

**การขยายตัวทางการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้
และการพัฒนาการขนส่งในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน
ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน***

**Expansion of Transit Trade between Thailand and Southern China
and the Upper Mekong River Basin Transportation Development
under ASEAN Free Trade Area**

ผศ.ธีรภัท ชัยพิพัฒน์**

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “การเดินทางเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างไทย-จีน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” ได้รับทุนสนับสนุนการทำวิจัยจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลประโยชน์ ตลอดจนประเมินขีดความสามารถในการค้าระหว่างไทยกับจีนที่เกิดขึ้นจากการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

วิธีการวิจัยประกอบด้วย การเดินทางสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงเข้าสู่พูนหนานและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือพาณิชย์ในประเทศไทย และประเทศจีน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎระเบียบและใช้ระเบียบทั้งภาครัฐและเอกชนของประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งผ่านลำน้ำโขงแบบองค์รวม ซึ่งจะสนองต่อการค้าชายแดนในอนาคต

ผลการวิจัยพบว่ากรอบความร่วมมือเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน รวมทั้งนโยบายการค้าและการขนส่งของจีนเป็นปัจจัยสนับสนุนให้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำที่สำคัญในการเป็นประตูการค้าของจีนตอนใต้ การขนส่งทางแม่น้ำโขงตอนบนยังคงมีบทบาทสำคัญเนื่องจากเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับการประหยัดต้นทุน ทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย จีนจึงให้ความสนใจและทุ่มงบประมาณในการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนเพื่อรองรับการเปิดเสรีการค้าอาเซียน-จีน ทั้งนี้จีนมีความหวังจะเป็นผู้นำเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนที่สำคัญทางภาคใต้ของประเทศ โดยให้มณฑลพูนหนานเป็นประตูในการเข้าสู่อาเซียน ซึ่งนับเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาให้จังหวัดเชียงรายของไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน

คำสำคัญ: การค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “การเดินทางเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างไทย-จีน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” ได้รับทุนสนับสนุนการทำวิจัยจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553

** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Abstract

This article is an extract from a research entitled “Commercial Navigation in the upper Mekong between Thailand and China under ASEAN Free Trade Area” funded by Thammasat University in 2010. It analyzed and evaluated the benefits and assessed the capabilities of trade between Thailand and China arising from preparations for the ASEAN Free Trade Area.

Research methodology consisted of exploration of commercial route through the Mekong into Yunnan and in-depth interviews with commercial navigation entrepreneurs in Thailand and China as well as those involved in the regulations and implementation of commercial navigation both in the public and the private sectors. The data were analyzed to propose the Mekong holistic transportation system guidelines for future border trade.

The results show that the framework of the Free Trade Area with ASEAN-China including Chinese policies on trade and transportation will contribute to making the Mekong River into a strategic waterway for transport and a commercial gateway from southern China. Transport on the upper Mekong River plays an important role. It is the best choice that could save time and money. China has invested heavily in the development of the Upper Mekong in order to support the liberalization of the ASEAN-China trade. China hopes to become a leader in commercial navigation on the upper Mekong in the south of the country by posing Yunnan Province as the gateway into the region. This is an important factor in the development of Thailand's Chiang Rai Province as a central link between China and ASEAN.

Keywords: transit trade between Thailand and Southern China, ASEAN Free Trade Area

บทนำ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “การเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างไทย-จีน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” ได้รับทุนสนับสนุนการทำวิจัยจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลประโยชน์ รวมถึงประเมินขีดความสามารถในการการค้าระหว่างไทยกับจีนที่เกิดขึ้นจากการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

ผู้วิจัยได้เริ่มเก็บข้อมูลในการเดินเรือพาณิชย์จากจังหวัดเชียงรายไปยังมณฑลยูนนาน (จีนตอนใต้) เพื่อดูกฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนระหว่างไทย-จีน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ผ่านลำน้ำโขง รวมถึงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าผ่านแดนของทั้งสองประเทศ และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่องนี้ สำหรับเพิ่มศักยภาพทางการขนส่งโดยเรือพาณิชย์ผ่านลำน้ำโขง

ประเทศไทยมองเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ทางไกล เพื่อกระจายความเจริญสู่ชายขอบ และยกระดับความเป็นอยู่ของคนชายขอบให้ดีขึ้นดังปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาขนส่งทางน้ำโขง¹ ตอนบนเพื่อรองรับยานการค้าแห่งใหม่ อันเป็นเป็นผลมาจากข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ระหว่างไทยกับจีน

ส่วนประเทศจีนกำลังจะกลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจในระดับโลก การก้าวสู่ความเป็นมหาอำนาจทางด้านเทคโนโลยีหรือที่เรียกว่า Technological Super state และจีนมีความต้องการด้านพลังงานซึ่งกลายเป็นข้อท้าทายและตัวการสำคัญที่ผลักดันให้ความต้องการพลังงานของโลกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 12 ปี ที่ผ่านมา ดังนั้นจีนดำเนินการเชื่อมเศรษฐกิจของตนเข้ากับเศรษฐกิจโลกและภูมิภาคต่างๆ มากขึ้น เช่น การเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) การจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ที่มาจากการที่จีนเริ่มปฏิรูประบบเศรษฐกิจและเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ส่งผลให้จีนมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของโลกมากยิ่งขึ้น ถึงแม้ว่าจีนจะมีจำนวนประชากรเป็นจำนวนมาก และมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงอย่างต่อเนื่องในรอบ 30 ปีที่ผ่านมา จีนจึงนับได้ว่าเป็นตลาดที่มีความน่าสนใจมากขึ้น โดยเฉพาะหลังจากการที่จีนเข้าร่วมเป็นสมาชิกเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จึงมีความพร้อมเป็นอย่างยิ่งที่ไทยควรพิจารณาจีนเป็นกรณีพิเศษภายใต้กรอบความร่วมมือนี้

ภาคเหนือของไทยมีสภาพชายแดนใกล้กับประเทศจีน โดยเฉพาะจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) โดยมีแม่น้ำโขงเป็นตัวเชื่อมโยงระบบการค้าการลงทุนระหว่างกัน และเป็นภาคที่ได้รับการส่งเสริมทางด้านการค้าชายแดนภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จากการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ของแม่น้ำโขงตอนบนในทางเศรษฐกิจเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ของทั้งสองประเทศ สำหรับการเดินเรือพาณิชย์จึงเกิดขึ้นตามกระแสการพัฒนาภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ในการเพิ่มความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ (Economic efficiency) ในการช่วยก่อให้เกิดการผลิตสินค้าตามความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative advantage) การเดินเรือพาณิชย์ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนจึงมีมากขึ้นตามลำดับ

จากปรากฏการณ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าได้ว่าการเดินเรือพาณิชย์บนลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน มีความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยเฉพาะพื้นที่ชายแดน ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ที่เกิดเริ่มมีความเด่นชัดเป็นรูปธรรมมากขึ้น ทำให้สามารถนำพื้นที่ไปพัฒนาในด้านต่างๆ ได้ ดังนั้นผู้วิจัยเกิดความสนใจในการศึกษาเรื่องการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในทางเศรษฐกิจเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ภายใต้การพัฒนาพื้นที่เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาการขยายตัวทางการค้าในการค้าผ่านแดนที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ และการพัฒนาระบบขนส่งในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนภายใต้กรอบความร่วมมือเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

¹ เป็นแม่น้ำที่มีความยาวประมาณ 4,909 กิโลเมตร อันดับที่ 10 ของโลกและเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงต้นกำเนิดของแม่น้ำโขงไหลคู่ขนานกับแม่น้ำแยงซีเกียงก่อนที่จะวกลงใต้ไหลผ่านจีน พม่า ลาว ไทย กัมพูชาและเวียดนาม มีรายละเอียดว่าอยู่ในจีน 2,198 กิโลเมตร ที่เรียกว่า “แม่น้ำล้านช้าง” ครั้นออกจากจีนไหลผ่าน 5 ประเทศที่เหลือเป็นระยะทาง 2,711 กิโลเมตรก็คือแม่น้ำโขงนั่นเอง (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2549: 3-4)

