

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1 ระบบการค้า

ประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงสามารถทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกับ 4 ประเทศ คือ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ติดกับชายแดนของไทย 28 จังหวัด รวม 68 แห่ง โดยมีการค้าชายแดนในรูปแบบต่างๆ เช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน ซึ่งทำการค้าในรูปแบบการค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากร (ในระบบ) และการค้าที่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากร (นอกระบบ) นอกจากนี้ยังสามารถส่งสินค้าไปยังประเทศใกล้เคียง เช่น จีนตอนใต้ (ยูนนาน) อินเดีย บังกลาเทศ เวียดนาม และสิงคโปร์

การค้าชายแดน หมายถึงการค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการการค้าที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัด อำเภอ หมู่บ้าน ที่มีเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทำการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า ระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่าย ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ เช่น ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น ส่วนใหญ่เป็นการค้าที่มีกรรมวิธีทางการค้าไม่ยุ่งยาก และรวดเร็ว การค้าชายแดนมีทั้งถูกกฎหมาย และลักลอบ

4.1.1 โครงสร้างการค้าชายแดนของภาคเหนือ

ภาคเหนือของประเทศไทย ทางทิศตะวันตกมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศพม่า 4 จังหวัด คือ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน และตาก มีช่องทางการค้าชายแดน 10 แห่ง แยกเป็นจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง และจุดผ่อนปรน 8 แห่ง มีด่านศุลกากร 6 แห่ง คือ ด่านศุลกากรแม่สาย เชียงแสน จังหวัดเชียงราย ด่านศุลกากรเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน แม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนและด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก ที่คอยอำนวยความสะดวกในการทำพิธีการทางศุลกากรสำหรับสินค้าที่ส่งออกและนำเข้า ทางด้านตะวันออกติดกับประเทศลาว 5 จังหวัด คือ เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ และพิษณุโลก มีช่องทางการค้าชายแดน 12 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง และจุดผ่อนปรน 9 แห่ง มีด่านศุลกากร 3 แห่ง คือ ด่านศุลกากรเชียงแสน เชียงของ จังหวัดเชียงราย และด่านศุลกากรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน อย่างไรก็ตาม การค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ ส่วนใหญ่ขนส่งสินค้าตามแม่น้ำโขงผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน การค้าชายแดนของภาคเหนือกระทำใน 2 รูปแบบคือ การค้าผ่านพิธีการทางศุลกากร (การค้าในระบบ) และการค้าไม่ผ่านพิธีการศุลกากร (การค้านอกระบบ)

การค้าชายแดนระหว่างภาคเหนือกับประเทศเพื่อนบ้านในปี พ.ศ. 2545 มีมูลค่า 8,973.6 ล้านบาท จำแนกเป็นการส่งออก 7,260.3 ล้านบาทและนำเข้า 1,713.3 ล้านบาท การค้าชายแดนภาคเหนือ-พม่ามีมูลค่ารวม 4,720.1 ล้านบาท (สัดส่วนร้อยละ 52.6 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด) จำแนกเป็นการส่งออก 3,915.7 ล้านบาท และนำเข้า 804.4 ล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญได้แก่ สินค้าอุปโภค บริโภค ยางรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ น้ำมัน วัสดุก่อสร้าง เครื่องยนต์และชิ้นส่วนสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ อัญมณี สินค้าเกษตร และของป่า การค้าชายแดนกับพม่ามิใช่เป็นการค้าชายแดนเปลี่ยนเพื่อการยังชีพซึ่งกระทำในพื้นที่พรมแดนติดต่อกันเท่านั้น ยังนำสินค้าสู่เมืองสำคัญของพม่าหรือส่งผ่านต่อประเทศอื่น โดยสินค้าจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายถูกส่งสู่เมืองตองยี และเมืองมัณฑะเลย์ รวมทั้งผ่านสู่จินตอนได้ ขณะที่สินค้าจากอำเภอแม่สอด จังหวัดตากบางส่วนเข้าสู่เมืองย่างกุ้ง และบางส่วนสู่ บังกลาเทศ ส่วนสินค้านำเข้าจากพม่าก็นำมาแปรรูปเพื่อการส่งออก เช่น ผลิตภัณฑ์ไม้และอัญมณี เป็นต้น ส่วนการค้าชายแดนภาคเหนือ-ลาวมีมูลค่ารวม 1,053.9 ล้านบาท จำแนกเป็นการส่งออก 607.1 ล้านบาท และนำเข้า 446.8 ล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง น้ำมัน สินค้า อุปโภคบริโภค ยานพาหนะ และส่วนประกอบสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ถ่านหิน ถิกไนต์ สินค้าเกษตรและของป่า ทางด้านการค้าชายแดนภาคเหนือ-จีนตอนใต้มีมูลค่ารวม 3,199.5 ล้านบาท จำแนกเป็นการส่งออก 2,737.5 ล้านบาท และนำเข้า 462.0 ล้านบาท (ตารางที่ 18)

4.1.2 การค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้

ปี พ.ศ. 2535 ไทยเริ่มส่งออกสินค้าไปจีนตอนใต้ผ่านแม่น้ำโขงมูลค่า 0.2 ล้านบาท จากนั้นการค้าเริ่มขยายตัว เนื่องจากจีนเปิดประเทศมากขึ้น ประกอบกับจีนมีประชากรจำนวนมาก ทำให้ความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น มูลค่าการค้าขยายตัวขึ้นตามลำดับ มูลค่าการค้า ปี พ.ศ. 2535-2545 ขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 11 เท่าตัว ส่งผลให้ ปี พ.ศ. 2545 มีมูลค่าการค้ารวม 3,199.5 ล้านบาท (ตารางที่ 19)

สินค้าส่งออกของไทย ปี พ.ศ. 2544 มีมูลค่า 2,225.6 ล้านบาท (ตารางที่ 19) สินค้าส่งออกสำคัญ คือ ลำไยอบแห้ง ยางรถยนต์ ยางพารา ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง ผงชูรส น้ำมันพืช อาหารกระป๋อง สินค้าอุปโภคบริโภค ยารักษาโรค น้ำมันเชื้อเพลิง และอื่นๆ แต่จากสถิติของมณฑลยูนนาน พบว่าจีนนำเข้าสินค้าจากไทยเพียง 304.5 ล้านบาท (ร้อยละ 13.7 ของมูลค่าการส่งออกที่ด่านศุลกากรเชียงแสน) ต่างจากสถิติที่ทางการไทยแจ้งไว้ถึง 1,921.1 ล้านบาท (ตารางที่ 24) สินค้าที่จีนระบุว่านำเข้าจากไทยประกอบด้วยเพชรยังไม่เจียระไน กุ้งมีชีวิต ครั้ง โลหะแผ่นม้วน และอื่นๆ (ตารางที่ 22) จากการสอบถามผู้ประกอบการถึงสาเหตุของข้อมูลที่แตกต่างกันค่อนข้างมากนี้ มีสาเหตุ 2 ประการคือ ประการแรก ผู้นำเข้าส่วนใหญ่ของจีนแจ้งว่าเป็นสินค้านำเข้าจากไทยเป็นสินค้าของ

พม่าและลาว เนื่องจากประเทศทั้งสองมีพรมแดนที่ติดต่อกับประเทศจีน จึงได้รับสิทธิพิเศษในด้านอัตราภาษีนำเข้าต่ำกว่าเกณฑ์ปกติถึงร้อยละ 50 ประการที่สองคือ การส่งออกสินค้าไปจีนในบางช่วงมีมูลค่าสูงกว่าความเป็นจริง เนื่องจากผู้ประกอบการที่ต้องการส่งสินค้าไปพม่า แต่ประสบปัญหาพม่าเข้มงวดกับการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยเฉพาะในช่วงที่มีปัญหาขัดแย้งตามแนวชายแดนระหว่างไทยกับพม่า และพม่าสั่งปิดด่านการค้า ผู้ประกอบการไทยต้องส่งสินค้าไปยังประเทศจีนก่อน จากนั้นจึงนำส่งกลับเข้ายังประเทศพม่า สำหรับในช่วงเวลาปกติที่พม่าไม่เข้มงวดการนำเข้าจากไทย มูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ จะใกล้เคียงกับการค้าจริงมากเนื่องจากผู้ส่งออกของไทยส่วนใหญ่ส่งสินค้าผ่านพิธีการทางศุลกากรเพื่อสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี

