

## บทที่ 2

### ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่เป็นแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ระเบียบพิธีการทางศุลกากรนำเข้าและส่งออกทางบก
2. ภาพรวมการส่งออกสินค้าของภาคเหนือตอนบนผ่านด่านศุลกากร
3. ลักษณะของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ
4. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับมณฑลยูนนาน
5. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### ระเบียบพิธีการทางศุลกากรนำเข้าและส่งออกทางบก

ดังที่ กรมศุลกากร (2553 : 1-9) ได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบพิธีการทางศุลกากรนำเข้าและส่งออกทางบก ดังนี้

##### 1. พิธีการนำเข้า

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

##### 1.1 ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า

1.1.1 แบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ใบขนฯ ประเภทอื่น

1.1.2 แบบ กศก. 102 ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทางอากาศยานหรือพิธีการอื่นที่กรมศุลกากรกำหนดสำหรับของที่นำเข้าในลักษณะเฉพาะ

1.1.3 แบบ กศก. 103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

1.1.4 แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าของหรือส่งออกของชั่วคราวใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา

1.1.5 แบบ JDA (Joint Development Area) ใบขนสินค้าสำหรับพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย

1.1.6 แบบใบแนบ 9 ใบขนสินค้าถ่ายลำ ใช้สำหรับพิธีการสินค้าถ่ายลำ

1.1.7 แบบที่ 448 ใบขนสินค้าผ่านแดน ใช้สำหรับพิธีการสินค้าผ่านแดน

1.1.8 ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

1.1.9 ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

## 1.2 เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า

1.2.1 สำหรับพิธีการชั่วคราว ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

(1) ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 99/1) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ เว้นแต่กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำคู่ฉบับเพิ่ม เช่น สำหรับการนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน กรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ

(2) ใบตราส่งสินค้า (Bill of lading or Airway Bill)

(3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

(4) แบบธุรกรรมต่างประเทศ (ธ.ต.2) (Foreign Transaction) มูลค่าเกิน 500,000 บาท

(5) แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก.170)

(6) ใบสั่งปล่อยสินค้า (กศก.100/1)

(7) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

(8) ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)

(9) ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า

(10) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร

(11) เอกสารอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า

1.2.2 พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ เพิ่มสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.99/1) อีก 1 ฉบับ

1.2.3 พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องเพิ่มหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

### 1.3 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

1.3.1 ผู้นำเข้าหรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

1.3.2 เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งเข้ามา เช่น ชื่อและที่อยู่ของผู้นำเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคาสินค้า เป็นต้น ถ้าพบว่าข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งมาไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนเพื่อให้แก้ไขให้ถูกต้อง

1.3.3 เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้วจะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกลับตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้ แล้วแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนเพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้เครื่องคอมพิวเตอร์จะส่งการตรวจ หลังจากนั้นผู้นำเข้าหรือตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าขาเข้าไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้

ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องนำไปขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่านที่นำของเข้า

1.3.4 ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าตามวรรคแรก ในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับตรวจสอบใบขนสินค้าหลัง การตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

(1) IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION  
ITEM

(2) IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM

(3) IMPORT/EXPORT INVOICE LIST

## 2. วิธีการส่งออก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศ กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการ นำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออก สินค้า ดังนี้

### 2.1 ประเภทใบขนสินค้าออก

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรใน การส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

2.1.1 แบบ กศก.101/1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณี ดังต่อไปนี้

การส่งออกสินค้าทั่วไป

การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกอัครราชทูต

การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)

การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

การส่งออกสินค้าที่ขอขณุญาตภาษีอากร

การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธิสินค้ากลับ

การส่งออกสินค้ากลับออกไป (Re-EXPORT)

2.1.2 แบบ กศก.103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน สำหรับ การขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2544

2.1.3 แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

## 2.2 เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า

2.2.1 ใบขนสินค้าขาออก ประด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ

2.2.2 บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ

2.2.3 แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign Transaction Form) : ฐต. 1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้าส่งออกมีราคา FOB เกิน 500,000 บาท

2.2.4 ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก

2.2.5 เอกสารอื่นๆ (ถ้ามี)

## 2.3 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

2.3.1 ผู้ส่งออกหรือตัวแทน ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทูลรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

2.3.2 เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

## 2.4 ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

2.4.1 ถ้าสินค้าส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศอีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มบบใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อให้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา

2.4.2 การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิตให้เพิ่มกลุ่มบบใบขนสินค้า

ขาออกอีกหนึ่งฉบับและเขียนหรือประทับตราขามีข้อความว่า “ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ไว้ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและคู่ฉบับ

2.4.3 สำหรับท่ากรุงเทพ การส่งสินค้า Re-Export ไปยังประเทศ สปป.ลาว และประสงค์จะขอคืนอากรขาเข้าให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย

2.4.4 การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นคู่ฉบับใบขนส่งสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษ คือ มีสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม

2.4.5 สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออกเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

### 3. การส่งออกสินค้าทางบก

#### 3.1 หลักฐานที่ต้องนำมาแสดง

ผู้ส่งออก/ตัวแทนออกของยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้า

#### 3.2 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

3.2.1 ผู้ส่งออก/ตัวแทนยื่นใบขนสินค้าขาออก พร้อมแนบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้า ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

3.2.2 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนชำระค่าภาษีอากร และค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่การเงิน

3.2.3 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรซึ่งระบบจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้น ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบฯ จะตอบกลับเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์

3.2.4 เจ้าหน้าที่ศุลกากรยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้า เพื่อกำหนดสถานะของใบขนสินค้า ใบขนสินค้าที่เปิดตรวจ ระบบจะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการตรวจสอบโดยอัตโนมัติ

3.2.5 เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร บันทึกผลการตรวจปล่อยสินค้า

3.2.6 เจ้าหน้าที่ประจำสถานีรับบรรทุก (ด่านพรมแดน) ควบคุมการส่งออก และเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรบันทึกการรับบรรทุกสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์

### 3.3 พิธีการส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Export)

ต้องทราบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร สินค้าซึ่งมีใบอนุญาตส่งออก จะต้องแนบเอกสารใบอนุญาตส่งออกนั้นด้วย

การส่งออกทางด่านศุลกากร ในระบบ e-Customs สำหรับผู้ประกอบการเอง ต้องลงทะเบียนเป็นผู้ส่งออกในระบบ e-Customs ไว้กับกรมศุลกากร เพื่อส่งข้อมูลสินค้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรทาง Internet ผู้ประกอบการ/ตัวแทน การเตรียมเอกสารในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสินค้าขาออก ประกอบด้วย

3.3.1 ใบขนสินค้าขาออกในระบบ e-Customs

3.3.2 ใบอนุญาตส่งออกสินค้าของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี)

3.3.3 บัญชีสินค้าส่งออก (ศบ.3) เป็นแบบฟอร์มของกรมศุลกากรใช้ในกรณีส่งออกตามทางอนุมัติ

3.3.4 สินค้าที่มีการส่งออกตามทางอนุมัติเฉพาะคราว ต้องยื่นคำร้องขอส่งออกสินค้าตามทางอนุมัติเฉพาะคราวเพื่อให้ด่านฯ พิจารณาอนุมัติ

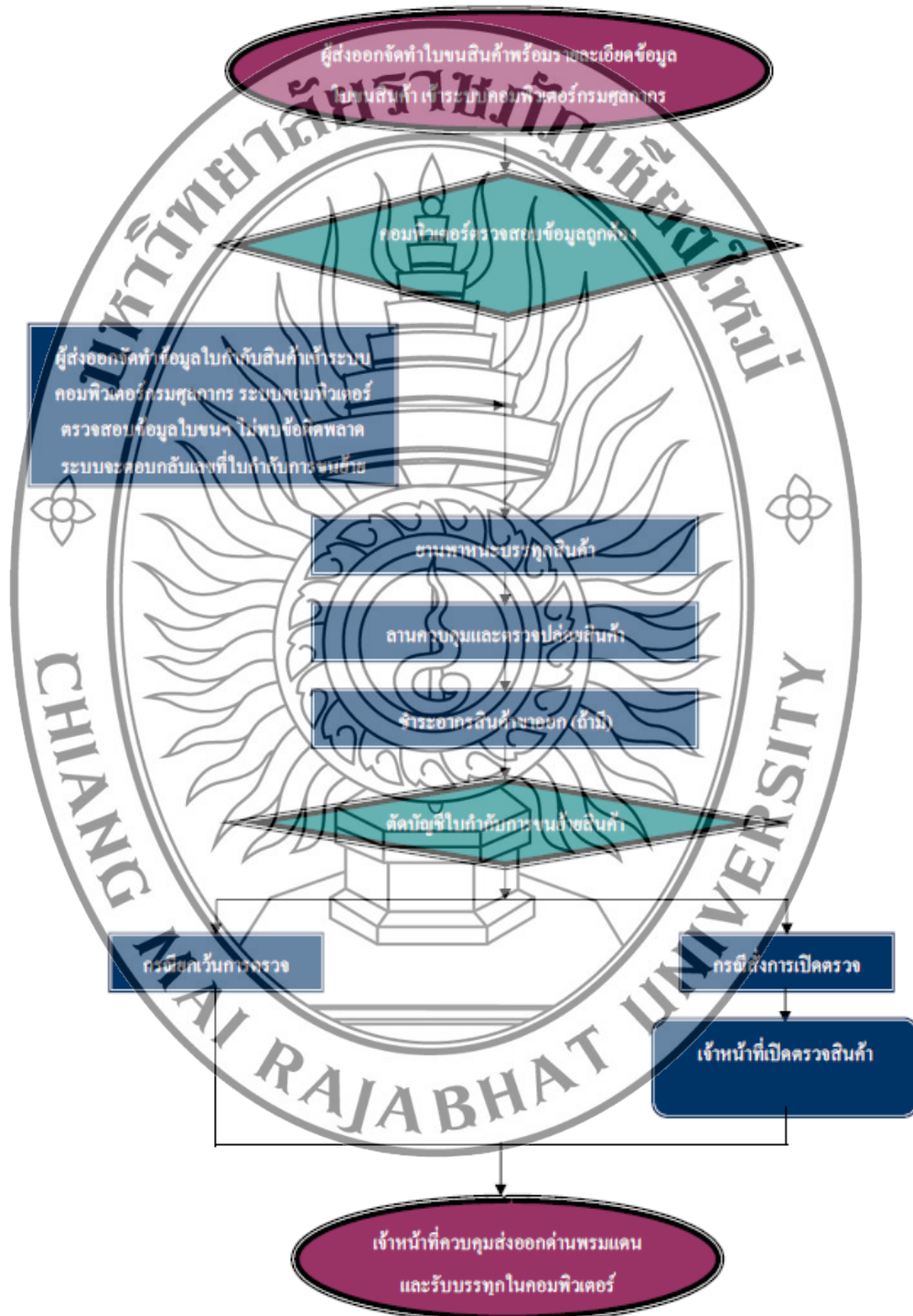
3.3.5 ใบกำกับการขนย้ายสินค้า (แบบฟอร์มในระบบ e-Customs ของผู้ส่งออก) เป็นเอกสารที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุกรถยนต์มาในแต่ละคัน

มาตรการควบคุมเกี่ยวกับความมั่นคงในพื้นที่ การส่งออกสินค้าและเป็นสินค้าทั่วไปที่ไม่ใช่ยุทธภัณฑ์ผ่านทางอนุมัติเฉพาะคราวในพื้นที่ไม่ใช่คลังสินค้าที่ได้รับอนุมัติ ด่านฯ จะพิจารณาดำเนินการเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น ทั้งนี้หากสินค้าดังกล่าวเป็นสินค้าประเภทเครื่องจักรกล ด่านฯ สอบถามความเห็นจากฝ่ายความมั่นคงในพื้นที่ก่อนการพิจารณาอนุมัติให้ส่งออกตามทางอนุมัติเฉพาะคราว

หลังจากนั้นนำเอกสารมายื่นที่ฝ่ายบริการทางศุลกากร ด่านศุลกากรเพื่อทำการตรวจปล่อยสินค้า ส่วนเงื่อนไขการตรวจปล่อย จะมี 2 แบบ คือ Green Line สินค้าได้รับการยกเว้นการตรวจ และ Red Line เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบสินค้าว่าตรงตามที่สำแดงในเอกสารที่ยื่นต่อด่านฯ หรือไม่ หากตรวจสอบแล้วถูกต้องก็จะบันทึกข้อมูลการตรวจสอบลงในระบบคอมพิวเตอร์ จากนั้นผู้ส่งออก/ตัวแทน จะนำสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรตามทางอนุมัติหรือตามทางอนุมัติเฉพาะคราวแล้วแต่กรณี

หากไม่ถูกต้องจะต้องถูกดำเนินคดีฐานสำแดงเท็จตามกฎหมายศุลกากร มาตรา 99 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งอาจมีโทษปรับหรือฟ่อนผันการปรับก็ได้ จึงจะทำการตรวจปล่อยแล้วนำสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรได้

ขั้นตอนปฏิบัติการส่งของออกทางบก แสดงได้ดังแผนภาพที่ 2.1  
 แผนภูมิที่ 2.1 ขั้นตอนปฏิบัติการส่งของออกทางบก



ที่มา : กรมศุลกากร, 2553 : 9

## ภาพรวมการส่งออกสินค้าของภาคเหนือตอนบนผ่านด่านศุลกากร

ภาคเหนือตอนบน ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำพูน พะเยา น่าน แพร่ ลำปาง และตาก มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ส.ป.ป.ลาว เมียนมาร์ อีกทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสู่จีนตอนใต้ การส่งสินค้าออก/นำเข้าผ่านด่านเชียงของและด่านศุลกากรเชียงแสน นับเป็นเส้นทางหลักสู่จีนตอนใต้ มีปริมาณการส่งออกและนำเข้าของด่านสรุปตามรายงานประจำปีได้ดังนี้

### 1. ด่านศุลกากรเชียงของ

#### 1.1 ความเป็นมาของด่านศุลกากรเชียงของ

ด่านศุลกากรเชียงของเป็นด่านศุลกากรภาคที่ 3 กรมศุลกากร เริ่มก่อตั้งครั้งแรกตามกฎหมายกระทรวงการคลัง (ฉบับที่ 2) เมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2481 ในชั้นแรกมีฐานะเป็นด่านฝักรของอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยมอบหมายให้นายอำเภอเชียงของทำหน้าที่นายด่านศุลกากร โดยตำแหน่งจนกระทั่งปี พ.ศ. 2503 กรมศุลกากรได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาปฏิบัติหน้าที่นายด่านศุลกากรแต่ยังคงใช้ว่าการอำเภอเชียงของเป็นที่ทำการชั่วคราว เนื่องจากไม่มีที่ทำการเป็นของตนเอง ต่อมาในปี พ.ศ. 2504 กรมศุลกากรได้จัดสรรงบประมาณก่อสร้างที่ทำการด่านศุลกากรเชียงของขึ้นอย่างเป็นทางการ ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และใช้ดำเนินการมาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน

ด่านศุลกากรเชียงของเป็นด่านศุลกากรที่สามารถนำเข้าและส่งออกได้ทุกประเภท รวมทั้งสามารถส่งออกของที่ขอคืนอากรขงเข้า หรือของที่มิทันขึ้นทุกประเภท ตามกฎหมายกระทรวงการคลังฉบับที่ 100 (พ.ศ. 2537) ลงวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2537 ด่านศุลกากรเชียงของมีพื้นที่รับผิดชอบและกำกับดูแลพื้นที่ชายแดนที่ติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (แขวงบ่อแก้ว และแขวงไซยะบุรี) มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตอำเภอเชียงของ เวียงแก่น ขุนตาล และเทิง ของจังหวัดเชียงราย รวมทั้งอำเภอเชียงคำและกิ่งอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา มีท่าหรือที่ที่เป็นทางอนามิสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จำนวน 3 จุด คือ

- (1) ท่าด่านศุลกากร
- (2) ด่านพรหมแดนเชียงของ (ท่าเรือปัก)
- (3) ท่าเรือเชียงของ (ท่าเรื่อน้ำลึก)

นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนอีก 5 จุด คือ

- (1) จุดผ่อนปรนบ้านแจ่มป้อม อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย
- (2) จุดผ่อนปรนบ้านฮวก กิ่งอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา
- (3) จุดผ่อนปรนบ้านหาดบ้าย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- (4) จุดผ่อนปรนบ้านห้วยลึก อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

(5) จุดผ่อนปรนบ้านร่มโพธิ์ทอง อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย

## 1.2 การกิจของด่านศุลกากรเชียงรายของ

ด่านศุลกากรเชียงรายของ นอกจากการปฏิบัติราชการในหน้าที่ตามปกติที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาแล้วยังมีการกิจอื่น ๆ ที่ได้ปฏิบัติตามแนวนโยบายของรัฐบาล กระทรวงการคลัง กรมศุลกากร และจังหวัดเชียงราย ดังนี้

- (1) โครงการศุลกากรโปร่งใส
- (2) โครงการ One Day Clearance
- (3) การประชุมร่วมศุลกากรและเอกชน
- (4) การป้องกันและปราบปรามยาเสพติด และสารตั้งต้น
- (5) ประสานงานและเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศ

## 1.3 รายงานสถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าส่งออกด่านศุลกากรเชียงรายของ

### 1.3.1 ภาพรวมสถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าส่งออกแยกรายปี

ภาพรวมสถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าส่งออกที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงรายของ อำเภอเชียงราย จังหวัดเชียงราย (ศุลกากรเชียงรายของ, 2557 : ออนไลน์) โดยภาพรวม และแยกรายปี ตั้งแต่ปี 2550 - 2557 (ตุลาคม 2556 – มีนาคม 2557) ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 มูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าส่งออก ปี 2546-2557

หน่วย : บาท

| ปีงบประมาณ                | มูลค่าสินค้านำเข้า | มูลค่าสินค้าส่งออก |
|---------------------------|--------------------|--------------------|
| 2550                      | 783,822,708.03     | 837,974,133.11     |
| 2551                      | 956,703,202.71     | 1,316,974,730.67   |
| 2552                      | 986,331,451.40     | 1,931,040,266.86   |
| 2553                      | 1,731,282,994.07   | 3,206,834,671.71   |
| 2554                      | 2,268,311,388.94   | 5,931,142,765.61   |
| 2555                      | 3,071,105,387.65   | 9,453,687,905.03   |
| 2556                      | 3,343,987,361.36   | 10,298,876,038.59  |
| 2557 (ต.ค. 56 – มี.ค. 57) | 1,198,892,938.48   | 6,192,768,649.27   |

ที่มา : ศุลกากรเชียงรายของ อำเภอเชียงราย จังหวัดเชียงราย, 2557 : ออนไลน์

กล่าวได้ว่า มูลค่าการนำเข้าสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายมีแนวโน้มที่สูงขึ้นทุกปี รวมถึงมูลค่าสินค้าส่งออกก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง เมื่อเปรียบเทียบระหว่างมูลค่าสินค้านำเข้า และสินค้าส่งออก นับได้ว่า สินค้าส่งออกจากประเทศไทยมีมูลค่ารวมมากกว่าสินค้านำเข้าเป็นอย่างมาก แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของสินค้าและความต้องการสินค้าของผู้บริโภคในประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ ส.ป.ป.ลาว เมียนมาร์ และประเทศจีนตอนใต้

