

## เศรษฐกิจมหภาคจีนครึ่งแรกปี 2554 – ธุรกิจไทยพร้อมรับมือค่าเงินหยวนร้อนๆ?

ในภาวะที่สถานการณ์โลกกำลังปั่นป่วนไปด้วยความไม่สงบในหลายประเทศ และภัยพิบัติทางธรรมชาติ ตัวเลขเศรษฐกิจไตรมาสแรกของโลกกลับออกมาดูดีและก้าวไปข้างหน้าอย่างน่าพอใจ

สำหรับจีน ตัวเลขยอดรายได้ประชาชาติที่ปรากฏก็สวยหรูดูดี โดย GDP ในไตรมาสแรกเติบโตถึง 9.7% ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับสหรัฐก็อยู่ในช่วงทรงตัว ไม่ถูกกดดันเรื่องการค้ามากมาย แคมเปญยังเพิ่งได้รับชัยชนะที่ WTO ไปหมาดๆ เมื่อช่วงต้นปี 2554 ที่ WTO ตัดสินให้มาตรการตอบโต้ทางการค้าที่สหรัฐใช้กับจีนมาหลายปีต้องเป็นโมฆะไป ทำให้สินค้าชิ้นส่วนเหล็กและยานยนต์หลายรายการของจีนได้หลุดพ้นจากภาษีตอบโต้ทางการค้า



นอกจากนี้ ยังมีผลการประชุมที่ขึ้นมีนระหว่างกลุ่มประเทศ BRICS (บราซิล รัสเซีย อินเดีย จีน และแอฟริกาใต้) ที่เพิ่งผ่านไปเมื่อปลายเดือนเมษายน ทำให้จีนได้คู่ค้าสำคัญเพิ่มขึ้นอีกหลายประเทศ โดยเฉพาะบราซิล ที่ได้ลงนามในความตกลงทางการค้ากับจีนกว่า 13 ฉบับ ทำให้จีนแซงหน้าสหรัฐเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของบราซิลไปแล้ว รวมไปถึงผลสำเร็จของนายกรัฐมนตรีนเรนทรา โมดี ในการเยือนอินโดนีเซีย ประเทศที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ที่ได้มีการลงนามระหว่างภาคธุรกิจของทั้งสองประเทศถึง 30 ฉบับ รวมมูลค่ากว่า 13,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

แต่ภายใต้ความราบเรียบนี้ก็มีคลื่นใต้น้ำทางเศรษฐกิจ ที่รัฐบาลจีนจับตาดูอยู่อย่างระมัดระวัง ได้แก่ **ปัญหาเงินเฟ้อ** ที่กำลังน่าเป็นห่วงอยู่ในปัจจุบัน ทั้งเงินเฟ้อในส่วนของราคาสินค้าอุปโภคบริโภคที่กำลังไต่ระดับ 5% อยู่ทุกเดือน และฟองสบู่ในตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นเชื้อไฟกระตุ้นการใช้จ่ายในภาคส่วนอื่นๆ ของเศรษฐกิจ



ขณะเดียวกัน ก็ยังมีปัจจัยในตลาดโลกที่จีนควบคุมไม่ได้ เช่น ราคาสินค้าเกษตรและวัตถุดิบ รวมทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถึงขั้นทำให้จีนประสบการขาดดุลการค้าสูงถึง 1 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วงไตรมาสแรกปี 2554 ซึ่งเป็นการขาดดุลการค้าของจีนเป็นครั้งแรกในรอบ 7 ปีทีเดียว

ตั้งแต่ปลายปี 2553 เป็นต้นมา เราจึงได้เห็นรัฐบาลจีนออกมาตรการมาอย่างต่อเนื่องเพื่อจัดการกับปัญหาฟองสบู่ในตลาดอสังหาริมทรัพย์และปัญหาเงินเฟ้อ มีทั้ง **มาตรการลดปริมาณเงินไหลเวียนในระบบ** เช่น การใช้ Open Market Operation ดึงเงินสดหมุนเวียนออกจากระบบการเงินของประเทศไปแล้วกว่า 4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ มาตรการเพิ่มสัดส่วนเงินสำรองที่ธนาคารพาณิชย์ต้องเก็บไว้ ที่ปัจจุบันอยู่ในอัตรา 20.5% ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานโลกตามข้อกำหนดใน Basel III กว่าสองเท่า นอกจากนี้ ก็ยังมี **มาตรการรักษาระดับราคาโดยตรง** เช่น การควบคุมราคาสินค้าอาหารและสินค้าเกษตรไม่ให้ถีบตัวสูงขึ้นรวดเร็วจนเกินไป แต่ก็ยังมีข่าวออกมาเป็นระยะๆ ว่า ราคาอาหารสดในเมืองใหญ่ เช่น ปักกิ่งและเซี่ยงไฮ้ สูงขึ้นกว่า 10% ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554

ขณะที่รัฐบาลพยายามจัดการกับปัญหาเงินเฟ้อภายในประเทศ ผู้นำพรรคคอมมิวนิสต์จีนก็ได้ได้ละสายตาไปจากการเพิ่มบทบาทในเวทีระหว่างประเทศในฐานะยักษ์ใหญ่ทางเศรษฐกิจ สิ่งสำคัญที่รัฐบาลจีนกำลังทดลองอยู่อย่างเงียบๆ คือการ **เพิ่มบทบาทของเงินหยวนในฐานะเงินตราระหว่างประเทศ** ทั้งการสนับสนุนโครงการ Qualified Domestic Institutional Investors (QDIIs) ที่ให้สิทธิกองทุนรายใหญ่ของจีนนำเงินหยวน ออกไปทำกำไรในต่างประเทศในยุคที่เศรษฐกิจสหรัฐและยุโรปกำลังอยู่ในสภาวะชบเซา และการเปิดให้นักลงทุนจากต่างประเทศนำเงินเข้ามาลงทุนเป็นเงินหยวนในจีนผ่านโครงการ Qualified Foreign Institutional Investors (QFIs) โดยมีตลาดหน้าด่านที่สำคัญอย่างเมืองฮ่องกงส่วนหนึ่งของ “หนึ่งประเทศ สองระบบ” เป็นสนามทดลองมาตรการทางการเงินใหม่ๆ ที่รัฐบาลกลางใช้ “ชิมลาง” เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางพัฒนาตลาดเงินและตลาดทุนของจีนให้เชื่อมโยงกับระบบระหว่างประเทศ เปิดโอกาสให้เงินกองทุนระหว่างประเทศที่หันรีหันขวางไม่รู้จะไปลงทุนที่ไหนได้หลังไหลเข้ามาสู่จีนและเอเชียโดยรวม ซึ่งมีผลพลอยได้สำคัญได้แก่ บุคลากรและ Know how ทางธุรกิจที่ติดตามมากับการลงทุนของต่างชาติ



ผลลัพธ์สำคัญที่เกิดขึ้นจากพัฒนาการข้างต้น ซึ่งเราได้เห็นกันมาอย่างต่อเนื่องมากกว่า 8-9 เดือนแล้ว ก็คือการแข็งตัวขึ้นเรื่อยๆ ของค่าเงินหยวน โดยเฉพาะในช่วงหลังสงครามที่ผ่านมา ค่าเงินหยวนได้แข็งขึ้นทะลุเพดาน 6.5 หยวนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐไปแล้ว ทำให้เกิดข้อสงสัยว่า ค่าเงินหยวนภายใต้การปล่อยลอยตัวอย่างมีการควบคุมโดยรัฐบาลจีนในช่วงครึ่งปีหลังนี้ จะเป็นอย่างไร

นอกจากนี้ สถานการณ์เศรษฐกิจภายในจีนก็ไม่ได้ตรงไปตรงมาอย่างที่เห็นโดยผิวเผิน และมีความอ่อนแอที่หลบซ่อนอยู่อย่างน่าเป็นห่วง คือ ความเสี่ยงด้านหนี้สาธารณะของรัฐบาลระดับท้องถิ่นทั่วประเทศที่รัฐบาลกลางของจีนไม่นับรวมเข้าไปในสถิติของตน

ในเรื่องนี้ สำนักข่าว Bloomberg ให้ข้อมูลว่า หนี้สินของรัฐบาลท้องถิ่นตลอดทั้งปี 2553 สูงถึง 22,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะเดียวกัน China International Capital Corp. ธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศจีนก็คาดการณ์ว่าระดับหนี้สินของรัฐบาลท้องถิ่นตลอดทั้งปี 2554 อาจสูงถึง 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปัญหาหนี้สาธารณะที่น่าเป็นห่วงแค่นี้ ขึ้นอยู่กับความเชื่อมั่นที่นักลงทุนมีต่อรัฐบาลกลางของจีนว่า หากฟองสบู่สังหาริมทรัพย์เกิดแตกขึ้นมา รัฐบาลจะสามารถนำเงินคงคลัง ที่มีอยู่จำนวนมหาศาลมาใช้ค้ำประกันหนี้จำนวนมากเหล่านี้ของรัฐบาลท้องถิ่น และรักษาระดับเงินทุนของระบบการเงินของประเทศไว้ได้หรือไม่ หากทำได้ ก็จะไม่ทำให้ผู้ลงทุนทั้งใน และ ต่างประเทศเกิดตื่นตระหนกจนเกิดวิกฤตทางการเงิน เช่น การล้มละลายของธนาคาร ขึ้นมา