ทางการนำเข้าสินค้าจากจีนตอนใต้ ปี พ.ศ. 2544 มีมูลค่า 547.0 ล้านบาท (ตารางที่ 19) สินค้าที่นำเข้าสำคัญคือ สินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ แอปเปิลและสาลี่สด เมล็ดทานตะวัน เห็ดหอมแห้ง เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศตู้ปลา สินค้าวัตถุดิบและกึ่งวัตถุดิบ เช่น อะไหล่และอุปกรณ์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อะไหล่ไฟแช็ค สินค้าทุน เช่น เครื่องจักร ไฟฟ้า เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่นๆ ขณะที่สถิติการส่งออกสินค้าจากจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มาไทยมีจำนวน 1,610.7 ล้านบาท สูงกว่าสถิติที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนเกือบ 2 เท่าตัว สินค้าส่งออกจากจีนที่สำคัญ คือ แร่เงิน กรดเคมี บุหรี่ อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องจักรต่างๆ ตะกั่ว ผ้าลูกฟูกทำจากฝ้าย โซเดียมไครโอโซลเฟต วัตถุกันเสีย กันความร้อน และเฟือง (ตารางที่ 23) จากการสอบถามผู้ประกอบการว่าสินค้าบางส่วนถูกนำขึ้นฝั่งที่ท่าเรือวังปุง (Wangpung) ประเทศพม่าก่อนที่ลักลอบนำเข้าไทย ตลอดแนวชายแดนอำเภอแม่สาย

จากการศึกษาพบว่า การนำเข้าสินค้าจากจีนในช่วงที่การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงไม่สะดวก หรือมีต้นทุนด้านการขนส่งสูงขึ้น ผู้ประกอบการค้าชายแดนจะทำการนำเข้าทางทะเล ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ในรูปแบบสินค้าทัณฑ์บน (สินค้านำเข้าเพื่อส่งออก) และทำการส่งออกอีกครั้ง (Re-export) ที่ด่านศุลกากรแม่สาย เพื่อขายให้กับนักท่องเที่ยวบริเวณชายแดน

4.1.3 รูปแบบการค้า และจุดการค้าสำคัญ

1) รูปแบบการค้าจำแนกได้เป็น 2 แบบคือ รูปแบบการค้าปกติและรูปแบบการค้าชายแดน ในส่วนของรูปแบบการค้าปกติ ผู้นำเข้าและส่งออกของยูนนาน ซึ่งเป็นบริษัทการค้าของรัฐ ซึ่งได้รับอนุญาตให้เป็นผู้นำเข้าสินค้าได้ทุกประเภทหรือเป็นผู้นำเข้าให้กับบริษัทเอกชน ต้องจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า-ส่งออก และขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกสินค้าจากกระทรวงการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศ (MOFTEC) ประจํามณฑล โดยใบอนุญาตได้กำหนดขอบข่ายสินค้าที่อนุญาตให้ดำเนินการได้ หากต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้านอกเหนือจากที่ได้ อนุญาตต้องขอใบอนุญาตเพิ่มเติมจาก MOFTEC ซึ่งบริษัทการค้าของรัฐจะเป็นผู้นำเข้าสินค้าเพื่อ

นำมาจำหน่ายภายในมณฑลเอง หรือนำเข้าสินค้าให้บริษัทเอกชนที่ต้องการส่งสินค้าเข้ามาจำหน่ายในมณฑล โดยบริษัทการค้าของรัฐจะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่านายหน้าในการนำเข้าสินค้าประมาณร้อยละ 3 ของมูลค่าสินค้า ส่วนการค้าชายแดน เป็นการค้าที่ผู้นำเข้าขนานนที่อยู่ตามชายแดนสั่งซื้อสินค้าจากผู้ส่งออกไทย และขนส่งสินค้าผ่านพม่าและลาวเพื่อส่งต่อไปยังผู้ค้าส่งและค้าปลีกในมณฑลยูนนานอีกทอดหนึ่ง

2) จุดติดต่อการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ กระจุกกัน ในหลายท้องที่ของมณฑลยูนนาน และประเทศไทย บริเวณที่ติดต่อค้าขายสำคัญของมณฑลยูนนาน คือ เมืองคุนหมิงและเมืองสำคัญใกล้เคียง เช่น อี้วีซี ชวีจี้จี้ ฉู่โสย รวมทั้งบริเวณเมืองท่าที่อยู่ตามชายแดน เช่น อำเภอซือเหมา เมืองต้าถั่ว กวนเหล่ย และเชียงรุ่ง ของมณฑลยูนนาน บริเวณท่าเรือหวังฝู่ มณฑลกว๋างตุ้ง และท่าเรือฮ่องกง ทางด้านประเทศไทย จุดการค้าสำคัญอยู่ตามแนวชายแดนไทยที่ทำเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ส่วนของพม่าคือจังหวัดท่าจีเหล็ก

4.1.4 การขนส่งสินค้า

1) การขนส่งทางน้ำทางแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุดในการค้าไทย-จีนตอนใต้ โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าไทย-จีนตอนใต้ จากการประชุมระหว่าง 4 ประเทศ ประกอบด้วยไทย จีน ลาว พม่า ที่ประชุมได้ลงนาม ณ จังหวัดท่าจีเหล็ก ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 เรื่องความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน “Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River” ใน 4 ประเทศ และมีการลงนามอย่างเป็นทางการระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศ ณ นครเชียงรุ่ง เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544 ส่งผลให้เกิดกฎระเบียบ การใช้แม่น้ำโขงร่วมกัน และมีอัตราภาษีการขนส่งสินค้าผ่านประเทศต่างๆ ที่ชัดเจนและแน่นอน และแต่ละประเทศจะเปิดท่าเรือพาณิชย์ รวม 14 แห่ง จำแนกเป็นท่าเรือในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา เชียงรุ่งหรือจิ่งหง เหมิงหาน และกวนเหล่ย ท่าเรือในประเทศลาว ได้แก่ ท่าเรือบ้านทราย เชียงก ก เมืองมอม บ้านคูน ห้วยทราย และหลวงพระบาง ท่าเรือในประเทศพม่า ได้แก่ ท่าเรือวังเสิงและวังปุง ส่วนท่าเรือในประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสนและเชียง จังหวัดเชียงราย (กรมการค้าต่างประเทศ, 2545)

จากการสอบถามผู้ประกอบการ เดิมการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนใช้ระยะเวลานานมาก เช่น การขนส่งลำไยจากท่าเรือกรุงเทพ-เชียงไฮ้ ใช้เวลา 26 วัน จากเชียงไฮ้เข้าเมืองยี่อู่(ศูนย์กลางการค้าลำไย) 1 วัน รวม 27 วัน ทำให้ปัจจุบันบริษัทต่างๆ หันมาขนส่งทางแม่น้ำโขงแทน ซึ่งจะใช้เวลาจากเชียงใหม่-เชียงรุ่ง ใช้เวลา 4 วัน เชียงรุ่ง-คุนหมิง 3 วัน คุนหมิง-ยี่อู่ 4 วัน รวม 11 วัน นอก

