

รายงานการศึกษา

ความพร้อมและการเตรียมการ ต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางหมายเลข R3E



จัดทำโดย

**คณะกรรมการคุณภาพชั้นสูงและโลจิสติกส์
สถาบันอุดมศึกษาแห่งประเทศไทย
พฤษภาคม 2550**

คำนำ

ทางหลวงอาเซียนหมายเลข R3E ซึ่งเชื่อมภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยกับประเทศลาวและมณฑลยูนานของประเทศจีน ถือเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญ ไม่ใช่เฉพาะแต่กับประเทศไทยเท่านั้น โดยเส้นทางดังกล่าวจัดเป็นเส้นทางขนส่งทางถนนภายใต้กรอบระเบียงการค้า “North-South Economic Corridor” ของภูมิภาค โดยเส้นทาง R3E หรือที่เรียกว่า คุนหมิง-กงซู เป็นถนนตามมาตรฐาน GMS ที่สร้างเสร็จสมบูรณ์ สามารถใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่สันที่สุดในการเชื่อมประเทศไทยกับประเทศจีน ซึ่งเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่เรียกว่า “World Factory” หรือผู้ผลิตสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของโลก ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้ว เส้นทางสายนี้มีได้เพียงเส้นเดียวที่ส่องภูมิภาคจัดเป็นอาณาบริเวณที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลก ซึ่งทั้งสองภูมิภาคจัดเป็นอาณาบริเวณที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลก

สถาบันอุดมศึกษาแห่งประเทศไทย โดยคณะกรรมการคุณภาพชั้นสูงและโลจิสติกส์ ได้ตระหนักรถึงความสำคัญของเส้นทาง R3E ทั้งในส่วนที่เป็นโอกาสด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งในส่วนที่อาจได้รับผลกระทบจากสินค้าราคาถูกของประเทศจีน ซึ่งอาจใช้เส้นทางดังกล่าวกระจายสินค้าเข้ามาแข่งขัน ทั้งตลาดภายในและบริเวณตะเข็บชายแดนประเทศไทยเพื่อนบ้าน ซึ่งสินค้าไทยครองตลาดอยู่ รายงานการศึกษาฉบับนี้ เป็นการศึกษาโดยการเข้าไปในพื้นที่ รวมทั้ง การสัมภาษณ์และการสุ่มสำรวจในระดับที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับหน่วยงานของรัฐ นักธุรกิจ และประชาชน ทั้งของประเทศไทย, ประเทศไทย สปป.ลาว และประเทศจีน เพื่อให้ทราบถึงการเตรียมพร้อมต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางโดยเฉพาะทัศนคติของคนในท้องที่ การศึกษาเชิงลึกในพื้นที่เป้าหมาย ทำให้ทราบถึงข้อมูลที่สะท้อนจากข้อเท็จจริง รวมทั้ง ทำให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคที่จะส่งต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทาง R3E ในฐานะเป็น “New Trade Lanes” ของภูมิภาค

ความมุ่งหวังของรายงานฉบับนี้ จะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาในแง่มุมของภาคเอกชนซึ่งอาจมีมุมมองหรือแนวคิดที่ต่างไปจากภาครัฐ หรือหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งด้วยข้อจำกัดของเวลา การเข้าถึงข้อมูล และงบประมาณ อาจทำให้รายงานฉบับนี้ไม่ได้ความสมบูรณ์ อีกทั้งรายงานการศึกษาฉบับนี้ ทั้งในด้านเนื้อหา ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เป็นเรื่องของปัจเจกบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับสถาบันฯ ความน่าเชื่อถือจึงขอให้อยู่ในดุลยพินิจ อย่างไรก็ตี ผลงานการศึกษาน่าจะทำให้หน่วยงานหรือบุคคลซึ่งมีความสนใจที่จะศึกษาหรือเข้าไปสำรวจเส้นทาง สามารถนำไปใช้ประกอบการศึกษาและต่อยอดขยายผลต่อไป

ธนิต ไสรัตน์

สถาบันอุดมศึกษาแห่งประเทศไทย

ชนิต ไสรัตน์
รองเลขาธิการ
ประธานคณะกรรมการคุณภาพส่งและโลจิสติกส์
สภาพัฒนาการแห่งประเทศไทย
กุมภาพันธ์ 2551

สารบัญ

	หน้า
ความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา.....	3
วัตถุประสงค์.....	4
ขอบเขตและวิธีการศึกษา.....	4
ระยะเวลาในการศึกษา.....	6
ข้อจำกัดของการศึกษา.....	6
ผลการศึกษา.....	6
ความน่าเชื่อถือ.....	6
บทที่ 1 การศึกษาจากการสำรวจเชิงพื้นที่.....	7
บทที่ 2 การศึกษาศักยภาพและความต้องการเชิงเศรษฐกิจ.....	11
บทที่ 3 ความพร้อมของภาครัฐและเอกชนต่อการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่.....	14
■ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3.....	16
■ ประเด็นที่ประเทศไทยควรจะพิจารณาในการส่งเสริมเส้นทางขนส่ง R3E.....	17
บทที่ 4 แนวทางการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างไทยกับ สปป.ลาว.....	20
■ แนวทางการปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศไทย สปป.ลาว.....	21
■ เปรียบเทียบความเหมาะสมสมดุลเชิงพื้นที่แขวงระหว่างประเทศกับแขวงบ่อแก้ว.....	23
บทที่ 5 เส้นทาง R3E ในบริบทของจีน.....	25
■ ประเทศไทยยังคงให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางแม่น้ำโขง.....	28
■ ท่าเรือสำคัญของจีนบนแม่น้ำโขง.....	29
บทที่ 6 ปัญหา-อุปสรรคของการใช้ถนน R3E.....	33
■ ข้อเสนอแนะ.....	34
บทสรุป.....	39

รายงานการศึกษา
ความพร้อมและการเตรียมการต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางหมายเลข R3E
จัดทำโดย
คณะกรรมการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โดยธนิต ไสรัตน์
 รองเลขานุการ
 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา

เศรษฐกิจของประเทศไทยผูกพันอยู่กับการค้าระหว่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 110 ของ GDP หรือประมาณ 9.530 ล้านล้านบาท ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย จำเป็นต้องพึ่งพาขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับโลก การขยายตัวทางการค้าโดยเฉพาะ การส่งออกจะต้องมีการเปิดตลาดใหม่โดยอาศัยเส้นทางการค้าซึ่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ดีกว่าทั้งในด้านศักยภาพและต้นทุนด้านการขนส่ง โดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้านไม่ว่า จะเป็นพม่า , ลาว , กัมพูชา , เวียดนาม รวมทั้งประเทศจีน ซึ่งกำลังมีการเติบโตทางเศรษฐกิจและมี การเปิดเส้นทางโลจิสติกส์ทางถนนเชื่อมโยงเข้าไปในประเทศไทยเหล่านี้ได้โดยสะดวก ประเทศไทย ตั้งอยู่ในภูมิรัฐศาสตร์ อยู่ตรงกึ่งกลางของอนุภูมิภาค มีความได้เปรียบทั้งในด้านเศรษฐกิจ และเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในประเทศ ซึ่งเชื่อมโยง Corridor Link กับประเทศต่างๆ ใน อนุภูมิภาค ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลาง "Logistics HUB" ของภูมิภาคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยรัฐบาลทั้งปัจจุบันและที่ผ่านมาได้มีการลงทุนก่อสร้างเส้นทางถนนและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง เข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน

ทางภาคเหนือของประเทศไทยโครงการเส้นทางหมายเลข R3E ซึ่งสามารถเชื่อมโยง กับประเทศจีนได้โดยมีระยะทางเพียง 238 กิโลเมตร ซึ่งถือเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่ง ทางถนนจากไทยไปจีน ซึ่งมีโครงการในอีก 2 ปีข้างหน้า สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะแล้วเสร็จ (ไทยและจีนออกให้คันละครึ่ง) ซึ่งจะทำให้อัตราเชิงของ กลายเป็นประตูหลักของเส้นทางการค้า สายใหม่ ซึ่งปัจจุบันเมืองหัวยทราย แขวงบ่อแก้ว เป็นเมืองเล็กๆ แต่อนาคตจะเป็นประตูของประเทศไทย สปป.ลาว ภาคเหนืออีสุประเทศจีนภาคใต้ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้เห็นความสำคัญ โดยเฉพาะประเด็นการศึกษาถึงการเตรียมการและความพร้อมในแง่การก่อสร้างเส้นทาง โดยเฉพาะ ประเด็นเตรียมของหน่วยงานของรัฐและเอกชนต่อการใช้ศักยภาพเชิงพื้นที่ของเส้นทางสายนี้ ซึ่งจะ

ธนิต ไสรัตน์
 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญมีใช้เพียงแต่ภูมิภาคแต่จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ในการเชื่อมการขนส่งของทวีปเอเชีย

วัตถุประสงค์

1. เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงความพร้อมและการเตรียมการต่อการใช้ประโยชน์ร่วมของเส้นทางซึ่งจะมีการเปิดใช้ ทั้งในส่วนของภาครัฐ และเอกชน ของไทยและ สปป.ลาว
2. เป็นการศึกษาเชิงพื้นที่เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพและผลการดำเนินงาน ในการก่อสร้างเส้นทางหมายเลข R3E
3. เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค รวมทั้งข้อเสนอแนะ ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความพร้อมต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางหมายเลข R3E

ขอบเขตและวิธีการศึกษา

การศึกษาจะมุ่งเฉพาะประเด็นเพื่อให้ทราบถึงความพร้อมและการเตรียมการต่างๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน ต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางหมายเลข R3E ซึ่งคาดว่าจะมีการเสร็จสมบูรณ์และเปิดอย่างเป็นทางการในต้นปี 2551 โดยวิธีการศึกษา ประกอบด้วย

1. การสำรวจเชิงพื้นที่ ทั้งอำเภอเชียงราย อำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงย่าง จังหวัดเชียงราย และการเข้าไปสำรวจพื้นที่บ้านห้วยทราย และบ้านดอน แขวงบ่อแก้ว ประเทศ สปป.ลาว รวมทั้ง การที่เข้าไปศึกษาดูงานในประเทศไทย
2. ศึกษาด้วยการจัดสัมมนาเชิงวิชาการ ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้



สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยการสนับสนุนจากธนาคารไทยพาณิชย์ และความร่วมมือจากการส่งเสริมการส่งออก สภาอุตสาหกรรม จ.เชียงราย และหอการค้า จ.เชียงราย ได้จัดให้มีการสัมมนาเรื่อง “โอกาสการค้า การลงทุน จากเส้นทาง R3E นักธุรกิจจะได้ประโยชน์เมื่อใด” ณ รร.คุณิตไอร์แลนด์ จังหวัดเชียงราย เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2550

- การสัมมนาในประเทศไทย ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้ สถาบันสหกรณ์แห่งประเทศไทย , หอการค้าจังหวัดเชียงราย , ศูนย์อำนวยความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ของมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี , ส่วนประสานความร่วมมือ กระทรวงมหาดไทย , สถาบันสหกรณ์จังหวัดเชียงราย , ด้านศุลกากร เชียงของ , ธนาคารไทยพาณิชย์ , ธนาคารเพื่อการนำเข้า – ส่งออก , การท่าเรือแห่งประเทศไทย , สมาคมผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ , สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ศศช.) , สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการส่งออก , กรมเจ้าการค้าระหว่างประเทศ , สำนักงานการค้าต่างประเทศเขต 6 , พาณิชย์จังหวัดเชียงราย



คณะกรรมการดูแลสุขภาพ ไทย โดยคุณชนิต ไสรัตน์ ประธานคณะกรรมการคุณภาพน้ำดื่มน้ำแข็งและโลจิสติกส์ สถาบันสหกรณ์แห่งประเทศไทย ได้เปิดประเด็นความร่วมมือในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ , ส่งเสริมการค้า , การลงทุน ที่จะได้ประโยชน์จากการเดินทาง R3E ที่เป็นรูปธรรม

- การสัมมนาวิชาการในประเทศไทย สปป.ลาว ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานของแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ได้แก่ คณะกรรมการแขวงบ่อแก้ว , ประธาน อุตสาหกรรมและการค้าลาว , แผนกวิชาการค้ากรมภาชี , กรมคุณภาพน้ำดื่มน้ำแข็ง , กรมการค้าต่างประเทศ , การท่องเที่ยว , กรมกสิกรรมปาไม้ , หัวหน้าที่ดิน , สรรพากรภาชีลาว , กองตรวจสอบเข้าเมือง , ธนาคารพัฒนาลาว , ธนาคาร ส่งเสริมกสิกรรม , แผนกแผนการลงทุน



ຄະນະຝູແທນໍ ລາວ ໄດ້ຮັ້ງຈຶ່ງຄື່ງສກພໂດຍຮມຂອງແຂວງບ່ອແກ້ວເປັນພື້ນທີ່ກາຄເໜີອງລາວ
ຊື່ເປັນເຂົດຕິດຕ່ອກັບໄທ ໂດຍເນພາະເຮືອງ ກາຣທອງເຖິວ ກາຣຄ້າ

ຮະຍະເວລາໃນກາຣຕຶກໝາ : ຮະຫວ່າງເດືອນດຸລາມ ຄື່ງ ເດືອນພຸດສະພາກຍານ 2550

ຂໍ້ຈຳກັດຂອງກາຣຕຶກໝາ

ເປັນກາຣຕຶກໝາເບື້ອງດັນ ເພື່ອໃຫ້ກາຣເລີພາະປະເດີນຄວາມຮ່ວມມືອຂອງກາຄຮູແລະເອກະນ ຂອງ
ປະເທດໄທຢະປະເທດໃນກາຣເຕີຍມພຮ້ອມຕ່ອກກາຣໃຊ້ເສັນທາງ ສປປ.ລາວ ໄນໄດ້ມີກາຣຕຶກໝາເຊີງລຶກ
ຂໍ້ມູລສ່ວນໃໝ່ເປັນປົມກຸມ ເປັນກາຣຕຶກໝາເຊີງຄຸນກາພ ມີຂໍ້ຈຳກັດທັງຮະຍະເວລາ ແລະມິ່ງປະມານແລະ
ກຮພາກຮບຸຄຄລທີ່ຈຳກັດ

ຜລກາຣຕຶກໝາ

ຈະນໍາອອກເພຍແພຣແກ່ໜ່ວຍງານຮູແລະເອກະນ ທັງທີ່ອູ່ໃນສ່ວນກາລາງແລະພື້ນທີ່ ເຊັ່ນ ສກາ
ອຸຕສາຫກຮມຈັງຫວັດ , ອອກກາຣຄ້າຈັງຫວັດ ,ຜູ້ວ່າຮາກກາຣຈັງຫວັດ , ພານີ້ຍົງຈັງຫວັດ ແລະໜ່ວຍງານຕ່າງໆ
ຂອງຮາກກາຣແລະອົງຄົກກາຄເອກະນທີ່ເກີຍວ່າຂອງ ເພື່ອໃຊ້ເປັນແນວທາງໃນກາຣຕ່ອຍອດກາຣຕຶກໝາໄປໃຫ້
ປະໂຍບນົດຕ່ອງໄປ

ຄວາມໜ່າເຊື່ອຄືວ

ເອກສາຮັບນີ້ເປັນຮາຍງານກາຣຕຶກໝາເບື້ອງດັນ ຜລກາຣຕຶກໝາ , ຂໍ້ຄົດເຫັນ , ປັບປຸງຫາອຸປສຽນ
ຮວມທັງຂໍ້ເສັນອະນະເປັນຄວາມຄົດເຫັນສ່ວນບຸຄຄລໄມເກີຍວ່າຂ້ອງກັບສຕາບັນ ກາຣນໍາໄປໃຫ້ອ້າງອີງແລະຄວາມ
ໜ່າເຊື່ອຄືວ ຂອໃຫ້ຂໍ້ອູ່ໃນດຸລຍພິນຈ

ຮນິຕ ໂສຣຕົນ

ສກາອຸຕສາຫກຮມແຫ່ງປະເທດໄທ

บทที่ 1

การศึกษาจากการสำรวจเชิงพื้นที่

เส้นทางเชียงของ-ห้วยตราษ หรือที่จีนเรียกว่า ถนนคุนหมั่น – กุงลู້ ซึ่งทางจีนเรียกว่า ถนนหมายเลข R3A แต่ชื่อที่เป็นทางการของ GMS เรียกว่า ถนนหมายเลข R3E ซึ่งหมายถึง “National Road Number 3 East” เป็นเส้นทางที่จะมีความสำคัญในการเชื่อมโยงจังหวัดเชียงราย – ประเทศไทย และจีนตอนใต้ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหลือ-ใต้ หรือ North-South Economic Corridor ซึ่งเชื่อมประเทศไทยผ่านประเทศลาวไปถึงกัมพูชา-มาเลเซีย และประเทศสิงคโปร์ เส้นทางนี้จึงเป็นถนนของอาเซียน ความสำคัญของเส้นทาง R3E “ไม่ใช่เพียงเชื่อมจีนกับประเทศไทยในอนุภูมิภาค แต่ยังสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนไปจนถึงเอเชียกลางและตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นแหล่งนำ้มันที่สำคัญของโลกผ่านภาคตะวันตกของจีน ซึ่งมีทั้งเส้นทางถนนและทางรถไฟจนไปถึงพร้อมเดินของจีนภาคตะวันตก



เส้นทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ถนนคุนหมั่น เก้าชู่ กุงลู້ (R3E) (คุนหมิง – มั่นกุ : 1,968 กม.)

เส้นทาง R3E ส่วนที่เชื่อมไทยกับประเทศจีนมีระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตร เป็นการร่วมของการก่อสร้าง ประกอบด้วย ประเทศไทย , ประเทศจีน และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเซียหรือ ADB โดยต้นปี 2550 รัฐบาล พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกับประเทศจีนที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยทาง สปป.ลาว ได้กำหนดเลือกพื้นที่ Side C ที่บ้านดอนหัวนัน ซึ่งอยู่ใกล้อำเภอเชียงของประมาณ 10 กิโลเมตร ฝั่งตรงข้ามของ สปป.ลาว คือ บ้านดอนขึ้นก ซึ่งอยู่ในเขตเมืองหัวยทราย แขวงบ่อแก้ว ค่าก่อสร้างประมาณ 44 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยประเทศไทยและจีนออกค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง โดยความยาวของสะพานเฉพาะที่ข้ามแม่น้ำโขว 430 เมตร เส้นทางจากบ้านดอน เมืองหัวยทราย ซึ่งเป็นเมืองที่มีแร่พลินมาก แต่คุณภาพยังไม่ดี เริ่มมีน้ำซึ่งพลอยจากไทยเข้ามาเปิดบ่อพلوຍ และซื้อขายแล้ว (ปัจจุบันได้ปิดบ่อพلوຍแล้ว) ปัจจุบัน เมืองหัวยทรายเป็นเมืองเล็กๆ แต่ในอนาคตจะเป็นเมืองที่มีอนาคตในฐานะเป็น Gateway ประชุมเศรษฐกิจของลาว โดยที่แขวงบ่อแก้ว ไทยได้เข้ามาช่วยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและเมืองนี้ในอดีต เคยมีกิงสูลไทย เส้นทาง R3E เป็นเส้นทางระดับ Class II กว้าง 12 เมตร บนที่ราบ หากขึ้นเขากว้าง 9 เมตร โดยการก่อสร้างแบ่งเป็น

เส้นทางช่วงแรก จากหัวยทราย (Houay

Xay) จนถึงบ้านสอด (Ban Sod) ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ประเทศไทยให้ลาวถูก 1,210 ล้านบาท โดยบริษัทแพร่ช่างวิทย์เป็นผู้สร้าง เส้นทางเสร็จสมบูรณ์ โดยระยะทางกิโลเมตรที่ 30-75 ทางจะผ่านภูเขาและมีโค้งหลายแห่ง ความลาดชันประมาณ 12-13 ต่อ 100 (หน่วยวัดความชัน)



ทางข้ามท่าเรือสู่เมืองหัวยทราย แขวงบ่อแก้ว

เส้นทางช่วงที่สอง จากบ้านสอดจนถึงเมืองนำลัง (Nam Lang) ระยะทาง 76.80 กิโลเมตร โดยทาง ADB ให้ลาวถูกจำนวน 30 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งทางบริษัท เนوارัตน์ พัฒนาจากประเทศไทยเป็นผู้รับเหมา ก่อสร้าง จำกัดช่วงกิโลเมตรที่ 112 จะผ่านเมืองเวียงภูคาน สภาพเป็นป่าสมบูรณ์ ถนนช่วงนี้ คดเคี้ยวมาก และทางขึ้นเขา บางแห่งทางแคบมาก ซึ่งจะเป็นปัญหาภัยต่ำ เทเลเลอร์ซึ่งบรรทุกตู้ห้อง และถนนไม่ได้สร้างให้ล่างทางสำหรับให้รถแซง น่าจะเป็นปัญหาในอนาคต ซึ่งที่เมืองเวียงภูคาน มีเหมืองลิกไนต์เป็นเหมืองเปิด ซึ่งบริษัทไทยเป็นผู้รับสัมปทานตั้งแต่ปี ค.ศ. 1995 ยังมีแร่สำรองประมาณ 8 ล้านตัน โดยคุณภาพจะดีกว่าของอำเภอแม่เมะ จังหวัดลำปาง

ในปี พ.ศ. 2548 สามารถส่งขายได้ 360,000 เมตริกตัน (ลูกค้าเป็นบริษัทปูนซีเมนต์นครหลวง) ซึ่ง
ถนนเส้นนี้สร้างเสร็จแล้วแต่ถนนบางส่วนพังต้องมีการซ่อมใหม่ เพราะมีรถหนักผ่าน



เส้นทางบางช่วงของ R3E กม.ที่ 142 – 150 ช่วงถางป่า
(ภาพถ่ายเมื่อเดือนมิถุนายน 2549)

เส้นทางช่วงที่สาม เส้นทางนำ้ลัง-หลวงนำ้ทา ไปจนถึงเมืองบ้านนาเตย และเมืองบ่อเต็นติด
ชายแดนจีน ระยะทาง 66.43 กิโลเมตรทางจีนเป็นผู้รับผิดชอบ ทั้งให้กู้และก่อสร้างโดยให้เป็น 249
ล้านหยวนและเงินกู้ไม่มีดอกเบี้ยอีก 499 ล้านหยวน ถนนเสร็จแล้ว ซึ่งจีนสร้างได้มาก สามารถทำ
ความเร็วได้ 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเส้นทางจะตัดตรงผ่านทางแยกเมืองหลวงนำ้ทา ผ่าน
บ้านตาหลาม บ้านนำ้แดง, บ้านห้อยคำ โดยตลอดเส้นทางจากเมืองเวียงภูคาน ทางลาวจะโคลนตันไม้
ถากป่าตามภูเขาเปลี่ยนไปปลูกยางพารา ซึ่งพื้นที่ของแขวงหลวงนำ้ทากว่า 85% จะเป็นภูเขา ทำให้
เส้นทางจะคดเคี้ยวแต่ไม่มากเหมือนเส้นทางช่วงที่สอง ซึ่งถนนจะผ่านเมืองนาเตย (Nateui) ซึ่งเป็น
ทางแยกลงใต้ไปนครหลวงพระบาง ไปออกทางหลวงหมายเลข 13 (เหนือ) แต่หากเลี้ยวซ้ายก็จะไป
เมืองบ่อเต็น (Boten) ซึ่งเป็นชายแดนลาวก่อนที่จะเข้าไปเมืองหม้ออัน (Mo Han) หรือซึ่งคนไทยเรียก
บ่อหานเป็นเมืองชายแดนของจีน โดยเมืองบ้านนาเตย จะเป็นศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่าย
รถ ซึ่งนักธุรกิจจีนได้มالงทุนทำเป็น Truck Terminal โดยเส้นทาง R3E จากบ้านคอนมหารัน
อำเภอเชียงของ จะมาสิ้นสุดที่เมืองบ่อเต็นของ สปป.ลาว ระยะทาง 228 กิโลเมตร

เส้นทางช่วงที่สี่ (หม้ออัน – จิ่งหง) เส้นทางหมายเลข R3E ทางประเทศจีนจะเรียกว่าคุนมั่ง-
กงลู แบ่งเป็นหลายช่วง โดยเส้นทางจะผ่านเมืองเมงเปง (Meng Peng), เมิงลา (Meung La) ซึ่งเป็น
เมืองขนาดใหญ่ ในช่วงกลางปี 2550 จีนกำลังก่อสร้างเป็นเส้นทางด่วน ลัดไปออกนครคุนหมิงใน
มณฑลยูนนาน แต่ปัจจุบันเส้นทางยังสร้างไม่เสร็จ ยังใช้เส้นทางเดิม ซึ่งเป็นเส้นทางเรียบแม่น้ำ โดย
เส้นทางจะผ่านเมืองสิ่ง (Meng Xing) ซึ่งเป็นชุมทาง มีถนนเล็กๆ เชื่อมโยงการขนส่งกับแขวงพงคาลี
ของ สปป.ลาว ด้านตะวันตก เส้นทางจะตัดตรงเข้าไปจนถึงเมืองกาหลั่นป่า ระยะทางประมาณ
30 กิโลเมตร จะเข้าสู่นครจิ่งหง หรือเชียงรุ่ง ซึ่งอยู่ในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา รวม

ชนิต ไสรัตน์

สถาบัตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ระยะทางตั้งแต่เมืองหมู่อัน ชาแคนจีนติดกับเมืองบ่อเต็นของ สปป.ลาวเป็นระยะทางประมาณ 320 – 330 กิโลเมตร ทั้งนี้เขตปกครองตนเองสิบสองปันนาประกอบไปด้วย ชาวໄຕลือ ประมาณ 32% มีภาษาพูดคล้ายกับภาษาไทย ทางจีนสนับสนุนให้มีการปลูกยางพารา โดยในอีก 2 ปีข้างหน้าจะสามารถผลิตได้ประมาณ 350,000 เมตริกตันต่อปี ซึ่งเป็นฐานปลูกยางพาราอันดับที่สองของจีน โดยจีนกำหนดให้พื้นที่สิบสองปันนา ทั้งหมดเป็นยุทธศาสตร์ด้านการเกษตรเป็นเขต ผลไม้เมืองร้อน และการปลูกอ้อย ซึ่งมีผลผลิตประมาณ 1.2 ล้านตันต่อปี นอกจากนี้ นครจิ่งหงยังถูกวางยุทธศาสตร์ให้เป็นเขตการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยเส้นทาง R3E ในระยะสั้นนี้จะเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งภาครัฐของไทยจะต้องเร่งการใช้ประโยชน์เชิงท่องเที่ยว ซึ่งจะเห็นผลได้ชัดเจนกว่าเชิงการลงทุนและการกระจายสินค้า จึงควรสนับสนุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งทั้งอำเภอเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา และเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ต่างจะได้รับประโยชน์ ควรจะเร่งสร้างศูนย์ส่งเสริมภาษาจีนในจังหวัดเชียงราย ซึ่งปัจจุบันมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวงก็ได้เริ่มดำเนินการแล้ว ทั้งนี้ นครจิ่งหง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของสิบสองปันนา ปัจจุบันมีสายการบินบางกอกแอร์เวย์ บินสัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน ซึ่งในด้านการท่องเที่ยวนี้จีนได้มีการพัฒนาอย่างจริงจัง โดยใช้วัฒนธรรมที่คล้ายกับคนไทยและศาสนาพุทธเป็นจุดขาย ในด้านโลจิสติกส์ก็มีบริษัทร่วมทุนของนักธุรกิจไทยกับจีน ซึ่งมาทำศูนย์โลจิสติกส์พาร์ค อยู่ที่เมืองหมู่อันตรงชายแดนจีนกับลาว ซึ่งทราบว่าโครงการยังไม่คืบหน้าเท่าที่ควร

