

บทที่ 4

ผลการดำเนินการวิจัย

โครงการวิจัย “เส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนตอนใต้ ด้านงานหัตถกรรมช่าง 10 สาขาของภาคเหนือตอนบน ภายใต้กรอบเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้” ได้ดำเนินการวิจัยและสรุปผลอธิบายได้ดังนี้

สภาพทั่วไป ข้อได้เปรียบ ข้อเสียเปรียบของเส้นทางการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงจากไทย - จีนตอนใต้ (เส้นทาง R3A)

จากการลงพื้นที่ศึกษาเส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนตอนใต้ สามารถสรุปสภาพทั่วไป และข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของเส้นทางบกเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ๆ ได้ดังนี้

1. สภาพทั่วไปของเส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนตอนใต้

สภาพทั่วไปของเส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนตอนใต้ เพื่อการขนส่งสินค้างานหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่สู่ภาคเหนือตอนบนสู่ตลาดในเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา และเมืองคุนหมิง ในมณฑลยูนนาน เป็นเส้นทางขนส่งทางบกโดยเลือกใช้ทางหลวงคุนหมิง - กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok Highway: R3A) สรุปเส้นทางและระยะทางได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

เส้นทางหมายเลข 3A (R3A) เป็นเส้นทางสายใหม่เชื่อมโยงระหว่างจีน-ลาว-ไทย ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2538 ภายใต้โครงการ “สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ” เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2551 เป็นต้นมา “เส้นทาง R3A หรือ คุนหมิง-กรุงเทพฯ” คือ เส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ-คุนหมิง ซึ่งมีต้นทางเริ่มจากอำเภอเชียง จังหวัดเชียงราย ของประเทศไทย - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น ประเทศลาว - บ่อหาน - เชียงรุ่งหรือจิ่งหง แคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯถึงคุนหมิงรวมกว่า 1,800 กิโลเมตร นอกจากนี้ ไทยและจีนจะร่วมมือกันก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชียงของ - ห้วยทราย โดยมีวงเงินก่อสร้างประมาณ 1,000 ล้านบาท โดยมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2557

จากการที่รัฐบาลจีนมีแผนในการพัฒนามณฑลยูนนานให้เป็นเมืองเศรษฐกิจทางตอนใต้ของประเทศ เพื่อเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียนโดยเฉพาะในกลุ่มความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ของ 4 ประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือของไทย ลาว พม่า และภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อจีนได้บรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ก็จะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายมูลค่าทางการค้าระหว่างภูมิภาคที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ เช่น การค้าขายข้ามประเทศ ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นเส้นทางการขนส่งที่น่าจับตามองมากที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่าง ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์และก่อเกิดรายได้มหาศาลกับกลุ่มประเทศที่อยู่บนเส้นทาง R3A แห่งนี้

สำหรับการก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจ R3A เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขงนับเป็นโครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวนับว่าเป็นโอกาสสูงมากที่ประเทศไทยจะมีช่องทาง โอกาสในการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือเพื่อมาท่องเที่ยวยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย เนื่องจากจำนวนประชากรของจีนนั้นมีจำนวนมากกว่า 1,400 ล้านคน นอกจากการเปิดถนนเส้น R3A แล้ว ประเทศจีนยังได้ลงทุนทำธุรกิจเหมืองแร่โปรเจกต์ต่าง ๆ มากมายบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ เช่น เหมืองแร่ทองคำที่คอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ และนิคมอุตสาหกรรม ส่งผลทำให้จังหวัดทางภาคเหนือตอนปลายอย่างจังหวัดเชียงรายได้รับผลประโยชน์โดยตรง รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียงที่จะได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น ประเทศไทยถือว่าเป็นโอกาสทองในการเปิดช่องทางแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวระหว่าง 2 ประเทศ รวมถึงประเทศที่ 3 ที่ทำการเดินทางผ่านประเทศได้เป็นอย่างดี

โดยในส่วน of เส้นทางใน สปป.ลาว นั้นได้รับการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ไทย สปป.ลาว และจีน เพื่อตกลงเรื่องความช่วยเหลือทางการเงินร่วมกันเพื่อก่อสร้างเส้นทางถนนระยะทาง 228 กิโลเมตร (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น) โดยทั้ง 3 ฝ่ายให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่รัฐบาลลาวฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง (ฝ่ายละ 30 ล้านดอลลาร์ สรอ.) และดำเนินการก่อสร้างเมื่อเดือนกรกฎาคม 2547 มีมูลค่าการก่อสร้างทั้งหมด 64,506,409 ล้านดอลลาร์ สรอ. (วินัส ฤาชัย และคณะ, 2550) เส้นทาง R3A นั้น ทางลาวถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์

ที่สำคัญทางภาคเหนือของ สปป. ลาว เพราะสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้มาก และมีเงื่อนไขที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาการค้า เนื่องจากรัฐบาล สปป.ลาว ไม่มียกงบประมาณเพียงพอที่ดำเนินการก่อสร้างทาง R3 ได้ด้วยงบประมาณตนเองเพียงผู้เดียว ดังนั้น จึงได้เสนอให้มีการช่วยเหลือทางด้านงบประมาณและเทคนิคการก่อสร้างจากประเทศเพื่อนบ้าน คือ จีน และไทย ดังนั้น R3 จึงเป็นเส้นทางที่ดำเนินการก่อสร้างร่วมกันระหว่างรัฐบาล 3 ประเทศ (สปป.ลาว จีน และไทย) โดยแบ่งความรับผิดชอบการสร้างถนนของแต่ละประเทศ ดังนี้

1.1.1 ช่วงที่ 1 จากชายแดนจีน จนถึงกิโลเมตรที่ 15 ของแขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว รับผิดชอบโดยรัฐบาลจีน มีความยาวประมาณ 67 กิโลเมตร

1.1.2 ช่วงที่ 2 จากกิโลเมตรที่ 16 ของแขวงหลวงน้ำทาถึงกิโลเมตรที่ 85 ของแขวงบ่อแก้ว อยู่ในการรับผิดชอบของรัฐบาล สปป.ลาว ซึ่งเป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารพัฒนาเอเซีย (Asia Development Bank : ADB) มีความยาวทั้งสิ้น 76 กิโลเมตร

1.1.3 ช่วงที่ 3 จากกิโลเมตรที่ 84 ของแขวงบ่อแก้วถึงตัวเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้วหรือชายแดนไทย มีความยาวประมาณ 84 กิโลเมตร

1.2 เส้นทางและระยะทางการขนส่ง

การขนส่งสินค้าหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่ และภาคเหนือตอนบนสู่ตลาดจีนตอนใต้ ลักษณะของเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่สู่พื้นที่จีนตอนใต้ อธิบายได้ดังนี้

1.2.1 จังหวัดเชียงใหม่-อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

เส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่สู่อำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย เป็นเส้นทางถนนลาดยางสี่ช่องทาง/สลับกับสองช่องทางบางช่วง มีลักษณะถนนราบเรียบสะดวกสบายต่อการเดินทางและขนส่งสินค้า มีลักษณะดังภาพ



ภาพที่ 4.1 เส้นทางบริเวณอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงใหม่

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556

1.2.2 อำเภอเชียงของ – สปป.ลาว

ข้ามเรือที่ท่าเรือ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย สู่ สปป.ลาว ใช้แพขนานยนต์ ระยะทางประมาณ 2-3 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 นาที แบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

(1) การเดินทางข้ามแม่น้ำโขงก่อนปี พ.ศ. 2556

การเดินทางข้ามแม่น้ำโขง ก่อนปีพ.ศ. 2556 ใช้วิธีขนสินค้าไว้บนรถบรรทุกจากนั้นใช้แพขนานยนต์ เพื่อใช้ขนส่งรถบรรทุกอีกครั้ง บ้านท่าเรือบักกิมฝั่งแม่น้ำโขง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามไปยังห้วยทราย (สปป.ลาว) หลวงน้ำทา มีลักษณะดังภาพ



ภาพที่ 4.2 การข้ามแพขนานยนต์เพื่อข้ามฝั่งแม่น้ำโขงเข้าสู่ สปป.ลาว
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.3 สภาพทั่วไปของชุมชนบริเวณท่าเรือ ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556

(2) การเดินทางข้ามแม่น้ำโขงหลังปี พ.ศ. 2556

หลังจากมีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ณ บ้านดอนไชน่ก (ลาว) - บ้านดอนมหวัง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ส่งผลการเดินทางข้ามแม่น้ำโขงหลังปี พ.ศ. 2556 มีความเปลี่ยนแปลงขึ้น มีความสะดวกรวดเร็ว โดยมีต้องอาศัยการข้ามเส้นทางน้ำโดยอาศัยแพขนานยนต์เหมือนเช่นเดิม

ประวัติความเป็นมาของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

ปี 2553 นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายสมมาต พนเสนา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง แห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ร่วมลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ว่าด้วยการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) จังหวัดเชียงราย และร่วมเป็นสักขีพยานในพิธีลงนามสัญญาจ้างเหมาทำการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) ระหว่างนายวิระ เรืองสุขศรีวงศ์ อธิบดีกรมทางหลวง นายเหลาคำ สมเพ็ด อธิบดีกรมขั้วทาง (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) และผู้แทนจากบริษัท CR5 – KT Joint Venture (บริษัท China Railway No.5 Engineering Group และบริษัท กรุงธนเอ็นจิเนียร จำกัด) ณ โรงแรมดุสิตไฮล์แลนด์รีสอร์ท จังหวัดเชียงราย โดยมีผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง รวมถึงกรมขั้วทาง แห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย และหัวหน้าส่วนราชการในจังหวัดเชียงราย พร้อมทั้งสื่อมวลชน เข้าร่วมในพิธีจำนวนมาก

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมโยงจังหวัดเชียงราย - บ่อแก้ว - คุณหมิง (ไทย - ลาว - จีน) ตามแนวเส้นทางสาย R3A และเป็นโครงการหนึ่งในแผนพัฒนาตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ซึ่งรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ร่วมกับธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ร่วมกันดำเนินการมาโดยตลอด ในส่วนค่าใช้จ่ายของโครงการฯ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยร่วมกับรัฐบาลจีนให้การสนับสนุนงบประมาณฝ่ายละครึ่ง (มติคณะรัฐมนตรี 19 ธันวาคม 2549 เห็นชอบในหลักการการออกค่าใช้จ่ายครึ่งหนึ่งของไทย) และเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2550 คณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ วงเงิน 35 ล้านบาท ซึ่งกรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โดยคณะกรรมการร่วม 4 ฝ่าย (ไทย - ลาว - จีน และ ADB)

ได้เห็นขอบแบบรายละเอียดร่วมกัน ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการประกวดราคาก่อสร้าง และได้ตัวผู้รับจ้างแล้วคือ บริษัท CR 5 – KT Joint Venture (บริษัท China Railway No.5 Engineering Group และบริษัท กรุงธนเอ็นจิเนียร จำกัด) ในวงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 1,486.5 ล้านบาท และมีระยะเวลาก่อสร้าง 30 เดือน กำหนดแล้วเสร็จปลายปี 2555



ภาพที่ 4.4 เส้นทาง R3A (ซ้าย) และเส้นทางโครงการทางหลวงอาเซียน (ขวา)
ที่มา : คณะอนุกรรมการแผนการก่อสร้างทางหลวง สมาคมสโมสรกรมทางหลวง,
2553 : 47(4) กรกฎาคม – สิงหาคม