### 1.3.2 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าขาออกแยกรายประเทศ

สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าขาออก ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยภาพรวม และแยกเป็นรายประเทศ ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-สินค้าขาออกแยกรายประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

| นำเข้าสินค้า       |           |       |            |       |           |      |
|--------------------|-----------|-------|------------|-------|-----------|------|
| ปีงบประมาณ         | ประเทศจีน |       | ส.ป.ป. ลาว |       | เมียนมาร์ |      |
| (ตุลาคม - กันยายน) | มูลค่า    | %     | มูลค่า     | %     | มูลค่า    | %    |
| 2554               | 1,782.020 | 78.56 | 486.291    | 21.44 | -         | -    |
| 2555 ไม่พบรายงาน   | -         | -     | -          | -     | -         | -    |
| ส่งออกสินค้า       |           |       |            |       |           |      |
| ปีงบประมาณ         | ประเทศจีน |       | ส.ป.ป. ลาว |       | เมียนมาร์ |      |
| (ตุลาคม - กันยายน) | มูลค่า    | %     | มูลค่า     | %     | มูลค่า    | %    |
| 2554               | 2,845.626 | 47.98 | 3,064.026  | 51.66 | 21.490    | 0.36 |
| 2555 ไม่พบรายงาน   | -         | -     | -          | -     | -         | -    |

ที่มา : ศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย, 2557 : 10-14

### 1.3.3 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าขาออกสูงสุด 10 อันดับ

สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและมูลค่าสินค้าขาออก โดยผ่านด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย แยกเป็นรายผลิตภัณฑ์ 10 อันดับ ที่ได้รับความนิยม ในปี 2554 แสดงได้ดังตารางที่ 2.3 และ ตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.3 มูลค่าสินค้านำเข้าสูงสุด 10 อันดับ ปี 2554

หน่วย : ล้านบาท

| ที่         | รายการสินค้า                        | หน่วย  | ปริมาณ      | มูลค่า (ล้านบาท) |
|-------------|-------------------------------------|--------|-------------|------------------|
| 1           | พืชผัก                              | กก.    | 64,200,504  | 808,379,143.41   |
| 2           | ผลไม้                               | กก.    | 23,463,350  | 420,652,380.10   |
| 3           | ถ่านหินลิกไนท์                      | กก.    | 390,000,000 | 353,958,540.00   |
| 4           | ดอกไม้, ไม้ประดับ                   | หีบห่อ | 127,789     | 301,447,328.85   |
| 5           | เคมีที่ใช้สำหรับผลิตยาสีพื้น        | หีบห่อ | 78,789      | 143,149,536.08   |
| 6           | แก๊สอาร์กอน                         | แท่ง   | 296         | 65,438,265.40    |
| 7           | ไม้แปรรูป                           | แผ่น   | 3,209,604   | 31,722,248.64    |
| 8           | รถบรรทุก+อุปกรณ์ (สุทธิน้ำหนัก)     | Unit   | 18          | 29,249,370.24    |
| 9           | ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์                  | กก.    | 3,033,500   | 14,333,364.77    |
| 10          | พาหนะเครื่องจักรหนัก (สุทธิน้ำหนัก) | Unit   | 5           | 12,705,726.00    |
| 11          | ของเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ                  | หีบห่อ | 24,955,431  | 87,275,449.45    |
| รวมทั้งสิ้น |                                     |        |             | 2,268,311,388.94 |

ที่มา : ศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย, 2557 : 11

ตารางที่ 2.4 มูลค่าสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปี 2554

หน่วย : ล้านบาท

| ที่ | รายการสินค้า                                 | หน่วย  | ปริมาณ     | มูลค่า (ล้านบาท) |
|-----|----------------------------------------------|--------|------------|------------------|
| 1   | น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว                          | ลิตร   | 98,513,355 | 2,333,875,309.40 |
| 2   | ผลไม้สด                                      | กก.    | 82,129,536 | 868,495,568.89   |
| 3   | น้ำมันเบนซิน                                 | ลิตร   | 35,744,384 | 796,566,672.62   |
| 4   | เนื้อสัตว์แช่แข็ง, เนื้อสัตว์ทำไว้ไม่ให้เสีย | กก.    | 7,314,046  | 428,285,451.63   |
| 5   | วัสดุก่อสร้าง                                | หีบห่อ | 6,619,354  | 355,021,753.01   |
| 6   | เครื่องอุปโภค-บริโภค                         | หีบห่อ | 481,094    | 257,350,711.06   |
| 7   | รถยนต์นั่งส่วนบุคคล                          | คัน    | 182        | 122,944,924.42   |

ตารางที่ 2.4 มูลค่าสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปี 2554 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

| ที่         | รายการสินค้า       | หน่วย  | ปริมาณ       | มูลค่า (ล้านบาท) |
|-------------|--------------------|--------|--------------|------------------|
| 8           | ยางมะตอย           | กก.    | 5,149,860    | 113,069,168.46   |
| 9           | ดอกกล้วยไม้        | กก.    | 4,941,899.44 | 109,447,386.17   |
| 10          | เหล็ก              | หีบห่อ | 691,921      | 94,838,334.56    |
| 11          | ของเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ | หีบห่อ | 4,181,829    | 451,247,485.39   |
| รวมทั้งสิ้น |                    |        |              | 5,931,142,765.61 |

ที่มา : ศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย, 2557 : 15

กล่าวได้ว่า ด้านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย นับเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ ทั้งนำเข้าและส่งออกสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยผ่านเส้นทางรถยนต์ มีสถิติการนำเข้าและส่งออกมีเพิ่มขึ้นทุกปี และในปี 2556 มีสถิติการนำเข้ากว่า 3,343,987,361.36 ล้านบาท และส่งออกกว่า 10,298,876,038.59 ล้านบาท อีกทั้งเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เปิดใช้การได้ คาดว่าจะมีสถิติการนำเข้าและส่งออกสูงกว่าเดิม เนื่องจากเป็นเส้นทางรถยนต์ที่ใช้เวลาสั้นกว่าเส้นทางอื่น ๆ สินค้าที่ได้รับความนิยมที่ส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ น้ำมันดีเซล และผลไม้ ส่วนสินค้านำเข้าที่ได้รับความนิยม คือ พืชผัก และผลไม้

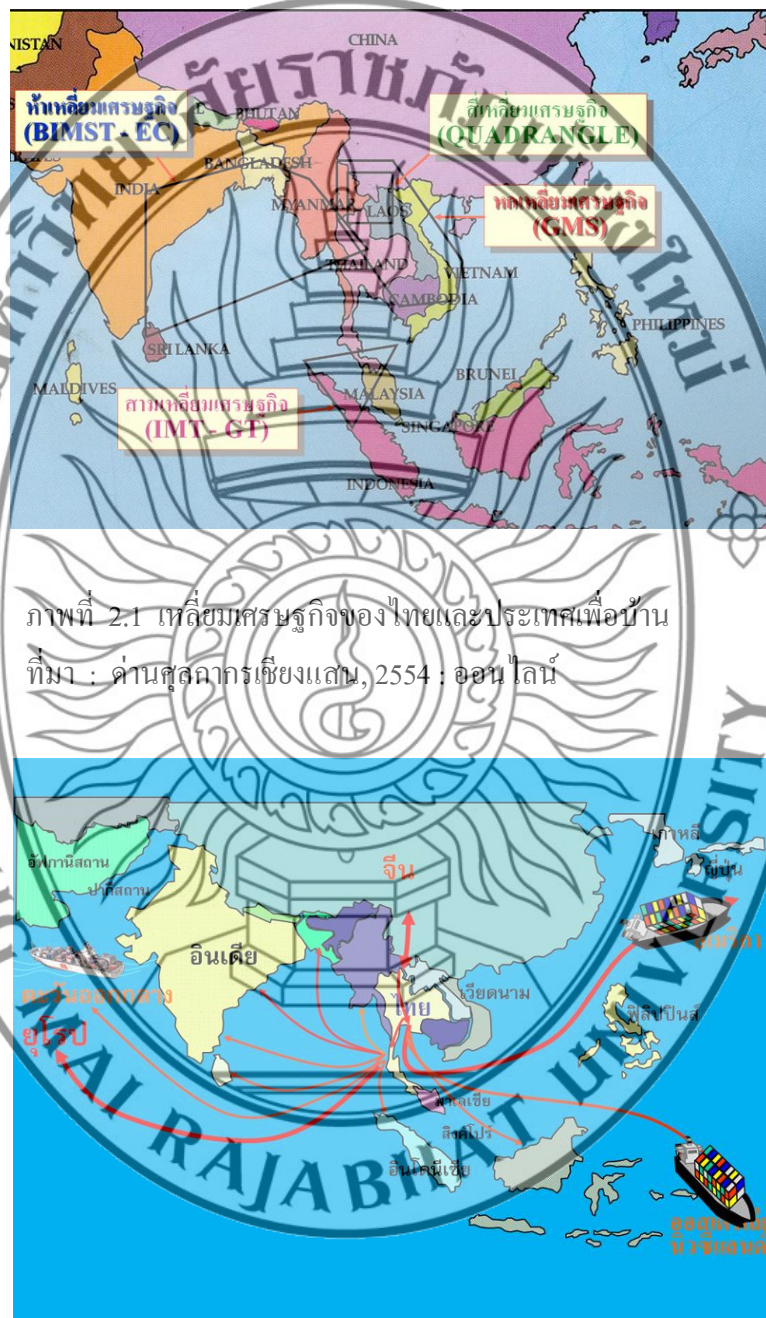
## 2. ด้านศุลกากรเชียงแสน

ด้านศุลกากรเชียงแสนได้เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา พื้นที่รับผิดชอบ เส้นทางการค้า และรายงานประจำปีเกี่ยวกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออก มาแสดงไว้ในเว็บไซต์ของหน่วยงาน (ด้านศุลกากรเชียงแสน, 2554 : ออนไลน์) ดังนี้

### 2.1 ความเป็นมาของด้านศุลกากรเชียงแสน

ด้านศุลกากรเชียงแสนอยู่ในสังกัดสำนักงานศุลกากรภาคที่ 3 กรมศุลกากร เป็นด้านศุลกากรทางบกและทางน้ำ ตั้งอยู่เลขที่ 185 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 900 กิโลเมตร จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายฉบับที่ 12 ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2487

พื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงแสน ได้แก่ อำเภอเชียงแสน อำเภอดอยหลวง อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอพญาเม็งราย อำเภอเวียงชัย โดยมีเส้นทางการค้าชายแดนที่เชื่อมต่อกับ ส.ป.ป.ลาว เมียนมาร์ และประเทศจีนตอนใต้ ดังนี้



ภาพที่ 2.2 เส้นทางเดินเรือเพื่อส่งสินค้าระหว่างไทยกับต่างประเทศ  
ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงแสน, 2554 : ออนไลน์



ภาพที่ 2.3 เส้นทางการเดินทางเรือเพื่อส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้  
ที่มา : ด้านศุลกากรเชียงแสน, 2554 : ออนไลน์

## 2.2 รายงานสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า มูลค่าสินค้าขาออกด้านศุลกากรเชียงแสน

### 2.2.1 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า มูลค่าสินค้าขาออกโดยภาพรวม

ภาพรวมมูลค่าสินค้านำเข้า มูลค่าสินค้าขาออกโดยผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขงนั้น มีรายงานสรุปดังตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า มูลค่าสินค้าขาออกโดยภาพรวม

หน่วย : ล้านบาท

| ปี<br>งบประมาณ | นำเข้า   | ส่งออก (ปกติ) | ส่งออก ผ่านแดน | ส่งออก ถ่ายล่า | รวมมูลค่าการค้า |
|----------------|----------|---------------|----------------|----------------|-----------------|
| 2554           | 1,100.12 | 8,992.65      | 915.14         | 1,420.32       | 12,428.23       |
| 2555           | 512.22   | 11,137.49     | 1,996.52       | 492.87         | 14,139.11       |
| 2556           | 654.73   | 12,325.53     | 11,303.33      | 3,127.35       | 27,410.94       |

ที่มา : ด้านศุลกากรเชียงแสน, 2556 : ออนไลน์

### 2.2.2 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า และ มูลค่าสินค้าขาออก แยกประเทศ

สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า และ มูลค่าสินค้าขาออก โดยแยกประเทศคู่ค้า ที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน เพื่อขนส่งสินค้าทางเรือจากประเทศไทยมุ่งสู่ประเทศเป้าหมาย ได้แก่ ส.ป.ป ลาว เมียนมาร์ และประเทศจีน แบ่งได้ดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ขาออก แยกประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

| นำเข้าสินค้า        |           |       |            |       |           |       |
|---------------------|-----------|-------|------------|-------|-----------|-------|
| ปีงบประมาณ          | ประเทศจีน |       | ส.ป.ป. ลาว |       | เมียนมาร์ |       |
| (ตุลาคม - กันยายน)  | มูลค่า    | %     | มูลค่า     | %     | มูลค่า    | %     |
| 2554                | 1,069.97  | 97.26 | 29.88      | 2.72  | 0.00      | 0.02  |
| 2555                | 485.94    | 94.32 | 26.06      | 3.23  | 3.23      | 0.62  |
| 2556                | 631.10    | 96.39 | 23.25      | 3.55  | 0.38      | 0.06  |
| 2557 ยังไม่พบรายงาน | -         | -     | -          | -     | -         | -     |
| ส่งออกสินค้า        |           |       |            |       |           |       |
| ปีงบประมาณ          | ประเทศจีน |       | ส.ป.ป. ลาว |       | เมียนมาร์ |       |
| (ตุลาคม - กันยายน)  | มูลค่า    | %     | มูลค่า     | %     | มูลค่า    | %     |
| 2554                | 3,872.04  | 43.06 | 2,869.68   | 31.91 | 2,250.93  | 25.03 |
| 2555                | 4,210.54  | 37.81 | 4,288.99   | 38.51 | 2,637.97  | 23.69 |
| 2556                | 3,508.99  | 28.47 | 6,099.97   | 49.49 | 2,716.61  | 22.04 |
| 2557 ยังไม่พบรายงาน | -         | -     | -          | -     | -         | -     |

ที่มา : ด่านศุลกากรเชียงแสน, 2556 : ออนไลน์

### 2.2.3 รายงาน 10 อันดับสินค้านำเข้า – ส่งออก

ภาพรวมสินค้านำเข้าสูงสุด จำนวน 10 อันดับ - ส่งออกสูงสุด จำนวน 10 อันดับ ที่ได้รับความนิยมจากทั้งภายในประเทศ และความต้องการสินค้าไทยของ ประเทศคู่ค้าโดยผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน ในปี 2555 (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2555 - พฤษภาคม 2556) อธิบายได้ดังตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7 รายงาน 10 อันดับสินค้านำเข้า – ส่งออกปี 2555

หน่วย : ล้านบาท

| นำเข้าสินค้า    |                  | ส่งออกสินค้า           |                  |
|-----------------|------------------|------------------------|------------------|
| รายการสินค้า    | มูลค่า (ล้านบาท) | รายการสินค้า           | มูลค่า (ล้านบาท) |
| แท็บเล็ต        | 146.41           | ชิ้นส่วนกระป๋องแช่แข็ง | 1,337.25         |
| เมล็ดทานตะวัน   | 64.92            | ยางแผ่นรมควันชั้น 3    | 433.08           |
| ไม้สักจีนแปรรูป | 27.20            | น้ำมันปาล์ม            | 422.40           |
| เมล็ดพืชทอง     | 23.25            | เพลาส่งกำลัง           | 379.43           |
| แอปเปิ้ล        | 221.54           | สุกมิจิวิต             | 326.21           |
| ดอกไม้เพลิง     | 17.21            | รถยนต์ใหม่             | 296.39           |
| กระเทียมสด      | 13.89            | โคมิจิวิต              | 230.10           |
| ดินเหนียว       | 13.23            | น้ำมันดีเซล            | 199.67           |
| เปลือกบง        | 10.42            | รถยนต์ปรับอากาศ        | 177.61           |
| เบ็ดเตล็ด       | 8.29             | เบ็ดเตล็ด              | 3,205.34         |

ที่มา : ด้านศุลกากรเชียงใหม่, 2556 : ออนไลน์

กล่าวได้ว่า ด้านศุลกากรเชียงใหม่ นับเป็นด่านขนส่งสินค้าสู่ ส.ป.ป.ลาว เมียนมาร์ ประเทศจีนตอนใต้ เป็นเส้นทางเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้าสู่ประเทศคู่ค้าที่มีความสำคัญ มาก่อนที่จะมีการตั้งด่านศุลกากรเชียงใหม่ซึ่งใช้วิธีเดินทางหลักคือรถยนต์ และมีขบวนการนำเข้า และส่งออกที่มีปริมาณสูง ได้แก่ ปี 2556 มีขบวนการนำเข้ากว่า 12,325.53 ล้านบาท และมีขบวนการส่งออกในด้านนี้กว่า 27,410.94 ล้านบาท เป็นยอดที่สูงกว่าทั้งนำเข้า/ส่งออกในด้านศุลกากร เชียงของ เนื่องจากผู้ประกอบการนิยมใช้เส้นทางเดินเรือในการขนส่งสินค้า เพราะมีค่าบริการ ที่ต่ำกว่าทางรถยนต์และทางเครื่องบิน

### ลักษณะของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ ประกอบไปด้วยลักษณะของกฎหมาย และความสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศ อธิบายได้ดังนี้

## 1. ลักษณะของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law) (ธวัช พิจารศิริกุล : ออนไลน์) เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศอันได้แก่ การซื้อขาย การชำระหนี้ตามสัญญาซื้อขาย การขนส่ง การประกันภัยทางทะเล การระงับข้อพิพาททางการค้า โดยอนุญาโตตุลาการ กฎหมายการค้าระหว่างประเทศเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงกฎหมายในสาขาต่างๆหลายสาขา โดยมีที่มาจกกฎหมายภายในของประเทศคู่ค้าและกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งประเพณีปฏิบัติทางการค้า

1.1 กฎหมายภายใน กฎหมายภายในของประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายภายในของประเทศที่เป็นผู้ขายสินค้าหรือเป็นผู้ส่งออกและกฎหมายภายในของประเทศผู้ซื้อสินค้าหรือผู้นำสินค้าเข้า กฎหมายภายในเหล่านี้รวมทั้งที่เป็นกฎหมายเอกชนซึ่งกำหนดสิทธิหน้าที่ระหว่างคู่กรณี เช่น กฎหมายว่าด้วยนิติกรรมสัญญา ซื้อขาย รับขน ตัวแทน ประกันภัย อนุญาโตตุลาการ และกฎหมายขัดกัน เป็นต้น และกฎหมายมหาชน เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำเข้า การส่งออก กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาษีอากรและศุลกากร เป็นต้น

1.2 กฎหมายระหว่างประเทศ เป็นความตกลงระหว่างประเทศของประเทศคู่ค้าที่ได้ทำความตกลงกันไว้ซึ่งอาจเป็นแบบทวิภาคี (Bilateral Agreement) คือ ระหว่างรัฐสองรัฐ หรือเป็นความตกลงที่เป็นแบบพหุภาคี (Multilateral Agreement) คือ มีหลายรัฐร่วมเป็นภาคี ความตกลงแบบทวิภาคีมักเรียกว่า สนธิสัญญา (Treaty) ส่วนความตกลงแบบพหุภาคีเรียกว่า Convention ความตกลงทั้งสองแบบมีทั้งที่มีลักษณะมหาชน และเอกชน

1.2.1 ความตกลงแบบทวิภาคี ได้แก่ ความตกลงที่เกี่ยวกับความร่วมมือทางการค้า (Trade Agreement) เช่น ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการเก็บภาษีซ้อน (Agreement for Avoidance of Double Taxation)

1.2.2 ความตกลงแบบพหุภาคี ได้แก่ อนุสัญญาต่าง ๆ เช่น ความตกลงที่เกี่ยวกับพิภคอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariff and Trade : GATT) โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการลดการกีดกันทางการค้าไม่ว่าในรูปแบบการตั้งกำแพงภาษีศุลกากรหรือรูปแบบอื่นๆ ตลอดจนการเลือกปฏิบัติ (Discriminatory Treatment) ต่อประเทศคู่ค้า เป็นต้น