ระเบียบวิธีวิจัย

วิธีการวิจัย เก็บข้อมูล และกำหนดพื้นที่

1. **การศึกษาพื้นฐาน (Basic Research)** เป็นการศึกษาโดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลทั้งในและต่างประเทศเพื่อใช้ประกอบภาพรวมในการวิจัย

2. **การศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research)** เป็นการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูล แนวความคิดจาก เอกสาร ตำราวิชาการ สื่อสิ่งพิมพ์ รายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง วารสารและจุลสารจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เอกสารประกอบประชุมเชิงวิชาการที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าการพัฒนาในลุ่มแม่น้ำโขงและเขตการค้าเสรี

3. **ศึกษาจากภาคสนาม (Field Research)** ด้วยการเดินทางสำรวจเส้นทางการค้าโดยเรือพาณิชย์ระหว่างไทย-จีน ตามลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน การทำเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ท่าเรือกวยเหล่ง เมืองเชียงรุ่ง สิบสองปันนา ประเทศจีน เพื่อทำการสำรวจกายภาพของแม่น้ำโขงที่มีอิทธิพลต่อการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างไทย-จีน ที่ใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าชายแดนระหว่างไทย-จีน

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเรื่อง “การเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างไทย-จีน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” ผู้วิจัยนำเสนอผ่านบทความบทความเรื่อง “กฎระเบียบในการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้และการพัฒนาการขนส่งในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” ผู้วิจัยได้แยกเป็น ส่วน ได้แก่ 1) รูปแบบความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทย-จีน และจีนตอนใต้ ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน 2) รูปแบบการค้าของจีนตอนใต้ 3) การพัฒนาระบบการขนส่งผ่านลำน้ำโขงตอนบน และ 4) บทสรุปกฎระเบียบในการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ ดังนี้

รูปแบบความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทย-จีน และจีนตอนใต้ ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน

กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน² (ASEAN-China Free Trade Agreement: ACFTA)

² รูปแบบหนึ่งของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นเมื่อนายกรัฐมนตรีจีน จูหรงจี เป็นผู้เสนอต่อที่ประชุมอาเซียน (ASEAN - China Summit) เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน ค.ศ. 2001 ณ กรุงบันดาร์ เสรีเบกาวัน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเขตการค้าเสรีระหว่างอาเซียน-จีน และต่อมาได้ตั้งคณะเจรจาอาเซียน-จีน (ASEAN - China Trade Negotiating Committee : TNC) เพื่อเป็นเวทีเจรจาระหว่างจีนกับประเทศสมาชิกต่อมาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน ค.ศ. 2002 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ผู้นำอาเซียนและจีนได้มีการลงนามในกรอบความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน Framework Agreement on ASEAN-China Comprehensive Economic Cooperation) เพื่อใช้เป็นแนวทางดำเนินการเปิดเสรี และดำเนินการด้านความร่วมมือในด้านต่างๆ กันต่อไป ที่สำคัญคือ ได้เห็นชอบแนวคิดที่จะมีการเปิดเสรีในบางสาขาที่มีความพร้อมก่อนหรือที่เรียกว่า แนวคิด Early Harvest ภายใต้มาตรา 6 ของกรอบความตกลงดังกล่าว โดยครอบคลุมสินค้าในกลุ่มพิกัด HS 01-08 ได้แก่ สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ปลาและอาหารทะเล นมและผลิตภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์จากพืชและสัตว์ ผักและผลไม้ โดยเริ่มลดภาษีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2004 และภาษีจะลดลงเหลืออัตรา 0 ภายในปี ค.ศ. 2006 เป็นต้นมา

กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน เป็นความตกลงที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน โดยมีการ ลงนามเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2545 และเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปลายปี ค.ศ. 2003 เป็นต้นมา ซึ่งมีผลช่วยให้มูลค่าการค้าระหว่างกลุ่มอาเซียนและจีนขยายตัวเพิ่มขึ้นมาก โดยมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นจาก 78,285 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 2003 เป็น 362,757 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 2011 หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวที่สูงถึงร้อยละ 363 โดยวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยจีน และจีนตอนใต้ ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนได้ 2 แบบ คือ 1) เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน: ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของจีนที่มีต่อไทย และ 2) เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน: ความสัมพันธ์ทางการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ ดังนี้

1) เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน: ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของจีนที่มีต่อไทย

ไทยกับจีนมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจมายาวนาน แม้ว่าจีนจะใช้ระบบการปกครองแบบคอมมิวนิสต์ก็ตาม แต่ไทยยังมีการติดต่อทางการค้าอยู่เสมอ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1950 ได้เกิดสงครามเกาหลีซึ่งไทยได้งดติดต่อทางเศรษฐกิจกับจีนตามมติของสหประชาชาติ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1975 ไทยและจีนได้ฟื้นฟูความสัมพันธ์ต่อกันอีกครั้งในสมัยของ คี๊กุทธี ปราโมท ของไทย และโจวเอินไหลของจีน ส่งผลให้เศรษฐกิจของทั้งสองประเทศมีปริมาณการค้าสูงขึ้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1995 ไทยและจีนได้มีการและเปลี่ยนการเยือนของผู้บริหารระดับประเทศ ส่งผลให้เกิดความร่วมมือในด้านทวิภาคี พหุภาคี และในระดับภูมิภาค ซึ่งทำให้เกิดประโยชน์ต่อเสถียรภาพ ความมั่นคง และการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคและของโลก

ในช่วงปี ค.ศ. 2006-2011 การค้าระหว่างไทย-จีน พบว่ามีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นในรูปการค้าระดับทวิภาคี ซึ่งไทยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 14 ของจีน เป็นตลาดนำเข้าอันดับที่ 8 และเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 15 ของจีน ผลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความต้องการสินค้าของจีนจากไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และตลาดสินค้าของจีนก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน โดยจะเห็นได้จากในปี ค.ศ. 2006-2011 ไทยและจีนมีมูลค่าการค้าสูงกว่าร้อยละ 10 ทุกปี โดยในปี ค.ศ. 2007 มีมูลค่าการค้าส่งออกเพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 2006 ร้อยละ 23.75 และมีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.3 และ ในปี ค.ศ. 2009 มีมูลค่าสินค้าที่ส่งออกและนำเข้าลดลงจากปี ค.ศ. 2008 อันมาจากอยู่ในช่วงที่หลายประเทศเริ่มประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจถดถอย แต่ในปี ค.ศ. 2010 การนำเข้าและส่งออกได้กระเตื้องขึ้นอีกครั้ง พบว่าในปี ค.ศ. 2010 มีมูลค่าการค้าส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.99 และมีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.29 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงการค้าไทย-จีน ปี ค.ศ. 2006-2010

มูลค่าการค้า (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ส่งออก	11,813	15,952	16,216	16,060	21,472	27,130
นำเข้า	3,803	17,590	20,369	17,149	24,518	30,652
ดุลการค้า	-1,990	-1,638	-4,153	-1,089	-3,046	-3,522
รวม	25,615	33,542	36,585	33,209	45,990	57,782