ความเป็นมาของโครงการดังกล่าวนี้ ก็ต้องว่ากันตั้งแต่แรกเริ่มโครงการทางหลวงอาเซียน ซึ่งวารสารทางหลวงได้นำมาถ่ายทอด จากบทความของสำนักแผนและโครงการทางหลวง “90 ปี กรมทางหลวง” เมื่อเดือน เมษายน 2545 ซึ่งว่าด้วยเรื่องของโครงการทางหลวงอาเซียน เนื้อเรื่องในบทความมีอยู่ว่า กรมทางหลวงได้เข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศมาเป็นเวลานานกว่าทศวรรษ นับตั้งแต่โครงการพัฒนาทางหลวงอาเซียน (Asian Highway Development Project) ภายใต้คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ (UN ESCAP) บทบาทในการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศนี้มีความเด่นชัดเมื่อมีการริเริ่มโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network Development Project) ใน พ.ศ. 2540 ซึ่งประเทศไทย โดยกรมทางหลวงทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลักมาจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังให้ความร่วมมือระหว่างประเทศในการพัฒนา

เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ อาทิ เช่น กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle) และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ 2 ฝ่าย (Bilateral Cooperation) เป็นต้น

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ได้เปิดใช้เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 โดยมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการ โดยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินทรงเป็นประธานพิธีเปิด ร่วมกับ ฯพณฯ บุญยัง วอลละจิต รองประธานประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



ภาพที่ 4.5 สภาพทั่วไปของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.6 สภาพทั่วไปของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556

1.2.3 จาก สปป.ลาว – ชายแดนประเทศจีน

เริ่มต้นจากห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สู่แขวงหลวงน้ำทา และเข้าสู่ด่านศุลกากรบ่อเต็นและชายแดนประเทศจีน ระยะทางประมาณ 241 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 4 ชั่วโมง สภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยางสี่ช่องทางและมีลักษณะคดเคี้ยว ตัดผ่านภูเขา รถขนส่งสินค้าจะถูกปรับเปลี่ยนและเคลื่อนย้ายสินค้าบริเวณด่านบ่อเต็นนี้ เส้นทางนี้รถขนส่งสินค้าอนุญาตให้ใช้เส้นทางได้ในเวลาที่จำกัด เพราะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ผลกระทบและผลกระทบด้านต่าง ๆ ดังนั้น ในช่วงเวลากลางวันจะไม่อนุญาตรถขนส่งสินค้าใช้เส้นทางได้



ภาพที่ 4.7 เส้นทางระหว่างห้วยทราย แขวงบ่อแก้วสู่หลวงน้ำทา โดยสภาพทั่วไปของถนนเป็นถนนสองช่องทาง สภาพแวดล้อมข้างทางเป็นภูเขา ชุมชนไร่ นา และสวนยางสลับกันไป

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.8 เส้นทางระหว่างห้วยทราย แขวงบ่อแก้วสู่หลวงน้ำทา โดยสภาพทั่วไปของถนนเป็นถนนสองช่องทาง สภาพแวดล้อมข้างทางเป็นภูเขา ชุมชนที่เห็นความเปลี่ยนแปลงตามการพัฒนาของเส้นทางขนส่งสินค้า

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.9 ชายแดน สปป.ลาว และชายแดนจีนที่ด่านศุลกากรบ่อเต็นและ
ด่านศุลกากรบ่อหาน มีรถขนส่งสินค้าที่จอดเพื่อขนย้ายสินค้า
ระหว่างกัน

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.10 สำนักงาน (ซ้าย) และประตูผ่านแดน (ขวา) บริเวณด่านศุลกากรบ่อเต็น

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.11 บริเวณด่านศุลกากรบ่อเต็นมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทต่าง ๆ

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556

1.2.4 ชายแดนประเทศจีน – เมืองเชียงรุ่ง

ด่านศุลกากรบ่อหาน (Mohan) เมื่อนำสินค้าเข้าที่ด่านบ่อหาน/ม่หลาน (Mohan) อำเภอเหมิงล่า ด้านฯ เปิดทำการ 7 วันต่อสัปดาห์ เวลา 7.30-18.00 น. จากนั้นนำสินค้าผ่านเส้นทางหลวงเลี้ยวเหมิงหยาง – บ่อหาน เป็นถนน 4 ช่องจราจร วังจากเส้นทางนี้สู่ตำบลเลี้ยวเหมิงหยาง เมืองเชียงรุ่ง/จิ่งหง (Jinghong) เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา โดยเส้นทาง 4 ช่องจราจร ระยะทาง 160 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง



ภาพที่ 4.12 บริเวณด่านงานพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของด่านตรวจคนเข้าเมืองบ่อเต็น สปป.ลาว โดยสภาพถนนเมื่อออกจากด่านศุลกากรบ่อหาน (จีน) จะเป็นถนน 4 ช่องทางเพื่อเชื่อมสู่เส้นทางหลัก
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.13 บริเวณด่านตรวจคนเข้าเมืองบ่อเต็น สปป.ลาว และคณะผู้วิจัย
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.14 บริเวณด่านตรวจคนเข้าเมืองบ่อหาน ประเทศจีน ทั้งภายใน/ภายนอกอาคาร และพิธีการตรวจคนเข้าเมือง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.15 บริเวณสองฝั่งข้างทางหลังจากที่ผ่านด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองด่านบ่อหาน ประเทศจีน ทั้งสองข้างทางจะมีร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าที่นำเข้าจากไทย และสินค้าของจีน โดยเปิดเป็นย่านการค้าสำหรับนักท่องเที่ยว พ่อค้าคนกลาง และประชาชนทั่วไป
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.16 เส้นทางระหว่างด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองด่านบ่อหาน ประเทศจีนมุ่งหน้าสู่เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไท ลีปสองปันนา เป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์ สภาพทั่วไปเป็นภูเขาสลับกับที่ราบ ในบางช่วงของเส้นทางมีการเจาะอุโมงค์เพื่อลอดผ่านภูเขา ถนนมีสภาพดี ช่องทางการจราจรกว้างขวาง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.17 เส้นทางระหว่างด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองด่านบ่อหาน ประเทศจีนมุ่งหน้าสู่เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไท ลีปสองปันนา เป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์ สภาพทั่วไปเป็นภูเขาสลับกับที่ราบ จากภาพจะเห็นการทำสวนกล้วยจำนวนมาก โดยที่นี่เป็นแหล่งเพาะปลูกกล้วยที่สำคัญของประเทศ สลับกับการทำไร่ของชาวบ้าน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.18 การลงพื้นที่ครั้งที่ 1 ของคณะผู้วิจัย โดยได้เข้าร่วมกิจกรรมภาครัฐๆ กิจกรรมประเพณีวันสงกรานต์ของชาวเชียงรุ่ง ในวันที่ 13-17 เมษายน 2555 และมหกรรมการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวสิบสองปันนา คณะผู้วิจัยเป็นตัวแทนของจังหวัดเชียงใหม่เข้าร่วมกิจกรรม (1-3) เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับงานหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่ และ คุณวิมล เจริญเพียร รองปลัดกระทรวงพาณิชย์ (5) รวมถึงผู้แทนจาก เมืองเชียงรุ่ง (4)

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2555



ภาพที่ 4.19 สภาพทั่วไปในเมืองเชียงรุ่ง เป็นเมืองขนาดใหญ่ที่กำลังเติบโต อย่างรวดเร็ว สถาปัตยกรรมไทยที่โดดเด่นแตกต่างจากเมืองทั่วไป
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556

1.2.5 ชายแดนประเทศจีน – นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน

โดยเริ่มต้นจากด่านศุลกากรบ่อหานสู่เมืองซือเหมา เมืองโมเจียง และเมืองยี่ซี จากนั้นเดินทางสู่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นเส้นทางถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ระยะทาง 520 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง สภาพถนนโดยทั่วไปเป็นถนนไฮเวย์ 4 ช่องจราจร ระหว่างทางเป็นป่าและพื้นที่เกษตร ได้แก่ สวดยางพารา ไร่ชา สวนผลไม้ สวนกุหลาบ และสวนกล้วยไม้ เป็นต้น โดยเมืองซือเหมา เมืองโมเจียง และเมืองยี่ซี เป็นเหมืองสำคัญรองลงมาจากเมืองคุนหมิงและสิบสองปันนา โดยเฉพาะเมืองยี่ซีเป็นแหล่งเพาะปลูกยาสูบที่สำคัญของประเทศจีนเศรษฐกิจ มีขนาดและความสำคัญรองลงมาจากเมืองคุนหมิงเท่านั้น ลักษณะโดยทั่วไปของเมืองต่าง ๆ อธิบายได้ ดังรูป



ภาพที่ 4.20 สภาพทั่วไปของเส้นทางสู่เมืองโมเจียงเป็นเส้นทางผ่านสู่คุนหมิง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.21 สภาพทั่วไปของเมืองโมเจียง เป็นเส้นทางผ่านสู่เมืองคุนหมิง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.22 สภาพทั่วไปของเมืองโมเจียงและเส้นทางถนนสู่เมืองคุนหมิง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556

ภาพที่ 4.23 สภาพทั่วไปของเส้นทางโมเจียงสู่เมืองยี่ซีเป็นเส้นทางถนนไฮเวย์
4 ช่องจราจรและมีจุดแวะพักรถ ปั่นน้ำมันและจำหน่ายอาหาร
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.24 สภาพทั่วไปในเมืองอี้ซี ซึ่งเป็นเมืองผ่านไปสู่เมืองคุนหมิง
ซึ่งมีขนาดและความเจริญรองลงมาจากเมืองคุนหมิง สินค้าเศรษฐกิจ
ได้แก่ ใบชาสูบ

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.25 สภาพทั่วไปในเมืองอี้ซี ซึ่งเป็นเมืองผ่านไปสู่เมืองคุนหมิง
สินค้าเศรษฐกิจ ได้แก่ ใบชาสูบ

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.26 สภาพทั่วไปในพื้นที่ชานเมืองคุ้มหมิง จะมีการก่อสร้างอาคาร
ขนาดใหญ่จำนวนมากแสดงให้เห็นถึงความเจริญเติบโตของเมือง
อย่างรวดเร็ว

ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.27 สภาพทั่วไปในเมืองคุ้มหมิง มีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่
รวมถึงมีห้างสรรพสินค้า สำนักงาน และอาคารพาณิชย์จำนวนมาก

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.28 สภาพทั่วไปในเมืองคุนหมิงมีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่
รวมถึงมีห้างสรรพสินค้า สำนักงานและอาคารพาณิชย์จำนวนมาก
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.29 สภาพทั่วไปในเมืองคุนหมิงที่ความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556



ภาพที่ 4.30 ภาพทั่วไปในห้างสรรพสินค้า Walmart ธุรกิจค้าปลีกจากต่างชาติ
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.31 ภาพทั่วไปในห้างสรรพสินค้า Walmart ธุรกิจค้าปลีกจากต่างชาติ
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556

1.3 ยานพาหนะ

การขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตสู่ผู้บริโภคในพื้นที่จีนตอนใต้ แบ่งได้ดังนี้

1.3.1 การขนส่งระหว่างจังหวัด

เป็นการขนส่งสินค้าหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่ และภาคเหนือตอนบน จากผู้ผลิตสู่บริษัทขนส่ง บริษัทที่เป็นตัวแทนการขนส่งสินค้าสู่ต่างประเทศ ใช้วิธีการต่าง ๆ เช่น การขนส่งโดยผู้ประกอบการเอง และการว่าจ้างบริษัทเอกชน

1.3.2 การขนส่งข้ามพรมแดน

เป็นการขนส่งสินค้าหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่ และภาคเหนือตอนบน จากผู้ผลิตสู่ผู้บริโภค โดยมีเอกชนเป็นตัวกลาง และรับผิดชอบการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงรับผิดชอบกระบวนการทางพิธีการทางศุลกากรแทนผู้ประกอบการด้วย โดยค่าใช้จ่ายทั้งกระบวนการทางบริษัทจะคิดรวมไว้ในอัตราค่าบริการแล้ว



ภาพที่ 4.32 การบรรจุสินค้าลงบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่งของบริษัทเอกชน