เมื่อคำนึงถึงบทบาททั้งสองด้านก็จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบัน รัฐบาลจีนต้องจำแลงกายเป็นนักกายกรรมทรงตัวอยู่บนเส้นลวดรักษาสมดุลระหว่างการใช้ประโยชน์จากการเปิดช่องทางการไหลเวียนของเงินทุนระหว่างประเทศกับการบริหารจัดการปัญหาเงินเพื่อปัญหาฟองสบู่และปัญหาอื่นๆ ที่ติดตามมาจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจ



ความน่าทึ่งของรัฐบาลจีน คือ ความสามารถในการจับชีพจรสภาวะเศรษฐกิจได้อย่างค่อนข้างทันการณ์ แม้ว่าเศรษฐกิจของประเทศจะครอบคลุมอาณาเขตกว้างใหญ่ไพศาล ต้องรวบรวมสถิติจากรัฐบาลระดับท้องถิ่นไม่รู้กี่แหล่งจึงจะเห็นภาพสถานการณ์โดยรวม แต่รัฐบาลกลางก็ยังสามารถออกมาตรการใหม่ๆ มารองรับพัฒนาการอันรวดเร็วของประเทศได้ทันทั่วทั้งมาโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็นการใช้มาตรการอย่างรอบด้านในการจัดการกับปัญหาเงินเฟ้อที่ผ่านมา หรือการ “พลิก” วิฤตปัญหาค่าแรงที่กำลังสูงขึ้นในเมืองใหญ่ต่างๆ ให้เป็นโอกาสในการยกระดับความเป็นอยู่ของประชากร และ กระจายความเจริญจากมณฑลชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่มณฑลตอนในของประเทศ

ด้วยเหตุนี้ นักวิเคราะห์ส่วนใหญ่จึงยังมีความมั่นใจว่า รัฐบาลกลางของจีนจะสามารถประคองตัวบนเส้นลวดเศรษฐกิจนี้ได้อย่างสวยงามต่อไป โดยอาศัยการเติบโตของรายได้ประชาชาติเป็นไม้ค้ำสำคัญ ที่จะช่วยประคองเวลาให้ปัญหาหนี้สาธารณะคลี่คลายไปได้ด้วยตัวของมันเอง อย่างไรก็ตาม การรักษาสถิตนี้ก็ต้องใช้ทักษะการทรงตัวที่สำคัญ ได้แก่ การใช้เครื่องมือทางการเงินการคลังประคองไม่ให้ปัญหาเงินเฟ้อและไม่ให้เศรษฐกิจจีนต้อง “สะดุด” เพราะปัญหาฟองสบู่ รวมทั้งต้องอาศัยพลังความสามัคคีเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทางนโยบายของกลุ่มผู้นำต่างๆ ในพรรคคอมมิวนิสต์ ซึ่งกำลังจะถึงจุดส่งมอบอำนาจจากผู้นำรุ่นที่ 4 สู่นำรุ่นที่ 5 ของพรรคคอมมิวนิสต์จีน ในช่วงปลายปี 2555

### แล้วสิ่งที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นนั้นเกี่ยวกับธุรกิจไทยอย่างไร?

ความเกี่ยวข้องโดยตรงประการแรก เกิดขึ้นผ่านปริมาณการค้าระหว่างจีน-ไทย-อาเซียน ที่กำลังเพิ่มพูนขึ้นอย่างรวดเร็ว ในปัจจุบันนักธุรกิจไทยและจีนยังคงใช้เงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินสกุลหลักในการค้า การเปลี่ยนแปลงของค่าเงินหยวนต่อดอลลาร์สหรัฐย่อมส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าส่งออกจำนวนมาก ผู้ค้าบางรายอาจจะได้ประโยชน์จากการนำเข้าสินค้าจากจีนที่ถูกลง ในขณะที่หลายรายก็จะปวดหัวกับการแข่งขันที่สูงยิ่งขึ้นเมื่อสินค้าจีนถูกลงหากคิดเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ



ความเกี่ยวข้องประการที่สองที่เกิดขึ้นอย่างเงิบๆ คือ เงินลงทุนของไทย จำนวนไม่น้อยที่ได้ไหลออกไปหาผลประโยชน์ผ่านกองทุนต่างๆ ในตลาดหุ้นจีนและฮ่องกง หรือแม้กระทั่งตลาดเงินอื่นๆ ในเอเชีย เช่น สิงคโปร์และออสเตรเลีย ซึ่งความเปลี่ยนแปลงของค่าเงินหยวน และความผันผวนความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับค่าเงิน ก็กระทบกับผลตอบแทนของเงินกองทุนเหล่านี้อย่างหลีกเลี่ยงมิได้

สำหรับผู้มองโลกในแง่ร้ายก็อาจคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น ในรูปของ “เงินหยวนไหลกลับ” หากเกิดภาวะฟองสบู่แตกในตลาดอสังหาริมทรัพย์ในจีน ซึ่งอาจทำให้ รัฐบาลกลางจำเป็นต้องดึงเงินทุนสำรองระหว่างประเทศกลับเข้ามาเป็นเงินหยวนเพื่อจัดการกับปัญหาหนี้สินของรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งหากเกิดสถานการณ์นี้ขึ้น นักลงทุนทั่วโลกก็อาจต้องประสบกับความผันผวนของผลตอบแทน และ ค่าเงินที่หนักหนาสาหัสไม่น้อยไปกว่าวิกฤตแฮมเบอร์เกอร์ที่ผ่านมา

จากสถานการณ์ต่างๆ ที่ได้กล่าวข้างต้น ขอปิดท้ายด้วยคติเตือนใจเบาๆ สำหรับนักลงทุนว่า “วันนี้ คุณใส่ไข่ทองคำของคุณไว้ในตะกร้ากี่ใบ?”

\*\*\*\*\*



## เงินหยวน เรื่องที่ไม่หยวนหยวนอีกต่อไป

หลังจากรัฐบาลจีนได้ริเริ่ม โครงการนำร่องการใช้เงินหยวนในการชำระบัญชีระหว่างประเทศ ฮองกงก็ได้พัฒนาตนเองจนกลายเป็นศูนย์กลางการทำธุรกรรมด้วยเงินหยวนระหว่างประเทศ จำนวนเงินฝากในรูปเงินหยวนในฮองกงเพิ่มขึ้นมากกว่า 9 เท่า จาก 6 หมื่นล้านหยวนในช่วงต้นปี 2553 เป็นจำนวน 5.4 แสนล้านหยวนในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2554

นักวิเคราะห์บางคนเกรงว่า การพัฒนาให้ฮองกงเป็นศูนย์กลางเงินหยวนนอกประเทศ (RMB Offshore Centre) อย่างเร่งรีบเกินไป อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาคและการจัดการด้านการเงินของจีนได้



ขณะที่ นาย Norman Chan Tak-lam ผู้บริหารสูงสุดของ Hong Kong Monetary System (HKMA) ไม่เห็นด้วยว่า เศรษฐกิจจีนจะมีปัญหาเพราะบทบาทของฮองกงที่จะเร่งทำให้เงินหยวน “โกอินเตอร์” เนื่องจากฮองกงมีโครงสร้างทางการเงินระดับโลก และ เป็นประตูเชื่อมการค้าและการลงทุนระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ มาเป็นเวลานานแล้ว รวมทั้งในปัจจุบันค่าเงินหยวนไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้อย่างเสรี

การที่เงินหยวนเริ่มมีบทบาทเพิ่มขึ้นในปัจจุบัน ทำให้นักวิเคราะห์เชื่อว่า ในอนาคต นอกจากเงินหยวนจะกลายเป็นเงินทุนสำรองระหว่างประเทศแล้ว ยังจะเป็นสกุลหลักที่มีความสำคัญเทียบเท่าหรือมากกว่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ อีกด้วย

อย่างไรก็ดี นาย Chan ให้ความเห็นว่า ปัจจุบันเงินหยวนยังไม่ถือว่าเป็นสกุลเงินระหว่างประเทศอย่างแท้จริง เพราะยังขาดเงื่อนไขสำคัญคือ 1) ยังไม่มีการใช้เงินหยวนเป็นสกุลเงินหลักในการชำระเงินระหว่างประเทศ 2) ประเทศต่างๆ ยังมิได้ใช้สกุลเงินหยวนเป็นเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ และ 3) ยังไม่มีการถือครองและซื้อขายทางการเงินในสกุลเงินหยวนมากเท่าใดนัก