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, 2554

มูลค่าการค้าไทย-จีน อาจพิจารณาจากข้อมูลของไทยการค้าระหว่างไทยและจีนปี ค.ศ. 2006-2011 มีมูลค่ารวมทั้ง 6 ปี ทั้งสิ้น 232,723 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจีนเป็นตลาดนำเข้าสำคัญ อันดับ 2 ของไทย โดยสินค้าที่ส่งออกไปจีนของไทย 10 อันดับแรก ประกอบด้วย 1) เครื่องคอมพิวเตอร์/อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) ยางพารา 3) แผงวงจรไฟฟ้า 4) น้ำมันดิบ 5) เม็ดพลาสติก 6) เคมีภัณฑ์ 7) ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ 8) ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง 9) เลนส์ และ 10) ข้าว ส่วนสินค้านำเข้าจากจีน 10 อันดับแรกประกอบด้วย 1) เครื่องโทรศัพท์ 2) เครื่องคอมพิวเตอร์ 3) เหล็กและเหล็กกล้า 4) ผลิตภัณฑ์เหล็กโลหะ 5) พลาสติก 6) เคมีภัณฑ์ 7) ปุ๋ย 8) เครื่องเพชรพลอย 9) อะลูมิเนียม และ 10) เส้นใยนำแสง เป็นต้น

มูลค่าการค้าระหว่างไทย-จีน ปี ค.ศ. 2006-2011 ส่งผลให้ไทยกลายเป็นประเทศคู่ค้าอันดับที่ 14 ของจีน โดยขึ้นเป็นประเทศคู่ค้าในกลุ่มอาเซียนที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของจีนรองจากมาเลเซีย และ สิงคโปร์ ส่วนจีนกลายเป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 ของไทย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 12 ของมูลค่าการส่งออก ทั้งหมด และเป็นแหล่งนำเข้าสำคัญอันดับ 2 รองจากญี่ปุ่น โดยมีสัดส่วนร้อยละ 13.4 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด

นอกจากนี้ในปีค.ศ. 2011 ไทย-จีนยังได้ลงนามร่วมกันใน แผนปฏิบัติการร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ไทย-จีนฉบับที่ 2 ปี 2012-2016 และการขยายความร่วมมือภายใต้ทวิภาคีทางเศรษฐกิจและการค้าทั้งในเชิงกว้างและเชิงลึก ซึ่งทั้งสองความตกลงนั้น เป็นการส่งเสริมทางด้านโดยเฉพาะการลงทุน การค้า การท่องเที่ยว โดยมุ่งหมายให้อีก 5 ปีข้างหน้าต้องมีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นระหว่างกันและกัน ส่งเสริมให้มีการลงทุนร่วมกัน โดยปัจจุบันจีนเป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทยใหญ่เป็นอันดับสอง โดยปี ค.ศ. 2011 มีมูลค่าการค้าร่วมกัน 1.7 ล้านล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 12.6 สินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนในปี ค.ศ. 2011 อันดับหนึ่งเป็น ยางพารา จำนวน 1.4 แสนล้านบาท อันดับสองเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 1.3 แสนล้านบาท อันดับสามเป็นเคมีภัณฑ์ 8 หมื่นล้านบาท (สมาคมวัฒนธรรมไทย-จีน, 2012) ซึ่งสินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าปฐมภูมิและกึ่งสำเร็จรูปที่จีนในฐานะเป็นโรงงานของโลกนำไปประกอบเป็นสินค้าสำเร็จรูป เพื่อตลาดโลก

2) เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน: ความสัมพันธ์ทางการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้³

ปัจจุบันจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันตกของประเทศตามแนวทางโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub-region:

³ จีนตอนใต้หรือมณฑลยูนนานตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีพื้นที่ประมาณ 394,000 ตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับ 8 ของจีน เนื่องจากยูนนานเป็นมณฑลที่ไม่มีดินแดนติดทะเล (land lock) รัฐบาลจีนจึงได้กำหนดให้ยูนนานส่งสินค้าไปขายทางเมืองท่าชายฝั่งทะเลตะวันออก และเมื่อจีนเปิดประเทศ และมีนโยบายส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศของแต่ละมณฑล จึงส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศของยูนนานได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว จากการศึกษาพบว่าการค้าระหว่างประเทศของยูนนานได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยในปี ค.ศ. 2006 มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.2 เป็น 2,814.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.6 เป็น 3,396.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ปี ค.ศ. 2007 การนำเข้าและการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.0 และร้อยละ 38.8 เป็น 878.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 937.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดุลการค้าขาดดุล 58.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 2010 การค้าต่างประเทศของยูนนานได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ส่งผลให้อุปสงค์ต่างประเทศลดลง ทำให้การส่งออกลดลงจากร้อยละ 9.7 เหลือ 4.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนการนำเข้าลดลงจากร้อยละ 23.8 เหลือ 3.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

GMS) มากขึ้น และกำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นเมืองหน้าด่านของจีนภาคตะวันตก ที่มุ่งลงใต้เพื่อเชื่อมกับสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (Economic Quadrangle: EQ) ระหว่างไทย-พม่า-ลาว-จีนตอนใต้ รวมทั้งสี่แยกอินโดจีนซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างเส้นทาง North-South corridor (กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงราย-เชียงใหม่ของพม่า-จีนหรือเชียงราย-บ่อเต็นของลาว-จีน) กับ East-West corridor (แม่สะหม่อง-เมียวดีของพม่า-แม่สอด-พิษณุโลก-มุกดาหาร-ลาว-ดานังของเวียดนาม) ดังนั้นภาคเหนือของไทยจึงมีความสำคัญต่อการเป็นศูนย์กลางของหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation: GMS-EC)

ภาวะการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้

หลังจากทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนตุลาคม ค.ศ. 2003 ที่ผ่านมา ทำให้การค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในปี ค.ศ. 2006 มูลค่าการค้ารวม 5,197.8 โดยสินค้าส่วนใหญ่ร้อยละ 80 คือสินค้ากิจกรรม รองลงมาคือสินค้าอุปโภคบริโภค และในปี ค.ศ. 2007 สินค้าที่มีการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นมากคือพวกสินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องจักรไฟฟ้าอุปกรณ์ และส่วนประกอบ การที่มูลค่าการส่งออกลำไยอบแห้งลดลงเนื่องจากผู้ส่งออกเปลี่ยนเส้นทางการส่งออกจากแม่น้ำโขงมาเป็นเส้นทางอื่นแทน เช่น ทางถนนสาย R3e จนกระทั่งในปี ค.ศ. 2009 การส่งออกลดลงจากปี ค.ศ. 2008 ร้อยละ 11.7 เหลือ 3,218.9 ล้านบาท โดยเฉพาะส่งออกกล้วยไม้สดและปิโตรเลียม การขนส่งทางแม่น้ำโขงลดความสำคัญลง ทำให้การขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ผ่านลำน้ำโขงลดลงด้วยจากร้อยละ 11.7 เหลือ 3,281.9 ล้านบาท โดยสินค้าที่มีการส่งออกสำคัญได้แก่ ยางพารา น้ำมันพืช และรถยนต์ เป็นต้น ส่วนการนำเข้าผ่านแม่น้ำโขงลดลงจากร้อยละ 8.7 เหลือ 1,243.3 ล้านบาท สินค้าสำคัญที่มีการนำเข้าได้แก่ ผักและผลไม้ต่างๆ ปี ค.ศ. 2009 ไทยเกินดุลการค้าลดลงจาก 2,283.2 ล้านบาทก่อนเหลือเกินดุล 1,975.6 ล้านบาท และในปี ค.ศ. 2010-2011 มูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย-จีนตอนใต้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับคือ 6,881.8 และ 29,771.81 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงมูลค่าทางการค้าชายแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ 2006-2011

หน่วย: ล้านบาท

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
การส่งออก	4,108.2	5,593.8	3,645.7	3,218.9	4,555.5	26,240.61
การนำเข้า	1,089.6	993.2	1,362.5	1,243.3	2,326.3	3,531.20
มูลค่าการค้ารวม	5,197.8	6,587.0	5,008.2	4,462.2	6,881.8	29,771.81
ดุลการค้า	3,018.6	4,600.6	2,283.2	1,975.6	2,229.2	22,709.41

ที่มา: ด้านศุลกากรเชียงแสน, 2554

ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้

ภาครัฐบาล ได้ร่วมทำความตกลงทางการค้าไทย-จีน เมื่อวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 มีพิธีสารว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-จีน เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน ค.ศ. 1978