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

บริษัทเอกชนเหล่านี้ให้บริการอย่างครบวงจร รวมถึงมีค่าใช้จ่ายที่เป็นมาตรฐาน ซึ่งเปิดให้บริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดเชียงใหม่ และภาคเหนือตอนบน มีรายนามบริษัทต่าง ๆ เหล่านี้ ดังที่ เว็บไซต์บ้านถวายเป็น www.baan-tawai.com (บ้านถวายเป็น, 2556 : 1) ได้จัดทำรายนามของบริษัทขนส่ง (Shipping) ไว้ดังนี้

(1) แก้ว แก้ว โลจิสติกส์

ที่ตั้งบริษัท : เลขที่ 9/88 ม.7 ต.บ้านแหวน อำเภอหางดง
จังหวัดเชียงใหม่ เบอร์โทรศัพท์ : 053-434724 และ 089-4331346 แฟกซ์ : 053-434725 E-mail :
baantawaimap@hotmail.com

(2) บจก.บุญศักดิ์ คาร์โก้ เซอร์วิส

ที่ตั้งบริษัท : 1 ต.หนองหอย อ.เมือง จ.เชียงใหม่ 50000
โทรศัพท์ : +66-53-800686 แฟกซ์ : +66-53-800707 E-mail : bsc_co@hotmail.com

(3) บจก.บุญทด ทรานสปอร์ต

ที่ตั้งบริษัท : เลขที่ 29/9 ตำบลหนองหอย อำเภอเมืองเชียงใหม่
จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50000 โทรศัพท์ : 053-801022-6 แฟกซ์ : 053-801027 E-mail :
admin_cnx@boontadh.co.th

(4) หจก. ดี ทู โลจิสติกส์

ที่ตั้งบริษัท : 4/หมู่ 7 ต.บ้านแหวน อ.หางดง จ.เชียงใหม่ 50230
โทรศัพท์ : 081-032 2255, 081-4722472 แฟกซ์ : 053-434527 E-mail : d2_logistics@hotmail.com

(5) หจก.ดีดี แพ็คกิ้ง แพ็คกิ้ง แอนด์ เอ็กซ์พอร์ต เซอร์วิส

ที่ตั้งบริษัท : 131/3 ม.2 ต.ขุนทอง อ.หางดง จ.เชียงใหม่ 50230
โทรศัพท์ : 053-441948 แฟกซ์ : 053-433830 E-mail : kavin@chmai.loxinfo.co.th

(6) บริษัท ไคเร็ก ชิปปิง แอนด์ เอ็กซ์พอร์ต จำกัด

ที่ตั้งบริษัท : เลขที่ 153 หมู่ 4 ตำบลบ้านแหวน อำเภอหางดง
จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 053-434766 แฟกซ์ : 053-434587 E-mail :
direct_shipping@csloxinfo.com

(7) บริษัท เอกเซลเลนซ์ ออโต้ บิซิเนส จำกัด

ที่ตั้งบริษัท : 145 หมู่ 8 ตำบลบ้านแหวน อำเภอหางดง จังหวัด
เชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 053-023771-2, 081-9521008 แฟกซ์ : 053-023774
E-mail : noi_exe@hotmail.com

(8) บริษัท เอ็กซ์เพรส ทรานสปอร์ต ซิสเต็ม (เชียงใหม่) จำกัด

ที่ตั้งบริษัท : แยกซ้ายกาดหางดง เข้าบ้านถวาย 2 กม. ขวามือ
หลังประตูป้ายต้อนรับ โทร : 053-443075 แฟกซ์ : 053-434337 E-mail : Chiangmai@etsthai.com

(9) เฟดเอ็กซ์

ที่ตั้งบริษัท : 199/53 หมู่ที่ 2 ตำบลขุนคอง อำเภอหางดง
จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 66 53 434 542, 207 253 แฟกซ์ : 66 53 207 254
E-mail : cgl_fedex@hotmail.com เว็บไซต์ : <http://www.cglcraftanddecor.com>

(10) HELLO SHIPPING LIMITED PARTNERSHIP

SHIPPING-CHIANGMAI - CHINA ที่ตั้งบริษัท : 189/7 Baan
Tawai Handicraft Center Zone 6 A.Hangdong, Chiangmai Thailand โทรศัพท์ : 087-7898585
E-mail : helloshipping@hotmail.com

(11) หจก.อินเตอร์ คอนติเนนตัล เมอร์ชานไดส์

ที่ตั้งบริษัท : 221 หมู่ 9 ตำบลหนองแก้ว อำเภอหางดง จังหวัด
เชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 053-434761-2 แฟกซ์ : 053-434409 E-mail
:ContactJuneThailand@yahoo.com เว็บไซต์ : <http://www.siamdecoration.com>

(12) Jinshui International Logistics (Thailand) Co., Ltd.

Import & Export, Packing & Shipping, Air Freight,
Documentation, Sea Freight. ที่ตั้งบริษัท : Lanna Rimklong Handicraft Center 9/16,9/18 Moo.7
T.Baanwean A.Hangdong Chiangmai ,Thailand 50230 โทรศัพท์ : 081-7650752, 081-8831967
แฟกซ์ : 053-023862 E-mail : jslogistics.cc@gmail.com

(13) กวิน ชิปปิ้ง

ที่ตั้งบริษัท : 133/1 หมู่ 2 ตำบลขุนคอง อำเภอหางดง เชียงใหม่
50230 โทรศัพท์ : 66-53-441948 แฟกซ์ : 66-53-433830 E-mail : kavin@chmai.loxinfo.co.th

(14) หจก.เอ็มเจชิปปิ้ง

ที่ตั้งบริษัท : 221 ตำบลหนองแก้ว อำเภอหางดง จังหวัด
เชียงใหม่ 50230 โทรศัพท์ : 081-7169365 แฟกซ์ : 053-434805 E-mail : info@mj-shipping.com
Secondary E-mail : aeed_999@yahoo.co.th เว็บไซต์ : <http://www.majestic-shipping.com>

(15) นิมซีเส่ง การขนส่ง

ที่ตั้งบริษัท : บ้านถวาย ตำบลขุนคอง อำเภอหางดง จังหวัด
เชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 66 53 442074 แฟกซ์ : 66 53 442074 E-mail : baan-
tawai@nimexpress.com เว็บไซต์ : <http://www.nimseeseng.com>

(16) Phattharanakhon Logistics Co., Ltd.

Packing & Shipping Door - To - Door Delivery Service ที่ตั้ง

บริษัท : Baan Tawai Handicraft Center Zone 99 โทรศัพท์ : 053-016231, 088-2591673

(17) บจก.ที เค เอ็กซ์เพรส โลจิสติก

ที่ตั้งบริษัท : 80 หมู่ที่ 3 ตำบลขุนคอง อำเภอหางดง จังหวัด
เชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 66-53-442572 แฟกซ์ : 66-53-433635 E-mail :
tkexpress@loxinfo.co.th เว็บไซต์ : <http://www.tkexpress.co.th>

(18) บริษัท ที.พี. อินเตอร์เนชั่นแนล ชิปปิง จำกัด

บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รับแพ็คเกจ บรรจุหีบห่อ
พิธีการศุลกากร ที่ตั้งบริษัท : 135 หมู่ที่ 9 ตำบลบ้านแหวน อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ 50230
โทรศัพท์ : 053-368638-9 แฟกซ์ : 053-368840 E-mail : contact@tpintershipping.com เว็บไซต์ :
<http://tpintershipping.com>

(19) บริษัท ไทยเอ็กซ์พอร์ต จำกัด

ที่ตั้งบริษัท : 69/2 หมู่ที่ 2 ตำบลขุนคอง อำเภอหางดง จังหวัด
เชียงใหม่ 50230 โทรศัพท์ : 053-434591 แฟกซ์ : 053-434592 E-mail : jono_green@hotmail.com
เว็บไซต์ : <http://www.thai-exports.com>

(20) บจก. ทีวายแอล คอร์ปอเรชั่น

ที่ตั้งบริษัท : โซน 6 บ้านถวาย ตำบลขุนคอง อำเภอหางดง
จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50230 โทรศัพท์ : 053-441360 แฟกซ์ : 053-442180 E-mail :
Tylcor_ccsdhl@yahoo.com

1.3.3 ยานพาหนะที่ใช้

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

(1) การขนส่งด้วยตนเอง ผู้ประกอบการจะเป็นผู้ขนส่งสินค้า
สู่บริษัทรับจ้างส่งออก (ขนส่งสินค้า) ผู้เงินตอนได้ โดยส่วนใหญ่มีโกดัง และหน้าร้านสำหรับติดต่อ
ธุรกิจ บริเวณหมู่บ้านถวาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ โดยผู้ประกอบการจะใช้รถยนต์ เช่น
รถกระบะ รถเก๋ง ของตนเองในการจัดส่งสินค้าสู่บริษัท ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ผู้ประกอบการจะเป็น
ผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด ยานพาหนะที่ใช้ ดังภาพ

(2) การขนส่งด้วยบริษัทเอกชน ปัจจุบันการขนส่งสินค้าสู่ท้องที่
หรือประเทศต่าง ๆ นั้นสะดวกสบายมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าสู่เงินตอนได้ ผู้ประกอบการ
สามารถว่าจ้างบริษัทขนส่งสินค้าให้ดำเนินการขนส่งสินค้าสู่ผู้บริโภคนั้นที่เป้าหมายได้ครบวงจร

ตั้งแต่รับสินค้าจากโรงงานจนถึงมือผู้บริโภค ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ รถกระบะสี่ล้อ รถบรรทุกหกล้อ – สิบล้อ หัวลาก ขนาดต่าง ๆ เป็นต้น ดังภาพ



ภาพที่ 4.33 ตัวอย่างยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ในพื้นที่ใกล้เคียง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

(3) ตู้คอนเทนเนอร์ ตู้สำหรับใส่สินค้าเพื่อการขนส่งจำนวนมาก มีหลากหลายประเภท ได้แก่

(3.1) Dry Cargoes เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ใส่สินค้าทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อหรือพาชนะต้องเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิ สินค้าที่เข้าตู้คอนเทนเนอร์แล้วจะต้องมีการจัดทำที่กันไม่ให้สินค้าเลื่อนหรือยุบ ซึ่งอาจใช้ถุงกระดาษที่เป่าลม ที่เรียกว่า Balloon Bags มาวางอัดไว้ในช่องว่างของสินค้ากับตัวตู้คอนเทนเนอร์ หรือใช้ไม้มาปิดกันเป็นผนังหน้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่เรียกว่า Wooden Partition หากใช้เป็นเชือกไนลอนรัดหน้า ตู้คอนเทนเนอร์ก็จะเรียกว่า Lashing

(3.2) Refrigerator Cargoes เป็น ตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับสินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตัว ซึ่งทำตามมาตรฐานต้องสามารถปรับอุณหภูมิได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียส โดยเครื่องทำความเย็นนี้อาจจะติดอยู่กับตัวตู้คอนเทนเนอร์ หรือมีปลั๊กใช้กระแสไฟฟ้าเสียบจากนอกตู้คอนเทนเนอร์ ต้องมีที่วัดอุณหภูมิแสดงให้เห็นสถานะ

(3.3) Garment Container เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ออกแบบสำหรับใช้ในการบรรจุสินค้าที่เป็นเสื้อผ้า โดยมีราวสำหรับแขวนเสื้อ ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้กับสินค้า

ที่เป็น Fashion ซึ่งไม่ต้องการที่จะมีการพับหรือบรรจุใน Packing ซึ่งจะมีผลทำให้เสื้อผ้ามีการยับหรือไม่สวยงาม

(3.4) Open Top ส่วนใหญ่เป็น ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต โดยออกแบบมาไม่ให้มีหลังคา สำหรับใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักร ซึ่งไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้คอนเทนเนอร์ ได้ จึงต้องขนย้ายโดยการยกส่วนบนของตู้คอนเทนเนอร์แทน