“การที่จีนแยกตลาด เงินหยวนภายในกับภายนอกประเทศออกจากกันอย่างเด็ดขาด เช่นในปัจจุบัน เป็นสิ่งที่ควรเปลี่ยนแปลง” นาย Chan ให้ความเห็นเพิ่มเติมพร้อมกับเสนอให้ใช้ทฤษฎี “สะพาน 3 เส้น” เพื่อเชื่อมตลาดเงินหยวนในประเทศและนอกประเทศเข้าด้วยกัน ได้แก่ สะพานการค้า สะพานการลงทุน และสะพานการเงิน

สะพานการค้า หมายถึง การให้จีนรับชำระค่าสินค้าและค่าบริการในรูปเงินหยวนมากยิ่งขึ้น เพื่อให้เงินหยวนไหลเวียนเข้า-ออกประเทศจีนได้อย่างค่อนข้างเสรี ทั้งนี้ ปัจจุบันสะพานการค้านี้ได้ขยายตัวอย่างกว้างขวางจนทำให้เส้นทางการค้าระหว่างประเทศของจีน ที่ใช้เงินหยวนในการชำระเงินเป็นไปอย่างราบรื่นและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

สะพานการลงทุน หมายถึง การส่งเสริมให้ใช้เงินหยวนลงทุนโดยตรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เมื่อเดือนมกราคม 2554 ธนาคารประชาชนจีน (People’s Bank of China: PBOC) ได้อนุญาตให้วิสาหกิจจีนสามารถนำเงินหยวนไปลงทุนโดยตรงในต่างประเทศได้ ในขณะที่เดียวกัน วิสาหกิจต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศจีนโดยตรงก็สามารถส่งเงินหยวนจากนอกประเทศเข้ามาเพื่อการชำระเงินได้เช่นกัน แต่ในทางปฏิบัติ การดำเนินการดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตเป็นกรณีๆ ไป ซึ่งถือได้ว่าสะพานดังกล่าวยังไม่สมบูรณ์นัก อย่างไรก็ตาม มีข่าวว่า ทางการจีนกำลังหามาตรการใหม่ๆ ที่จะช่วยผ่อนคลายกฎระเบียบในเรื่องนี้ ซึ่งคาดว่าจะสามารถออกมาตรการใหม่ได้ภายในปีนี้

“สะพานการลงทุน จะเป็นทางเชื่อมสำคัญที่ทำให้กระแสการหมุนเวียนเงินหยวนในตลาดเงินหยวนภายนอกประเทศเป็นไปอย่างสมบูรณ์” นาย Chan แสดงความเห็น

สะพานการเงิน หมายถึง การเชื่อมตลาดทุนในประเทศกับตลาดทุนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญที่จะช่วยลดข้อจำกัดของบัญชีทุน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวควรกระทำอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพราะตลาดการเงินระหว่างประเทศยังขาดความสมดุลและมีความไม่แน่นอนอยู่มาก และแม้ตลาดเงินหยวนภายนอกประเทศจะสามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการเงินในรูปเงินหยวนได้ แต่ตลาดเงินหยวนในจีนจะยังคงเป็นตัวกำหนดมูลค่าของสกุลเงินหยวน ดังนั้น การเชื่อมตลาดเงินหยวนภายในประเทศกับตลาดภายนอกประเทศจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นที่ควร

ดำเนินการอย่างรอบคอบ หากจีนสามารถขยายสะพานทั้งสามให้กว้างและแข็งแรง  
ขึ้นการไหลเวียนของเงินทุนระหว่างตลาดเงินหยวนในประเทศกับนอกประเทศ จะมี  
ข้อจำกัดน้อยลง และนั่นก็ถึงเวลาที่ควรต้องลอยตัวค่าเงินหยวน (ปล่อยให้ค่าเงิน  
เปลี่ยนแปลงได้อย่างเสรี) รวมทั้งเปิดเสรีการทำธุรกรรมของบัญชีทุน ถึงเวลานั้น  
ตลาดเงินหยวนในจีนกับตลาดเงินหยวนในต่างประเทศ จะเชื่อมโยงกันอย่างใกล้ชิด  
และค่าเงินหยวนในตลาดทั้งสองก็จะใกล้เคียงกัน

\*\*\*\*\*



## กำลังซื้อของคนจีนในยุคปัจจุบัน: กรณีศึกษาจากนโยบายสินค้าปลอดภาษี ณ เกาะไหหลำ

เมื่อพูดถึงมณฑล “ไห่หนาน” (หรือที่คนไทยรู้จักในนาม “ไหหลำ”) คนไทยหลายคนอาจรู้จักอย่างผิวเผินว่า เป็นแหล่งกำเนิดอาหารจานด่วนสูตรเด็ดในนาม “ข้าวมันไก่ไหหลำ”

แต่สำหรับคนจีนแล้ว ไห่หนานมีชื่อเสียงมาช้านาน ในฐานะแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สวยงาม ประมาณว่า เป็น “เกาะฮาวายของจีน” เลยทีเดียว

เมื่อเทียบกับไทย ในด้านการท่องเที่ยว เกาะไห่หนานก็คงมีความสำคัญกับจีนเท่าๆ กับที่ภูเก็ตมีความสำคัญกับไทย แม้ว่าพื้นที่และขนาดประชากรของภูเก็ตและไหหลำจะเทียบกันไม่ได้ก็ตาม

จากการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูงนี้เองที่ทำให้เมื่อเร็วๆ นี้ จีนได้ใช้ประกาศใช้นโยบายคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม และให้นักท่องเที่ยวทั้งคนจีนเองและคนต่างประเทศซื้อสินค้านำเข้าปลอดภาษีได้โดยไม่ต้องเดินทางออกนอกจีนแผ่นดินใหญ่ เพื่อช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระตุ้นการใช้จ่าย

ในบทความนี้ BIC จะพาไปดูกันว่า นโยบายดังกล่าวมีที่มาที่ไปและผลเป็นอย่างไร และไทยเรา ทั้งภาครัฐและนักธุรกิจไทย สามารถเรียนรู้อะไรจากนโยบายดังกล่าวได้บ้าง

### ที่มาที่ไปของการพัฒนาการท่องเที่ยวของไห่หนาน

มณฑลไห่หนาน เป็นเกาะที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้สุดของจีน (อยู่ระหว่างอ่าวตังเกี๋ยที่คนจีนเรียกอ่าวเป๋ยปู้ กับทะเลจีนใต้) มีประชากรราว 8.8 ล้านคน และมีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะชายหาดและทะเลที่งดงาม

ไห่หนานได้รับการสถาปนาเป็นมณฑลในปี 2531 (แยกออกมาจากมณฑลกว่างตุง) และได้รับการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของจีนแห่งที่ 5 ในปีเดียวกัน ปัจจุบัน ไห่หนานถือเป็น มณฑลที่มีขนาดเล็กที่สุดของจีน

สมัยก่อน เกาะไห่หนานเป็นพื้นที่ชนบท ประชากรส่วนใหญ่ทำการเกษตรและ



ประมง แต่หลังจากการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ไม่นาน ความเจริญวิ่งเข้าหาไต้หวันอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในภาคการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งได้รับการพัฒนาให้เป็น “จุดขาย” ของไต้หวัน

แนวคิดของทางการจีนที่จะพัฒนาไต้หวัน ให้เป็นเกาะท่องเที่ยวนานาชาติ (International Tourism Island) กำเนิดขึ้นในปี 2544 จากนั้น รัฐบาลมณฑลไต้หวันได้เสนอแผนต่างๆ เพื่อแปลงแนวคิดดังกล่าวให้เป็นความจริง ที่สำคัญคือ การประกาศใช้ “ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและสร้างให้ไต้หวันเป็นเกาะท่องเที่ยวนานาชาติ” เมื่อเดือน ธ.ค. 2552

นักท่องเที่ยวจากจีนแผ่นดินใหญ่เองเดินทางมาท่องเที่ยวไต้หวันถึง 95 % ของยอดนักท่องเที่ยวทั้งหมดและมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศส่วนใหญ่มาจาก รัสเซีย เกาหลีใต้ เยอรมนี และจากประเทศสมาชิกอาเซียน

ไต้หวันมีแผนดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติในรูปแบบต่าง ๆ อย่างไม่หยุดยั้ง ไม่ว่าจะเป็นการเป็นเจ้าภาพจัดการประกวด Miss World Beauty Pageant การจัดตั้งสำนักงานประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในต่างประเทศและการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวไต้หวันในสื่อโทรทัศน์ระดับโลกอย่างเช่น ซีเอ็นเอ็น