1.3 ประเพณีปฏิบัติทางการค้า เป็นเรื่องที่ถูกปฏิบัติกันมานานจนได้รับการยอมรับกันทั่วไป ในเรื่องของการค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย การปฏิบัติทางการค้า (Practices) ขนบธรรมเนียม (Usages) มาตรฐาน (Standard) ทางการค้าซึ่งได้กำหนด หรือจัดทำขึ้นโดยสถาบันระหว่างประเทศ หรือสมาคมทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น International Commercial Terms หรือ

ที่เรียกว่า Incoterms และ Uniform Customs and Practices for Documentary Credits ซึ่งจัดทำขึ้นโดยหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce) หรือที่เรียกโดยย่อว่า ICC

ประเพณีปฏิบัติทางการค้านับว่าเป็นที่มาของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ โดยเฉพาะกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ก็ได้พัฒนาการมาจากประเพณีปฏิบัติทางการค้าทางเรือสมัยก่อน เช่น หลักในเรื่องของสัญญา CIF สัญญา FOB นอกจากนี้ประเพณีปฏิบัติทางการเดินเรือก็ได้ก่อให้เกิดหลักในเรื่องของการขนส่งทางทะเล และการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น ปัญหาที่มักจะโต้เถียงกันมีว่า ความตกลงระหว่างประเทศที่ดี และจารีตประเพณีทางการค้าที่ดีมีลักษณะเป็นกฎหมายหรือไม่ บางประเทศยอมรับว่าเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับได้ บางประเทศไม่ยอมรับว่ามีสถานะเป็นกฎหมาย

## 2. ความสำคัญของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) (สมชนก ภาสกรจิรัส : 2551) หมายถึงการนำเข้าและส่งออกสินค้าและบริการระหว่างประเทศ สาเหตุเนื่องจากแต่ละประเทศต้องมีการพึ่งพาซึ่งกันและกัน ไม่มีประเทศไหนในโลกที่มีปัจจัยการผลิตครบถ้วน หรือเพราะประเทศต่าง ๆ มีความสามารถในการผลิตแตกต่างกัน ประเทศที่ไม่มีความสามารถผลิตเพื่ออีกประเทศหนึ่งก็จำเป็นต้องนำเข้าสินค้าหรือบริการจากอีกประเทศ ซึ่งเป็นการดีกว่าที่จะทำในสิ่งที่ตนไม่ถนัด การค้าระหว่างประเทศปัจจุบันนี้ไม่ได้มีความเสรีตามทฤษฎี ประเทศต่าง ๆ มีการกีดกันทางการค้าในรูปแบบต่าง ๆ ด้วยเหตุผลต่าง ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรมรูปแบบการค้าหรือเงื่อนไขต่าง ๆ จึงมีการกำหนดเป็นกฎหมายสถานะแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมายของแต่ละประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่แล้ว ธุรกิจที่เข้าไปดำเนินงานในต่างประเทศมักต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับที่กำหนดโดยประเทศเจ้าบ้าน และมักไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ การมีความรู้ความเข้าใจในระบบการเมืองและกฎหมายของประเทศที่ทำธุรกิจด้วย เป็นสิ่งที่จำเป็นเนื่องจากสภาวะแวดล้อมเหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในด้านบวกหรือด้านลบได้ เช่น การลดกำแพงภาษีนำเข้าของประเทศที่เราส่งสินค้าไปขาย ก็เป็นโอกาสในการทำธุรกิจมากขึ้น

## ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับมณฑลยูนนาน

การดำเนินการวิจัย เรื่อง การศึกษาระเบียบพิธีการทางศุลกากรของการค้าชายแดนไทย – จีนตอนใต้ ด้านงานหัตถกรรมช่าง 10 สาขาของภาคเหนือตอนบน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระเบียบพิธีการทางศุลกากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งสินค้าไปจำหน่ายยังพื้นที่เป้าหมาย ได้แก่ มณฑลยูนนาน และ

เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับประเทศไทย อีกทั้งยังมีเส้นทางการคมนาคมที่สะดวก และรองรับการขนส่งสินค้า

### 1. ข้อมูลทั่วไปของมณฑลยูนนาน

โดยผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของมณฑลยูนนาน ประเทศจีน จากการรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ วารสาร เอกสารอัดสำเนา และเอกสารออนไลน์ ของหน่วยงานราชการ และเอกชน ดังที่ธนาคารกสิกรไทย (2556 : ออนไลน์) กล่าวว่า มณฑลยูนนาน หรือยูนหนาน เป็นมณฑลที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 8 ของจีน มีพื้นที่ 394,000 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่ราบสูง ตั้งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เป็นมณฑลที่ไม่มีทางออกทะเล แต่มีพรมแดนติดกับประเทศพม่า เวียดนาม และลาว มณฑลยูนนานจึงมีความโดดเด่นด้านการค้าชายแดน โดยมีพม่าเป็นคู่ค้าอันดับหนึ่ง และเวียดนามเป็นอันดับสอง นอกจากนี้ยังเป็นมณฑลที่ตั้งอยู่ใกล้ไทยมากที่สุด มีความใกล้ชิดและติดต่อกับไทยมานานตั้งแต่มีความร่วมมือกันภายใต้กรอบความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ แม้ว่าจะไม่มีพรมแดนติดต่อกันโดยตรง แต่สามารถใช้เส้นทางการขนส่งทางแม่น้ำโขงและทางถนนโดยผ่านประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้เส้นทางรถยนต์ R3E (คุนหมิง – ลาว – กรุงเทพฯ) ระยะทาง 1,800 กิโลเมตร และเส้นทางแม่น้ำโขง (สิบสองปันนา - เชียงของ) ทั้งนี้ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ - หัวใจทราย) คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 2010 และแล้วเสร็จปี 2012 ไทยกับยูนนานจึงสามารถติดต่อค้าขายกันโดยตรงทางการค้าชายแดน มณฑลยูนนานเป็นมณฑลที่มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ทั้งพันธุ์ไม้และสัตว์นานาชนิด และยังมีแหล่งพลังงานทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะการผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำและพลังงานความร้อนจากถ่านหิน รวมทั้งมีแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยวมากมาย นอกจากนี้ยูนนานยังมีแหล่งทรัพยากรแร่ธาตุที่อุดมสมบูรณ์ และยังเป็นฐานการผลิตทองคำ ตะกั่ว สังกะสี ดีบุก และอลูมิเนียมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจีน

นอกจากนี้ยูนนานยังมีความหลากหลายทางชนชาติ ในปี 2008 ยูนนานมีจำนวนประชากรประมาณ 45 ล้านคน ซึ่งมากเป็นอันดับ 14 ของประเทศจีน ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวฮั่น และมีชนกลุ่มน้อยอีก 25 ชนชาติ ถือได้ว่าเป็นมณฑลที่มีชนกลุ่มน้อยหลากหลายกลุ่มมากที่สุดของจีน ประชากรส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในพื้นที่ชนบท ยูนนานเป็นมณฑลหนึ่งที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและเพิ่มขึ้นทุกปี ในปี 2008 มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 570.01 พันล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 11.0 มีรายได้ต่อหัวของประชากรประมาณ 12,587 หยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 ในปี 2007 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมมาจากภาคเกษตรกรรมร้อยละ 17.7 ภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 43.3 และอุตสาหกรรมด้านการบริการร้อยละ 39.1 จะเห็นได้ว่ามณฑลยูนนานได้ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมด้านการผลิตและด้านการบริการมากขึ้น แต่ถึงอย่างไรอุตสาหกรรม

ด้านการเกษตรยังถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มณฑลยูนนานมีความแข็งแกร่งและเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เนื่องจากยูนนานยังมีทรัพยากรธรรมชาติทางการเกษตรอย่างอุดมสมบูรณ์ เมืองที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุด คือ นครคุนหมิง รองลงมา คือ ชูจิ่ง และยู่ซี

ผลิตผลทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ อ้อย เมล็ดพืชพวกข้าว ธัญพืช และข้าวโพด ใบยาสูบ ขางพารา ใบชา สมุนไพร ผลไม้จำพวกกล้วย และพืชตระกูลส้ม

สำหรับอุตสาหกรรมชั้นนำของยูนนาน ได้แก่ อุตสาหกรรมเคมี โลหะ พลังงาน อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งอุตสาหกรรมยาสูบซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของมณฑล และเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ บริษัทผลิตบุหรี่ขนาดใหญ่ของยูนนานที่สำคัญ เช่น โรงงานผลิตบุหรี่คุนหมิง โรงงานผลิตบุหรี่ชูจิ่ง และ บริษัท Yuxi Hongta Tobacco ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทผลิตบุหรี่ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศจีน

นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมภาคพลังงานที่เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของยูนนาน และมีบทบาทสำคัญภายใต้โครงการขนส่งพลังงานไฟฟ้าจากตะวันตกไปสู่ตะวันออกของประเทศจีน “West – East Electricity Transmission Project” ปัจจุบันยูนนานมีสถานีผลิตกระแสไฟฟ้าพลังความร้อนขนาดใหญ่ 7 แห่ง และสถานีผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำขนาดใหญ่รวม 6 แห่ง ทำให้ยูนนานสามารถผลิตไฟฟ้ามากเป็นอันดับสองของจีน แหล่งพลังงานนี้มีทั้งไฟฟ้าจากพลังน้ำและถ่านหิน ซึ่งกลุ่มบริษัทสหยูเนียนจากไทยได้เข้าไปลงทุนสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินในยูนนาน ตั้งเป็นบริษัท ยูเนียน เอ็นเนอร์ยี่ (ไชน่า) จำกัด ตั้งแต่ปี 1993 และยังคงขยายกิจการสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าไปทั่วทั้งประเทศจีนรวม 11 แห่ง เช่น ในมณฑลเจียงซู มณฑลเจ้อเจียง เป็นต้น

ยูนนานยังได้พัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและเครื่องดื่ม โดยมีผลิตภัณฑ์ที่มีชื่อเสียงทั้งในประเทศจีนและต่างประเทศ เช่น ชาผู่เออร์ (Puer Tea) และยังเป็นฐานการปลูกและแปรรูปกาแฟที่สำคัญอีกแห่งของจีนด้วย ซึ่งได้มีบริษัทผลิตกาแฟแมกซ์เวลล์ (Maxwell) และเนสเล่ (Nestle) ทำการลงนามตกลงกับยูนนาน เพื่อรับซื้อเมล็ดกาแฟปริมาณกว่า 10,000 ตันต่อปี โดยเฉพาะในเขตผู่เออร์ ได้กลายเป็นฐานการปลูกกาแฟที่ใหญ่ที่สุดของจีนด้วย

สำหรับภาคบริการ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวถือเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการพัฒนามากที่สุดในภาคตะวันตกของจีน เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ มีความหลากหลายของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ตลอดจนการมีจำนวนชนกลุ่มน้อยเผ่าต่างๆ ที่มีวัฒนธรรมและวิถีชีวิตที่น่าสนใจสำหรับนักท่องเที่ยว ในปี 2008 มณฑลยูนนานมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติถึง 1,008 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ 5.107 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 15.6

ในส่วนของรัฐกิจการเงินการธนาคาร เนื่องจากรัฐบาลจีนยังดำเนินนโยบายค่อนข้างปิดสำหรับธนาคารต่างชาติโดยอนุญาตให้ธนาคารต่างชาติสามารถเปิดดำเนินการในรูปแบบของสำนักงานตัวแทน ธนาคารร่วมทุน และสาขาได้เฉพาะบางเมืองเท่านั้น โดยปัจจุบันธนาคารจากต่างชาติที่เข้ามาลงทุนเปิดสาขาและสำนักงานตัวแทนในนครคุนหมิงมีเพียง 2 ธนาคารเท่านั้น ซึ่งเป็นธนาคารจากประเทศไทยทั้งหมด ได้แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นธนาคารต่างประเทศแห่งแรกที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลจีนให้เปิดสาขาที่คุนหมิง และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดสำนักงานตัวแทนของธนาคารที่คุนหมิงเช่นกัน

## 2. นโยบายเศรษฐกิจระดับมหภาค

นโยบายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับปัจจุบันคือ ฉบับที่ 11 (ปี 2006 – 2010) ในระดับประเทศได้เน้นในเรื่องการสร้างจีนให้เป็นสังคมที่กลมกลืน และปรองดอง และเน้นการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์ ตลอดจนการส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศอย่างสมดุล กระตุ้นความต้องการในประเทศ และการส่งเสริมให้บริษัทจีนออกไปลงทุนในต่างประเทศ ส่งผลให้ระดับมหภาตอย่างยาวนานให้ความสำคัญในเรื่องของการเปิดเสรีติดต่อค้าขายกับต่างประเทศด้วยเช่นกัน ดังนั้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 ของมณฑลยูนนานจึงได้มุ่งเน้นในเรื่องการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น โดยอาศัยความได้เปรียบในเรื่องทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ เพื่อให้ยูนนานเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคที่สามารถเชื่อมโยงการค้าระหว่างจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ จึงมีนโยบายสำคัญ ดังนี้

### 2.1 นโยบาย “เชิญเข้ามา” และ “ก้าวออกไป”

ถือเป็นเครื่องมือที่จะช่วยขับเคลื่อนการเปิดเสรีการค้ากับต่างประเทศ นโยบายนี้มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรและตลาดทั้งสองฝ่ายเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยแบ่งกลุ่มประเทศออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นกลุ่มที่มณฑลยูนนานต้องการเชิญให้เข้ามาลงทุน ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว มีทุนเข้มแข็ง มีตลาดที่ค่อนข้างอิ่มตัว และมีระดับเทคโนโลยีการผลิตและการบริหารจัดการสูง ประเทศกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ประเทศในทวีปอเมริกาเหนือ ยุโรป ญี่ปุ่น รวมถึงฮ่องกง มาเก๊า ไต้หวัน สำหรับกลุ่มที่สอง คือ กลุ่มประเทศที่จีนต้องการเข้าไปลงทุน ได้แก่ กลุ่มประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีพรมแดนติดต่อหรือใกล้ชิดกับมณฑลยูนนาน ตลาดในกลุ่มนี้มีความสำคัญต่อการขยายตลาดสินค้าของมณฑลยูนนาน และสามารถช่วยลดแรงกดดันในการแข่งขันกับสินค้าจากมณฑลอื่นๆ ในประเทศจีน ซึ่งจะส่งผลให้ธุรกิจของมณฑลยูนนานมีโอกาสพัฒนาและเติบโตมากขึ้น

นครชุมน์หมิงเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน และเป็นศูนย์กลางทางการเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม เป็นศูนย์กลางผู้บริโภคที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของยูนนาน ด้วยตลาดผู้บริโภคที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้มีบริษัทค้าปลีกต่างชาติหลายบริษัทเข้ามาเปิดสาขาในนครชุมน์ เช่น

ห้างวอลมาร์ท ห้างเพียวสมาร์ท ห้างทรัสสมาร์ท ห้างโรเมท ห้างคาร์ฟูร์ อุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ การผลิตเครื่องมือ เครื่องจักร เคมีภัณฑ์ สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ แปรรูปอาหาร ไบยาซูบ

นอกจากนี้ยังมีเมืองสำคัญต่าง ๆ ที่เป็นเมืองทางด้านอุตสาหกรรมของยูนนาน ได้แก่ เมืองตงชวาน (Dongchuan) เป็นเมืองที่เป็นแหล่งผลิตทองแดงที่สำคัญของประเทศจีน และยังเป็นแหล่งผลิตปูนซีเมนต์ คอมเพรสเซอร์ของเครื่องปรับอากาศ อุปกรณ์ผลิตพลังงานความร้อนจากแผ่นรับแสงอาทิตย์อีกด้วย เมืองเก้อจิ่ว (Gejiu) เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงในการทำเหมืองแร่ดีบุก เนื่องจากมีดีบุกเกือบครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศจีน เมืองอู๋จิ่ง (Wujing) มีการทำเหมืองถ่านหิน การผลิตกระแสไฟฟ้า ผลิตรถยนต์ วัสดุก่อสร้าง การแปรรูปอาหาร และเมืองยู่ซี (Yuxi) เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงในด้านการปลูกข้าวและไบยาซูบ เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมกับไบยาซูบ มีโรงงานผลิตบุหรี่ที่ใหญ่ที่สุดของจีน

ในส่วนของเมืองท่องเที่ยวหลักได้แก่ เมืองต้าหลี่ (Dali) เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงทางประวัติศาสตร์และการผลิตหินอ่อน ทั้งยังเป็นศูนย์กลางการค้าที่ใหญ่ที่สุดและเป็นแหล่งคมนาคมขนส่งที่สำคัญทางภาคตะวันตกของมณฑลยูนนาน เมืองลี่เจียง (Lijiang) มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญคือ ภูเขาหิมะและเมืองโบราณต้าเหลียนจิน เป็นเมืองที่สามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี และเมืองเจียงรุ่ง (Jinghong) เป็นเมืองหลวงของเขตปกครองตนเองชนชาติไตสิบสองปันนา ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง เป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาวิทยาศาสตร์และสัตว์ของมณฑลยูนนาน

ปัจจุบัน มณฑลยูนนานได้มีการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน เช่น การสร้างถนน สร้างสะพาน การบินและรถไฟ เป็นต้น ส่งเสริมการแปรรูปอุตสาหกรรมสินค้า พวกฟอสฟอรัส ยางพารา เหล็กและโลหะที่ไม่เป็นสนิม อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงและการเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว บริษัทธุรกิจต่างประเทศที่เข้ามาลงทุนในยูนนาน ได้แก่ ฮองกง ไต้หวัน สหรัฐฯ สิงคโปร์ ไทย พม่า ญี่ปุ่น เป็นต้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศยูนนานได้จัดตั้งเขตพัฒนาเพื่อดึงดูดเงินทุนและเทคโนโลยีจากต่างประเทศหลายเขตได้แก่ เขตพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีระดับสูงแห่งชาตินครคุนหมิง เน้นส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง อาทิเช่น เทคโนโลยีชีวภาพ เทคโนโลยีด้านเวชภัณฑ์ เทคโนโลยีด้านเครื่องจักร การผลิตวัสดุก่อสร้างแบบใหม่ เป็นต้น ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ 4 ส่วนหลักๆ คือ เขตเมืองใหม่ “เหลียงเจียเหอ” เขตวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจินตง เขตวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ไม่ใช่ของภาครัฐ และวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสตรีท เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีนครคุนหมิง เป็นเขตเศรษฐกิจและเทคโนโลยีระดับประเทศ เน้นพัฒนาการค้า อสังหาริมทรัพย์ นวัตกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมเวชภัณฑ์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของนครคุนหมิง มีบริษัททั้งจากยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและประเทศในกลุ่มอาเซียนเข้ามาลงทุน

มากกว่า 500 โครงการ เขตพัฒนาด้านการท่องเที่ยวแห่งชาติทะเลสาบเดียนเบียนฟู เป็นเขตที่ส่งเสริมให้มีการลงทุนทางด้านการท่องเที่ยว อาทิเช่น ศูนย์กีฬาครบวงจร สนามกอล์ฟ สวนสาธารณะ ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น และนิคมอุตสาหกรรมจิ้งหรีด เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลเมืองจิ้งหรีดและบริษัทเอกชนไทย คือ Globalization Economic and Promotion Network (GEPN) มุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้า และอุตสาหกรรมยางเป็นหลัก ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้มีความได้เปรียบทางด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี ด้านต้นทุนที่ดินที่ต่ำกว่าที่อื่น รวมทั้งท่าเรือที่ตั้ง ซึ่งมีความสะดวกต่อการกระจายสินค้าทั้งทางรถยนต์ และทางแม่น้ำ โดยเฉพาะจากถนนสายคุนหมิง – กรุงเทพฯ จะสามารถขนส่งสินค้าจากนิคมฯ นี้มายังกรุงเทพฯ โดยใช้เวลาไม่เกิน 1 วัน และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ได้อีกด้วย

