

# L

## เส้นทางสายไหมตอนใต้กับยุทธศาสตร์ One Belt and One Road กับโอกาสทางการค้าของไทย The Southern Silk Road, The One Belt and One Road Strategy Trade Opportunity for Thailand

- **ภัทรพงษ์ เจริญกิจจารุกอร์**
- คณะพาณิชยศาสตร์และการจัดการ
- มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง
- **Phattrapong Charoenkijjarukorn**
- Faculty of Commerce and Management
- Prince of Songkla University, Trang Campus
- E-mail: phattrapong.c@psu.ac.th

### บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นการศึกษาเส้นทางการค้าในอดีตที่มีความเจริญรุ่งเรืองที่เรียกว่า เส้นทางสายไหม (Silk Road) ซึ่งมี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายไหมตอนเหนือ และเส้นทางสายไหมตอนใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางสายไหมตอนใต้ในอดีต หรือเส้นทางหลวง R3A ในปัจจุบัน จากกรุงเทพมหานคร คุณหมิง มณฑลยูนนานของประเทศจีน กับโอกาสทางการค้าของไทย โดยมียุทธศาสตร์ One Belt and One Road เป็นตัวขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของจีน ตามกรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) เพื่อสร้างโอกาสทางการค้า ตามเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกันในระหว่างภูมิภาค อันเป็นการขยายช่องทางการส่งออกสินค้าและวัตถุดิบของประเทศไทยไปยังภาคตะวันตกของจีน จากการศึกษา พบว่า สิ่งที่มีผู้ประกอบการควรคำนึงถึงในการทำการค้าในประเทศจีน คือ ความแตกต่างหลากหลายในแต่ละมณฑลของประเทศจีน รสนิยม และพฤติกรรมของผู้บริโภค วัฒนธรรม ความเป็นอยู่ที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าหรือบริการ

**คำสำคัญ:** เส้นทางสายไหม ยุทธศาสตร์ การค้า

## Abstract

This article aimed to study the past flourishing trade route namely, the Silk Road, which consisted of two routes: the Northern Silk Road and the Southern Silk Road. It also intended to focus on the Southern Silk Road route of the past, or along R3A Highway from Bangkok, to Kunming in Yunnan province, China. The study was based on Thailand's trade opportunity in relation to the strategic One Belt and One Road that was seen as driving Chinese economy. According to Greater Mekong Sub-region Economic Co-operation (GMS), it had led to the creation of trading opportunities along the connecting route within the region. Consequently, these were the channels for expansion of Thai products and materials exported to the western part of China. The study found the factors that should be considered by the entrepreneur for trading in China varied and/or were different for each province in China, such as preferences and consumer behavior as well as cultural influences on a decision to purchase any product or service.

**Keywords:** Silk Road, Strategy, Trade

## บทนำ

เส้นทางสายไหม (Silk Road) เป็นที่ยอมรับเมื่อกลางศตวรรษที่ 19 ถูกบัญญัติขึ้นโดย Baron Ferdinand Von Richthofen นักปราชญ์ชาวเยอรมัน เป็นเส้นทางการค้าในสมัยโบราณเกิดขึ้นในช่วงศตวรรษที่ 2 ก่อนคริสตกาล หรือในสมัยราชวงศ์ฮั่นราวปี ค.ศ. 220 สำหรับใช้คมนาคมขนส่งระหว่างประเทศจีนกับประเทศในแถบยุโรป สินค้าที่มีชื่อเสียงได้แก่ ผ้าไหมจีน แก้ว เพชร พลอย เครื่องเคลือบดินเผา และพรม ต่อมาเส้นทางสายไหมนี้ถูกเลิกใช้เพราะเกิดสงคราม โดยมีประวัติเล่าว่า เส้นทางสายไหมเกิดขึ้นในสมัยราชวงศ์ฮั่น ซึ่งในสมัยนั้นอาณาจักรฮั่นถูกชนเผ่าเร่ร่อน “ซงหนู” คุกคาม กษัตริย์ราชวงศ์ฮั่นจึงส่ง “จางเชียน” ซึ่งเป็นขุนนางไปเจริญสัมพันธไมตรีกับแว่นต่าง ๆ ทางตะวันตก เพื่อชักชวนให้แว่นเหล่านั้นหันมาเป็นพันธมิตรต่อต้าน

การรุกรานของซงหนู แต่ระหว่างทางจางเชียนถูกพวกซงหนูจับตัวและกักขังไว้เป็นเวลากว่าสิบปี ต่อมาจางเชียนสามารถหลบหนีมาได้โดยไม่ลืมภาระหน้าที่จึงมุ่งสู่เอเชียกลางเพื่อแสวงหาพันธมิตร แต่ไม่มีใครยอมร่วมเป็นพันธมิตรด้วย เขาจึงพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาสโดยจับบันทึกข้อมูลภูมิศาสตร์ วิถีชีวิต และการค้าขายตลอดเส้นทาง เพื่อแปลงสนามรบให้เป็นสนามการค้า หลังจากนั้น อาณาจักรฮั่นจึงส่งสินค้าไปขายกับทางตะวันตก ผ้าไหมเป็นสิ่งที่ขึ้นชอบของชาวเปอร์เซียและโรมัน ถึงขนาดชาวโรมันนำทองคำมาแลกกับผ้าไหม เส้นทางสายไหมนี้เริ่มเป็นที่รู้จักคุ้นหูเมื่อสถานีโทรทัศน์ NHK ของประเทศญี่ปุ่นถ่ายทำสารคดีตามรอยเส้นทางสายไหม

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เป็นความร่วมมือกันระหว่าง 6 ประเทศ คือ

ไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา เวียดนาม และมณฑลยูนนานของประเทศจีน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการบริการ สนับสนุนให้มีการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศของตนให้สูงขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก ซึ่งในระหว่างวันที่ 4-5 กรกฎาคม 2548 จีนเป็นเจ้าภาพในการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 ณ นครคุนหมิง โดยผู้นำแต่ละประเทศมีเป้าหมายความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันออกแถลงการณ์ร่วมคุนหมิง (Kunming Declaration) เพื่อความปรองดองและความมั่นคงของอนุภูมิภาค รวมถึงการลดปัญหาความยากจน ส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยสนับสนุนให้มีการติดต่อและการแข่งขันระหว่างกัน ความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่

การคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2555) บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอเส้นทางการค้าตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ตามกรอบแนวคิด “One Belt and One Road” เส้นทางสายไหมสู่ประตูเศรษฐกิจ “Silk Road Economic Belt” โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทาง คือ 1. เส้นทางสายไหมตอนเหนือ (The Northern Silk Road) อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของจีน ผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก สู่ยุโรป และ 2. เส้นทางสายไหมตอนใต้ (The Southern Silk Road) อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีน โดยเริ่มต้นจากมณฑลเสฉวน ผ่านยูนนาน เข้าเวียดนาม อินโดนีเซีย ถึงที่ราบสูงอิหร่าน แล้วไปบรรจบกับเส้นทางสายไหมตอนเหนือ ซึ่งในบทความนี้จะกล่าวเน้นถึงเส้นทางสายไหมตอนใต้หรือเส้นทางหลวง R3A ในปัจจุบัน ตามโครงการ GMS ประตูการค้าไทยจีน ดังภาพที่ 1

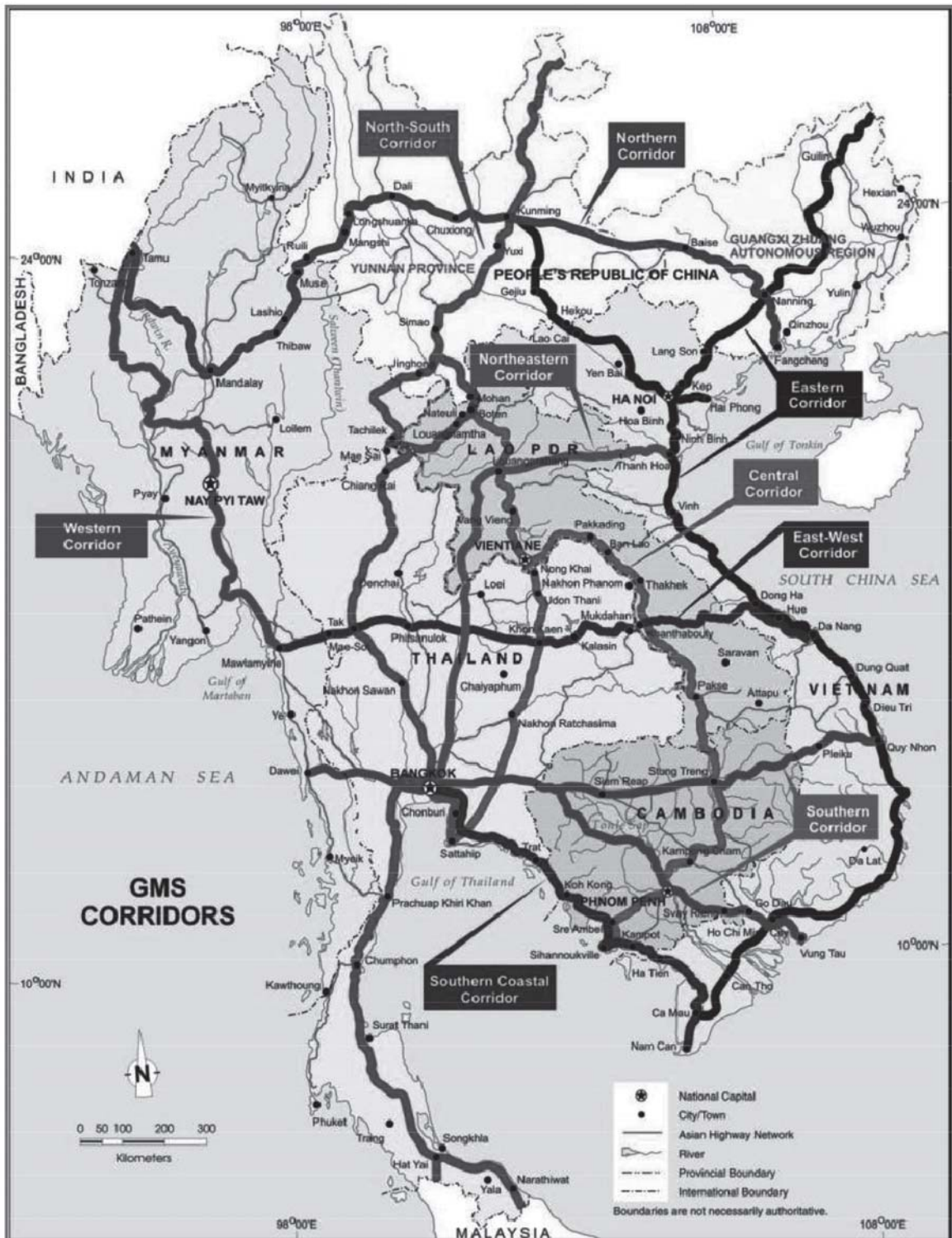


ภาพที่ 1 เส้นทางหลวง R3A ไทย-ลาว-จีน เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ-คุนหมิง  
ที่มา: ธกฤษ เศวตนันท์, 2556

## กรอบการดำเนินงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

โครงการ GMS เป็นโครงการที่ธนาคารพัฒนาเอเซีย (Asian Development Bank: ADB) ให้การสนับสนุน จากประชากรในกลุ่ม GMS รวมกันกว่า 250 ล้านคน โดยผู้นำประเทศสมาชิกในกลุ่ม GMS ได้แสดงเจตนารมณ์และลงนามข้อตกลงเกี่ยวกับ

การขนส่งข้ามพรมแดน (GMS Cross-Border Transport Agreement) และการเป็นศูนย์กลางในการติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ดังภาพที่ 2 (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2555; จักรกฤษณ์ ดวงพัสดรา, 2555: 20)



ภาพที่ 2 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายใต้กรอบข้อตกลง GMS

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2557



กรอบการดำเนินงานเพื่อการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ 9 ด้าน ประกอบด้วย

1. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-พม่า และลาว-จีน โดยแบ่งเป็น 3 เส้นทาง คือ

1.1 เส้นทางแม่สาย-เชียงใหม่-เชียงใหม่-คุนหมิง

1.2 เส้นทางเชียงใหม่-หลวงน้ำทา-เชียงใหม่-คุนหมิง

1.3 เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง

2. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม

2.1 ฟังตะวันออก เชื่อมระหว่างมุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้-ดานัง

2.2 ฟังตะวันตก เชื่อมระหว่างแม่สอด-เมะล่าย

3. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (South Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

3.1 เส้นทางตราด-เกาะกง-สเรแอมปีล

3.2 เส้นทางช่องสะง่า-อันลองเวง-เสียมราฐ

4. ความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) โดยประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม และจีน ได้ให้สัตยาบันลงนามร่วมกัน เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2547 โดยได้รับความช่วยเหลือทางด้านวิชาการจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และ

คณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia Pacific: ESCAP)