จากนี้การขนส่งทางแม่น้ำโขง 1 คู่คอนเทนเนอร์ จะประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐ จึงทำให้การขนส่งสินค้าในน้ำในแม่น้ำโขงได้รับความนิยมมากขึ้น ปัจจุบันมีเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าประมาณ 100 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือของผู้ประกอบการจีนและจดทะเบียนในจีน ขณะที่เรือของไทยมีจำนวนน้อย และบางส่วนของผู้ประกอบการไทยก็จดทะเบียนเป็นเรือจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านพม่าและลาว การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เริ่มจากนำสินค้าจากคุณหมิงลงเรือที่ทำเรือกวเหล่ (ท่าเรือที่สำคัญที่สุดของจีนในแม่น้ำโขง) แวะท่าเรือในลาวเพื่อเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วันถึงท่าเรือเชียงแสน ส่วนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงรุ่งจะใช้เวลา 3 วัน และหากออกจากท่าเรือซือเหมาใช้เวลา 4 วัน สำหรับการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ จากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกวเหล่ใช้เวลา 2.5 วัน

การขนส่งสินค้าจากจีนถึงไทยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนถึงร้อยละ 70 เพื่อจำหน่ายบริเวณด่านแม่สาย ที่เหลืออีกร้อยละ 30 นำขึ้นที่เรือวังปงของพม่า เพื่อนำไปจำหน่ายที่จังหวัดท่าจี้เหล็ก หรือถลอบน่านเข้ามาจำหน่ายในอำเภอแม่สาย สำหรับท่าเรือเชียงของ มีผู้ประกอบการนำสินค้าจากจีนขึ้นที่น้อยมาก เนื่องจากอยู่ไกลจากจากท่าเชียงแสนอีก 70 กิโลเมตร ทั้งยังมีเกาะแก่งจำนวนมาก

ในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2-7 เมตร (บางช่วงที่น้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ขนส่งสินค้าได้ถึงลำละ 120-150 ตัน ในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน ปริมาณน้ำน้อย ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5-2 เมตร ต้องใช้เรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าได้เพียง 40-60 ตัน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนมีแผนขุดลอกแม่น้ำโขงที่อยู่ในอาณาเขตของจีน ให้สามารถขนส่งสินค้าได้ตลอดทั้งปี สำหรับระยะทางในการขนส่งสินค้าจากเชียงแสนไปซือเหมา ระยะทางรวม 540 กิโลเมตรจำแนกเป็นช่วงจากท่าเรือเชียงของไปเชียงแสน (จ.เชียงราย) ประมาณ 70 กิโลเมตร จากท่าเรือเชียงแสนไปเชียงรุ่ง (ในจีน) ประมาณ 380 กิโลเมตร จากท่าเรือเชียงรุ่งไปซือเหมา (ในจีน) ประมาณ 90 กิโลเมตร

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือ ประกอบด้วยค่าขนส่งสินค้า ค่าจ้างกรรมกร ค่าจ้างรถบรรทุก ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม และค่าบำรุงท่า เริ่มจากค่าขนส่งสินค้าอยู่ระหว่างตันละ 120-450 หยวน ขึ้นอยู่กับภาวะความต้องการใช้เรือเพื่อการขนส่งสินค้า และความยากลำบากในการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปค่าขนส่งทางเรือ เช่น เรือขนาด 150 ตัน ในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ค่าขนส่ง 35,000-40,000 หยวน (ประมาณ 168,000-192,000 บาท) ขณะที่ช่วงเดือนธันวาคม-เมษายน ราคาค่าขนส่งสูงขึ้นเป็น 45,000 หยวน (ประมาณ 216,000 บาท) เรือขนาด 80 ตัน เดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ค่าขนส่ง 30,000-32,000 หยวน (ประมาณ 144,000-153,600 บาท) ขณะที่เดือนธันวาคม-เมษายน ราคาค่าขนส่งสูงขึ้นเป็น 35,000-40,000 หยวน (ประมาณ 168,000-192,000 บาท) หนึ่ง ค่า

ขนส่งยังขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้า หากความต้องการขนส่งสินค้าต่ำกว่าปริมาณเรือขนส่ง ค่าขนส่งจะลดลง และในทางกลับกันค่าขนส่งจะสูงขึ้น

ส่วนค่าจ้างกรรมกรขนสินค้าจากเรือขึ้นรถบรรทุกที่ทำเรือจีน 150 หยวน/คัน ค่าจ้างกรรมกรท่าเรือเชียงแสน 5 บาท/กระสอบ หรือ 3 บาท/กล่องผลไม้ (สาละ แอปเปิ้ล) สำหรับค่ารถบรรทุกขนสินค้าจากกว๋นเหล่ย-คุนหมิงตันละ 250 หยวน ส่วนในไทยเหมาจ่ายคันละ 9,500.- บาท(12 คัน) และยังมีค่าภานำเข้าที่ประเทศไทยและจีนเรียกเก็บจากสินค้านำเข้าชนิดต่างๆ

ภานำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า จำแนกเป็น (ก) เมื่อเข้าลาว เสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง อัตราร้อยละ 0.1 ของมูลค่าสินค้า แต่ส่วนใหญ่เสียในอัตราเหมาจ่ายประมาณ 2,000 บาท/ลำเรือ (เดิมคิดตามมูลค่าที่กำหนดในใบกำกับสินค้า ประมาณ 40,000-50,000 บาท/ลำเรือ) (ข) เมื่อเข้าจีน เสียภานำเข้า เช่น ลำไยสดเสียภานำเข้าในอัตราร้อยละ 30 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภานำมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้า ลำไยแห้ง เสียภานำเข้าในอัตราร้อยละ 28 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภานำมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้า ซึ่งผู้นำเข้าของจีนส่วนใหญ่แจ้งว่าเป็นการนำเข้าลำไยจากพม่าหรือลาวเพื่อเสียภานำในอัตรากำหนดที่ลดลงเหลือกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ หรือชำระภานำเหมาจ่าย โดยในปัจจุบัน ภานำเหมาจ่าย สำหรับลำไยแห้ง เกรด AA ค่าภานำ 2.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด A ค่าภานำ 1.86 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด B ค่าภานำ 1.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด C ค่าภานำ 1.28 หยวนต่อกิโลกรัม (1 หยวนประมาณ 5.30 บาท)

ค่าบำรุงท่าเรือ จำแนกเป็นสินค้าขนถ่ายลงที่ทำเรือเชียงรุ่ง เสียค่าบำรุงท่าร้อยละ 1.2-2.0 ของราคาสินค้า ส่วนค่าประกันภัยในการขนส่งไม่มี เนื่องจากยังไม่มีบริษัทประกันภัยแห่งใดรับทำประกันให้แก่เรือสินค้าเหล่านี้ เพราะการเดินทางเรือในแม่น้ำโขงมีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัย เนื่องจากในแม่น้ำโขงตอนบนมีเกาะแก่งจำนวนมาก ทำให้รัฐบาลจีนต้องใช้งบประมาณจำนวน 40 ล้านหยวน (ประมาณ 212 ล้านบาท) เพื่อขยายเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงจากชายแดนจีน-พม่า จนถึงเมืองห้วยทราย ประเทศลาว ด้วยการกำจัดเกาะแก่ง 11 แห่ง และโขดหิน 10 แห่ง หลังดำเนินการแล้วจะทำให้มีทางเดินเรือกว้าง 30 เมตร ทางเดินเรือเดี่ยวกว้าง 22 เมตร ร่องน้ำเดินเรือลึกอย่างต่ำ 1.5 เมตร ทำให้เรือขนาดระวาง 100 ตัน ผ่านได้ตลอดปี โครงการนี้เริ่มดำเนินการในเดือน มีนาคม 2545-2546

2) การขนส่งทางอากาศ จากการสอบถามผู้ประกอบการ เส้นทางการบินสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-คุนหมิง การบินไทย (Thai Airways) มีเที่ยวบินไป-กลับ ทุกวันพฤหัสบดีและวันอาทิตย์ ส่วนสายการบินยูนนาน (Yunnan Airlines) มีเที่ยวบินไป-กลับ ยูนนาน-กรุงเทพฯ ทุกวัน และเพิ่มเส้นทางไป-กลับ เชียงรุ่ง-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ทุกวันพุธและวันเสาร์ ส่วนสายการบินแองเจิลแอร์ (Angel Air) มีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-คุนหมิง ทุกวันพุธ วันพฤหัสบดี และวันเสาร์