#### 4. การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

การค้าต่างประเทศของเวียดนามมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง อาเซียนถือเป็นตลาดคู่ค้าที่สำคัญ โดยเฉพาะพม่าและเวียดนาม สินค้าส่งออกหลัก คือ บุหรี่ เครื่องจักรและเครื่องยนต์ ฟอสฟอรัส ไม้ยาสูบ ผักและผลไม้ กุ้งแป และดอกไม้สด ในปี 2008 ปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักรกล ผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีขั้นสูง และผลิตภัณฑ์การเกษตร เติบโตเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สำหรับสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ เครื่องบินโดยสาร กั้นกรองบุหรี่ ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ ยางพาราดิบ วัสดุไม้ เม็ดมะม่วงหิมพานต์และผลไม้แปรรูปแข็ง เป็นต้น

การค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม ส่วนมากเป็นการค้าชายแดน ในปี 2008 ไทยมีการค้ากับเวียดนาม 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6 ซึ่งไทยขาดดุลการค้า โดยมีมูลค่าการนำเข้าจากเวียดนาม 229 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และส่งออกไปยังเวียดนาม 20.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าส่งออกของไทยที่สำคัญ คือ ผลไม้ไทย อาหารทะเล แผ่นยางธรรมชาติ แร่โลหะ พืชที่ใช้ในการผลิตยา เป็นต้น โดยลำไยและแผ่นยางธรรมชาติมีมูลค่าที่สูงเกือบร้อยละ 70 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากไทยทั้งหมด ในขณะที่สินค้านำเข้าจากเวียดนามที่สำคัญ คือ โลหะนอกกลุ่มเหล็ก ปุ๋ยเคมี ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ ผักและผลไม้

นอกจากนี้ธุรกิจไทยยังได้เข้าไปลงทุนในเวียดนามหลายโครงการ นับตั้งแต่อดีตจนถึงสิ้นปี 2008 ไทยมีมูลค่าการลงทุนสุทธิ 75.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โครงการลงทุนหลักที่สำคัญ ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม (บริษัทเครือ TCC Group) อุตสาหกรรมการผลิต ธุรกิจเกษตรกรรม (เครือซีพี) ธุรกิจพลังงานไฟฟ้า (บริษัทสหยูเนียน) ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ อุตสาหกรรมอาหาร และร้านอาหารไทย

บริษัทไทยที่เข้าไปลงทุนในเวียดนามส่วนมากจะลงทุนในนครคุนหมิง ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านอุตสาหกรรมอาหารและการเกษตร และอุตสาหกรรมโรงแรม อาทิเช่น

(1) เครือสหยูเนี่ยน ได้ร่วมลงทุนกับจีนตั้งโรงงานไฟฟ้าพลังน้ำและพลังงานความร้อน

(2) บริษัทในเครือซีพี คือ บริษัท ECI – Metro Investment เป็นตัวแทนจำหน่าย Caterpillar และ บริษัท Kunming Chia Tai ผลิตอาหารสัตว์ เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มซีพีและโรงงาน Kunming Wheat Powder Factory

(3) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เปิดสาขาที่คุนหมิง  
(4) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดสำนักงานตัวแทนของธนาคารที่คุนหมิง

สำหรับบริษัทของมณฑลยูนนานที่เข้ามาลงทุนในไทย ได้แก่  
(1) บริษัทอุตสาหกรรมเบียร์แม่น้ำหลานซังประเทศไทย เป็นบริษัทของกลุ่มอุตสาหกรรมเบียร์แม่น้ำหลานซังยูนนาน ตั้งที่จังหวัดเชียงราย

(2) บริษัทหยุนถง (ประเทศไทย) เป็นบริษัทของกลุ่มบริษัทอุตสาหกรรมทองแดงยูนนาน ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

(3) บริษัทอุตสาหกรรมแร่ยูนนานไท่ชิ่ง ดำเนินการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์สินแร่และการแปรรูปแร่

(4) บริษัทอุตสาหกรรมแร่ยูนนานต้าก๊วงป้อไท่ ดำเนินธุรกิจบุกเบิกผลิตภัณฑ์แร่

(5) บริษัทน้ำฟ้า – ส่งออกสินค้าเกษตรกรรมทางโพ่ช่งเว่ย ดำเนินธุรกิจนำเข้า – ส่งออก และจัดจำหน่ายผักสด ผลไม้ และสินค้าเกษตรแปรรูป

โอกาสการลงทุนในมณฑลยูนนาน มีหลายธุรกิจที่นักธุรกิจไทยสามารถเข้าไปลงทุนในยูนนานได้ อาทิ

ธุรกิจอาหารไทย ในปัจจุบันมีร้านอาหารไทยในยูนนานเพียง 8 – 9 แห่ง ซึ่งส่วนมากผู้ที่ลงทุนจะเป็นชาวจีน มีเพียงไม่กี่ร้านเท่านั้นที่เป็นนักธุรกิจชาวไทย จึงเป็นโอกาสสำหรับคนไทยที่จะเข้าไปทำธุรกิจนี้ เนื่องจากร้านอาหารไทยที่เปิดอยู่มีจุดอ่อนเรื่องรสชาติอาหารและการให้บริการในรูปแบบของไทย นอกจากนี้ร้านอาหารไทยส่วนใหญ่มักตั้งอยู่ภายในนครคุนหมิงเท่านั้น ซึ่งความจริงแล้วมีอีกหลายเมืองในยูนนาน ที่มีศักยภาพเพียงพอที่นักลงทุนชาวไทยจะสามารถเข้าไปเปิดร้านอาหารไทยได้ เช่น เมืองท่งเกี๋ยอย่างคำหลี่ ลี้เจียง และเมืองจิ่งหงของสิบสองปันนา อีกทั้งชาวจีนในยูนนานเองก็มีรสนิยมในการบริโภคอาหารที่มีรสชาติจัด โดยเฉพาะอาหารของชนชาติไต ในเขตสิบสองปันนา มีรสชาติใกล้เคียงอาหารไทย ชาวยูนนานจึงสนใจและนิยมบริโภคอาหารไทยมากขึ้น

ธุรกิจส่งออกผลไม้ไทย ชาวจีนให้การยอมรับผลไม้ไทยมากขึ้น อาทิ ทูเรียน เงาะ มังคุด ลำไย เนื่องจากมีรสชาติหวานหอม อร่อยถูกปาก ซึ่งในช่วง 2 – 3 ปีที่ผ่านมาชาวยุโรปนิยมบริโภคผลไม้ไทยเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งความสะดวกในการหาซื้อผลไม้ไทยก็มีมาก เพราะมณฑลยูนนานมีชายแดนติดกับประเทศลาว พม่า และเวียดนาม และตั้งอยู่ไม่ไกลจาก จ.เชียงราย จึงทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวก ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางแม่น้ำโขง ทางบก และทางอากาศ นอกจากนี้ไทยยังมีผลไม้สดและผลไม้แปรรูปอีกหลายชนิด จึงเป็นโอกาสที่นักธุรกิจไทยควรจะไปเปิดตลาดผลไม้ไทยชนิดอื่น ๆ ด้วย

ธุรกิจอาหารทะเล พื้นที่ยูนนานส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง และไม่มีทางออกติดทะเล ทำให้ชาวยุโรปไม่สามารถหาอาหารทะเลบริโภคได้ง่ายนัก อาหารทะเลที่ขายในยูนนานส่วนมากก็มาจากมณฑลกว่างตุง แต่ก็ถูกซื้อโดยภัตตาคารใหญ่ๆ ทำให้อาหารทะเลมีราคาสูง และไม่สด เนื่องจากต้องขนส่งเป็นระยะทางไกล เหตุนี้จึงเป็นโอกาสของนักธุรกิจไทยในการทำธุรกิจส่งออกอาหารทะเล อาจจะเป็นทั้งอาหารสดและแช่แข็ง โดยนอกจากจะขนส่งผ่านทางเครื่องบินซึ่งมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงแล้ว ยังสามารถขนส่งผ่านเส้นทางถนนหิมาลัย – กรุงเทพฯ ที่ใช้เวลาเพียง 20 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ต่ำกว่า จึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการนำอาหารทะเลของไทยเข้ามาจำหน่ายยังมณฑลยูนนาน และสามารถส่งต่อไปยังมณฑลใกล้เคียง เช่น กุ้ยโจว เสฉวน และหูหนานได้

ธุรกิจด้านการโรงแรมและท่องเที่ยว ยูนนานถือเป็นมณฑลหนึ่งที่มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย ประกอบกับมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ธุรกิจด้านการโรงแรมและการท่องเที่ยวต้องมีการปรับตัว แต่ยูนนานยังขาดผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการด้านการโรงแรม และการให้บริการ รวมทั้งการฝึกอบรมบุคลากรอย่างมืออาชีพ จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้เต็มที่ ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีชื่อเสียงในด้านการบริการด้านการโรงแรม และการท่องเที่ยว จึงเป็นโอกาสที่นักธุรกิจชาวไทยจะเข้ามาเจาะและขยายตลาดในมณฑลนี้

ธุรกิจสปาและการนวดแผนโบราณของไทย มณฑลยูนนานเป็นอีกหนึ่งมณฑลของจีนที่มีความนิยมในเรื่องของการบำรุงผิวพรรณ และการนวดตัว จะเห็นได้ว่ามีแหล่งให้บริการนวดตัวและสปาอยู่มากในมณฑลนี้ จึงเป็นโอกาสในการทำธุรกิจนี้ เนื่องจากประเทศไทยเองก็มีชื่อเสียงในการนวดแผนโบราณแบบไทย นอกจากนี้ ร้านสปาที่เปิดอยู่ส่วนมากแม้จะมีการนวดแบบไทย แต่ก็ยังเป็นการบริการที่ไม่ตรงกับวิธีการดั้งเดิมแบบโบราณของไทยนัก และในปัจจุบันยังไม่มีนักลงทุนชาวไทยเข้ามาลงทุนด้านสปาไทยหรือการนวดแผนโบราณแบบไทยโดยเฉพาะ ถือได้ว่าเป็นตลาดที่ยังคงเปิดกว้าง

ธุรกิจด้านการศึกษา โดยเฉพาะสอนภาษาไทย ภาษาไทยกำลังได้รับความสนใจจากชาวยุโรปมากขึ้น เนื่องจากมีลักษณะความเป็นอยู่และวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกัน อีกทั้งในช่วง 2 – 3 ปีที่ผ่านมา มีนักศึกษาจีนจากยูนิเวอร์ซิตีจำนวนมากเดินทางมาศึกษาต่อยังประเทศไทย และสถาบันการศึกษาของยูนิเวอร์ซิตีเองหลายแห่งก็เปิดสอนวิชาภาษาไทย จึงเป็นโอกาสที่นักธุรกิจชาวไทยจะเข้ามาลงทุนและบุกเบิกด้านการศึกษา เพื่อให้ภาษาไทยเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายมากขึ้น

ดังที่ ธนาคารแห่งประเทศไทย (2551 : ออนไลน์) ได้สรุปข้อมูลเกี่ยวกับมณฑลยูนิเวอร์ซิตี สาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนี้

### 1. ข้อมูลทั่วไป

GDP : ปี 2554 เท่ากับ 875,095 ล้านหยวน (เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ร้อยละ 13.7)

รายได้เฉลี่ยต่อคน : 18,957 หยวน/คน/ปี (ปี 2554)

ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) : ปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 4.9

อัตราการว่างงาน : ร้อยละ 4.1 (ปี 2554 ในเขตเมือง)

### 2. การเงินการธนาคาร

ระบบธนาคารจีนประกอบด้วย ธนาคารประชาชนจีน (The People's Bank of China) หรือธนาคารกลาง ธนาคารเฉพาะกิจ ธนาคารพาณิชย์ และธนาคารต่างชาติ

รัฐบาลจีนอนุญาตให้ธนาคารต่างชาติเปิดดำเนินการในรูปแบบของสำนักงานตัวแทนธนาคารร่วมทุน และสาขาได้เฉพาะบางเมืองเท่านั้น และมีข้อจำกัดอื่น ๆ เช่น ตั้งสำนักงานตัวแทนมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี มีสินทรัพย์รวมในวันที่ย่อยกระด้างเป็นสาขาไม่ต่ำกว่า 20,000 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ และเมืองที่ตั้งสาขาจะต้องเป็นเมืองที่รัฐบาลกลางประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจเสรีทางการเงิน

ธนาคารต่างชาติที่เข้าไปลงทุนในนครคุนหมิงมี 2 ธนาคาร คือ ธนาคารกรุงไทย จำกัด(มหาชน) เป็นธนาคารต่างประเทศแห่งแรกที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลจีนให้เปิดสาขาที่นครคุนหมิง (นครคุนหมิงได้เปิดเสรีทางการเงิน เมื่อเดือนสิงหาคม 2538) เปิดสาขาเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2539 และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดสำนักงานตัวแทนของธนาคารที่นครคุนหมิง

### 3. การค้าระหว่างประเทศ

ประเทศคู่ค้าที่สำคัญของมณฑลยูนิเวอร์ซิตี ได้แก่ กลุ่มประเทศอาเซียน กลุ่มประชาคมยุโรป(EU) สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา โครงสร้างสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ บุหรี่เครื่องยนต์และเครื่องจักร พลาสติก สินค้าทางการเกษตร สิ่งทอ สินค้านำเข้าที่สำคัญ

ได้แก่ เครื่องบินโดยสาร Integrated Circuit (IC) กั้นกรองนุหรี ทองแดง อลูมิเนียมออกไซด์  
ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ เครื่องมือถ่ายภาพ ไม้ซุง เคมีภัณฑ์กระดาษ

ข้อมูลด้านศุลกากรของไทย ณ เดือนพฤศจิกายน 2555 ภาคเหนือมีมูลค่าการค้ากับ  
มณฑลยูนนาน 17.4 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เป็นการส่งออกสินค้าไปมณฑลยูนนาน 13.8 ล้านดอลลาร์  
สหรัฐ. และนำเข้า 3.6 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ชิ้นส่วนไก่/กระบือแช่แข็ง  
ยางแผ่นรวมควัน น้ำมันปาล์ม ขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญได้แก่ ทับทิม เมล็ดทานตะวัน แอปเปิ้ล

#### 4. ภูมิศาสตร์

มณฑลยูนนานมีพื้นที่ 394,000 ตารางกิโลเมตร (ใหญ่เป็นอันดับ 8 ของประเทศ  
จีน) อยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เป็นมณฑลชายแดน ไม่มีทางออกทะเล

#### 5. ที่ตั้ง

ทิศเหนือ ติดกับ มณฑลเสฉวน

ทิศตะวันออก ติดกับ มณฑลกุ้ยโจว เขตปกครองตนเองกวางสีฉ้วง

ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับ เขตปกครองตนเองทิเบต

มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ ระยะทาง 4,060 กิโลเมตร หรือ  
เท่ากับ 1 ใน 6 ของพรมแดนทางบกทั้งประเทศ มณฑลยูนนานอยู่ห่างจากประเทศไทย 250 กิโลเมตร

ทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศตะวันตก ติดกับ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์  
(1,997 กิโลเมตร)

ทิศตะวันออกเฉียงใต้และทิศใต้ ติดกับ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม  
(1,353 กิโลเมตร) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (710 กิโลเมตร)

พื้นที่ประมาณร้อยละ 93 เป็นภูเขาและที่ราบสูง มีพื้นที่เพาะปลูกเพียงร้อยละ 7.3  
ของพื้นที่ทั้งหมด

ความสูงเหนือระดับน้ำทะเลสูงที่สุด 6,740 เมตร ที่อำเภอเต๋อชิง (Deqin) เขตตี้ชิ่ง  
(Diqing) และต่ำสุด 76.4 เมตร ที่อำเภอเหอโข่ว (Hekou) เขตหงเหอ (Honghe) ส่วนนครคุนหมิงมี  
ความสูงเหนือระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 1,891 เมตร

มณฑลยูนนานมีแม่น้ำสายสำคัญ 6 สาย คือ

5.1) แม่น้ำอิระวดี (Yiluowadi Jiang)

5.2) แม่น้ำมันจินชาเจียง (Jinsha Jiang) เป็นสาขาแม่น้ำแยงซีเกียงตอนบน

5.3) แม่น้ำนู่เจียง (Nu Jiang) ไหลลงสู่ประเทศพม่า

5.4) แม่น้ำจูเจียง (Zhu Jiang) เป็นต้นน้ำของแม่น้ำจูเจียงในนครกวางโจว

มณฑลกวางตุ้ง

5.5) แม่น้ำล้านช้าง (Lanchang Jiang) หรือแม่น้ำโขง ไหลลงสู่ประเทศพม่า ลาว ไทย กัมพูชา เวียดนาม

5.6) แม่น้ำหงเหอ (Honghe) ไหลลงสู่อ่าวตังเกี๋ย ประเทศเวียดนาม

## 6. ภูมิอากาศ

อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี 15-18 องศาเซลเซียส เมืองในเขตภูเขาสูง เช่น จงเตี้ยน ลี้เจียง จะมีอุณหภูมิเฉลี่ยต่ำมาก ขณะที่สิบสองปันนา ผู่เอ๋อ หงเหอ จะมีอุณหภูมิลดลงทางเหนือของประเทศไทย นครคุนหมิงได้รับสมญาว่าเป็นเมืองแห่งฤดูใบไม้ผลิ (Spring City) ของจีน เนื่องจากอากาศเย็นสบาย อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนไม่ต่างกันมาก มีความสูงเหนือระดับน้ำทะเล เฉลี่ย 1,891 เมตร

## 7. ทรัพยากรธรรมชาติ

มณฑลยูนนานเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์แห่งหนึ่งทั้งพันธุ์ไม้ และสัตว์และยังมีแหล่งพลังงานทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำและพลังความร้อนจากถ่านหิน อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย

แร่ธาตุที่สำคัญ ได้แก่ ตะกั่ว สังกะสี ดีบุก เหล็ก เหล็กกล้า โพสฟอรัส ถ่านหิน ทองแดง เป็นต้น

ผลิตผลทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ฝ้ายสูบ ยางพารา อ้อย ใบชา สมุนไพร และผลิตภัณฑ์ป่าไม้ เป็นต้น

ผลิตผลทางอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ โลหะไม่เป็นสนิม (non-ferrous metal) อุตสาหกรรมโพสฟอรัส พลังงานไฟฟ้า อุตสาหกรรมหล่อโลหะ การแปรรูปผลิตภัณฑ์ป่าไม้ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ น้ำตาล ใบชา ยางพารา อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมไฟฟ้า ฯลฯ

## 8. การคมนาคม

### 8.1 ทางรถยนต์

ถนนภายในมณฑลยูนนานมีความยาวเป็นอันดับ 3 ของประเทศจีน สามารถเชื่อมโยงถึงเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทางหลวงชั้น 1 มีความยาวมากกว่า 615 กิโลเมตร ทางหลวงชั้น 2 และ 3 มีความยาวรวมกันมากกว่า 7,917 กิโลเมตร ทั้งนี้ ทางหลวงชั้น 2 มีการเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ พม่า ลาว เวียดนาม และไทย (ผ่านพม่า ลาว)

### 8.2 ทางรถไฟ

ทางรถไฟภายในมณฑลยูนนานมีความยาวรวมประมาณ 1,700 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟที่สำคัญได้แก่