เส้นทางช่วงที่ห้า (จีงหง-คุนหมิง) เส้นทาง R3E ในส่วนที่ไปเชื่อมกับนครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนาน จีนได้สร้างถนนที่ไม่ผ่านนครจิ่งหง โดยจะไปออกที่เมืองฉุน โดยย้อมเมืองซือเหมา ซึ่งเป็นท่าเรือสุดท้ายบนแม่น้ำโขงของจีน ปัจจุบันทางประเทศจีนมีทางด่วนเชื่อมโยงนครจิ่งหงกับคุนหมิง เป็นระยะทางประมาณ 538 กิโลเมตร โดยทางด่วนในส่วนที่เป็นที่ราบจะเป็นถนนสองช่องจราจร โดยแบ่งเป็นช่องละ 2 เลน โดยตลอดเส้นทางจะผ่านอุโมงค์ทั้งเล็กและใหญ่ประมาณ 40 อุโมงค์ โดยอุโมงค์ที่ยาวที่สุดที่เมืองมัวเจียง ยาว 3.8 กิโลเมตร โดยเส้นทางจากเมืองจิ่งหงไปคุนหมิงจะมีความสูงเฉลี่ย 800 เมตร เส้นทางผ่านป่าไม้ที่สมบูรณ์ อุณหภูมิเฉลี่ย 13-25 องศาเซลเซียสตลอดปี ทั้งนี้ หากใช้เส้นทางจากนครจิ่งหง จะต้องผ่านเมืองซือเหมา ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางจะอยู่บนภูเขาและจะเดิมไปด้วยรถบรรทุกจำนวนมากโดยเฉพาะเมืองผู้เอื้อ (Puyer) เป็นเส้นทางที่เล็กและการจราจรค่อนข้างคับคั่ง ซึ่งเส้นทาง R3E ในบริเวณนี้จะเรียกเป็นทางการว่า G213 โดยระยะทางจากจิ่งหง 290 กิโลเมตร จะผ่านเมือง โมเจียง (Mo Jeing) เป็นเมืองใหญ่อันดับสองรองจากนครคุนหมิง เส้นทางช่วงนี้จะอยู่บนเขา ซึ่งรถบรรทุกของจีนจะออกแบบให้มีถังน้ำ คอยนีดหน้าให้ล้อรถ เพื่อรับน้ำดื่มน้ำ จากนั้นเส้นทางจะวิ่งเข้าสู่ทางด่วน ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตรจะเข้าสู่นครคุนหมิง โดยทางด่วนจะขานกับแม่น้ำ “นาเบี้ยนเจียง” (Ba Bein River) โดยคุนหมิงมีระดับความสูงเฉลี่ย 1,100 เมตร

บทที่ 2

การศึกษาตักษิภพและความต้องการเชิงเศรษฐกิจ

จากการเข้าไปสำรวจเชิงพื้นที่เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2550 พบร้า เส้นทางสร้างได้เกือบเสร็จสิ้นแล้ว เหลือเพียง 5% เส้นทางนี้ก็จะสมบูรณ์ ปัจจุบันเป็นเส้นทางที่ใช้งานได้แล้ว โดยพบว่ามาตรฐานของแต่ละเส้นทางทั้ง 3 จะมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะใหญ่ทางของถนนและข้อสังเกตคือถนนจะมีความชันค่อนข้างมาก ซึ่งเดิมความชันออกแบบมา 13/100 (หน่วยวัดความชัน) ตามมาตรฐานProfile Grade แต่ได้มีการปรับลดให้เหลือ 10/100 (หน่วยวัดความชัน) แต่แนวเส้นทางช่วงที่ 2 จากบ้านสอดถึงเมืองน้ำลัง ความชัน 50/100 ซึ่งชันมากและมีโคงที่คดเคี้ยวหลายจุด จากการสอบถามผู้ก่อสร้างถนนถูกออกแบบมาให้วิ่งเพียงความเร็ว 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และผิวหน้าถนนเป็น Asphalt Concrete หนาเพียง 5 เซนติเมตร จึงค่อนข้างจะมีปัญหาเกี่ยวกับน้ำหนักรถบรรทุก ซึ่งออกแบบมาให้รับน้ำหนักรถสิบล้อไม่เกิน 25 เมตริกตัน หรือ 12 เมตริกตันต่อหนึ่งเพลา ซึ่งทางลาว หน่วยงานที่รับผิดชอบเส้นทางนี้ คือ แผนกคมนาคมขนส่งและก่อสร้างลาว ซึ่งกำลังจะเปลี่ยนเป็นแผนกโยธาธิการและคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ จากการเข้าไปสำรวจพื้นที่ตรงบริเวณซึ่งจะมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงของ ทางลาวได้เตรียมสถานที่ชั้ดเจนที่บ้านดอน (ตรงข้ามกับฝั่งไทยที่ตำบลดอนมหาวัน จังหวัดเชียงราย) ซึ่งสะพานจะห่างจากเมืองหัวทยารายลงไป 4 กิโลเมตร ปัจจุบันยังเป็นไร่ข้าวโพด โดยทางลาวมีการแบ่งปันพื้นที่ชั้ดเจน และเตรียมการสร้างถนนจากแนวสะพานไปเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข R3E ที่หลักกิโลเมตรที่ 9 โดยแผนกไกล์เกลี่ยของแขวงบ่อแก้ว ซึ่งมีหน้าที่ดูแลปัญหาการเวนคืนที่ดินเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งคาดว่าจะสามารถก่อสร้างสะพานได้ในเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2009 ซึ่งสะพานน่าจะแล้วเสร็จในช่วงปลายปี ค.ศ. 2011 (ไทยคาดว่าสะพานน่าจะก่อสร้างได้ในปลายปี 2008) โดยถนนในช่วงฝ่ายใต้ โดยถนนในช่วงฝ่ายเหนือ สปป.ลาวมีระยะทางทั้งสิ้น 228 กิโลเมตร อุย្ញในแขวงบ่อแก้วประมาณ 100 กิโลเมตร และที่เหลืออยู่ในแขวงหลวงนำท่า การที่ถนน R3E มีเส้นทางฝ่ายเหนือกว้างถึง 2 แขวง อาจส่งผลต่อการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้ถนนน่าจะมีการซับซ้อนมากกว่าเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมโยงเฉพาะแขวงสะหวันนะเขตเท่านั้น

ประเทศลาวถึงแม้ว่าจะเป็นประเทศ ซึ่งไม่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ แต่จุดแข็งของประเทศลาว นั่นก็ทรัพยากรทางธรรมชาติ , ป่าไม้ และวัตถุดิบที่สมบูรณ์ และเป็นแหล่งพลังไฟฟ้าทางน้ำที่สำคัญของไทย โดยเฉพาะประเทศลาวมีพร้อม adenตอกับจีน , เวียดนาม , พม่า , ไทย กัมพูชา ทำให้เป็นประเทศ Land Link เชื่อมโยงโลจิสติกส์ของภูมิภาค อย่างไรก็ได้ จุดด้อยของประเทศลาว อยู่ที่ฐานะประชากรประมาณ 6-7 ล้านคน ทำให้มีไม่มีตลาดในการรองรับสินค้าทางอุตสาหกรรมและแรงงานส่วนใหญ่ไร้ฝีมือ และขาดผู้ประกอบการที่มีความรู้การทำการธุรกิจกับ

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันภาษาและวัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

ต่างประเทศ โดยนโยบายภาครัฐมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย และระบบราชการในด้านสาธารณูปโภคไม่ได้รับการพัฒนา อีกทั้ง กฏ ระเบียบต่าง ๆ ล้าสมัย ขาดความยืดหยุ่น และไม่มีความมั่นคงด้านเงินตรา ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ขาดความสนใจด้านลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งทาง สปป.ลาวพยายามจะให้ไทยใช้เงินกีบเป็นเงินสกุลในการซื้อขายระหว่างประเทศเมื่อกับที่ประเทศไทยเดิมใช้ ซึ่งไทยไม่สามารถปฏิบัติได้ เพราะไทยเข้าสู่กระบวนการระบบเงินแบบ Floating Rate ซึ่งเงินกีบไม่มีเสถียรภาพและไม่เป็นที่ต้องการของนักธุรกิจไทย โดยอัตราแลกเปลี่ยนเงินกีบขึ้นๆลง ไม่มีเสถียรภาพ โดยทั่วไปอัตราแลกเปลี่ยน 2,680 กีบ (Kip) ต่อ 1 บาท ในด้านพื้นฐานระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่งของลาวแทบไม่มีการพัฒนามีเพียงทางหลวงอาเซียน ของ GMS ได้แก่ เส้นทางหมายเลข 8 หมายเลข 13 และหมายเลข 9 ซึ่งทุกเส้นทางเชื่อมต่อออกไปประเทศที่สาม ทั้งนี้ ความร่วมมือด้านการใช้เส้นทาง R3E ซึ่งต้องผ่านถึง 2 แขวงประเทศ ไทยจึงไม่ควรใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านเท่านั้น ซึ่งลาวยังคงว่าไม่ได้ประโยชน์อะไรจากถนนที่ตัดผ่าน จึงควรต้องให้ทางลาวได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยว ซึ่งรัฐบาลควรสนับสนุนเป็นแกนนำให้ภาคเอกชน เพราะลาวไม่มีภาคอุตสาหกรรมในการรองรับเส้นทางโลจิสติกส์จากไทย กรณีศึกษาเห็นได้จากความร่วมมือการเส้นทางจากจังหวัดมุกดาหารข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ไปสู่สะหวันนะเขตของลาวที่จะไปเชื่อมต่อกับเส้นทาง East-West Corridor หรือทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือด้านของเวียดนาม ซึ่งการใช้เส้นทางในปัจจุบันก็ยังไม่ได้ตกลงกันในหลายเรื่อง ทำให้การขนส่งน้อยกว่าที่ประมาณการกوارดี้

ซึ่งค่าขนส่งของลาว และเวียดนาม จะสูงกว่าไทย โดยมีค่าห้ามแพงกว่าไทยประมาณลิตรละ 3 บาท ด้านการขนส่งทางลาวค่อนข้างส่วน เพราะถือเป็นความมั่นคงและปัญหาด้านความปลอดภัย โดยอ้างเกี่ยวกับรถบรรทุกไทยใช้พวงมาลัยขวา ขณะที่ลาวและเวียดนามใช้พวงมาลัยซ้าย ตรงนี้เราต้องสนใจจริง ๆ จัง ๆ เพราะลาว และประเทศจีน ล้วนแต่พวงมาลัยซ้าย ซึ่งภาครัฐของไทยจะต้องเร่งไปแก้ไขในจุดนี้ เนื่องจากข้อตกลงที่เป็นพหุภาคีในระดับ GMS และ ASIAN ไม่ค่อยมีผลในการปฏิบัติกับแขวงของลาว อีกทั้งกฎระเบียบของลาวที่ใช้ในการ Transit สินค้าผ่านแดน ที่ลาวใช้กับประเทศไทยที่ใช้กับรถบรรทุกของไทย ทำให้เสียเปรียบ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการใช้เส้นทาง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดใช้สะพานในปี พ.ศ. 2554

สำหรับด้านลงทุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข R3E จะเป็นเส้นทางหลักทางภาคเหนือของ สปป.ลาว ซึ่งถนนจะผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งพบว่าพื้นที่เป็นป่าและเขาสูง , ประชาร 2 แขวงรวมกัน มีพื้นที่ 299,700 คนเท่านั้น ซึ่งในแห่งตลาดและการบริโภคคงไม่มาก ผลผลิตเกือบทั้งหมดมาจากภาคเกษตรกรรม ประชาชนส่วนใหญ่ยากจน อีกทั้ง ขาดทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปกร ซึ่งกระถางไฟฟ้าและน้ำประปาจังไม่พอเพียง จึงไม่ค่อยมีความลงทุน แต่ทาง สปป.ลาวต้องการให้มีการขยายการลงทุน ก็จะต้องหาจุดลงตัวให้ได้ว่านักลงทุนไทยจะได้ประโยชน์อะไรที่ชัดเจนในด้านการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมข้ามมาในพื้นที่ ซึ่งยังขาดความชัดเจนด้านประโยชน์เชิงเปรียบเทียบ อย่างไรก็ตาม เส้นทางสายนี้จะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคที่เชื่อมอาเซียนไปสู่จีน โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ดังนั้น การที่ไทยจะให้ประเทศลาวยอมรับ

ธนิต ไสรัตน์

สภากุลสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในการเป็น Logistics Hub อยู่ที่ต้องทำให้ลาวได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งไทยจะต้องหาโครงการที่ทำให้ทางประเทศ สปป.ลาวได้บ้าง เช่น อาจใช้ประโยชน์จากเนื้อที่กว้างขวาง และพื้นดินมีความอุดมสมบูรณ์ โดยที่มีพลเมืองเพียงไม่กี่ล้านคน โดยการจ้างชาวบลูกร้ำขาวหรือพืชเกษตรเช่นที่จีนได้ทดลองปลูกข้าวพันธุ์จงชิง (Chongqing) ซึ่งเป็นข้าวเมล็ดยาวพันธุ์ผสมของจีน ในการทดลองปลูกในเขตเมืองไซทานี ของนครเวียงจันทน์ มีความประสบผลสำเร็จอย่างดี และจะเพิ่มนื้อที่การปลูกอีก 13,420 ไร่ ในปี พ.ศ. 2553 โดยตลาดสำคัญจะเป็นประเทศไทย ปัจจุบันนักธุรกิจจีนเข้ามาขอสัมปทานปลูกยางพาราและโรงอบยางกว่า 10 ราย ซึ่งแนวโน้มลาวจะเป็นประเทศที่ให้เช่าที่ทำการเกษตรเชิงพาณิชย์ ซึ่งนักลงทุนไทยที่เกี่ยวกับการค้ายาง ควรจะให้ความสนใจ

ข้อมูลทั่วไป (แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงห้าทา)

ลาวเหนือ	แขวงบ่อแก้ว	แขวงหลวงห้าทา
ที่ตั้ง		
ทิศเหนือ	<u>ติดกับ</u>	แขวงหลวงห้าทา
ทิศใต้	<u>ติดกับ</u>	จังหวัด南南
ทิศตะวันออก	<u>ติดกับ</u>	แขวงอุดมไชย
ทิศตะวันตก	<u>ติดกับ</u>	จังหวัดเชียงราย
พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	6,196	9,325
ลักษณะพื้นที่	ที่ราบสูงกับภูเขา	ภูเขาสูง
จำนวนประชากร	149,700 คน	150,000 คน
ความหนาแน่นของประชากร	24 คน/ตร.กม.	N/A
ทรัพยากรที่สำคัญ	ข้าวเหนียว	แร่ ป่าไม้ วัตถุดิบทางการเกษตร เช่น อ้อย ข้าวโพด ข้าวเหนียว และข้าวป่า

ธนิต ไสรัตน์

สถาบันภาษาและวัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

บทที่ 3

ความพร้อมของภาครัฐและเอกชนต่อการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่

จากการลงพื้นที่และการจัดสำรวจพังความคิดเห็นของนักธุรกิจและหน่วยงานของรัฐ ทั้งใน อำเภอเชียงของและฝั่งล้า พบว่า ประชาชนในท้องถิ่นมีการตื่นตัวและให้ความสนใจตอบรับต่อ เส้นทางหมายเลข R3 โดยเฉพาะการสร้างสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ซึ่งเดิมมักเข้าใจว่าทางลาว ไม่ให้ความสนใจ เพราะคิดว่าไม่ได้ประโยชน์ แต่จากการศึกษา พบว่า หน่วยงานรัฐและนัก ธุรกิจลาวให้ความตื่นตัว ต่อสะพานและถนน เนื่องจากห้องสองแขวง คือแขวงบ่อแก้วและแขวง หลวงน้ำทา เป็นเขตที่ประชากรยากจน จึงหวังว่าเส้นทางและสะพานจะเป็นการแก้ปัญหาให้กับ ท้องถิ่น โดยเฉพาะเกี่ยวกับโลจิสติกส์ นักธุรกิจและหน่วยงานของ สปป.ลาว มีความเข้าใจได้ในระดับ หนึ่ง และอาจใกล้เคียงกับทางอำเภอเชียงของ แนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง ควรจะนำร่องศึกษาของเส้นทางหมายเลข 9 และสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดามาร- สะหวันนะเขต) ซึ่งพบว่าต่อตระระยะเวลาที่สร้างสะพาน 2-3 ปี ไม่ได้มีการเตรียมพร้อมจนเมื่อเปิด สะพานอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม 2549 แต่สะพานเปิดใช้ได้จริงก็เป็นกลางเดือนมกราคม 2550 เพราะยังไม่ได้เจรจาเกี่ยวกับค่าใช้สะพานร่วมกัน ทั้งนี้ ประเด็นการขนส่งข้ามแดนมุกดามาร- สะหวันนะเขตและเวียดนาม จนปัจจุบันยังมีอีกหลายประเด็น ซึ่งตกลงกันไม่ได้หรือที่ตกลงกันใน กรอบ GtoG แต่ไม่มีผลในทางปฏิบัติ ซึ่งการเจรจาโดยขาดเป้าหมายและการบูรณาการส่งผลให้การ พัฒนาศักยภาพของจังหวัดมุกดามารและจังหวัดไกล้าเคียง ยังไม่ชัดเจน ทำให้การค้าการลงทุนยังไม่ เคลื่อนย้ายเข้าไปในพื้นที่ ดังนั้น เส้นทางหมายเลข R3E ควรจะนำปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง หมายเลข 9 มาเป็นกรณีศึกษาไม่ให้เกิดเมื่อสะพานเชียงของ-ห้วยทราย ได้สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2554

จากการศึกษาครั้งนี้ตั้งข้อสังเกตว่า แนวทางการพัฒนาจะต้องมีความชัดเจน เป้าหมาย ผลลัพธ์ และมียุทธศาสตร์ ในฐานะที่เป็นเส้นทาง R3E เป็นเส้นทางที่เป็นระเบียง เศรษฐกิจ (Economic Corridor Link) กับประเทศไทย ซึ่งมีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางของจีนภาคใต้ กับภาคเหนือของประเทศไทย ซึ่งไม่ควรกำหนดไว้เฉพาะที่อำเภอเชียงของ แต่การพัฒนาจะต้องเป็น รูปแบบ Cluster ดึงรายละเอียดต่อไปนี้

1. อำเภอแม่สาย จะเป็น HUB การขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับเส้นทาง R3W กับเมืองท่า ขี้เหล็ก ของประเทศไทย ซึ่งเส้นทางเส้นนี้ ก็จะเชื่อมโยงประเทศไทย , พม่า และจีนตอนใต้ ผ่านเมืองเชียงตุง หรือเกงทอง ไปเมืองล่า และเมืองต้าล้อ ซึ่งเป็นเมืองชายแดนของเข้าไปยัง ประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันเส้นทางนี้ยังอาจดูไม่ปลอดภัยจากกองกำลังว้าแดง แต่จากการเดินทางเข้าไปสำรวจพบว่าเป็นเส้นทางถนนซึ่งทางจีนสร้างเสร็จแล้ว และหากพม่ามีการเปลี่ยนแปลง

ปกครองไปในระบบที่สากลยอมรับ เส้นทางนี้ทางจีนก็มีนโยบายที่จะเชื่อมลงไปทางใต้ และเลียนไปทางฝั่งตะวันตกของพม่า เข้าไปยังเมืองมณฑะปุระ ในแคว้นอัสสัมของอินเดีย ประเทศไทยจึงไม่ความมองข้ามเส้นทางนี้ เป็นเส้นทางซึ่งจีนได้ลงทุนก่อสร้างถนนในประเทศพม่า เพื่อเชื่อมไทย-จีน จากอำเภอแม่สายถึงท่าขี้เหล็ก (Tachilek) ในรัฐฉานของพม่า ไปยังเมืองเลิน เมืองพยาด (Mong Hyayak) ผ่านเมืองเชียงตุง หรือเคียงตุง (Kengtong) ในภาษาไทยใหญ่ ถึงด่านเมืองลา (เมิงลา) และท่าล้อ หรือ ต้าล้อ (Daluo) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 214 ในประเทศไทยไปถึงจังหวัดเมืองเมืองไฮ (Meng Hai) ผ่านสะพานแขวงข้ามแม่น้ำโขงสู่เมืองนครจิ่งหง (Jing Hong) หรือเชียงรุ่ง บังก์เชียงรุ่งในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา (ปันนาในภาษาไทลื้อ หมายถึง พันนา) เป็นถนนที่สร้างเสร็จแล้วใน ค.ศ. 2004 เส้นทางนี้ยาวทั้งสิ้น 297 กม.

จากการที่ได้เดินเข้าไปสำรวจพบว่าถนนหอยู่ในระดับ Class III ของมาตรฐาน GMS คือกว้าง 9 เมตร ลักษณะสองเลนลาดยางโดยจะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง จากชายแดนภาคเหนือของไทยผ่านพม่าเข้าสู่เมืองจิ่งหงในมณฑะลูญาน และสามารถเชื่อมโยงไปถึงนครคุนหมิง (Kungming) ซึ่งเดิมเส้นทางนี้เป็นความหวังของไทยที่จะเชื่อมการขนส่งกับจีน เพราะเป็นเส้นทางถนนสายที่สร้างเสร็จไปก่อนหน้านี้แล้วสภาพถนนอาจจะคงเดี้ยวไปตามแม่น้ำและไหล่เขา แต่ก็จะใช้ขันส่งสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างไรก็ได้ เส้นทางนี้ไม่สามารถใช้ในการขนส่งได้ เพราะทางจีนได้ปิดด่านต้าล้อและกลายสภាបเป็นด่านทหาร ห้ามคนและรถขนส่งผ่าน ส่งผลให้เมืองลาหรือเมืองลา (Mong La) ซึ่งเคยเป็นเมืองคาสิโนที่สวยงามต้องปิดตัว โดยพม่าให้เหตุผลว่าเส้นทางไม่ปลอดภัย แต่นั้นนี่น่าจะแสดงให้เห็นถึงลักษณะปฏิสัมพันธ์ในทางไม่สู้ดีระหว่างรัฐบาลจีนกับรัฐบาลพม่า ซึ่งคนไทยที่จะเข้าด้านนี้ จะต้องขออนุญาตจากรัฐบาลคุนหมิง แต่ก็ยุ่งยากมากสำหรับรถขนส่งห้ามไม่ให้เข้า

2. อำเภอเชียงของ จะเป็นเส้นทาง New Trade Lane คือเป็นเส้นทางการค้าใหม่ทางถนนของประเทศไทย เพราะจะเป็นเส้นทางหลักของไทยที่สั้นที่สุดที่จะเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนไปประเทศจีนตอนใต้ ด้วยระยะทาง 228 กิโลเมตร จากอำเภอเชียงของ (บ้านดอนมหาวัน) กับเมืองบ้านดอน (ฝั่งลาว) ในแขวงบ่อแก้ว กับแขวงหลวงน้ำทา โดยเส้นทางนี้น่าจะเป็นเส้นทางหลักของการลำเลียงสินค้าราคาถูกของจีนเข้าสู่ประเทศไทย รวมทั้ง สินค้าจากเวียดนามตอนเหนือก็จะเส้นทางนี้เป็นการรายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งจะทำให้แขวงหลวงน้ำทาที่เมืองบ้านนาเตย เป็นสามเหลี่ยมเศรษฐกิจเป็น HUB ที่สำคัญของประเทศไทยภาคเหนือ คือเป็นสามแยกที่ถนน R3E จะมีถนนหมายเลข 13 มาเชื่อมโดยทางด้านตะวันออกเชื่อมโยงกับจีนผ่านเมืองบ่อเต็นกับเมืองบ่อขี้นของจีน และด้านทิศใต้ จะเชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 13 ซึ่งมีระยะทางประมาณ 400 กิโลเมตร จะเข้าถึงหลวงพระบาง ซึ่งทาง สปป.ลาว ได้ทุนจาก ADB Bank กำลังพัฒนาเป็นเส้นทางลาดยาง "ไปจนถึงเมืองไซ แขวงอุดมไชย – กับเมืองหลวงพระบาง – เวียงจันทน์"

ชนิต ไสรัตน์

สถาบัตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากเมืองไซ ทาง สปป.ลาว โดยความช่วยเหลือจาก ADB กำลังสร้างเส้นทางจากเมืองปากแบ่งเข้ามายังจังหวัดน่าน ซึ่งเส้นทางหมายเลข 13 จะเป็นเส้นทางสำคัญในการกระจายสินค้าลงไปสู่ลาวตอนกลางและใต้ ผ่านเส้นทางหมายเลข R3E ซึ่งจีนและเวียดนามกำลังมีการร่วมมือกันสร้างถนนเชื่อมโยงเส้นทางนี้ไปผ่านแขวงสาลีจนไปถึงเมืองเลาไก่ ซึ่งเป็นเมืองпромแಡหน้าไปเวียดนาม ซึ่งเส้นทางจะผ่านจังหวัดเดียงเบียนฟู จนถึงนครขานอย ซึ่งขณะนี้มีเส้นทางที่ใช้อยู่แล้ว ซึ่งจะทำให้สินค้าไหลลื่นจนไปถึงนครหนองหนิง ในมณฑลกว่างสีของประเทศจีน ดังนั้นในการวางแผนยุทธศาสตร์เส้นทาง R3E จะต้องเข้าใจในฐานะเป็นเส้นใหม่ทางการค้า (New Trade Lane) ในการเชื่อมกับ 4 ประเทศในอนาคต คือ ไทย-ลาวภาคเหนือ-จีนตอนใต้ และเวียดนามภาคเหนือ โดยภาครัฐของไทยจะต้องมีการกำหนดเป็นแผน 5 ปี 10 ปี ที่ชัดเจน

3. อำเภอเชียงแสน จะต้องพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงการขนส่งทางแม่น้ำโขง อย่าเข้าใจผิดว่าเมื่อมีสะพานและเส้นทางถนนแล้ว การขนส่งทางน้ำจะหมดไป เพราะสินค้าที่เป็นแบบเทกอง (Bulk Cargoes) และสินค้าเกษตร เช่น ยางพารา , ลำไยแห้ง , ผัก-ผลไม้ , วัสดุ ก่อสร้าง ฯลฯ จะยังใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำ เพราะต้นทุน Logistics จะต่ำกว่าทางถนน “เพระหากไทยไม่พัฒนาพื้นที่ ทางจีนก็จะไปพัฒนาในฝั่งประเทศไทย” ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์อะไรจากการขนส่งทางแม่น้ำโขง ปัจจุบันเรือขนส่งในแม่น้ำโขงทั้งหมดเป็นคนจีนที่ขยายใช้ท่าเรือเชียงแสน เพราะโครงสร้างคมนาคมขนส่งฝั่งลาวยังไม่มีแต่หากสะพานข้ามแม่น้ำโขงเสร็จในปี ค.ศ. 2010-2011 ยุทธศาสตร์นี้อาจเปลี่ยนไปได้