นอกจากนี้ ยังใช้นโยบายพิเศษด้านวีซ่า โดยให้นักท่องเที่ยวต่างชาติรวม 26 ประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังไต้หวันแบบหมุนุ่คณะได้โดยไม่ต้องขอตรวจลงตรา (วีซ่า) ขณะที่ประเทศที่เป็นลูกค้าหลักของไต้หวันอย่าง เกาหลีใต้ รัสเซีย และเยอรมนี ได้รับสิทธิพิเศษยกเว้นวีซ่า หากเดินทางมากับกรุ๊ปทัวร์ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป และสามารถอยู่ในไต้หวันได้นานถึง 21 วัน

ไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ไต้หวันให้สิทธิพิเศษเช่นกัน โดยหากเดินทางมากับกรุ๊ปทัวร์ตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป ก็สามารถอยู่ในไต้หวันได้นาน 15 วัน

ตามเป้าหมายที่ทางการตั้งไว้ ภายในปี 2563 ไต้หวันจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อนชั้นนำระดับโลก



สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนมณฑลไห่หนานตั้งแต่ปี 2551-2553

รายการ	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553
จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาพักแรม	20,600,046	22,503,258	25,873,400
- จากนอกจีนแผ่นดินใหญ่ (รวมไต้หวัน ฮองกง และมาเก๊า)	731,258	372,114	473,800
เฉพาะฮองกงและมาเก๊า	168,245	127,410	121,200
เฉพาะไต้หวัน	79,796	51,961	68,100
- จากจีนแผ่นดินใหญ่	19,620,747	21,951,773	25,210,300
รายได้จากการท่องเที่ยว(ล้านหยวน)	19,233	21,172	25,763

แหล่งข้อมูล: เว็บไซต์กรมสถิติมณฑลไห่หนาน ([www.hi.stats.gov.cn](http://www.hi.stats.gov.cn))

### การใช้นโยบายด้านภาษีเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

เพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวใช้จ่ายมากยิ่งขึ้นบนเกาะไหหลำ โดยเฉพาะด้านการจับจ่ายซื้อของ (Shopping) ทางการเงินได้ออกนโยบายด้านภาษีให้กับไห่หนานเป็นพิเศษ ได้แก่

1. นโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ เริ่มใช้ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551
2. นโยบายคืนภาษีมูลค่าเพิ่มให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554
3. นโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับนักท่องเที่ยวทุกคนที่เดินทางออกจากเกาะไห่หนานโดยไม่ได้เดินทางออกนอกประเทศ (ซึ่งรวมถึงนักท่องเที่ยวภายในจีนเองด้วย) เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2554

นโยบายส่งเสริมการจับจ่ายใช้สอยหรือการช้อปปิ้งในไห่หนานนั้น เริ่มตั้งแต่การคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าที่ซื้อในไห่หนาน ให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวยังไห่หนาน แล้วขยายวงให้กว้างขวางขึ้นด้วยนโยบายสินค้าปลอดภาษีเพื่อดึงดูดคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวยังไห่หนาน และ ออกจากไห่หนานโดยเครื่องบินในประเทศ



ตารางแสดงนโยบายด้านการส่งเสริมให้ไต้หวันเป็นศูนย์กลางแห่งการช้อปปิ้งนานาชาติ

	นโยบายคืน VAT ให้กับนักท่องเที่ยว	นโยบายสินค้าปลอดภาษี
ผู้รับสิทธิประโยชน์	นักท่องเที่ยวนอกจีนแผ่นดินใหญ่ รวมถึงฮ่องกง มาเก๊าและไต้หวันที่พักในจีนไม่เกินกว่า 183 วัน โดยต้องซื้อของในห้างสรรพสินค้าที่กำหนด 5 แห่งในมณฑลไต้หวันเท่านั้น (ศูนย์การค้าเซี่ยงเซิง ศูนย์การค้าหมินเซิง ณ นครไท่โจว และ ศูนย์การค้าซัมเมอร์ เดย์ ศูนย์การค้าอิฟิง ไปฮั่ว และ ศูนย์ช้อปปิ้งนานาชาติซานย่า	นักท่องเที่ยวทั้งในและนอกจีนแผ่นดินใหญ่ (รวมถึงประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในมณฑลไต้หวันเอง) ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปเดินทางเข้าและออกจากไต้หวันทางเครื่องบิน (แม้จะมีได้เดินทางออกนอกประเทศ) โดยต้องซื้อสินค้าที่ร้านค้าปลอดภาษีเท่านั้น (ณ ปัจจุบันมีร้านค้าปลอดภาษีเฉพาะที่เมืองซานย่า แต่ในอนาคตอันใกล้จะมีอีกแห่งหนึ่งที่นครไท่โจว)
เงื่อนไข	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ซื้อสินค้าที่ศูนย์การค้าที่กำหนด โดยต้องมีมูลค่ารวมต่อใบเสร็จตั้งแต่ 800 หยวนขึ้นไป มีการกรอกใบขอคืนภาษีและใบกำกับภาษีจากทางศูนย์การค้านั้น ๆ</li> <li>2. ดำเนินเรื่องขอคืนภาษีที่ทำอากาศยานของมณฑลไต้หวันซึ่งมีที่นครไท่โจวและเมืองซานย่า สินค้าที่ดำเนินเรื่องขอคืนภาษี จะต้องไม่มีการเปิดใช้หรือบริโภค</li> <li>3. ต้องเดินทางออกจากจีนแผ่นดินใหญ่โดยใช้สนามบินของมณฑลไต้หวันภายใน 90 วัน หลังจากการซื้อสินค้าที่ขอคืนภาษี</li> <li>4. สินค้าที่ทำเรื่องขอคืนภาษีจะต้องมีการนำออกจากจีนโดยนักท่องเที่ยวคนที่ยื่นเรื่องขอคืนภาษี</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. นักท่องเที่ยวต้องทำการซื้อตัวเครื่องบินพร้อมทั้งแสดงเอกสารสำคัญประจำตัว สำหรับชาวจีนแผ่นดินใหญ่ใช้บัตรประชาชน ชาวฮ่องกง มาเก๊าและไต้หวันใช้เอกสารการเดินทาง ชาวต่างชาติใช้หนังสือเดินทาง</li> <li>2. เลือกซื้อและชำระเงินค่าสินค้าในร้านค้าปลอดภาษีของมณฑลไต้หวัน โดยประเภทของสินค้า จำนวนครั้งที่ซื้อ มูลค่า และจำนวนของสินค้านั้น ๆ จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของทางการจีน</li> <li>3. รับของที่เลือกซื้อไว้ที่ทำอากาศยานของมณฑลไต้หวันหลังจากผ่านด่านตรวจความปลอดภัยก่อนขึ้นเครื่องบิน โดยต้องแสดงใบรายการที่ซื้อสินค้าและบอร์ดตั้งพาสรับสินค้า</li> </ol>



	นโยบายคืน VAT ให้กับนักท่องเที่ยว	นโยบายสินค้าปลอดภาษี
ขั้นตอนการขอคืนภาษี/การรับสินค้า	1. ก่อนที่จะเดินทางออกนอกประเทศ ให้ไปที่ศุลกากรสนามบินแสดงเอกสารสำคัญประจำตัว รายละเอียดการขอคืนภาษีสำหรับนักท่องเที่ยว ใบเสร็จ สินค้าที่ขอคืนภาษี ถ้าครบเรียบร้อยศุลกากรประทับตราในใบรายละเอียดขอคืนภาษี 2. นักท่องเที่ยวแสดงเอกสารตามข้อ 2 พร้อมบอร์ดตั้ง पास ไปขอรับเงินคืนภาษีได้ที่ตัวแทนดำเนินการก่อนขึ้นเครื่องบิน	นักท่องเที่ยวที่เดินทางออกจากเกาะให้หนานทางเครื่องบินสามารถเลือกซื้อสินค้าและชำระค่าสินค้า ณ ร้านค้าปลอดภาษี ทางร้านจะนำสินค้าที่ซื้อแล้วจัดส่งให้ที่สนามบิน ซึ่งผู้โดยสารขาออกสามารถรับสินค้าได้ที่เคาร์เตอร์รับสินค้าก่อนขึ้นเครื่องบิน โดยต้องแสดงใบรับสินค้า
ประเภทของสินค้า	ของใช้ในชีวิตประจำวัน 21 หมวดสินค้า 324 รายการ แต่ไม่รวมหมวดอาหาร เครื่องดื่ม ผลไม้ บุหรี่ เหล้า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องประดับที่ทำด้วยทองคำ/เงิน เป็นต้น	จำกัดเฉพาะสินค้านำเข้าจากต่างประเทศเฉพาะหมวดสินค้า ประเภทเครื่องประดับ งานศิลปะ นาฬิกา น้ำหอม เครื่องสำอางปากกา แวนตา ผ้าพันคอ เนคไท ผ้าขนสัตว์ ผ้าฝ้าย เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย รองเท้า หมวก เข็มขัด กระเป๋า เครื่องหนัง ขนาดเล็ก ขนม และสินค้ากีฬา รวม 18 ประเภท
ประเภทของภาษี	ภาษีที่คืนคือภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยคำนวณคืนที่อัตรา 11% (ทั้งนี้ ภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้าของจีนอยู่ที่ 13% และ 17% ขึ้นกับประเภทสินค้า) มูลค่าที่คืนคิดจากมูลค่าสินค้าตามใบเสร็จ*11%	ภาษีที่ปลอดคือภาษีนำเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีบริโภค ทั้งนี้ คนท้องถิ่นของให้หนานสามารถซื้อสินค้าปลอดภาษีได้ปีละ 1 ครั้ง ส่วนนักท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่เดินทางออกจากให้หนานด้วยเครื่องบินสามารถใช้สิทธิซื้อสินค้าปลอดภาษีได้ปีละ 2 ครั้ง
มูลค่าและปริมาณ	ขั้นต่ำ 800 หยวนภายใน 1 วัน ณ ห้างเดียวกัน ไม่จำกัดจำนวนครั้ง	สินค้าต่อชิ้นที่มูลค่าไม่เกิน 5,000 หยวน นักท่องเที่ยวสามารถซื้อรวมกันได้ไม่เกิน 5,000 หยวน ส่วนสินค้าต่อชิ้นที่มูลค่ามากกว่า 5,000