ข้อตกลงว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน เมื่อวันที่ 12 มีนาคม ค.ศ. 1984 ได้รับการยกระดับเป็นหัวหน้าในระดับรองนายกรัฐมนตรี

ภาคเอกชน ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการร่วมมีภาคเอกชน 3 สถาบัน คือ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมทนายความไทย กับสภาส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศแห่งชาติจีน เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม ค.ศ. 1993 และข้อตกลงความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้าและวิชาการ ระหว่างสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกับหอการค้ามณฑลเหอเป่ย์ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม ค.ศ. 2000

รูปแบบการค้าของจีนตอนใต้

จากข้อมูลที่ได้จากการวิจัย ศึกษาจากกลุ่มวิเคราะห์มาตรการจากสำนักมาตรการทางการค้า การค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ในปี ค.ศ. 2011 พบว่าได้มีการจัดแบ่งมาตรการด้านการค้าของจีนตอนใต้ออกเป็น 2 รูปแบบ คือ 1) รูปแบบการนำเข้าและส่งออก และ 2) ลักษณะของผู้นำเข้าและส่งออก ประเภทของผู้นำเข้าในยูนิทาน ดังนี้ (กระทรวงพาณิชย์, 2554: 1-6)

1. รูปแบบการนำเข้าและส่งออก

การค้าปกติ ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกของยูนิทาน ซึ่งเป็นบริษัทการค้าของรัฐจะต้องจดทะเบียน ผู้นำเข้า-ส่งออก และขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกสินค้า จากกระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับกระทรวงพาณิชย์จีน (MOFTEC) ประจำมณฑล โดยใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกจะกำหนดขอบข่ายสินค้าที่อนุญาตให้ดำเนินการได้ แต่ถ้าต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้านอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตต้องขออนุญาตเพิ่มเติมจาก MOFTEC

การค้าผ่านแดน เป็นการนำเข้ายูนิทานที่อาศัยอยู่ตามชายแดนมีการซื้อสินค้าจากผู้ส่งออกไทย และขนส่งสินค้าผ่านพม่ากับลาว เพื่อส่งต่อไปยังผู้ค้าและผู้ค้าปลีกของยูนิทานอีกทอดหนึ่ง

2. ลักษณะของผู้นำเข้าและส่งออก ประเภทของผู้นำเข้าในยูนิทาน

บริษัทของรัฐบาล (State-owned Company) ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้นำเข้าสินค้าทุกประเภท ซึ่งจะทำธุรกิจเป็นผู้นำเข้าสินค้าให้กับบริษัทเอกชน โดยไม่สามารถนำเข้าสินค้าด้วยตนเองได้

บริษัทเอกชน (Private Company) ปัจจุบันบริษัทเอกชนเริ่มมีรัฐบาลเข้าไปถือหุ้นในสัดส่วนที่ต่างกัน เพื่อควบคุมด้านการดำเนินธุรกิจ จำแนกตามลักษณะนำเข้าสินค้าได้ 2 ประเภท กล่าวคือ ก) บริษัทที่มีการสั่งสินค้าเพื่อนำมาจำหน่าย บริษัทที่ดำเนินธุรกิจประเภทนี้จะไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าสินค้าได้โดยตรง ดังนั้นในการนำเข้าสินค้าจะต้องกระทำผ่านบริษัทการค้าของรัฐเท่านั้น ข) บริษัทที่เป็นบริษัทผู้ผลิตและมีการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อนำมาใช้เป็นปัจจัยในการผลิต บริษัทประเภทนี้จะได้รับใบอนุญาตให้นำเข้าสินค้าได้เอง โดยสามารถนำเข้าสินค้าที่เป็นวัตถุดิบเพื่อนำมาใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก

ประเภทของผู้ส่งออกในยูนิทานประกอบด้วย 1) บริษัทของรัฐบาล 2) บริษัทเอกชนที่เป็นผู้ผลิตเพื่อการส่งออก ส่วนใหญ่เป็นบริษัทร่วมทุนจากต่างประเทศ ทั้งสองแบบมีวิธีการชำระเงินค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ด้วยวิธีการดังนี้ 1) การใช้เงินสด (Cash) หรือใช้ดราฟท์

(Draft) 2) การโอนเงินทางโทรเลข (Telegraphic Transfer: T/ T และ 3) การเปิด L/ C at sight ซึ่งวิธีที่นิยมมากที่สุดในการชำระค่าสินค้าที่ส่งจากไทยไปจีนตอนใต้คือการชำระด้วยเงินสด และการใช้ดราฟท์กรณีที่มีสินค้ามีมูลค่ามาก (กระทรวงพาณิชย์, 2554: 1-6)

มาตรการด้านภาษี 1) ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา เช่น ชาวต่างชาติเสียภาษีเงินได้จากเงินเดือนและค่าจ้างเพียงร้อยละ 50 ของอัตราที่กฎหมายกำหนด 2) ภาษีเงินได้นิติบุคคล เช่น บริษัทต่างชาติเสียภาษีในอัตราร้อยละ 17 สำหรับรายได้ที่เกิดขึ้นในจีน แต่ในกิจการบางประเภทจะเสียภาษีเพียงร้อยละ 15 เช่น กิจการด้านการผลิตที่ตั้งในเขตเศรษฐกิจพิเศษ บริษัทร่วมทุนที่ดำเนินการด้านท่าเรือและอุตสาหกรรมเป็นต้น ในขณะที่บริษัทจีนจะเสียภาษีร้อยละ 33 เท่านั้น 3) ภาษีมูลค่าเพิ่ม ได้มีการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก และการนำเข้าเครื่องจักร อะไหล่ และวัสดุอื่นๆ โดยนักลงทุนหรือบริษัทต่างชาติตามจำนวนที่กำหนด 4) ภาษีการค้า เสียภาษีร้อยละ 12.30 และ 5) ภาษีกำไร ในกรณีส่งกำไรออกนอกประเทศต้องเสียภาษีจากกำไรส่งกลับ x อัตราภาษี (ร้อยละ 10 สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ และร้อยละ 20 สำหรับนอกเขต) แต่กรณีนำผลกำไรไปลงทุนใหม่ในจีน จะได้รับการคืนภาษีในบางกรณี เช่น ได้รับคืนร้อยละ 40 ของภาษีที่จ่ายไปแล้ว สำหรับเงินที่นำไปลงทุนใหม่ในจีน ซึ่งมีระยะเวลาดำเนินการอย่างต่ำ 5 ปี

ช่องทางการจำหน่ายสินค้า

ช่องทางการจำหน่ายสินค้าและการกระจายตัวของสินค้าไทยในญูนนาน สามารถแบ่งตามกลุ่มสินค้าหลักๆ ได้ดังนี้

1. กลุ่มสินค้าเกษตร พริก ข้าว ยางพารา ผลไม้สดและแห้ง มีการนำเข้าญูนนานโดยวิธีขนส่งทางทะเล ผ่านทางท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือหวงปั๋ว และท่าเรือเซินเจิ้นในมณฑลกว่างตุง เพื่อส่งต่อข้ามมณฑลญูนนานและเมืองสำคัญรอบๆ ญูนนาน เช่น หยู่ซี ชูจิ่ง และฉู่ส่วง และมีการนำเข้าทางแม่น้ำโขงโดยผ่านทางท่าเรือซือเหมา การนำเข้าทางชายแดนจะเข้าทางด่านแล้วในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ในส่วนของผลไม้สด เช่น ลำไย ใช้วิธีขนส่งทางอากาศจากเซี่ยงไฮ้และกรุงเทพฯ ไปยังคุนหมิง จำหน่ายในคุนหมิงและตามเมืองใหญ่รอบๆ คุนหมิง ซึ่งมีกลุ่มผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อสูง

2. อาหารทะเล เช่น กุ้งและปลาแซลมอน นิยมขนส่งจากท่าเรือคลองเตยและแหลมฉบังจากไทยเข้าสู่มณฑลญูนนานที่ท่าเรือหวงปั๋วและท่าเรือฮ่องกง เพื่อขนส่งสินค้าเข้าสู่คุนหมิง และเมืองธุรกิจการค้าต่างๆ

3. สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น เครื่องไฟฟ้า อาหารสำเร็จรูป เสื้อผ้า เป็นต้น ส่วนใหญ่นิยมนำเข้าผ่านทางบริษัทการค้าในเมืองกว่างโจว มณฑลกว่างตุง เนื่องจากปริมาณนำเข้าของผู้นำเข้าในญูนนานอยู่ในปริมาณที่ต่ำทำให้ไม่คุ้มค่าในการติดต่อนำเข้าสินค้าด้วยตนเอง

4. สินค้าวัตถุดิบ เช่น พลาสติกและผลิตภัณฑ์นำเข้าจากไทย โดยขนส่งจากท่าเรือคลองเตยและแหลมฉบังเข้าสู่มณฑลญูนนานผ่านทางท่าเรือฮ่องกง และท่าเรือเซินเจิ้น ในมณฑลกว่างตุงแล้วส่งเข้าโรงงานในแหล่งอุตสาหกรรมที่นครคุนหมิงและฉู่ส่วง

จุดการค้าและเส้นทางการค้า

1) **จุดการค้า** การค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ กระทำกันในหลายท้องที่ของมณฑล ยูนนาน โดยมีบริเวณที่ติดต่อกับชายสำคัญคือ เมืองหลวงและเมืองสำคัญใกล้เคียง เช่น คุณหมิง หยู่ซี ชูจิ่ง ฉู่หนิง รวมถึงบริเวณเมืองท่าตามชายแดน เช่น อำเภอซือเหมาเมืองต้าหลี่และเชียงรุ่งในเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา และจากการที่ยูนนานไม่มีทางออกสู่ทะเล ดังนั้นการขนส่งสินค้าจึงต้องกระทำผ่านทางเรือหวังปู มณฑลกว๋างตุ้ง และท่าเรือฮ่องกง

2) **เส้นทางการค้าผ่านแม่น้ำโขงตอนบน (แม่น้ำโขงในจีนเรียกว่า "หลานช้างเจียง")** จากการประชุมระหว่าง 4 ประเทศ ไทย จีน ลาว และพม่า ที่ประชุมได้ลงนามในประเทศพม่าเมื่อวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 2000 เป็นความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ในแม่น้ำโขง ตอนบน โดยแต่ละประเทศจะเปิดท่าเรือ รวม 14 แห่ง ดังนี้ (มีผลบังคับใช้วันที่ 6 เมษายน ค.ศ. 2001 โดยจีนมีท่าเรือซือเหมา (Simao) จิ่งหง (Jinhong) หมิงหนาน (Menghan) และกวนเหล่ย์ (Guanlei) และไทยมีท่าเรือเชียงแสน (Chiangsaen) และท่าเรือเชียงของ (Chiangkhong) การขนส่งทางแม่น้ำโขงในช่วงหน้าแล้งระหว่างมกราคม-เมษายน ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5 - 2.0 เมตร จะเดินเรือได้เฉพาะเรือเล็ก ขนาดไม่เกิน 80 ตัน ในช่วงปกติ ระหว่างเดือน พฤษภาคม - ธันวาคม ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2.0 - 4.0 เมตร หากบางช่วงมีน้ำหลากจะมีความลึกถึง 7 เมตรขึ้นไป ทางรัฐบาลจีนได้ขุดลอกแม่น้ำโขง ซึ่งอยู่ในอาณาเขตของจีนให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าขนาด 300 ตัน ได้ตลอดทั้งปี ระยะทางจากท่าเรือเชียงของไปเชียงแสน จังหวัดเชียงรายประมาณ 70 กิโลเมตรจากท่าเรือเชียงแสนไปเชียงรุ่งในจีนประมาณ 380 กิโลเมตร และจากท่าเรือเชียงรุ่งไปซือเหมาในจีนประมาณ 90 กิโลเมตร

ค่าเช่าเรือเหมาล่า ขนาด 120-150 ตัน ค่าขนส่ง ประมาณ 120,000 บาท (ราคาระหว่างเดือน พฤษภาคม - ธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีน้ำมาก แต่ช่วงน้ำน้อยเดือนธันวาคม - เมษายน ราคาค่าขนส่งจะสูงขึ้นเป็นประมาณ 216,000 บาท) และค่าขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขง ถ้าไม่เช่าเหมาล่า ประมาณ 200 หยวน/ตัน (ประมาณ 1,260 บาท/ตัน)

ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า (เส้นทางเชียงแสน - ลาว เชียงรุ่ง) เมื่อเข้าลาว จะต้องเสียภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการต่าง ๆ ในลาว เช่น ลำไย กิโลกรัมละ 1 เหรียญสหรัฐฯ จะเสียภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียมและค่าบริการประมาณร้อยละ 7.2 เป็นต้นเมื่อเข้าจีน จะต้องเสียภาษีนำเข้า หากนับแต่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2003 ไทยและจีนมีข้อตกลง Early Harvest ภายใต้ความตกลงเขตการค้าอาเซียน - จีน จะยกเว้นภาษีสินค้า ผักผลไม้ (พิกัดภาษีศุลกากร H.S.07-08) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจีนจะยกเว้นภาษีศุลกากรสินค้านี้ดังกล่าว แต่ได้ประกาศขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มสินค้าผักผลไม้จากต่างประเทศแล้ว และค่าบำรุงท่าเรือ เช่น ของขึ้นที่ทำเรือเชียงรุ่ง จะเสียค่าบำรุงท่าร้อยละ 1.2-2 ของราคาสินค้า

รูปแบบการค้าของจีนตอนใต้ นั้น โดยเฉพาะในเรื่องของมาตรการด้านภาษี ผู้วิจัยมีความเห็นว่าไทยควรมีการเจรจากับจีนในกรอบการค้าเสรีอาเซียน-จีน เนื่องจากจีนได้เปลี่ยนระบบการปกครองสู่ส่วนกลางมาเป็นการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น รัฐบาลท้องถิ่นยังคงมีการเรียกเก็บภาษีภายในประเทศและภาษีท้องถิ่น เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมถึงค่าธรรมเนียมต่างๆ โดยจีนนำมาตรการและเครื่องมือเชิง

นโยบายในรูปแบบต่างๆ หรือ NTBs มาเป็นอุปสรรคในการนำเข้าสินค้าบางชนิด รวมถึงการออกกฎเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพสินค้าอีกด้วย

สำหรับกฎระเบียบด้านการขนส่งทางแม่น้ำโขงตอนบนนั้น แม้รัฐบาลจีนไม่อำนวยความสะดวกเรื่องการเพิ่มค่าบำรุงท่าเรือเชียงรุ่ง รวมถึงการเพิ่มภาษีประเภทผักผลไม้ นั้นแสดงถึงการเพิ่มของต้นทุนค่าขนส่งผู้ประกอบการ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าสมควรมีการปรับปรุงเพื่อให้เอกชนสามารถแข่งขันได้ และควรมีการปรับปรุงระบบขนส่งทางเรือพาณิชย์ผ่านลำน้ำโขงตอนบนที่มีศักยภาพ และลดค่าระวางการขนส่งทางเรือพาณิชย์ของไทยซึ่งสูงกว่าคู่แข่งจีน รวมถึงปรับปรุงด้านค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดต่างๆ ที่ทำให้มีต้นทุนสูงและเสียโอกาสในการแข่งขัน

ด้านสินค้าเกษตร ควรมีการพัฒนาให้มีความเข้มแข็ง เพื่อลดความเสี่ยงด้านราคาขายของเกษตรกร และราคาซื้อขายของผู้ประกอบการ ก่อให้เกิดเสถียรภาพด้านราคา ที่สำคัญควรมีการผลักดันระบบอนุญาโตตุลาการยางพาราไทยให้ประเทศคู่ค้าอย่างมีความมั่นใจและสร้างความยอมรับจากองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการค้ายางพาราของไทย กรณีคู่ค้าไม่ปฏิบัติตามสัญญาซื้อขายยางพาราทั้งในและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นด้วย