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3E โอกาสและความสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยความร่วมมือระหว่างประเทศของลาวในการที่จะให้ไทยใช้เป็น Land Bridge เชื่อมโยงกับประเทศจีน ซึ่ง สปป.ลาว ปัจจุบันจะมีความตื่นตัวมากเกี่ยวกับเส้นทางเชื่อมโยงข้ามประเทศเพาะปลูกมีนโยบายเปลี่ยน Land Lock ให้เป็น Land Link โดยกรมหัวทางของลาว ซึ่งก็คือการขนส่งทางบก จะมีส่วนอยู่ในทุกเวทีระหว่างประเทศ โดยภายใต้กรอบ GMS ได้มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงในปัจจุบัน 2 จุด คือสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 หนองคาย-ท่านาแร้ง-กำแพงเวียงจันทน์ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 คือ ที่มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ซึ่งสะพานทั้ง 2 ก็จะเป็นเส้นทางเชื่อมไปสู่ประเทศไทย แต่เส้นทาง R3E เมื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปสู่ประเทศไทย ดังนั้น ในการใช้ประโยชน์จากถนน R3E จึงขึ้นอยู่กับสะพานที่จะสร้างใหม่ โดยมีโครงการก่อสร้างสะพานแห่งที่ 3 ที่อำเภอเชียงของ-ห้วยตราษ-แขวงบ่อเต็น โดยคาดว่าจะเริ่มสร้างได้ในเดือนกันยายน พ.ศ.2552 และจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554 ขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้ลงสำรวจพื้นที่จุดก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 ที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย หลังจากได้ข้อสรุปจากการเจรจาระหว่างไทย – จีน โดยอก碌ร่วมกันที่จะออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง โดยไทยรับออกแบบค่าใช้จ่ายค่าจ้างออกแบบรายละเอียด คัดเลือกที่ปรึกษาและทำที่ โอ อาร์ (TOR) คาดว่าจะเริ่ม

ชนิต ไสรัตน์

สภากุลสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ดำเนินการได้ในเดือนตุลาคม 2551 และจะแล้วเสร็จในปี 2554 โดยจะมี แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รองรับด้วย โดยความคืบหน้าโครงการ ภายหลังจากที่ได้รับการประชุมร่วมกันระหว่างประเทศไทย ลาว จีน และธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB รวม 3 ครั้ง ล่าสุดค่าก่อสร้างประมาณ 44 ล้าน เหรียญสหรัฐ หรือกว่า 1,500 ล้านบาท โดยไทย – จีน ได้ตกลงร่วมกันว่าจะเป็นผู้ออกแบบค่าใช้จ่าย ในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งของมูลค่าโครงการ ซึ่งไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพดังกล่าวสำเร็จขึ้น ฝ่ายไทย จึงได้เสนอออกแบบค่าใช้จ่ายในการ ออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้คัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด และ จัดทำ TOR ให้ ขณะที่ฝ่ายลาว จีนและ ADB ร่วมเป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษาและ คณะกรรมการติดตามมุ่งติดตามค่าใช้จ่ายในโครงการนี้จำนวน 30 ล้านบาท

การศึกษาในช่วงเดือนพฤษภาคม 2550 ได้เข้าไปสำรวจพื้นที่ก่อสร้างสะพานในฝั่งลาว ซึ่ง เป็นไร่ข้าวโพด ทางแขวงได้มีการปักเขตไว้ชัดเจน บริเวณที่จะก่อสร้างสะพานเป็นจุดที่แคบที่สุด อยู่ที่บ้านปากอิงเหนือ ต.ครีดอนชัย อ.เชียงของ จ.เชียงราย ห่างจากถนนสาย อ.เชียงของ ราว 6 กิโลเมตร ส่วนฝั่งประเทศไทย สปป. ลาว จะเป็นพื้นที่ราบอยู่ในเขตบ้านดอน (ขึ้นก) จากทิศใต้ของตัว เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ส่วนรูปแบบของสะพานจะเป็น 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ให้ทางกว้าง 2 เมตร ทางคนเดินกว้าง 0.5 เมตร สะพานจะมี 3 ส่วน รวมความกว้างของ สะพาน 14.70 เมตร สะพาน จะมี 3 ส่วน ประกอบด้วยสะพานข้ามแม่น้ำโขง ถนนเชื่อมต่อหรือ อาคารด้านพรමแดน (BCF) ในลาว และถนนเชื่อมต่อ(BCF) ในไทย การก่อสร้างสะพานจะเริ่มได้ใน เดือนตุลาคม 2551 คาดว่าจะ แล้วเสร็จกลางปี 2554 ใช้เวลาในการก่อสร้าง 30 เดือน อย่างไร ตาม จากการศึกษาพบว่า การใช้ประโยชน์จากถนน R3E คงไม่มีความจำเป็นจะต้องรอให้ สร้างสะพานเสร็จ เพราะสามารถใช้แพนนานยนต์ในการขนส่งรถบรรทุกข้ามฟาก ซึ่งปัจจุบัน แพนนานยนต์ก็เป็นที่ใช้กันอยู่แล้วในพื้นที่ เพราะสามารถขนสินค้า เช่น ลิกไนต์ จากฝั่งลาวมาไทย เป็นจำนวนมากๆ เพียงแต่อาจมีการปรับปรุงท่าเทียบแพให้มีความสะดวกมากขึ้นเท่านั้น

ประเด็นที่ประเทศไทยควรจะพิจารณาในการส่งเสริมเส้นทางขนส่ง R3E ประกอบด้วย

- บทบาทภาครัฐ จะต้องมีความชัดเจน มียุทธศาสตร์ มีแผน มี Action Plan ที่ปฏิบัติได้ จริงในการร่วมมือกับภาคเอกชนอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนระบบขนส่ง เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทางเศรษฐกิจในประเทศไทย
- ภาครัฐต้องเร่งทำความติดตามเกี่ยวกับกฎหมายที่และระเบียบว่าด้วยการขนส่งผ่าน ถนน ไทย – ลาว-จีน ทางด้านจีนนั้นนักธุรกิจจีนก็ไม่เข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายของไทยและ แจ้งว่าพิกัดศูนย์การของไทยไม่ชัดเจนมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าระบบสูง (เป็นการบอกเล่าของนัก ธุรกิจจีน) รัฐบาลจึงควรเร่งทำข้อตกลงร่วมกัน เพื่อให้เกิดความร่วมมือทางการค้าและโลจิ สติกส์ทั้งเส้นทางถนนและเส้นทางการค้าในแม่น้ำโขง
- ประเทศไทยเองจะต้องทำความเข้าใจกับนักธุรกิจท้องถิ่นและวางแผนยุทธศาสตร์ใน การเตรียมรับมือกับสินค้าของจีน ซึ่งจะใช้เส้นทาง R3E เข้ามาในประเทศไทย ภาครัฐ

ธนิต ไสรัตน์

สภาก亩สาหกรรมแห่งประเทศไทย

ที่เกี่ยวข้องจะต้องมียุทธศาสตร์ที่เป็นผลประโยชน์แห่งชาติ ซึ่งยังมองว่าบทบาทของภาครัฐในด้านธุรกิจค่อนข้างด้อยกว่าทางจีน ซึ่งมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ในเชิงธุรกิจขณะที่ภาครัฐไทยเน้นความสัมพันธ์ที่เป็นรูปแบบในการเจรจา หรือ Protocol

4. การใช้ประโยชน์สេដ្ឋកែវ จีนและไทย จะต้องทำความเข้าใจกับผู้บริหารของแขวงและประชาชนของลาว ซึ่งมีความวิตกเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ลาวควรจะได้บ้างจากสេដ្ឋកែវ แห่งนี้
5. การส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบสีประจำ (ไทย-ลาว-พม่า-จีน) จะต้องทำอย่างจริงจัง เพราะปริมาณนักท่องเที่ยวคาดว่าจะมีถึง 2.6 ล้านคน (ตัวเลขของทางจีน) โดยเฉพาะตอนเหนือตอนบน ซึ่งการท่องเที่ยวจะต้องทำเป็นแบบบูรณาการไม่ใช่ไทยกับประเทศจีน แต่ต้องร่วมมือกับ สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-พงศาลี) ร่วมมือกับพม่าภาคเหนือ (ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง) โดยมีจังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่กับมณฑลยูนานเป็นหัวท่อและห้ายท่อ
6. ต้องเร่งเจรจาเกี่ยวกับการออกวีซ่า ทั้งของนักท่องเที่ยวและคนขับรถ ซึ่งทั้งทางจีน ต้องการให้ทางไทยเร่งดำเนินการ แต่ก็ต้องได้รับความร่วมมือกับทาง สปป.ลาว ซึ่งจะส่งผลทั้งต่อด้านการท่องเที่ยว การขนส่งและการค้า-การลงทุนตามสេដ្ឋកែវ R3E

ประเด็นสำคัญที่ไทยต้องนำมาพิจารณาจากบริบทในมุมมองของจีนต่อสេដ្ឋកែវ R3E โดยเฉพาะ บทบาทของจีนที่มีต่อไทยและอาเซียน โดยสินค้าจากจีนซึ่งมีราคาถูกจากปัจจัยด้านค่าแรง ที่ได้เปรียบไทย ซึ่งสินค้าไทยก็ไม่ควรแข่งกับจีนด้านราคา และไทยก็ไม่สามารถแข่งกับจีนด้านบุกเบิกสេដ្ឋកែវในประเทศเพื่อนบ้าน เพราะจีนมีปัจจัยเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคที่เหนือกว่าไทยมาก สิ่งที่ควรทำคือการเป็นพันธมิตรทางโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว โดยการเกี่ยวก้อยไปด้วยกัน และการได้ประโยชน์ร่วมกัน แต่การขาดปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจในการต่อรองของนักธุรกิจของไทย คงมีจำกัดตามข้อจำกัดของกฎหมายและวัฒนธรรมการค้าของประเทศจีน จากบทบาทของจีนจะเห็นได้ชัดเจนจากความประสงค์ที่ชัดเจนในการต้องการมีบทบาทในฐานผู้นำของการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขงของภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ได้ ในการติดต่อกับจีนต้องเข้าใจเกี่ยวกับระบบการปกครองท้องถิ่น ซึ่งรัฐบาลมีอำนาจสามารถออกกฎหมาย , ระเบียบ โดยเฉพาะภาษี VAT 13% ของจีน ทำให้ไทยเสียเปรียบจากการเปิด FTA ผักผลไม้ แต่ VAT 17% สำหรับสินค้าประเภทอื่น จะเป็นปัญหามากกว่าเมื่อ FTA จีน-อาเซียนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2553 นอกจากนี้ ในการทำธุรกิจกับจีน ซึ่งเป็นรัฐบาล Federal State แต่ละมณฑลค่อนข้างมีอิสระมีกฎหมายและยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจน ขนาดแข่งขันกันเอง เช่น มณฑลกว่างสีกับมณฑลยูนาน ซึ่งมีลักษณะเป็นเกษตรกรรมคล้ายกัน โดยยูนานนั้นพัฒนา ก่อนทำให้คนไทยรู้จักมากกว่ากว่างสี ซึ่งเริ่มพัฒนาจริงจัง เมื่อ พ.ศ. 2547 โดยจีนมีนโยบายพัฒนามณฑลกว่างสีทางตะวันตกเนื่องให้เป็นประตูสู่อาเซียน เพราะอยู่ในทำเลที่เข้าถึงอาเซียนผ่านเวียดนามและใช้สេដ្ឋកែវหมายเลข 9 เข้าสู่ไทย จะสะดวกกว่าใช้ยูนานเป็น Hub ซึ่งต้องใช้การขนส่งผ่านแม่น้ำโขง ซึ่งมีปัญหาระดับน้ำและค่าขนส่งแพง ขณะที่สេដ្ឋកែវ R3E ในลาว มีอุปสรรคทั้งจากการที่รัฐบาลลาวไม่ค่อยสนใจและยังต้องพัฒนาอีกมาก

สภาพการค้าชายแดนไทย-จีน (ตอนใต้)

จีน (ตอนใต้)				
	ปี 2003	ปี 2004	ปี 2005	
มูลค่าการค้า	4,216.54	3,352.63	5,240.63	
ส่งออก	3,129.12	2,110.26	4,171.96	
นำเข้า	1,087.42	1,242.37	1,068.67	
ดุลการค้า	2,041.70	867.89	3,103.29	

อย่างไรก็ได้ ด้วยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของจีนอยู่ลึกเข้าไปในตอนเหนือสุดแห่งนิดินของอนุภูมิภาค ซึ่งบริเวณตอนเหนือของประเทศไทย ,ลาว จะมีลักษณะเป็นเทือกเขาสูงต่อเนื่องติดต่อกันและเป็น บริเวณที่ทุรกันดาร การเชื่อมโยงขนส่งกับประเทศต่างๆในอนุทวีปชั้นใน บทบาทของการขนส่ง ประเภททางรถไฟ , ทางทะเล และทางอากาศ ซึ่งจีนพัฒนาไปได้ไก้กว่าไทย ก็จะไม่เป็นปัจจัยต่อ การเป็น Logistics Hub โดยการขนส่งทางบกจะเป็นทางเลือกที่สำคัญ ซึ่งทั้งประเทศไทยและจีนก็ต้อง ขับเคลื่อนประเทศเวียดนาม ลาว หรือแม้แต่พม่า ประเด็นสำคัญจึงไม่ใช่อยู่ที่ปัจจัยเฉพาะไทยกับจีน แต่ขึ้นอยู่กับปฏิสัมพันธ์ที่ไทยจะต้องมีกับประเทศเพื่อนบ้าน

บทที่ 4

แนวทางการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

การลงทุนในประเทศไทยเนื่องจากเห็น ตามเส้นทางหมายเลขอี 3E ควรจะมีการศึกษาที่ชัดเจนว่าไทยจะได้ประโยชน์อย่างไร โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมพัฒนา เมืองรัฐ การปลูกยางพารา และการท่องเที่ยว ซึ่งควรจะมีการสนับสนุนให้มีการวิจัยเชิงลึก และนำออกเผยแพร่ ให้กับนักธุรกิจไทย ซึ่งภาครัฐจะต้องเร่งไปทำการเจรจาเกี่ยวกับด้านการเงินกับลาว ซึ่งปัจจุบันมีเฉพาะธนาคารพัฒนาลาว มีข้อตกลงกับธนาคารไทยพาณิชย์ จึงควรมีการขยายไปยังธนาคารอื่น ซึ่งประเทศจีนและเวียดนามมีการเข้ามาเจรจา กับรัฐบาลแขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทามากกว่าไทย โดยได้มีการเจรจาโครงการและสัมปทานต่างๆ ไปหลายโครงการ ประเทศไทยควรจะมียุทธศาสตร์ในการรักษาตลาดสินค้าไทยที่แข็งบ่อแก้ว ซึ่งส่วนใหญ่สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าของไทยมีอยู่ 60% แต่ทางหลวงน้ำทาซึ่งใกล้กับจีนและเวียดนาม สินค้าส่วนใหญ่ 80% จึงเป็นของจีนและเวียดนาม ซึ่งสินค้าไทยมีคุณภาพดีกว่า ถึงแม้ราคาก็สูงกว่าจีน ก็เป็นที่นิยมกว่า เพราะประชาชน ลาวนิยมดูโทรศัพท์ที่ดีของไทย สืบโซนไทรและวัฒนธรรมของไทย จึงเข้าถึงคนลาวมากกว่าจีนและเวียดนาม เนื่องจากคนไทยและลาว พูดภาษาใกล้เคียงกัน ซึ่งตรงนี้เป็นโอกาสและเป็นจุดแข็งของไทย

จากการศึกษาพบว่าทาง สปป.ลาว ให้ความสนใจต่อการพัฒนาตามเส้นทางหมายเลขอี 3E โดยเฉพาะที่แข็งบ่อแก้วได้พัฒนาเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนา แบ่งออกเป็น 3 แผนประกอบด้วย

1. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางในแม่น้ำโขง ติดต่อระหว่างประเทศไทย ,ประเทศไทย พม่าและประเทศไทย โดยพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำโขงให้สามารถเชื่อมโยงจากเมืองท่า ทางเลี้ยงของประเทศไทย จนไปถึงแขวงหลวงพระบาง ประเทศลาว
2. แผนยุทธศาสตร์พัฒนาภาคเหนือของลาว โดยเส้นทาง R3E ซึ่งนักธุรกิจจีนกำลังพิจารณาความเป็นไปได้ในการสร้างท่าเรือด้านฝั่งลาว ซึ่งมีความเหมาะสมทางกายภาพ ดีกว่าไทยและเรือที่ขนส่งในแม่น้ำโขงทั้งหมด เป็นของจีน ซึ่งจะทำให้นักธุรกิจจีนสามารถควบคุมเส้นทางโลจิสติกส์ทั้งทางน้ำและทางถนนได้อย่างสิ้นเชิง โดยทาง สปป.ลาวที่จะได้รับประโยชน์ด้วย ให้เป็นประโยชน์ในการเชื่อมโยงจีน , ลาว และอาเซียน ซึ่งจะทำให้ชาวมีศักยภาพในการระบายตัวถูกติดและเป็นแหล่งการลงทุน ซึ่งต้องการใช้พลังงานทางน้ำและวัตถุติด ซึ่งลาวไม่เน้นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงาน เนื่องจากมีแรงงานไม่เพียงพอ

3. แผนความพร้อมด้านการลงทุน ทางลາວนั้นกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ชัดเจนในการลงทุน โดยกฎหมายลงทุนของลาว อนุญาตให้มีการลงทุนโดยเฉพาะการแปรรูปและปรุงแต่งสินค้า ด้านกิจกรรม โดยทางลาวมีการเข้าใจถึงการส่งเสริมอุตสาหกรรม SMEs และมี แผนพัฒนา SMEs โดยการลงทุนหากไม่เกิน 3.0 ล้าน USD ทางแขวงสามารถอนุมัติได้ เอง แต่หากเกินกว่านี้ ต้องขออนุมัติจากรัฐบาลเวียงจันทน์

สำหรับธุรกิจและหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับเมืองแร่ อุตสาหกรรมไม้และแปรรูปไม้ อุตสาหกรรมขนส่ง ต้องขออนุมัติจากรัฐบาลกลาง แขวงไม่มีอำนาจ ที่ผ่านมานักลงทุนของไทยที่เข้ามาลงทุนทางภาคเหนือมีไม่มาก มีแต่การทำลิกไนต์ที่แขวงหลวงน้ำทา การค้าส่วนใหญ่ที่ทำกับไทย เป็นการค้าชายแดน ซึ่งทางลาวยังต้องการให้ไทยเจรจาเกี่ยวกับสินค้าการเกษตรที่จะต้องเสียภาษี เมื่อเข้าไทย โดยแขวงบ่อแก้วยังไม่มีข้อตกลงด้าน Contract Farming อักหั้ง ทางแขวงบ่อแก้ว ต้องการให้ไทยยกเว้นภาษีนำเข้า พริก, ดอกดาวเรือง และกระเทียม ซึ่งเป็นจำนวนเงินค่าภาษี ไม่ค่อยมาก ทางรัฐบาลไทยมีการพิจารณาผ่อนผัน โดยเฉพาะ สคช. ควรจะเร่งมีการตกลงกับลาว เกี่ยวกับ Contract Farming นอกจากนี้ ทางลาวยังส่งเสริมการลงทุนในการปลูกยาง โดยประเทศไทยเข้ามาลงทุนกว่า 10 บริษัท มีการแบ่งผลประโยชน์ 60:40 ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนปลูกยางในลาวยังนี้ โดยโครงการที่แขวงบ่อแก้วได้มีการลงทุนขนาดใหญ่ ประกอบด้วย โครงการร่วมระหว่างไทยกับเกาหลีใต้ เป็นโ蓉แรมและรีสอร์ท เนื้อที่ 155 เอเคต ของบริษัท กринซีตี้ จำกัด มูลค่าการลงทุน 42 ล้าน USD โครงการก่อสร้างโ蓉แรมคาสิโน เป็นนักลงทุนจากมาเก๊า ซึ่งจะสร้างอยู่ตรงข้ามอำเภอเชียงแสน ตรงสามเหลี่ยมทองคำ โดยลูกค้าหลักจะเป็นคนไทย ฯลฯ

แนวทางการปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศ สปป.ลาว รวมองในภาพรวม ประกอบด้วย

1. ด้านการค้า ไทยเป็นประเทศที่ลาวยำนำเข้าสินค้ามากที่สุด คิดเป็นประมาณร้อยละ 50 ของการนำเข้าทั้งหมด แต่เนื่องจากสปป.ลาวนี้มีประชากรเพียง 6-7 ล้านคน ทำให้ ปริมาณการค้ามีจำนวนไม่มากนัก ในปี 2546 การค้าไทย-ลาว มีมูลค่ารวม 23,220.70 ล้านบาท โดยไทยได้ดุลการค้า 14,627.10 ล้านบาท อย่างไรก็ตามการค้ากับ สปป.ลาว อีกประมาณร้อยละ 30 เป็นการค้าชายตามแนวชายแดน และจุดผ่านแดนควรเพิ่มจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้น และประเทศไทยต้องมีการปฏิรูประบบการค้าชายแดนให้เข้าสู่ระบบสากล โดยแก้ไขปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดน ซึ่งแต่ละแขวงจะมีกฎหมายที่ต่างกัน จึงต้องเร่งปรับปรุงกระบวนการ ผ่านแดนให้สะดวกรวดเร็ว ประเทศ สปป.ลาว มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยด้านนามตอนเหนือและกลาง ประเทศไทยได้ให้สิทธิพิเศษทางภาษี AISIP กับ สปป.ลาว เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยได้รับการยกเว้นภาษี ซึ่งจะส่งเสริมต่อการขยายตั้นทุน และเวลาในการขนส่งสินค้าผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศไทย ศักยภาพในการที่ลาวยังต้องพึ่งพา

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ไทยและเป็นการส่งเสริมต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย ทางลาวกำลังส่งเสริมให้นักธุรกิจลาวพัฒนาเป็น “คุนกลาง” หรือ Trading House โดยอาศัยความได้เปรียบที่มีสัมพันธ์ที่ดี ทั้งจีนและเวียดนาม โดยก่อนหน้าเชื้อสายเวียดนาม ที่เรียกว่า “เวียดเกี้ยว” ได้เข้ามาควบคุมการค้าของลาวเป็นส่วนใหญ่ โดยการค้าขายกับลาว ส่วนใหญ่มักเป็นการค้าชายแดน ซึ่งไทยจะได้ดูแลการค้ากับลาว ภาวะการค้า (ชายแดน) ระหว่างไทย – สปป.ลาว

พ.ศ.	2546	2547	2548
มูลค่าการค้า	942.52	1,425.94	2,288.71
ส่งออก	609.81	982.04	1,631.35
นำเข้า	332.71	443.90	657.35
ดุลการค้า	277.10	538.14	974.00

สินค้าที่ส่งออกมาไทยและทำรายได้เป็นอันดับ 1 ของลาว คือ การขายกระแสงไฟฟ้าพลังน้ำ โดยมีโครงการไฟฟ้าน้ำเงิน ซึ่งมีเขื่อนและอ่างเก็บน้ำเงิน (Nam Ngum Dam) อยู่ตอนเหนือของนครเวียงจันทร์ฝ่านเมืองโภนໂອງ และโครงการไฟฟ้าแห่งใหม่ คือ น้ำเทิน (Nam Theun) ซึ่งอยู่ในแขวงคำเม่น ได้รับน้ำจากเทือกเขาขนาดใหญ่ เป็นต้นน้ำของแม่น้ำกระดึงและแม่น้ำเทิน ซึ่งจะไหลลงสู่แม่น้ำโขงที่เมืองปากกระดึงตรงข้ามกับอำเภอบุรุงคล้าของไทย โดยโครงการไฟฟ้าน้ำเทิน เป็นโครงการขนาดใหญ่ โดยเฟสแรก โครงการน้ำเทิน ½ ได้จ่ายไฟฟ้าขายไทยแล้ว และกำลังเจราเฟสที่สอง คือ น้ำเทิน 1 ซึ่งจะอยู่ตระหง่าน้ำ สำหรับเฟสที่ 3 เป็นโครงการน้ำเทิน 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลลาว ฝรั่งเศส และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตของไทย โดยโครงการน้ำเทินจะอยู่บนเส้นทางหมายเลข 8 อยู่ในแขวงคำเม่น โรงงานจะตั้งอยู่ในหุบเขาเต็มไปด้วยป่าไม้และเป็นเส้นทางไปสู่เมืองหลักซา สามารถออกสู่ชายแดนเวียดนาม ผ่านด่านน้ำเงาไปด้านโกร์โกราของเวียดนาม ซึ่งจะมีเส้นทางไปจนถึงท่าเรือวินช์ ซึ่งอยู่กึ่งกลางระหว่างท่าเรือดานังกับท่าเรือไฮฟอง



เส้นทางหมายเลข 8 จากเมืองคำเกิด-หลักซา
มีลักษณะชันและคดเคี้ยวไม่เหมาะสมกับการขับขี่ด้วยคอนเนอร์
ชนิต ไสรัตน์
สถาบัตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2. การลงทุน ประเทศไทยมีการลงทุนในจำนวนมากที่สุดถึงร้อยละ 87 คิดเป็นมูลค่า 2.68 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ แสดงถึงศักยภาพของไทยในการที่ใช้ประโยชน์จากลาว สาขาธุรกิจที่ไทยไปลงทุนมากที่สุด คือ พลังไฟฟ้า , ขนส่งและโทรคมนาคม ส่วนสาขาอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ มีเป้าหมายเพื่อพึ่งพาต่อกัน แรงงาน และพลังงานเพื่อการผลิตทั้งสินค้าอุปโภค – บริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศ สปป.ลาว และเพื่อการส่งออกภายใต้กรอบข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ ACMECS โดยโครงการเมืองพี่เมืองน้องกับลาว (Sister Cities) ใน การพัฒนาเขตเศรษฐกิจด้านการค้าการลงทุน อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน เป็นพื้นที่ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างประเทศไทยเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนเชียงราย ซึ่งครอบคลุม 3 เมืองหลักชายแดนแม่สาย เชียงแสนและเชียงของ

เปรียบเทียบความเหมาะสมเชิงพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตกับแขวงบ่อแก้ว