	นโยบายคืน VAT ให้กับนักท่องเที่ยว	นโยบายสินค้าปลอดภาษี
		หยวน สามารถซื้อได้ 1 ชั้น ซึ่งต้องเสียค่าภาษีนำเข้าด้วยจำนวนที่จำกัดต่อการซื้อต่อประเภทสินค้า: จำนวน 5 ชั้น ได้แก่ เครื่องสำอาง ปากกา เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ขนมหยวน จำนวน 4 ชั้น ได้แก่ เครื่องหนังขนาดเล็ก จำนวน 2 ชั้น ได้แก่ เครื่องประดับ งานศิลปะ นาฬิกา น้ำหอม แวนตา ผ้าพันคอ เนคไท ผ้าขนสัตว์ ผ้าฝ้าย รองเท้าและหมวก เข็มขัด กระเป๋า เครื่องกีฬา
วันที่เริ่มใช้	1 มกราคม 2554	20 เมษายน 2554 และเริ่มอย่างเป็นทางการวันที่ 1 พฤษภาคม 2554

### นโยบายคืนเงิน VAT ให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวยังไต้หวัน

หลังจากการประกาศใช้นโยบายคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม เมื่อ 1 ม.ค.2554 พบว่าในช่วง 3 เดือนแรก มีการยื่นขอคืนเงินภาษี จำนวน (เพียง) 236 ใบเสร็จ มูลค่าสินค้ายรวม 810,000 หยวน และคิดเป็นจำนวนเงินภาษีที่คืนได้เพียงประมาณ 92,000 หยวน (เดือน ม.ค. ขอคืนเงินภาษี 129 ใบเสร็จ คิดเป็นเงินคืนภาษี 50,800 หยวน เดือน ก.พ. ขอคืน 12 ใบเสร็จ คิดเป็นเงินคืนภาษีประมาณ 10,000 หยวน และในเดือน มี.ค. ขอคืน 95 ใบเสร็จ คิดเป็นเงินคืนภาษีประมาณ 31,200 หยวน)

สถิติข้างต้น น้อยกว่าที่ทางการไต้หวันคาดการณ์ไว้ ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจาก

...

- การประชาสัมพันธ์นโยบายการคืนภาษีให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติยังไม่เพียงพอ
- ห้างสรรพสินค้าที่สามารถคืนภาษีได้มีจำนวนน้อย ( 3 แห่ง ในช่วงแรก และเพิ่มอีก 2 แห่งในเวลาต่อมา)



- สินค้าที่สามารถขอคืนภาษีได้ มีจำนวนน้อย โดยเฉพาะการไม่รวมถึงบุหรี่ยาสูบและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่นักท่องเที่ยวนิยมซื้อกันมาก
- นักท่องเที่ยวที่จะขอคืนภาษีได้จะต้องเดินทางตรงออกจากจีนแผ่นดินใหญ่โดยใช้สนามบินในมณฑลไห่หนานเท่านั้น (นักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางออกจากจีนแผ่นดินใหญ่ทางนครกว่างโจวหรือนครเซี่ยงไฮ้ ซึ่งมีเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวนมากกว่าที่ไห่หนาน)

### นโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้เดินทางออกนอกประเทศ

ปัจจุบัน มีเพียง 4 แห่งในโลกที่ใช้นโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้เดินทางออกนอกประเทศ คือ ญี่ปุ่น (เกาะโอกินาวา) เกาหลีใต้ (เกาะเชจู) และไต้หวัน (เกาะจินเหมิน) และล่าสุด เกาะไห่หนาน ซึ่งเป็นที่แรกและที่เดียวของจีนแผ่นดินใหญ่

ในกรณีของเกาะโอกินาวาของญี่ปุ่น ไม่มีการจำกัดจำนวนครั้งในการซื้อสินค้า แต่จำกัดเฉพาะเพดานการซื้อต่อครั้งว่าต้องไม่เกิน 2 แสนเยน หรือประมาณ 74,000 บาท เกาะเชจูของเกาหลีใต้ จำกัดการซื้อปีละ 4 ครั้ง และต่อครั้งไม่เกิน 4 แสนวอน หรือราว 11,000 บาท

ดังนั้น ในกรณีของไห่หนาน ซึ่งจำกัดการซื้อปีละ 2 ครั้ง และต่อครั้งไม่เกิน 5,000 หยวน หรือราว 23,000 บาท ก็นับว่าไม่ต่ำจนเกินไปนัก เมื่อเทียบกับในระดับนานาชาติ

โดยคำนึงถึงกำลังซื้อของชาวจีนที่เพิ่มขึ้นทุกวันๆ นโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับชาวจีนและชาวต่างชาติที่อาศัยในจีน รวมถึงการให้สิทธิแก่ชาวไห่หนานซึ่งเป็นคนในท้องถิ่นเองด้วย เป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งในการกระตุ้นการบริโภคและจับจ่ายใช้สอยในประเทศ

นโยบายดังกล่าวส่งผลให้บริษัททัวร์ในประเทศนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ให้แก่ลูกค้าที่ต้องการมาไห่หนาน กล่าวคือ จากผลิตภัณฑ์ 3S (Sea Sun Sand) มาเป็น 4S คือ (Sea Sun Sand Shopping) ซึ่งได้รับความนิยมอย่างล้นหลาม

เมื่อเปรียบเทียบกับราคาสินค้าของร้านค้าภายนอกพบว่าสินค้านำเข้าที่ขายในร้านค้าปลอดภาษีจะถูกกว่า ราวๆ 15%-35%



เป็นที่คาดว่า นโยบายสินค้าปลอดภาษีฯ จะส่งผลให้ไต้หวันมีนักท่องเที่ยวในปี 2554 เพิ่มขึ้นประมาณ 4 ล้านคน โดยเพิ่มจาก 26 ล้านคนในปีที่ผ่านมา เป็น 30 ล้านคน ขณะที่ร้านค้าปลอดภาษี จะมีเงินหมุนเวียนกว่า 2,000 ล้านบาท

### บทสรุป

1. นโยบายต่าง ๆ ข้างต้น มีส่วนช่วยผลักดันและยกระดับการบริการและการบริโภคของจีน โดยเฉพาะไต้หวันที่ได้รับเลือกเป็นเขตสาธิตในการดำเนินยุทธศาสตร์ดังกล่าว

2. นโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับนักท่องเที่ยว ที่เดินทางออกจากเกาะไต้หวันแต่ไม่ออกนอกประเทศซึ่งได้รับความสนใจจากชาวจีนในประเทศเป็นอย่างมาก เกินกว่าที่คาดการณ์ไว้ ชาวจีนจำนวนมากเดินทางไปท่องเที่ยวไต้หวัน นอกจากพักผ่อนชายทะเลแล้วยังมีจุดประสงค์ที่จะซื้อสินค้านำเข้าปลอดภาษีด้วย ดังจะเห็นได้จากการที่ร้านค้าปลอดภาษีมีสต็อกสินค้าไม่เพียงพอที่จะจำหน่ายแก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะในช่วงแรก ๆ ของการใช้นโยบายสินค้าปลอดภาษี