การพัฒนากระบวนการขนส่งผ่านลำน้ำโขงตอนบน

การเดินทางเรือพาณิชย์ทางลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างไทย-จีนตอนใต้

การเดินทางเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในฐานะสำนักงานคณะกรรมการ JCCCN ฝ่ายไทยได้มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการ JCCCN ฝ่ายจีนเพื่อสอบถามถึงผลกระทบของถนนสายคุนหมิงและก่อสร้างสะพานเชียงของ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลจีนที่สนับสนุนเส้นทางการขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขง และหลังจากที่ถนนและสะพานดังกล่าวได้ก่อสร้างเสร็จ สำนักงานคณะกรรมการ JCCCN ฝ่ายจีนได้มีหนังสือลงวันที่ 26 มีนาคม ค.ศ. 2007 แจ้งตอบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในฐานะสำนักงานคณะกรรมการของ JCCCN ทางฝ่ายไทย การประชุมนั้นสามารถหาข้อตกลงโดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

1. นับแต่มีการเปิดการเดินทางเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงอย่างเป็นทางการแล้ว ก็มีการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะหลังจากที่ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบนแล้ว โดยมีการเดินเรืออย่างเป็นระบบได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นทำให้ประสิทธิภาพของการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

2. การก่อสร้างถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ แล้วเสร็จสมบูรณ์ สินค้าบางส่วนที่เคยขนส่งทางลำน้ำโขงตอนบนจะถูกไปใช้เส้นทางถนนแทน แต่นำไปสู่การปรับโครงสร้างการขนส่งสินค้าทางน้ำให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งจะให้เห็นข้อดีของการขนส่งทางลำน้ำโขง กล่าวคือ เหมาะสมกับการขนส่งทางไกลในปริมาณมากๆ ใช้พลังงานเชื้อเพลิงน้อย และต้นทุนทางการขนส่งต่ำอย่างเห็นได้ชัด

เส้นทางการเดินเรือพาณิชย์ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ เริ่มจากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกวานเหล่ย (ท่าเรือใต้สุดของจีน) รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึกระหว่าง 1.5-7 เมตร โดยจีนได้ปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือพาณิชย์ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน รวมทั้งได้สร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า และควบคุมระดับน้ำให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้สะดวกตลอดทั้งปี การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางถนนโดยทางหลวงหมายเลข 1 ถึงอำเภอแม่จัน แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1016 ระยะทาง 30 กิโลเมตร จะถึงท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้ โครงการพัฒนาเครือข่ายขนส่งในระบบถนนเส้นทาง East-West Corridor เชื่อมชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดียตัดกับเส้นทาง North-South Corridor เชื่อมระหว่างจีนกับมาเลเซียซึ่งจุดตัดกันของเส้นทางทั้งสองนี้อยู่ที่จังหวัดพิษณุโลก ส่งผลให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้สะดวกมากยิ่งขึ้น

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือเชียงแสนเป็นพื้นที่ขนาดเล็กไม่มีพื้นที่หลังท่าสำหรับเป็นที่จอดรถบรรทุก ไม่มีคลังสินค้าหรือโรงงานพักสินค้าสำหรับเก็บรักษาสินค้า ในช่วงเวลาเดียวกันเมื่อน้ำในแม่น้ำโขงลดลงต่ำมาก รถบรรทุกไม่สามารถลงไปรับสินค้าถึงข้างเรือได้ ต้องใช้กำลังคนแบกหามหรือใช้สายพานลำเลียงขึ้นมา แต่รถบรรทุกสินค้าสามารถลงไปขนถ่ายข้างเรือและยังสามารถวิ่งรถเปล่าขึ้นมาบนท่าได้ อีกประการที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนอยู่บริเวณชายแดน ทางราชการจึงได้กำหนดเวลาขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือไม่เกินเวลา 18.00 น. สำหรับวันเสาร์เป็นเวลาทำการปกติ แต่หากมีความจำเป็นจะร้องขอให้เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเปิดทำการวันอาทิตย์เกินเวลา 18.00 น. วันทำการ ได้ตามแต่กรณี

และเนื่องจากท่าเรือเชียงแสนปัจจุบันมีขนาดเล็ก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีได้รับอนุมัติงบประมาณให้ดำเนินการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ โดยท่าเรือจะย้ายไปทางทิศใต้อีกประมาณ 10 กิโลเมตร มีขนาดของพื้นที่ประมาณ 380 ไร่ โดยจะสร้างอยู่บริเวณปากแม่น้ำกก ซึ่งไม่ใช่อยู่นในแม่น้ำโขงเหมือนท่าเรือเก่า และได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ ค.ศ. 2009 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2011

มูลค่าการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ ผ่านท่าเรือเชียงแสน

มูลค่าการค้าชายแดนของท่าเรือเชียงแสนระหว่างไทย กับประเทศคู่ค้าอย่างจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มีมูลค่าการค้าผ่านการเดินเรือพาณิชย์ในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนที่นับว่ามีศักยภาพสูงที่สุด เนื่องจากมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางการค้าประเทศจีนตอนใต้ทั้งๆ ที่ไทยกับจีนไม่มีพรมดินติดกัน ประกอบกับนโยบายมุ่งลงใต้ของจีนอันมาจากพื้นที่ทางใต้ของประเทศไม่มีทางออกทะเล การขนส่งผ่านกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน จึงจำเป็นที่สุดสำหรับการกระจายสินค้าของจีนไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนอื่นๆ โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมทางการค้าเป็นสำคัญ อีกทั้งเชียงแสนยังเป็นเมืองหน้าด่านชายแดนกับพม่าและลาว และยังเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงสู่ประเทศอินโดจีน โดยมีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงตะวันออกสู่ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่สามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 9 ที่สามารถเชื่อมโยงไทย-ลาว-เวียดนามเข้าด้วยกัน ดังนั้นเชียงแสนจึงเป็นจุดกระจายสินค้าที่มาจากจีนตอนใต้ไปสู่อินโดจีนและอาเซียน อีกทั้งเป็นจุดเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว

และบริการที่สำคัญอีกด้วย ดังนั้นท่าเรือเชียงแสนจึงเป็นช่องทางการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ ของอำเภอเชียงแสน⁴ จังหวัดเชียงรายที่มีจุดเชื่อมสำคัญคือแม่น้ำโขง ซึ่งจากข้อมูลด้านศุลกากรเชียงแสน การค้าไทย-จีนตอนใต้ผ่านด่านเชียงแสนที่ท่าเรือเชียงแสน จึงมีการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างกันสรุปได้ดังตารางที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ผ่านท่าเรือเชียงแสน 2006-2011

หน่วย: ล้านบาท

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
มูลค่าการค้ารวม	7,193.66	6,665.61	7,657.75	6,312.42	6,881.8	4,358.97
การส่งออก	6,031.02	5,658.12	6,425.12	5,082.05	4,555.5	3,659.71
การนำเข้า	1,162.64	1,007.49	1,232.63	1,230.37	2,326.3	699.26
ดุลการค้า	4,868.38	4,650.63	5,192.49	3,851.68	2,229.2	2,960