เส้นทางนครคุนหมิง-เมืองกว่างทง เขตฉู่ตง : สามารถเดินทางขึ้นเหนือไป นครเจียงตูมณฑลเสฉวน ระยะทางนครคุนหมิง-นครเจียงตู 282 กิโลเมตร

เส้นทางนครคุนหมิง-เมืองชวี่จิ้ง : สามารถเดินทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือต่อไปยังนครกุ้ยหยาง มณฑลกุ้ยโจว ระยะทางนครคุนหมิง-นครกุ้ยหยาง 341 กิโลเมตร

เส้นทางนครคุนหมิง-นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี : เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าของมณฑลขึ้นในทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนออกสู่ทะเลทางนครกว่างโจว มณฑลกว่างตุง และนครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี ระยะทางนครคุนหมิง-เขตเชื่อมต่อกับเขตกว่างซี ประมาณ 300 กิโลเมตร

เส้นทางรถไฟจากเมืองกว่างทง เขตฉู่ตง-เมืองต้าหลี่ : ระยะทาง 206 กิโลเมตร

### 8.3 ทางอากาศ

เดือนมิถุนายน 2555 มณฑลยูนนานได้เปิดใช้สนามบินนานาชาติฉางสวี่แทนสนามบินนานาชาติอูเจียป้า ใช้เงินลงทุน 38,000 ล้านหยวน เพื่อรองรับอนาคตตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมระยะ 5 ปี ฉบับที่ 12 ให้มณฑลยูนนานเป็น “มณฑลหัวสะพาน (桥头堡)” ในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอาเซียน เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และทวีปยุโรป

มณฑลยูนนานมีสนามบินพลเรือนรวม 12 แห่ง ได้แก่ สนามบินนครคุนหมิง สนามบินเมืองเป่าซาน สนามบินเมืองซือหม่า สนามบินเมืองเจาทง สนามบินเขตสิบสองปันนา สนามบินหมางซือ สนามบินเมืองถิ่เจียง สนามบินเมืองต้าหลี่ สนามบินแชงกรีลา สนามบินเมืองหลินชาง สนามบินเหวินชาน และสนามบินอำเภอเถิงชง

### 8.4 ทางน้ำ

“ท่าเรือจิ่งหง” เป็นท่าเรือสำคัญแห่งหนึ่งบนเส้นทางเดินเรือนานาชาติ ตั้งอยู่ทางด้านเหนือของแม่น้ำหลานฉางเจียง (แม่น้ำโขงในประเทศจีน) เขตปกครองตนเองชนชาติไตสิบสองปันนา ประกอบด้วยท่าเรือย่อย 3 แห่ง

1) ท่าเรือเขตพื้นที่จิ่งหง : พื้นที่ 61.11 ไร่ (146.67 ไร่) แบ่งเป็นท่าเทียบจอดเรือ 6 ท่า (ท่ารับส่งผู้โดยสาร 2 ท่า และท่ารับส่งสินค้า 4 ท่า) สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ปีละ 4 แสนตัน และรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 1.5 ล้านคน ท่าเรือจิ่งหงอยู่ห่างจากจุดตัดประเทศจีน-พม่า-ลาว ตามเส้นทาง ระยะทาง 101 กิโลเมตร ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำ 334.6 กิโลเมตร และห่างจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 402.1 กิโลเมตร

2) ท่าเรือข้ามฟาก : อยู่ห่างจากท่าเรือจังหวัดประมาณ 27 กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อแบ่งเบาภาระของท่าเรือจังหวัด สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ปีละ 1 ล้านตัน และรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 4 แสนคน

3) ท่าเรือกวานเหล่ : เป็นท่าเรือย่อยรับส่งสินค้าที่สำคัญของท่าเรือจังหวัด อยู่ห่างจากท่าเรือย่อยเขตพื้นที่จังหวัดตามเส้นทางน้ำ 81 กิโลเมตร (เส้นทางบก 157 กิโลเมตร) สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ปีละ 2 แสนตัน และรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 1 แสนคน

## 9. ด้านศุลกากรและจุดผ่อนปรน

### 9.1 ด้านตรวจคนเข้าเมืองสากล 10 แห่ง

สนามบินนานาชาติ 2 แห่ง

9.1.1) สนามบินนานาชาตินครชุมน์

9.1.2) สนามบินนานาชาติเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไต

สิบสองปันนา

ท่าเรือแม่น้ำโขง 2 แห่ง

9.1.3) ท่าเรือซือเหมา

9.1.4) ท่าเรือเชียงรุ่ง

ด้านตรวจคนเข้าเมืองทางบก 6 แห่ง

9.1.5) เมืองคูยลี่

9.1.6) หว่านต้ง

9.1.7) เทอไซ

9.1.8) เทียนเป่า

9.1.9) จินส่วยเหอ

9.1.10) ด้านโมฮาน (Mohan) หรือบ่อหาน ตั้งอยู่ชายแดนจีน-ลาว บนเส้นทาง R3A จีน-ลาว-ไทย

### 9.2 จุดผ่อนปรน 8 แห่ง

9.2.1) เมืองเทียนหม่า เขตมณฑลยูนนาน

9.2.2) อี้เจียง เขตเต๋อหง

9.2.3) จางเฟิง เขตเต๋อหง

9.2.4) หานซาน อำเภอเจิ้นกั๋ง

9.2.5) เมืองเต๋อ อำเภอเกิ่งหม่า เขตหลินชาง

9.2.6) เมืองเหลียน เขตซือเหมา

9.2.7) เถิงชง เขตเป่าซาน

9.2.8) คำลั่ว เขตสิบสองปันนา

## 10. เมืองสำคัญ

### 10.1) นครคุนหมิง (Kunming)

เป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน มีพื้นที่ 21,473 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ทางตอนกลางที่ราบสูงยูนนาน ติดกับทะเลสาบเดียนจื่อ (Dianchi) ซึ่งเป็นทะเลสาบใหญ่อันดับ 6 ของจีน ประกอบด้วย 1 เมือง (City) 4 เขต 7 อำเภอ (District) อุตสาหกรรมหลักของนครคุนหมิง คือ การผลิตเครื่องมือ เครื่องจักร เคมีภัณฑ์ สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ การแปรรูปอาหาร และไบยาซูบ

### 10.2) เมืองตงชวาน (Dongchuan)

ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนาน เป็นเมืองที่มีแร่ทองแดงอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งผลิตทองแดงที่สำคัญของจีน เป็นแหล่งผลิตปูนซีเมนต์ คอมเพรสเซอร์ เครื่องปรับอากาศ และอุปกรณ์ผลิตพลังงานความร้อนจากแผ่นรับแสงอาทิตย์

### 10.3) เมืองเกอจีว (Gejiu)

ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของมณฑลยูนนาน เป็นเมืองหลักของเขตหงเหอ มีชื่อเสียงในการทำเหมืองแร่ดีบุกและการแยกแร่ธาตุ มีปริมาณแร่ดีบุกครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศ จึงได้ชื่อว่า “เมืองหลวงแห่งดีบุก” (Tin Capital)

### 10.4) เมืองชวีจิ่ง (Qujing)

ตั้งอยู่ทางตะวันออกของมณฑลยูนนาน เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำที่ยาวที่สุดอันดับ 4 ของจีน คือ แม่น้ำจูเจียง (Pearl River) เมืองชวีจิ่งเป็นเมืองหลักที่เชื่อมระหว่างที่ราบสูงยูนนานกับที่ราบภาคกลางของจีน อุตสาหกรรมหลัก คือ การทำเหมืองถ่านหิน การผลิตกระแสไฟฟ้า โลหะ เหล็ก การผลิตรถยนต์ เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์เครื่องจักรวัสดุก่อสร้าง การผลิตบุหรี อุตสาหกรรมเบา สิ่งทอ ยารักษาโรค และการแปรรูปอาหาร

### 10.5) เมืองยวี่ซี (Yuxi)

ตั้งอยู่ทางตอนกลางของมณฑลยูนนาน มีชื่อเสียงในด้านการปลูกข้าวและไบยาซูบ เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมบ่มไบยาซูบ มีโรงงานผลิตบุหรีที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ คือ โรงงาน Yuxi Cigarette Factory เมืองยวี่ซี เป็นเมืองที่มีมูลค่าผลผลิตอุตสาหกรรมสูง

### 10.6) เมืองจิ่งหง (Jinghong)

หรือเชียงรุ่ง : เป็นเมืองหลวงของเขตปกครองตนเองชนชาติไต ลีปสองปันนา ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ภูมิประเทศและภูมิอากาศแบบเขตร้อน และกึ่งเขตร้อน นับถือศาสนาพุทธนิกายหินยาน เมืองเชียงรุ่งเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาพฤกษศาสตร์และสัตว์ของมณฑลยูนนาน สถาบันวิจัยที่มีชื่อเสียงของมณฑลยูนนานที่ตั้งอยู่เมืองเชียงรุ่ง ได้แก่ Yunnan Tropical Crops Institute และ Yunnan National Laboratory Primate Center of China

Jinghong Industrial Zone เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลเมืองจิ่งหง และบริษัทเอกชนไทย Globalization Economic and Promotion Network Co., Ltd. (GEPN) ลงนามความร่วมมือระหว่างกันเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2548 มุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้า และอุตสาหกรรมยาง เป็นหลัก โดยนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้มีข้อได้เปรียบด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี ต้นทุนที่ดินซึ่งต่ำกว่าที่อื่น และทำเลที่ตั้งซึ่งสะดวกต่อการกระจายสินค้าทั้งทางรถยนต์โดยเฉพาะเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ และทางแม่น้ำ

#### 11. ประชากร

ในปี 2553 มีจำนวนประชากรประมาณ 46 ล้านคน โดยอาศัยอย่างหนาแน่นภาคตะวันออก และส่วนภาคตะวันตกจะมีประชากรเบาบางเนื่องจากเป็นเขตภูเขาสูง

ประชากรร้อยละ 67 เป็นชาวฮั่น และชนกลุ่มน้อย 25 ชนชาติ (เฉพาะชนชาติที่มีประชากรเกิน 4,000 คน) จากทั้งหมด 55 ชนชาติของประเทศจีน เช่น ไต จ้วง ส่วย แม้ว ทิเบต เข้า ไปว่า นาสี ตูหลง ลีซู บูลาง

#### 12. การปกครอง

แบ่งเขตปกครองเป็น 17 เขต/เมือง 128 อำเภอ/เมือง เมืองที่ขึ้นตรงต่อเขต (Prefectural Administered Municipality) 13 เมือง 81 อำเภอ (County) อำเภอที่ปกครองตนเองของชนกลุ่มน้อย (Autonomous County) 29 อำเภอ และเขตที่ขึ้นตรงต่อนครคุนหมิง (District under Kunming Municipality) 4 เขต

เขตปกครอง 17 เขต/เมือง ประกอบด้วย

##### 12.1 เขต (Prefecture) 7 เขต ได้แก่

- 1) เขตจ้าวทง (Zhao tong)
- 2) เขตชวีจี้ (Qujing)
- 3) เขตยวี่ซี (Yuxi)
- 4) เขตผู่เออร์ (Pu'er) เดิมคือ เขตซือเหมา
- 5) เขตเป่าซาน (Baoshan)
- 6) เขตลี่เจียง (Lijiang)

7) เขตหลินชาง (Lincang)

## 12.2 เขตปกครองตนเองของชนกลุ่มน้อย (Autonomous Prefecture) 8 เขต

- 1) เหวินซาน (Wenshan) ประชาชาติจ้วงและแม้ว
- 2) หงเหอ (Honghe) ประชาชาติฮานีและอี
- 3) ลีปสองปันนา (Xishuangbanna) ประชาชาติไต
- 4) ชูยง (Chuxiong) ประชาชาติอี
- 5) ด้าหลี่ (Dali) ประชาชาติป๋ายและไต
- 6) เต๋อหง (Dehong) ประชาชาติไตและจิ่งป๋อ
- 7) นูเจียง (Nujiang) ประชาชาติลีซอ
- 8) ดีจิ่ง (Diqing) ประชาชาติทิเบต

## 12.3 เมืองขึ้นตรงต่อมณฑล (Provincially Administered Municipality) 2 เมือง

- 1) นครคุนหมิง (Kunming) เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน
- 2) เมืองตงชว่น (Dongchuan)

### 13. รูปแบบการเมืองและปกครอง

ระบบการเมืองในระดับประเทศ พรรคคอมมิวนิสต์จีน (The Communist Party of China) เป็นพรรคการเมืองที่ใหญ่ที่สุดและมีอำนาจในการปกครองประเทศ “เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์” ถือเป็นที่นั่งสูงสุดในพรรคคอมมิวนิสต์

### 13.1 คณะกรรมการพรรคคอมมิวนิสต์จีนมณฑลยูนนาน

โครงสร้างพรรคคอมมิวนิสต์จีนมณฑลยูนนาน มีคณะกรรมการพรรคคอมมิวนิสต์มณฑล ยูนนาน (The Communist Party Committee of Yunnan Province) เป็นกลไกบริหารประกอบด้วย 1) เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์มณฑลยูนนาน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากพรรคคอมมิวนิสต์ส่วนกลาง 2) รองเลขาธิการพรรค 2 คน 3) สมาชิกประจำคณะกรรมการพรรค 10 คน 4) คณะกรรมการตรวจสอบวินัยพรรค (The Yunnan Provincial Commission for Discipline Inspection)

คณะกรรมการพรรคคอมมิวนิสต์จีนมณฑลยูนนาน (The Communist Party Committee of Yunnan Province) มีหน้าที่ในการวางนโยบายและตัดสินใจด้านการพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวม

การประชุมสมัชชาพรรคคอมมิวนิสต์จีนมณฑลยูนนานเป็นการประชุมที่สำคัญ จะจัดขึ้นเป็นประจำทุก 5 ปี เพื่อเลือกผู้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพรรค สมาชิกสำรองคณะกรรมการพรรค และคณะกรรมการตรวจสอบวินัยพรรค

### 13.2 สถาปนาประชาชนประจำมณฑลยูนนาน

สภาประชาชนมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial People's Congress) ถือเป็นองค์กรทางการเมืองที่มีอำนาจสูงสุด และมีบทบาทสำคัญทางการเมืองของมณฑล มีหน้าที่ตัดสินใจประเด็นสำคัญเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในมณฑล รับฟังและตรวจสอบรายงานประจำปีของรัฐบาล ศาล และอัยการประจำมณฑล ตรวจสอบและอนุมัติแผนงานด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม งบประมาณประจำปีของมณฑล รวมทั้งให้คำปรึกษาแก่หน่วยงานของรัฐบาล ศาลประชาชน และอัยการประชาชน ประจำมณฑล มีหน้าที่แต่งตั้ง/ถอดถอนสมาชิกของหน่วยงานด้านการบริหาร ศาลประชาชน และสำนักงานอัยการ และมีหน้าที่สำคัญในการออกกฎระเบียบท้องถิ่น โดยสภาประชาชนมณฑลจะมีการประชุมปีละ 1 ครั้งในไตรมาสแรกของปี

### 13.3 สถานที่ปรึกษาการเมืองประจำมณฑลยูนนาน

สภาที่ปรึกษาการเมืองประจำมณฑลยูนนาน (People's Political Consultative Conference of Yunnan Province) ประกอบด้วย ประธานสภาที่ปรึกษาการเมือง รองประธาน 9 คน เลขาธิการใหญ่ สมาชิกประจำสภาที่ปรึกษาการเมืองประจำมณฑล องค์กรที่สำคัญของสภาที่ปรึกษาการเมืองมณฑล คือ คณะกรรมการกลางที่ปรึกษาการเมืองประจำมณฑลยูนนาน (Yunnan Provincial Committee of CPPCC) ซึ่งมีหน้าที่หลักในการให้คำแนะนำด้านการเมืองแก่พรรคคอมมิวนิสต์และรัฐบาลมณฑลยูนนาน

### 13.4 รัฐบาลประชาชนมณฑลยูนนาน

รัฐบาลมณฑลยูนนาน (The People's Government of Yunnan Province) เป็นองค์กรบริหารของมณฑล ทำงานภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีนแห่งรัฐ (State Council) และพรรคคอมมิวนิสต์ประจำมณฑล โดยมีคณะกรรมการถาวรของสภาประชาชนมณฑลยูนนาน และสภาที่ปรึกษาการเมืองประจำมณฑลยูนนาน เป็นผู้ให้คำปรึกษา ซึ่งรัฐบาลประชาชนมณฑลยูนนานจะมีการประชุมปีละ 1 ครั้ง เพื่อแถลงผลงาน

ตำแหน่งที่สำคัญของรัฐบาลประชาชนมณฑลยูนนาน คือ ผู้ว่ามณฑลยูนนาน และรองผู้ว่ามณฑลยูนนานอีก 6 คน ซึ่งได้รับการเห็นชอบและแต่งตั้งโดยสภาประชาชนประจำมณฑลยูนนาน มีวาระในการดำรงตำแหน่ง 5 ปี

## ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา

### 1. ข้อมูลทั่วไป

ดั่งที่ ศิวริน เลิศภูมิ (2549 : 24-28) กล่าวว่า สิบสองปันนา ประเทศจีน ปัจจุบันนับเป็นเขตปกครองตนเองชนชาติไท (Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture) ตั้งอยู่แถบชายแดนภาคใต้ของมณฑลยูนนานระหว่างเส้นละติจูด 21 องศา 8 ลิปดาเหนือ ถึง 22 องศา 36 ลิปดาเหนือ และเส้นลองจิจูด 99 องศา 56 ลิปดาตะวันออกถึง 101 องศา 50 ลิปดาตะวันออก มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 19,124.5 ตารางกิโลเมตร (Wang Pei, 2001: 23) พื้นที่กว่าร้อยละ 95 เป็นภูเขาสูง ด้านตะวันออกติดกับแขวงฟองสาลีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านใต้ติดต่อกับแขวงอุดมชัย แขวงหลวงน้ำทาของลาว และติดต่อกับเมืองยง เมืองยางและเชียงตุงของพม่า แม่น้ำสายสำคัญที่ไหลผ่านกลางสิบสองปันนา คือ หลานซางเจียง ซึ่งเป็นชื่อเรียกแม่น้ำโขงตอนบนในพื้นที่ประเทศจีน ขณะที่ชาวไทลื้อผู้อาศัยและมีชีวิตอยู่กับแม่น้ำสายนี้เรียกแม่น้ำนี้ว่า น้ำของ และเนื่องจากลักษณะภูมิประเทศของสิบสองปันนาโดยมากเป็นพื้นที่สูง บริเวณที่ราบลุ่มริมแม่น้ำหลานซางเจียงและแม่น้ำสาขาสายอื่นๆ จึงมีความสำคัญทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม

สภาพภูมิอากาศของสิบสองปันนาใกล้เคียงกับภาคเหนือของไทยมาก คือ ในหนึ่งปีมีสามฤดู ฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่ปลายเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายน ฤดูฝนตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม และฤดูหนาวในช่วงอื่น ๆ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงมกราคม สิบสองปันนามีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลระหว่าง 400-2,500 เมตร ภูมิอากาศจัดอยู่ในประเภทลมมรสุมเขตร้อนโดยได้รับอิทธิพลลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ของมหาสมุทรอินเดีย ลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิกและมรสุมเขตร้อนชื้น อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปีอยู่ระหว่าง 20-22 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยตลอดปีอยู่ระหว่าง 1,500-20,000 มิลลิเมตร สิบสองปันนาเป็นเขตที่มีภูมิอากาศแบบร้อนชื้นเช่นเดียวกับประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้พืชพันธุ์ไม้มีความหลากหลายมากกว่า 5,000 ชนิด หรือเท่ากับ 1 ใน 4 ของจำนวนพันธุ์ไม้ทั้งประเทศ ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ยางพารา ใบชา อ้อย ถั่วฝักยาว ถั่วลิสง เป็นต้น