3. มณฑลไต้หวัน ตั้งเป้าสู่การพัฒนาเป็นเกาะท่องเที่ยวนานาชาติ รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นต่างเร่งพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน และ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในมณฑล รวมถึงมาตรการและนโยบายเพื่อส่งเสริมสู่การเป็นสถานที่พักผ่อนและท่องเที่ยวนานาชาติจึงเป็นประโยชน์ที่ไทยจะเข้าร่วมดำเนินการเชื่อมโยงด้านยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวระหว่างไทยกับมณฑลไต้หวัน ซึ่งประเด็นที่จะต้องตีให้แตก คือทำอย่างไรที่จะดึงนักท่องเที่ยวจีนและต่างชาติให้เข้ามาที่ประเทศไทยด้วย ไม่ว่าจะก่อนหรือหลังจากที่ไปไต้หวันแล้ว

4. มณฑลไต้หวันมีลักษณะหลายอย่างที่คล้ายคลึงกับเกาะภูเก็ต และต่างก็ได้มีการสถาปนาความสัมพันธ์แบบบ้านพี่-น้องกันมาตั้งแต่ปี 2548 ดังนั้น ไทยเองจึงน่าจะศึกษาเกี่ยวกับผลดีผลเสียของนโยบายสินค้าปลอดภาษีสำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางออกจากเกาะแต่ไม่ออกนอกประเทศของมณฑลไต้หวันเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้กับเกาะภูเก็ตหรือเกาะอื่นๆ ที่ภาครัฐไทยต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยว



5. ปัจจุบัน การท่องเที่ยวของไต้หวันได้รับการพัฒนาไปอย่างมากและมีการดำเนินการที่เป็นระบบ รวมถึงการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และพนักงานบริการ และการนำระบบบริหารการโรงแรมโดยต่างชาติเข้ามาใช้ ดังนั้นในอนาคต ไต้หวันจึงน่าจะกลายเป็นคู่แข่งทางการท่องเที่ยวของไทย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวทางทะเล แล้วภาคส่วนต่างๆ ของไทยล่ะ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เตรียมรับมือกับคู่แข่งนี้ไว้แล้วหรือไม่ อย่างไร?

\*\*\*\*\*



## 1 ปีของเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนในมุมมองของกว้างซี มณฑลทางตอนใต้ของจีน



จำได้ว่า ช่วงปลายปี 2552 ก่อนที่ไทยและจีน จะต้องลดภาษีสินค้าส่วนใหญ่ ที่ค้าขายกันอยู่ให้เหลือร้อยละ “ศูนย์” ตามข้อตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China Free Trade Area) นั้น ในประเทศไทย

ก็มีทั้งผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการลดภาษีดังกล่าว โดยหนึ่งในจำนวนผู้ที่ไม่เห็นด้วยเกรงว่า สินค้าราคาถูกจากประเทศจีนจะเข้ามาตีหรือแย่งส่วนแบ่งตลาดจากสินค้าที่ตนขายอยู่

ฉันใดฉันนั้น ความไม่เห็นด้วย หรือจะเรียกให้ถูกต้องคือ “ความกลัวผลกระทบจากการลดภาษีฯ” ก็มีให้เห็นทั่วไปในจีน รวมถึงในเขตปกครองตนเอง กว่างซีจ้วง (เรียกสั้นๆ ว่า กว่างซี) มณฑลหนึ่งทางตะวันตกเฉียงใต้ที่ถูกกำหนดให้เป็น “ประตูสู่อาเซียน” ของจีน โดยคนกว่างซีจำนวนหนึ่งเห็นว่า เขตการค้าเสรีฯ ทำให้จีนต้องขาดดุลการค้าแก่อาเซียน และส่งผลโดยตรงต่อการเพาะปลูก และตลาดพืชผลเกษตรของกว่างซี

มาถึงวันนี้ ก็เป็นเวลากว่า 1 ปีแล้วที่เขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน เริ่มมีผลอย่างเป็นทางการ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553) ในบทความนี้ เราจะพาท่านผู้อ่านไปดูข้อเท็จจริงเกี่ยวกับตัวเลขทางการค้าระหว่างไทยกับจีน (อาเซียนกับจีน) และไทยกับกว่างซี (อาเซียนกับกว่างซี) ในรอบปี 2553 และทัศนะของของคนกว่างซีภายหลังการบังคับใช้อัตราภาษีศูนย์ มาครบ 1 ปี

แต่ก่อนจะไปถึงประเด็นนั้น เรามารู้จักกับที่มาที่ไป และความสำคัญของเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน กันก่อน



## ที่มาที่ไป

แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดตั้ง “เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” เกิดขึ้นเมื่อเกือบ 10 ปีที่แล้ว โดยนายจู่ หรงจี นายกรัฐมนตรีจีนในขณะนั้น ได้กล่าวในโอกาสการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ณ บ้านดาร์เสรีเบกาวัน ประเทศบรูไนฯ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2544 ชักชวนให้ผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียน “มาทำเขตการค้าเสรีกันเถอะ” ต่อจากนั้น อีก 1 ปี ในการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา แนวคิดดังกล่าว ก็เป็นรูปเป็นร่างมากขึ้น โดยทั้งสองฝ่าย ได้ลงนามในเอกสารสำคัญชื่อ “กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน” (Framework Agreement on-ASEAN- China Comprehensive Economic Cooperation) ซึ่งครอบคลุมการเปิดเสรีทั้งด้านการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน

การค้าสินค้า เป็นภาคการเปิดเสรีที่มีความคืบหน้าก่อนเพื่อน โดยในช่วงปลายปี 2547 ที่เวียงจันทน์ ประเทศลาว อาเซียนกับจีนได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่กำหนดขั้นตอนการลดภาษีสินค้าที่ทั้งสองฝ่ายค้าขายกันอยู่ โดยแบ่งออกเป็น 2 ชั้น ได้แก่ การลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที (Early Harvest Program) และการลดภาษีสินค้าทั่วไปให้เหลือร้อยละ “ศูนย์” ภายในปี 2553 สำหรับไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และบรูไน และภายในปี 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา

ในส่วนของภาคบริการ การลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการระหว่างอาเซียนกับจีน มีขึ้นเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2550 ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ โดยความตกลงฯ ครอบคลุมธุรกิจบริการภาคเอกชนทุกสาขา (แต่ไม่ครอบคลุมถึงการให้บริการและการจัดซื้อจัดจ้างบริการโดยรัฐ)

ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการฯ ในส่วนของไทย สาขาการบริการที่ไทยได้เปิดเสรีเพิ่มเติมมากกว่าที่ต้องเปิดอยู่แล้วภายใต้ข้อผูกพันของ WTO ได้แก่ การศึกษา บริการด้านสุขภาพ การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางเรือ ขณะที่จีนได้เปิดเสรีเพิ่มเติมในสาขาคอมพิวเตอร์ อสังหาริมทรัพย์ และการขนส่งสินค้าทางถนน



เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2552 จีนและอาเซียนได้ร่วมกันลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยการลงทุน ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการเจรจาจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และมีผลให้เขตการค้าเสรีฯ ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2553

ในปัจจุบัน เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน มี GDP รวมกันกว่า 6.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือเป็นตลาดที่มีขนาด GDP ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากสหภาพยุโรป (EU) และเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) แต่หากวัดจากจำนวนประชากรและมูลค่าการค้ารวมแล้ว ก็คงจะไม่ผิดนัก หากจะเรียกอาเซียน-จีนว่าเป็นเขตการค้าเสรีที่ “ใหญ่ที่สุดในโลก” เนื่องจากครอบคลุมประชากรกว่า 1,900 ล้านคน และมีปริมาณการค้ารวมสูงกว่า 4.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ

ไม่ต้องสงสัยเลยว่า เขตการค้าเสรีที่มีประชากรมากถึง 1 ใน 3 ของโลก และมีมูลค่าการค้าคิดเป็น 1 ใน 9 ของโลก มีความสำคัญแค่ไหนในการกระตุ้นการค้าและการลงทุนในภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ช่วยอธิบายว่า เหตุใดเศรษฐกิจของเอเชียยังขับเคลื่อนและเติบโตอย่างน่าทึ่งได้ในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมาขณะที่หลายภูมิภาคของโลกต้องประสบกับวิกฤติการเงินและเศรษฐกิจหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเขตการค้าอาเซียน-จีน ได้เป็น “แม่เหล็ก” ดึงดูดนักธุรกิจและนักลงทุนจากทั่วโลกซึ่งมีส่วนสำคัญที่ช่วยทำให้เอเชียเป็น “engine of growth” และเป็น “ตลาดทางเลือก” ในขณะที่ตลาดเก่าอย่างยุโรปและอเมริกากำลังป่วยอยู่

### ข้อเท็จจริงทางการค้าระหว่างไทยกับจีนภายหลัง 1 ขวบปีของเขตการค้าเสรีฯ

ในภาพรวม เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนส่งผลให้อัตราภาษีเฉลี่ยของสินค้าจากอาเซียนที่ไปขายในตลาดจีน ลดจากร้อยละ 9.8 เหลือ 0.1 ขณะที่อัตราภาษีเฉลี่ยของสินค้าจีนที่มาขายในตลาดอาเซียน ลดจากร้อยละ 12.8 เหลือ 0.6 หรือพูดง่ายๆ คือ กวาร์้อยละ 90 ของสินค้าที่อาเซียนและจีนค้าขายกันอยู่ มีภาษีลดลงเหลือ “ศูนย์เปอร์เซ็นต์” ซึ่งส่งผลให้ราคาข้าวของเครื่องใช้ ในสินค้าหลายประเภท มีราคาถูกลงมาก