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย, 2554

จากตารางที่ 3 พบว่าภาวะการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ในปี ค.ศ. 2010 มีมูลค่าการค้ารวม 6,881.8 ล้านบาท โดยในปี ค.ศ. 2009 มีมูลค่ารวม 6,312.42 ล้านบาท โดยลดลง 569 ล้านบาท โดยแยกเป็นการส่งออก 4555.5 ล้านบาท (ปี ค.ศ. 2009 มูลค่า 5082.05 ล้านบาท) หรือลดลงร้อยละ 10.8 แต่ในส่วนของการนำเข้า มีมูลค่า 2326.3 ล้านบาท (ปี ค.ศ. 2009 มีมูลค่า 1230.37 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 89.07 ของปีก่อน หรือนำเข้าเพิ่มขึ้น 1095.93 ล้านบาท ไทยจึงเสียดุลการค้ากับจีนตอนใต้ แต่ถ้าสังเกตดูจะพบว่ามูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย-จีนตอนใต้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006-2009 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นและลดลงสลับปีกัน เนื่องมาจากผู้ประกอบการส่วนหนึ่งหันไปขนส่งสินค้าทางถนน R3a ผ่านลาวถึงร้อยละ 21.1 การขนส่งโดยเรือพาณิชย์ผ่านลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนจึงลดความสำคัญลง เนื่องจากผู้ประกอบการบางราย เช่น ผู้ประกอบการส่งออกกล้วยไม้สด และผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ต้องการลดระยะ

⁴ อำเภอเชียงแสน เป็นเมืองชายแดนของไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ทำการติดต่อกับมณฑลยูนนานของประเทศจีน โดยมีการทำเรือเชียงแสนเป็นแหล่งขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ ผ่านลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ท่าเรือเชียงแสนได้ก่อตั้งขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนในการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้าพัฒนาภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือ 6 ประเทศ ได้แก่ จีนตอนใต้ พม่า ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม คณะมนตรีภูมิภาคเมื่อวันที่ 25 มีนาคม ค.ศ. 2003 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการ โดยให้เปิดทำการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2003 เป็นต้นมา ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงในเขตพื้นที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีเนื้อที่ประมาณ 9 ไร่ ด้านหน้าติดแม่น้ำโขงฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศลาว ด้านหลังติดถนนที่เชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ ท่าเรือเชียงแสนสามารถรับเรือขนาดบรรทุก 200-300 ตันกรอส ความยาวเรือไม่เกิน 50 เมตร กินน้ำลึก 2 เมตร เทียบท่าได้ ท่าเทียบเรือต้นน้ำสามารถรับเรือได้คราวละ 2 ลำ ท่าเทียบเรือต้นน้ำสามารถรับเรือได้ 3 ลำ หน้ากากแพ่งกันดินด้านทิศเหนือ 2 ลำ ทิศใต้ 1 ลำ สามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุดคราวละ 8 ลำ สำหรับกรณีที่มีเรือสินค้ามาขอใช้บริการมาก สามารถจอดซ้อนลำได้อีกท่าละ 2-3 ลำ การขนถ่ายสินค้าต้องลเลียงผ่านสะพานเชื่อม (Gang Way) โดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร รับน้ำหนักได้ 800 กิโลกรัม/ ตารางเมตร รถบรรทุกสินค้าน้ำหนักไม่เกิน 18 ตัน สามารถลงไปท่าเทียบเรือเพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ (ไพฑูรย์ โพธิ์ดี, 2552: 3-4)

เวลาลงเนื่องจากการขนส่งโดยเรือพาณิชย์ผ่านลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนดังกล่าวจะใช้เวลาการขนส่งที่มากกว่าไม่คุ้มค่าต่อสินค้าที่จะเสียหายได้ สินค้าส่งออก 5 อันดับได้แก่ ยางแผ่นรมควัน น้ำมันปาล์ม รถยนต์ เครื่องบำรุงกำลัง และลำโพงแบทแท่น เป็นต้น สำหรับสินค้านำเข้า 5 อันดับ ได้แก่ ผักสด ทับทิม ไฮท์คาร์บอนเฟอร์โรแมงกานีส แอปเปิ้ลสด และกระเทียม เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นสินค้าสำคัญต่อการค้าระหว่างของทั้งสองประเทศ และในปี ค.ศ. 2010-2011 มูลค่าการค้ารวมมีมูลค่า 6,881.8 และ 4,358.97 ล้านบาทตามลำดับ โดยในปี ค.ศ. 2011 มีมูลค่าการค้ารวมลดลงเท่ากับ 2,522 ล้านบาท

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น สังเกตได้ว่าในปี ค.ศ. 2011 การค้าชายแดนของทั้งสองประเทศน่าจะมีความขัดแย้งกันมากขึ้น เนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาลกลางจีนมีการเน้นขยายการค้ากับประเทศในกลุ่มอาเซียน ที่มีส่วนผลักดันให้มณฑลยูนนานของจีนต่างพยายามวางตำแหน่งของตน ให้เป็นประตูหน้าด่านของอาเซียนด้วยระบบการขนส่งทางลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน แม้ว่าจีนจะเป็นตลาดที่มีโอกาสมีศักยภาพต่อสินค้าไทยหลายประการ โดยพิจารณาจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจในระดับมหภาค ปัจจัยด้านอุปสงค์ที่มีต่อการบริโภคของชาวจีนในมณฑลทางใต้ของประเทศที่คาดว่าจะมีกำลังซื้อเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจีนยังมีสถานะขับเคลื่อนเศรษฐกิจทั้งในภูมิภาคและของโลกต่อไป แต่สำหรับการค้าชายแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ผ่านท่าเรือเชียงแสนยังคงพบปัญหาที่สำคัญที่ควรนำมาพิจารณาคือ ตลาดจีนทางตอนใต้ยังคงความเป็นท้องถิ่นนิยม ปัญหาช่องทางการจัดจำหน่ายสำหรับสินค้ายังถูกควบคุมโดยทุนท้องถิ่น กฎระเบียบทางการค้าหลายระดับในระดับมณฑลค่อนข้างยุ่งยาก อีกทั้งสินค้าของจีนมีราคาที่ถูกกว่าจากคู่แข่งอย่างอาเซียนจึงเป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเป็นอย่างมากในปัจจุบัน

จากการศึกษาข้างพบอีกว่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ โดยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน มีมูลค่าการค้ารวมไม่คงที่เนื่องยังคงมีปัจจัยอื่นที่สำคัญเด่นชัด กล่าวคือ ระดับน้ำในแม่น้ำโขงไม่คงที่ เช่น เมื่อถึงฤดูน้ำลด ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าทางเรือพาณิชย์จากท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นหล่ย์ของจีนตอนใต้ได้สะดวกนัก อีกทั้งประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบรรณความตกลงขนถ่ายสินค้าผ่านแดนภายใต้กรอบ GMS ได้ ทำให้รถบรรทุกสินค้าของไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าเข้าไปยังจีนตอนใต้ได้เต็มที่นัก ประกอบกับลาวได้จัดระเบียบการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยกำหนดให้สินค้าไทยที่ขนส่งผ่านลาวจะต้องใช้เส้นทางถนนหมายเลข R9 (มุกดาหาร-สะพานมิตรภาพลาว-บาว) ซึ่งกระทบต่อการขนส่งสินค้าผลไม้ของไทยผ่านเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนที่ท่าเรือเชียงแสน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ ผ่านลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนให้มีมูลค่าการค้ารวมไม่คงที่กันในทุกปี

บทสรุปการขยายตัวทางการค้าในการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้

ในการรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายไทยและจีนในระดับผู้ประกอบการ ลูกจ้าง เจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง นำมาซึ่งข้อสรุปในระดับหนึ่งว่า เกิดมุมมองด้านมาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการค้าระหว่างไทย-จีนอยู่มาก เช่น การเข้า WTO ยังมีกฎระเบียบของแต่ละมณฑลที่มีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าอยู่ อย่างในกรณีของการเพิ่มภาษีประเภทผักผลไม้ แต่ในขณะเดียวกันก็พบข้อดีเกี่ยวกับมาตรการด้านภาษีอยู่บ้าง โดยพบว่าทั้งสอง

