป็นเพียงทางเลือกหนึ่งในการตัดสินใจระหว่างความเร็วในการขนส่งที่เรียกว่าการขนส่งทางทะเลประมาณ 5 วัน แต่มีค่าขนส่งที่สูงกว่าถึง 3.5 เท่า ดังนั้นยุทธศาสตร์ทางการตลาดของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน จะต้องไม่พิจารณาเฉพาะการกระจายสินค้าไปเพียงเมืองจิ่งหนิง ซึ่งเป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุดของจีนบนแม่น้ำโขง แต่จะต้องมีกลไกทางการตลาดในการกระจายสินค้าที่มีการเฉพาะเจาะจง “Commodities Base” สำหรับสินค้าบางประเภทที่จะมีความประหยัดเชิงพื้นที่ในการขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขง เพื่อจะไปเปลี่ยนโหมดขนส่งเช่นสินค้าประเภทยางพารา , น้ำมันปาล์ม และหรือสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการส่งมอบ โดยให้การขนส่งผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน – หรือการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3 เป็นทางเลือกระหว่างการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะเร็วกว่าแต่ก็แพงกว่า อย่างไรก็ตาม การขนส่งเข้าไปเมืองชายฝั่งตะวันออกของจีนดังกล่าว ก็จะต้องพิจารณาจากปัจจัยเชิงต้นทุนเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่าและเป็นเส้นทางสากล (International) มากกว่าใช้เส้นทางจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน

ปัจจัยซึ่งเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าผ่านศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถขนส่งเชียงแสน

- 1) การพัฒนาท่าเรือที่เชียงแสน ซึ่งจะให้เป็นท่าเรือที่สมบูรณ์ในอนาคตอีก 3 ปีข้างหน้า จะต้องพัฒนาระบบการขนส่งให้สามารถรองรับทั้งในระบบเทกอง (Bulk) และระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container) ซึ่งจะต้องมีกฎเกณฑ์และอุปกรณ์การขนย้ายรองรับการขนส่งระหว่างประเทศไม่ใช่ลักษณะที่เป็น Domestic อย่างเป็นอยู่ในปัจจุบัน ระหว่างไทยและจีนในการพัฒนาในจุดนี้

การขนส่งสินค้าในขนาดโตอยากให้อินพัฒนาเป็นระบบคอนเทนเนอร์เพื่อรองรับการค้าที่มีปริมาณมากขึ้น