### 2. ประชากรและชาติพันธุ์ในสิบสองปันนา

จากการสำรวจโดยนักชาติพันธุ์วิทยาชาวจีนที่ทำการสำรวจประชากรในสิบสองปันนาในช่วงทศวรรษ 1950 ระบุว่า ในสิบสองปันนานอกจากชาวไทลื้อซึ่งเป็นประชากรกลุ่มหลักของสิบสองปันนาที่อาศัยบริเวณที่ราบลุ่มแล้ว บนพื้นที่สูงยังประกอบไปด้วยชนชาติต่าง ๆ อีกกว่า 10-25 ชนชาติ ซึ่งรวมแล้วมีจำนวนมากถึงร้อยละ 31 ของประชากรสิบสองปันนาทั้งหมด ได้แก่ เผ่าอาข่า เผ่าหลัวไห่ และเผ่าลีซอ ซึ่งเป็นเชื้อชาติสายภาษาธิเบต-พม่า (หลี่ ฟู่ จี , 2527 : 22) เผ่าลาหู่ เผ่าหิ และเข้า ที่มีอาศัยอยู่ตามภูเขาสูง เป็นต้น

การตั้งถิ่นฐานของชนชาติต่าง ๆ ในสิบสองปันนา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มชนที่ตั้งถิ่นฐานบนที่ราบ ได้แก่ ชนชาติไทลื้อและชนชาติอื่น ทั้งสองชนชาตินี้อาศัยอยู่ตามที่ราบลุ่มทั่วไปในสิบสองปันนา กลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มชนบนที่สูง (ยูกวางหยวน, 1990: 142) ได้แก่

ชาวฮานี อาศัยอยู่บนที่สูง 800-1,500 เมตร กระจายตัวอยู่ทั้งอำเภอเชียงรุ่ง เมืองฮาย และเมืองล่า แต่ส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณที่สูงอำเภอเมืองฮาย

ลาหู่ อาศัยอยู่บนที่สูง 800-1,500 เมตร มีถิ่นที่อยู่บริเวณที่สูงอำเภอเมืองฮาย

ชาวปู้ลิ่ง อาศัยอยู่บนที่สูง 800-1,300 เมตร มีถิ่นที่อยู่บริเวณเมืองฮาย

ชาวหิย อาศัยอยู่บนที่สูง 800-1,200 เมตร กระจายอยู่ทั้งสามอำเภอแต่มีจำนวนมากที่สุดที่เชียงรุ่ง

ชาวจินัว อาศัยอยู่บนที่สูง 800-1,000 เมตร อาศัยหนาแน่นบนที่สูงในอำเภอเชียงรุ่ง

ชาวเย้า อาศัยบนที่สูง 600-1,600 เมตร อาศัยอยู่มากบริเวณอำเภอเมืองล่า

ความสัมพันธ์ระหว่างชนชาติเหล่านี้แตกต่างกันไปตามประวัติศาสตร์ การติดต่อสัมพันธ์และตามความเชื่อดั้งเดิม โดยเฉพาะความสัมพันธ์ระหว่างชาวไทลื้อกับชนชาติบนที่สูง ซึ่งชาวไทลื้อเรียกว่า “ข้า” โดยในกลุ่มชนชาติบนที่สูงเหล่านี้ ชนชาติที่ชาวไทลื้อให้ความไว้วางใจมากที่สุด คือ ชนชาติปู้ลิ่ง เนื่องจากชาวปู้ลิ่งเป็นกลุ่มที่รับอิทธิพลของชาวไทลื้อมากที่สุด รวมถึงพุทธศาสนานิกายเถรวาท และการเรียนอักษรธรรมไทลื้อในวัดด้วย เหตุนี้ชนชั้นสูงของชาวไทลื้อจึงเลือกชาวปู้ลิ่งเป็นตัวแทนในการติดต่อระหว่างชาวไทลื้อกับชนชาติบนที่สูงอื่น ๆ

ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ชาวไทลื้อถือว่าเป็นชนชาติที่มีอำนาจปกครองมากที่สุด มีวัฒนธรรมเข้มแข็งและเป็นศูนย์กลางทางวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อชนชาติอื่น ๆ มากที่สุด โดยเฉพาะชนเผ่าปู้ลิ่งซึ่งมีพฤติกรรมแสดงให้เห็นถึงอิทธิพลวัฒนธรรมลื้อ ได้แก่ การแต่งกาย การเรียน การใช้ภาษาไท การอ่านคัมภีร์ศาสนาของไท มีวัดและนับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาท ในทางกลับกันไม่พบอิทธิพลทางวัฒนธรรมของชนเผ่าบนที่สูงในจารีตและวัฒนธรรมของชาวไทลื้อ เว้นเพียงพิธีกรรมการเลี้ยงเตี๋ยเมืองเชียงรุ่ง หรือ การบวงสรวงอะละวะกะโซดา ซึ่งก็คือข้าสี่แสนหมอนม้า หรือคนพื้นเมืองเชียงรุ่งเดิม คือ ชาวลัวะ (จูเต๋อะผู้ อ่างใน ยรรยง จิระนคร, 2544 : 19) นอกเหนือไปจากเหตุการณ์ทางการเมืองการปกครองแล้ว ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนต่อชุมชนหรือปัจเจกต่อปัจเจกระหว่างต่างชนเผ่ามีน้อยมาก ปรากฏการณ์ที่เห็นการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างกันมากที่สุด คือ การค้าขายแลกเปลี่ยนในตลาด สินค้าส่วนใหญ่ในตลาด ได้แก่ อาหารเครื่องดื่มน้ำ เชื้อเพลิง เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ภาชนะ เครื่องปั้นดินเผาและสินค้าของป่า เป็นต้น (หลี่ ฟู่ จี้, 2527 : 32-34)

ภายหลังการปกครองโดยจีน ชาวฮานีซึ่งเป็นชนชาติบนที่สูงที่มีจำนวนมากที่สุดก็ได้รับการส่งเสริมจากฝ่ายจีนในด้านการศึกษาและหน้าที่การงานมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากชาวฮานีมีความรู้ด้านภาษาจีนมากกว่าชาวไทลื้อเพราะชาวฮานีไม่มีภาษาและอักษรเป็นของตนเอง และชาวฮานียังมีการปรับตัวทางวัฒนธรรมได้มากกว่าชาวไทลื้ออีกด้วย (Yanatan Isra, 2001 : 12-15)

จำนวนประชากรในสิบสองปันนามีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 20 ภายหลังสิบสองปันนาถูกผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของแผ่นดินจีน การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรเหล่านี้เกิดจากปัจจัยทางการเมืองซึ่งสะท้อนให้เห็นสภาพการณ์และหลักการของผู้นำในช่วงนั้น ๆ ได้แก่ ในช่วงทศวรรษ 1930-1940 ประชากรชาวไทลื้อลดจำนวนลงไปมาจากปัจจัยด้านสงครามไม่ว่าจะเป็นการแทรกแซงของจีน การเข้ามาของญี่ปุ่นช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (ค.ศ. 1941-1945) และจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจซึ่งฝ่ายจีนได้เรียกเก็บภาษีอย่างหนักเพิ่มภาระแก่ประชาชนไทลื้อจนต้องอพยพหนีไป (ขรรค์ จิระนคร, 2544 : 289) เหล่านี้ทำให้ชาวไทลื้อจำนวนมากอพยพจากถิ่นที่อยู่ของตัวเองไปยังประเทศข้างเคียง ในช่วงเวลาดังกล่าวตั้งแต่ทศวรรษ 1920 ชาวฮั่นเริ่มอพยพเข้ามายังสิบสองปันนา แต่ปริมาณชาวฮั่นที่ลดน้อยลงมากในช่วงทศวรรษ 1940-1950 ทั้งนี้เกิดจากสาเหตุหลายประการที่สำคัญ คือ สงครามมหาเอเชียบูรพา การแพร่ระบาดของไข้มาลาเรีย และการพ่ายแพ้ของกองทัพก๊กมินตั๋ง ในทางตรงข้ามชนชาติบนที่สูงกลับมีปริมาณมากขึ้นเรื่อย ๆ กระทั่งหลอมรวมกันแล้วจะกลายเป็นชนหมู่มากใน 3 กลุ่ม (ชาวฮั่น ชาวไทลื้อ ชนส่วนน้อยอื่น ๆ) ซึ่งจะไปตามนโยบายการควบคุมจำนวนประชากรของรัฐ (Hsieh, Shih-Chung, 1989)

การควบคุมประชากรของรัฐบวกกับนโยบายการพัฒนาประเทศทำให้ช่องว่างระหว่างชนชาติต่าง ๆ ลดน้อยลง ปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันมีมากขึ้นโดยเฉพาะกลุ่มเด็กรุ่นใหม่ที่มีสังคมกว้างขึ้นในโรงเรียน ครูและนักเรียนจากหลากหลายเชื้อชาติอยู่ร่วมกันในสถานที่เดียวกัน ใช้ภาษาจีนกลางในการสื่อสารและเริ่มมีวิถีชีวิตคล้ายกันมากขึ้น แต่สิ่งที่นโยบายการพัฒนาผลักดันให้เกิดขึ้นในสิบสองปันนา กลับไม่ใช่วิถีลักษณะระหว่างชาวไทลื้อกับชนชาติบนที่สูงที่เคยร่วมประวัติศาสตร์กันมา หากแต่เป็นวิถีลักษณะระหว่างชนชาติพื้นเมืองกับวัฒนธรรมสมัยใหม่ที่เข้ามาแทรกในชีวิตของทุก ๆ ชนชาติ ในที่นี้หมายถึงความเป็นวิถีลักษณะที่เกิดขึ้นระหว่างวัฒนธรรมไทลื้อกับวัฒนธรรมสมัยใหม่ และวัฒนธรรมฮานีกับวัฒนธรรมสมัยใหม่ เป็นต้น

### 3. ความเป็นมา

ดังที่ มาโนช แดงคุ้ม (ม.ป.ป. : 1-2) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 รูปแบบ คือแบบเขตปกครองตนเอง มีทั้งสิ้น 5 เขต ได้แก่ ทิเบต ชินเจียง อุยกูร์ หนิงเซียะหุย กว่างซีจ้วง และมองโกเลียใน ในรูปแบบเขตปกครองพิเศษ มีทั้งสิ้น 2 แห่ง คือฮ่องกงและมาเก๊า เขตเทศบาลนคร มี 4 แห่ง คือ ปักกิ่ง เทียนจิน เซี่ยงไฮ้ และฉงชิ่ง และมณฑล

ต่าง ๆ อีกมากกว่า 23 มณฑล โดยมีมณฑลที่อยู่ใต้สุดของจีน คือ มณฑลยูนหนาน หรือยูนนาน มีการปกครองแบ่งออกเป็น 16 เขต มีเมืองหลวงชื่อคุนหมิง ในบรรดาเขตการปกครองต่าง ๆ สิบสองปันนาเป็นเขตการปกครองที่อยู่ใต้สุด มีพรมแดนติดกับประเทศลาว ไทย และเมียนมาร์

ชื่อ สิบสองปันนา มีการกล่าวไว้ในสองกรณีเกี่ยวกับที่มา โดยนัยหนึ่งกล่าวว่าเพี้ยนมาจาก “สิบสองพันนา” ซึ่งหมายถึงมีนาอยู่สิบสองพันผืน หรือ หนึ่งหมื่นสองพันผืน รวมกันเป็นสิบสองปันนา อีกนัยหนึ่ง หมายถึงมีการแบ่งปันส่วนที่นาออกเป็นสิบสองส่วน ซึ่งก็คือเมืองต่าง ๆ ทั้งสิ้นสิบสองเมือง โดยมีเชียงรุ่งเป็นเมืองหลวง (เชียงรุ่งมีความหมายว่าเมืองแห่งรุ่งอรุณ)

สิบสองปันนา มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า “เขตปกครองตนเองชนชาติไท-สิบสองปันนา” แบ่งการปกครองออกเป็น 3 อำเภอได้แก่ เมืองหล้า เมืองไฮ และ เชียงรุ่ง ในภาษาจีนออกเสียงว่าจิ่งหง เป็นเมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา

ปัจจุบันสิบสองปันนายังคงมีชนชาติไท ซึ่งก็คือ ไทลื้ออาสยและดำรงชีวิตอยู่เช่นเดิม เหมือนในอดีต ประชาชนนับถือศาสนาพุทธนิกายหินยาน วัฒนธรรมความเป็นอยู่ไม่ต่างจากชนชาติไทยในแผ่นดินไทย แต่คงค้ำอยู่ภายใต้การปกครองของประเทศจีน ความเป็นไทลื้อดั้งเดิมและวิถีชีวิตต่าง ๆ ก็เปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด การคมนาคมทางถนนจากด่านบ่อหานชายแดนลาว-จีน สู่มืองเชียงรุ่งระยะทาง 230 กิโลเมตร บนเส้นทาง R3A มีความสะดวกสบาย มีการเจาะภูเขาทั้งระยะสั้นไม่ก็เมตรจนถึงระยะไกลสุด 3 กิโลเมตร เพื่อสะดวกต่อการเดินทาง สร้างสะพานข้ามภูเขาในช่วงที่เป็นหุบเหว ทำให้การเดินทางเข้าสิบสองปันนาปัจจุบันย่นระยะเวลาการเดินทางได้เป็นอย่างมาก สองข้างทางที่มุ่งสู่เชียงรุ่ง มีการปลูกยางพาราและกล้วยหอม ซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจหลักของเขตอำเภอเมืองหล้า ซึ่งเป็นอำเภอหน้าด่านก่อนเข้าสู่เชียงรุ่งมีการสร้างเมืองใหม่และถกณรมิตให้เป็นเมืองแห่งกาลสิน

ในส่วนของเชียงรุ่งเอง เจริญเติบโตและมีความทันสมัยมาก แสงไฟในยามค่ำกินสว่างไสวไม่ต่างจากเมืองใหญ่ ๆ อื่น ๆ ของจีน มีการสร้างสะพานแขวนข้ามแม่น้ำล้านช้าง (แม่น้ำโขง) เชื่อมเขตเศรษฐกิจของทั้งสองฝั่ง อาคารบ้านเรือนเป็นแบบสมัยนิยมและตึกสูง ตามอาคารโรงแรมและร้านค้าต่าง ๆ มก่อกแบบในสถาปัตยกรรมแบบไทลื้อ ใช้ตัวอักษรภาษาจีนเขียนป้ายต่าง ๆ โดยกำกับอักษรภาษาไทลื้อไว้ด้านบน ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงรุ่งใช้ภาษาจีนกลางเป็นภาษาหลักยกเว้นแต่ในหมู่บ้านไทลื้อที่กาหลันป่าที่คนสูงวัยยังคงใช้ภาษาไทลื้อในการติดต่อสื่อสารกัน

#### 4. การแบ่งเขตการปกครองในอดีต

ดังที่ พระศรีธวัชเมธี (2550) กล่าวว่า คำว่า “สิบสองปันนา” (Sipsongpanna) คนจีนออกเสียงว่า “ซีซวงปันนา (Xishuangpanna)” เป็นนครเมิงไตของชาวไตลื้อและชนกลุ่มน้อย

ตั้งอยู่ในภาคใต้สุดของมณฑลยูนนาน ในอดีตแบ่งเขตการปกครองเป็น 12 หัวเมืองใหญ่ โดยจัดแบ่งหัวเมืองใหญ่ 28 เมืองเป็น 12 เขตปกครอง จึงเรียกว่า สิบสองปันนา หรือ “สิบสองพันนา” ตามเอกสารบันทึกใน พ.ศ. 2113 จัดแบ่งไว้ ดังนี้

- 4.1 เมืองเชียงรุ่ง เมืองยาง เมืองอำ รวมเป็น 1 พันนา
- 4.2 เมืองแจ เมืองมาง (ปากตะวันตก) เมืองเชียงลุ เมืองออง เป็น 1 พันนา
- 4.3 เมืองหลวง เป็น 1 พันนา
- 4.4 เมืองหน เมืองพาน เชียงลอ เป็น 1 พันนา
- 4.5 เมืองฮาย เชียงเจื่อง เป็น 1 พันนา
- 4.6 เมืองงวด เมืองขาง เมืองวัง เป็น 1 พันนา
- 4.7 เมืองหล้า เมืองบาน เป็น 1 พันนา
- 4.8 เมืองอิง เมืองปาง เป็น 1 พันนา
- 4.9 เชียงเหนือ เมืองลา เป็น 1 พันนา
- 4.10 เมืองพง เมืองมาง (ปากตะวันออก) เมืองหย่วน เป็น ๑ พันนา
- 4.11 เมืองอุเหนือ เมืองอุใต้ เป็น 1 พันนา
- 4.12 เมืองเชียงทอง อีสุ อีปาง เป็น 1 พันนา

## 5. ภาษาไทลื้อ

ภาษาไทลื้อจัดอยู่ในกลุ่มภาษาตระกูลไท (ไต) มีตัวอักษรหรือตัวเขียนเป็นของตัวเองเป็นเอกลักษณ์เหมือนภาษาไทย ภาษาไทยโยนก ไทยวน หรือไทยล้านนาในประเทศไทยเป็นภาษาพูดที่ใช้ในกลุ่มคนไทลื้อ ภาษามีความคล้ายคลึงกับภาษาไทยมาก และมีตัวอักษรคล้ายคลึงกับภาษาไทยล้านนา ตัวอย่างภาษาไทยและภาษาไทลื้อที่มีความหมายและการออกเสียงใกล้เคียงกัน

|                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| เมีย (ภาษาไทย)  | เม (ภาษาไทลื้อ)   |
| เลื้อ (ภาษาไทย) | เสอ (ภาษาไทลื้อ)  |
| เมือง (ภาษาไทย) | เมิง (ภาษาไทลื้อ) |
| กลัว (ภาษาไทย)  | โก๋ (ภาษาไทลื้อ)  |
| เงิน (ภาษาไทย)  | จิ้น (ภาษาไทลื้อ) |

หรือ เช่น อินางตัวดี (ภาษาไทลื้อ) เป็นการกล่าวถึง ผู้หญิงหน้าตาดี ผู้หญิงที่ดี

จะสังเกตว่าคำต่าง ๆ ในภาษาไทลื้อมีความคล้ายคลึงกับภาษาไทยเป็นอย่างมาก และสามารถสื่อสารกันได้เข้าใจไม่ต่างจากภาษาไทยล้านนาในประเทศไทยและมีหลายคำที่ออกเสียงตรงกับภาษาปักษ์ใต้ในประเทศไทย

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สมภพ มานะรังสรรค์ (2547) ได้กล่าวถึง เรื่อง การเตรียมพร้อมก่อนส่งออกผลไม้เข้าตลาดจีน โดยให้ข้อมูลว่า ช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา จีนปรับเปลี่ยนตัวเองมากเพื่อรองรับการเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ในขณะที่ผู้ส่งออกต่างพยายามจับตลาดจีนเช่นกัน และสำหรับผลไม้ไทยที่ส่งออกมายังจีนนั้น แม้จะไม่เสียภาษีนำเข้า แต่รัฐบาลจีนยังเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 และหากส่งผ่านมณฑลใดก็ต้องศึกษากฎระเบียบของมณฑลนั้นด้วย เช่น มณฑลกว่างตง ผู้นำเข้าผลไม้ต้องมีใบอนุญาตการนำเข้าจากสำนักงานควบคุมมาตรฐาน ตรวจสอบ และกักกันโรคแห่งชาติจีน (AQSIQ) ต้องใช้เวลา 30-40 วัน นอกจากนี้ในกรณีการส่งออกลำไยไปยังจีน ต้องระวังปัญหาสารเคมีตกค้าง เป็นต้น ดังนั้นผู้ส่งออกไปจีนต้องคำนึงถึงปัจจัยทั้งในแง่พฤติกรรมผู้บริโภค ซึ่งในแต่ละเมืองจะแตกต่างกัน และที่ละเลยไม่ได้ก็คือต้องศึกษากฎระเบียบทั้งในระดับประเทศและระดับเมือง ให้ละเอียดก่อนจะส่งสินค้าไปเจาะตลาดจีน