ในด้านการลงทุนด้านอุตสาหกรรมกับ สปป.ลาวแขวงสะหวันนะเขต จะมีความเหมาะสมกว่า แขวงบ่อแก้ว เพราะได้มีการเตรียมพร้อมมา 2-3 ปีก่อนหน้านี้ เพราะเป็นแขวงที่อยู่ในเส้นทางสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และอยู่ในแนวเส้นทางถนนเศรษฐกิจอาเซียนหมายเลข 9 ซึ่งมีระยะทางประมาณ 270 กิโลเมตร ก็จะไปชายแดนลาวที่เมืองเด่นสวรรค์ ซึ่งลาวกำลังพัฒนาให้เป็นศูนย์อุตสาหกรรมและผู้ของเวียดนามจะเป็นด่านลาวบัว ในจังหวัดกว้างจิ ของเวียดนาม ซึ่งปัจจุบันเวียดนามส่งเสริมเป็นเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีโรงงานหลายแห่งได้ไปลงทุนในพื้นที่ ในทศนะด้านอุตสาหกรรมเห็นว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบัว” จะมีศักยภาพด้านการลงทุนของหกกลุ่มใหญ่ โดยเฉพาะ “SMEs” ซึ่งยังไม่พร้อมที่จะเข้าไปลงทุนเต็มตัวในเวียดนามแบบ FDI โดยใช้ศักยภาพ “ลาวบัว” ให้เป็น “Offshore Factory” และให้มีการเชื่อมโยงกับฝั่งไทย โดยใช้จังหวัดมุกดาหารเป็น Landbridge ซึ่งน่าจะพิจารณาเกี่ยวกับการส่งเสริมให้จังหวัดมุกดาหารเป็นเขตอุตสาหกรรมชายแดน โดยให้ได้รับสิทธิ์ด้านแรงงานเช้าไป-เย็นกลับ เพราะจะมีปัญหาความมั่นคงน้อยกว่าทางด้านพม่า ซึ่งแนวคิดนี้ควรจะมีการศึกษาต่ออยอด โดยเปลี่ยนทัศนคติใหม่ หากภาคเอกชนพร้อมก็ให้ร่วมมือก็ให้ร่วมมือกับการนิคมอุตสาหกรรมอย่างน้อยก็จะยังต่อท่องหายใจให้อุตสาหกรรมไทยที่ยังต้องใช้แรงงานเข้มข้นได้ระยะหนึ่ง โดยฐานการผลิตใช้แรงงานจากภาคกลางของเวียดนาม ซึ่งยังมีจำนวนมาก เพราะฐาน อุตสาหกรรมยังมีจำนวนไม่มากเหมือนภาคเหนือและภาคใต้ โดยค่าแรงคนงานประมาณ 40 เหรียญต่อเดือน และเวียดนามให้เช่าที่ดินแบบให้เปล่า 11 ปี ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบศักยภาพเชิงพื้นที่กับแขวงบ่อแก้ว ซึ่งยังขาดความพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโครงสร้างเกี่ยวกับไฟฟ้า โดยเฉพาะศักยภาพด้านการออกสู่ทะเล ความเหมาะสมเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายการลงทุน จึงอาจต้องใช้เวลาประมาณ 8-10 ปีข้างหน้า

อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ได้พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนในสะหวันเชโน (Savann-Seno Special Economic Zone) แขวงสะหวันนะเขต ให้เป็นศูนย์อุตสาหกรรมแต่ยังขาดความ

ชัดเจนเกี่ยวกับแรงงานและศักยภาพเชิงพื้นที่ นอกจากนี้ นักธุรกิจชาวกำลังพัฒนาศูนย์เปลี่ยนหัวลากหรือ Truck Terminal เพื่อเชื่อมโยงไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยพื้นที่ภาคเหนือของลาวนี้เป็นภูเขาและป่าไม้ที่สมบูรณ์มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ โดยเฉพาะมีค่ากระแสไฟฟ้าที่ต่ำ แต่เนื่องจากมีฐานประชากรไม่มาก ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน เพราะต้องอาศัยแรงงานจำนวนมากอีกทั้ง แรงงานของลาวค่อนข้างไร้ทักษะและมีปัญหาด้านความไม่สงบ ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้ลาวเป็นฐานการผลิต อย่างไรก็ตาม โดยที่มูลค่าการส่งออกไฟฟ้าของลาวอาจเป็นรายได้อันดับหนึ่งทั้งนี้ การลงทุนในลาวอันดับที่ 1 ก็คือ การลงทุนด้านกระแสไฟฟ้า ซึ่งประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สุดของลาว โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างเขื่อนห้วยแม่ 2 เป็นเขื่อนขนาดใหญ่สูงถึง 180 เมตร โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตและบริษัท ช. การซ่าง ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ทั้งหมด ซึ่งลาวมีโครงการก่อสร้างเขื่อนอีก 24 เขื่อนภายในปี พ.ศ. 2563 จะทำให้ลาวยกระแทกไฟฟ้าให้ไทยได้ถึง 8,500 เมกะวัตต์ โดยผลผลอยได้จะทำให้ลาวเป็นแหล่งพลังงานนำเข้าจีดขนาดใหญ่ของภูมิภาค ซึ่งลาวจะเป็นประเทศส่งออกปลาน้ำจืดให้กับประเทศไทยในอนาคต

บทที่ 5

เส้นทาง R3E ในบริบทของจีน

รัฐบาลจีนมองเส้นทาง R3E ในฐานะเส้นทาง New Trade Lanes ทางการค้า ในการระบายสินค้าจากจีนไปอาเซียน โดยใช้ประเทศไทยเป็น Landbridge โดยเส้นทางสายนี้จีนมุ่งมั่นให้เป็นเส้นทางการค้า โดยส่งเสริมให้มีการขนส่งทั้งที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุก ค่าระหว่าง ค่าเฟรต และด้านเอกสารให้มีความพร้อม อย่างฝ่ายจีนนั้นมีความเข้าใจและส่งเสริมระบบการขนส่งที่เรียกว่า Multimodal Transport โดยใช้ภาคเอกชนของจีนให้เป็นกลไกขับเคลื่อน ซึ่งประเทศไทยจีนสร้างเส้นทางรถไฟจากนครคุนหมิง จนไปถึงชายแดนประเทศลาว ซึ่งทางจีนต้องการทราบทิศทางการสร้างเส้นทางรถไฟของไทยว่าจะมีเส้นทางเชื่อมต่อกับเชียงรายและเชียงของหรือไม่ แต่เข้าใจว่าจีนอาจสร้างสุดแค่ชายแดนจีน โดยการพัฒนาโลจิสติกส์ทั้งระบบมีการตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการค้า ภายใต้สถาบันขนส่งและโลจิสติกส์แห่งชาติของประเทศไทย โดยยุทธศาสตร์ของคณะกรรมการชุดนี้จะสร้างความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยวางแผนทบทวนเป็น Logistics Landbridge ไปสู่อาเซียน ประกอบด้วย

1. ยุทธศาสตร์คุนหมิง-กรุงเทพ ที่เรียกว่า คุนมัง-กงลู
2. ยุทธศาสตร์คุนหมิง-ร่างกุ้ง ซึ่งจีนได้สร้างถนน R3W เข้าไปในประเทศพม่า จนไปถึงเมืองท่าขี้เหล็กติดกับชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย
3. ยุทธศาสตร์คุนหมิง-อาหอย ซึ่งจีนมีแผนงานในการสร้างถนนผ่านแขวงพงศាឩลีของ สปป. ลาวเข้าไปในเมืองเลาไก่ชายแดนประเทศไทยและสามารถเชื่อมโยงกับอาหอยได้ทั้งทางเหนือและปัจจุบันจีนมีเส้นทาง ผ่านทางนครหนองหนิง ถนนหลวงวังสี ผ่านด่านไวยี ภูวนและเส้นทางผ่านเมืองก้ายของเวียดนาม

นอกจากนี้ ทางจีนได้สนับสนุนให้มีสมาคมขนส่งระหว่างประเทศ เป็นองค์กรอิสระขึ้น ตรงต่อคณะกรรมการปฏิรูปและวางแผนโลจิสติกส์ของจีน ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับของคณะกรรมการธุรกิจการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ โดยวางแผนยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

1. การขนส่งทางถนน โดยใช้เส้นทาง R3E หรือคุนมัง-กงลู เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกและจากศูนย์อุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อกระจายสินค้าลงได้ไปสู่ประเทศไทยเป้า ได้แก่ ไทย, พม่า, มาเลเซีย และกัมพูชา โดยได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางชูปเปอร์ไฮเวย์ ระยะทาง 698 กิโลเมตร เชื่อมคุนหมิงกับเส้นทาง R3E จนถึงชายแดนประเทศไทย โดยในปี 2008 เส้นทางสายนี้จะสร้างเสร็จ

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันภาษาและวัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

2. การขันส่งทางแม่น้ำโขง จีนยังให้ความสำคัญการขันส่งในแม่น้ำโขงให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าแปรรูปการเกษตร ซึ่งสินค้าจากไทยจะมี ยางพารา , ข้าว และแป้ง โดยภายหลังจากการสร้างเขื่อนกาหลั่นป่า จะทำให้การขันส่งสามารถทำได้ตลอดปี และสามารถขนส่งสินค้าทางเรือในช่วงหน้าแล้ง ได้ถึง 150-300 เมตริกตันต่อลำ ซึ่งปัจจุบันบรรทุกได้ 60-100 เมตริกตันในหน้าแล้ง โดยจีนมีโครงการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่รองรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เมืองกาหลั่นป่า ให้สามารถรองรับสินค้าได้ประมาณ 700,000 เมตริกตันต่อปี
3. การสร้างเส้นทางรถไฟคุนหมิงเพื่อมาเชื่อมกับประเทศไทย อาจเข้ามาเชื่อมกับอาเภอเด่นชัย หรืออำเภอเชียงของ ซึ่งทางจีนต้องการให้ประเทศไทยมีแผนการที่ชัดเจนว่าจะมีการขยายเส้นทางรถไฟไปตรงจุดใดและจะทำเมื่อใด ซึ่งในฝ่ายไทย ก้มองในเชิงคุณค่าทางเศรษฐกิจว่าจะมีสินค้ามากพอหรือไม่ และติดขัดเชิงนโยบายของภาครัฐ ซึ่งไม่สามารถแปรรูประบบรถไฟของไทย แต่แนวคิดของจีนข้ามกระโดดไปถึงการเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทยในอนาคต
4. โครงการขันส่งทางท่อจากคุนหมิงไปพม่า โดยช่วงต้นเดือนธันวาคม 2550 บรรษัทการปิโตรเลียมแห่งจีน (CNPC) ซึ่งเป็นวิสาหกิจนำมันและก๊าซรายใหญ่ที่สุดของจีนได้ลงนามข้อตกลงกับมณฑลยูนานให้เป็นศูนย์กลางน้ำมันทางภาคตะวันตกของจีน โดยโรงกลั่นที่จะสร้างมีกำลังการผลิตปีละ 10 ล้านตันและมีโรงแยกก๊าซทางชีวภาพขนาดใหญ่ โดยได้มีโครงการวางแผนท่อขันส่งน้ำมันจากคุนหมิงไปยังท่าเรือชิตเวroxของพม่า โดยจะขันส่งน้ำมันทางท่อได้ปีละ 20 ล้านตันหรือวันละ 4 แสนบาร์เรล โดยท่อน้ำมันดังกล่าวจะมีแนวเส้นทางแยกไปจนถึงนครฉงชิ่ง ซึ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ ซึ่งใช้แม่น้ำแยงซีเกียง เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจางเจียง (แยกชีเกียง) ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมอันดับ 1 ของจีน โดยมีนครเชียงไหเป็นศูนย์กลาง

จากนโยบายทั้ง 4 ด้านของการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ โดยมีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง โดยเฉพาะโครงการขันส่งทางน้ำมันผ่านประเทศพม่าเพื่อไปสู่มหาสมุทรอินเดียแสดงให้เห็นชัดเจนว่าจีนต้องการลดการพึ่งพาการขันส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกา หรือการขันส่งน้ำมันผ่านชายทะเลฝั่งตะวันตกของไทย อย่างไรก็ตาม การค้าไทย-ยูนาน ยังมีไม่ค่อยมาก เนื่องจากการนำเข้าส่งออกในมณฑลยูนานเป็นสินค้าเกษตร และระบบโลจิสติกส์ของยูนานยังค่อนข้างล้าหลัง ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้า ต้นทุนขนส่งสูง ขาดอุปกรณ์และมีข้อจำกัดต่อการขันส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ โดยจีนสนับสนุนให้มีวิสาหกิจให้เกิดตามเส้นทาง R3E ซึ่งปัจจุบันมีบริษัท ต้าเชียง-คุนหมิง ได้ลงทุน 300 ล้านдолลาร์ในการทำโลจิสติกส์ปาร์ค และบริษัท เอกะหง มีโครงการจะสร้างศูนย์โลจิสติกส์ทางภาคเหนือของประเทศไทย และนักธุรกิจจีนยังมีโครงการสร้างโกดังและห้องเย็นทั้งที่ชายแดนจีนกับลาว และชายแดนลาวกับประเทศไทย ซึ่งจากการพูดคุยกันรัฐบาลยูนานกับสนับสนุนให้คุนหมิงมาลงทุนศูนย์กระจายสินค้าในยูนาน และนักธุรกิจจีนมีความตื่นเต้นกับเส้นทางและสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3

ประเทศไทยนั้นมีศักยภาพทั้งทางการเมืองและเศรษฐกิจที่เหนือกว่าไทยมากและจีนจะเข้ามาแข่งขันในการเป็น Logistics Hub กับไทย ควรจะวางแผนยุทธศาสตร์ของประเทศอย่างชัดเจน ทั้งยุทธศาสตร์เชิงรุกและเชิงรับ เนื่องจากจีนมีนโยบายชัดเจนที่จะใช้เส้นทาง R3E เป็นเส้นทาง “New Trade Lane” ที่จะกระจายสินค้าลงทางด้านทิศใต้ โดยมีประเทศไทยและอาเซียนเป็นเป้าหมาย ซึ่งประเทศไทยมี “Surplus” หรือส่วนเกินจากสินค้าทั้งด้านเกษตร , เกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรม โดยเฉพาะปัจจุบันตลาดหลักของการส่งออกของจีน เช่น ประเทศไทยหรืออเมริกา มีการหดตัวจากปัญหา “ชัพไพร์ม” สินค้าของจีนได้รับแรงกดดันจากมาตรฐานความปลอดภัยกับประเทศคู่ค้า เช่น สหรัฐอเมริกาและอียู ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะเป็นปัจจัยเร่งให้จีนรายสินค้าเข้าอาเซียน โดยมีไทยเป็นเป้าหมาย อย่างไรก็ได้ ในทางทฤษฎีต้องยอมรับว่า จุดแข็งของจีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ ประกอบการผลิตมีกำลังซื้อมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ ไม่ว่าจะเป็นเหล็กและวัตถุดิบ โดยจีนมีการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งที่ใช้งบประมาณสูงที่สุดในโลก ทำให้การผลิตของจีนมีขนาดใหญ่ โดยภาคการผลิตมีลักษณะการพึ่งพาตนเองไม่ต้องนำเข้ามาก อีกทั้ง มีแรงงานจำนวนมากกว่า 500-600 ล้านคน ทำให้มีต้นทุนรวมที่ต่ำมาก กอร์ปกับทั้งลักษณะเป็นการผลิตขนาดใหญ่ ทำให้มีการประหยัดต่อขนาด ที่เรียกว่า **Economies of Scale** ซึ่งตรงนี้เองที่ไทยต้องตระหนักรู้ถึงทางเศรษฐกิจที่จะมาจากการแข่งขันกับไทย โดยประเทศไทยจะประสบปัญหาในอนาคตอีก 2-3 ปี ข้างหน้า จากการถูกตัดขาด ทั้งตลาดภายในและตลาดภายนอก

อย่างไรก็ตาม จุดอ่อนของจีนก็มีเช่น พลเมืองจำนวนมากที่ยังยากจน โดยเป็นแรงงานไร้ฝีมือและขาดช่องเทคโนโลยี ทั้งนี้ จีนยังเป็นประเทศสังคมนิยม โดยรัฐบาลกลางควบคุมเศรษฐกิจระดับมหาภาคในบางส่วนทำให้เกิดความไม่คล่องตัว อีกทั้ง จีนมีลักษณะการกีดกันชาติตะวันตก มีการละเมิดลิขสิทธิ์และขาดผู้ประกอบการมืออาชีพระดับโลก และขาดองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ ธุรกิจ SMEs ของจีน เมื่อเทียบกับไต้หวันและไทยจีนจะยังขาดประสบการณ์ในการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ เพราะแต่เดิมจีนมีการควบคุมธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ค่อนข้างมากต้องมีการจดทะเบียนอย่างยากพอครับ โดยปัญหาพลังงานน้ำมันดิบจะเป็นปัญหาของชาติในอนาคต เพราะมีแหล่งน้ำมันไม่พอเพียงและไม่มีเส้นทางเชื่อมโยงสู่ตะวันออกกลางโดยตรง ในด้านโอกาสของจีน สามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่รองรับการขยายฐานการผลิตของประเทศ และสามารถพัฒนาและนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ด้านต่าง ๆ เช่น พลังงาน และการท่องเที่ยว และยังจะเป็นแหล่งการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมากของโลก จนเรียกจีนว่า “China Factory of the world” ทั้งหมดนี้ ไทยคงต้องเตรียมพร้อมในการแข่งขันกับจีน ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง และมีต้นทุนต่ำ ดังนั้น ไทยควรจะใช้ Win-Win ในการเป็นพันธมิตรกับจีนและใช้ประโยชน์ร่วมกันจีนในฐานะเป็น Logistics Hub ของภูมิภาค ซึ่งเส้นทาง R3E ก็เป็นปัจจัยสำคัญต่อโอกาสทั้งของไทย ซึ่งในอนาคตจะต้องมีพัฒนาการศูนย์กระจายสินค้าระดับภูมิภาค (Region Center) ที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ในประเทศไทย โดยประเทศซึ่งจะต้องนำมาพิจารณาในการขนส่งทางถนนกับประเทศไทย ต้องให้ความสำคัญกับจังหวัดเชียงราย โดยวางแผนยุทธศาสตร์และ

บทบาทที่ชัดเจนของอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ซึ่งจะเป็น Gateway ด้าน ขนส่งทางถนนและทางแม่น้ำสู่มณฑลยูนานของจีนตอนใต้ เป็นจุดศูนย์กลาง (Hub) ขนส่งทั้งทางอากาศ, ทางถนน และทางแม่น้ำโขง เพื่อการกระจายไปยังนครคุนหมิง และเมืองจิ้งหองหรือสิบสองปันนาของจีน



สภาพแม่น้ำโขงมีภาวะแห้งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง

ประเทศจีนยังคงให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางแม่น้ำโขง

จากการศึกษาทั้งด้านเอกสารและการประชุมร่วมกับภาครัฐและเอกชน ทั้งจากรัฐบาลกลางและรัฐบาลคุนหมิง พบร่วมกันว่า ทางการจีนยังคงให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางแม่น้ำโขง โดยถึงแม้ว่าจะมีเส้นทาง R3E และใน พ.ศ.2554 จะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขง ทางประเทศไทยไม่ได้ลดบทบาทการขนส่งทางแม่น้ำโขง เพราะจีนทราบดีว่าต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางบก อีกทั้ง ประเทศจีนลงทุนไปกับการพัฒนาให้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางขนส่งเป็นจำนวนมาก รวมทั้งได้พัฒนาท่าเรือกวนแลယ ซึ่งเป็นท่าเรือริมแม่น้ำโขงในเขตจัน ท่าเรือนี้ถูกออกแบบให้รองรับการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ เกี่ยวกับการสร้างเขื่อนและระดับน้ำทางจีนได้ประโยชน์ โดยจะมีการประสานประโยชน์ควบคุณ การปล่อยน้ำให้สัมพันธ์กับการเดินเรือ โดยแม่น้ำโขงมีความยาว 4,909 กิโลเมตร ซึ่งคนจีนเรียกว่า “หลางชางเจียง” หรือแม่น้ำล้านช้างในภาษาไทย ได้แก่ ภัยใต้ข้อตกลงการพัฒนาแม่น้ำโขงของ GMS ประเทศไทยได้ระเบิดเก้าะแห่งต่างๆ เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งจากหนานเต้อบ้า เมืองซือเหมาจนถึงหลักเขตหมายเลข 243 โดยการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนจะใช้เรือขนาดตั้งแต่ 100-300 เมตริกตัน จะเป็นท่าเรือหลักของไทยบนแม่น้ำโขง ระยะทางจากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของไทย สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีระยะทาง 287 กิโลเมตร จะถึงท่าเรือกวนแลယ ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของจีน ซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าได้ทั้งปี เนื่องจากในช่วงหน้าแล้งประมาณเดือน พฤษภาคม จนถึงเดือน เมษายน ทางจีนจะควบคุมการปล่อยน้ำจากเขื่อน โดยเปิดน้ำ 4 วัน และปิด 3 วัน โดยระดับน้ำจะต่ำสุดในเดือนพฤษภาคม ระดับน้ำจะเหลือเพียง 1.3 เมตร หากช่วงหน้าฝนเดือนกรกฎาคม ระดับน้ำจะสูงประมาณ 8-10 เมตร ซึ่งเรือจะบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ ประมาณ 300-500 เมตริกตัน แต่หากเป็นช่วงหน้าแล้งจะบรรทุกสินค้าเพียง 80-100 เมตริกตัน ส่วนใหญ่นำหัวการ ขนส่งสินค้าสามารถขนส่งไปจนถึงท่าเรือจิ้งหอง ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไปอีก 73 กิโลเมตร และหาก

ในช่วงหน้าร้อนสามารถขนสินค้าไปจอนถึงท่าเรือซีอิ้วเหมา (Simao) ห่างจากจังหวัดเป็นระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร ซึ่งท่าเรือซีอิ้วเหมา ซึ่งเป็นท่าเรือสุดท้ายของจีนบนแม่น้ำโขง เพราะหลังจากนั้นแม่น้ำโขงจะไหลไปทางตะวันตก โดยเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงมีความยาวจากเชียงแสนไปท่าเรือกวางเลี่ยประมาณ 287 กิโลเมตร

ท่าเรือสำราญของจีนบนแม่น้ำโขง

ท่าเรือกวานเลี่ย (Guanlei) เป็นท่าเรือสำคัญของจีนที่สินค้าจากท่าเรือเชียงแสนของไทยกว่า 80-90% จะต้องมาขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งสร้างตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993 ห่างจากด่านชายแดนหมู่อี้ง (ป้อหาน) ประมาณ 102 กิโลเมตร โดยโครงการแรกลงทุนไป 258 ล้านหยวน ประกอบด้วย หน้าท่ายาวกว่า 300 เมตร เป็นลักษณะลาดเป็นระดับ สำหรับขนถ่ายสินค้า ซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าในปี 2005 มีเรือเข้า-ออกกว่า 2,847 เที่ยวคิดเป็นน้ำหนัก 68,000 เมตริกตัน เป็นมูลค่าประมาณ 460 ล้านหยวน สินค้าเกือบทั้งหมดส่งมาประเทศไทยที่ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย แต่บางครั้งเรือจีนก็ไปขนถ่ายนอกท่าเรือเชียงแสน ทางจีนบอกว่าขาดดูลไทยเพียง 550 ล้านบาท (เฉพาะผ่านการขนส่งทางแม่น้ำโขง) ขณะที่ตัวเลขของไทยได้ดูลการค้า 2,041 ล้านบาท แสดงว่า สินค้าบางส่วนคงมีการดำเนินเข้าไทย โดยสินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนที่สำคัญก็คือน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่ง ป.ต.ท. จะขนนำมันส่งไปขึ้นทำจิ่งหอง ปีละ 2,800 เที่ยว หรือประมาณนำมัน 150,000 ตัน นอกจากนี้ก็มี ยางแผ่น, มังคุด, ลิ้นจี่, ทุเรียน, ลำไยแห้ง, นำมันพีช ซึ่งจะส่งต่อไปที่นครคุนหมิงและเมือง ยกเกี้ยน ส่วนสินค้านำเข้าจะมีพืชจากจีน ผ้า ผลไม้, กระเทียม ซึ่งส่วนมากคุนหมิงเมืองหุ้นណานและเมืองเฉินกง ซึ่งเป็นเมืองปลูกผักหลักที่สำคัญของจีน

จากการศึกษาด้วยวิธีสอบถามจากผู้ประกอบการจีน พบว่า อัตราค่าขนส่งสินค้าจะมีการคิดทั้งแบบเป็นหน่วยและแบบเหมาจ่ายเป็นลำเรือคือขาล่องไปไทยประมาณ 220 หยวนต่emetrikตัน แต่หากลับจากไทยมาจีโนัตรามีแผ่นอน มีตั้งแต่ 250-350 หยวน ขึ้นอยู่กับขนส่งช่วงฤดูไหน หรืออาจมีการคิดเหมาเป็นคันรถ หากรถขนาดกลางก็เหมาไปคันละ 1,000 หยวน โดยการขนถ่ายลงเรือก็ยังเป็นระบบดึงเดิมคือกรรมร่างแบบสินค้าขึ้น-ลง จากเรือ โดยอาศัยไม้กระดานแผ่นเดียวกันที่เรียกว่า “เทียร์” จากการสอบถามตารางการเข้า-ออกของเรือไม่มี Schedule เรือเข้ามาก็ขึ้นลงและก็ขึ้นสินค้าเต็มลำเรือก็ออก ระบบขนส่งด้วยเรือสินค้าในแม่น้ำโขงจะเป็นเรือเหล็ก แบบเบ็ดระวัง ที่เรียกว่า “เรืออั่วฉวน” หรือบังก์เรียกว่า “เรือจีหาน” แปลว่าเดินได้เอง แต่เรือประเภทนี้คนจีนในไทยจะเรียกว่า “เรือโปะจ้าย” ทั้งหมดอยู่ในมือนักธุรกิจของจีน หากเป็นเรือขนาด 300 ตัน จะมีห้องโดยสารอยู่ท้ายเรือบางลำดัดแบ่งให้เป็นห้องนอนรวมไว้บริการนักท่องเที่ยวประเภทฝรั่งแบบ เป็น

ทั้งนี้ การควบคุมการจอดเพื่อขันถ่ายสินค้า ยังไม่มีการควบคุม ทำให้มีสินค้าหนึ่งภายนอกโดยสินค้าอิเล็กทรอนิกส์พบว่ามีการขนจากท่าเรือกวนเลี่ย แต่กลับไม่มีรายการเมื่อขึ้นมาที่ท่าเรือในประเทศไทย ซึ่งไม่ใช่เป็นปัญหาเฉพาะกับไทยเท่านั้น ทาง สปป.ลาว ก็มีปัญหาและต้องการให้มีการควบคุม เพราะมีการจอดเรือตาม “หัวโงง” โดยนำของหนึ่งภายนเข้าไปในลาว และขึ้นไม่ข่องลาวออกมากทางท่าเรือกวนเลี่ย มีโครงการที่ 2 ในการขยายท่าเรือให้เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ (**Container**)