5. ความร่วมมือด้านการเดินเรือพาณิชย์ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang – Mekong River) โดยประเทศไทย ลาว เมียนมาร์ จีน ได้ลงนามข้อตกลงร่วมกัน เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 ณ จังหวัดท่าซื่อเหล็ก ประเทศเมียนมาร์ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน โดยจีนให้การสนับสนุนการปรับปรุงร่องน้ำ และเคลื่อนย้ายเกาะแก่งที่ตื้นเขินที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือตลอดลำน้ำโขง

6. ความร่วมมือด้านพลังงาน ในการซื้อขายไฟฟ้าและสร้างเครือข่ายสายส่งระหว่างรัฐบาลในกลุ่มประเทศภาคีสมาชิกกลุ่มน้ำโขงทั้ง 6 ประเทศ (Inter-Governmental Agreement on Regional Power Trade) เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 โดยมีวัตถุประสงค์ในการวางแผนและร่วมมือการพัฒนา ระบบส่งไฟฟ้าที่มั่นคงและประหยัด รวมถึงการซื้อขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาค

7. ความร่วมมือด้านโทรคมนาคม ในการดำเนินการสร้างโครงข่ายระบบเคเบิลใยแก้วตามโครงการ Telecommunication Backbone Project โดยบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ของประเทศไทย และให้บริการในเส้นทางระหว่างอรัญประเทศ (ไทย)-ปอยเปต (กัมพูชา) และระหว่างหนองคาย (ไทย)-เวียงจันทน์ (สปป.ลาว) ซึ่งขณะนี้รอความพร้อมในการเชื่อมโยงกับจีน พม่า และจุดเชื่อมโยงอื่น ๆ ของลาว

8. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ในการจัดทำแผนการตลาด Six Countries One Destination โดย

มี Agency for Co-Ordinating Mekong Tourism Activities (AMTA) ซึ่งตั้งสำนักงานอยู่ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นศูนย์ประสานงานหลัก เพื่อส่งเสริมและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในรูปแบบ Package Tour ตลอดจนการศึกษา GMS Visa เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวจากนอกอนุภูมิภาค

9. ความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยส่งเสริมให้มีการดำเนินตามแผนงาน Phnom Penh Plan ซึ่งเป็นแผนงานพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและระดับกลางอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการดำเนินงานของ AIT และ สถาบันลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Institute) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างไทยกับรัฐบาลนิวซีแลนด์

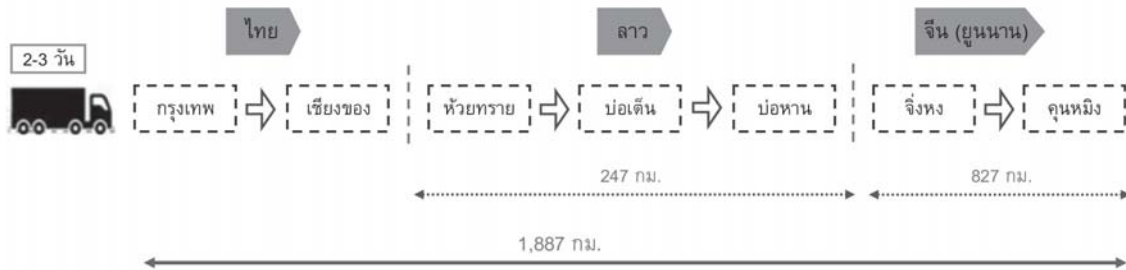
นอกจากนี้ ประเทศไทยและประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน ได้แก่ ลาว เวียดนาม กัมพูชา เวียดนาม ยังจัดทำข้อตกลงการค้าเสรีแบบ ASEAN+3 ซึ่งประเทศจีนเป็นประเทศหนึ่งในภาคีสมาชิกตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน กับประเทศนอกกลุ่ม 3 ประเทศ ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ในการส่งเสริมความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออก เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งชุมชนเอเชียตะวันออก (East Asian Community) โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมความร่วมมือใน 5 ด้าน คือ

1. ด้านการเมืองและความมั่นคง
2. ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการเงิน
3. ด้านพลังงาน สิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงของสภาวะอากาศโลก และการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. ด้านสังคม วัฒนธรรม และการพัฒนา
5. ด้านการส่งเสริมกรอบการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ และกลไกในการติดตาม

ผล ซึ่งกรอบความร่วมมือของเขตการค้าเสรี ASEAN+3 ดังกล่าว (FTA ASEAN+3) มีมูลค่าประมาณ 62,186 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และประเทศไทยจะได้รับประโยชน์คิดเป็นมูลค่าประมาณ 7,943 ล้านดอลลาร์ โดยข้อตกลงการค้าเสรีแบบ ASEAN+3 นี้ กำหนดให้ประเทศไทยเท่านั้นที่ดำเนินการปรับลดอัตราภาษีศุลกากรให้เหลืออัตราภาษีร้อยละ 0 ในภาคการค้าสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศคู่ค้าทั้ง 3 ประเทศ ซึ่งส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ผลผลิตมวลรวมประชาชาติของประเทศไทยจะขยายตัวร้อยละ 3.87 โดยมีองค์ประกอบจากการขยายตัวของภาคบริการ 5.10 การลงทุนภาคเอกชนร้อยละ 36 การบริโภคภาครัฐร้อยละ 5.53 ในขณะที่การส่งออกไปยังต่างประเทศของไทยจะลดลงร้อยละ 3.86 เนื่องจากความต้องการบริโภคสินค้าในประเทศเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศจะเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 8.56 (วิศาล บุปผเวส, 2555: 10-9)

## เส้นทางสายไหมตอนใต้กับยุทธศาสตร์ One Belt and One Road

เส้นทางสายไหมตอนใต้กับกรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับกลุ่มประเทศ GMS ซึ่งมีพรมแดนติดกับประเทศลาว เวียดนาม และเวียดนาม มีความยาวของชายแดน 4,060 กิโลเมตร คิดเป็น 1 ใน 5 ของชายแดนจีน อันเป็นพื้นที่ติดกับมณฑลยูนนาน พื้นที่ดังกล่าวในปัจจุบัน คือ เส้นทางหลวง R3A มีระยะทางรวม 1,887 กิโลเมตร เป็นเส้นทางหลวงกรุงเทพถึงคุนหมิง ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 เส้นทางหลวง R3A การค้าชายแดนจากกรุงเทพ-คุนหมิง  
ที่มา: กระทรวงการต่างประเทศ, ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2557ก