ดวงพรรณ กริชชาญชัย (2548) ทำการศึกษา เรื่อง การทำข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) จีน – อาเซียนนั้นมีอิทธิพลต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมากที่สุด โดยประเทศจีนให้ความสำคัญและเตรียมพร้อมเป็นอย่างมากและมีสมมติฐานที่เกิดขึ้นคือ ประเทศจีนพยายามจะเชื่อมโยงลงมาสู่อาเซียน โดยใช้นครคุนหมิง มณฑลยูนนานและประเทศไทยเป็นทางผ่านทั้งขาขึ้นและขาลง มีการศึกษาถึงระบบขนส่งโดยวิเคราะห์ถึงระยะเวลาและต้นทุนจากจุดเริ่มต้นการขนส่งในประเทศจีน หลายจุด หลายช่องทาง มาสู่ประเทศไทย และยังมีการศึกษาวางแผนถึงศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่จะเชื่อมต่อลงมาถึงอาเซียน แต่ละเส้นทางจะมีการขนส่งลำเลียงสินค้าที่ต่างกัน ขนส่งไปสู่ปลายทางที่ต่างกัน และปัญหาที่พบของผู้ประกอบการไทย คือ ระเบียบปฏิบัติในแต่ละพื้นที่ของประเทศจีนที่แตกต่างกัน ประเด็นที่ควรศึกษาต่อไปจึงควรมุ่งเน้นที่กฎระเบียบของแต่ละมณฑลและรูปแบบการจัดการโซ่อุปทาน โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทยส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีน

ศิวริน เติศภูษิต (2549) ได้ทำการศึกษา เรื่อง สังคมทวิลักษณ์สิบสองปันนา : กรณีศึกษา งานปอยสังขาร บ้านถิ่น เมืองเชียงรุ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน การศึกษารั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อเข้าใจกระบวนการปรับเปลี่ยนสภาพสังคมและวิถีชีวิตของชาวไทลื้อบ้านถิ่น เพื่อคงความเป็นไทลื้อสิบสองปันนา ภายใต้นโยบายการพัฒนาของรัฐบาลจีนตั้งแต่ปลายศตวรรษ 1970-2004 (2) เพื่อศึกษาเนื้อหาของงานปอยเดือนหกเพื่อสะท้อนสังคมทวิลักษณ์ของชาวไทลื้อบ้านถิ่น ผลการวิจัยพบว่า สภาพสังคมทวิลักษณ์สิบสองปันนาซึ่งเป็นกระบวนการปรับเปลี่ยนสภาพสังคมและวิถีชีวิตของชาวไทลื้อในแต่ละช่วงเวลาเพื่อคงความเป็นไทลื้อสิบสองปันนา ทั้งนี้ “สังคมทวิลักษณ์” คือ ปรากฏการณ์การอยู่ร่วมกันระหว่างวัฒนธรรมอันกับวิถีชีวิตชาวไทลื้อที่ได้แสดงออกมาผ่านกิจกรรมสำคัญของสังคม โดยเฉพาะงานเทศกาลปีใหม่ที่จัดขึ้นทุกปีในช่วงเดือน

เมษายน ขอบเขตของอิทธิพลของแต่ละวิถีชีวิตแตกต่างกันไปในแต่ละช่วงเวลาขึ้นอยู่กับ การขยายตัวเข้ามายังสิบสองปันนาของค่านิยมและการปฏิบัติของชนชาติอื่น การศึกษานี้ได้แบ่งช่วง สังคมทวิลักษณ์เป็น 3 ช่วงหลัก ๆ ได้แก่ ช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949-ต้นทศวรรษ 1960 หรือช่วงที่ ประเทศจีนกำลังปฏิวัติสู่การเป็นสังคมนิยม สังคมในช่วงนี้ยังคงวัฒนธรรมดั้งเดิมอยู่มาก ในขณะที่ ด้านการปกครองและเศรษฐกิจถูกควบคุมจากส่วนกลาง ช่วงที่ 2 ตั้งแต่กลางทศวรรษ 1960-ปลาย ทศวรรษ 1970 ซึ่งเป็นช่วงปฏิวัติวัฒนธรรมในสมัยเหมาเจ๋อตง ความเป็นทวิลักษณ์และเอกลักษณ์ ของชาวไทลื้อถูกกดไว้ภายใต้ความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศ โดยกลุ่มผู้นำที่ไม่ยอมรับ ความแตกต่างทางวัฒนธรรม ช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1970 เป็นต้นมา ช่วงสุดท้ายนี้เป็นช่วงที่ ประเทศจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจและเปิดประเทศรับการลงทุนจากต่างชาติ สังคมใน สิบสองปันนาโน้มเอียงไปทางบริโภคนิยมอย่างเห็นได้ชัด การปรับเปลี่ยนของสังคมทวิลักษณ์ใน สิบสองปันนาในแต่ละช่วงเกิดจากการผลักดันจากปัจจัยภายนอกเป็นสำคัญ กระนั้นทุกครั้งที่สังคม เอนเอียงไปตามกระแสภายนอกมากเกินไป ชาวไทลื้อจะสร้างปัจจัยภายในเพื่อรักษาสมดุลของการ อยู่ร่วมกันระหว่างชาวไทลื้อกับชาวอื่นในสิบสองปันนา ได้แก่ การฟื้นฟูพุทธศาสนาและการ แสดงออกถึงเอกลักษณ์ ไทลื้อในช่วงงานประเพณีปีใหม่ การแสดงออกนี้เป็นเรื่องสามัญของชาวไท ลื้อที่ต้องการแสดงให้ชาวอื่นเห็นว่าชนชาติไทลื้อยังคงอนุรักษ์วัฒนธรรมและประเพณีของชนชาติ ไทที่ยังคงรักษาไว้ได้กระทั่งทุกวันนี้ และยังเป็นประเพณีที่ตอบโต้ชนชาติอื่นซึ่งเป็นตัวแทนของ การพัฒนาและการบริโภคนิยมอย่างสุดขีด นอกจากนี้งานปีใหม่ยังเป็นประเพณีที่ดึงดูดให้ชาว ไทลื้อทั้งเด็กและผู้ใหญ่เห็นความสำคัญและใส่ใจกับวัฒนธรรมประเพณีของตนมากขึ้น แม้ว่าพื้นที่ ในการแสดงออกจะถูกจำกัดก็ตาม

อักษรศรี พานิชสาส์น (2549) กล่าวถึงปัญหามาตรการและขั้นตอนต่าง ๆ ของทางการจีน ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผลไม้ไทยเพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับนักธุรกิจไทยที่ต้องการค้าขายกับ จีนและผู้สนใจในเรื่องนี้โดยทั่วไป ว่าแม้ว่าตามข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้า (FTA) ไทย-จีน ทางการเงินจะลดภาษีนำเข้าผัก-ผลไม้ไทยลงเหลือศูนย์ แต่ผู้ประกอบการของฝ่ายไทยยังคงเผชิญกับ ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในการส่งผลไม้ไทยเข้าไปขายในตลาดจีน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องข้อจำกัดของ ช่องทางในการกระจายผลไม้ไทยในตลาดจีน ปัญหาเรื่องระบบการขนส่ง และที่สำคัญคือ ปัญหาที่ เกิดจากขั้นตอนกฎระเบียบที่เข้มงวดในการนำเข้าสินค้าของทางการเงิน ซึ่งสร้างความล่าช้าในการ ปลดปล่อยสินค้าออกจากด่านศุลกากร และสามารถสร้างความเสียหายให้กับผลไม้เมืองร้อน อย่างเช่น ผลไม้ของไทยที่ต้องการความรวดเร็วเพื่อรักษาความสด และความน่ารับประทานก่อนออกสู่ตลาด กล่าวโดยสรุป ขั้นตอนมาตรการและกฎระเบียบของทางการเงินในการนำเข้าผลไม้ข้างต้น ถือเป็น อุปสรรคสำคัญอย่างหนึ่งในการค้าขายกับจีนในขณะนี้ เนื่องจากความล่าช้า และขั้นตอนต่างๆ ใน

การตรวจสอบ อาจจะสร้างความเสียหายให้กับผลไม้ไทยซึ่งเป็นผลไม้เมืองร้อนที่บอบช้ำและเน่าเสียได้ง่าย หากต้องถูกกักไว้ที่ด่านนำเข้าเพื่อตรวจสอบตามขั้นตอนเหล่านั้น นอกจากนี้ ทางการเงินก็มักจะมีผลเสียต่อการนำเข้ามาตรการทางการค้ามาใช้จัดการกับสินค้านำเข้าจากไทย จนถึงขนาดที่เคยประกาศห้ามนำเข้าตะพาน้ำของไต้หวันร่วมสองปีโดยอ้างปัญหาสุขอนามัย หรือการห้ามนำเข้าลำไยของไทยทันทีหลังตรวจพบสารตกค้างเมื่อต้นปี 2546 ซึ่งในเรื่องนี้ หลายหน่วยงานของรัฐบาลไทยก็ได้พยายามเจรจาและทำความเข้าใจร่วมกับฝ่ายจีนเพื่อแก้ปัญหา อุปสรรคทางเทคนิคเหล่านั้น แต่ก็คงต้องจับตามองกันต่อไปว่า ในที่สุดแล้วปัญหาเหล่านี้จะหมดไปได้จริงหรือไม่

เจริญชัย โคมพัฒนารัตน์ (2551) ทำการวิจัย เรื่อง การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษา สินค้าส่งออกไปยังจีน มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อ (1) เพื่อศึกษาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการค้าไทย-จีนในปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้ เพื่อรองรับการค้าระหว่างไทยกับจีนภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียน-จีน (2) เพื่อชี้ถึงข้อจำกัด ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน โดยเน้นพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย แต่จะมีการเก็บข้อมูลในจีนบางส่วนและเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการที่เหมือนกับโครงการวิจัยที่เน้นศึกษาโลจิสติกส์ในจีนในส่วนที่ต่อเนื่องจากไทย คือเรื่อง “การศึกษาและสำรวจระบบโลจิสติกส์ในประเทศจีนในบริบทของข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน” (3) เพื่อเสนอแนะนโยบายการบริหารจัดการจัดการเชิงโลจิสติกส์สำหรับไทย เพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าไทย-จีนภายใต้กรอบข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน การศึกษาพบว่า จีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย มูลค่าการค้าระหว่างสองประเทศใน 10 ปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ค่ามูลการค้าการค้าระหว่างไทยและจีนมีมูลค่าสูงถึงกว่า 31,062 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 10 เท่า ของมูลค่าการค้าในปี พ.ศ. 2541 ด้วยตระหนักถึงความสำคัญของจีนในฐานะเป็นผู้นำเข้าสินค้าไทยที่สำคัญและอิทธิพลทางเศรษฐกิจของจีนต่อภูมิภาคในแถบเอเชียแปซิฟิก รัฐบาลไทยได้ทำข้อตกลงทางการค้ากับจีนผ่านข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน เมื่อปี พ.ศ. 2546 เพื่อลดภยันตรายนำเข้าสินค้าระหว่างกัน โดยมีสินค้าที่อยู่ในข้อตกลงดังกล่าวประมาณ 5,000 รายการ และเพื่อเป็นการลดภยันตรายนำเข้าอย่างเป็นขั้นเป็นตอน สินค้าทั้งหมดได้ถูกแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ สินค้าปกติ (Regular items) สินค้าอ่อนไหว (Sensitive items) และสินค้าอ่อนไหวสูง (Highly sensitive items) โดยภยันตรายนำเข้าของสินค้าปกติจะถูกลดลงเป็นศูนย์ทันทีที่ข้อตกลงมีผลบังคับใช้ ส่วนภยันตรายนำเข้าของสินค้าอ่อนไหว และสินค้าอ่อนไหวสูง จะค่อย ๆ ถูกลดลงจนเป็นศูนย์ภายหลังที่ข้อตกลงมีผลบังคับใช้แล้ว 5-10 ปี ตามลำดับ ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนได้มีการบังคับใช้แล้วตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2548 และมีผลจนถึงปัจจุบัน

ถึงแม้ว่าข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จะช่วยให้การค้าระหว่างไทยและจีนมีมากขึ้น อันเป็นผลจากการลดภาษีการนำเข้า แต่ยังมีประเด็นอื่น ๆ ที่ทำให้สินค้าจากอาเซียนโดยเฉพาะจาก ไทยแข่งขันในตลาดจีนได้ยาก ยกตัวอย่างเช่น ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ภายในจีนยังคงถูกควบคุม โดยรัฐไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม ผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สามารถขนส่งได้ทั่วประเทศจีน มีเพียงไม่กี่ราย ซึ่งเป็นวิสาหกิจที่รัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ นอกจากนี้จีนยังมีการใช้มาตรการ การกีดกันที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff barriers) หลายมาตรการ เช่น การที่จีนบังคับให้ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ที่นำเข้าต้องผ่านการรับรองมาตรฐานเครื่องหมาย CCC โดยอ้างว่าเพื่อประกันความ ปลอดภัยแก่ผู้บริโภคโลกชาวจีนและสิ่งแวดล้อม และการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้านำเข้า เช่น ผลไม้ สด มาตรการการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเหล่านี้ส่งผลให้ต้นทุนของสินค้าไทยสูงขึ้นและแข่งขันได้ยาก ขึ้นในตลาดจีน เหล่านี้เป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้หรือควบคุมได้ยากในการแข่งขันทาง การค้าระหว่างประเทศ แต่สิ่งที่ไม่ใช่ภาษีเหล่านี้ส่งผลให้ต้นทุนของสินค้าไทยสูงขึ้นและแข่งขันได้ยาก ขึ้นในตลาดจีน เหล่านี้เป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้หรือควบคุมได้ยากในการแข่งขันทาง การค้าระหว่างประเทศ แต่สิ่งที่ไม่ใช่ภาษีเหล่านี้ส่งผลให้ต้นทุนของสินค้าไทยสูงขึ้นและแข่งขันได้ยาก ขึ้นในตลาดจีน เหล่านี้เป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้หรือควบคุมได้ยากในการแข่งขันทาง การค้าระหว่างประเทศ แต่สิ่งที่ไม่ใช่ภาษีเหล่านี้ส่งผลให้ต้นทุนของสินค้าไทยสูงขึ้นและแข่งขันได้ยาก ขึ้นในตลาดจีน

งานวิจัยนี้มุ่งเน้นการศึกษาในระบบโลจิสติกส์ของไทยและเส้นทางการส่งสินค้าจากไทยสู่ ทำเลจีน โดยใช้สินค้า ตัวอย่าง 4 รายการ คือ ยางพารา ผลไม้สด มันสำปะหลัง และชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ ในการเป็นเครื่องมือในการศึกษา โดยสินค้านี้ได้ผ่านการคัดเลือกจากเกณฑ์ ต่างๆ ได้แก่ รูปแบบการขนส่ง เป็นสินค้าที่มีการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์หรือเทกอง เป็นสินค้า เน้นเสี่ยงหรือไม่เน้นเสี่ยง เป็นสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือมีมูลค่าเพิ่มสูง และมูลค่าส่งออกของ สินค้าเทียบกับยอดการส่งออกไปยังจีนทั้งหมด

การศึกษาได้รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน การเยี่ยมชมจากสถานที่จริงและการสืบค้นจากข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ เพื่อประเมินสถานการณ์ของระบบ โลจิสติกส์ภายในประเทศในปัจจุบัน ผลการศึกษาพบว่า สินค้าที่มีมูลค่าสูงแต่มิมีน้ำหนักเบา มักใช้ รถบรรทุกในการขนส่งในประเทศ จากนั้นจะถูกส่งออกโดยทางเรือหรือทางอากาศ ส่วนสินค้าที่มี น้ำหนักมากแต่มีมูลค่าต่ำ เช่น ยางพารา และมันสำปะหลัง จะมีการขนส่งทางรถไฟ หรือทางลำน้ำ ประกอบกับการขนส่งทางรถบรรทุก เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง สินค้าที่เน้นเสี่ยง เช่น ผลไม้สด จะถูกขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่มีเครื่องควบคุมอุณหภูมิ (หรือที่มักเรียกกันว่า “reefer”) เพื่อให้สินค้าคงความสดเสมอ ในบางครั้งสินค้าที่เน้นเสี่ยงนี้จะมีการขนส่งทางอากาศไปยังจีนใน กรณีเร่งด่วน แต่ไม่เกิดขึ้นบ่อยนัก สินค้าเทกอง เช่น มันสำปะหลัง ส่วนหนึ่งจะถูกขนส่งทางลำน้ำ ด้วยเรือลาก และเปลี่ยนถ่ายสู่เรือเดินสมุทรที่บริเวณรอบเกาะสีชัง รูปแบบการขนส่งอีกประเภท หนึ่งซึ่งมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าการขนส่งทางรถบรรทุกคือการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง โดยจะพบมากใน

แถบตอนใต้ของประเทศเพื่อขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการเองได้ให้ความสนใจในการประหยัดค่าขนส่งและพร้อมที่จะใช้การขนส่งทางรางและเรือชายฝั่ง แต่มีอุปสรรคจากการที่การขนส่งทั้งสองรูปแบบยังมีอุปทานไม่เพียงพอ โดยเฉพาะช่วงฤดูเก็บเกี่ยวราวเดือนมกราคมของทุกปี ที่การขนส่งมีสินค้าเกษตรเป็นจำนวนมาก การขนส่งทางรางเป็นอีกทางเลือกหนึ่งซึ่งได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีต้นทุนที่ถูกกว่าการขนส่งทางรถบรรทุก แต่ยังประสบปัญหาความไม่เพียงพอและการไม่ตรงเวลาของขบวนรถ ส่งผลให้สินค้าตกตารางเรือส่งออก หากการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถปรับปรุงให้ขบวนรถออกตรงเวลาและมีเพียงพอต่อการขนส่งแล้ว นอกจากจะทำให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันได้มากขึ้น ยังจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกทางหนึ่งด้วย

จากขอดูดุลการค้าระหว่างประเทศในหลายปีที่ผ่านมา ไทยนับเป็นประเทศที่มีการส่งออกมากกว่าการนำเข้า แต่ผลที่ตามมาคือความไม่สมดุลกันระหว่างตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งออกและนำเข้า โดยจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่นำเข้ามีน้อยกว่าที่ส่งออก ส่งผลให้ต้องมีการนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จากมาเลเซียและกัมพูชา และทำให้ค่าระวางสินค้าโดยรวมของสินค้าที่ส่งออกจากไทยสูงขึ้น นอกจากนี้กฎข้อบังคับหรือข้อปฏิบัติบางประการของหน่วยงานของรัฐยังไม่มีความเหมาะสมและส่งผลเชิงลบต่อการแข่งขันของสินค้าไทย ยกตัวอย่างเช่น การตรวจสอบสารตกค้างในผลไม้สดยังใช้การตรวจสอบที่รวมเปลือกผลไม้ในการตรวจสอบด้วย ซึ่งสารตกค้างส่วนใหญ่จะอยู่ที่เปลือกแต่ไม่ได้อยู่ที่เนื้อที่รับประทาน และการตรวจสอบของประเทศที่นำเข้าก็ใช้เฉพาะเนื้อในการตรวจสอบเช่นกัน จึงควรมีการปรับเปลี่ยนข้อปฏิบัติดังกล่าวจากการเก็บข้อมูลยังพบว่า ภาคเอกชนยังมีความต้องการให้ภาครัฐมีหน่วยงานบริการที่สามารถทำการตรวจสอบสินค้าและตรวจเอกสารได้ ณ จุดเดียว (One stop export servicing) เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการส่งออก