โดยจะมีหน้าท่ากว้าง 120 เมตร รองรับ Container ได้ 15,000 TEU ต่อปี และจะขยายเป็น 28,000 TEU ในปี ค.ศ. 2008 โดยจีนใช้งบประมาณกว่า 36 ล้านหยวน โดยการระเบิดภูเขาเป็นลูกๆ ซึ่งเรื่องอย่างนี้ จีนเข้าคิดก็ทำเลย โดยมี Gantry Crane หรือเครนหน้าท่า ที่จีนเรียกว่า “หลงเมินเกียง” แปลว่า ที่ยกมังกรยักษ์ แบบที่ใช้ขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือลงซึ่งริมแม่น้ำແย়ে়ে় গে়ি়়ং ทางภาคตะวันตกโครงการจะเสร็จในต้นปี 2008 นอกจากนี้ จีนได้ต่อเรือสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 300 ตัน ลำแรกของแม่น้ำโขง ชื่อเรือ“เจียงไค” (HeHai) เป็นการร่วมลงทุนของบริษัทญี่นาňชื่อเหมาเดินเรือ จำกัด โดยวิ่งขนส่งออกจากท่าเรือจิ่งหงมาท่าเรือเชียงแสน สินค้าส่วนใหญ่จากไทยจะมาสิ้นสุดที่ท่าเรือกวนเลยและจะถูกขนส่งทางถนนต่อไปยังนครคุนหมิงระยะทาง 650 กิโลเมตร ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย จากการสอบถามการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์บนเส้นทางแม่น้ำโขงยังเป็นลักษณะ Domestice Container ไม่ใช่ Oversea คือเป็นการขนส่งภายในประเทศ เพราะเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงยังไม่เป็นเส้นทางเดินเรือสากล ระบบการประกันภัยสินค้ายังไม่มี (ปัจจุบันทราบว่าหยุดกิจการไปแล้ว)

จากการศึกษาเห็นว่าทางจีนให้ความสำคัญกับการขนส่งทางแม่น้ำโขงมาก ขณะที่ไทยดูว่าจะไม่ค่อยสนใจ โดยเฉพาะทางจีนข้าครอบครองแม่น้ำโขง ทั้งในด้านคมนาคมขนส่งและการควบคุมระดับของแม่น้ำ โดยจีนได้สร้างเขื่อนเพื่อกันน้ำของเสร็จเรียบร้อยแล้ว 4 เขื่อน เขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำแห่งแรก คือ เขื่อนมานوان (Manwan) ซึ่งมีความสูง 126 เมตรสร้างเสร็จในปี พ.ศ.2539 เขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำแห่งที่ 2 คือเขื่อน ต้าเจาชาน (Dachaoshan) เขื่อนแห่งที่ 3 คือ เขื่อนเซียวหวาน (Xiaowan) ซึ่งเป็นเขื่อนที่มีขนาดใหญ่ สันเขื่อนสูงถึง 300 เมตร เขื่อนที่ 4 คือ เขื่อนจิงหง (Jinghong) มีความสูง 118 เมตร เป็นเขื่อนกันแม่น้ำโขงแห่งที่สี่ในเขตจังหวัดญี่นาňของประเทศไทย ตั้งอยู่ในเขตสิบสองปันนา กำลังผลิตติดตั้ง 1,500 เมกะวัตต์ โดยกระแสไฟฟ้าที่ผลิตได้คาดว่าจะขายให้กับประเทศไทย เมื่อเริ่มกักเก็บน้ำทำให้แม่น้ำโขงลดลงตั้งแต่ 3 วัน น้ำลง 2 วัน บางเดือนน้ำลง 4 วัน น้ำขึ้น 2 วัน ปรากฏการณ์เช่นนี้ไม่เคยมีในอดีต เพราะโดยปกติน้ำจะค่อยๆ ลดลง และลดลงเต็มที่ในช่วงเดือนเมษายนจนถึงเดือนพฤษภาคมของทุกปีเท่านั้น นอกจากนี้ จีนกำลังมีโครงการสร้างเขื่อนแห่งที่ 5 ที่เมืองสามเหลี่ยมป้า หรือ กាលันป้า (แปลว่าสามขามป้อม) อยู่ตรงกลางระหว่างเมืองเชียงรุ่งกับท่าเรือกวนเลย เขื่อนแห่งนี้ทางจีนแจ้งว่าจะ เริ่มสร้างในปี 2007 เมื่อสร้างเสร็จต้องใช้เวลา กักน้ำ 5 ปี จึงจะเต็มเขื่อนและที่เชียงรุ่งจะมีโครงการสร้างสะพานข้าดใหญ่ ซึ่งจะตัดแม่น้ำโขงเป็น

การที่มีเขื่อนถึง 4 เขื่อนของแม่น้ำโขง ทำให้มีการกักน้ำและ ปล่อยน้ำเป็นช่วงเวลาทำให้น้ำในแม่น้ำของที่เคยไหลอย่างอิสระกลายเป็นแม่น้ำที่ขึ้น-ลง ไม่เป็นไปตามธรรมชาติ แต่เป็นไปตามความต้องการไฟฟ้าบางเดือนน้ำขึ้น 3 วัน น้ำลง 2 วัน บางเดือนน้ำลง 4 วัน น้ำขึ้น 2 วัน ปรากฏการณ์เช่นนี้ไม่เคยมีในอดีต เพราะโดยปกติน้ำจะค่อยๆ ลดลง และลดลงเต็มที่ในช่วงเดือนเมษายนจนถึงเดือนพฤษภาคมของทุกปีเท่านั้น นอกจากนี้ จีนกำลังมีโครงการสร้างเขื่อนแห่งที่ 5 ที่เมืองสามเหลี่ยมป้า หรือ กាលันป้า (แปลว่าสามขามป้อม) อยู่ตรงกลางระหว่างเมืองเชียงรุ่งกับท่าเรือกวนเลย เขื่อนแห่งนี้ทางจีนแจ้งว่าจะ เริ่มสร้างในปี 2007 เมื่อสร้างเสร็จต้องใช้เวลา กักน้ำ 5 ปี จึงจะเต็มเขื่อนและที่เชียงรุ่งจะมีโครงการสร้างสะพานข้าดใหญ่ ซึ่งจะตัดแม่น้ำโขงเป็น

โครงการขนาดใหญ่ เพื่อเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายทั้งไทยและจีนก็ยืนยันว่าจะไม่ระบุกับระดับของน้ำสำหรับการขนส่งแต่กลับทำให้สามารถขนส่งได้ทั้งปี ส่วนการก่อสร้างเขื่อนกาหลั่นป้า จีนกำลังทบทวนการก่อสร้างก็อาจจะไม่ดำเนินการก็ได้



การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกวานเลย



ป้ายจราจรบนแม่น้ำโขง ซึ่งจีนเป็นผู้ควบคุมทั้งหมดตั้งแต่ไทยไป
จนถึงเมืองจิงหง

การพัฒนาปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในลำน้ำโขงของจีน พบว่าเรือสินค้าเกือบทั้งหมดเป็นของจีน ถึงแม้จะมีการจดทะเบียนในประเทศไทย แต่เจ้าของก็ยังเป็นคนไทยและกับตันเรือต้องใช้ Licensed ของจีน ทำให้จีนสามารถควบคุมระบบโลจิสติกส์ในแม่น้ำโขง อีกทั้งการก่อสร้างเขื่อนทาง

ธนิต ไสรัตน์

สถาบัตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตอนบนของแม่น้ำโขง ส่งผลกระทบต่อระดับน้ำต่ำลดแนวจนถึงจังหวัดหนองคาย และจังหวัดที่ส่วนใต้ของแม่น้ำ การขนส่งสินค้า ไทยจึงต้องพึ่งพาและต้องเสียค่าขนส่งให้กับจีน ซึ่งตัวเลขค่าขนส่งนี้ ควรจะนำไปรวมกับตัวเลขการค้ากับประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงการได้เปรียบดุลการค้าที่ไทยมักอ้างว่าได้เปรียบจีน เพื่อจะได้ทราบถึงตัวเลขที่แท้จริง อย่างไรก็ได้ ประโยชน์ที่ไทยได้จากแม่น้ำโขง ก็ยังมีมากโดยใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง ยางพาราและลำไยแห้ง เข้าสู่ตลาดจีน แม่น้ำโขงจึงจัดได้ว่าเป็นแม่น้ำสำคัญต่อการขนส่งทางน้ำในการเชื่อมโยง การขนส่งของภูมิภาคและมีส่วนสำคัญต่อการเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ของไทย แต่รัฐบาลไทยจะไม่ค่อยให้ความสำคัญปล่อยให้จีนเล่นบทบาทเป็นเจ้าของแม่น้ำโขงแต่ผู้เดียว



เรือขนส่งจีนขณะกำลังแล่นอยู่บนแม่น้ำโขง ซึ่งเต็มไปด้วยเกาะแก่งมากมาย

บทที่ 6

ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ

ปัญหา-อุปสรรคของการใช้ถนน R3E

1. การเร่งทำความตกลงเกี่ยวกับการใช้ถนนระหว่างประเทศไทย – ลาว และจีน ซึ่งปัจจุบันมีการเจรจาในกรอบ GMS และ ASIAN Transport แต่ประเทศจีนไม่ได้เป็นสมาชิก ASIAN และในกรอบ GMS เป็นภาพกว้างในลักษณะพหุภาคี ข้อตกลงส่วนใหญ่เป็น Protocol แต่ไม่มีผลในทางปฏิบัติ หน่วยงานของไทยที่ไปเจรจา ก็มักจะได้ข้อตกลงซึ่งไม่อาจปฏิบัติจริง เนื่องจากจีนใช้ “Business Interest” เป็นตัวนำ ขณะที่ภาครัฐของไทยใช้ Protocol & Agenda เป็นตัวนำ
2. ท้องถิ่นและผู้ประกอบการ ยังขาด “Awareness” ต่อการเตรียมพร้อมของเส้นทางและสะพาน โดยไม่เข้าใจถึงผลกระทบที่เส้นทางนี้จะมีผล ทั้งโอกาสและภัยคุกคามทางเศรษฐกิจ โดยมองถนน R3E และสะพานข้ามแม่น้ำโขงในลักษณะเชิงสถาปัตยกรรมมากกว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ทำให้ขาดยุทธศาสตร์ทั้งเชิงรุกและเชิงรับต่อสินค้าจีน ราคาถูก ซึ่งจะใช้เส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางการค้าในการระบายสินค้าเข้ามาในประเทศ และไปแข่งขันในประเทศเพื่อนบ้านตามตะเข็บชายแดน ซึ่งสินค้าไทยครองตลาด
3. การลงทุนด้านการประกอบกิจการขนส่งในประเทศไทย ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถทำได้ ต้องขอผ่านกระทรวงคมนาคมจากรัฐบาลเวียงจันทน์เป็นผู้อนุมัติ ซึ่งทางกรมเจ้าการค้าอยากให้มีการ MOU และอำนวยความสะดวกด้านการค้าและขนส่ง ซึ่งทางแขวงบ่อแก้วและหลวงนໍาท้าไม่สามารถทำได้ จะต้องถือเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ ต้องผ่านรัฐบาลกลางเท่านั้น
4. ระเบียบว่าด้วยการขนส่งยังไม่มี ทำให้เป็นปัญหาเกี่ยวกับจำนวนรถของแต่ละฝ่ายที่ใช้เส้นทางเข้าไปลึกมากน้อยเพียงใด ซึ่งทางลาวแจ้งว่าจะใช้ตามแนวทางกับเส้นทางหมายเลข 9 อย่างไรก็ได้ ทางแขวงบ่อแก้วยืนยันชัดเจนว่าต้องทำเป็นเอกสารล่วงหน้าจึงจะให้ใช้เส้นทางในประเทศไทยได้
5. การขออนุญาตรถขนส่งผ่านแดนไทย-จีนไม่มีรูปแบบที่แน่นอน โดยอนุญาตให้เพียง 2 บริษัทเท่านั้น ซึ่งการขออนุญาตใช้รถผ่านแดนปัจจุบันยังไม่มีการกำหนด จะต้องรอคำสั่งและระเบียบจากรัฐบาลเวียงจันทน์ก่อนจึงจะทำได้

- ด้านการประกันภัยตามเส้นทาง ซึ่งฝ่ายไทยยังมีข้อกังวลในด้าน Liability ซึ่งปัจจุบันทางฝ่ายลาว ก็ไม่มีระเบียบชัดเจนด้านความรับผิดชอบ ซึ่งรถที่เข้าไปใช้เส้นทางนี้ จะต้องไปทำประกันภัยกับบริษัทลาว ซึ่งรถไทยที่เข้ามาใช้เส้นทางจะต้องทำประกันกับบริษัทประกันภัยของลาวเท่านั้น
 - การกำหนดจุดพักรถและนักท่องเที่ยวไว้จำนวน 5 จุด ซึ่งทางลาวจะส่งเสริมให้เป็น SPOKE ซึ่งยังเป็นข้อกังวลว่าอาจมีการเก็บค่าผ่านทางหลายจุด แต่ทางลาว ก็ยืนยันว่าจะเก็บจาก ตรงสะพานข้ามแม่น้ำและที่ด่านชายแดนบ่อเตียนเท่านั้น
 - การเก็บค่าผ่านทางยังไม่ชัดเจน เพราะมีทั้งแบบในระบบและนอกระบบและการเก็บจะมีการซ้ำซ้อนกัน 2 แห่ง โดยลาวให้การยืนยันว่าทั้งสองแห่งจะใช้ข้อตกลงโดยเฉพาะค่าผ่านทางหรือที่เรียกว่าค่าผ่านหัวในอัตราเดียวกัน โดยค่าผ่านทางหากแขวงได้เก็บแล้วอีกแขวงก็จะไม่เก็บ ซึ่งประมาณว่าจะเสียค่าผ่านทางคันละ 5.0 USD แต่หากเป็นรถบรรทุกน้ำมันจะเสียค่าผ่านทาง 50 USD ต่อเที่ยว
 - หน้าหน้ารถบรรทุก กำหนดให้รถบรรทุกสามารถบรรทุกหน้าหักได้ไม่เกิน 12 เมตริกตัน ต่อเพลา โดยจะมีด่านชั่งทั้งที่สะพานและตามจุดที่มีการกำหนด โดยทางลาว จะให้ความเข้มงวดต่อน้ำหน้ารถบรรทุกมาก
 - ทางขึ้นรถจากแพขานยนต์ที่ฝั่งของไทยและลาวมีความชันมาก ควรจะมีการปรับปรุงในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อไม่สามารถรองสะพานสร้างเสร็จในปี 2011
 - ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรฝั่งไทยแพง นักธุรกิจลาว ขอให้ประเทศไทยลดบัญหาค่าบริการผ่านทาง ซึ่งศุลกากรเก็บ 3,000 บาทต่อ 1 คัน และหรือเก็บกิโลกรัมละ 30 สตางค์ ซึ่งเรื่องนี้ทางผู้ประกอบการฝั่งลาว ขอให้ประเทศไทยปรับปรุงเนื่องจากสินค้าของลาวมีราคาถูกอยู่แล้ว เมื่อมาถูกค่าบริการผ่านทางจากฝั่งไทยในอัตราที่สูง ก็ไม่สามารถส่งเสริมการค้าการลงทุนได้ (เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการเก็บค่ารถผ่านทางเข้าใจว่าค่าใช้จ่ายส่วนนี้คงจะเป็นเงินนอกระบบ ซึ่งน่าจะส่งเรื่องให้ทางศุลกากรนำไปพิจารณา)

ข้อเสนอแนะ ประกอบด้วย

1. ข้อเสนอแนะในการเตรียมการของประเทศไทย ควรมีดังนี้

- 1) การเจรจาด้านการขนส่งไทย-ลาว-จีน ให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะปัญหาค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ทั้งแขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทา โดยการเจรจาคราวใหม่ผลบังคับใช้ก่อนที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะแล้วเสร็จ
 - 2) การดำเนินการข้อตกลงด้านการศุลกากร โดยนำวิธีการตรวจสอบค้าที่เป็นแบบ OSS : One Stop Inspection ซึ่งประเทศไทยจะต้องเร่งให้มี พ.ร.บ. ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถออกใบตรวจสินค้านอกราชอาณาจักร ซึ่งประเทศไทยและจีนสามารถเจรจาได้แล้ว

ชนิต ไสร์ตัน

ສກາວຸດສາຫກຮຽນແໜ່ງປະເທດໄທ

- 3) การเตรียมพื้นที่สำหรับกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ซึ่งควรเป็นพื้นที่ติดหรือใกล้บริเวณแหล่งพานข้ามแม่น้ำ สำหรับเป็นศูนย์โลจิสติกส์ เช่น ศูนย์พักรถ (Truck Terminal) , ศูนย์กระจายและรวมรวมสินค้า (DC & CY Yard) โดยใช้พื้นที่ 500 ไร่ ภายในศูนย์จะมีการให้บริการแบบครบวงจรและสามารถรองรับตู้สินค้าที่จะไหลเวียนจากจีน
- 4) การเชื่อมต่อการขนส่งไปยังท่าเรือฝั่งตะวันตก ซึ่งก็ต้องพิจารณาความเป็นไปได้ เพราะการที่มุ่งหวังให้จีนใช้ท่าเรือแหลมฉบังนั้น จีนมีทางเลือกในการใช้ท่าเรือน้ำลึกที่เป็นไส้ที่มั่นคงกว้างสี
- 5) โครงการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งปัจจุบันมีการเลือกพื้นที่ ได้กำหนดจุดที่ ต.ครีดอนชัย ต.สถาน อ.เชียงของ ห่างจากตัวเมืองเชียงของไปทางทิศใต้ราว 7 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 1.6 หมื่นไร่ แต่ต้องพิจารณาความเป็นไปได้ของโครงการว่ากลุ่มใดเป็นเป้าหมายที่จะย้ายฐานการผลิต
- 6) โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมือง อ.เชียงของ เพื่อจะระบายรถที่จะมีมากขึ้นในอนาคต หากการก่อสร้างสะพานเสร็จ และถนนที่จะเชื่อม อ.เชียงแสน โดยขอให้กรมทางหลวง ชนบทสร้างถนนอีก 2 สายให้เชื่อมกับถนนพหลโยธินที่ อ.เมือง เชียงราย ก่อนไปสู่ภาคกลางเพื่อรับรองการคมนาคมที่จะเพิ่มมากขึ้น
- 7) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ที่จะสามารถรองรับทางรถไฟในอนาคต ซึ่งต้องพิจารณาจากเส้นทางรถไฟของจีน ซึ่งกำลังก่อสร้างจากคุนหมิงลงได้ว่าจะมาเชื่อมกับประเทศไทยตรงไหน ซึ่งจีนมีโครงการพัฒนารถไฟเข้าไปในประเทศลาวจนถึงเวียงจันทน์

2. ข้อเสนอแนะการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในระดับต่าง ๆ

- 1) **ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพขนส่งสินค้าผ่านแดน (Cross Border Logistics)** การค้าชายแดนในปัจจุบันของประเทศไทยเพื่อบ้าน ยังขาดผู้ประกอบการในระดับท้องถิ่น ที่มีความเข้าใจที่ดีพอเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ทำให้มีปัญหาเกี่ยวกับการส่งมอบที่ตรงเวลาและสินค้ามักจะเสียหายและสูญหายระหว่างการขนส่ง รวมทั้งปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความไม่เข้าใจเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรระเบียบและข้อบังคับของแต่ละประเทศ ทำให้สินค้าส่วนใหญ่ไปอยู่นอกระบบ โดยไม่ดำเนินพิธีการศุลกากรที่ถูกต้อง จำเป็นต้องพัฒนาผู้ประกอบการท้องถิ่นซึ่งอยู่ช่วงรอยต่อชายแดนของแต่ละประเทศให้มีขีดความสามารถในการบริหารที่เกี่ยวกับศุลกากร คลังสินค้าขนาดย่อม และขนส่งทางถนน รวมถึงพาหนะอื่นๆ
- 2) **ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถสามารถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Logistics Service)** การขนส่งระหว่างประเทศจากผู้ผลิตในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้ออีกประเทศหนึ่งซึ่งอยู่ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านยังมีผู้ให้บริการยังมีน้อยราย ขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเส้นทางขนส่ง โดยเฉพาะยังขาดเครือข่ายทั้งในระดับท้องถิ่น (Regional Network Alliance) เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น (Reliability) และการประกันความ

ธนิต ไสรัตน์

สภากลุ่มสากลธรรมแห่งประเทศไทย

เสียหายที่เป็น “Insurance & Liability” นอกจากนี้ จะต้องพัฒนาศูนย์รวมและกระจายสินค้าตามเส้นทางการขนส่ง โดยการเสริมสร้างให้ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการขนส่งและส่งมอบสินค้าในระดับ Place to Place ซึ่งเป็นการขนส่งทางไกกระหว่างประเทศคู่ค้า จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาเครือข่าย และความรู้ความเข้าใจด้านเอกสารระดับการขนส่งระหว่างประเทศ

- 3) **ยุทธศาสตร์เกี่ยวกับเส้นทางการค้าใหม่ (New Trade Lanes)** เส้นทางหมายเลข R3E เป็นเส้นทางการค้าในระดับ “International Linking” เป็นเส้นทางการค้าใหม่เชื่อมโยงประเทศไทย-อาเซียนตอนใต้-ไทย-ลาว และจีน การพัฒนาให้เกิดเป็นเส้นทางการค้าที่เป็น “New Trade Lanes” จำเป็นจะต้องมีข้อตกลงการขนส่งผ่านแดน ทั้งที่เป็น Transit และ Transshipment คือการขนส่งที่ต้องมีการเปลี่ยนพาหนะในการขนส่ง ซึ่งในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการเสริมสร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการในแต่ละประเทศสมาชิกให้มีความสามารถให้บริการไปสู่ประเทศที่สามในลักษณะที่เป็น “Door to Door Delivery” ซึ่งแนวโน้มของการขนส่งและส่งมอบสินค้าของประเทศไทยต่างๆ ในอนุภูมิภาคจะมีการซื้อและขายในปริมาณที่มากขึ้น โดยรูปแบบการขนส่ง “Multimodal Transport” จะเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสม จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนา และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ มีขีดความสามารถในการให้บริการต่อ กันได้
- 4) การให้มีกองทุนส่งเสริมการลงทุนในประเทศไทยเพื่อบ้าน ให้สามารถขยายขอบเขตไปถึงด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ โดยให้สถาบันการเงินเป็นผู้ดำเนินการในการปล่อยสินเชื่อให้กับภาคเอกชนเนื่องจากปัจจุบันการลงทุนในตะเข็บชายแดนของประเทศไทย และประเทศไทยเพื่อนบ้านมีความเสี่ยง สถาบันการเงินไม่มีการปล่อยวงเงิน จำเป็นที่ภาครัฐจะต้องสนับสนุนในรูปแบบของกองทุน เพื่อให้เอกชนสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับประเทศไทยเพื่อบ้าน (ปัจจุบันมีแต่กองทุนช่วยเหลือในลักษณะที่เป็น G2G เป็นการปิดกั้นการลงทุนของภาคเอกชน)
- 5) การส่งเสริมศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทต่างๆ ตามแนวเส้นทางเชื่อมโยงที่เป็นรายต่อข้ามพรมแดนที่สำคัญที่เป็นประตูเชื่อมโยงชายแดน จำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาให้ผู้ประกอบการทั้งในระดับประเทศไทยและท้องถิ่นในประเทศ โดยการร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการไทย-ลาวและจีน เกี่ยวกับการจัดตั้งโครงสร้างโลจิสติกส์ประเภทต่างๆ เช่น
 - ศูนย์พักรถ Truck Terminal / Truck Stop
 - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายพาหนะขนส่งประจำภูมิภาค Intermodal Shift Mode Center
 - ศูนย์รวมและกระจายสินค้า DC : Distribution Center
 - ศูนย์รวมตู้และบรรจุตู้ Container CY Yard / ICD

- ศูนย์ให้บริการงานโลจิสติกส์ Corridor Logistics Center ตามจุดเชื่อมโยงที่เป็นประตูเศรษฐกิจ ซึ่งจะให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร
- ศูนย์บริการเปลี่ยนหัวลาก และรวบรวมสินค้าให้เติมรถหรือให้บริการขอส่งเที่ยวเปล่า Back Haul

3. ข้อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมเพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมของเส้นทาง R3E

- 1) การส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในธุกรรม ของผู้ประกอบการให้บริการในระหว่างกลุ่มประเทศ ACMECS ประกอบด้วย
 - **GPS** : ความมีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการติดตั้ง GPS และโปรแกรม Software ซึ่งจะสามารถใช้ในการติดตามพาหนะขนส่งซึ่งจำเป็นต้องอาศัยเครือข่ายดาวเทียมซึ่งยังเป็นปัญหาในบางประเทศในกลุ่ม ACMECS ซึ่งเครือข่ายยังไม่สามารถให้บริการในทุกพื้นที่
 - **RFID** เป็นเทคโนโลยี ที่จะนำมาใช้กับ electronic seal จำหน่ายข้อมูลสินค้า และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร ขณะนี้ยังไม่มีประเทศใดใน ACMECS และอาเซียนได้นำเข้ามาใช้ เนื่องจากยังมีต้นทุนที่สูง
 - **e-Customs** ความจะเร่งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในประเทศที่พร้อมมีการนำระบบ ebXML มาใช้ในธุกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานศุลกากรซึ่งการที่จะพัฒนาไปสู่ระบบ SSI จำเป็นที่จะต้องพัฒนา e-customs และ e-Logistics
- 2) เร่งแก้ไขระเบียบข้อส่งข้ามแดนที่แต่ละประเทศ ซึ่งมีข้อตกลงระดับ GMS และอาเซียน และในทางปฏิบัติยังไม่สามารถใช้ให้เกิดผลในทางรูปธรรม ซึ่งต้องมีการเร่งในการทำ Truck Visa และ Driver Visa รวมทั้ง ระเบียบทะเบียนผ้ายรถบรรทุก ซึ่งยอมให้เข้าไปในประเทศต่างๆ
- 3) **SI: Single Stop Inspection** ภาครัฐของแต่ละประเทศจะต้องเร่งทำความตกลงให้เกิดเป็นผลโดยเร็วเนื่องจากพิธีการศุลกากรของแต่ละประเทศจะมีการตรวจที่มีการซ้ำซ้อนมีความล่าช้าซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญ
- 4) **e-Logistics** ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจะต้องมีการเร่งพัฒนาและส่งเสริมให้มีการในระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในธุกรรมการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งข้ามพรมแดนและการขนส่งระหว่างประเทศโดยให้ครอบคลุมทั้งกระบวนการ Customs Immigration freight transport
- 5) ส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตไปอยู่ระหว่างรายต่อของแต่ละประเทศ เพื่อให้เป็นการส่งเสริมให้เกิดมูลค้าเพิ่มของการใช้ทรัพยากรและประโยชน์ของพื้นที่ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมกัน
- 6) ให้ภาครัฐมีการบูรณาการหน่วยราชการที่เป็นเจ้าภาพโดยตรง ในการที่จะส่งเสริมและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการให้ภาคเอกชนให้เข้าไปใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในประเทศ

เพื่อนบ้าน เช่น ด้านการเกษตร , ด้านพลังงาน ที่เกี่ยวกับทรัพยากรด้านการพัฒนาโครงสร้างโลจิสติกส์ ฯลฯ