### เส้นทางการคมนาคมระหว่างกลุ่มประเทศ GMS กับมณฑลยูนนาน

การคมนาคมทางบก ตามเส้นทางสายไหม  
ตอนใต้ ประกอบด้วย 3 เส้นทางหลัก ได้แก่  
(จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2555: 23)

1. เส้นทาง ไทย-ลาว-มณฑลยูนนาน ดังภาพที่  
4 แบ่งเป็น 2 เส้นทาง คือ

1.1 เส้นทางที่ 1 เริ่มจากอำเภอเชียงของ  
จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 254 กิโลเมตร ถึง

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านด่าน  
ห้วยทราย หลวงน้ำทา บ่อเต็น และถึงด่านบ่อหาน  
เมืองหล้า มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

1.2 เส้นทางที่ 2 เริ่มจากด่านศุลกากร  
ทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ระยะทาง 300 กิโลเมตร ผ่าน  
ด่านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ถึงสาธารณรัฐ  
ประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านด่านปากแบ่ง-หงสา  
เมืองไซ บ่อเต็น และถึงด่านบ่อหาน เมืองหล้า มณฑล  
ยูนนาน ประเทศจีน



ภาพที่ 4 เส้นทาง ไทย-ลาว-มณฑลยูนนาน และเส้นทาง ไทย-เมียนมาร์-มณฑลยูนนาน  
ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ, 2557



2. เส้นทาง ไทย-เมียนมาร์-มณฑลยูนนาน เริ่มจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทาง ประมาณ 235 กิโลเมตร ผ่านด่านท่าซี้เหล็ก ถึง ประเทศเมียนมาร์ เข้าเชียงตุง ถึงเมืองด้าลั่ว มณฑลยูนนาน ประเทศจีน นอกจากนี้ยังมีเส้นทางเมือง ย่างกุ้ง (เมียนมาร์) ถึงเมืองรุ่ยลี่ ระยะทาง 1,917 กิโลเมตร

3. เส้นทาง เวียดนาม-มณฑลยูนนาน ดังภาพ ที่ 5 แบ่งเป็น 2 เส้นทาง คือ

3.1 เส้นทางที่ 1 เริ่มจากเมืองไฮฟอง ฮานอย ถึงจังหวัดลาวนาย (เวียดนาม) ระยะทาง 865 กิโลเมตร ถึงอำเภอเหอไซ่ว มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

3.2 เส้นทางรถไฟสาย Indochina เริ่มจาก ชายแดนถึงเมืองไฮฟอง (เวียดนาม) ระยะทาง 385 กิโลเมตร ถึงฮานอย ลาวนาย เข้าคุนหมิง โดยระยะ ทางคุนหมิงถึงชายแดนจีน 468 กิโลเมตร



ภาพที่ 5 เส้นทาง เวียดนาม-มณฑลยูนนาน  
ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ, 2557

**การคมนาคมทางน้ำ** มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าไทย-จีน (ตอนใต้) (ธนาคาร แห่งประเทศไทย, 2557) เป็นเส้นทางการค้าชายแดน ระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือ พาณิชยและการใช้แม่น้ำโขงตอนบนร่วมกัน ซึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศ ได้ลงนามอย่างเป็นทางการ ณ นครเชียงรุ่ง เขต

สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน โดยมีอัตรา ภาษีการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ ที่ชัดเจน ซึ่งแต่ละ ประเทศได้กำหนดท่าเรือพาณิชย์หลักไว้รวม 14 แห่ง ดังตารางที่ 1 ระยะทางและระยะเวลาการขนส่งสินค้า ระหว่างไทย-จีน (ตอนใต้) ดังตารางที่ 2 และภาพที่ 6 ดังนี้ (รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ, 2552: 79)

**ตารางที่ 1** ชื่อท่าเรือพาณิชย์ในแต่ละประเทศที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตามเส้นทางแม่น้ำโขง

ประเทศ	ท่าเรือ
จีน	ซือเหมา (Simao), จิ่งหงหรือเชียงรุ่ง (Jinghong), เหมิงหาน (Menghan), กวนเหล่ย์ (Guanlei)
ลาว	บ้านทราย (Ban Sai), เชียงกก (Siengkok), เมืองมอม (Mouangmum), บ้านคูน (Ban Khouane), ห้วยทราย (Houaysai), หลวงพระบาง (Luangprabang)
เมียนมาร์	วังเสียง (Wang Seng), วังปุง (Wang Pong)
ไทย	เชียงแสน (Chiangsaen), เชียงของ (Chiangkhong)

**ตารางที่ 2** ระยะทางและระยะเวลาการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีน (ตอนใต้)

เส้นทางแม่น้ำโขง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาในการขนส่ง (ชั่วโมง)	
		ขาขึ้น	ขาล่อง
1. ท่าเรือเชียงแสน (ไทย) – ท่าเรือสบห้วย (เมียนมาร์)	160	12	6
2. ท่าเรือเชียงแสน (ไทย) – ท่าเรือกวนเหล่ย์ (จีน)	220	18	12
3. ท่าเรือเชียงแสน (ไทย) – ท่าเรือจิ่งหง (จีน)	300	48	18
4. ท่าเรือกวนเหล่ย์ (จีน) – ท่าเรือเชียงรุ่ง (จีน)	80	4	3
5. ท่าเรือจิ่งหง (จีน) – ท่าเรือซือเหมา (จีน)	80	4	3

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557



ภาพที่ 6 เส้นทางขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง

ที่มา: ทรงฤทธิ์ โพนเงิน, 2552

**การคมนาคมทางอากาศ** ปัจจุบันมณฑลยูนนานมีสนามบิน 11 แห่ง ประกอบด้วยสนามบินนานาชาติคุนหมิง สนามบินหู่เจียปา (Wujiaba) สนามบินจาวทง (Zhaotong) สนามบินสิบสองปันนา (Xishuangbanna) สนามบินซือเหมา (Simao) สนามบินต้าลี่ (Dali) สนามบินลี่เจียง (Lijiang) สนามบินปาวซาน (Baoshan) สนามบินหลินชาง (Lincang) สนามบินจงเตี้ยน (Zhongdian) หรือสนามบินเซียงเก้อลีลา (Xianggelila) สนามบินเต๋อหงหมางซือ (Dehongmangshi) และสนามบินเหวินชาน

(Wenshan) ซึ่งสนามบินคุนหมิงเป็นสนามบินนานาชาติที่มีการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเส้นทางเชื่อมโยงกับต่างประเทศมี 8 เส้นทาง คือ ย่างกุ้ง (เมียนมาร์) เชียงใหม่ กรุงเทพฯ (ไทย) เวียงจันทน์ (ลาว) โฮจิมินห์และฮานอย (เวียดนาม) สิงคโปร์ และกัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) นอกจากนี้ สนามบินคุนหมิงยังเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญต่าง ๆ ในประเทศจีน รวมถึงเซตปกครองทิเบตและฮ่องกง ดังภาพที่ 7