สำหรับอัตราค่าขนส่งสินค้าทางอากาศจำแนกเป็นแต่ละเส้นทาง ดังนี้ เส้นทางการบินสาย กรุงเทพฯ-คุนหมิง อัตราการขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	700 บาท (อัตราขั้นต่ำ)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	44 บาท ต่อκιโลกรัม
น้ำหนัก	45 - 99.9 กก.	33 บาท ต่อκιโลกรัม
น้ำหนัก	100 กก. ขึ้นไป	25 บาท ต่อκιโลกรัม (ผัก/ผลไม้สด/กุ้งแช่เย็น)
น้ำหนัก	100 กก. ขึ้นไป	23 บาท ต่อκιโลกรัม (ของแห้ง)

เส้นทางการบินสายเชียงใหม่-คุนหมิง อัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	700 บาท (อัตราขั้นต่ำ)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	44 บาท ต่อκιโลกรัม
น้ำหนัก	45 - 99.9 กก.	21 บาท ต่อκιโลกรัม
น้ำหนัก	100 กก. ขึ้นไป	19 บาท ต่อκιโลกรัม

เส้นทางการบินสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ อัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	230 หยวน (ประมาณ 1,104 บาท)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	18.80 หยวน (ประมาณ 90.24 บาท)
น้ำหนัก	45 กก. ขึ้นไป	14.10 หยวน (ประมาณ 67.68 บาท)

เส้นทางการบินสายคุนหมิง-เชียงใหม่ อัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	230 หยวน (ประมาณ 1,104 บาท)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	14.09 หยวน (ประมาณ 67.63 บาท)
น้ำหนัก	45 กก. ขึ้นไป	10.57 หยวน (ประมาณ 50.74 บาท)

3) การขนส่งทางทะเล เส้นทางจากไทย-ท่าเรือฮ่องกง หรือท่าเรือ Huangpu นครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง อัตราค่าขนส่ง คือ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต(กว้าง 8 ฟุต x สูง 8 ฟุต x ยาว 20 ฟุต) ค่าขนส่ง 500 ดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 21,500 บาท) ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต (กว้าง 8 ฟุต x สูง 8 ฟุต x ยาว 40 ฟุต) ค่าขนส่ง 730 ดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 31,390 บาท) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าก่อนลงเรือ ดังนี้ เส้นทางจากคุนหมิง-ท่าเรือฮ่องกง ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่ง 9,000 เหรียญฮ่องกง ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ค่าขนส่ง 14,000 เหรียญฮ่องกง หากสินค้าไม่เต็มตู้ ค่าขนส่ง 650 เหรียญฮ่องกงต่อตัน หรือ 600 เหรียญฮ่องกงต่อลูกบาศก์เมตร เส้นทางจากคุนหมิง-ท่าเรือ Huangpu ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่ง 6,500 หยวน (ประมาณ 32,500 บาท) ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ค่าขนส่ง 10,000 หยวน (ประมาณ 50,000 บาท) ตู้รถไฟ 60 ตัน ค่าขนส่ง 17,000 หยวน (ประมาณ 85,000 บาท)

4) การขนส่งทางบก เส้นทางรถยนต์ การก่อสร้างมีอุปสรรค ทำให้โครงการสร้างถนนเชื่อมจีน-ไทย ทุกเส้นทางยังไม่แล้วเสร็จ มีเพียงเส้นทางระยะสั้นในพม่าเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจังหวัดท่าจีเหล็กของพม่าเท่านั้น โครงการสร้างถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศมี 3 โครงการคือ โครงการแรก สายจีน-พม่า-ไทย เป็นถนนลาดยางจาก ต้าลั่ว (ชายแดนจีน) - เชียงตุง - ท่าจีเหล็ก (พม่า) เข้าไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร ปัจจุบันช่วงจากท่าจีเหล็ก-เชียงตุง ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร สร้างแล้วประมาณร้อยละ 90 เหลือเพียงช่วงจากเชียงตุง-ต้าลั่วยังไม่มีความคืบหน้า โครงการที่สอง สายจีน-ลาว-ไทย แยกเป็น 2 ทางคือ เส้นทางแรก สายเหมิ่งล่า(ชายแดนจีน) - บ่อหาน - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย (ลาว) เข้าไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะประมาณ 254 กิโลเมตร มีความคืบหน้าพอสมควร แต่ติดปัญหาด้านเงินทุนและผู้ได้รับสัมปทานเดิม (ซึ่งเป็นของนักธุรกิจไทย) เส้นทางที่สอง สายเหมิ่งล่า (ชายแดนจีน) - บ่อหาน - บ่อเต็น - แขวงอุดมไซ - ปากแบ่ง - หงสา คำนน้ำเงิน (ลาว) เข้าไทยที่ด่านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ด้านสุดถาวรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ระยะประมาณ 300 กิโลเมตร ศักยภาพในการขนส่งสินค้า เนื่องจากเป็นช่วงที่เป็นภูเขาสูงชัน สำหรับเส้นทางรถไฟ อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ คือ โครงการรถไฟจากจังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-เมืองลา-เชียงรุ่ง

4.1.5 ภาวะการแข่งขันของไทยในจีนตอนใต้ (กรมการค้าต่างประเทศ, 2545)

ปี พ.ศ. 2539 ไทยเป็นคู่ค้าลำดับที่ 18 ของมณฑลยูนนาน มีส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ 0.008 สินค้าหลักที่ยูนนานนำเข้าจากไทย ได้แก่ กลุ่มสินค้าเกษตร อาหารทะเล สินค้าทุนและวัตถุดิบ และสินค้าอุปโภคบริโภค คู่แข่งที่สำคัญของไทยในกลุ่มสินค้านี้คือกลุ่มสินค้าดังกล่าวของตลาดมณฑลยูนนานที่สำคัญคือ มาเลเซีย อินโดนีเซีย เกาหลีใต้ ใต้หวัน ฮองกง เวียดนาม และสิงคโปร์

1) ข้อได้เปรียบของสินค้าไทย คือ ด้านราคา สินค้าไทยมีคุณภาพระดับดี แต่มีราคาต่ำกว่าสินค้าจาก ประเทศคู่แข่ง เช่น สินค้ากลุ่มเครื่องใช้ไฟฟ้า ด้านลักษณะสินค้า สินค้าไทยมีคุณภาพดีและมีลักษณะเฉพาะ เป็นที่ยอมรับ โดยเฉพาะ สินค้าเกษตร เช่น ลำไยอบแห้ง ข้าวหอมมะลิ และยางพารา ประกอบกับ การที่ไทยและจีนตอนใต้ มีโครงสร้างทางอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ทำให้ความต้องการสินค้าแตกต่างกัน จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ ทำให้มีการค้าระหว่างกันเพิ่มมากขึ้นได้ ทางด้านช่องทางการจัดจำหน่าย สินค้าไทยสามารถเข้าสู่ตลาดจีนตอนใต้ได้ทางชายแดนพม่าและลาว ทำให้สามารถเพิ่มช่องทางใน การกระจายสินค้าได้สะดวกกว่า มีค่าขนส่งต่ำ และระยะเวลาในการขนส่งน้อยกว่า

2) ข้อเสียเปรียบของสินค้าไทย คือ สินค้าไทยราคาสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าจากประเทศสังคมนิยม เช่น เวียดนาม และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่า นอกจากนั้นยังไม่มีพรมแดน