- 7) เกี่ยวกับเรื่องการขนส่งข้ามแดนไปประเทศที่สาม (**Transshipment**) ปัจจุบันยังไม่มีข้อตกลงทั้งกับประเทศไทย , เวียดนาม ซึ่งสินค้าจากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย ใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านไปสู่ประเทศใน ACMECS เช่น ประเทศพม่า ขณะที่ประเทศไทยใช้ประเทศลาวและเวียดนามเป็นทางผ่านไปประเทศจีน ปัจจุบันมีข้อตกลงใช้เส้นทางหมายเลข 9 ไปแค่ลาวบัว จึงควรเร่งทำความตกลงในเรื่องดังกล่าว
- 8) เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยควรยกเลิกการวางแผนค่าภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดน ที่ผ่านประเทศไทย ไปประเทศที่สาม ซึ่งทำให้มีความยุ่งยากและเป็นอุปสรรค ไม่สามารถรองรับการที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค
- 9) ควรจะมีการยกภาษีชั้ช้อน เกี่ยวกับธุรกิจที่ไปลงทุนในประเทศไทยเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนนำยั่งยืนการลงทุน ซึ่งควรจะมีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง
- 10) โครงการความร่วมมือกับ สปป.ลาว เพื่อให้เกิดเครือข่ายทางด้านธุกรรมการค้าและบริการ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ภาคเอกชนไม่สามารถดำเนินธุกรรมได้อย่างเต็มที่เนื่องจากการขาด Reliability และ Liability หากต้องการส่งเสริมให้เกิดการค้า การลงทุน และการใช้ประโยชน์ร่วมกันที่เป็น Win-Win จะเป็นจะต้องมีโครงการเสริมสร้างเครือข่ายโดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้
 - **โครงการอบรมและดูงานในประเทศไทย** ให้ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพการอบรมความรู้และดูงานในประเทศไทย โดยเชิญนักวิชาการและผู้ประกอบการมาเป็นวิทยากร พร้อมทั้งเยี่ยมชมกิจการ ซึ่งนอกเหนือจากให้สมาชิกซึ่งเป็นผู้ประกอบการของ สปป.ลาว ได้สามารถทักษะเป็นผู้ประกอบการให้บริการงานโลจิสติกส์ แล้วยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์ ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ
 - **โครงการศูนย์บ่มเพาะ (Logistics Incubate)** โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรภาคเอกชนในการจัดทำศูนย์บ่มเพาะนักธุรกิจ โดยจัดเป็นหลักสูตรถาวร ให้มีทั้งวิชาการด้านการผลิต การบริการ และโลจิสติกส์ ซึ่งก็จะก่อให้เกิดความร่วมมือเป็นเครือข่ายที่ยั่งยืน

บทสรุป

ประเทศไทยยังมีเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังประเทศกัมพูชา และมีอีกหลายเส้นทาง แต่เส้นทาง R3E จะถือเป็นเส้นทางการค้าใหม่ของภูมิภาค (New Trade Lanes) หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นเส้นทางสายใหม่ของโลกรุ่นปัจจุบัน ที่กล่าว เช่นนี้เนื่องจากเส้นทางจะเชื่อมโยงกับประเทศไทย โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางไปสู่ประเทศในอาเซียนตอนล่าง คือ ประเทศไทยมาเลเซียและประเทศไทยสิงคโปร์ ดังนั้น ประเทศไทยจะต้องไม่มองเพียงว่าเป็นเพียงเส้นทางถนน แต่จะต้องมีวิสัยทัศน์ให้เห็นว่าเป็นเส้นทางที่เป็นโอกาสใหม่ในการขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่มีพลเมือง 1,300 ล้านคน และมีศักยภาพด้านเศรษฐกิจในระดับสองของโลก กับประเทศไทยอาเซียนซึ่งมีพลเมือง 550 ล้านคน ทั้งนี้ การค้ากับประเทศไทยในอดีต ต้องใช้การขนส่งทางทะเล ซึ่งต้องใช้ระยะเวลา 10-12 วัน แต่ปัจจุบันการขนส่งทางถนนสามารถส่งสินค้าเข้าไปถึงศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศไทย เช่น คุนหมิง, ฉงชิ่ง, กวางโจว, เชนเจ็น ได้ภายในระยะเวลาเพียง 3-5 วัน ซึ่งประเทศไทยจะมีความพร้อมและมีทำเลที่ดีกว่าหลายประเทศ จึงเป็นโอกาสที่ดีที่ไทยจะได้ใช้ประโยชน์ในการกระจายสินค้าและการค้า-การลงทุนที่ไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านคุณภาพและราคา เช่น ข้าว, น้ำตาล, มันสำปะหลัง, ผลไม้ และสินค้าประเภทอุปโภค-บริโภค โดยสินค้าของประเทศไทย ถือเป็น “Brand Name” ซึ่งได้รับการยอมรับกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งขยายตลาดภายใต้เส้นทางใหม่เหล่านี้จะเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์เป็นแผนระดับชาติ ดังซึ่งได้กล่าวไว้ในข้อเสนอแนะแล้ว

จากการศึกษาโดยสรุปพบว่าเส้นทางหมายเลข R3E อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้ 95% คงเหลือบางช่วงซึ่งไม่เป็นปัญหาต่อการขนส่ง อย่างไรก็ได้ ด้วยข้อจำกัดเชิงพื้นที่ของจังหวัดเชียงรายและแขวงบ่อแก้ว รวมทั้งแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งต่างเป็นพื้นที่ทางเกษตรและป่าไม้ ขาดแรงงานทั้งทักษะและไร้ทักษะ การนักลงทุนจะเคลื่อนย้ายฐานการผลิตไปตรงตามเส้นทางทั้ง 2 ฝั่ง จำเป็นจะต้องมีปัจจัยชัดเจนเกี่ยวกับ porrakประโยชน์เชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

1. ด้านการประหยัดจากตลาด
2. การประหยัดจากการใช้วัสดุ
3. การประหยัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
4. การประหยัดด้านด้านแรงงานทั้งปริมาณและต้นทุน

ดังนั้น เส้นทาง R3E จะต้องมีการชัดเจนเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ดังกล่าว ซึ่งในระยะเวลา 5-8 ปี การเคลื่อนฐานการผลิตไปในเขตอำเภอเชียงของ, อำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงแสน รวมทั้งในประเทศ สปป.ลาว ค่อนข้างจะเป็นไปได้ยาก (ยกเว้นปัจจัยเชิงจังหวัดนิยม) เพราะขาด

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันฯ แห่งประเทศไทย

ปัจจัยทั้งที่เกี่ยวข้องกับการลดต้นทุนและเชิงการกระจายสินค้า ซึ่งการลงทุนด้านอุตสาหกรรมคงมาจากนักธุรกิจท้องถิ่นและอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร และยางพารา ซึ่งน่าจะเป็นโอกาสที่ดีของนักลงทุนที่จะเข้าไปเชิงพื้นที่ในการทำเกษตรเป้าหมายในประเทศลาว ซึ่งเปิดกว้างเกี่ยวกับด้านการเกษตร นอกเหนือจากนี้ ปัญหาการเข้าไปลงทุนและทำธุรกิจใน สปป.ลาว ค่อนข้างมีความซับซ้อนและต้องเข้าใจกลไกด้านการเมืองการปกครองของประเทศลาว ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยมาก โดยเฉพาะระบบแขวง ซึ่งเจ้าแขวงมีอำนาจค่อนข้างสูง การเจรจาจึงต้องเจรจาทั้งในระดับแขวงและรัฐบาลกลาง ทำให้มีต้นทุนทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย อีกทั้งกฎหมายและกฎหมายของประเทศลาวยังไม่เป็นมาตรฐานในระดับสากล โดยการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลายรายการ ยังต้องไปขออนุญาตจากเวียงจันทน์ และทางรัฐบาลลาวยังมีการโควต้าในสินค้าบางประเภท จึงต้องศึกษาอย่างลึกซึ้ง ทั้งนี้ ระบบราชการในลานมีการซับซ้อนและทับซ้อนในหลายกระทรวง นักลงทุนจึงควรมีความเข้าใจให้ดีก่อนเข้าไปลงทุน

นอกจากนี้ นักลงทุนของไทยจะต้องเข้าใจในความอ่อนไหวทั้งเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของลาว ซึ่งอาจทำคนลาว (บางกลุ่ม) อาจจะมีทัศนะไม่ดีกับไทย เมื่อเทียบกับจีนและเวียดนาม แต่ในคนรุ่นใหม่จะให้ความนิยมสินค้าและวัฒนธรรมไทย ซึ่งวัยรุ่นของลาวชื่มชันวัฒนธรรมของไทยผ่านทางสื่อต่างๆ ดังนั้น สื่อซึ่งเกี่ยวข้องกับประเทศลาวทั้งทางตรงและทางอ้อม จะต้องมีความระมัดระวัง เนื่องจากรัฐบาลลาุมีความอ่อนไหวในเรื่องของวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ การสื่อสารกับลาวจึงต้องเข้าใจในเรื่องนี้ สำหรับในด้านการเจรจาในระดับแขวง ซึ่งในช่วงจากนี้ไปผู้แทนจากฝั่งไทย ทั้งภาครัฐ-เอกชน คงจะมีความถี่มากขึ้นในการเข้าไปพูดคุยหรือเข้าไปทำความตกลงกับทางฝั่งลาว ซึ่งทางฝั่งไทยมักจะมีเป้าหมายหรือ Agenda ที่ชัดเจน ซึ่งในการทางภาครัฐและเอกชนของลาวค่อนข้างจะมีความระมัดระวังในการประชุมหรือเจรจา โดยเฉพาะในระดับ G2G หรือที่เป็นทางการ ข้าราชการผู้ใหญ่จะมีการระมัดระวังคำพูดและอ่อนไหวต่อการเจรจา เนื่องจากทางลาวก็จะมีระบบการตรวจสอบภายใน โดยรูปแบบการเจรจาที่ประสบความสำเร็จจะต้องเป็นกึ่งทางการ หรือไม่เป็นทางการ ซึ่งทางลาวจะมีความอ่อนไหวมากกว่า โดยควรหลีกเลี่ยงหัวข้อ “เจรจา” แต่ให้ไปใช้คำว่า “เยี่ยมเยือน” หรือ “แลกเปลี่ยนความคิดเห็น” ก็จะเป็นวิธีที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย

โดยในระยะสั้นเส้นทาง R3E จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านเชิงท่องเที่ยวให้กับประเทศไทย-สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงพǎຫາ) รวมทั้งแขวงพงศាធ และกับประเทศจีนโดยเฉพาะนครจีงหงหรือสิบสองปันนา ซึ่งมีวัฒนธรรมและภาษาคล้ายกับคนไทย โดยการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจที่ชัดเจนที่จะได้จากการเส้นทางสายนี้ โดยประเทศไทยและประเทศจีนจะได้รับประโยชน์มาก เพราะมีความพร้อมกว่า สำหรับประเทศไทย จังหวัดเชียงรายและจังหวัดภาคเหนือตอนบนของไทย จะได้รับอนิสงค์ที่ชัดเจนด้านการท่องเที่ยว, ภาครัฐและภาครัฐกิจที่เกี่ยวข้อง จึงควรมีการเตรียมการและการส่งเสริมการลงทุนเกี่ยวกับโรงแรม, อาหาร, สถานบันเทิงและฯลฯ ซึ่งทางภาครัฐและส่วนกลางจะต้องเร่งทำยุทธศาสตร์เรื่องนี้

ธนิต ไสรัตน์

สถาบันอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การเตรียมการของภาครัฐและภาคธุรกิจจะต้องเตรียมยุทธศาสตร์เชิงรับต่อการคุกคามจากสินค้าของประเทศไทย โดยเส้นทาง R3E จะเป็นเส้นทางหลักในการลำเลียงสินค้าราคากลางจากจีน ทั้งสินค้าด้านเกษตรและเกษตรแปรรูปจากมณฑลยูนานและมณฑลไกล์เดียงเข้าสู่ไทย รวมทั้ง สินค้าประเภทเสื้อผ้า , เครื่องใช้ไฟฟ้าราคาถูกและเครื่องใช้สอยต่างๆ เข้าสู่ประเทศไทย โดยใช้ไทยเป็นทั้งฐานกระจาย แหล่งรายได้และเป็น Landbridge ไปสู่ตะเข็บชายแดนที่เชื่อมกับประเทศต่างๆในภูมิภาคอาเซียนซึ่งสินค้าไทย เดย์ครองตลาดตามบริเวณเหล่านี้อาจทำให้ไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับสินค้าของจีนซึ่งถูกกว่าไม่ได้ เส้นทาง R3E จึงเป็นทั้งโอกาส (Opportunity) และภัยคุกคาม (Threat) เป็นเรื่องที่สำคัญส่องด้าน ซึ่งมีผู้ที่ได้รับประโยชน์และผู้เสียประโยชน์ การพัฒนาจึงต้องเป็นการสร้างความตื่นตัว (Awareness) ให้กับธุรกิจในท้องถิ่น รวมถึงผลกระทบที่จะมีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากสินค้าจากจีน

การพัฒนาการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อเส้นทางหมายเลข R3E ภาครัฐจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนไม่ใช่ปล่อยให้เอกชนและห้องถิ่นไปตามยถากรรม เนื่องจากเส้นทาง R3E ไม่ใช่เป็นเพียง New Trade Lane ของประเทศไทย แต่ก็เป็นเส้นทางการค้าใหม่ของประเทศไทย ซึ่งทางจีนมียุทธศาสตร์ทั้งในระดับรัฐบาลกลางที่ชัดเจน มีงบประมาณในการสนับสนุน ภาครัฐของไทยไม่ควรที่จะใช้สูตรสำเร็จมาใช้กับภาคธุรกิจในการใช้รับมือกับประเทศไทย เช่น การปรับประสิทธิภาพ , ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์และขยายการค้าการลงทุนเข้าไปในประเทศไทย โดยแนะนำให้นักธุรกิจไปลงทุนทั้งด้านร้านอาหาร , Spa (ซึ่งทางจีนก็พัฒนาไปไม่น้อยกว่าไทยและจีนจะมีแรงงานรุ่นใหม่ในธุรกิจนี้ดีกว่าไทยด้วยซ้ำ) อีกทั้ง ธุรกิจของไทยที่เป็น SMEs จะมีปัจจัยอะไรที่เป็นจุดแข็งที่จะย้ายฐานการผลิตเข้าไปในจีน ซึ่งโดยข้อเท็จจริงธุรกิจที่ประสบความสำเร็จในการเข้าไปลงทุนในประเทศไทยมีน้อยราย ภาครัฐจะต้องให้ข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริง มีทั้งที่เป็นบวกและเป็นลบ แต่ภาคเอกชนซึ่งรายละเอียดของธุรกิจไทยที่ประสบความสำเร็จในประเทศไทย ควรมีการศึกษาในเชิงลึก เพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานสำหรับนักธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุนในประเทศไทย ซึ่งเป็นข้อจำกัดของรายงานฉบับนี้ ซึ่งไม่ได้ลงไว้ในรายละเอียดในเรื่องนี้

จากที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ หากประเทศไทยจะวางแผนประ特斯เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์โดยใช้โอกาสของเส้นทาง “New Trade Lanes” เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งถือเป็นความท้าทายและโอกาสทั้งของภาครัฐและภาคธุรกิจที่จะต้องเร่งแก้ปัญหาจุดอ่อน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขาดการบูรณาการของหน่วยงานของรัฐ ในการแก้ปัญหาภูมิภาคและกลไกของประเทศเพื่อนบ้านให้สอดรับกับอุปสงค์ของภาคธุรกิจ ซึ่งภาครัฐไม่ควรจะเน้นที่ Protocol หรือรูปแบบ แต่จะต้องเน้นที่ผลลัพธ์ที่สามารถจับต้องเป็นรูปธรรม ซึ่งโอกาสที่จะเกิดได้จริง จำเป็นที่จะต้องประสานกับภาคเอกชนในฐานะเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนการใช้ประโยชน์สมกับที่เป็นเส้นทางสายไหมยุคใหม่แห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ธนิต ไสรัตน์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก

รายงานการวิเคราะห์ลู่ทางการขยายเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนไทย-จีน

โดยชนิต ไสรัตน์

รองเลขานุการ

สภาพัฒนาการและเศรษฐกิจไทย

การวิเคราะห์โอกาสและความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะใช้เส้นทาง R3E เป็นเส้นทางการค้าใหม่ “New Trade Lane” ต่อการเพิ่มปริมาณการค้า-การลงทุน-การขนส่ง จะเป็นจะต้องเข้าใจต่อสถานภาพของประเทศไทย ภายใต้บริบทของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งเส้นทาง R3E หรือถนนคุนming-กงลู มีความยาว 228 กิโลเมตร จึงเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด ที่จะเข้าถึงตลาดจีน ขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางถนนที่มีมาตรฐานและเสริฐสมบูรณ์ที่จีนจะกระจายสินค้าลงสู่ประเทศไทยและอาเซียนที่สั้นขนส่งสินค้าได้รวดเร็วและประหยัดต้นทุนที่สุดของจีน ดังนั้น ความประسบความสำเร็จของการใช้เส้นทางให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติจีนจะเป็นจะต้องเข้าใจในสถานะภาพของประเทศไทย

จีนเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ โดยได้เปรียบดุลการค้ากับทุกประเทศในโลก โดยไทยเสียเปรียบดุลการค้ากับจีนประมาณ 12,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เฉพาะการค้าชายแดนฝ่านจังหวัดเชียงรายในปี 2548 เป็นมูลค่า 5,208 ล้านบาท โดยไทยเกินดุลการค้า 3,153 ล้านบาท ขยายตัวกว่า 57.15% ส่วนใหญ่เป็นลำไยแห้ง, ยางพารา และน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ดี ไทยต้องเข้าใจนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ Great Western Development Strategy เป็นนโยบายการพัฒนาภาคตะวันตก ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาและวางตัวอยู่ในจีนตอนใต้ แต่ทางจีนถือว่าอยู่ในภาคตะวันตก จีนได้ให้ความสำคัญในการใช้เป็นฐานรากเข้ามาในตลาดไทยและอาเซียน จีนนั้นมีนโยบายขนาดตั้งเป้าหมายว่าภายใน ค.ศ. 2020 จะทำให้ ASIAN เป็นตลาดเดียวทั่วโลก ซึ่งนายกรัฐมนตรีจูหลงจี ได้วางวิสัยทัศน์รองรับแผน ASIAN Economic Community โดยใช้ FTA – จีนอาเซียน ซึ่งภาครัฐจะเป็นอัตราคุณย์ โดยจะส่งผลให้อาเซียนกล้ายเป็น Domestic Market หรือเป็นตลาดภายในของจีน ดังนั้น ประเทศไทยต้องเข้าใจแนวคิดนี้ของจีน โดยยุทธศาสตร์สำคัญของจีนก็จะใช้เส้นทางโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางแม่น้ำโขงหรือเส้นทางถนน ทั้งผ่านลาว, พม่า, เวียดนาม เข้าสู่ตลาดภายในของไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศใหญ่ มีศักยภาพทั้งด้านการทหาร การเศรษฐกิจ และการเมืองระหว่างประเทศที่เห็นอกหักว่าไทยใหญ่ ฯด้าน ซึ่งจีนมีนโยบายชัดเจนในการเข้ามามีบทบาทในภูมิภาค จีนมีพื้นที่ 9,596,960 ตาราง

ชนิต ไสรัตน์

สภาพัฒนาการและเศรษฐกิจไทย

กิโลเมตร ใหญ่กว่าไทยถึง 19 เท่า มีประชากร 1,300 ล้านคน โดยมีขนาดเศรษฐกิจอยู่ในลำดับ 3 ของโลก ด้วยปริมาณสูงกว่า 1,500 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยจีนมีพื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ติดกับประเทศไทย , ลาว และเวียดนาม โดยมณฑลยุนานและมณฑลกว่างซี ซึ่งเป็นมณฑลที่ติดต่อกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยังจัดว่าเป็นมณฑลที่ยังยากจน โดยทั้ง 2 มณฑล มีรายได้ต่อหัวประมาณ 745 долลาร์ สหรัฐ ซึ่งของไทยจะประมาณ 2,500 долลาร์ อย่างไรก็ตาม เฉพาะเพียง 2 มณฑล ซึ่งติดต่อกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็มีประชากรกว่า 92.2 ล้านคน เข้าไปแล้ว การเชื่อมโยงการขนส่งกับจีนทางถนนจึงต้องอาศัยผ่านพม่าและลาวเพื่อเข้ามายังไทย ด้วยนโยบาย “Look South Strategic” จีนมีความต้องการในการเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและเศรษฐกิจกับประเทศไทยและประเทศอาเซียน ทำให้จีนมีความประสงค์ที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งและเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยที่จีนเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ การเมือง และการทหาร เป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่งกับไทย ด้วยศักยภาพของจีน จึงมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะภายใต้การเชื่อมต่อเส้นทางเศรษฐกิจ (Corridor Link) ตามตะเข็บชานแดน เช่น เส้นทาง R3E ซึ่งดูเหมือนว่าจีนจะตั้งชื่อให้เบ็ดเสร็จว่า “เส้นทางคุนหมิง-กงลู” (คุนหมิง-กรุงเทพ) ซึ่งชื่อก็บอกเป็นนัยว่าเป็นเส้นทาง “New Trade Lane” ที่จีนจะระยะสินค้าลงสู่ประเทศไทย ซึ่งถนนอย่างเป็นทางการควรจะเร่งมีการตกลงให้เป็นที่ยอมรับทั้งประเทศไทย , สปป.ลาว และประเทศไทย ทั้งนี้ ประเทศไทยจึงได้วางยุทธศาสตร์ในการใช้ประโยชน์จากประเทศไทยต่างๆ ในภูมิภาค รวมทั้งไทยในการกระจายสินค้าเข้ามาติดตลาด และเป็นเส้นทางลำเลียงนำมันเข้าสู่จีนตอนใต้ โดยได้มีการลงทุนจำนวนมากไปกับการพัฒนาเส้นทางขนส่ง และใช้ประโยชน์จาก ทั้งเส้นทางถนนสาย R3E ผ่าน สปป.ลาว และใช้เส้นทางแม่น้ำโขงซึ่งจีนเรียกว่า แม่น้ำสาละชาบเจียง ซึ่งมีความยาวผ่านประเทศไทยถึง 2,130 กิโลเมตร โดยทั้งเส้นทางถนนและทางแม่น้ำโขง ซึ่งจีนสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปสู่พื้นที่ภาคอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ซึ่งได้แก่ มณฑลกว่างตุ้ง มณฑลเจียงซู โดยสินค้าหลักของไทยซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดจีน ได้แก่ สินค้าเกษตร ประเภทข้าวหอมมะลิ ผลไม้ และยางพารา กอร์ปกับการที่ไทยและจีนมีโครงสร้างทางอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นเหมือนกัน

สินค้าไทยสามารถเข้าสู่ตลาดจีนผ่านเส้นทางขนส่งทางบก โดยใช้เส้นทางผ่านลาว เชื่อมต่อเมืองทางตอนใต้ของจีน ทางตรงกันข้ามจีนสามารถกระจายสินค้า โดยอาศัยเส้นทางเชื่อมโยงเส้นเดียวกัน เข้าสู่ไทยทางภาคเหนือ อำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อมาเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งหลักภายในประเทศไทย สำหรับเส้นทางภาคอีสานจีนสามารถใช้เส้นทางสาย 9 จากสะหวันนะเขต (ลาว) – นครราชสีมา จานันสินค้าจากจีนก็เลือกที่จะกระจายไปตามภาคต่าง ๆ ของไทย การที่หลายจังหวัดอย่างเป็นสี่แยกอินโดจีน แต่จะเป็น “สัมหลัน” หรือเป็น “หายนะ” ทางเศรษฐกิจ ก็เป็นเรื่องที่ต่างคนต่างเห็นไม่ตรงกัน ต้องเข้าใจว่าจีนนั้นเล่นบทเศรษฐกิจสองหน้า จีนมีนโยบายใช้ความได้เปรียบจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทยนำมาเป็นประโยชน์กับจีน โดยใช้ประเทศไทยเป็นสะพานเชื่อมโยง (Land Bridge) ไปสู่ตลาดอาเซียน นโยบายของจีน จึงเป็นทั้งมิตร คู่ค้า และคู่แข่งด้านเศรษฐกิจ ดังนั้นการมองจีนต้องมองให้ออกว่าจีนนั้นเหมือนหรือไม่ส่องด้าน ยุทธศาสตร์ของจีนกำหนดให้นครคุนหมิง เมืองหลวงของแคว้นยุนาน

ธนิต ไสรัตน์

สถาบันฯ แห่งประเทศไทย

เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคตะวันตกเฉียงใต้ โดยวางแผนที่จะพัฒนาเศรษฐกิจชั้นนำของประเทศให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เส้นทางบกและทางแม่น้ำของเชื่อมโยงการค้าและขนส่งกับประเทศโดยใช้ไทยเป็น Spring Board ไปสู่ประเทศอาเซียน

เศรษฐกิจการเมืองของประเทศไทย

1. ด้านการเมือง

การที่ไทยจะทำการค้าและเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคจะต้องให้ความเข้าใจว่าประเทศไทยมีการปกครองระบบทรัมภิสตร์เต็มรูปแบบ แต่ภาคเศรษฐกิจเป็นระบบตลาดโดยการปกครองของจังหวัดเป็นมณฑล รวม 22 มณฑล 5 เขต ปกครองตนเอง และ 4 นคร โดยแต่ละมณฑลมีรัฐบาลท้องถิ่นมีอำนาจมากและมีกฎหมายเป็นของตนเอง โดยนายกรองการลงทุนจากต่างชาติไม่เกิน 100 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ให้มณฑลมีอำนาจตัดสินใจอนุมัติได้เอง สำหรับเรื่องของภาษีแต่ละมณฑลมีการแยกระบบการจัดเก็บต่างกัน รวมทั้ง ด้านหารายได้และงบประมาณเป็นเรื่องของแต่ละมณฑลเป็นอิสระ ถึงแม้ว่า จังหวัดจะมีหน่วยงานที่เป็นรัฐเดียว (Single State) แต่ข้อเท็จจริงการปกครองของจังหวัดเป็นแบบสหพันธ์รัฐ (Federal State) กระจายอำนาจ (Decentralization) ให้เลขาธิการพระครูประจำมณฑล มีอำนาจเบ็ดเสร็จ ซึ่งตรงนี้ จะต่างจากไทยมากถึงแม้ว่าไทยจะกระจายอำนาจแบบผู้ว่าแบบบูรณาการ CEO แต่อำนาจก็ยังคงอยู่ในส่วนกลาง ทั้งนี้ จึงบริหารประเทศอยู่ภายใต้พระครูประจำมณฑล โดยแนวโน้มการปฏิรูปเศรษฐกิจของจังหวัดได้นำการพัฒนาเศรษฐกิจในลักษณะหนึ่งประเทศสองระบบ โดยเฉพาะภูมิภาคหลังการประชุมสมัชชาพระครูประจำมณฑล จังหวัดที่ 16 จังหวัดได้วางเป้าหมายชัดเจนที่จะนำพาประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจภายในปี 2563 (ค.ศ.2020) โดยจะควบคุมรักษาและดับการเติบโตของ GDP ให้อยู่ที่ร้อยละ 7 โดยที่ผ่านมาเศรษฐกิจจังหวัดเฉลี่ย 10% ต่อเนื่องมาสิบปีกว่า จังหวัดไม่ต้องการ GDP โตมากๆ เมื่อฉาติอื่นๆ เพราะที่ผ่านมาเศรษฐกิจของจังหวัดไม่สามารถสร้างความสมดุลในการพัฒนาประเทศทั้งในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ บนความมั่นคงและเสถียรภาพของการเมืองภายในเพื่อไม่ให้มีปัญหาสังคม ตลอดจนปัญหาความเหลื่อมล้ำของรายได้ของประชากรในเมืองกับชนบท และรายได้ของประชากรในภาคตะวันออกกับภาคตะวันตก จังหวัดจึงได้เร่งปรับปรุงนโยบายการพัฒนาประเทศที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคตะวันตกและภาคใต้ควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายหลักให้ได้ภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) จึงเป็นที่มาในการที่จังหวัดให้ความสนใจต่อโครงการความร่วมมือ GMS และการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคอินโดจีน ที่เรียกว่า นโยบาย Look South