ภาพที่ 7 เส้นทางการคมนาคมทางอากาศในมณฑลยูนนาน  
ที่มา: (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557)

ยุทธศาสตร์ “One Belt and One Road” เป็นยุทธศาสตร์แห่งชาติของประเทศจีน (กระทรวงการต่างประเทศ, ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2557ข) ที่มีจุดมุ่งหมายในการแสวงหาประโยชน์ร่วมกันกับมิตรประเทศ ใช้ความได้เปรียบของพื้นที่ภูมิศาสตร์ในการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจตามเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล โดยทางรัฐบาลจีนได้ขยายความร่วมมือทางการค้า และส่งเสริมให้มีการนำเข้าวัตถุดิบจากเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ อาเซียน รัสเซียและประเทศอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องใน

การผลิตภาคอุตสาหกรรม ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันทางการตลาด เพื่อให้สินค้ามีคุณภาพและราคาถูก เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่ภาคการผลิตเพื่อการส่งออก ในขณะเดียวกันก็ผลักดันให้มีการลงทุนในกลุ่มประเทศต่าง ๆ การสร้างความร่วมมือด้านการเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูป รวมถึงการมีส่วนร่วมในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่าเรือ โรงไฟฟ้า เป็นต้น เพื่อเป็นฐานการพัฒนาในอนาคต

## ยุทธศาสตร์ One Belt and One Road กับโอกาสทางการค้า

การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศจีนเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ One Belt and One Road ที่รัฐบาลจีนส่งเสริมตามกรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง GMS และ ASEAN+3 ดังนั้น แนวคิดของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง จึงกำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นประตูเชื่อมโยงภาคตะวันตกของจีนสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ ยุทธศาสตร์การลงทุนของประเทศจีนให้แก่ประเทศไทยในการสร้างความเชื่อมโยงสะพานมิตรไทย-ลาวแห่งที่ 4 ซึ่งมีพิธีเปิดสะพานอย่างเป็นทางการ

เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 เป็นการขยายเส้นทางการค้าและการลงทุนในรูปของความช่วยเหลือ การส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร การบริการ การจ้างแรงงาน และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในท้องถิ่นให้สูงขึ้น ดังนั้น จากจุดเริ่มต้นสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ถึงเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการขนส่งสินค้าตามเส้นทางหลวง R3A ตามกรอบการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง GMS ซึ่งยุทธศาสตร์ One Belt and One Road กับโอกาสทางการค้าของไทย แสดงสรุปได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 One Belt and One Road กับโอกาสทางการค้าของไทย

ความเชื่อมโยง	โอกาสทางการค้าของไทยกับมณฑลยูนนาน (จีน)
ด้านคมนาคม	การเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมกับมณฑลยูนนานให้มีความหลากหลายมากขึ้น นอกเหนือจากเส้นทางสายไหมตอนใต้เส้นทางหลวง R3A เส้นทางสายไหมทางน้ำ (แม่น้ำโขง) และทางอากาศ
ด้านการค้า	เป็นช่องทางการส่งออกสินค้าไทย และวัตถุดิบไปยังภาคตะวันตกของจีน การขยายช่องทางการค้าผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตกสู่ยุโรป หรือผ่านอินเดีย โดยการค้าไทย-ยูนนาน ปี 2556 มีมูลค่า 1,051 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.9 โดยไทยส่งออกไปยูนนาน 386 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.6 ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ได้แก่ ยางพารา ผลไม้ (มังคุด ลำไย และกล้วย)
ด้านเงินตรา	มีการซื้อขายโดยใช้เงินบาทและเงินหยวนมากขึ้น โดยไม่ต้องแลกเปลี่ยนเป็นเงินสกุลดอลลาร์
ด้านประชาชน	เป็นช่องทางที่นักธุรกิจไทยจะขยายตลาดการค้าไปยังประเทศจีน ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหารไทย อาหารแปรรูป อาหารทะเลแช่แข็ง ธนาคาร โรงแรม อาหารสัตว์ หรือการส่งออกผลไม้
ด้านการศึกษา	มีการแลกเปลี่ยนนักศึกษาและนักวิจัย ปัจจุบันมีนักศึกษาไทยเรียนที่ยูนนานเฉลี่ยปีละ 750 คน
ด้านวัฒนธรรม	มีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมของทั้งสองประเทศ
ด้านการท่องเที่ยว	มีการขยายตัวมากขึ้นตามเส้นทางคมนาคมที่มีการเชื่อมโยงกัน

ที่มา: กระทรวงการต่างประเทศ, ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2557ข



จากยุทธศาสตร์ One Belt and One Road กับโอกาสทางการค้าของไทย เมื่อศึกษาข้อมูลในรายละเอียดพบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศคู่ค้า

ลำดับที่ 8 ใน 10 อันดับแรกของมณฑลยูนนาน ดังตารางที่ 4

**ตารางที่ 4** ประเทศคู่ค้า 10 อันดับแรกของมณฑลยูนนาน (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

อันดับ	ประเทศ	2557	2556	%Δ	ครองสัดส่วน
1	เมียนมาร์	7,047	4,170	69.0	23.8
2	ฮ่องกง	3,287	3,830	-14.2	11.1
3	สหรัฐอเมริกา	1,815	1,230	47.6	6.1
4	เวียดนาม	1,562	1,330	17.4	5.3
5	ลาว	1,372	1,040	31.9	4.6
6	อินโดนีเซีย	1,300	1,230	5.7	4.4
7	มาเลเซีย	1,248	1,520	-17.9	4.2
8	ไทย	1,073	1,051	2.2	3.6
9	เกาหลีใต้	946	1,010	-6.3	3.2
10	สิงคโปร์	550	N/A	-	1.9

ที่มา: กระทรวงการต่างประเทศ, ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2558

สินค้าส่งออกของไทยที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร ประเภทผักและผลไม้ คิดเป็นร้อยละ 48.60 จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิงพบว่า ในปี พ.ศ. 2557 ยูนนานนำเข้าผลไม้จากไทย 85,960 ตัน รวมมูลค่า 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51 จากมูลค่าสินค้าที่ไทยส่งออกไปยูนนานตามเส้นทางสายไหมตอนใต้หรือเส้นทางหลวง R3A (กระทรวงการต่างประเทศ, ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2558) และจากการสอบถามมัคคุเทศก์ชาวจีนถึงตลาดนำเข้าผลไม้ นางก่าไล ระบุว่า ชาวจีนส่วนใหญ่นิยมบริโภคผลไม้จากประเทศไทย เนื่องจากมีรสชาติดีและอุดมไปด้วยคุณค่าทางโภชนาการ ผลไม้ที่เป็นที่นิยม