(3.5) Flat-rack เป็นพื้นราบมีขนาดกว้างและยาว ตาม Size ของ Container มาตรฐาน โดยจะเป็นตู้คล้ายกับ Container ที่มีแต่พื้น Platform สำหรับใส่สินค้าที่มีลักษณะเป็นพิเศษ เช่น เครื่องจักร แท่งหิน ประติมากรรม รถแทรกเตอร์ สินค้าเหล่านี้อาจจะขนส่งด้วยเรือที่เป็น Conventional Ship แต่หากเมื่อขนส่งด้วยเรือระบบคอนเทนเนอร์แล้วก็ต้องมาวางใน Flat rack เพื่อให้สามารถจัดเรียงกองในรูปแบบที่เป็น Slot เป็นลักษณะของเรือที่เป็น Container ขนาดของตู้คอนเทนเนอร์แบ่งได้ดังนี้

(3.6) ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้แก่ ตู้ที่มี Outside Dimension คือ ยาว 19.10 ฟุต และกว้าง 8.0 ฟุต สูง 8.6 ฟุต มีน้ำหนักบรรจุตู้ได้สูงสุดประมาณ 32-33.5 CUM (คิวบิกเมตร) และน้ำหนักบรรจุตู้ได้ไม่เกิน 21.7 ตัน

(3.7) ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต จะมีความยาว 40 ฟุต กว้าง 8 ฟุต สูง 9.6 ฟุต (Hi-cube) บรรจุสินค้าได้ 76.40 – 76.88 CUM และบรรจุสินค้าน้ำหนักสูงสุดได้ 27.4 M/T ซึ่งจะเป็นน้ำหนักสำหรับสินค้าประเภท Dry Cargoes

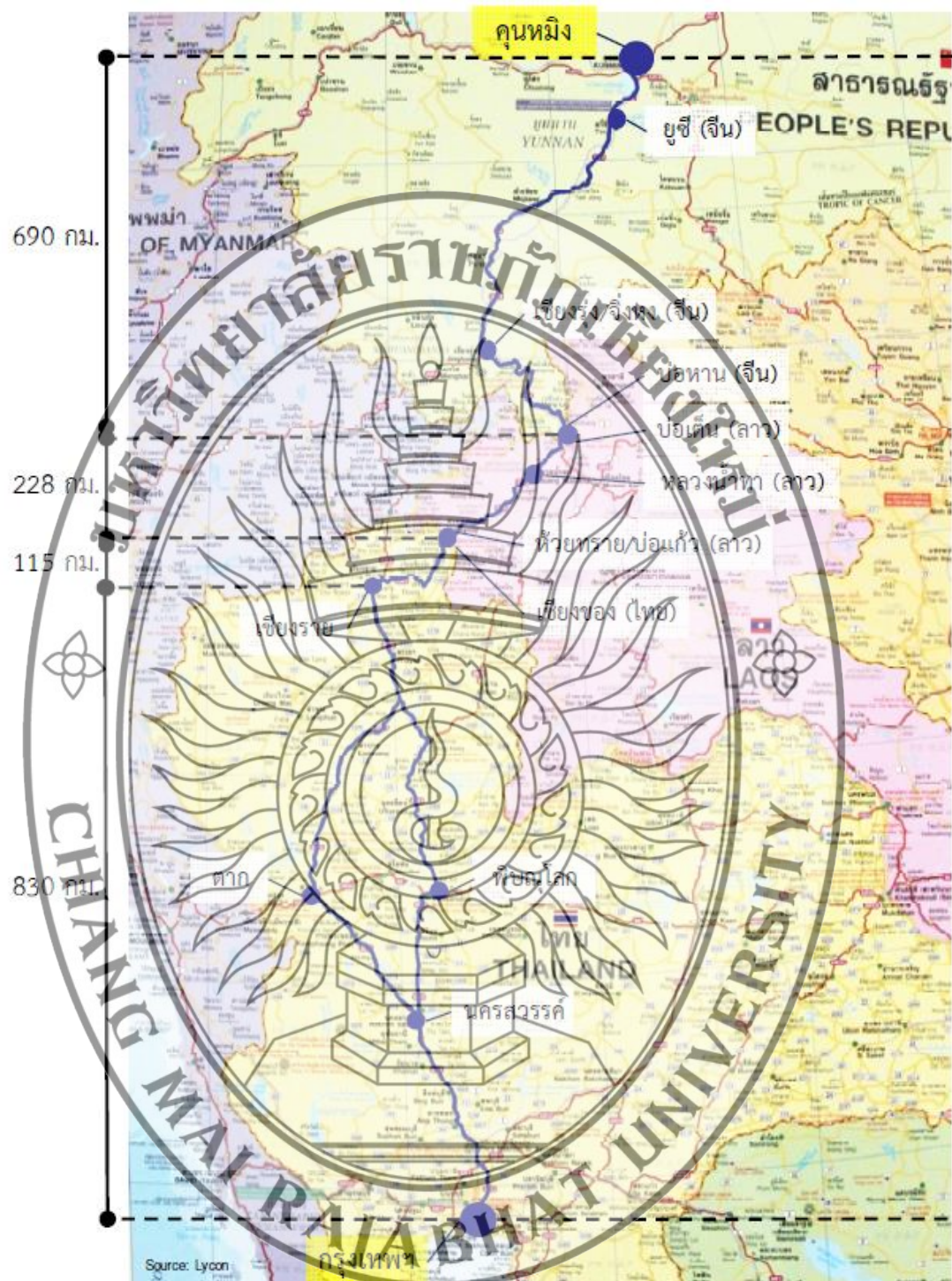
กล่าวได้ว่า สินค้าหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่ที่ขนส่งสู่ตลาดจีนตอนใต้เป็นสินค้าที่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์แบบ Dry Cargoes ขนาด 40 ฟุต โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการใช้บริการของบริษัทขนส่งเอกชนเพื่อส่งสินค้าสู่ตลาดจีนตอนใต้ โดยคิดราคาเหมารวมที่ 4,500-5,000 บาท / 1 cbm ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่รวมค่าบริการขนส่งทุกขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง พิธีการทางศุลกากร และค่าธรรมเนียมการขนส่งในด้านต่าง ๆ แต่ไม่รวมการบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง กันกระแทกต่าง ๆ



ภาพที่ 4.34 ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ เป็นหัวลาก
ตู้คอนเทนเนอร์ประเภทต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่เป็นแบบ Dry Cargo
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

2. ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของเส้นทางบกเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางน้ำ/ทางอากาศ โดยเปรียบเทียบในรูปแบบตาราง อธิบายได้ดังนี้
- ตารางที่ 4.1 ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของเส้นทางบกเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางน้ำ/ทางอากาศ

เส้นทาง	ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา	ข้อดี	ข้อเสีย
เส้นทางถนน เชียงของ-ขุนหมิง	เชียงใหม่	เชียงของ	325 กม.	4.30 ชั่วโมง	1. รวดเร็ว	1. เส้นทางในประเทศลาวคดเคี้ยว 2. สาธารณูปโภคของเส้นทางในประเทศลาวยังไม่เพียงพอ 3. ระยะเวลาเปิด-ปิด ด้านศุลกากรในประเทศไทย และ สปป.ลาว ที่ไม่สัมพันธ์กันส่งผลให้เกิดความล่าช้า
	เชียงของ	ห้วยทราย	2-3 กม.	0.10 ชั่วโมง	2. ปลอดภัย	
	ห้วยทราย	บ่อเต็น/บ่อหาน	228 กม.	4 ชั่วโมง	3. น้ำเชื่อถือ	
	บ่อเต็น/บ่อหาน	เชียงรุ่ง	179 กม.	4 ชั่วโมง	4. ราคาถูก	
	เชียงรุ่ง	ยี่งอ	445 กม.	6-7 ชั่วโมง		
	ยี่งอ	ขุนหมิง	78 กม.	1.10 ชั่วโมง		
	รวม		1,258 กม.	20.30 ชั่วโมง		
เส้นทางเรือ เชียงแสน-กวนเล่ย์	เชียงใหม่	ท่าเรือเชียงแสน	510 กม.	5 ชั่วโมง	1. ราคาส่งถูกกว่าเส้นทางอื่น ๆ	1. ใช้เวลานานส่งนานกว่าเส้นทางอื่น 2. ปัญหาปริมาณน้ำในแต่ละฤดูที่ไม่เพียงพอต่อการเดินเรือขนส่งสินค้า
	ท่าเรือเชียงแสน	ท่าเรือกวนเล่ย์	263 กม.	12 ชั่วโมง	2. ปลอดภัย	
	ท่าเรือกวนเล่ย์	ขุนหมิง	722 กม.	8-12 ชั่วโมง	3. น้ำเชื่อถือ	
	รวม		1,495 กม.	31.20 ชั่วโมง		
ทางอากาศ เชียงใหม่ - ขุนหมิง	เชียงใหม่	กรุงเทพฯ	301	1.15 ชั่วโมง	1. รวดเร็ว ปลอดภัย	1. ราคาแพง 2. มีเที่ยวบินเพื่อขนส่งสินค้าจำกัด
	กรุงเทพฯ	ขุนหมิง	790 กม.	2.10 ชั่วโมง	2. น้ำเชื่อถือ	
รวม			1,091 กม.	3.25 ชั่วโมง	* ข้อมูลการเดินทางโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	



ภาพที่ 4.35 เส้นทางและระยะทางโดยประมาณ ในการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A (ไทย-ลาว-จีน) จากกรุงเทพฯไปคุนหมิง
ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2554 : 19

เส้นทางการขนส่งระหว่างเชียงใหม่สู่จินตองใต้ มีการผ่านเมืองสำคัญ / จังหวัด / ด่านศุลกากรต่างในแต่ละประเทศ ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 เส้นทางการขนส่งระหว่างเชียงใหม่สู่จินตองใต้

ประเทศ	เมือง / ด่านศุลกากร
ไทย	เชียงใหม่ (Chiang Mai)
	เชียงราย (Chiang Rai)
	ด่านศุลกากรเชียงของ (Chiang Khong)
สปป.ลาว	ด่านศุลกากรห้วยทราย (Huay Xai)
	หลวงน้ำทา (Luang Namtha)
	ด่านศุลกากรบ่อเต็น (Boten Border Pass)
จีน	ด่านบ่อหาน/โมหัน (Mohan Border Pass)
	เหมิงล่า (Meng La)
	เจียงรุ่ง/จิงหง (Jinghong)
	โมเจียง (Mojiang)
	ยู่ซี (Yuxi)
	คุนหมิง (Kunming)

จากตารางที่ 4.2 อธิบายได้ดังนี้
 การขนส่งสินค้าหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่รวมถึงภาคเหนือตอนบนสู่ตลาดจินตองใต้โดยใช้เส้นทางถนนผ่านประเทศลาวและเข้าสู่จีน (R3A) ผ่านเมืองสำคัญ / จังหวัด / ด่านศุลกากรต่าง ๆ ดังนี้

(1) ด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

เมื่อสินค้าจากจังหวัดเชียงใหม่เดินทางมาสู่ ด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จึงทำพิธีการทางศุลกากรส่งออกสินค้าที่ด่านฯ เพื่อนำสินค้าข้ามแดนไปยัง สปป.ลาว โดยใช้แพขนานยนต์ที่ท่าเรือบัต โดยเปิดทำการวันจันทร์-เสาร์ ตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น. และหลังจากปี 2557 เป็นต้นมาได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ทำให้การขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวกมากขึ้น

(2) ด้านศุลกากรห้วยทราย แขวงห้วยทราย สปป.ลาว และ ด้านศุลกากรบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