ติดกันทำให้นำเข้าจากไทยเสียภาษีสูงกว่าเวียดนาม (แต่ผู้นำเข้าจีนมักแจ้งสินค้าไทยว่าเป็นสินค้าจากพม่าหรือลาว) ประกอบกับการนำเข้าสินค้าจากไทยในปริมาณน้อย ต้องสั่งซื้อผ่านผู้นำเข้าในมณฑลกว่างตุง ซึ่งต้องเสียค่านายหน้าเพิ่ม ทำให้สินค้าไทยในยุคนานมีราคาสูง อีกทั้งสินค้าที่นำไปจำหน่ายในประเทศจีนนั้นต้องมีการทำฉลากเป็นภาษาจีน ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ดังนั้นหากการสั่งซื้อมีปริมาณไม่มากพอ ผู้ส่งออกไทยมักไม่รับดำเนินการในเรื่องการทำฉลากสินค้าที่เป็นภาษาจีน ทำให้ไม่สามารถส่งสินค้าเข้าไปขายโดยตรงในยุคนานได้ สินค้าไทยบางประเภทยังมีคุณภาพต่ำกว่าสินค้าจากประเทศคู่แข่งที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยี เช่น เกาหลีใต้ ใต้หวันและสิงคโปร์ เช่น สินค้ากลุ่มเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ทางด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ พบว่า ไทยและจีนมีระบบการปกครองที่แตกต่างกัน ผิดกับคู่แข่งบางราย เช่น ฮองกง และได้หวัน มีความใกล้ชิดและความสัมพันธ์กับจีนมากกว่าไทย ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย พบว่า ความสัมพันธ์ส่วนตัวของผู้ส่งออกไทยกับผู้นำเข้าที่เป็นบริษัทการค้าของรัฐบาลจีน ยังมีไม่มากพอ ทำให้เป็นอุปสรรคในการค้าขายได้ในบางครั้ง

4.1.6 แนวโน้มการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้

การค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้มีแนวโน้มขยายตัวจากปัจจัย (กรมการค้าต่างประเทศ, 2545) ดังนี้

1) จีนมีสำนักงานของกระทรวงพาณิชย์ 3 แห่ง คือ กรุงปักกิ่ง คุณหมิง และ กวางโจว การตั้งสำนักงานพาณิชย์ในนครคุนหมิง เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2538 สร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ส่งออกไทย มาทำการค้าในมณฑลยูนนาน และมณฑลใกล้เคียงมากขึ้น และสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้นำเข้าจีน ที่จะแสวงหาสินค้าไทย

2) จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO ซึ่งต้องลดข้อกีดกันทางการค้า ทั้งในรูปภาษี และไม่ใช่อภาษี ทำให้สินค้าไทยมีโอกาสขยายเข้าตลาดจีนเพิ่ม

3) เขตการค้าเสรีไทย-จีน จะเริ่มระหว่างกันเร็วกว่าประเทศอื่น ๆ โดยจะเริ่มดำเนินการภายใน ปี พ.ศ. 2547 สืบเนื่องจากที่ประชุมสุดยอดอาเซียน จีนเห็นว่า ประเทศใดที่มีความพร้อมสามารถทำได้เลย โดยสินค้าที่จะเข้าสู่การค้าเสรีกับจีนนั้นส่วนใหญ่เป็นสินค้า 8 กลุ่ม ซึ่งเป็นสินค้าทางการเกษตรมีมูลค่าการค้าซื้อขายเกือบ 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หลังจากมีการลดภาษีแล้วมูลค่าการค้าอาจจะเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัว โดยไทยจะได้ประโยชน์ถึงร้อยละ 70 จากการเปิดเสรีในครั้งนี้

4) การประกาศนโยบายมุ่งพัฒนาพื้นที่ทางภาคตะวันตกของประเทศ ของรัฐบาลจีน (Implementation Measures of the Go-West Policy) เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2544 ซึ่งประกอบด้วย 7 มณฑล ได้แก่ กั้นซู ชิงไห่ ซานซี ซานซี เสฉวน ยูนนาน และกุ้ยโจว กับ 1 มหานคร คือ มหานครฉงชิ่ง และ 4 เขตการปกครองตนเอง คือ ซินเจียง ซีฉาง (ทิเบต) หมิงเจีย และมองโกเลียใน นอกจากนี้

ยังครอบคลุมถึงพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยบางกลุ่มที่อาศัยอยู่ในมณฑลหูหนาน หูเป่ย์ และจี๋หลิน ซึ่งอยู่ในภาคกลางของจีนอีกด้วย เพื่อกระจายความเจริญและยกระดับการพัฒนาพื้นที่ทางภาคตะวันตกให้ทัดเทียมกับภาคอื่นๆ ของประเทศ จะทำให้อุปสงค์ของสินค้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากภาคตะวันตกของจีนครอบคลุมพื้นที่มากถึง 3.7 ล้านตารางไมล์ (ร้อยละ 71 ของพื้นที่รวมทั้งประเทศ) และมีประชากรมากถึง 360 ล้านคน (ร้อยละ 28 ของประชากรรวมทั้งประเทศ) แต่ประชากรในภาคนี้ยังมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีต่ำกว่า 500 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งน้อยกว่ารายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีของจีนซึ่งอยู่ที่ 840 ดอลลาร์สหรัฐ

5) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการค้าไทย-จีน ซึ่งมีพิธีลงนามที่คุ้นหูแล้ว ทั้งสองฝ่ายจะลงทุน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะทำการก่อสร้างศูนย์การค้าจีนที่ภาคเหนือของไทย ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกครบวงจรด้านสังคม เช่น โรงเรียนภาษาจีน โรงพยาบาล อาคารพาณิชย์ สถานบันเทิง ภัตตาคาร โรงแรม และก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมปลอดภาษี (บริเวณสามเหลี่ยมทองคำ) ทำให้ความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนระหว่างไทย-จีน มีบทบาทช่วยผลักดันเศรษฐกิจภายในประเทศไทยและจีนตอนใต้

6) เส้นทางคมนาคมระหว่าง ไทย-จีนตอนใต้ผ่านพม่าและลาว หากแล้วเสร็จจะทำให้มีช่องทางการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ต้นทุนการขนส่งถูกลง อีกทั้งยังทำให้สินค้าเสียหายจากการขนส่งน้อยลง เสริมให้การค้าขยายตัวเพิ่มขึ้นตาม

สินค้าออกของไทยที่มีศักยภาพในการขยายตลาดในมณฑลยูนนาน ได้แก่ สินค้าเกษตร เช่น ข้าวหอมมะลิ ยางพารา ยางรถยนต์ ผลไม้สด (มะขามหวาน ลำไยสด มังคุด เงาะ ทุเรียน) และ ลำไยอบแห้ง กล้วยไม้ตัดดอก อาหารทะเล ประเภทหัตถกรรม อาหารสำเร็จรูป เครื่องประดับ และสินค้าอื่นๆ เช่น ของใช้ในบ้าน (ยาสีพื้น แชมพู รองเท้าแตะ) นมผง ขนมขบเคี้ยวต่างๆ ยาแก้ปวดหัว ยาแก้ท้องเสีย ฯลฯ โดยผู้ส่งออกควรมีการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดทั้งด้านราคา ช่องทางการจัดจำหน่าย รวมทั้งวิธีการส่งเสริม และติดตามการขายอย่างใกล้ชิด เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาดของสินค้าไทยในมณฑลยูนนานให้มากขึ้น

สำหรับสินค้าที่ไทยสามารถนำเข้าจากมณฑลยูนนาน ได้แก่ สินค้าประเภท วัตถุดิบสำหรับใช้ในการผลิตทางอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น แร่ธาตุและพลังงาน เป็นต้น

4.2 การชำระค่าสินค้า

การค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ การนำเข้าสินค้าของพ่อค้าจีนตอนใต้ส่วนใหญ่เป็นการค้านอกระบบ เนื่องจากรัฐบาลจีนมีนโยบายการนำเข้าที่ค่อนข้างเข้มงวด เพื่อคุ้มครองและพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ รวมทั้งส่งเสริมนโยบายทดแทน ประกอบกับระบบธนาคารพาณิชย์ของ