ได้แก่ มังคุด ทุเรียน ลำไย ชมพู่มะเขือ และจากการสำรวจตลาดผลไม้ในเมืองสิบสองปันนามณฑลยูนนาน จากซูเปอร์มาเก็ต ตลาดสด และร้านค้าในสนามบิน พบว่า ผลไม้สดและผลไม้อบแห้งส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศไทย ในขณะที่ผลไม้อบแห้งชนิด 100% ที่นำเข้าจากประเทศไทยมีเพียงทุเรียน มะพร้าว มะขาม และขนุน นอกนั้นเป็นผลไม้อบแห้งชนิดผสมเจลาตินที่ผลิตในประเทศจีน ดังภาพที่ 8 แสดงให้เห็นว่า หากนักธุรกิจไทยมองช่องทางการส่งออกผลไม้สดหรือผลไม้แปรรูปประเภทอบแห้ง จะช่วยขยายตลาดการค้าผลไม้อบแห้งในประเทศจีนให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 8 ผลไม้อบแห้งชนิดผสมเจลาตินในบรรจุภัณฑ์ต่าง ๆ ที่ผลิตในประเทศจีน  
ที่มา: ภาพถ่ายจากการเดินสำรวจตลาดการค้าจีนที่ห้างสรรพสินค้าอลมาร์ทและ  
ร้านค้าที่สนามบินสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน เมื่อ 17 กันยายน 2557

## ปัญหาและอุปสรรคทางการค้าในประเทศจีน

ประเทศจีนนับเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลกรองจากรัสเซียและแคนาดา และเป็นประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดในทวีปเอเชียกว่า 9.66 ล้านตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 19 เท่าของประเทศไทย มีประชากรกว่า 1,347.3 ล้านคน ไม่รวมเขตบริหารพิเศษฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวัน (ข้อมูล ปี 2554) หรือประมาณ 1 ใน 5 ของประชากรโลก การปกครองแบ่งออกเป็น 23 มณฑล 5 เขตปกครองตนเอง 4 มหานคร ได้แก่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ เทียนจิน และฉงชิ่ง และ 2 เขตบริหารพิเศษ ได้แก่ ฮ่องกงและมาเก๊า มีเมืองหลวง คือ ปักกิ่งหรือเป่ย์จิง (Beijing) ตามภาษาทางการจีน สำหรับการปกครองในส่วนภูมิภาคยังแบ่งออกเป็น 159 จังหวัด (Prefecture) 2,017 อำเภอ (County) 350 เมือง (City) และเขต

ในเมืองต่าง ๆ ประมาณ 630 เขต ดังนั้น การปกครองในแต่ละมณฑลจึงมีลักษณะแตกต่างหลากหลาย (Fragmented Markets) ทั้งระดับรายได้ รสนิยม รูปแบบการจับจ่ายใช้สอย รัฐบาลแต่ละท้องถิ่นของแต่ละมณฑลจึงมีอำนาจมากในการบริหาร นักธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุนจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และลักษณะสำคัญทางเศรษฐกิจของจีนในแต่ละมณฑล เพื่อแสวงหาช่องทางการค้าและการทำตลาด แม้ว่าประเทศจีนจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ASEAN+3 ตามข้อตกลงของการเปิดเขตการค้าเสรี ซึ่งจะช่วยลดอุปสรรคในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีน แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังเกิดปัญหาทางการค้าในประเทศจีน จากความแตกต่างหลากหลายของระบบการปกครองซึ่งพอสรุบได้ ดังนี้

1. กฎหมายว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศของจีน กำหนดให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศที่นำเข้าส่งออกสินค้า หรือนำเข้าส่งออกเทคโนโลยี ต้องจดทะเบียนหลักฐานกับหน่วยงานกำกับการค้าระหว่างประเทศของสำนักนายกรัฐมนตรีหรือองค์กรที่ได้รับมอบหมาย ทำให้ธุรกิจส่วนใหญ่ถูกควบคุมโดยผู้ประกอบการในท้องถิ่นหรือผู้นำเข้ารายใหญ่ที่มีอำนาจต่อรองสูง

2. การนำระบบกระจายอำนาจมาใช้ในระดับมณฑล ทำให้รัฐบาลท้องถิ่นยังคงเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้านำเข้ากลุ่มสินค้าเกษตรไม่แปรรูป อัตราร้อยละ 13 หรือสินค้านำเข้ากลุ่มสินค้าเกษตรแปรรูปและกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม อัตราร้อยละ 17 (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2552)

3. รัฐบาลจีนมีมาตรการเชิงนโยบายในรูปแบบต่าง ๆ ที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี (Non-tariff Barriers) มาใช้จำกัดในการนำเข้า เช่น การกำหนดเงื่อนไขในการตรวจสอบสินค้า ณ ด่านศุลกากร โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้ากลุ่มผลไม้สด ด้วยเงื่อนไขด้านสุขอนามัยที่เข้มงวด ส่งผลต่อคุณภาพสินค้าประเภทเน่าเสียง่าย ตลอดจนเงื่อนไขการรับรองการตรวจโรคพืชและแมลง และการประเมินราคาผลไม้ เป็นต้น

4. ระบบการขนส่งและกระจายสินค้าของไทยไปยังตลาดจีนยังคงมีอุปสรรค เนื่องจากระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศจีนถูกควบคุมโดยรัฐ ดังนั้น ผู้ค้าปลีกรายใหญ่ในประเทศจีนจึงมีเพียง 3-4 ราย มีร้านเครือข่ายสาขาทั้งหมดกว่า 5,000 แห่งทั่วประเทศ ในขณะที่ห้างค้าปลีกข้ามชาติ อย่างคาร์ฟูจากฝรั่งเศส ห้างวอลมาร์ตจากสหรัฐอเมริกา และเทสโก้โลตัสของกลุ่มซีพีจากไทย มีสาขารวมกันไม่ถึง 200 แห่ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นสัดส่วนร้านค้าปลีกของประเทศจีนยังคงมีอยู่มาก