2. ด้านเศรษฐกิจ

ศูนย์กลางเศรษฐกิจของจังหวัดที่พื้นที่ที่แกนภาคตะวันออกของประเทศไทยเป็นพื้นที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยปัจจัยค่าแรงต่ำและค่าเงินหยวนอ่อน เมื่อ

ธนิต ไสรัตน์

สถาบันฯ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งประเทศไทย

เปรียบเทียบกับเงินสกุลแข็งของโลก เช่น เงินเหรียญสหรัฐฯ โดยการพัฒนาประเทศของจีน แบ่งพื้นที่พัฒนาเป็น 4 ส่วน คือ (1) ลงโถ (หัวมังกร) จะมีศูนย์กลางเศรษฐกิจ ได้แก่ นครปักกิ่ง , เทียนสิน , นครเชียงไฮ้ , นครกว่างโจว , เชิงเจี้น และอ่องกง (2) ลงเชิน (ตัวมังกร) ได้แก่ พื้นที่ในแคว้นภาคกลาง และได้แก่ มนต์ลูเซเวน โดยมีนครเฉินตูในมนต์ลูเซเวนและ กุ้ยโจว ส่วนซี โดยจีนกำหนดให้นครลงซึ่งเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับภาคตะวันตก (3) ลงเวีย (ท้ายมังกร) จะเป็น ดินแดนทางภาคตะวันตก ได้แก่ เขตปกครองตนเองซินเจียง ซึ่งให้ กันซู หนิงเซี่ย มองโกเลียและ ทิเบต โดยมีนครอู่หลู จะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับภาคตะวันออกกลาง โดยพื้นที่บริเวณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรร้อยละ 23 ของประชากรทั้งประเทศอาศัยอยู่ ยังเป็นพื้นที่ซึ่งประชากรยากจนและมีระดับการพัฒนาต่ำกว่ามานาที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (4) ลงเจี้ยว (หัวมังกร) เป็นพื้นที่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ จะมีนครคุนหมิงในมนต์ลูยุนnan และหนานหนิงในมนต์ลูกวางสีเป็นศูนย์กลาง โดยพื้นที่ในภาคตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเป็นพื้นที่ยังมีความยากจนอยู่มาก ทั้งนี้ จีนได้มีนโยบายพัฒนามนต์ลูทางภาคตะวันตกทั้ง 12 มนต์ลู โดยเร่งพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เช่น ทางสี , เสฉวน , ลงชิ่ง , ชางซี , มองโกเลียใน , หนิงเซี่ย , ทิเบต , กันซู และซินເກິຍ ซึ่งเป็นเมืองที่กันดาร พลเมืองส่วนใหญ่เป็นมุสลิมเชื้อสายตุรกี แต่เป็นแหล่งห้ามันที่ใหญ่ที่สุดของจีน

ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน ที่เรียกว่า “造船计划” หรือกินจากหัวไปหาง โดยจีนพัฒนาประเทศจากเมืองชายทะเลภาคตะวันออก โดยมีนโยบายในการปฏิรูปเศรษฐกิจ จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรก ณ มนต์ลูเซินเจี้น หลังจากนั้นได้มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกขยายไปกว้างโจวและเชียงไฮ้ , อังโจว , ยี่อู่ , หนิงโป จนถึงเป่าไช่ โดยส่งเสริมการลงทุนและการผลิตส่งออกให้ GDP ของจีนเติบโตในอัตรา 9-10% ต่อเนื่องกับสิบกว่าปีและปัจจุบัน จีนมีเงินตราต่างประเทศสำรองเกือบหนึ่งล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งสูงที่สุดในโลกเป็นรองแค่ประเทศสหรัฐฯ อเมริกา ซึ่งเป็นเจ้าของธนบัตร ดอลลาร์ โดยคาดว่าในปี 2006 ประเทศไทยจะได้เปรียบดุลการค้า 140,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือรา率为 5.32 ล้านล้านบาท การได้เปรียบดุลการค้าของจีนเช่นนี้ ซึ่งที่จริงจะส่งผลต่อค่าเงินหยวนที่ควรจะแข็งค่าขึ้น แต่ประเทศไทยกลับมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนให้คงที่ ทำให้ค่าเงินหยวนของจีนต่ำกว่าค่าที่แท้จริง ซึ่งทำให้สหราชอาณาจักรมีการกดดันจีน ทั้งในด้านปล่อยให้เงินดอลลาร์มีการอ่อนตัวลง ส่งผลให้ค่าเงินสกุลต่างๆ ของอาเซียนพลอยแข็งค่าตามไปด้วย กล่าวกันว่าจีนเอาเงินเพียง 20% ไปซื้อทองคำ ทองในโลกก็ไม่พอที่จะขายให้จีน ส่งผลให้ดินแดนภาคตะวันออกมีความร่ำรวยเป็นแหล่งรายได้ 3 ใน 4 ของจีน ซึ่งมีปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำระหว่างชนชั้น รายได้ และมนต์ลูที่ได้รับการพัฒนาแล้วกับมนต์ลูที่ไม่ได้รับการพัฒนา จีนพยายามที่จะเกลี่ยความเจริญและพัฒนาเศรษฐกิจกับมนต์ลูที่ยังด้อยกว่า โดยการจับคู่คุ้มภัยคู่แฝดระหว่างภาคตะวันออกกับภาคใต้และภาคตะวันตก เพื่อดึงความเจริญและเป็นการกระจายรายได้ ซึ่งหากไม่เร่งดำเนินการในอนาคตจะเป็นปัญหาการเมืองกับจีน นอกจากนี้ จีนเริ่มมีบทบาทด้านเศรษฐกิจของโลก อีกด้านหนึ่งจีนก็ต้องการจะมีบทบาทด้านความมั่นคงทางการเมือง จีนพัฒนาเศรษฐกิจอย่างจริงจัง ตั้งแต่ปี ค.ศ.1990 โดยให้นครเซินเจี้นเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ให้เป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญ และเป็นใจกลางทางด้านเศรษฐกิจ และได้มีการเปิดเมืองเศรษฐกิจ 14 เมือง ซึ่งเป็นเมือง

หลวงและเมืองเศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งทั้งหมด โดยได้รับสิทธิพิเศษในการดึงดูดนักลงทุนเที่ยบเท่ากับเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงทำให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่สำคัญ ได้แก่

1) เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง หรือที่เรียกว่า “Pearl River Delta Area” โดยมีมณฑลกว้างตั้งเป็นศูนย์กลาง เขตเศรษฐกิจใหญ่อันดับ 3 ของจีน ซึ่งจีนพัฒนาให้เป็นเมืองคู่แฝดกับช่องกง เขตเศรษฐกิจพิเศษจูเจียง หรือแม่น้ำไช่มา (จู แปลว่าไช่มา) อุตสาหกรรมหลักของจีน ประกอบด้วย หัวเมืองสำคัญ เช่น เชินเจ็น, เชี่ยงไฮ้, ชั่วเตา, ตงกوان, จูไห่, กวางโจว ซึ่งพร้อมจะส่งสินค้าราคาถูกผ่านเมืองเอ็มิจ-หนานหนิง และคุนหมิง เข้าสู่ประเทศไทย เนื่องจากมณฑลกว้างตั้ง GDP ประมาณ 162.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ จัดเป็นอันดับ 1 ของจีน มีประชากร 79.5 ล้านคน รายได้ต่อหัว 2,051.9 เหรียญต่อปี มณฑลกว้างตั้ง จึงมีความร่าเริงมากที่สุด โดยเป็นมณฑลแรกที่อดีตนายกรัฐมนตรีตั้งเสี้ยวผิงได้ใช้เปิดประเทศจีนเข้าสู่ยุคร่าเริง โดยนครกว้างโจวซึ่งเป็นเมืองหลวง มีระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่ดีที่สุดของจีน โดย Logistics เนพาที่นครโจว เป็นสัดส่วนต่อ GDP ถึงร้อยละ 15 ขณะที่นครปักกิ่งเพียงร้อยละ 8 และเชียงไห้ร้อยละ 7 โดยท่าเรือเซินเจ็นเป็นท่าเรือที่ได้รับการจัดอันดับที่ 4 ของโลก ทั้งหมดนี้ยังไม่ได้รวมช่องกง ซึ่งก็เหมือนมณฑลหนึ่งของจีน เป็นท่าเรือลำดับที่ 1 ของโลก ก็เป็นส่วนหนึ่งของจีน ทั้งนี้ สันทางเชื่อมโยง จามณฑลกว้างตั้งมีสันทางระดับ Super Hi-Way สามารถขนส่งสินค้าผ่านหนานหนิง มณฑลกว้างสีเข้าไปในเวียดนามหรือผ่านเมืองกุ้ยหยาง เพื่อเข้าสู่คุนหมิงและผ่านพม่าหรือลาวเข้าสู่ไทยและอาเซียนได้ โดยสะดวก

2) เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ珠江(ແນ່ງຊີເກີຍງ) เป็นเขตเศรษฐกิจใหญ่อันดับ 1 ของจีนประกอบด้วย มณฑลเจียงซู ซึ่งมีนครนานกิง, ชูโจว และประกอบด้วย เมืองหลัก เช่น เมืองถังโจว, อุนโจว, ยู่, หนิงโป๊ เนื่องจากมณฑลเจียงซู มณฑลเดียวมี GDP ติดลำดับที่สองของจีนคือ 150.38 พันล้านдолลาร์สหรัฐ ประชากร 74.06 ล้านคน รายได้ต่อหัว 2,028 เหรียญต่อปี ทั้งนี้มณฑลเจียงซู เป็นเขตการลงทุนอุตสาหกรรม Hi-Tech และ Automobile โดยมีนครเชียงไห้ เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์เชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก โดยจากจุดนี้จีนมีสันทางคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบกและทางแม่น้ำແย়েງຊີເກີຍງ ซึ่งเชื่อมโยงไปจนถึงนครลงซิ่ง โดยมีท่าเรือเหลี่ยนยู่กัง เป็นท่าเรือหลัก โดยเขตเศรษฐกิจเจียงซูเป็นเขตการลงทุน ซึ่งมีได้รับความนิยมสูงสุด แซงหน้าเขตเศรษฐกิจกว้างตั้งไปแล้ว

3) เขตเศรษฐกิจเปโอด้วย มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของจีน โดยมีนครปักกิ่งเป็นศูนย์กลางโดยมีเมืองท่าที่สำคัญ ได้แก่ เมืองเทียนสิน, ต้าหมี่, ถังชาน ซึ่งจะมีเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับหัวเมืองทางเหนือ เช่น ฮาเจรปิง, เชิงหยาง

โอกาสและลู่ทางการขยายเศรษฐกิจการค้าไทย-จีน

จากการที่เข้าไปศึกษาดูงานในประเทศจีน พบร่วมกับการขยายตลาดและเริ่มที่จะมี

ธนิต ไสร์
สถาบันฯ



การลงทุนออกไปในต่างประเทศ เนื่องจากปัจจุบันมีเงินทุนสำรองกว่า 1.2 ล้านล้านเหรียญ สหรัฐฯ โดยสินค้าอุตสาหกรรมของจีน ภาครัฐยังให้การชดเชยด้วยรูปแบบต่างๆ โดยโครงการ R&D รัฐบาลจะสนับสนุนทั้งด้านการเงินและการลดภาษี รวมทั้ง ด้านการให้เช่าที่ดินในราคาน้ำตกมาก โดย สินค้าบางรายการ รัฐบาลให้การชดเชย ซึ่งส่งผลทำให้สินค้าส่งออกจากจีนมีราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ดังนั้น ในการทำธุรกิจกับจีนจะต้องเข้าใจในประเด็นที่ว่า จีนยังคงมีระบบสังคมนิยม รัฐยังเป็นผู้ชี้นำ ทั้งด้านการเมือง การเศรษฐกิจ และสังคม โดยจีนเป็นประเทศที่มีการแบ่งการปกครองในระบบมณฑล ซึ่งต่างกับประเทศไทยที่เป็นรัฐเดียว (Uni State) ขณะที่จีนปกครองในระบบ คล้ายกับระบบสนาฟันธาร์ (Federal State) ซึ่งในแต่ละมณฑลของจีนจะมีกฎหมายและภาษีท้องถิ่น การทำธุรกิจกับจีนจะต้องเข้าใจว่าจีนเป็นประเทศหลายมณฑล และหลายกฎหมายที่ทางธุรกิจ การที่จะขยายการค้า การลงทุนของจีน จะต้องมีการเจาะลึกเป็นรายมณฑลและต้องเข้าใจว่า กฎหมายของจีนที่เขียนไว้กับการปฏิบัติ ยังไม่ค่อยลงตัวอยู่มาก เนื่องจากประเทศจีนมีปัญหา ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งยังมีข้อบกพร่องหรือเลือกปฏิบัติกับนักลงทุนต่างประเทศ นอกจากนี้ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการแข่งขันแบบไร้คุณธรรมและมี การทำธุรกิจแบบพึงพิงระบบสายสัมพันธ์ เพื่อเป็นช่องทางในการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจที่ จีน เรียกว่า กวนซี (Guanxi) เป็นการทำธุรกิจโดยใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคล จึงค่อนข้างมีความไม่ แน่นอนและเปลี่ยนแปลงได้ง่าย โดยกลไกและระบบราชการของจีน ยังจะต้องมีระบบการปรับปรุงด้าน กฎระเบียบที่เอื้อประโยชน์ให้กับนักลงทุนในท้องถิ่นมากกว่าชาวต่างชาติ โดยเฉพาะปัญหาการ ลอกเลียนแบบสินค้าและเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญา

ปัจจัยความเสี่ยงในการค้ากับประเทศไทย

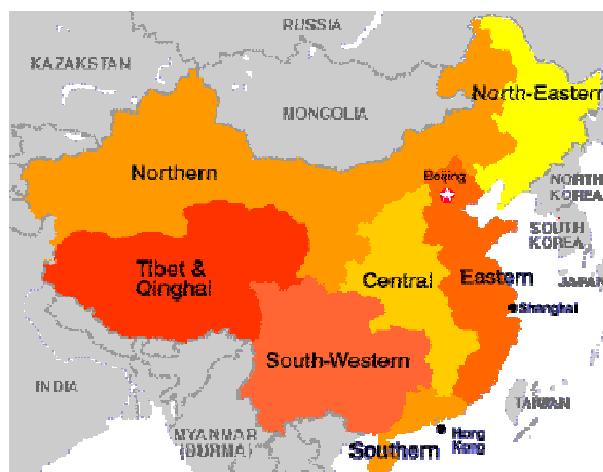
การทำการค้าและการลงทุนกับประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะมีความยุ่งยากและความไม่ แน่นอนจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ แต่การทำธุรกิจในจีนก็ยังมีโอกาสอีกมาก โดยต้องเลือกธุรกิจที่ ถ�นดและหาลูกค้าที่ไว้ใจได้จริงๆ โดยจีนกำลังก้าวกระโดดเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจในระดับโลก คงเป็นไปไม่ได้ที่ประเทศไทยจะเข้าไปแข่งขันกับประเทศไทย แต่หากจะไปลงทุนหรือส่งออกสินค้าไป ขายในจีนจะต้องค้นหาให้พบว่าอะไรคือจุดแข็งของนักธุรกิจไทย และจุดเด่นของสินค้าไทยอยู่ตรงไหน และนักลงทุนคนไทยมีศักยภาพด้านใดในการเข้าถึงภาครัฐและตลาดของประเทศไทย โดยในด้านการ ลงทุนและการค้ากับประเทศไทยนั้น จะต้องคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงและสร้างภูมิคุ้มกันความเสี่ยงให้ ได้ จึงจะสามารถเข้าไปทำธุรกิจในประเทศไทยได้อย่างประสบความสำเร็จ

1. ความล่าช้าในการปฏิบัติตามเงื่อนไขของ WTO ประเทศไทยจำเป็นต้องหาหนทางที่จะปฏิบัติ ตามกฎหมายของ WTO ในขณะเดียวกันก็สร้างมาตรการ NTB : Non Tariff Barrier ซึ่งกีดกัน การนำเข้าจากต่างประเทศที่ไม่ขัดกฎหมายของ WTO โดยการสร้างอุปสรรคที่เป็นเรื่องที่ไม่ใช้ภาษี ได้แก่ ใบอนุญาต, สุขอนามัย, และมาตรฐานการบรรจุภัณฑ์ โดยมีระเบียบที่มีชื่อว่า “หนึ่ง ใบอนุญาต หนึ่งสินค้า” เป็นการกีดกันการนำเข้า ซึ่งต้องใช้เวลาในการเตรียมการด้านเอกสารและ เพิ่มต้นทุนในการนำเข้า

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันคุณภาพแห่งประเทศไทย

2. ระเบียนกฎเกณฑ์ที่กระจัดกระจาย การกระจายสินค้าและโลจิสติกส์มีกฎระเบียบอย่างจำนวนมาก ซึ่งแต่ละมณฑลจะมีกฎระเบียบที่แตกต่างกันและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยๆ ทั้งนี้ นักลงทุนชาวไทยหากต้องการดำเนินธุรกิจในประเทศจีนและมีการขายสินค้าหรือสาขา ให้ครอบคลุมหลายมณฑล ต้องขอใบอนุญาตแต่ละมณฑลเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้
3. อุปสงค์และอุปทาน จีนเป็นประเทศที่ตลาดมีพลังขับเคลื่อนที่เป็นแบบทวิภาคณ์ มีการเพิ่มอุปสงค์ส่วนเกินในตลาดอย่างรวดเร็ว ขณะที่บางพื้นที่ก็จะมีอุปสงค์ที่ไม่พอเพียง คือ Demand ในตลาด มีทั้งส่วนเกินและขาด การเปลี่ยนแปลงด้านอุปสงค์และอุปทานอย่างไม่เป็นระบบ เพราะประชาชนมีจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะยากจน คนจะมีการเคลื่อนย้ายไป-มา ตามแหล่งงาน พบว่า ศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ ยังมีพื้นที่ว่างเหลือกว่า 60 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด การแข่งขันในจีนจะสูงมาก
4. ความเสี่ยงทางสังคมและการเมือง บริษัทต่างประเทศที่ไปลงทุนในจีนหรือไปร่วมเป็นพันธมิตร กับบริษัทท้องถิ่น จะต้องมีความระมัดระวังเกี่ยวกับความโปรดังใจ โดยปัญหาแรงงานจะเป็นปัญหาใหญ่สำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งต้องมีวิธีการจัดการปัญหาด้านแรงงานเป็นอย่างดี คือ ถ้าฝ่ายจัดการไม่ได้เป็นคนพื้นเมืองจะควบคุมงานยาก ทั้งนี้ ปัญหาเรื่องของคอรัปชันยังคงมีโดยเฉพาะในเมืองเล็กๆ ซึ่งต้องมีความเข้าใจกับปัญหาคอรัปชันและความสามารถในการจัดการจะเป็นหนทางของความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจในประเทศจีน



หากต้องการเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศจีน ต้องทำอย่างไร

1. ศึกษาตลาดของประเทศจีนอย่างลึกซึ้ง โดยต้องให้ความสนใจเกี่ยวกับตลาดและกฎระเบียบ, ประเพณี และธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ มีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก นักลงทุนที่คิดว่าเพียงแค่พูดภาษาจีนกลางได้ มีเพื่อนเพียง 2-3 คน ในประเทศจีน โดยคิดว่าจะทำธุรกิจในจีนได้นั้น เป็นความเข้าใจที่ผิดพลาดอย่างมาก
2. การลงทุนที่มุ่งเน้นไปที่ค่าแรงถูกในจีนแต่เพียงอย่างเดียว จะไม่ประสบความสำเร็จในทางธุรกิจ

3. สร้างระบบกระจายสินค้าและโลจิสติกส์ให้เป็นระบบรวมศูนย์ การสร้างศูนย์กระจายสินค้าแบบกระจายอำนาจลงไป อาจไม่เหมาะสมกับประเทศจีน
4. ใช้เทคโนโลยีเพื่อสร้างความแตกต่าง ต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และชัพพลายเชนเข้ามาจัดการเรื่องนี้
5. บริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ ต้องสามารถคำนวณความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ เพราะโอกาสที่จะประสบความล้มเหลวในการดำเนินธุรกิจในจีนมีค่อนข้างสูง
6. ต้องมีความสัมพันธ์กับคนท้องถิ่นในระยะยาว หากผู้ประกอบการไม่มีความสัมพันธ์กับคนท้องถิ่น โอกาสที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจในประเทศจีนจะเป็นไปได้ยาก

การลงทุนในประเทศจีน

ประเทศจีนเป็นแหล่งลงทุนที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยเป็นที่มาของเงินตราต่างประเทศมากกว่าที่ได้จากการส่งออก ปัจจัยสำคัญเนื่องจากจีนเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในโลก เพราะมีประชากรที่มากที่สุดในโลก อีกทั้งจีนมีแรงงานจำนวนมากและค่าแรงงาน โดยเฉพาะในภาคกลางและตะวันตกมีอัตราที่ต่ำมาก จึงไม่แปลกที่จีนเป็น “Factory of the world” ซึ่งปัจจุบันจีนส่งเสริมการลงทุนในภาคตะวันตก โดยสร้างเส้นทางทั้งทางรถไฟและทางถนน ซึ่งจีนให้ความสำคัญต่อระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่งเป็นอันดับแรกของการพัฒนาพื้นที่และใช้แนวทางให้แต่ละมณฑลมีอิสระในการส่งเสริมการลงทุน โดยประเทศจีนนั้นแบ่งการปกครองเป็นแต่ละมณฑล โดยแต่ละมณฑลจะมีรัฐบาลและกฎหมายท้องถิ่น อีกทั้ง แต่ละมณฑลจะมีการแข่งขันกัน การลงทุนในประเทศจีนให้ประสบความสำเร็จไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะลักษณะระบบที่เป็นแบบนี้ วิธี วัฒนธรรม และนิสัยของคนจีนแต่ละมณฑลจะต่างกัน การลงทุนในจีนนั้นต้องระวังเป็นพิเศษ เพราะคนจีนบนแผ่นดินใหญ่ไม่รักษาทั้งเวลาและสัญญาได้ ๆ กันนั้น

นักลงทุนไทยที่จะไปลงทุนในจีน จะต้องเข้าใจว่า ปัจจุบันภาคตะวันออกของจีนแห่งนี้ เปิดเต็มที่แล้ว ส่วนการลงทุนในภาคตะวันตกหรือภาคใต้ ค่าแรงอาจจะต่ำแต่คนยากจนยังมาก จำนวนข้อจำกัดอย่างหนึ่ง คือ แรงงานยังมีบ้านนอกและไร้ทักษะ โดยประเทศจีนนั้นมีการแข่งขันสูง เล่นกันนอกระบบและเป็นระบบพร้อมกัน สำหรับด้านทุนและเทคโนโลยีของจีนมีเหนือกว่าคนไทยและการพัฒนาด้านการจัดการที่มีมาตรฐานไปไกลกว่าคนไทย ต้องถามว่าจะไปลงทุนอะไรในจีน โดยเฉพาะด้านอสังหาริมทรัพย์นั้นจีนให้ง่ายที่สุด ค่าเช่าต่ำ ระยะเวลา 50 ปี แมลงเม่าเสร็จไปมากแล้ว เพราะจีนเข้าใจว่าแผ่นดินของเขามาใบใหม่ไม่ได้ หากทำได้ดีก็มักถูกรุมทึ่ง สัญญาภัยเขียนแบบหนึ่ง ปฏิบัติก็อกรายงานหนึ่ง ดังนั้นการไปลงทุนในจีนต้องมีความเข้าใจอย่างดีและลักษณะวิธีทำการค้าของเขาร่วมกึ่งต้องมีจุดแข็งๆ จริงที่เหนือคนท้องถิ่น อย่าไปเชื่อในเรื่องสิ่งที่คนจีนบอก หากสายป่านไม่ยาระจิงๆ และไม่แน่จริง เก็บเงินไว้จะดีกว่า โดยทั้ง 10 ข้อที่กล่าวมานี้ได้พัฒนามากจาก



ธนิต ไสรัตน์

สถาบันภาษาและวัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

นักวิชาการชาวจีนในปัจจุบัน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญการลงทุนในประเทศไทยเป็นคนเล่าให้ฟัง ปัจจัยที่นักลงทุนไทยควรจะรู้เกี่ยวกับการลงทุนในจีน ความมีดังนี้