จากนั้นเมื่อสินค้าเข้าสู่ สปป.ลาว จะต้องทำพิธีการทางศุลกากรที่ด่านฯ โดยด้านศุลกากรห้วยทราย ตั้งอยู่ที่บ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว จากนั้นนำสินค้าเดินทางผ่านแขวงหลวงน้ำทาเพื่อเข้าสู่เมืองบ่อเต็น และทำพิธีการศุลกากรส่งสินค้าออกเพื่อข้ามไปยังประเทศจีน โดยด่านบ่อเต็นเปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 07.30-18.00 เส้นทางในประเทศลาวเพื่อมุ่งสู่ชายแดนจีนเป็นเส้นทาง 4 ช่องจราจร มีทางโค้ง 856 โค้ง วังลัดเลาะตามไหล่เขา ระหว่างทางเป็นพื้นที่ทำการเกษตร เช่น ที่นา สวนยาง เป็นต้น

(3) ด้านศุลกากรบ่อหาน อำเภอเมืองลำ สุ่มเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไท-ติบสองปันนา มณฑลยูนนาน

หลังจากผ่านพิธีการทางศุลกากรที่ด่านบ่อเต็นแล้ว นำสินค้าเข้าสู่ด่านศุลกากรบ่อหาน ตั้งอยู่ที่อำเภอเหมิงล่า โดยด่านฯนี้ เปิดทำการ 7 วัน/สัปดาห์ ตั้งแต่เวลา 07.30-18.00 น. จากนั้นนำเข้าลำเข้าสู่ประเทศจีนผ่านเส้นทางหลวงเลี้ยวเหมิงหยาง-บ่อหาน เป็นถนน 4 ช่องจราจร มุ่งสู่เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไท-ติบสองปันนา มณฑลยูนนาน โดยเส้นทางเป็นเส้นทางหลวงระดับ 1 ระยะทาง 18 กิโลเมตร เส้นทางหลวงระดับ 2 ระยะทาง 149 กิโลเมตร และเส้นทางหลวงระดับอื่น ๆ ระยะทาง 14 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางขนส่งสินค้ามีสะพานรวมทั้ง 317 แห่ง และอุโมงค์รวม 34 แห่ง ลักษณะเป็นเส้นทางตรงโดยเจาะอุโมงค์ทะลุภูเขาและใช้สะพานยกระดับถนนในการลดระยะทางและลดความคดเคี้ยว เพื่อเพิ่มความสะดวกระหว่างทางเป็นพื้นที่เพาะปลูกยาง และสวนกล้วยหอม (สำนักโศจิสติกส์การค้ากรมส่งเสริมการค้าส่งออก, 2544 : 22)

(4) นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

จากนั้นขนส่งสินค้าผ่านเมืองซือเหมา และเมืองม่อเจียง เมืองยี่ซี ซึ่งเป็นเมืองสำคัญและเป็นเส้นทางผ่านไปสู่นครคุนหมิง เส้นทางเป็นถนนไฮเวย์ 4 ช่องจราจร ระยะทางรวม 490 กิโลเมตร

3. แหล่งจำหน่ายสินค้าหัตถกรรมไทยในจีนตอนใต้

แหล่งจำหน่าย/กระจายสินค้าหัตถกรรมไทยในจีนตอนใต้ ที่สำคัญ 2 แห่งได้แก่

3.1 แหล่งจำหน่ายในเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทติบสองปันนา

ได้แก่ ศูนย์กระจายสินค้าหัตถกรรมไทย ในโครงการ 9 จอม 12 เจียง (Nine Tower & Twelve Walled) ตั้งอยู่ในเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทติบสองปันนา

ความเป็นมาของโครงการ โดยสังเขป โครงการ 9 จอม 12 เจียง หรือ ภาษาไทลื้อเรียกว่า “เก้าทำสิบสองปันนา” หรือ (Nine Tower & Twelve Walled) เป็นโครงการความร่วมมือทางการค้าและวัฒนธรรมไทยภาคเหนือกับเมืองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ภายใต้ความร่วมมือระหว่างจีน-ไทย ตามยุทธศาสตร์ GMS ตั้งอยู่ในเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา โดยสร้างขึ้นเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและ การลงทุนของจีนตอนใต้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ ซึ่งต้องผ่านสิบสองปันนา บนพื้นที่ 600 ไร่ ในเขตศูนย์กลางเขตใหม่ ช้างเจียง เมืองเชียงรุ่ง เมืองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน มูลค่าโครงการใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 6 หมื่นล้านบาท โดยมีจุดมุ่งหมายให้เป็น “เป็นอัญมณีแห่งสามเหลี่ยมทองคำใหญ่ แหล่งรวม 1 แม่น้ำ 2 ประตู่ 9 เจดีย์ (จอม) และ 12 หมู่บ้าน (เจียง) ผสมผสานวัฒนธรรมดั้งเดิมของไทยและประเทศไทยกับวิถีสมัยใหม่เป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยว เมืองแห่งธุรกิจนานาชาติ เมืองแห่งชีวิตไทยและไทลื้อ” หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://www.yn-hc.cn/>



ภาพที่ 4.36 ศูนย์กระจายสินค้าหัตถกรรมไทย ในโครงการ 9 จอม 12 เจียง
เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.37 บรรยากาศภายในศูนย์กระจายสินค้าหัตถกรรมไทย โครงการ 9 จอม
12 เจียง เมืองเจียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.38 บรรยากาศการลงพื้นที่สัมภาษณ์ผู้ประกอบการชาวจีนของผู้วิจัย
ภายในศูนย์กระจายสินค้าหัตถกรรมไทย โครงการ 9 จอม 12 เจียง
เมืองเจียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.39 บรรยากาศการลงพื้นที่สัมภาษณ์ผู้ประกอบการชาวจีนของผู้วิจัย
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.40 บรรยากาศการลงพื้นที่สัมภาษณ์ผู้ประกอบการชาวจีนของผู้วิจัย
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.41 บรรยากาศภายในศูนย์กระจายสินค้าหัตถกรรมไทย โครงการ 9 จอม
12 เลียง เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

ถนนคนเดินสิบสองปันนา โดยเป็นตลาดกลางคืนที่ตั้งอยู่กลางเมืองเชียงใหม่ บริเวณริมแม่น้ำหลานซาง (แม่น้ำโขง) สิบสองปันนา สินค้าที่จำหน่ายได้แก่ เสื้อผ้า ของใช้ ของตกแต่งบ้าน ทั้งของจีน รวมถึงสินค้าบางส่วนที่เป็นงานหัตถกรรมไทยที่มีผู้ประกอบการ ชาวจีนนำไปจำหน่าย รวมถึงมีสินค้าหัตถกรรมของจีนด้วย



ภาพที่ 4.42 บรรณาสายค้าคืนบริเวณถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่
เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา โดยมีสินค้าเสื้อผ้า
ของใช้ ของตกแต่งบ้าน งานหัตถกรรมของจีน รวมถึงสินค้า
บางส่วนที่เป็นงานหัตถกรรมไทย เช่น โคมไฟกะลามะพร้าว
สร้อยพระ เครื่องเงิน เป็นต้น

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

3.2 แหล่งจำหน่ายในนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน

ได้แก่ ศูนย์กระจายสินค้าหยุนฝาง (云纺 : Yun Fang) หรือ Yun Fang Southeast Asia Mall (云纺东南亚商城)

ความเป็นมาโดยสังเขป กล่าวได้คือ ศูนย์กระจายสินค้าไทยหยุนฝาง (云纺 : Yun Fang) เรียกได้ว่าที่นี่เป็นแหล่งรวมสินค้าไทยแห่งแรกที่เก่าแก่และใหญ่ที่สุดในนครคุนหมิง ตั้งอยู่ชั้น 1 อาคาร A ของ Yun Fang Southeast Asia Mall (云纺东南亚商城) ซึ่งอยู่ภายในเขตการค้าหยุนฝาง ที่มีร้านค้าทั้งส่งและปลีกกว่า 5,000 ราย ส่วนใหญ่จำหน่ายเสื้อผ้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ของตกแต่งบ้าน เครื่องสำอางค์ สิ่งพิมพ์ ของเด็กเล่นและอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น Yun Fang Southeast Asia Mall ตั้งอยู่ใจกลางเมืองนครคุนหมิง การเดินทางสะดวกสบาย มีทั้งรถเมย์ แท็กซี่ และโกสต์ถ่านไฟใต้ดิน เปิดดำเนินการครั้งแรกในปี 2551 ซึ่งเป็นปีเดียวกับการเปิดเส้นทาง R3A เพราะบริษัท Yunnan Textile Group (云纺集团) ผู้ก่อตั้ง Yun Fang Southeast Asia Mall เห็นว่า ยูนนานมีความได้เปรียบกว่ามณฑลอื่นในภาคตะวันตกของจีน คือมีพื้นที่ติดกับประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นศูนย์กลางระบบคมนาคมที่จะเชื่อมโยงจีน-อาเซียน

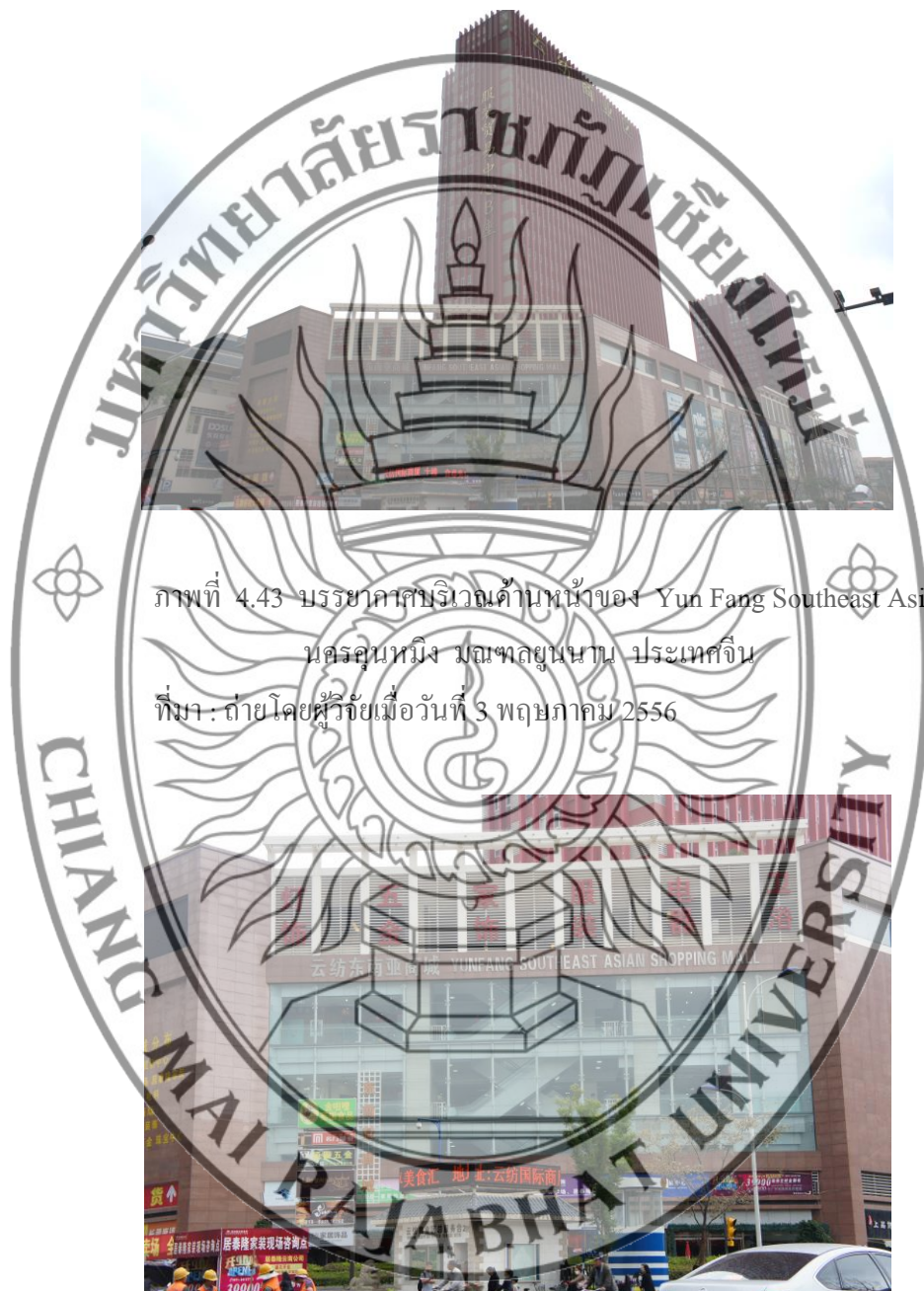
ศูนย์กระจายสินค้าไทยหยุนฝาง มีพื้นที่ไม่ใหญ่โตนัก เนื่องจากเป็นการจำหน่ายปลีกทางหน้าร้านเพียงร้อยละ 30 ส่วนอีกร้อยละ 70 นั้นค้าส่งไปยังร้านค้าปลีกทั่วไปในคุนหมิงและเมืองต่าง ๆ ในยูนนาน รวมถึงมณฑลข้างเคียงอย่างเสฉวน กุ้ยโจว และฉงชิ่ง ปัจจุบันมีผู้ประกอบการไทยและจีนที่จำหน่ายสินค้าไทยประมาณสิบกว่าราย ส่วนใหญ่จำหน่ายสินค้า 4 ประเภทหลัก ได้แก่อาหารแปรรูป ของตกแต่งบ้าน เครื่องประดับ และผลิตภัณฑ์สปา