จีนยังไม่สามารถรองรับกับการทำธุรกรรมระหว่างประเทศได้ เนื่องจากทางการเงินเข้มงวดกับการนำเงินเข้าออกประเทศ ส่วนการนำเข้าของพ่อค้าไทยมีการหลีกเลี่ยงนำเข้าโดยตรง โดยนำเข้ามาก่อนที่จะส่งเข้าไทย เพื่อหลีกเลี่ยงภาษี ขณะที่การส่งออกของพ่อค้าไทยและจีนตอนใต้ ส่วนใหญ่ส่งออกผ่านระบบ โดยในส่วนของพ่อค้าไทยได้รับผลดีทางการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ส่วนการส่งออกของพ่อค้าจีนได้รับการส่งเสริมจากทางการเงิน ในการส่งออกสินค้า

จากการสำรวจการค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ พบว่ามีการชำระเงินค่าสินค้าระหว่างกันอยู่ 3 วิธี คือ การชำระด้วยเงินสดสกุลบาทและหยวน การชำระผ่านตัวแทน การชำระด้วย L/C

4.2.1 การชำระด้วยเงินสดสกุลบาทและหยวน

การชำระค่าสินค้าของการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ กว่าร้อยละ 90 ชำระด้วยเงินสด โดยใช้เงินสดบาทและหยวนเป็นสื่อกลางในการชำระ ทั้งนี้ อาจจะเป็นการแลกเปลี่ยนเงินสดกันเองระหว่างผู้ค้า หรือการแลกเปลี่ยนกับร้านรับแลกเปลี่ยนในอำเภอแม่สาย การที่พ่อค้าส่วนใหญ่นิยมชำระค่าสินค้ากันด้วยเงินสด เนื่องจากพ่อค้าส่วนใหญ่ยังไม่ไว้วางใจกัน และเกรงว่าหากให้สินเชื่อและเครดิตการผ่อนชำระแก่กันไปแล้ว จะมีปัญหาในการเรียกเก็บเงินในภายหลัง ส่วนสาเหตุรองคือการโอนเงินหรือชำระผ่านตัวแทนหักบัญชี มีค่าธรรมเนียม ซึ่งไม่คุ้มกับกำไรที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภค การค้าชายแดนเกิดขึ้นใน 2 กรณีคือ

1) พ่อค้าจีนนำสินค้ามาขายที่ประเทศไทย จำแนกออกได้เป็น 2 ทาง(รูปที่ 5.1) คือทางแรก พ่อค้าจีนนำสินค้ามาขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ่อค้าจีนตอนใต้นำสินค้า เช่น แอปเปิล สาลี่ พืชผลการเกษตร โค กระบือ ฯลฯ ล่องมาตามลำน้ำแม่โขง นำขึ้นท่าเรือเชียงแสนเพื่อจำหน่ายสินค้าที่นำมาให้แก่พ่อค้าไทย การซื้อขายใช้ทั้งสกุลบาทและหยวน(อัตราแลกเปลี่ยนตามอัตราตลาดในเวลานั้น) หลังการจำหน่ายแล้วพ่อค้าจีนได้รับเงินสดบาทและหยวนมาจำนวนหนึ่ง วิธีที่พ่อค้าจีนจะดำเนินการต่อคือ (ก) นำเงินสดบาทที่ได้ไปแลกเปลี่ยนเป็นเงินสดหยวนกับพ่อค้าไทยที่ค้าขายอยู่บริเวณนั้น อัตราแลกเปลี่ยนตามแต่จะตกลงกัน แล้วนำกลับประเทศจีน (ข) นำเงินสดบาทและบาทที่ได้แลกเปลี่ยนกับพ่อค้าไทยในบริเวณนั้นไปซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากพ่อค้าไทยเพื่อนำกลับ ไปจำหน่ายที่ประเทศจีน หากยังมีเงินสดบาทเหลืออยู่ จะนำเงินสดบาทไปแลกเปลี่ยนกับพ่อค้าในบริเวณนั้นเป็นสกุลหยวนเพื่อนำกลับประเทศต่อไป (ค) ในกรณีที่พ่อค้าในบริเวณนั้นไม่รับแลกเปลี่ยนหรือมีเงินไม่พอให้แลกเปลี่ยน พ่อค้าจีนจะนำเงินที่ขายสินค้าได้นั้นไปแลกเปลี่ยนเป็นเงินสดหยวนที่ร้านรับแลกเปลี่ยนเงินตราในเขตอำเภอแม่สาย เพื่อแลกเปลี่ยนสกุลบาทเป็นเงินสดหยวน เพื่อนำกลับประเทศ หรือแลกเปลี่ยนสกุลหยวนเป็นเงินบาท เพื่อนำไปซื้อสินค้าจากพ่อค้าไทย เพื่อนำกลับ ไปขายที่ประเทศจีนต่อไป

ทางที่สอง พ่อค้าจีนนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือวังปุง (Wangpung) หรือบ้านโป่งของพม่า พ่อค้าจีนที่นำสินค้าขึ้นท่าเรือวังปุงของพม่า เพื่อนำไปขายในอำเภอท่าลี่เหล็กของประเทศพม่า หรือลักลอบนำเข้าประเทศไทยอีกทอดหนึ่ง ส่วนใหญ่เป็น สินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และอื่นๆ เนื่องจากการลักลอบนำเข้าประเทศไทยจะเสียต้นทุนที่ต่ำกว่าการนำเข้า โดยถูกต้องที่ต้องเสียภาษีในอัตราที่สูงกว่าการลักลอบ หลังได้รับเงินสกุลบาทหรือหยวนตามที่ตกลงกันไว้แล้ว พ่อค้าจีนจะนำเงินไปซื้อสินค้าไทยเพื่อนำกลับ ไปจำหน่ายที่ประเทศจีน หากยังมีเงินเหลืออยู่ก็จะแลกเปลี่ยนเป็นเงินสกุลหยวนกับร้านรับแลกเปลี่ยนเงินตราในเขตอำเภอแม่สาย หรือส่งเงินผ่านตัวแทนหักบัวญี (โพยก๊วน) เพื่อส่งเงินกลับประเทศต่อไป

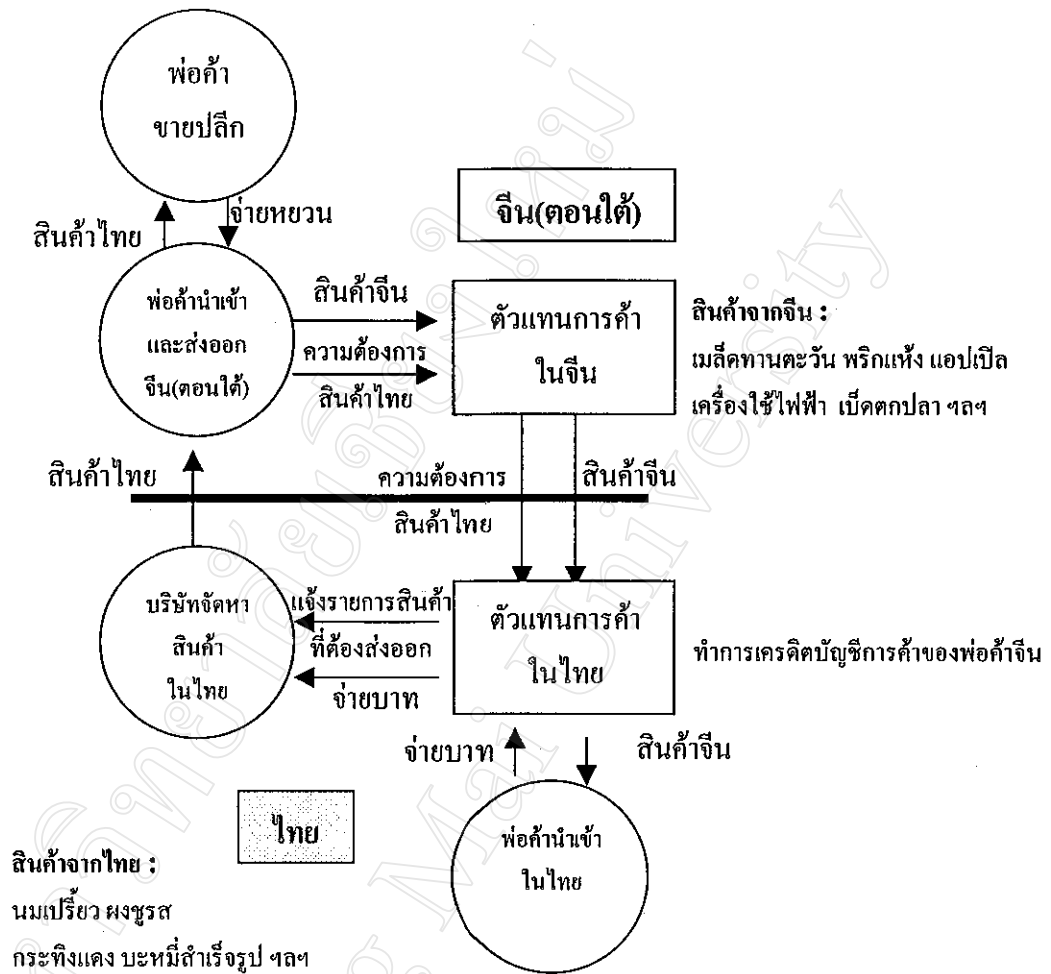
2) พ่อค้าไทยจำหน่ายสินค้าให้พ่อค้าจีน ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค การซื้อขายใช้สกุลเงินบาทเป็นหลัก เนื่องจากพ่อค้าไทยไม่ต้องการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละวัน และส่วนใหญ่ส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