จากการเก็บข้อมูลโดยใช้สินค้าตัวอย่างทั้ง 4 พบว่าสินค้าส่วนหนึ่งยังถูกส่งออกเพื่อเป็นวัตถุดิบต้นน้ำหรือเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ ซึ่งมีราคาลดลงตามอิทธิพลของราคาสินค้าโลก เพื่อเป็นการลดผลของความผันผวนทางราคาของสินค้าเหล่านี้ รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการใช้สินค้าเหล่านี้ในประเทศเพิ่มมากขึ้นในการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าสูงขึ้น ราคาเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ได้ส่งผลโดยตรงต่อสินค้าส่งออกเช่นกัน การส่งเสริมให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal transportation) อย่างเป็นรูปธรรม เป็นแนวทางหนึ่งที่รัฐควรพิจารณาให้การสนับสนุนเพื่อให้มีการขนส่ง เช่น ทางรางหรือทางลำน้ำ ที่มีประสิทธิภาพมากกว่าการขนส่งทางรถบรรทุกมากขึ้น อย่างไรก็ตามรัฐควรมีการวางยุทธศาสตร์ที่จะจัดตั้งศูนย์การขนส่งต่อเนื่อง จัดให้มีอุปกรณ์

อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามความต้องการการขนส่งจริง มากกว่าเพียงเลือกจากตำแหน่งตามแผนที่ พร้อมกับมีมาตรการสนับสนุนด้วย

เป็นที่ทราบกันดีว่าในทางปฏิบัติแล้วเงินใช้มาตรการการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษี ดังนั้น รัฐบาลไทยอาจกำหนดมาตรการโต้ตอบในลักษณะเดียวกันกับสินค้านำเข้า โดยผลดีของการใช้มาตรการการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีโต้ตอบนั้น นอกจากจะเป็นการลดการแข่งขันของสินค้าไทยกับสินค้านำเข้าในตลาดของประเทศแล้ว ยังเป็นการปกป้องผู้บริโภคชาวไทยจากสินค้านำเข้าที่ไม่ได้มาตรฐานอีกด้วย มาตรการการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเหล่านี้ล้วนเป็นบทเรียนที่รัฐและตัวแทนของรัฐควรศึกษาก่อนการเจรจาเขตการค้าเสรีของไทยกับประเทศต่าง ๆ ในครั้งต่อไป ไปจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของไทยยังพบอีกว่า บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานยังเป็นที่ต้องการอยู่มาก จึงควรมีการพัฒนาบุคลากรทางด้านนี้ต่อไป

จากผลการศึกษาของกลุ่มผู้วิจัยได้สรุปเป็นข้อเสนอแนะไว้ทั้งสิ้น 18 ประการ โดยแบ่งออกได้เป็น ข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ และข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ ข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์เป็นกลุ่มที่มีความสำคัญมากเนื่องจากมีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์และผู้เกี่ยวข้องเป็นวงกว้าง ใช้เวลานานและงบประมาณสูงเพื่อให้ได้ผลสำเร็จ ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์เป็นกลุ่มที่ต้องอาศัยระยะเวลาในการดำเนินการสั้นกว่ากลุ่มยุทธศาสตร์แต่ต้องการความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กลุ่มสุดท้ายเป็นข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการซึ่งสามารถดำเนินการได้ทันทีในระยะสั้น หรือต้องการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ข้อเสนอแนะทั้ง 18 ยังถูกแบ่งออกเป็น 6 หมวด เพื่อสะท้อนถึงแง่มุมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่ หมวดโครงสร้างพื้นฐาน หมวดบุคลากร หมวดสารสนเทศ หมวดนโยบาย หมวดเทคโนโลยี และหมวดการปฏิบัติการ ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนการทำงาน (Action Plan) ต่อไป

รัฐวิพนมยงค์ และคณะ (2552) ทำการวิจัย เรื่อง การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย - จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน กล่าวได้ว่าการเปิดการค้าเสรีระหว่างอาเซียน-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างไทยและจีน ตลอดจนของประเทศเพื่อนบ้านการค้าชายแดน มีผลกระทบต่อการค้าชายแดนและการผ่านแดนระหว่างไทย-จีน ซึ่งหากผู้ประกอบการไทยได้รู้ถึงกฎและวิธีปฏิบัติต่างๆ จะเป็นข้อมูลสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการเตรียมการ วิเคราะห์ กำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดและกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งภาครัฐจะได้รับข้อมูลทั้งในส่วนของประเทศไทยและเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ การทบทวนกฎระเบียบและข้อบังคับ ตลอดจนข้อตกลงที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศของไทยในภูมิภาค

นี้ ดังนั้น ทางสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้เล็งเห็นถึงปัญหานี้ จึงได้มีการดำเนินการศึกษาเพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการจัดการในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนตอนใต้ กฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างไทยจีนและประเทศเพื่อนบ้าน ที่ต้องมีการทบทวนและพัฒนาผลการวิเคราะห์ของผลกระทบและแนวทางการพัฒนาในกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ การดำเนินการที่จะเป็นสำหรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในอนาคต การศึกษาด้านระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีนเพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน จะเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จสำหรับการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ เพื่อเจ้าของธุรกิจไทยสามารถจะจัดส่งสินค้าไปให้ลูกค้า สถานที่และในเวลาที่ต้องการ โดยจะต้องทราบขั้นตอนการจัดส่งถึงอำนวยความสะดวกพื้นฐานทั้งหมดที่มีอยู่ในการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนในภูมิภาคนี้ ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างไทยกับจีน และประเทศในกลุ่มอาเซียน วัตถุประสงค์การวิจัย วัตถุประสงค์หลักของการศึกษา คือ การนำเสนอบทวิเคราะห์ด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับรองรับการเปิดการค้าเสรีระหว่างไทย-จีน โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมในพื้นที่จริง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป โดยการศึกษาทั้งหมด ประกอบไปด้วย 3 กรอบการศึกษา ได้แก่ (1) นำเสนอบทวิเคราะห์ความสามารถของผู้ส่งออก-นำเข้าและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย (2) นำเสนอบทวิเคราะห์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ (3) นำเสนอบทวิเคราะห์กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้า ผลสรุปได้แก่ กลุ่ม 4 ประเทศที่เกี่ยวข้องยังคงขาดความเข้าใจและยังไม่ทราบเกี่ยวกับโอกาสและสิ่งท้าทายที่อาจจะเกิดจากระบบการบูรณาการทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องของกรอบการพัฒนาของเส้นทางกรุงเทพฯ-คุนหมิง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บนสถานการณ์ที่ในปัจจุบันหลายประเทศในอนุภูมิภาคนี้ ยังคงมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ไม่เพียงพอหรือไม่ได้มาตรฐาน และยังมีกฎระเบียบหรือกฎหมายที่ไม่ชัดเจน เหล่านี้ เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจและการบูรณาการร่วมกัน นอกจากนี้ รัฐบาลในประเทศส่วนใหญ่ มีความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดเรื่องระบบโลจิสติกส์และวิธีการพัฒนานโยบายโลจิสติกส์ค่อนข้างน้อย โดยความเข้าใจผิดที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง คือแนวความคิดเดิม ที่เห็นว่านโยบายการพัฒนาเป็นเพียงแผนการพัฒนาและลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่ระบบโลจิสติกส์ไม่ได้เป็นแค่การเคลื่อนย้ายสินค้าทางกายภาพ (เช่น การจัดซื้อ การขนส่ง การรวบรวมสินค้า การถ่ายสินค้า การเก็บสินค้า และการบรรจุภัณฑ์) แต่ยังรวมถึงการอำนวยความสะดวกให้กับ การเคลื่อนย้ายสินค้า ข้อมูล และธุรกรรม ผ่านกระบวนการจัดการทั้งทางด้านเอกสาร การประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง การเฝ้าระวังกิจกรรมต่างๆ การหาเงินทุน

และการลงทุนต่างๆ รวมทั้งกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย ดังนั้น นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จึงต้องพิจารณาระบบทั้งระบบให้ครอบคลุม และมีการบูรณาการทุก ๆ ส่วนเข้าด้วยกัน ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการเปิดเสรีการค้าอาเซียน-จีน ในมุมมองทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ มีดังนี้ (1) ผู้ประกอบการไทยจะต้องให้ความสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพทางการแข่งขันตามผลที่ได้รับจากการศึกษานี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการแข่งขันทางด้านการให้บริการแก่ลูกค้า เพื่อสร้างความพอใจ ทั้งส่วนของระยะเวลาการส่งมอบสินค้าและการให้บริการภายหลังจัดส่งมอบสินค้าไปแล้ว (2) โครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่จะมีการดำเนินการแล้วเสร็จ แต่อย่างไรก็ตาม ยังคง มีอุปสรรคในส่วนหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในภูมิภาค ซึ่งการขนส่งทางบกถือว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางทะเล แต่ต้องตระหนักผลกระทบในเรื่องของสภาพเส้นทางและการเลือกรูปแบบการขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุม (3) ได้มีการทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างประเทศต่าง ๆ ภายในภูมิภาคเพื่ออำนวยความสะดวกแล้ว แต่ยังไม่มีการนำไปปฏิบัติจริง ซึ่งกฎระเบียบระหว่างประเทศจะต้องเร่งรัดดำเนินการปรับปรุงให้สอดคล้องกับข้อตกลงที่ได้มีการตกลงไว้ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของไทยให้มากที่สุด

ฉัตร ทิพย์ศรี และคณะ (2555) ได้ทำการวิจัย เรื่อง โครงการการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบ ปัญหาและอุปสรรคของการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ตั้งแต่ศูนย์รวบรวมผลผลิตจนถึงผู้ค้าส่งมังคุด สภาพตลาด ต้นทุนการส่งออก ศักยภาพการส่งออก รวมทั้งการเปรียบเทียบเส้นทางการเคลื่อนย้ายมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้โดยผ่านเส้นทางเรือ ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และเส้นทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย คับเส้นทางเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และเสนอแนะแนวทางการบูรณาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เหมาะสมแก่หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนาการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ การวิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการส่งออก ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้รวบรวมผลผลิต ด้านศุลกากรเชียงแสน และด้านศุลกากรเชียงของ การได้มาซึ่งข้อมูลใช้วิธีสำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการ และประชุมกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีพรรณนาเชิงเนื้อหาและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงตัวเลข ได้แก่ ระยะเวลา ระยะเวลา และต้นทุนการส่งออก

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการส่งมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการส่งออกผลไม้ไปยังประเทศจีนและต้องผ่านการรับรองการปฏิบัติการเกษตรที่ดีเหมาะสม (GAP)

การเพาะปลูกมังคุดเพื่อจำหน่ายจะจำหน่ายทั้งภายในและต่างประเทศโดยผ่านโรงงานแปรรูป ตลาดท้องถิ่น/พ่อค้าเร่ และศูนย์รวบรวมผลผลิต เส้นทางส่งออกมังคุดจากภาคตะวันออก คือ จังหวัดจันทบุรีไปยังประเทศจีนตอนใต้ผ่าน 2 เส้นทาง ได้แก่ ทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัด เชียงราย ผ่านห้วยทราย (สปป.ลาว) บ่อเต็น/บ่อหาน ซื่อเหมา และเข้าสู่จีนตอนใต้ ใช้ระยะเวลา เดินทางประมาณ 33 ชั่วโมง 10 นาที และระยะทางประมาณ 2,176 กิโลเมตร สำหรับทางเดินเรือ ผ่านท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ถึงท่าเรือกว๋นเหล่ย สิบสองปันนา และเข้าสู่ ประเทศจีนตอนใต้ ใช้ระยะเวลาประมาณ 18 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 1,090 กิโลเมตร ปัญหาและ อุปสรรคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ ได้แก่ เกษตรกรที่เพาะปลูกมังคุดบางรายไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดพิธีการศุลกากรไทย-จีนได้ เนื่องจาก มังคุดต้องขึ้นทะเบียนสวน และทะเบียนโรงคัดบรรจุกับกรมวิชาการเกษตร เกษตรกรบางส่วนใช้ สารเคมีหรือยาฆ่าแมลงในปริมาณมากเกินไป ทำให้การตรวจมาตรฐานการส่งออกไม่ผ่านตาม มาตรฐานการส่งออก ราคาของมังคุดขึ้นลงอย่างรวดเร็ว ข้อจำกัดด้านธรรมชาติของผลไม้ เช่น ผลผลิตออกเป็นฤดูกาล ผู้ผลิตเป็นเกษตรกรรายย่อย ขาดการรวมกลุ่มเป็นสหกรณ์หรือกลุ่ม เกษตรกร ระบบการแบ่งเกรดหรือคัดแยกขนาด คุณภาพ และมาตรฐาน โดยส่วนใหญ่พ่อค้าจะเป็น ผู้กำหนด ขาดความรับผิดชอบต่อคุณภาพสินค้า เช่น เร่งเก็บเกี่ยวเร็วเกินไป มังคุดเป็นผลไม้เน่าเสีย ง่าย ตลาดกลางซื้อขายมังคุดมีน้อย หรือเกษตรกรบางรายต้องนำผลผลิตไปจำหน่ายยังตลาดห่างไกล เช่น เกษตรกรจังหวัดตราด และระยอง ต้องมาจำหน่ายตลาดกลางที่จังหวัดจันทบุรี กฎระเบียบ เกี่ยวกับการเปิดเสรีทางการค้าไม่เป็นไปตามกฎระเบียบ เสียค่าใช้จ่ายผ่านด่านหลายจุด แต่ไม่มี ใบเสร็จรับเงิน การขนส่งผลไม้ผ่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย ต้องข้ามพรมแดนย่นเพื่อขึ้น สู่ห้วยทราย (สปป.ลาว) การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร สปป.ลาว มักทำงานไม่เป็นไปตาม เวลาปกติในการเปิด-ปิดการปฏิบัติงาน พักระหว่างวันช่วงเวลา 12.00-14.00 น. ใช้เวลาพัก 2 ชั่วโมงก่อนทำงานเกิดความล่าช้าระหว่างการขนส่ง ปัญหาการปล้นและสังหารลูกเรือชาวจีน ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการส่งออกที่ทำเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

สภาพการตลาดมังคุดเพื่อการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้พบว่า ราคาขายปลีก มังคุดอยู่ที่ราคา 150 บาท หรือ 30 หยวน (ค่าเงิน 5 บาท เท่ากับ 1 หยวน) จะแพงกว่าราคามังคุดใน ประเทศไทย 3 เท่า สำหรับการจำหน่ายมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน GAP จากกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งเป็นกฎระเบียบของประเทศจีน การ จำหน่ายมังคุดในตลาดคุณหมิงประกอบด้วยทั้งพ่อค้าส่งและพ่อค้าปลีก ซึ่งสภาพการจำหน่าย โดยทั่วไป พ่อค้าขายเร่ทั่วไปจะนำมังคุดมาวางขายหน้าร้าน หรือพ่อค้าส่งบางรายจะนำมังคุดไป จำหน่ายต่อตามมณฑลต่าง ๆ รวมถึงส่งไปยังห้างสรรพสินค้าในประเทศจีน ต้นทุนการส่งออก

มั่งคุดไปยังจีนตอนใต้ประกอบด้วย 6 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนการติดต่อสื่อสาร ต้นทุนการคัดเกรดและบรรจุตะกร้า ต้นทุนการตรวจสอบคุณภาพ ต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนมั่งคุด และต้นทุนของเสีย ได้แก่ ต้นทุนการส่งออกจากจังหวัดจันทบุรีถึงประเทศจีนตอนใต้ผ่านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย หรือเส้นทาง R3A เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,146,916-1,164,916 บาท หรือ 57.93-58.83 บาท ต่อกิโลกรัม สำหรับต้นทุนการส่งออกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจีนตอนใต้ผ่านท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,138,916-1,155,916 บาท หรือ 57.52-58.38 บาท ต่อกิโลกรัม

การเปรียบเทียบศักยภาพเส้นทางการส่งออกมั่งคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ระหว่างเส้นทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายและผ่านเส้นทางเรือ ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับผ่านเส้นทางเรือท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่าเส้นทางถนน อำเภอเชียงของ มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,146,916 – 1,164,916 บาท หรือ 57.93-58.83 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 2,176.40 กิโลเมตร และระยะเวลา 33 ชั่วโมง 10 นาที ส่วนเส้นทางเรือ ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,138,916-1,155,916 บาท หรือ 57.52-58.38 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 2,075 กิโลเมตร และระยะเวลา 42 ชั่วโมง เส้นทางเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ผ่านท่าเรือกวางเจา มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,113,516-1,191,916 บาทหรือ 56.24-60.20 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 5,054 กิโลเมตร ผ่านท่าเรือ เซี่ยงไฮ้ มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,159,480-1,221,216 บาท หรือ 58.56-61.68 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 6,525 กิโลเมตร ระยะเวลา 179 ชั่วโมง

แนวทางการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้วยการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการส่งออกมั่งคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ ได้แก่ ภาครัฐส่งเสริมให้เกษตรกรผู้ผลิตมั่งคุดสดสำหรับการส่งออกได้คุณภาพ มิใช่เพียงผลิตเพื่อเพิ่มปริมาณอย่างเดียว ภาครัฐสนับสนุน และกระตุ้นให้เกษตรกรมีการรวมกลุ่มกันและสร้างเครือข่ายร่วมกันเพื่อถ่วงดุลความรู้ และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน ภาครัฐควรจะมีการเจรจากับประเทศจีนสำหรับการอนุญาตให้ประเทศไทยขั้บรวบึงเข้าสู่ประเทศจีนได้ อันก่อให้เกิดความสะดวกทางการค้าระหว่างไทย-จีนมากขึ้น ภาครัฐและภาคเอกชนควรจะวางแผนและพัฒนาการจัดการหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการส่งออก เช่น การใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของลูกค้าและเป็นสากล การเปลี่ยนถ่ายสินค้าควรเปลี่ยนทั้งตู้คอนเทนเนอร์และนำไปใส่กับหัวลากใหม่ ช่วยลดปัญหาการสูญเสียของผลไม้กรณีขนถ่ายด้วยแรงงานคนและลดต้นทุนในการขนส่งให้เหลือน้อยลง คณะกรรมการบริการของจังหวัดเชียงรายควรจะวางแผนร่วมกันในการทำงานเป็นลักษณะเบ็ดเสร็จที่จุดเดียว (One Stop Shop) และควรจะมีบทบาทการออกไปรับรองถิ่นกำเนิดมาให้ลูกค้าการรับผิชอบ เพื่อให้ง่ายและ

คล่องตัวต่อผู้ประกอบการสามารถติดต่อประสานงานได้สะดวก และรวดเร็วมากขึ้น การเพิ่มศักยภาพการส่งออกของการส่งสินค้าไปยังประเทศจีนตอนใต้ตามเส้นทางถนน R3A ควรจะทำการค้าทั้งการส่งออกและการนำเข้าเพื่อมิให้รถบรรทุกวิ่งเปล่า ภาครัฐควรมีการเจรจาระหว่างภาครัฐทั้ง 3 ประเทศ เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาเส้นทางเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ประเทศจีนตอนใต้เพื่ออำนวยความสะดวก ลดปัญหา อุปสรรค การผ่อนปรนกฎระเบียบ ขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าให้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งส่งผลให้การขยายโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น และควรมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ใชู้ปทานแบบบูรณาการ ตั้งแต่เกษตรกรทำการเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว การคัดแยก การบรรจุ รวมถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังลูกค้าปลายทาง