(1) อาหารแปรรูป ส่วนใหญ่เป็นของขบเคี้ยวและของทานเล่น นอกจากนี้ยังมีสมุนไพรไทยอบแห้ง รวมถึงเครื่องดื่มทั้งชนิดผงและกระป๋อง เครื่องปรุงรส และข้าวหอมมะลินี้อาหารประเภทนี้ส่วนใหญ่มีเจ้าของร้านเป็นคนไทย

(2) ของตกแต่งบ้าน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานไม้แกะสลัก อาทิ หัตถกรรมไทย โตะ เติง และกรอบรูป นอกจากนี้ ยังมีผลิตภัณฑ์จากผ้าฝ้าย เช่น กลองกระดาดทิชชู และหมอนอิง โดยมักมักนำเข้ามาจากภาคเหนือของไทย สินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่มีเจ้าของร้านเป็นคนจีน และมักจ้างนักศึกษาจีนที่เรียนอยู่เมืองไทยจัดหาของส่งไปให้ หากสั่งซื้อจำนวนมากผู้ประกอบการจะเดินทางไปเมืองไทยด้วยตนเอง

(3) อาหารแปรรูปและของตกแต่งบ้าน ยึดพื้นที่ราวร้อยละ 90 ของศูนย์กระจายสินค้าไทยหยุนฝาง

(4) เครื่องประดับ ซึ่งได้แก่ พลอยสีต่าง ๆ ซึ่งมีดีไซน์ที่ไม่ไทยแท้มากนัก และผลิตภัณฑ์สปา ที่มีทั้งเครื่องประติณผิว เครื่องหอม และสบู่



ภาพที่ 4.43 บรรยากาศบริเวณด้านหน้าของ Yun Fang Southeast Asia Mall
นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

ภาพที่ 4.44 บรรยากาศบริเวณด้านหน้าของ Yun Fang Southeast Asia Mall
นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.45 บรรยากาศบริเวณด้านหน้าของ Yun Fang International Shopping Center นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.46 บรรยากาศบริเวณด้านหน้าของ Yun Fang International Shopping Center นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.47 บรรยากาศบริเวณด้านหน้าของ Yun Fang International Shopping Center นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.48 บรรยากาศบริเวณด้านในของ Yun Fang Southeast Asia Mall นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.49 สินค้าไทยประเภทงานหัตถกรรมที่นำมาจำหน่ายใน Yun Fang
Southeast Asia Mall นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.50 บรรยากาศบริเวณด้านในของ Yun Fang Southeast Asia Mall
นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556



ภาพที่ 4.51 สินค้าไทยประเภทอาหารและงานหัตถกรรมไทยที่นำมาจำหน่าย
ใน Yun Fang Southeast Asia Mall นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน
ประเทศจีน

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556

ต้นทุนในการขนส่ง และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของสินค้างานหัตถกรรมในเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงจากไทย - จีนตอนใต้ (เส้นทาง R3A)

การขนส่งสินค้าหัตถกรรมของจังหวัดเชียงใหม่ และภาคเหนือตอนบนสู่ตลาดจีนตอนใต้นั้น มีเส้นทางในการขนส่งสินค้าได้หลายหลาย ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ สามารถแจกแจงต้นทุนการขนส่งสินค้าประเภทหัตถกรรมในเส้นทางต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางขนส่งทางบก

1.1 ค่าใช้จ่ายเหมารวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์

ได้แก่ เส้นทาง R3A โดยเริ่มตั้งแต่จังหวัดเชียงใหม่ – อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย – สปป.ลาว – จีนตอนใต้ – เซี่ยงจู่ เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา – กุนหมิง มณฑลยูนนาน ใช้เวลาในการเดินทางทั้งสิ้น 20-24 ชั่วโมง สรุปค่าใช้จ่ายการขนส่งในกรณีที่เกิดเหมารวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์ ได้ดังนี้

เส้นทางขนส่งสินค้า	ต้นทุน (บาท)	ระยะเวลา	ระยะทาง (กม.)	ความปลอดภัย
ขนส่งโดยรถยนต์ เส้นทางถนน (R3A)	100,000	20.30 ชั่วโมง	1,863	สูง

หมายเหตุ : ต้นทุน หมายถึง ค่าใช้จ่าย /1 ตู้คอนเทนเนอร์ โดยประมาณ (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง+ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการพิธีการศุลกากร)

1.2 ค่าใช้จ่ายโดยแยกตามความต้องการของผู้ประกอบการรายย่อย

ได้แก่ เส้นทาง R3A โดยเริ่มตั้งแต่จังหวัดเชียงใหม่ – อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย – สปป.ลาว – จีนตอนใต้ – เซี่ยงจู่ เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา – กุนหมิง มณฑลยูนนาน ใช้เวลาในการเดินทางทั้งสิ้น 20-24 ชั่วโมง สรุปค่าใช้จ่ายการขนส่งในกรณีที่คิดแยกตามความต้องการรายย่อยโดยเริ่มที่ 1 คิวบิกเมตร (กว้างxยาวxสูง) ได้ดังนี้

เส้นทางขนส่งสินค้า	ต้นทุน (บาท)	ระยะเวลา	ระยะทาง (กม.)	ความปลอดภัย
ขนส่งโดยรถยนต์ เส้นทางถนน (R3A)	5,000.-/ 1 cbm	20.30 ชั่วโมง	1,863	สูง

หมายเหตุ : ต้นทุน หมายถึง ค่าใช้จ่าย /1 คิวบิกเมตร (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง+ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการพิธีการศุลกากร)

2. ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางทางเรือ

การขนส่งสินค้าสู่จันทบุรีทางเรือแบ่งเส้นทางได้ดังนี้

2.1 การขนส่งทางน้ำ โดยเส้นทางจังหวัดเชียงใหม่ – ท่าเรือเชียงแสน ระยะทาง 510 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 4-5 ชั่วโมง และจากท่าเรือเชียงแสน – ท่าเรือกว๋นเล่ย สิบสองปันนา ระยะทางประมาณ 263 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 12 ชั่วโมง จากสิบสองปันนาขนส่งสินค้าสู่จันทบุรี โดยใช้เวลาประมาณ 722 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 12 ชั่วโมง รวมระยะเวลาขนส่งทั้งสิ้น 31.20 ชั่วโมง และต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีดังนี้

เส้นทางขนส่งสินค้า	ต้นทุน (บาท)	ระยะเวลา	ระยะทาง (ก.ม.)	ความปลอดภัย
ขนส่งเส้นทางน้ำ	100,000	31.20 ชั่วโมง	1,817	ต่ำ

หมายเหตุ : ต้นทุน หมายถึง ค่าใช้จ่าย / 1 ตู้คอนเทนเนอร์ (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง+ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการพิธีการศุลกากร)

3. ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางทางอากาศ

3.1 การขนส่งทางเครื่องบิน โดยสายการบินไทยใช้เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ – จันทบุรี – กรุงเทพฯ วันละ 1 เที่ยวบิน (ยกเว้นวันเสาร์และวันอังคาร) และยังมีสายการบิน China Eastern Airline (MU) บินระหว่างกรุงเทพฯ – จันทบุรี – กรุงเทพฯ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ระยะเวลาขนส่ง 3.25 ชั่วโมง (ทุกวัน วันละ 1 เที่ยวบิน)

เส้นทางขนส่งสินค้า	ต้นทุน (บาท)	ระยะเวลา	ระยะทาง (ก.ม.)	ความปลอดภัย
ขนส่งทางอากาศ	ก.ล.ละ 45-50 บาท	3.25 ชั่วโมง	1,091	สูง

หมายเหตุ : ต้นทุน หมายถึง ค่าใช้จ่าย / 1 กิโลกรัม (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง+ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการพิธีการศุลกากร)

4. ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรถยนต์โดยภาพรวม และรายละเอียดของสินทางการขนส่งสินค้าทางถนน R3A

ตารางที่ 4.3 ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรถยนต์โดยภาพรวม และรายละเอียดของสินทางการขนส่งสินค้าทางถนน R3A

เส้นทาง		ไทย	ด้านบุคลากร เชียงของ	ด้านบุคลากร ห้วยทราย	ลาว ห้วยทราย - ป่อเต็น	ด้านบุคลากร ป่อเต็น	ด้านบุคลากร ป่อหาน	จีน		รวม
		เชียงใหม่ - เชียงของ						ป่อหาน - เชียงรุ่ง	เชียงรุ่ง - คุนหมิง	
1. ระยะทาง (กม.)		325 กม.	เปิด 08.00–18.00	เปิด 07.30–18.00	230 กม.	เปิด 07.30–18.00	เปิด 07.30–18.00	179 กม.	523 กม.	1,258 กม.
2. ระยะเวลา (ชม.)		4.30 ชม.	/ ระยะเวลาดำเนิน พิธีการทาง	ระยะเวลาดำเนิน พิธีการทาง	4.30 ชม.	ระยะเวลาดำเนิน พิธีการทาง	ระยะเวลาดำเนิน พิธีการทาง	4 ชม.	8 ชม.	เดินทาง 2-3
3. ค่าใช้จ่าย	3.1 ค่าขนส่งทางถนน	16,000	พิธีการทาง	พิธีการทาง	20,000	พิธีการทาง	พิธีการทาง	6,000	20,000	วัน ค่าขนส่ง ประมาณ 100,000/ตู้
	3.2 ค่าขนส่งทางน้ำ	3,000	บุคลากรประมาณ 1 ชั่วโมง	บุคลากรประมาณ 2 ชั่วโมง		บุคลากรประมาณ 2 ชั่วโมง	บุคลากรประมาณ 2 ชั่วโมง	-	-	
	3.3 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	-	เปิดจันทร์-เสาร์	ประกันภัยรถยนต์		เปิดทำการทุกวัน	เปิดทำการทุกวัน	ค่าผ่านทาง		
4. สภาพเส้นทาง	4.1 ช่องจราจร	2-4	ค่าธรรมเนียม	ค่าธรรมเนียม	2-4	ค่าธรรมเนียม	ค่าธรรมเนียม	4-6	4-6	ปัจจุบันสะพาน มิตรภาพไทย- ลาวแห่งที่ 4 เปิดให้เดินทาง ข้ามแม่น้ำโขง
	4.2 ลักษณะถนน	ถนนลาดยาง	บุคลากรและ	บุคลากรและ	ถนนลาดยาง	บุคลากรและ	บุคลากรและ	ถนนคอนกรีต		
	4.3 ผิวถนน	ดี/ดีมาก	ค่าบริการ 3,500 บาท	ค่าบริการ 1,800 – 2,500	ดี/พอใช้	ค่าบริการ 14,000 บาท	ค่าบริการ 10,000 – 15,000 บาท	ดีมาก/		
5. ความน่าเชื่อถือ/ปลอดภัย		สูง		บาท	ปานกลาง			สูง		
6. ผู้รับผิดชอบการขนส่ง		ไทย			ลาว			จีน		