1 ปีภายหลังจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ จีนได้กลายเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของอาเซียน ขณะที่อาเซียนเป็นคู่ค้าอันดับ 4 ของจีน รองจากสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่นตามลำดับ โดยสำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีน ได้เปิดเผยตัวเลขคร่าว ๆ ปรากฏว่า เมื่อเทียบกับปี 2552 มูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองฝ่ายในปี 2553 ขยายตัวร้อยละ 37.5 คิดเป็นเม็ดเงินเกือบ 3 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยอาเซียนเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 16,363 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ปี 2553  
ระหว่างประเทศกับอาเซียน

ภพภ	มูลค่า ทำเม้า-ส่งออก (ดอลลาร์สหรัฐ)	อภภ เปล่งขมเปล่ง (%)	มูลค่าส่งออก (ดอลลาร์สหรัฐ)	อภภ เปล่งขมเปล่ง (%)	มูลค่าทำเม้า (ดอลลาร์สหรัฐ)	อภภ เปล่งขมเปล่ง (%)
อาเซียน	292,776,543,000	37.5	138,206,703,000	30.1	154,569,840,000	44.8
- มาเลเซีย	74,215,410,000	42.8	23,805,517,000	21.3	50,409,893,000	55.9
- สิงคโปร์	57,057,643,000	19.2	32,347,944,000	7.6	24,709,699,000	38.8
- ไทย	<b>52,947,384,000</b>	<b>38.6</b>	<b>19,746,999,000</b>	<b>48.6</b>	<b>33,200,385,000</b>	<b>33.3</b>
- จีนไคบ์เซีย	42,750,024,000	50.6	21,972,754,000	49.3	20,777,270,000	52.0
- เวียดนาม	30,094,139,000	43.0	23,113,703,000	41.8	6,980,437,000	47.0
- ฟิลิปปินส์	27,746,249,000	35.1	11,540,782,000	34.3	16,205,467,000	35.6

เมื่อซุมลงไปที่การค้าไทยกับจีน จากสถิติปี 2553 จะเห็นว่า การค้าไทย-จีน ได้รับอานิสงส์อย่างน่าชื่นใจจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ โดยความหอมหวานเย้ายวนของนโยบาย “ภษีศุนย์” มีส่วนสำคัญที่ทำให้การค้าไทยกับจีนขยายตัวถึงร้อยละ 38.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีมูลค่าการค้ารวมกว่า 52,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยการส่งออกจากไทยไปจีนขยายตัวกว่าร้อยละ 48 เป็นผลให้ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากว่า 13,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ ในบรรดา 10 ประเทศสมาชิกอาเซียน ไทยอยู่ในลำดับที่ 3 ของประเทศที่ค้าขายกับจีนมากที่สุด รองจากมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดย 5 อันดับแรกของสินค้าที่ไทยส่งไปจีนมากที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์ประมวลผลข้อมูล ยางพารา เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติกชั้นปฐมภูมิ และผลิตภัณฑ์จากยางพารา ขณะที่ 5 อันดับแรกของสินค้าที่ไทยนำเข้าจากจีนมากที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้ไฟฟ้า อะไหล่เครื่องจักร และเคมีภัณฑ์



**เขตการค้าเสรีฯ ในมุมมองของกว้างซี มณฑลทางตอนใต้**

เช่นเดียวกับการค้าระหว่างอาเซียนกับจีนทั้งประเทศ ในฐานะที่เป็นมณฑลที่ถูกกำหนดให้เป็น “ประตูสู่ออาเซียน” ของจีน การค้าระหว่างกว้างซีกับอาเซียนในปี 2553 ก็เติบโตขึ้นถึงร้อยละ 32 โดยการส่งออกสินค้าจากอาเซียนไปกว้างซี ขยายตัวกว่าร้อยละ 45 ขณะที่การนำเข้าสินค้าจากกว้างซีของอาเซียน ขยายตัวร้อยละ 27.1

ซুমลงไปที่ไทย ในขอบปีแรกของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ นี้ การค้าระหว่างไทยกับกว้างซีขยายตัวอย่างก้าวกระโดด กว่าร้อยละ 82 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเฉพาะภาคการส่งออกของไทยไปกว้างซี เติบโตถึงเกือบร้อยละ 170 หรือ 1.7 เท่าเลยทีเดียว นอกจากวัตถุดิบ จำพวกผลิตภัณฑ์ยางพารา และเคมีภัณฑ์บางประเภทแล้ว สินค้าไทยที่เป็นที่นิยมในตลาดกว้างซี คือ ผลไม้ชนิดต่างๆ ของไทยทั้งของสดและของแปรรูป เช่น มังคุด ทุเรียน และลำไย

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ปี 2553  
เขตฯ กว่างซีจ้วงกับกลุ่มประเทศอาเซียน

ลำดับ	ประเทศ	มูลค่า นำเข้า-ส่งออก (กอนจาร์บรฺง)	อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)	มูลค่าส่งออก (กอนจาร์บรฺง)	อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)	มูลค่านำเข้า (กอนจาร์บรฺง)	อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)
	<b>อาเซียน</b>	<b>6,525,589,000</b>	<b>32.0</b>	<b>4,588,353,000</b>	<b>27.1</b>	<b>1,937,236,000</b>	<b>45.2</b>
1	เวียดนาม	5,126,149,000	28.7	4,078,800,000	31.7	1,049,350,000	18.3
2	สิงคโปร์	498,086,000	91.5	84,221,000	19.9	413,865,000	117.9
3	<b>ไทย</b>	<b>289,917,000</b>	<b>82.8</b>	<b>117,359,000</b>	<b>23.8</b>	<b>172,567,000</b>	<b>169.7</b>
4	มาเลเซีย	257,313,000	-5.3	120,265,000	-22.8	137,048,000	18.4
5	สิงคโปร์	239,189,000	28.6	97,843,000	-19.4	141,345,000	118.8
6	ฟิลิปปินส์	78,332,000	45.2	59,036,000	28.0	19,296,000	146.7
7	พม่า	18,903,000	9.3	18,550,000	7.7	353,000	-385.6
8	กัมพูชา	9,433,000	8.9	8,377,000	84.5	1,056,000	-76.8
9	ลาว	3,565,000	82.6	1,212,000	-10.8	2,354,000	296.4
10	บรูไน	2,702,000	23.7	2,699,000	25.6	3,000	-91.0

สำหรับกว้างซีแล้ว สามารถกล่าวได้ว่า การเปิดเสรีการค้าอาเซียน-จีน ได้ส่งผลให้กว้างซีต้องปรับโครงสร้างครั้งใหญ่ในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรของตนเอง

อุตสาหกรรมการผลิตผลไม้ของกว้างซี เป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัด เนื่องจากผลไม้หลายชนิดของกว้างซีกับอาเซียนมีความคล้ายคลึงกัน (เช่น มะม่วง สับปะรด กัลยาลิ้นจี่ และลำไย) แต่อาเซียนมีความได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิต คุณภาพสินค้า และราคาขายที่ถูกกว่ามาก อันเป็นผลให้ผลไม้จำนวนมากจากอาเซียนทะลักเข้าสู่กว้างซี



ตั้งแต่ที่ทั้งสองฝ่ายเริ่มมาตรการลดภาษีผักและผลไม้ในปี 2547 เมื่อเป็นเช่นนี้ รัฐบาลกว้างซีจึงได้เริ่ม ปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตผลไม้ของตนเองมา ตั้งแต่ปี 2546 เพื่อให้ผลไม้ของกว้างซีและอาเซียนมีความ “เกื้อกูลและเติมเต็ม” ซึ่ง กันและกันมากกว่าจะมา “แข่งขัน” กันเอง อาทิ การออกมาตรการควบคุมพื้นที่ปลูก ผลไม้ที่มีความคล้ายคลึงกับกลุ่มประเทศอาเซียน และการออกมาตรการส่งเสริมการ ปลูกไม้ผลเขตกึ่งร้อนและไม้ผลเขตอบอุ่น เช่น สัมพันธ์ที่เหมาะสมกับสภาพอากาศของ กว้างซีมากกว่าของอาเซียน