1. พิจารณาด้านบรรษัทภาระการเมืองและเศรษฐกิจของแต่ละท้องถิ่น ซึ่งจะแตกต่างกัน โดยเฉพาะความสามารถในการบริโภคของคนในมณฑลนั้นๆ ต้องเข้าใจว่าส่วนใหญ่คนจีนนั้น ยังยากจน โดยเฉพาะภาคกลางและภาคตะวันตก
2. กกฎหมายของท้องถิ่นเป็นอย่างไร โดยเฉพาะหน่วยงานของรัฐในแต่ละท้องถิ่น เอื้ออำนวย ต่อการลงทุนหรือไม่
3. การหาผู้ร่วมลงทุนที่เหมาะสม มีความซื่อสัตย์ และมีบทบาทหรือมีอิทธิพลที่จะต่อรองหรือ คุ้มครองธุรกิจจากการถูกเอาัดเอาเปรียบ ทั้งจากหน่วยงานของรัฐและจากคู่ค้า
4. สังคม , ประชานชน และวัฒนธรรมในเมืองนั้นๆ มีการร่วมมือหรือส่งเสริมต่อกันต่างชาติ หรือนักลงทุนต่างชาติอย่างไร
5. ต้องพิจารณาเกี่ยวกับต้นทุนทางอ้อมอื่นๆ ได้แก่ ค่าแรงงานแฟง เช่น ค่าสวัสดิการต่างๆ หรือผลผลิตที่ได้จากการแรงงานต่ำกว่าที่ประมาณการ , ค่าเบี้ยน้ำรายทาง ทั้งบันโถะและใต้โถะ รวมถึง ระบบประเมินภาษี Vat 17% และภาษีท้องถิ่นอื่นๆ อีกมากมาย ซึ่งไม่เป็นระบบอย่าง ในไทย
6. ต้นทุนโลจิสติกส์จะเป็นปัจจัยสำคัญ โดยเฉพาะบางเมืองมีระบบผู้ขาดผู้ให้บริการขนส่ง
7. เกี่ยวกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณูปโภคต่างๆ อย่าได้ เชื่อตามเอกสารโดยข้อสรุปประชาสัมพันธ์ของนิคมอุตสาหกรรมที่ไปขอเช่า ต้องไปตรวจสอบว่า ระบบถนนเชื่อมกับเมืองใหญ่เป็นอย่างไร และระบบนำ้-ไฟฟ้าเพียงหรือไม่ จีนนั้นเป็นประเทศ ขาดแคลนพลังงาน ปัจจุบันบางเมืองเปิด-ปิดไฟวันเว้นวัน
8. ต้องตั้งปุจฉาให้ได้ว่ามีจุดแข็งอะไรที่จะไปลงทุนในจีนและต้องการอะไรจากจีน การ ลงทุนเน้นตลาดส่งออกหรือตลาดภายใน หากเป็นตลาดภายในคงต้องหาจุดแข็งของตนเอง เพิ่มอีกหลายสิบเท่า เพราะตลาดภายในของจีนแข็งขันกันหนักมาก และหนี้เสี่ยนนั้นมาก
9. อย่างลงทุนเพาะเพี่ยงไปดูงาน 2-3 ครั้ง เพราะเปลือกนอกของจีนและเศรษฐกิจของจีน ต่างกับเนื้อในโดยสิ้นเชิง การที่ทุนสำรองของจีนสูงที่สุดในโลก ไม่ใช่หมายความว่าเม็ดเงินจะ ไปอยู่กับประชาชน คนจนในจีนนั้นมากมหาศาล ระบบการกระจายรายได้ของจีนนั้นล้มเหลว ไม่เป็นท่า
10. อย่าเชื่ออะไรที่ได้ยิน อย่าเชื่อทุกตัวอักษรที่เขียนในกฎหมายของจีนหรือในสัญญา กับ ผู้ร่วมลงทุนชาวจีนหรือกับคู่ค้าคนจีน ทั้งฝรั่งและญี่ปุ่นที่ว่าแน่นั้นเสร็จจีนไปมากแล้ว ลอง ตรวจสอบนักลงทุนไทยว่ามีเพียงกี่เบอร์เซ็นต์ที่ประสบความสำเร็จในการลงทุนกับประเทศไทย และกิจการเหล่านั้นเป็นของใคร เพราะถ้าไม่ใช่ปุ่นตราเสือ ไม่ใช่ซีพี ไม่ใช่สหูเนยน ต้องซั่ง ใจให้ดีก่อนไปลงทุนในจีน ระบบศาลของจีนก็ไม่เหมือนกับไทย เพราะภาษาจีนนั้นเป็นอักษร สัญลักษณ์ไม่ใช่ตัวสะกดในวิถีเดียวกันตีความไม่เหมือนกัน



เกี่ยวกับภาษีในประเทศไทย

จีนมีระบบภาษีที่ใช้กับคนท่องถินกับคนต่างชาติไม่เหมือนกัน สำหรับภาษีและในแต่ละมณฑลจะมีการเก็บภาษีต่างหาก เช่น ภาษี VAT ระบบภาษีของจีนจะค่อนข้างมีความยุ่งยาก มีการเข้มงวดเปลี่ยนแปลงระเบียบปอยครั้ง และใช้หลักดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ ที่สำคัญมีโทษที่รุนแรงมาก ภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทต่างชาติ ต้องจ่ายภาษี 30% ภาษีท่องถิน 3% แต่ถ้าอยู่ในเขตการลงทุน หรืออยู่ในนิคมอุตสาหกรรมระดับประเทศ จะได้รับสิทธิพิเศษต่างๆ ตามที่เขตนั้นๆ ประกาศ นอกจากนี้ ยังจะต้องจ่ายภาษีอื่นๆอีก ดังนี้

- ภาษีนำเข้า (Import Tax)** ประเทศไทยได้ใช้ระบบสากล พิกัดรหัสสามารถเปิดได้ตรงกัน ทั้งหมด แต่การจัดเก็บภาษีอาการมีความแตกต่างกันมาก ตั้งแต่ร้อยละ 3-200% ปัจจุบันเป็นปัญหามาก ในเรื่องพิกัด เพราะเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะใช้พิกัด โดยไม่ถือหลัก GATT
- ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)** เป็นภาษีระดับมณฑลเก็บในอัตรา 0%, 13%, 17% จากนิติบุคคล และบุคคลธรรมดาก็แล้วแต่กิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริม ถ้าเป็นการส่งออกเสียภาษี 0% แต่มีข้อยกเว้นในบางกรณี
- ภาษีบริโภค (Excise Tax)** เก็บจากการผลิต การนำเข้ารับจ้างผลิตผสม ประกอบสินค้า อุบลโภคบางชนิด เครื่องสำอาง, เหล้า, ยาสูบ, เครื่องประดับ, น้ำมันเชื้อเพลิง, และรถยนต์ จัดเก็บอัตรา 60%-70%
- ภาษีการค้า (Commercial Tax)** การขายอสังหาริมทรัพย์ การบริการ การสื่อสาร โทรคมนาคม ขนส่ง ก่อสร้าง อัตราเรียก 3-20% กีฬาจะเป็นอัตรา 3% มหาสมุทร ค่าไฟฟ้า สนับสนุนกอล์ฟ โรงแรม จะเก็บ 5-20%
- ภาษีส่งเงินกำไรออกนอกประเทศไทย** จะต้องเสียภาษีใบอนุญาตการลงทุน ถ้าตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐบาลอนุมัติจะต้องเสีย 10% ถ้าต้องอยู่นอกเขตเสีย 20%

6. **ภาษีค่าที่ดิน** เรียกเก็บจากผู้ประกอบการห้างจีนและต่างชาติที่มีรายได้จากการโอนสิทธิการใช้ที่ดิน อาคาร โดยเรียกเก็บจากจำนวนที่เพิ่มขึ้นของมูลค่า นำมาคำนวณรายได้การขายมาหักลบกัน อัตราภาษีร้อยละ 30-60% ต่างชาติจะถูกเก็บภาษีอีกๆ อีกมาก
7. **ภาษีท่ออยู่อาศัย** บริษัทต่างชาติหากเป็นเจ้าของ เสียภาษีร้อยละ 1.2% ของราคапрประเมินกรณีเช่าอาคารเสีย ภาษีร้อยละ 18% ของราคาค่าเช่า
8. **ภาษีพาหนะ** บริษัทต่างชาติเป็นเจ้าของพาหนะรถยนต์ เรือที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ มีภาษีตั้งแต่ 1.2 - 3.2 หยวนต่อปี ขึ้นอยู่กับประเภทการใช้งาน แต่ถ้าเป็นเรือสินค้าจะ ต้องเสียภาษี เป็นเงินหยวนต่อตัน ตั้งแต่ 0.6-4.4 หยวน/ตัน/ปี
9. **ภาษีวันหยุด เช่นลงทุน 10 ปี** ได้รับการยกเว้นทางภาษี 2 ปี นับจากที่ปีแรกมีกำไร 3 ปีต่อมา ได้รับการลดทางภาษีอีก 50% จากที่ต้องจ่ายร้อยละ 30% การลดภาษี ขึ้นอยู่กับการจัดตั้งกิจการในเขตต่างๆ เช่น ระดับมลฑล เขตปกครองตนเอง เขตมหานคร จะได้ลดภาษี 15% หรือ 24% ตามเขตและอาจได้รับการยกเว้นภาษีท้องถิ่นที่เก็บร้อยละ 3% ขึ้นอยู่กับกิจการนั้นๆ

เครื่องจักรในการลงทุนจากต่างประเทศ นักลงทุนที่เข้าประกอบกิจการในประเทศไทย จะต้องเสียภาษี เครื่องจักร ร้อยละ 24% แต่ในบางกรณีถ้าเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลจีนจะได้รับเป็น กรณีพิเศษปัญหาของภาษีในประเทศไทย ต้องมีนักบัญชีที่ชำนาญการในการยื่นการวางแผนแบบบัญชี และการชำระภาษี ถ้าตรวจสอบจะมีโทษรุนแรง ดังนั้นการทำกิจการในประเทศไทย ต้องมีความรอบคอบเป็นอย่างมาก

เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ต้นทุนโลจิสติกส์ในประเทศไทยสูงกว่าประเทศในตะวันตกเป็นอย่างมาก (ประมาณ 23-25% ต่อ GDP) แต่ละอุตสาหกรรมมีต้นทุนที่ไม่เท่ากัน เมื่อเทียบกับประเทศไทยหรือเมริกาแล้ว ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูงกว่าสหราชอาณาจักรเป็นอย่างมาก แต่ด้วยปัจจัยด้านค่าแรงต่ำและการพัฒนาของจีน ทำให้เศรษฐกิจของจีนมีการเติบโตสูงติดต่อกันเป็นเวลากว่าสิบปี โดยสาเหตุของ การเติบโตอย่างก้าวกระโดด เป็นผลมาจากการตลาดรวมที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ความต้องการของลูกค้าที่มีจำนวนมากถึง 1,300 คน อีกทั้ง กฎเกณฑ์และนโยบายของรัฐบาลที่มีการปรับเปลี่ยน และการเข้า เป็นเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก ลักษณะของผู้ประกอบธุรกิจในประเทศไทยมีลักษณะ การกระจัดกระจาย ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย จึงมีลักษณะเป็นเครือข่ายและต้องรวมตัวกัน เพื่อให้สามารถครอบคลุมการให้บริการทั่วประเทศ ความต้องการการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) จึงมากขึ้นเรื่อยๆ ทำให้บริษัทข้ามชาติต้องใช้บริการจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ท้องถิ่นเป็นเครือข่าย ธุรกิจในประเทศไทยมีการแข่งขันด้านต้นทุนมากที่สุด และการดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืนจะต้องเป็นธุรกิจหลักที่ตนเองมีความแข็งแกร่ง โดยต้องดำเนินธุรกิจ ด้วยปรัชญา “เล็กแต่สมบูรณ์แบบ” การทำธุรกิจ Logistics Service Provider จะเป็นแนวคิดใหม่ ซึ่งกำลังได้รับความสนใจ การลงทุนในจีนไม่จำเป็นต้องลงทุนสินทรัพย์เป็นจำนวนมาก แต่ต้องเน้นใน

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันสหกรณ์แห่งประเทศไทย

การให้ความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของรัฐปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในระดับประเทศจีนจะประสบความสำเร็จทางธุรกิจ โดยเฉพาะการกระจายสินค้าในประเทศจีนได้นั้น จำเป็นต้องใช้เวลาในการศึกษาตลาดของประเทศจีน กว่าจะเบี่ยงต่างๆ ผ่านทางต่างชาติ ต้องให้ความสนใจในเรื่องอย่างนี้เป็นอย่างมาก แต่ละเมือง แต่ละมณฑล ของประเทศจีนมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก นักลงทุนที่คิดว่าประเทศจีน ทั้งประเทศจะมีความคล้ายคลึงกัน จึงเป็นความเข้าใจที่ผิดพลาดอย่างมาก ศูนย์กระจายสินค้าในประเทศจีน ต้องมีลักษณะรวมศูนย์ และใช้บุคลากรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความสามารถทางการแข่งขันให้มากขึ้น เพราะการสร้างศูนย์กระจายสินค้าแบบกระจายอำนาจไป อาจไม่เหมาะสมกับธุรกิจในประเทศจีน ดังนั้น การเข้าไปร่วมทุนกับบริษัทท้องถิ่น จึงควรพิจารณาอย่างถี่ถ้วน ใช้ความเข็งแกร่งของนักลงทุนต่างชาติในการให้บริการที่แตกต่างจากผู้ประกอบการท้องถิ่นทำอยู่ การจะประสบความสำเร็จ โดยต้องอาศัยเทคโนโลยีสารสนเทศ ทั้งนี้ อุปสรรคในการประกอบธุรกิจในประเทศจีน และต้องสามารถคำนวณความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต้องสามารถมองเห็นความล้มเหลวที่เลวร้ายที่สุดไว้ล่วงหน้า เพราะโอกาสที่จะประสบความล้มเหลวในการดำเนินธุรกิจในจีนจะมีมาก การจะประสบความสำเร็จในประเทศจีน ต้องใช้เวลาเป็นอย่างมาก จำเป็นต้องทำความคุ้นเคยกับคนในท้องถิ่น หากผู้ประกอบการไม่มีความสัมพันธ์กับคนท้องถิ่น โอกาสที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจในประเทศจีนจะเป็นไปด้วยความยากลำบาก อย่างไรก็ตามด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของจีน โดยเฉพาะภาคตะวันออกถือว่าดีมาก มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน, ทางราง และทางน้ำในแผ่นดิน โดยรถไฟฟ้าของจีนความเร็วเฉลี่ยประมาณ 120 กิโลเมตร ซึ่งสูงกว่าไทยซึ่งวิ่งได้เฉลี่ย 49 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจีนมีรถไฟ Hi-Speed ระหว่างเมืองกว้างโจว-เซินเจิ้น ความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในปี 2550 จะมีรถไฟความเร็วสูงระหว่างเซินเจิ้น-ต้าหม้อ ความเร็วเฉลี่ย 350 กิโลเมตร



ธนิต ไสรัตน์
สถาบัตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ปัญหาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีดังนี้

- ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูงมากอยู่ที่ 23-25% ต่อ GDP
- อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น เพิ่มอยู่ร้อยละเริ่มต้น
- อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยยังมีลักษณะแยกส่วนกันอยู่ แต่ละรายก็จะมีมาตรฐานการทำงานของตนเอง
- ระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งของประเทศไทยยังพัฒนาไปได้ช้ากว่าการพัฒนาในต่างประเทศ
- ระบบการกระจายสินค้าที่ยังไม่สมบูรณ์ ยังมีข้อจำกัดในการใช้เทคโนโลยีในการกระจายสินค้า
- การขาดแคลนบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์
- ภัยระเบียบที่ยุ่งยาก การปกป้องธุรกิจของท้องถิ่น

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยครั้งดังนี้

1. หน่วยงานของรัฐบาลและหน่วยงานของจังหวัด รวมไปถึง องค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ จะต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจน และมีความมุ่งมานาการทั้งเป้าหมายแผนงานและงบประมาณ
2. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมจะต้องมีการเชื่อมโยงทุกโหมดการขนส่ง ซึ่งจะต้องมีการเก็บกู้ลกัน โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ จะต้องมีการปฏิรูปทั้งเรื่องการจัดการ, ปัญหา แคร์ไม่พอ และปัญหาระยะ (Dual Track) ปล่อยให้เป็นอย่างที่เป็นอยู่ไม่ได้
3. การพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร การสื่อสาร และระบบเชื่อมโยงเครือข่าย จะต้องมีการพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่เป็นคนไทย โดยสามารถนำกรณีศึกษาของจีน มาเลเซีย ที่มีการพัฒนาอย่างไรที่เข้ายังสามารถปักป้องธุรกิจโลจิสติกส์ให้กับคนไทยได้
4. จัดตั้งศูนย์พัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยการมีการศึกษาศูนย์เพาะชำโลจิสติกส์ของจีน (Logistics Incubator Center) โดยการให้ความรู้, การส่งเสริมและพัฒนา, การสนับสนุนทางด้านเทคนิคและแหล่งทุน โดยเฉพาะการส่งเสริมให้ “ธุรกิจไทยช่วยไทย เวินจะได้ไม่รู้ว่าเหลือ”



ปัจจัยจากจีนเป็นการส่งเสริมหรือคู่แข่งทางเศรษฐกิจของไทย

ประเทศไทยนั้นมีศักยภาพทั้งทางการเมืองและเศรษฐกิจที่เหนือกว่าไทยมากและจีนจะเข้ามาแข่งขันในการเป็น Logistics Hub กับไทย ควรจะวางแผนยุทธศาสตร์ของประเทศอย่างชัดเจนในการรับมือ จีนนั้นเป็นภัยคุกคาม ที่เรียกว่า China Factor ไม่ใช่ปล่อยไปตามลมๆ แล้วยๆ เอาลักษณะความสัมพันธ์ทางการค้า ทำให้ไทยเป็นสุภาพบุรุษบนโต๊ะเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกติกาคือให้ได้ผลประโยชน์แก่ประเทศตนเองมากที่สุด โดยมารยาทจะเป็นปัจจัยรองชนะที่ไทยอาจเน้นความเป็นพิธีการ อย่างไรก็ได้ ในทางทฤษฎีต้องยอมรับว่า จุดแข็งของจีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ประชากรมีกำลังซื้อมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ ไม่ว่าจะเป็นเหล็กและวัตถุดิบ โดยจีนมีการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งที่ใช้งบประมาณสูงที่สุดในโลก ทำให้การผลิตของจีนมีขนาดใหญ่ โดยภาคการผลิตมีลักษณะการพึ่งพาตนเองไม่ต้องนำเข้ามาก อีกทั้ง มีแรงงานจำนวนมากกว่า 500-600 ล้านคน ทำให้มีต้นทุนรวมที่ต่ำมาก กอร์ปกับหั้งลักษณะเป็นการผลิตขนาดใหญ่ ทำให้มีการประหยัดต่อขนาด ที่เรียกว่า Economies of Scale ซึ่งตรงนี้เองที่ไทยต้องตระหนักรถทางเศรษฐกิจที่จะมาจากประเทศไทย โดยเฉพาะ FTA จีน-อาเซียน ซึ่งจีนจะใช้เป็นประโยชน์ในการกระจายสินค้า เข้าไปในอาเซียน รวมทั้ง แข่งขันกับไทย โดยประเทศไทยจะประสบปัญหาในอนาคตอีก 2-3 ปี ข้างหน้า จากการถูกกดตลาด หั้งตลาดภายใต้และตลาดภายนอก

อย่างไรก็ตาม จุดอ่อนของจีนก็มีเช่น พลเมืองจำนวนมากที่ยังยากจน โดยเป็นแรงงานไร้ฝีมือและขาดช่องทางเทคโนโลยี ทั้งนี้ จีนยังเป็นประเทศสังคมนิยม โดยรัฐบาลกลางควบคุมเศรษฐกิจระดับมหาศาลในบางส่วนทำให้เกิดความไม่คล่องตัว อีกทั้ง จีนมีลักษณะการกีดกันชาติตะวันตก มีการละเมิดลิขสิทธิ์และขาดผู้ประกอบการมืออาชีพระดับโลก และขาดองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ ธุรกิจ SMEs ของจีน เมื่อเทียบกับไต้หวันและไทยจีนจะยังขาดประสบการณ์ในการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ เพราะแต่เดิมจีนมีการควบคุมธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ค่อนข้างมากต้องมีการจดทะเบียนอย่างยากพอครับ โดยปัญหาหลังงานห้ามนัดจะเป็นปัญหาของชาติในอนาคต เพราะมีแหล่งห้ามน้ำไม่พอเพียงและไม่มีเส้นทางเชื่อมโยงสู่ตะวันออกกลางโดยตรง ในด้านโอกาสของจีน สามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่รองรับการขยายฐานการผลิตของประเทศไทย และสามารถพัฒนาและนำทรัพยากรธรรมชาตินามาใช้ประโยชน์ด้านต่างๆ เช่น พลังงาน และการท่องเที่ยว และยังจะเป็นแหล่งการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากของโลก จนเรียกจีนว่า "China Factory of the world" ทั้งหมดนี้ ไทยคงต้องเตรียมพร้อมในการแข่งขันกับจีน ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง และมีต้นทุนต่ำ ดังนั้น ไทยควรจะใช้ Win-Win ในการเป็นพันธมิตรกับจีนและใช้ประโยชน์ร่วมกันจีนในฐานะเป็น Logistics Hub ของภูมิภาค โดยนักธุรกิจของไทยหากจะค้าขายกับจีนจะต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านการขนส่งที่สะดวกและต้นทุนต่ำ และการพัฒนาการศูนย์กระจายสินค้าระดับภูมิภาค (Region Center) ที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ในประเทศไทย ซึ่งมี

ชนิต ไสรัตน์

สถาบันฯ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

ปัญหา เพราะจีนไม่ใช้รัฐธรรมดุนย์เหมือนไทย โดยประเด็นซึ่งจะต้องนำมาพิจารณาในการขนส่งทางถนนกับประเทศไทย ต้องให้ความสำคัญกับจังหวัดเชียงราย โดยวางแผนทางเศรษฐกิจและบทบาทที่ชัดเจนของอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ซึ่งจะเป็น Gateway ด้านขนส่งทางถนนและทางแม่น้ำสู่มณฑลยูนานของจีนตอนใต้ เป็นจุดศูนย์กลาง (Hub) ขนส่งทั้งทางอากาศ, ทางถนน และทางแม่น้ำโขง เพื่อการกระจายไปยังนครคุนหมิง และเมืองจิ้งหองหรือสิบสองปันนาของจีน

ยุทธศาสตร์ที่ประเทศไทยควรใช้กับจีน

ประเด็นสำคัญที่ไทยต้องนำมาพิจารณาจาก China Factor ก็คือ บทบาทของจีนที่มีต่อไทย และอาเซียน สินค้าจากจีนมีราคาถูกจากปัจจัยด้านค่าแรงที่ได้เปรียบไทย ซึ่งไทยก็ไม่ควรแข่งกับจีน ด้านราคา และไทยก็ไม่สามารถแข่งกับจีนด้านบุกเบิกเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้าน เพราะจีนมีปัจจัยเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคที่เหนือกว่าไทยมาก สิ่งที่ควรทำก็คือการเป็นพันธมิตรทางโลจิสติกส์ โดยการเกี่ยวกับไปด้วยกัน และการได้ประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งจากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีความประสงค์ที่ชัดเจนในการต้องการมีบทบาทในฐานผู้นำของการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขงของภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ได้ ในการติดต่อกับจีนต้องเข้าใจเกี่ยวกับระบบการปกครองท้องถิ่น ซึ่งรัฐบาลมีอำนาจสามารถออกกฎหมาย, ระเบียบ โดยเฉพาะภาษี VAT 13% ของจีน ทำให้ไทยเสียเปรียบจากการเปิด FTA ผังผลไม้ แต่ VAT 17% สำหรับสินค้าประเภทอื่น จะเป็นปัญหามากกว่าเมื่อเปิด FTA จีน-อาเซียนเต็มรูปแบบมณฑลต่างๆ ของจีนจะค่อนข้างมีอิสระ ขนาดแข่งขันกันเอง เช่น มณฑลกว่างซีกับมณฑลยูนาน ซึ่งมีลักษณะเป็นเขตกรรมคล้ายกัน โดยยูนานนั้น พัฒนาการก่อนทำให้คนไทยรู้จักมากกว่ากว่างซี ซึ่งเริ่มพัฒนาจริงจัง เมื่อ พ.ศ. 2547 โดยจีนมีนโยบายพัฒนามณฑลกว่างซีทางตะวันตกเฉียงใต้เป็นประตูสู่อาเซียน เพราะอยู่ในทำเลที่เข้าถึงอาเซียนผ่านเวียดนามและใช้เส้นทางหมายเลข 9 เข้าสู่ไทย จะสะดวกกว่าใช้ยูนานเป็น Hub ซึ่งต้องใช้การขนส่งผ่านแม่น้ำโขง ซึ่งมีปัญหาระดับน้ำและค่าขนส่งแพง ขณะที่เส้นทาง R3E ในลาว มีอุปสรรคทั้งจากการที่รัฐบาลลาวไม่ค่อยสนใจและยังต้องพัฒนาอีกมาก

ทั้งนี้ นครหนานหนิง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลกว่างซีจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในการเชื่อมจีนกับอาเซียน โดยจากหนานหนิงมีถนน Motor Way สีเงินไปเมืองกุยหลินและไปสู่เมืองเจ้อเจียงทางภาคตะวันออกและเชื่อมกับเมืองเวินโจ ซึ่งห่างจากกว่างโจวไปประมาณ 1 ชั่วโมง โดยเมืองนี้จะเป็นอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้าราคาถูกที่จะมาติดตลาดไทย โดยคนเวินโจ ถือว่าเป็น “iyang” ซึ่งเป็นกลุ่มที่ขายส่งอุปกรณ์ด้านเคมีภัณฑ์และยาฯ ให้กับไทย โดยไทยสามารถใช้ปัจจัยเชิงลบจากจีนมาเป็นปัจจัยเชิงบวก โดยใช้ประโยชน์ร่วมจากจีน ทั้งด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจและด้านแรงงาน คือ สินค้าใดไม่สามารถแข่งขันกับจีนได้ ก็ควรไปลงทุนในประเทศไทย ซึ่งทางโลจิสติกส์เรียกว่า การเคลื่อนย้ายทุน (Fund Flow) ดังนั้น การที่ไทยจะสมอยากในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ปัจจัยสำคัญอยู่ที่จีน ซึ่งเป็นพื้นที่ใหญ่ในอาณานิคมที่อย่างจะเป็นด้วยโดยพัฒนาให้นครคุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนานและนครเชียงรุ่งหรือเมืองจิ้งหอง ซึ่งคนไทยรู้จักในชื่อสิบสองปันนาเป็นศูนย์กลาง (HUB) เชื่อมโยงไทยผ่านไปประเทศในกลุ่มอาเซียนและ

ส่งเสริมให้มนต์คลาวด์เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับเวียดนามผ่านไป อาเซียนอีกเส้นทางหนึ่ง ทั้งนี้ จีนใช้แนวโน้มที่รุกอาเซียนจากการใช้นครคุนหมิงเป็น Hub สินค้าเกษตรและสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมรุกเข้าไทยผ่านภาคเหนือ ทั้งเส้นทางแม่น้ำโขงและเส้นทางถนนสาย R3E โดยมีจังหวัดเชียงรายเป็น Land Bridge และจะใช้นครหนองคายเป็น Hub เชื่อมโยงกับอาเซียนผ่านทางเวียดนาม โดยจะรุกเข้าตลาดไทยผ่านทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้ทางหมายเลข 9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยมีจังหวัดมุกดาหารเป็น Land Bridge ดังนั้น ในการปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับจีน จึงต้องมีความเข้าใจทั้งในด้านจุดแข็งที่เป็น Strength และจุดอ่อนที่เป็น Weakness รวมทั้งโอกาสและภัยคุกคามโดยการนำเส้นทางที่ไทยเชื่อมโยงกับจีนเข่นเส้นทางหมายเลขอีกเส้นทางหนึ่ง R3E เข้ามาพิจารณาในส่วนของ New Trade Lane ส่วนผลประโยชน์ที่ได้รับคงมีทั้งผู้ที่ได้ประโยชน์และกลุ่มเสียประโยชน์ ซึ่งภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณาผลผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ เพราะเป็นผลประโยชน์แห่งชาติ

* * * * *