ที่มา : การลงพื้นที่ของคณะผู้วิจัยและอ้างอิงจากเอกสารของสำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2554 : 24

ปัญหา - อุปสรรค และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนตอนใต้ ที่มีต่อสังคม วัฒนธรรม

จากการศึกษา ลงพื้นที่สำรวจและทำแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างทั้งผู้ประกอบการ ชาวบ้าน หน่วยงานราชการ เอกชน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย สามารถสรุปปัญหา – อุปสรรค และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเส้นทางการค้าไทย-จีนตอนใต้ที่มีต่อสังคม วัฒนธรรม ดังนี้

ประเทศไทย

SWOT ของผู้ประกอบการไทย

เมื่อวิเคราะห์ SWOT ของผู้ประกอบการไทย พบว่าผู้ประกอบการมีจุดแข็งด้านศักยภาพในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โดยสินค้าที่ส่งออกมีคุณภาพ ตลอดจนผู้ประกอบการมีการบริการที่ดีและซื้อตรงต่อลูกค้าหรือผู้ค้า แต่ผู้ประกอบการมีจุดอ่อนด้านขาดอำนาจในการต่อรอง ต้นทุนในการผลิตสินค้าสูงกว่าคู่แข่ง และขาดการสร้างตราสินค้าหรือการประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่รู้จักของตลาดต่างประเทศยังไม่ทั่วถึง โดยการเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน-จีน ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยและสินค้า Made in Thailand เป็นที่ยอมรับและได้รับความนิยมสูง ซึ่งปัญหาและอุปสรรคที่ผู้ประกอบการไทยกำลังประสบอยู่คือ มาตรการกีดกันทางการค้าและขาดความเข้าใจในเรื่องของลักษณะเฉพาะต่าง ๆ ของตลาดจีน เป็นต้น

ปัญหา อุปสรรค ชาวบ้าน (ชุมชน แรงงาน วัตถุดิบ ฯลฯ)

ขาดแคลนแรงงานฝีมือและยังต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศสหภาพแห่งเมียนมาร์และประเทศสปป.ลาว

ปัญหา อุปสรรค หน่วยงานของรัฐและเอกชนต่าง ๆ

หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องไม่มีองค์ความรู้และกำลังคนที่เพียงพอในการที่จะช่วยเหลือผู้ประกอบการ ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนแบ่งส่วนงานเป็นหน่วยงานเฉพาะด้านจำนวนมากและต้องใช้เวลาดำเนินการเป็นระยะเวลานาน

SWOT ของไทยที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A

จากการวิเคราะห์ SWOT ของไทยที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A พบว่า เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและเป็นเส้นทางเศรษฐกิจสายสำคัญที่มีความสะดวกรวดเร็วและมีต้นทุนต่ำ ส่วนจุดอ่อนที่เกิดขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขนส่งสินค้าที่มีความล่าช้า ด้านโอกาสจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมธุรกิจไทย-ลาว-จีนระหว่างกันและการสนับสนุนด้านโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ตลอดจนด้าน

อุปสรรคและปัญหาได้แก่ 1) ความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าที่ด่านเชียงของ เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าใช้แรงงานคนในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากรถบรรทุกในท้องถิ่นไปสู่ตู้คอนเทนเนอร์ โดยใช้วิธีการนำรถสองคันมาต่อกันโดยให้ท้ายรถของทั้งสองคันหันหน้าเข้าหากัน จากนั้นจึงใช้แรงงานคนขนย้ายสินค้าระหว่างรถทั้งสองคัน ส่งผลให้การจราจรติดขัดบริเวณด่านเชียงของ 2) ปัญหาด้านการบริการของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในฝั่งไทยที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยมีการหยุดพักช่วงกลางวันตั้งแต่เวลา 12.00–14.00 น. ทำให้ผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ประกอบการอื่น ๆ ต้องรอเวลาเพื่อทำพิธีการส่งออกสินค้าและส่งผลให้ระยะเวลาในการส่งสินค้าออกมีระยะเวลามากขึ้น และ 3) ปัญหาด้านขั้นตอนและระเบียบการนำเข้า ส่งออกของไทยซับซ้อน ทำให้การส่งออกล่าช้าและขาดความคล่องตัว มีการเปลี่ยนแปลงบ่อย

ผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมไทย

สำหรับเส้นทาง R3A มีผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมของไทยคือ ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชนของคนในพื้นที่ โดยประชาชนจะเปลี่ยนลักษณะของงานไปตามรูปแบบของการเข้ามาลงทุนของต่างประเทศและด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ จะเข้ามาเป็นจำนวนมาก อีกทั้งประชาชนจะมีลักษณะการใช้ชีวิตที่ทันสมัยและมีการเคลื่อนย้ายทางฐานะ ตลอดจนผลกระทบต่อการแพร่กระจายของยาเสพติด โดยเส้นทางนี้อาจเป็นช่องทางในการขนถ่ายยาเสพติดแห่งใหม่

สรุป

ผู้ประกอบการมีจุดแข็งด้านศักยภาพในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก มีจุดอ่อนด้านขาดอำนาจในการต่อรอง ต้นทุนในการผลิตสินค้าสูงกว่าคู่แข่งจีน โดยการเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน-จีน ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยและสินค้า Made in Thailand ซึ่งปัญหาและอุปสรรคที่ผู้ประกอบการไทยกำลังประสบอยู่คือ มาตรการกีดกันทางการค้า ด้านปัญหาอุปสรรค ขาวบ้าน คือ ขาดแคลนแรงงานฝีมือและยังต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องไม่มีองค์ความรู้และกำลังคนเพียงพอในการที่จะช่วยเหลือผู้ประกอบการ

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและเป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่มีความสะดวกรวดเร็ว ส่วนจุดอ่อนที่เกิดขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขนส่งสินค้าที่มีความล่าช้าด้านโอกาสจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมธุรกิจไทย-ลาว-จีน ตลอดจนด้านอุปสรรคและปัญหาได้แก่ 1) ความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าที่ด่านเชียงของ 2) ปัญหาด้านการบริการของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในฝั่งไทยที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย และ 3) ปัญหาด้านขั้นตอนและระเบียบการนำเข้า

เส้นทาง R3A มีผลกระทบต่องาน วัฒนธรรมของไทยคือ ผลกระทบต่อวิถีชีวิต และชุมชนของคนในพื้นที่ ตลอดจนผลกระทบต่อการแพร่กระจายของยาเสพติด โดยเส้นทางนี้อาจเป็นช่องทางในการขนถ่ายยาเสพติดแห่งใหม่

สปป.ลาว

SWOT ของผู้ประกอบการ สปป.ลาว

เมื่อวิเคราะห์ SWOT ของผู้ประกอบการ สปป.ลาว พบว่า ผู้ประกอบการมีจุดแข็งด้านศักยภาพในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โดยมีทรัพยากรหลากหลายและอุดมสมบูรณ์ ถือเป็นประเทศที่เป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญให้กับประเทศและป้อนให้แก่ประเทศอื่น ๆ ได้ และมีต้นทุนการผลิตอยู่ในระดับต่ำ แต่ผู้ประกอบการมีจุดอ่อนด้านแรงงานยังมีจำนวนไม่มากนักและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ไม่มีพรมแดนที่ติดต่อกับทะเล การขนส่งทางน้ำจึงมีข้อจำกัดทางการค้าและตลาดในประเทศยังถือว่าเป็นตลาดที่มีขนาดเล็ก และยังกระจุกตัวอยู่ในบางพื้นที่ ส่วนโอกาสทางการค้านั้น เศรษฐกิจของประเทศกำลังขยายตัวและมีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้น โดยมีโครงการต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมาย จึงเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดความต้องการสินค้ามากยิ่งขึ้นและการขยายตัวทางการค้าทั้งในระดับครัวเรือนและธุรกิจ และ สปป.ลาว เป็นจุดเชื่อมโยงสู่อนุภูมิภาค โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งกับจีน เวียดนาม กัมพูชา และสหภาพพม่า จึงสร้างความได้เปรียบในการขนส่งสินค้าและสร้างโอกาสในการขยายตลาดของไทย ซึ่ง สปป.ลาว ได้วางกลยุทธ์ปรับเปลี่ยนจากประเทศ Land Lock สู่ Land Link สู่ประเทศอื่น ๆ โดยปัญหาและอุปสรรคที่ผู้ประกอบการกำลังประสบอยู่คือ รัฐบาลได้พยายามจะออกกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่จะเอื้ออำนวยให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมการค้าการลงทุน ทำให้กฎหมาย ระเบียบปฏิบัติมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบต่าง ๆ บ่อยมาก การขนส่งส่วนใหญ่ใช้ทางรถที่มีต้นทุนค่าขนส่งสูงมาก และอาจทำให้เกิดความล่าช้าได้ อีกทั้งยังบรรทุกได้ปริมาณไม่มากนัก และการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ อาจกระทำได้นยาก

ปัญหา อุปสรรค ขวบ้าน (ชุมชน แรงงาน วัตถุดิบ ฯลฯ)

ขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานฝีมือและแรงงานระดับบริหาร แรงงานส่วนใหญ่จึงต้องมีการฝึกอบรมก่อนทำงาน ขณะที่การนำเข้าแรงงานจากต่างประเทศก็จำกัดได้ไม่เกินร้อยละ 10 (แล้วแต่กรณี) และต้องเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 600 ดอลลาร์สหรัฐ/ปี/คน เป็นค่าวีซ่า 300 ดอลลาร์สหรัฐ/ปี และค่า Work Permit 300 ดอลลาร์สหรัฐ/ปี

ปัญหา อุปสรรค หน่วยงานของรัฐและเอกชนต่าง ๆ

ขั้นตอนการนำเข้าและออกเอกสารของทางลาว ต้องยื่นขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน จึงมีความซับซ้อนและล่าช้า รวมถึงต้องวางเงินค้ำประกันการนำเข้าส่งออกอีกด้วย ประกอบกับความไม่พร้อมของเส้นทางคมนาคม และไม่มีระบบขนส่งทางรถไฟ จึงทำให้ค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ตลอดจนมีการกระจายอำนาจจากส่วนกลางไปยังแขวงต่าง ๆ ทำให้แต่ละแขวงมีกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติในการค้าและการลงทุนที่แตกต่างกันบ้างจนทำให้เกิดความล่าช้า และเพิ่มต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