4.2.2 การชำระผ่านตัวแทน มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 7-8 ของการชำระค่าสินค้าระหว่างพ่อค้าไทย-จีนตอนใต้ จำแนกออกได้ 2 ลักษณะ คือ

1) การชำระผ่านตัวแทนการค้า การชำระค่าสินค้าผ่านตัวแทนของผู้ค้าในประเทศจีนและไทย เกิดขึ้นจาก 2 กรณีคือ (ก) ผู้ค้าฝ่ายไทยมีการติดต่อกับผู้ค้าฝ่ายจีนมานาน จนมีความเชื่อถือและไว้วางใจซึ่งกันและกัน จึงแต่งตั้งให้ผู้ค้าฝ่ายจีนเป็นตัวแทนของผู้ค้าฝ่ายไทยในจีน ในกรณีผู้ค้าฝ่ายไทยต้องติดต่อทำการค้ากับผู้ค้าในจีนรายอื่น ในทางเดียวกัน ผู้ค้าฝ่ายจีนก็แต่งตั้งผู้ค้าฝ่ายไทยให้เป็นตัวแทนในไทย เพื่อสั่งซื้อสินค้าจากประเทศไทยกับผู้ค้ารายอื่นๆ ในไทย (ข) ผู้ค้าฝ่ายไทยตั้งบริษัทลูกขึ้นในจีนเพื่อเป็นตัวแทนในการติดต่อกับผู้ค้ารายอื่นๆ ในจีนในการนำสินค้าจากจีนส่งเข้าไทย และนำสินค้าไทยส่งเข้าจีน ตัวแทนที่เกิดขึ้นทั้ง 2 กรณีนี้ จำกัดธุรกรรมที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ค้าทั้ง 2 ฝ่ายในจีนและไทยเท่านั้น โดยตัวแทนเป็นผู้ดำเนินการติดต่อ เชื่อมโยงความต้องการสินค้าระหว่างทั้งนำเข้าและส่งออกในประเทศจีนและประเทศไทย และส่งรายการสินค้าที่ต้องการของแต่ละฝ่ายมาให้อีกฝ่ายหนึ่งจัดหาให้ และหักชำระหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกัน หากตัวแทนในฝ่ายใดเกินดุล ก็จะโอนเงินที่เกินดุลให้อีกฝ่ายหนึ่งผ่านธนาคารในฮ่องกงหรือสิงคโปร์ในรูปของดอลลาร์ ฝรอก.

ในรูปที่ 4.2 แสดงให้เห็นเมื่อผู้ค้าในจีนต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทย เช่น นม เบียร์ พวงบูรส กระทิงแดง บะหมี่สำเร็จรูป ฯลฯ ผู้ค้าในจีนจะแจ้งตัวแทนในจีนดำเนินการติดต่อกับตัวแทนในไทยให้ช่วยจัดหาสินค้าที่ต้องการ แล้วให้ตัวแทนในไทยนำส่งให้แก่ตัวแทนในจีน ราคาที่ใช้กำหนดเป็นเงินสกุลบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามที่ตกลงกัน ในลักษณะเดียวกัน ผู้ค้าในไทยหากต้องการสินค้าจากจีน เช่น เมล็ดทานตะวัน พริกแห้ง แอปเปิล เครื่องใช้ไฟฟ้า เบ็ดตกปลา ฯลฯ ผู้ค้าในไทยจะแจ้งให้ตัวแทนในไทยติดต่อกับตัวแทนในจีนในการหาซื้อและส่งมอบสินค้าดังกล่าวมาให้กับผู้ค้าในไทย ราคาที่ใช้กำหนดเป็นเงินสกุลหยวน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามที่ตกลงกันได้

รูปที่ 4.2 การชำระค่าสินค้าผ่านตัวแทนการค้า

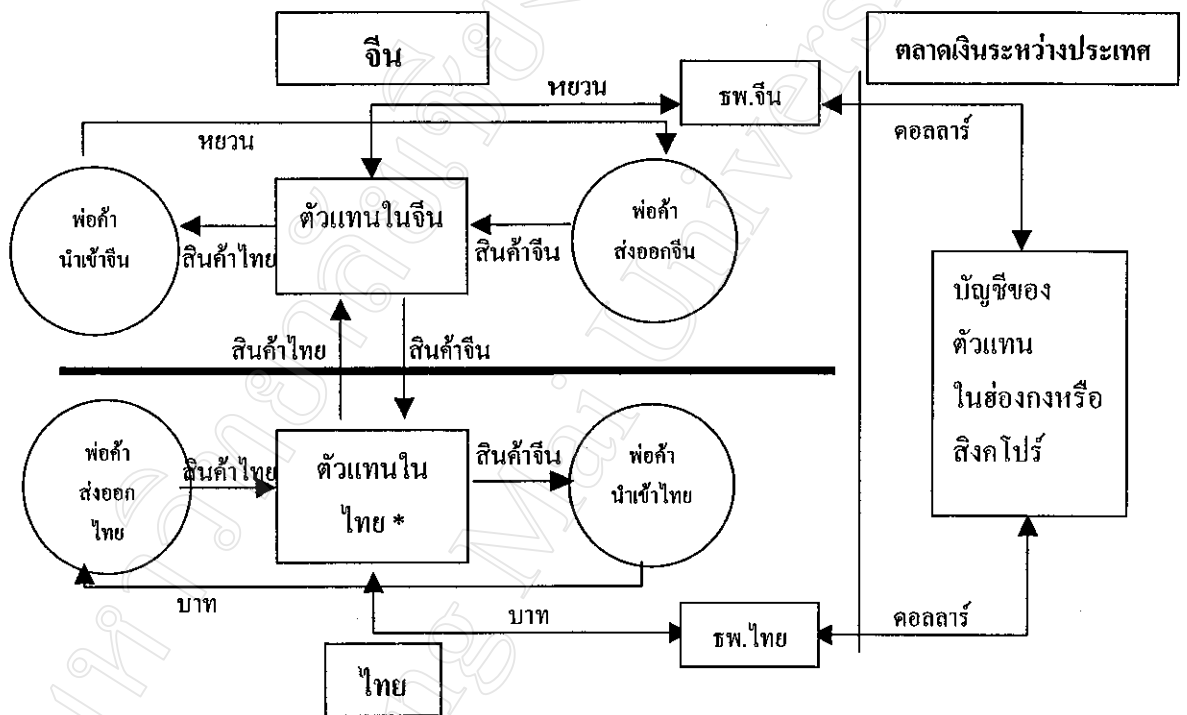


2) การชำระผ่านตัวแทนหักบัญชี(โพยทิววน) พัฒนาขึ้นมาจากการชำระผ่านตัวแทนการค้าเดิมตัวแทนการค้าทำหน้าที่หักชำระเงินค่าสินค้านี้ระหว่างคู่ค้าที่ค้าขายกันมานานเท่านั้น เมื่อเวลาผ่านไป ตัวแทนการค้าเป็นที่รู้จักมากขึ้น จึงขยายขอบเขตการให้บริการแก่ผู้ค้ารายอื่นที่ไม่ใช่คู่ค้ารายเดิมของตนเพื่อเพิ่มรายได้ ตัวแทนหักบัญชีนี้นอกจากจะรับหน้าที่ในการชำระค่าสินค้านี้ระหว่างคู่ค้าทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายจีน ยังรับเป็นผู้ขนส่งสินค้าและทำการค้าขายเองด้วย