5. การใช้เส้นทางหลวง R3A ในการขนส่งสินค้าทางบกแต่ละเที่ยวต้องผ่านด่านเข้าออกถึง 4 ครั้ง โดยจะต้องเปลี่ยนหัวรถบรรทุก (Drop and Pull Transport) เพื่อขนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็นของประเทศลาว รวมถึงระเบียบในการจัดเก็บค่าผ่านด่านของแต่ละประเทศยังไม่เป็นหนึ่งเดียวกัน ซึ่งหากทั้ง 3 ประเทศ คือ ไทย-ลาว-จีน สามารถทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเป็นผลสำเร็จ ก็จะทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งและกระจายสินค้า ดังนั้น ผู้ประกอบการส่งออกของไทยในปัจจุบันควรเลือกช่องทางการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าที่จะส่งเข้าไปขายในแต่ละมณฑลของจีนให้ตรงกับตลาดเป้าหมาย เพื่อร่นระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง

## สรุป

เส้นทางสายไหมตอนใต้ปัจจุบัน คือ เส้นทางหลวง R3A จากกรุงเทพมหานครถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของประเทศจีน โดยรัฐบาลของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้วางกรอบแนวคิด “One Belt and One Road” ประตูลู่เศรษฐกิจตามเส้นทางสายไหม ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่มอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออก โดยกำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นประตูเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมจากภาคตะวันตกของจีนสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ตามเส้นทางหลวง R3A เส้นทางสายไหมทางน้ำ (แม่น้ำโขง) และทางอากาศ โดยระบบการขนส่งและการกระจายสินค้าจากประเทศไทยเริ่มจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เข้าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่บ้านห้วยทราย บ่อเต็น ถึงบ่อหานเขตชายแดนของประเทศจีน เข้าจึงหนถึงนครคุนหมิง กรอบการ

พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ประกอบด้วย 1. ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงไทย-พม่า และลาว-จีน 2. ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม 3. ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 4. ด้านการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 5. ด้านการเดินทางเรือพาณิชย์ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน 6. ด้านพลังงาน 7. ด้านโทรคมนาคม 8. ด้านการท่องเที่ยว และ 9. ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งโอกาสทางการค้าของผู้ประกอบการไทยจะเป็นการขยายช่องทางการส่งออกไปยังตลาดเอเชียกลาง เอเชียตะวันตกสู่ยุโรป หรือผ่านไอน์เดีย อีกทั้งการค้าตามเส้นทางหลวง R3A มีการซื้อขายโดยใช้เงินบาทและเงินหยวน โดยไม่ต้องแลกเปลี่ยนเป็นเงินสกุลดอลลาร์มากขึ้น มีการขยายตัวตามเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกัน

จากการสำรวจตลาดการค้าในเมืองสิบสองปันนาพบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศคู่ค้าลำดับที่ 8 ใน 10 อันดับแรกของมณฑลยูนนาน สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย คือ กลุ่มสินค้าเกษตร ซึ่งผู้ประกอบการไทยที่จะส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนจะต้องศึกษากฎระเบียบทั้งของประเทศไทยและจีน เพื่อเตรียมความพร้อมในการติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการส่งออก อาทิ กฎระเบียบเกี่ยวกับประเภทของสินค้านำเข้า กฎระเบียบด้านมาตรฐานสินค้านำเข้า และสิทธิประโยชน์ด้านภาษีนำเข้า ตามกรอบการพัฒนาความร่วมมือ ASEAN+3 นอกจากนี้ประเด็นสำคัญที่เป็นอุปสรรคทางการค้า คือ ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกยังต้องดำเนินการผ่านด่านเข้าออกทางฝั่งลาวและจีน ทั้งนี้เนื่องจากประเทศลาวซึ่งเป็นประเทศที่ 2 ไม่อนุญาตให้รถ

บรรทุกสินค้าที่ส่งออกจากไทยหรือจีนเดินทางผ่านลาวได้โดยทันที ซึ่งจากปัญหาดังกล่าว รัฐบาลไทยและจีนจึงมีการลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกันว่าด้วยความร่วมมือด้านสุขอนามัย เพื่อให้การตรวจปล่อยสินค้าเกษตรเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว ณ จุดนำเข้าสินค้าเกษตรจากไทยที่นครเทียนจิน ปักกิ่ง เชียงไฮ้ และกวางโจว ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน (กาญจนา กาญจนสุนทร, 2555: 161) ดังนั้น หากผู้ประกอบการไทยที่สนใจส่งออกสินค้าประเภทผักสดและผลไม้ไปยังประเทศจีนโดยตรงโดยไม่ผ่านประเทศลาว จะต้องใช้ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำและทางอากาศไปยังจุดนำเข้าสินค้าในประเทศจีนใน 4 เมืองเท่านั้น ซึ่งจะทำให้มีต้นทุนการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางบกซึ่งต้องผ่านประเทศลาว ในขณะที่หากใช้เส้นทางทางการขนส่งผ่านประเทศลาวจะต้องใช้รถบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศลาว และจากประเทศลาวไปประเทศจีน หรือในกรณีที่นำเข้าสินค้าจากประเทศจีนมาจำหน่ายในประเทศไทย ก็จะต้องขนถ่ายสินค้าจากประเทศจีนมายังประเทศลาว แล้วจึงขนถ่ายจากประเทศลาวมายังประเทศไทยอีกครั้ง กรณีดังกล่าวจึงเป็นปัญหาในระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกตามกฎหมายของประเทศไทย ดังนั้น หากผู้ประกอบการไทยจะลงทุนทำการค้าในประเทศจีนจะต้องคำนึงถึงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพของสินค้าที่จะนำไปจำหน่าย รวมถึงโควตา และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและจีน

จีนเป็นประเทศที่มีพื้นที่กว้างใหญ่ แบ่งเป็นหลายมณฑล ซึ่งแต่ละมณฑลมีขนาดใหญ่และประชากรจำนวนมาก ความแตกต่างของรายได้รสนิยม รูปแบบการใช้จ่ายใช้สอย จึงมีความแตกต่าง

หลากหลาย ผู้ประกอบการไทยที่แสวงหาโอกาสทางการค้าในประเทศจีนจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาทำความเข้าใจสภาพแวดล้อม ลักษณะสำคัญทางเศรษฐกิจ ภาษาและวัฒนธรรม ตลอดจนขนบธรรมเนียมประเพณีในแต่ละมณฑลของจีน ดังนั้น การสร้างเครือข่ายหรือสายสัมพันธ์ (Guanxi) กับผู้ประกอบการจีนจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการติดต่อเจรจาการค้า ทั้งในระดับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ระดับนักการเมือง นักธุรกิจ ซึ่งจะช่วยให้เอื้อต่อการเจรจาและประสบความสำเร็จได้ง่ายขึ้น โดยมีผู้ประกอบการที่ไปลงทุนกล่าวว่า การทำธุรกิจในจีน การรู้จัก “Khow-Who” สำคัญกว่าการมี “Know-How” (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2552)