SWOT ของ สปป.ลาว ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A

จากการวิเคราะห์ SWOT ของ สปป.ลาว ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A พบว่า เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งทางเศรษฐกิจสำคัญที่มีความสะดวก ส่วนจุดอ่อนที่เกิดขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขนส่งสินค้าที่มีความล่าช้าและถนนในประเทศลาวมีลักษณะเป็นภูเขา คดเคี้ยวไปมา พื้นผิวถนนยังไม่ดี ในบางช่วงมีเส้นทางชำรุด ด้านโอกาสจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมธุรกิจไทย-ลาว-จีนบนเส้นทาง R3A ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ด้านอุปสรรคและปัญหาได้แก่ 1) ปัญหาความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าบริเวณด่านบ่อหาน เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าจากจีนมาไทยต้องมีการเปลี่ยนรถ เพราะขนาดของรถและถนนไทย-จีน มีขนาดที่ไม่สัมพันธ์กันส่งผลให้เสียเวลาในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้น 2) เส้นทางในประเทศลาว มีจุดพักรถ และปั้มน้ำมันน้อย ร้านค้าและการบริการอื่น ๆ และสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ยังไม่สมบูรณ์เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน จึงทำให้มีการเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าสูง 3) ปัญหาด้านมาตรฐานของเส้นทางถนนบางเส้นทาง โดยเฉพาะใน สปป.ลาว ที่ยังไม่มีมาตรฐาน ถนนแคบ การจราจรหนาแน่นและไม่เป็นระเบียบ มีการจำกัดความเร็วค่อนข้างต่ำ ส่งผลต่อระยะเวลาการเดินทาง

ผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมลาว

สำหรับเส้นทาง R3A มีผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมของลาวคือ ระดับน้ำโขง ที่เปลี่ยนไปจนกระทบวิถีชีวิตและอาชีพของผู้คนสองฝั่งทั้งภาคการเกษตรและการประมง เพราะมีนายทุนจากต่างประเทศและคนไทยด้วยกันทุ่มเม็ดเงินเข้าที่ดินพื้นที่ใหญ่ในระยะยาว เพื่อทำการเกษตรเชิงเดี่ยวใช้สารเคมี บ่อนคาสีโน โรงแรมที่พัก รวมไปถึงการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ ตลอดจนประชาชนของลาวต้องปรับตัวเข้าสู่ภาคบริการและเป็นมนุษย์เงินเดือนมากขึ้น

สรุป

ผู้ประกอบการ สปป.ลาว มีจุดแข็งด้านศักยภาพในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โดยมีทรัพยากรหลากหลายและอุดมสมบูรณ์ แต่มีจุดอ่อนด้านแรงงานยังมีจำนวนไม่มากนักและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่วนโอกาสทางการค้านั้น เศรษฐกิจของประเทศกำลังขยายตัวและมีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้น โดยปัญหาและอุปสรรคที่ผู้ประกอบการกำลังประสบอยู่คือกฎหมายระเบียบปฏิบัติ มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบต่าง ๆ บ่อยมาก ส่วนปัญหาอุปสรรคชาวบ้าน (ชุมชน แรงงาน วัตถุดิบ ฯลฯ) คือ ขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานฝีมือและแรงงานระดับบริหาร ด้านปัญหา อุปสรรค หน่วยงานของรัฐและเอกชนต่าง ๆ คือ ขั้นตอนการนำเข้าและออกเอกสารของทางลาว ต้องยื่นขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน จึงมีความซับซ้อน

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งทางเศรษฐกิจสายสำคัญที่มีความสะดวก ส่วนจุดอ่อนที่เกิดขึ้น คือ การขนส่งสินค้าที่มีความล่าช้าและถนนในประเทศลาวมีลักษณะเป็นภูเขาคดเคี้ยวไปมา พื้นผิวถนนยังไม่ได้ดี ในบางช่วงมีเส้นทางชำรุด ด้านโอกาส คือ การขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมธุรกิจไทย-ลาว-จีนบนเส้นทาง R3A ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ด้านอุปสรรคและปัญหาได้แก่ 1) ปัญหาความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า 2) เส้นทางในประเทศลาว มีจุดพักรถ และปั้มน้ำมัน 3) ปัญหาด้านมาตรฐานของเส้นทางถนนบางเส้นทาง โดยเฉพาะใน สปป.ลาว ที่ยังไม่มีมาตรฐาน

เส้นทาง R3A มีผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมของลาวคือ ระดับน้ำโขงที่เปลี่ยนไปจนกระทบวิถีชีวิตและอาชีพของผู้คนสองฝั่ง ตลอดจนประชาชนของลาวต้องปรับตัวเข้าสู่ภาคบริการและเป็นมนุษย์เงินเดือนมากขึ้น

ประเทศจีน

SWOT ของผู้ประกอบการจีน

เมื่อวิเคราะห์ SWOT ของผู้ประกอบการจีน พบว่า ผู้ประกอบการมีจุดแข็งด้านตลาดขนาดใหญ่และประชากรมีกำลังซื้อ แต่ผู้ประกอบการมีจุดอ่อนด้านการขาดความรู้ความสามารถในการดำเนินธุรกิจขนาดใหญ่และขาดประสบการณ์ในการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ โดยการเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน-จีน ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการจีน ซึ่งปัญหาและอุปสรรคที่ผู้ประกอบการจีนกำลังประสบอยู่คือ การเชื่อมโยงเส้นทางต้องผ่านประเทศอื่นและขาดการร่วมมือจากประเทศกลุ่มตะวันตก

ปัญหา อุปสรรค ชาวบ้าน (ชุมชน แรงงาน วัตถุดิบ ฯลฯ)

แรงงานไร้ฝีมือ ค่าจ้างต่ำ กระบวนการผลิตต้นทุนต่ำ ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและเงินลงทุนจากต่างประเทศ

ปัญหา อุปสรรค หน่วยงานของรัฐและเอกชนต่าง ๆ

ระเบียบกฎเกณฑ์ที่กระจุกกระจาย การกระจายสินค้าและโลจิสติกส์มีกฎระเบียบย่อยจำนวนมาก ซึ่งแต่ละมณฑลก็จะมีกฎระเบียบที่แตกต่างกันและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อย ๆ ทั้งนี้ นักลงทุนชาวไทยหากต้องการดำเนินธุรกิจในประเทศจีนและมีการขายสินค้าหรือสาขาให้ครอบคลุมหลายมณฑล ต้องขอใบอนุญาตแต่ละมณฑลเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้

SWOT ของจีนที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A

จากการวิเคราะห์ SWOT ของจีนที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A พบว่า เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว ส่วนจุดอ่อนที่เกิดขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขนส่งสินค้าที่มีความล่าช้า ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศจีนสูงมากอยู่ที่ 23-25% ต่อ GDP ด้านโอกาสจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน-จีนและการขยายการค้าไปทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมธุรกิจไทย-ลาว-จีนระหว่างกันให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ตลอดจนด้านอุปสรรคและปัญหา ได้แก่ 1) ปัญหาด้านบุคลากรเพื่อการติดต่อสื่อสาร ซึ่งจีนยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและพูด อ่าน เขียน ภาษาอังกฤษได้น้อย ขณะที่ไทยขาดแคลนบุคลากรที่พูด อ่าน เขียน ภาษาจีน ทำให้ไทยสูญเสียตลาดบางส่วนให้กับประเทศคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งมีบุคลากรที่พูดภาษาจีนได้มากกว่า รวมถึงการติดต่อประสานงานที่ล่าช้ากว่าปกติ 2) ปัญหาระบบการเงินและการค้าที่ยังไม่เป็นสากลของประเทศจีนทำให้มีความเสี่ยงสูงในการทำธุรกิจ และ 3) ปัญหาของผู้ส่งออกไทยที่ใช้บริการของบริษัทเอกชนในการขนส่งสินค้าแบบเหมารวม ไม่มีหลักฐานในการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม

ผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมจีน

เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านวิชาการ การแพทย์ ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัยที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์บนพื้นฐานของความร่วมมือ ตลอดจนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไปพร้อมกับความเจริญทางเศรษฐกิจ อาจทำให้วัฒนธรรมประเพณีรวมทั้งพิธีกรรมถูกแปรเปลี่ยนถูกกลืนไปกับวัฒนธรรมที่จะเข้ามา

สรุป

ผู้ประกอบการจีนมีจุดแข็งด้านตลาดขนาดใหญ่และประชากรมีกำลังซื้อ มีจุดอ่อนด้านการขาดความรู้ความสามารถในการดำเนินธุรกิจขนาดใหญ่และขาดประสบการณ์ในการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ โดยการเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน-จีน ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการจีน ซึ่งปัญหาและอุปสรรคที่ผู้ประกอบการจีนกำลังประสบอยู่คือการเชื่อมโยงเส้นทางต้องผ่านประเทศอื่นและขาดการร่วมมือจากประเทศกลุ่มตะวันตก ส่วนปัญหาอุปสรรค ชาวบ้าน (ชุมชน แรงงาน วัตถุดิบ ฯลฯ) คือ แรงงานไร้ฝีมือ ค่าจ้างต่ำ กระบวนการผลิตต้นทุนต่ำ ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีแล เงินลงทุนจากต่างประเทศ ด้านปัญหา อุปสรรค หน่วยงานของรัฐและเอกชนต่าง ๆ คือ ระเบียบกฎเกณฑ์ที่กระจัดกระจาย การกระชวยสินค้าและโลจิสติกส์มีกฎระเบียบย่อยจำนวนมาก

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว ส่วนจุดอ่อนที่เกิดขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A คือ การขนส่งสินค้าที่มีความล่าช้า ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศจีนสูงมากอยู่ที่ การเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน-จีนส่งเสริมธุรกิจไทย-ลาว-จีนระหว่างกันให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ตลอดจนด้านอุปสรรคและปัญหาได้แก่ 1) ปัญหาด้านบุคลากรเพื่อการติดต่อสื่อสาร 2) ปัญหาระบบการเงิน และ 3) ปัญหาของผู้ส่งออกไทยที่ใช้บริการของบริษัทเอกชน ส่วนผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมจีน เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์บนพื้นฐานของความร่วมมือ

ข้อเสนอแนะ

สำหรับโครงการวิจัยเรื่อง “เส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนตอนใต้ ด้านงานหัตถกรรมช่าง 10 สาขา ของภาคเหนือตอนบน ภายใต้กรอบเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้” มีข้อเสนอแนะที่เป็นผลจากการศึกษาและประชาพิจารณ์ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการควรศึกษากฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน เช่น กฎหมายภาษีอากร กฎหมายแรงงาน และกฎหมายบริษัทร่วมทุน อย่งไรก็ดี กฎหมายจีนมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยและยังไม่มีมีการปฏิบัติหรือตีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน
2. ผู้ประกอบการควรพิจารณาเส้นทางทางการขนส่งจากเส้นทางที่เหมาะสมผลิตภัณฑ์ของตนเอง และเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในขณะขนถ่ายสินค้า
3. ภาครัฐฯหรือเอกชนที่เกี่ยวข้องควรมีการวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อส่งเสริมการส่งออกของไทยในตลาดจีน เพื่อเผยแพร่ให้กับผู้ส่งออกไทยและผู้สนใจ

ที่ต้องการเข้าไปทำธุรกิจการค้าในจีน โดยข้อมูลที่ส่งให้ต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง และเป็นปัจจุบันมากที่สุด

4. ภาครัฐฯ ควรเร่งปรับปรุงระเบียบวิธีการทางศุลกากรให้ทันสมัย โดยต้องลดความยุ่งยาก ลดขั้นตอนให้น้อยลง ลดความซับซ้อนของเอกสารและมีการสร้างมาตรฐานที่ชัดเจนแน่นอนขึ้น รวมทั้งต้องมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการให้บริการ โดยการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้สามารถใช้ระบบเสร็จสิ้นในขั้นตอนเดียว (One Stop Service) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานสินค้าหัตถกรรมให้ เป็นไปตามมาตรฐานของกฎของประเทศจีน โดยต้องสร้างมาตรฐานให้เกิดขึ้นได้ในระยะยาวและมีการเผยแพร่และบังคับใช้อย่างจริงจัง

6. การพัฒนาผลิตภัณฑ์หัตถกรรมของภาคเหนือตอนบนเพื่อให้มีรูปแบบที่ตรงกับรสนิยม (Taste) และการใช้ชีวิต (Life Style) ความเชื่อของคนในประเทศจีน เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้บริโภคอย่างแท้จริง