ในรูปที่ 4.3 พ่อค้าส่งออกจีนจำหน่ายสินค้าให้แก่พ่อค้านำเข้าไทยในราคาและสกุลเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ได้ตกลงกันไว้ จากนั้นพ่อค้าส่งออกจีนนำส่งสินค้าให้พ่อค้านำเข้าไทย โดยให้ตัวแทนหักบัญชีในจีนเป็นผู้จัดการขนส่งสินค้าและเรียกเก็บหนี้ ตัวแทนหักบัญชีในจีนเมื่อได้รับสินค้าก็จะส่งสินค้าให้ตัวแทนหักบัญชีในไทยเพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่พ่อค้านำเข้าไทยพร้อมเรียกเก็บหนี้ เมื่อตัวแทนหักบัญชีในไทยเรียกเก็บหนี้พ่อค้านำเข้าไทยได้แล้ว ตัวแทนหักบัญชีในไทยจะแจ้งให้ตัวแทนหักบัญชีในจีนทราบเพื่อให้ตัวแทนในจีนชำระเงินค่าสินค้าให้แก่พ่อค้าส่ง

ออกจีน และในลักษณะเดียวกัน พ่อค้าส่งออกไทยที่จำหน่ายสินค้าให้แก่พ่อค้านำเข้าจีนตามราคา และอัตราแลกเปลี่ยนที่ตกลงกันไว้แล้ว พ่อค้าส่งออกไทยจะมอบหมายให้ตัวแทนหักบัญชีในไทย เป็นผู้ส่งมอบสินค้าและเรียกเก็บหนี้จากพ่อค้านำเข้าจีน หลังส่งมอบสินค้าให้พ่อค้านำเข้าจีนแล้ว ตัวแทนหักบัญชีในจีนจะเรียกเก็บเงินจากพ่อค้านำเข้าจีน เมื่อเก็บได้แล้วจะแจ้งให้ตัวแทนหักบัญชี ในไทยชำระเงินสินค้าให้แก่พ่อค้าส่งออกไทย เป็นอันสิ้นสุดกระบวนการ

รูปที่ 4.3 การชำระค่าสินค้าผ่านตัวแทนหักบัญชี (โพลก๊วน)



* ตัวแทนหักบัญชี (Clearing Agent) จะทำหน้าที่รับขนส่งสินค้า หักบัญชี และทำการค้าเองด้วย

ในการ โอนเงินระหว่างตัวแทนในไทยและในจีนใช้วิธีการ โอนเงินผ่านธนาคารพาณิชย์ของแต่ละฝ่ายเข้าไปยังบัญชีตัวแทนที่ฮ่องกงหรือสิงคโปร์แล้วโอนต่อไปยังบัญชีของแต่ละฝ่ายในประเทศอีกทอดหนึ่ง โดยไม่สามารถโอนผ่านธนาคารในประเทศของตนเข้าสู่บัญชีของแต่ละฝ่ายได้โดยตรง เนื่องจากจีนควบคุมการ โอนเงินตราต่างประเทศและระบบธนาคารยังไม่เอื้ออำนวยต่อการ โอนเงิน ดัง ในรูปที่ 4.3 หากตัวแทนในไทยต้องการ โอนเงินให้ตัวแทนในจีน ตัวแทนในไทย แลกเงินบาทเป็นดอลลาร์สหรัฐแล้ว โอนเงินผ่านธนาคารพาณิชย์ในไทยเข้าสู่บัญชีตัวแทนในจีนที่ประเทศสิงคโปร์หรือฮ่องกง ก่อนโอนต่อไปยังบัญชีของตัวแทนในจีนอีกทอดหนึ่งในลักษณะเดียวกัน เมื่อตัวแทนในจีนต้องการ โอนเงินให้ตัวแทนในไทย ตัวแทนในจีน แลกเงินหยวนเป็นดอลลาร์

นครคุณหมิงได้รับอนุมัติให้เป็นเมืองเสรีทางการเงินเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2538 โดยอนุญาตให้ธนาคารต่างประเทศเข้ามาเปิดดำเนินการได้ ปัจจุบันมีเพียงธนาคารพาณิชย์ของประเทศไทยคือ ธนาคารกรุงไทย เท่านั้นที่ได้รับอนุมัติเป็นสำนักงานสาขาแห่งแรก สำหรับธนาคารกสิกรไทย อยู่ในขั้นตอนการขออนุมัติให้เป็นสำนักงานสาขา ซึ่งธนาคารทั้งสองนี้ ช่วยให้คำแนะนำให้ผู้ส่งออกไทยในเรื่องการชำระเงินของลูกค้านมณฑลยูนนานได้

4.3 บทบาทของเงินสกุลบาทที่มีต่อการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้

บทบาทในด้านการค้า เงินบาทเป็นเงินสกุลสำคัญที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสินค้าตามแนวชายแดนแต่มีขอบเขตจำกัดอยู่เพียงบริเวณอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายและอำเภอท่าลี่เหล็ก ประเทศพม่า เนื่องจากการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ส่วนใหญ่เป็นการทำธุรกรรมในรูปแบบเงินสด ดังนั้น เมื่อพ่อค้าจีนจำหน่ายสินค้าแล้วมีเงินสกุลบาทที่ต้องแปลงกลับเป็นหยวนเพื่อนำกลับประเทศ จึงต้องอาศัยร้านรับแลกเปลี่ยนเงินตราบริเวณชายแดน (ตลาดมืด) ซึ่งไม่เป็นที่เปิดเผยสำหรับบุคคลทั่วไป แต่ทราบกันดีทั้งพ่อค้าไทยและจีน โดยในส่วนของอำเภอแม่สายเปิดเป็นร้านเพื่อรับแลกเปลี่ยน ส่วนอำเภอเชียงแสนเป็นจุดรับแลกเปลี่ยนชั่วคราว สำหรับอัตราซื้อ (bid) และขาย (offer) อ้างอิงราคาจากธนาคารพาณิชย์ โดยกำหนดอัตราซื้อสูงกว่าธนาคารพาณิชย์ไทย ส่วนอัตราขายต่ำกว่าอัตราที่ธนาคารพาณิชย์กำหนด เนื่องจากมีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่าธนาคารพาณิชย์ อีกทั้งมีความคล่องตัวมากกว่า จึงทำให้พ่อค้าชายแดนทั้งหมดใช้บริการแลกเปลี่ยนเงินตราจากร้านบริเวณชายแดนหรือกลุ่มพ่อค้าชายแดน สำหรับเงินสกุลบาทที่ใช้ในการสื่อกลางแลกเปลี่ยนสินค้าผ่านตัวแทนหรือผ่านตัวแทนหักบัญชี ขอบเขตยังจำกัดอยู่ในเมืองไทย สำหรับบทบาทเงินสกุลบาทด้านการลงทุนในจีนตอนใต้ ไม่มีการกล่าวถึง เนื่องจากผู้ค้าที่นำเงินเข้าไปลงทุนในจีนส่วนใหญ่อยู่ในรูปของดอลลาร์สหรัฐ