## บรรณานุกรม

- Bank of Thailand. 2014. **Transport Routes of Yunnan** [Online]. Available: [https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib\\_YNArticle/YNTransportation.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/YNTransportation.pdf) (in Thai).
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2557. **เส้นทางการคมนาคมของมณฑลยูนนาน** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: [https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib\\_YNArticle/YNTransportation.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/YNTransportation.pdf)
- Banomyong, Ruth, et al. 2009. **Logistics of Trade in Thailand-China, To Support the ASEAN Free Trade Agreement-China: A Case Study of Border Trade and Transit Trade**. Bangkok: Thailand Research Fund. (in Thai).
- รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ. 2552. **การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน: กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- Duangphastra, Chackrit. 2012. **Business Logistics in Laos Handbook**. Bangkok: Department of International Trade Promotion, Ministry of Commerce. (in Thai).
- จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา. 2555. **คู่มือการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**. กรุงเทพมหานคร: สำนักธุรกิจบริการและโลจิสติกส์การค้า กระทรวงพาณิชย์.
- Kachanasuntorn, Kachana. 2012. “A Framework for Logistics Cost Reduction by Improving Inventory Management Efficiency.” **University of the Thai Chamber of Commerce Journal** 32, 1: 161-178. (in Thai)
- กาญจนา กาญจนสุนทร. 2555. “กรอบแนวคิดในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสินค้าคงคลัง.” **วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย** 32, 1: 161-178.
- Phonnguen, Songrit. 2009, December 16. “Why Does Laos Want to Be the Mid-Point of Asia?.” **Daily Manager** [Online newspaper]. Available: <https://mekongc.wordpress.com/> (in Thai).
- ทรงฤทธิ์ โพนเงิน. 16 ธันวาคม 2552. “ทำไม? ลาวถึงอยากเป็นหม้อไฟแห่งเอเชีย.” **ผู้จัดการรายวัน** [หนังสือพิมพ์ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: <https://mekongc.wordpress.com/>
- Pupphavesa, Wisarn. 2009, December 16. **The Impact of Open Markets, Free Trade**



- Under the ASEAN+3, ASEAN+6, and the Negotiation in Thailand.** Bangkok: Thailand Development Research Institute. (in Thai).
- วิศาล บุปผเวส. 2555. **โครงการศึกษาผลกระทบจากการเปิดตลาดการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียน+3 และอาเซียน+6 และแนวทางการเจรจาที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย.** กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- Sawettanan, Nakrit. 2013, December 5. "AEC Strategic Roadmap (2)." **Prachachat** [Online newspaper]. Available: [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1386235454#](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1386235454#) (in Thai).
- ณกฤษ เศวตนันท์. 5 ธันวาคม 2556. "ถนนยุทธศาสตร์ AEC (2)." **ประชาชาติธุรกิจ** [หนังสือพิมพ์ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1386235454](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1386235454)
- Thailand. Department of Foreign Trade. 2014. **Thailand Connectivity (Highway): Picture Thai-South China Route** [Online]. Available: <http://bts.dft.go.th/btsc/index.php/thailand-connectivity/highway> (in Thai).
- กรมการค้าต่างประเทศ. 2557. **Thailand Connectivity** (ทางหลวง): รูปภาพเส้นทางไทย-จีนตอนใต้ [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: <http://bts.dft.go.th/btsc/index.php/thailand-connectivity/highway>
- Thailand. Department of International Economic Affairs. 2012. **Greater Mekong Subregion (GMS)** [Online]. Available: <http://www.mfa.go.th/main/th/world/7/19897> (in Thai)
- กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. 2555. **กรอบความร่วมมือ: โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: <http://www.mfa.go.th/main/th/world/7/19897>
- Thailand. Department of International Trade Promotion. 2014. **International Highway Connectivity on Greater Mekong Subregion Cooperation : GMS** [Online]. Available: <http://www.tradelogistics.go.th/download/file/c1d3495e.doc> (in Thai).
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. 2557. **การพัฒนาเส้นทางทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation: GMS)** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: <http://www.tradelogistics.go.th/download/file/c1d3495e.doc>
- Thailand. Department of Trade Negotiations. 2009. **FACT BOOK: Asean-China Free Trade Agreement: ACFTA** [Online]. Available: [http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/factbook\\_cn.pdf](http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/factbook_cn.pdf) (in Thai).
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2552. **FACT BOOK: เขตการค้าเสรี อาเซียน-จีน** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: [http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/factbook\\_cn.pdf](http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/factbook_cn.pdf)
- Thailand. Ministry of Foreign Affairs. Thailand Business Information Center in China. 2014a. **R3A Path of Trade Opportunities**

**and Tourism in Thailand-China** [Online]. Available: <http://www.thaiembassy.org/kunming/th/news/434/44363-R3A> (in Thai).

กระทรวงการต่างประเทศ. ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. 2557ก. **R3A เส้นทางแห่งโอกาสทางการค้าและการท่องเที่ยวไทย-จีน** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: <http://www.thaiembassy.org/kunming/th/news/434/44363-R3A>

Thailand. Ministry of Foreign Affairs. Thailand Business Information Center in China. 2014b. **Thailand-Yunnan Opportunity After China Economic Recovery “Silk Road”** [Online]. Available: [http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION\\_ID=616&ID=14641](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=616&ID=14641) (in Thai).

กระทรวงการต่างประเทศ. ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. 2557ข. **โอกาสไทย-ยูนนาน หลังจีนคืนชีพ “เส้นทางสายไหม”** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: [http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION\\_ID=616&ID=14641](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=616&ID=14641)

Thailand. Ministry of Foreign Affairs. Thailand Business Information Center in China. 2015. **Yunnan** [Online]. Available: <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/yunnan/economy.php> (in Thai).

กระทรวงการต่างประเทศ. ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. 2558. **มณฑลยูนนาน** [ออนไลน์]. เข้าถึงจาก: <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/yunnan/economy.php>



**Phattrapong Charoenkijjarukorn** graduated with a Master of Accountancy from Chulalongkorn University, and MBA from Burapha University. He is a lecturer in the Faculty of Commerce and Management, Prince of Songkla University, Trang Campus, Thailand. His main research interests are corporate governance for SMEs, and corporate social responsibility disclosures.