ประเทศมีการดำเนินการค้าระหว่างกันต่างใช้กลยุทธ์ด้านภาษีคือการลดภาษีสินค้านำเข้า โดยการลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที (Early Harvest Program) และการลดภาษีสินค้าทั่วไป การลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที เช่น ไทยกับจีนได้ตกลงที่จะเร่งลดภาษีระหว่างกันคือถ่านหินแอนทราไซต์และถ่านหินโค้กหรือเซมิโค้ก โดยให้จีนและอาเซียนเดิม 6 ประเทศ เริ่มต้นการลดภาษีในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2004 และลดภาษีลงเป็นร้อยละ 0 ภายในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2006 และให้ความยืดหยุ่นกับประเทศอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ ในอัตราและระยะเวลาเริ่มลดภาษีแต่ต้องลดภาษีเป็นร้อยละ 0 ภายในปี ค.ศ. 2011 สำหรับสินค้าที่มีมาตรการโควตาภาษี เช่น หอม กระเทียม จะลดเฉพาะอัตราภาษีในโควตาเท่านั้น สำหรับไทยซึ่งจีนมองเห็นขีดความสามารถด้านการค้าระหว่างกันในสินค้าพิเศษพิกัดศุลกากร 07-08 พวกผักและผลไม้ ทั้งสองฝ่ายจึงได้เห็นชอบและร่วมลงนามในความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทย-จีน โดยให้ลดอัตราภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายในวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2003

ดังนั้นทั้งไทยและจีนไม่จำเป็นที่จะได้รับประโยชน์สูงสุดเสมอไป กรณีนี้ทั้งจีนและไทยเลือกที่จะใช้ทั้งคู่ เพื่อที่ทั้งสองประเทศจะได้รับประโยชน์สูงสุดร่วมกัน แต่ถ้าทั้งสองประเทศได้มีการเจรจาต่อรองกันเรื่องการลดอัตราภาษี จะทำให้ได้รับประโยชน์สูงกว่าการที่ไม่มีการเจรจาต่อรองกันเลย นั่นหมายถึงการที่จะทำให้ไม่มีใครได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นนั่นเอง การแก่งแย่งช่วงชิงระหว่างกันนั้นสามารถแสวงหาจุดดุลยภาพที่มีเสถียรภาพได้ และตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่าคู่เจรจานั้นจะมีความรู้และความสามารถที่เท่าเทียมกัน โดยองค์ประกอบดังกล่าวจะส่งผลให้มีการเจรจามีข้อยุติในลักษณะที่คาดการณ์ได้ (Elliot and Sloan Wilson, 1999: 87)

นอกจากนี้การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ถือเป็นการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างไทย-จีน โดยการลดและยกเลิกภาษีนำเข้าและอุปสรรคทางการค้าต่างๆ นั้นอาจส่งทั้งผลดีและผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศทั้งสองได้ และเพื่อต่างฝ่ายต่างได้รับผลประโยชน์มากที่สุดจากการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และลดผลกระทบที่อาจเกิดจากการเปิดเสรีทางการค้า จึงจำเป็นต้องมีการจัดเตรียมและเสนอแนะยุทธศาสตร์ นโยบาย และท่าทีในการเจรจาจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายร่วมกัน เพื่อพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์จากการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ดังนั้นสิ่งที่จีนพยายามผลักดันให้เกิดขึ้นภายในประเทศคือ ยุทธศาสตร์การเพิ่มศักยภาพของความเป็นชุมชนเมือง (urbanization) ให้เกิดขึ้นในมณฑลทางตอนใต้ของประเทศด้วยการสนับสนุนให้เกิดการสร้างอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) หรือ Township Village Enterprises: TVE) ที่จีนใช้เรียกแทน SME โดยยุทธศาสตร์นี้สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่งของจีน ที่มีการนำเข้าวัตถุดิบจากกลุ่มประเทศอาเซียนเพื่อแปรรูปเป็นอุตสาหกรรมแล้วส่งออกคล้ายๆ ซึ่งไทยจะได้รับผลดีจากการนี้ด้วยการเพิ่มปริมาณนำเข้าสินค้าจากไทยมากขึ้น เมื่อเรากล่าวถึงความหวังของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน อาจนึกไปถึงความสำเร็จของการรวมกลุ่มจัดตั้งเขตการค้าเสรีอื่นๆ ที่ประสบความสำเร็จเช่นกัน แต่ไทยก็ไม่ควรประมาท เพราะจีนได้เล็งเห็นประเทศในกลุ่มอาเซียนอื่นๆ ที่จีนสนใจเข้าไปทำการค้าด้วย เช่น ลาว กัมพูชา เวียดนาม รวมถึงพม่าที่ปัจจุบันมีเสถียรภาพทางการเมืองที่เปิดรับการค้า การลงทุนระหว่างประเทศมากขึ้น ด้วยเหตุนี้ไทยจึงต้องสร้างนโยบาย กลยุทธ์ และยุทธศาสตร์เพื่อรองรับหากปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นจริง

ข้อเสนอแนะ

บทความเรื่อง “การขยายตัวทางการค้าในการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้และการพัฒนาการขนส่งในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” สำหรับกรณีของการประเมินผลประโยชน์ การประเมินขีดความสามารถด้านกฎระเบียบทางการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับจีนที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในประเด็นการของจีนในลักษณะของระบอบการปกครองแบบคอมมิวนิสต์ที่มีระบบเศรษฐกิจแบบตลาด ได้ส่งผลให้จีนมีระบบตลาดที่ไม่เหมือนใคร เนื่องจากเป็นตลาดที่ถูกครอบงำโดยรัฐ ประกอบกับจีนจะกลายเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจโลกเมื่อเทียบเท่าสหรัฐอเมริกา จีนจึงใช้ยุทธศาสตร์มุ่งลงใต้ (Look South) ผ่านกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ดังนั้นการดำเนินกิจกรรมใดๆ ทางเศรษฐกิจของไทย ภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ต้องมีการศึกษา วางแผน และการดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับระบบตลาด นโยบายทางเศรษฐกิจ และวัฒนธรรมทางธุรกิจของจีนเป็นสำคัญ ซึ่งในปัจจุบันจีนมีกฎหมายที่ปกป้องการนำเข้าสินค้าเกษตรจากประเทศต่างๆ ในอาเซียน ทำให้จีนมีอำนาจต่อรองทางการตลาดเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

บรรณานุกรม

- กระทรวงพาณิชย์ (2554). **การค้าและการลงทุนระหว่างไทย-ยูนนาน**. กรุงเทพฯ : กลุ่มการค้าชายแดน กรมการค้าต่างประเทศ.
- สมาคมวัฒนธรรมเศรษฐกิจไทย-จีน (2555). “ความร่วมมือไทย-จีน ด้านการค้า”. **เดลินิวส์** ประจำวันพุธที่ 5 กันยายน.
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย. **การค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย**. เชียงราย : ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, 2554.
- ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (2549) “แม่น้ำโขง จากอาณานิคมภวัตน์สู่โลกาภวัตน์”. **เอกสารสัมมนาแม่น้ำโขง หมายเลข 12 กลุ่มแม่น้ำโขง: วิฤติ การพัฒนาและทางออก**. ณ ห้องประชุมโรงแรมรอยัลแม่โขง จังหวัดหนองคาย วันพุธที่ 25 - พฤหัสบดีที่ 26 มกราคม 2549.
- ด้านศุลกากรเชียงแสน (2554) **การค้าชายแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้**. เชียงราย : เอกสารอัดสำเนา, 2554.
- ไพบุลย์ โพธิ์ดี (2552) **ท่าเรือเชียงแสน**. เชียงราย : **เอกสารประกอบการสัมมนาภูมิภาคแม่น้ำโขง: จดหมายเหตุ-ประวัติศาสตร์-นิเวศวิทยา-ชาติพันธุ์**. เมื่อวันที่ 26-27 กุมภาพันธ์ 2552 ณ โรงแรมเวียงอินทร์ จังหวัดเชียงราย.

Sober Elliot and David Sloan Wilson (1999) **Unto Others: The Evolution and Psychology of Unselfish Behavior**. Harvard University Press.

www.mof.or.th/fruit-olympic/freetrade-thaichina.thm (Accessed 15 October 2012).