- 2) ข้อจำกัดของระดับน้ำในการขนส่งทางน้ำ ในช่วง 1 ปี ระดับน้ำที่เหมาะสมในการขนส่ง จะมีเพียง 6 เดือน หากน้ำเยอะราคาค่าขนส่งก็จะเป็น 150 หยวนต่อ 1 ตัน หากเป็นช่วงหน้าน้ำแห้ง ทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้มาก ทำให้มีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ราคาค่าขนส่งจะเป็น 350 หยวนต่อ 1 ตัน (ราคาก่อนปรับราคาน้ำมัน)
- 3) การเร่งสร้างกฎเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับของทุกประเทศในการขนส่งทางแม่น้ำโขงในฐานะเป็นเส้นทางขนส่งสากล ซึ่งจะมีผลต่อเงื่อนไขการส่งมอบที่เป็นลักษณะ Door to Door และการยอมรับของบริษัทประกันภัย
- 4) จะต้องมีการตกลงเกี่ยวกับระยะเวลาที่แน่นอนในลักษณะที่เป็น Time Table ของการปล่อยน้ำของประเทศไทย รวมทั้ง เร่งสรุปความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการสร้างเขื่อนและการขุดลอกแม่น้ำโขง ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งการขุดลอกแม่น้ำ ซึ่งทางจีนแจ้งว่าเป็นประโยชน์ ขณะที่ไทยบอกว่าส่งผลกระทบต่อที่ดินเขินของแม่น้ำ เพราะจะมีช่วงที่น้ำขึ้นน้ำลงไม่แน่นอน หากฝนตกน้ำก็ขึ้น หากฝนไม่ตกน้ำก็น้อย
- 5) ผลกระทบข้อตกลงการค้าเสรี ไทย-จีน (FTA) มีการศึกษาเกี่ยวกับการค้าไทยจีนที่ดีขึ้น นักลงทุนสนใจมาก แต่สินค้าของจีนเข้าไปที่ไทยมากกว่าและจีนมีโครงการสร้างศูนย์การค้านำเข้าผักของไทย และส่งออกไปที่เมืองต่าง ๆ ของจีน ซึ่งจะสร้างขึ้นที่เซียงรุ่ง มีตัวเลขมูลค่าการค้านำเข้าส่งออกระหว่างไทย จีน การนำเข้าเพิ่ม 80% ส่งออกเพิ่มขึ้น 110% โดยจีนมีโครงการปลูกผักที่เมืองไทยและเซียงรุ่ง ได้แก่ กะหล่ำปลี กระเทียมหลายพันธุ์ ถั่วลันเตา ผักชี และมีโครงการปลูกยางพาราของจีน ยังมีความต้องการยางพาราอีก 2 แสนตัน ขณะที่ในประเทศจีนผลิตได้ 6 แสนตัน ปัจจุบันจีนนำเข้ายางพารา 1.8 ล้านตัน มากที่สุดในโลก
- 6) การขอใบอนุญาตการนำเข้า จีนกำหนดมาตรฐานบริษัทการค้า (Trading firm) ที่จะได้รับอนุญาตทำธุรกรรมส่งออก / นำเข้าไว้สูง เช่น บริษัทที่สามารถประกอบธุรกรรมนำเข้า/ส่งออก ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำตามกำหนด หรือหากเป็นบริษัทร่วมทุน ต้องมีต้นทุนจดทะเบียนสูง การนำเข้าจึงต้องอาศัยบริษัทจีนเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม จีนได้ปรับปรุงกฎหมายการค้าฉบับใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นไป ซึ่งจะให้สิทธิผู้ส่งออก/นำเข้าของจีน สามารถดำเนินธุรกิจส่งออก/นำเข้ากับต่างประเทศได้โดยตรง โดยไม่จำเป็นต้องผ่าน Trading Firm ของจีน และดูแลด้วยระบบการขึ้นทะเบียนแทนการใช้ระบบใบอนุญาตในปัจจุบัน
- 7) การตรวจสอบทางด้านสุขอนามัยพืช (SPS) จีนกำหนดให้สินค้าเกษตรที่นำเข้าจากต่างประเทศ ต้องได้รับการตรวจสอบทางด้านสุขอนามัยพืช ณ เมืองท่านำเข้า โดยก่อนการส่งออกสินค้าผัก ผลไม้จากไทย บริษัทนำเข้าจะต้องขอ ใบอนุญาตด้านสุขอนามัย (Inspection Quarantine License) จากหน่วยงานควบคุมคุณภาพและกักกันโรคของจีน (AQSIQ : General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine) ก่อนอย่างน้อย 30 วัน

ใบอนุญาตมีอายุ 6 เดือน และเมื่อสินค้ามาถึงท่า จะทำการตรวจสอบสุขอนามัยอีกครั้ง โดยการสุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบเพียงจำนวนหนึ่ง และจะทำการปล่อยสินค้าที่เหลือออกไป

- 8) **ใบผ่านแดนประกอบการนำเข้า** หากสินค้าส่งออกไม่ได้ส่งตรงไปจีน ศุลกากรส่วนกลางของจีน ได้ประกาศให้สินค้าที่ส่งผ่านฮ่องกงและมาเก๊าเข้าสู่จีน ต้องผ่านการตรวจสอบและรับรองสินค้า (ใบตราส่งสินค้า) และมี Certification of Non-Manipulation จากผู้ประกอบการฮ่องกงหรือมาเก๊า ซึ่งจดทะเบียนกับรัฐบาลจีนในฐานะเป็นผู้ตรวจสอบรับรองสินค้า และออกไปรับรองผ่านแดน เพื่อเป็นหลักฐานทางพิธีการศุลกากรและรับรองว่าได้มีการดัดแปลงสภาพสินค้าเมื่อสินค้าผ่านฮ่องกงและมาเก๊า ก่อนส่งเข้าจีน
- 9) **ความเสียหายเปรียบด้านโครงสร้างภาษีมูลค่าเพิ่ม** ซึ่งทางการจีนมีการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มใน 3 อัตรา คือ ร้อยละ 0 สำหรับสินค้าส่งออก ร้อยละ 13 สำหรับสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมบางประเภท และร้อยละ 17 สำหรับสินค้าทั่วไป โดยมีระเบียบปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งกับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ทั้งนี้ การเก็บภาษีดังกล่าวจะเก็บ ณ ด้านศุลกากร และบังคับใช้ทั้งระดับรัฐบาลกลางและระดับมณฑล

รายละเอียดเพิ่มเติม ดูได้ที่ www.tanitsorat.com