ในโอกาสการครบรอบ 1 ปีของเขตการค้าเสรีฯ นักวิชาการจีนหลายคนได้ก้าว ออกมาแสดงความคิดเห็นในเรื่องนี้ โดยเห็นว่ายังมีปัญหาสำคัญที่ทั้งฝ่ายจีนและ อาเซียนต้องร่วมกันแก้ไข เพื่อให้การจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ ยังประโยชน์ให้แก่ทุกฝ่าย อย่างแท้จริง ซึ่งสรุปได้ 4 ข้อหลักๆ คือ

หนึ่ง การค้าไม่สมดุล เนื่องจากจีนเสียดุลการค้าให้อาเซียนค่อนข้างมาก โดย ศ.หวัง ยวีจู่ หัวหน้าศูนย์ศึกษาวิจัย ฝ่ายศึกษาวิจัยภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก สถาบัน สังคมศาสตร์แห่งชาติจีน เห็นว่า ควรมีการวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆ ที่ก่อให้เกิดปัญหา การค้าไม่สมดุลฯ ซึ่งหากเป็นเพราะมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีหรือการขาด กลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกก็ควรต้องเร่งแก้ไข

สอง ปัญหาเกี่ยวกับระบบการขนส่งสินค้า โดย นางชุย จง ฟู่ รองประธาน สมาพันธ์โลจิสติกส์และจัดซื้อแห่งประเทศไทย เห็นว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านโลจิสติกส์ระหว่างจีนกับอาเซียน ค่อนข้างล่าสมัยและไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้มีต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูงเกินไป ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จีน และ อาเซียน จะต้องสร้างกลไกการเจรจา เพื่อบูรณาการระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งต้องกำหนดนโยบายร่วมกัน เพื่อเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ทั้งทางหลวง รถไฟ อากาศ และ ทางทะเล ซึ่งหากทำได้จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพในการ แข่งขันของทั้งสองฝ่าย

สาม การขาดการใช้ประโยชน์อย่างแท้จริงจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ ซึ่ง เห็นได้จากการที่ยังมีภาคเอกชนอีกจำนวนหนึ่งที่ไม่รู้ว่าต้องกรอก “ฟอร์ม E” หากจะ ขอรับสิทธิประโยชน์จากนโยบาย “ภาษีศูนย์” และ การที่ภาคเอกชนยังไม่รู้ถึงกฎ และ



ข้อบังคับทางการค้าปลีกย่อยอื่นๆ อันเป็นผลให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์สูงสุดจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีฯ ได้

สี่ การดำเนินงานภายใต้กรอบข้อตกลงยังไม่มี ความชัดเจน กล่าวคือ แม้จีนและกลุ่มประเทศอาเซียนจะมีการลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้า ความตกลงว่าด้วยการบริการ และความตกลงว่าด้วยการลงทุน แต่ในขั้นตอนการนำความตกลงต่างๆ ไปปฏิบัติ บางเรื่องยังมีปัญหา ซึ่งต้องจับตาดูอย่างใกล้ชิดอีกระยะหนึ่ง เพื่อหาทางแก้ไขต่อไป

พูดง่าย ๆ ก็คือ ทุกฝ่ายจำเป็นต้องแสดงศักยภาพการพัฒนาเขตการค้าเสรี ผ่านการเปิดตลาด และการขจัดข้อกีดกันทางการค้าและการลงทุน เพื่อบรรลุเป้าหมาย “ประสบความสำเร็จร่วมกัน” (Absolute Win-Win) ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการจัดตั้ง “เขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน”

\*\*\*\*\*



## “ชัวเถา” ในวันนี้

ชัวเถา (หรือ ซ่านโถว ในภาษาจีนกลาง) เมืองเล็กๆ ในมณฑลกว่างต้งที่คนไทยเชื้อสาย “จีนแต้จิ๋ว” ค่อนข้างดี เพราะเป็นถิ่นกำเนิดของอาภรณ์ของหลายๆ คนที่ในอดีตได้อพยพทางเรือมาตั้งรกรากในประเทศไทยในลักษณะ “เสื่อผืน หมอนใบ” ทว่าหลายครอบครัว ก็ประสบความสำเร็จในการตั้งตัว และ กลายเป็นกลุ่มคนที่มีบทบาททางเศรษฐกิจและสังคมของไทยอยู่ในปัจจุบันนี้

แต่ภาพของชัวเถาในวันนี้ แตกต่างโดยสิ้นเชิงกับชัวเถาเมื่อครั้งกระโน้น ความร่ำรวยในอดีต ไม่เหลือให้เห็นอีกแล้ว จะมีก็แต่อาคารสูงๆ ท่าเรือที่ทันสมัยและโรงงานอุตสาหกรรม

การที่พื้นที่บางส่วนของชัวเถาได้รับการประกาศให้เป็น “พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ” มาร่วม 30 ปี เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ชัวเถามีการพัฒนาแบบทุกวันนี้

และเมื่อ 1 พ.ค. 2554 ทางการเงินได้ขยายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของชัวเถาให้ครอบคลุมทั่วทั้งเมือง

ในบทความนี้ BIC ขอนำท่านไปรู้จักกับแง่มุมต่างๆ ของการพัฒนาเมืองชัวเถา ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจแก่ผู้ที่สนใจเมืองนี้ให้มากยิ่งขึ้น

### ข้อริเริ่มในการพัฒนาชัวเถา

ในปี 2524 ทางการเงินได้อนุมัติให้พัฒนาพื้นที่ 1.6 ตร.กม. ในเขตหลงหู เมืองชัวเถา เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ Special Economic Zone (SEZ)

SEZ เป็นหนึ่งในข้อริเริ่มของประธานาธิบดีเติ้ง เสี่ยวผิง ผู้ซึ่งต้องการให้จีนมีการติดต่อการค้ากับต่างประเทศมากยิ่งขึ้น นอกจากชัวเถาแล้ว เมืองเซี่ยเหมิน ไท่หนาน จูไห่และเซินเจิ้น (โดยชัวเถา จูไห่และเซินเจิ้น ต่างอยู่ในมณฑลกว่างต้ง) ก็ได้รับการพัฒนาให้เป็น SEZ เช่นกัน

จากนั้น พื้นที่ SEZ ของเมืองชัวเถาก็ได้รับการขยายอย่างต่อเนื่อง จาก 1.6 ตร.กม. ในปี 2524 เพิ่มเป็น 52.6 ตร.กม. ในปี 2527 เพิ่มเป็น 234 ตร.กม. ในปี 2532 และเพิ่มเป็น 1,956 ตร.กม. ในปี 2546 (จากนโยบายการปรับเปลี่ยนการจัดพื้นที่ของเขตตัวเมือง)



และล่าสุด เมื่อ 1 พ.ค. 2554 จากการผนวกเขตเฉิงไห่ (เถ่งไฮ่) เฉาหยาง เฉาหนานและหนานเอ้า ซึ่งเดิมอยู่ภายนอกเขตเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย (1 เขต 2 การปกครอง) SEZ ของเมืองฉวเถามีพื้นที่เพิ่มเป็น 2,064 ตร.กม. (ขนาดประมาณ 3 เท่าของประเทศสิงคโปร์ หรือเท่านครปฐมทั้งจังหวัด)

อันที่จริง ฉวเถาได้ทำหน้าที่เสมือนเมืองหน้าด่านทางทะเลเมืองแรก ๆ ของประเทศจีนมาตั้งแต่ปี 2403 จนได้รับฉายาให้เป็น “ร้านขายของเก่าแก่ 100 ปี” ประเทศมหาอำนาจ อาทิ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เยอรมัน ญี่ปุ่น รัสเซีย ฮอลแลนด์และเบลเยียม ได้เคยมาตั้งที่ทำการของสถานกงสุลใหญ่ที่นี่ ซึ่งมีความหมายโดยนัยว่า พื้นที่แห่งนี้มีความสำคัญถึงขนาดที่หลายประเทศต่างชาติต้องเข้ามาตั้งอาณาเขตของตนเอง เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าขายและขนส่งสินค้า

150 ปีผ่านไป คณะรัฐมนตรีจีนได้อนุมัตินโยบายส่งเสริมการสร้างสัมพันธไมตรี ในด้านการผลิตและความร่วมมือช่วยเหลือในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ระหว่างเมืองฉวเถากับพื้นที่ในเขตตะวันออกของมณฑลกว่างตุ้ง รวมถึงพื้นที่เลียบชายฝั่งทะเลตอนใต้ของมณฑลฝูเจี้ยน เนื่องจากฉวเถามีจุดแข็งด้านเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมทั้งสมัยใหม่และดั้งเดิม ได้รับการผลักดันให้เป็นผู้นำทางด้านพลังงาน อุตสาหกรรมเคมี ยาและเวชภัณฑ์ การขนส่งโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และสารสนเทศ รวมถึงการเกษตรยุคใหม่

นอกจากนี้ฉวเถายังร่วมมือกับไต้หวัน เพื่อสร้างแหล่งลงทุนด้านอุตสาหกรรม โดยเน้นพลังงานไฟฟ้า หลอดไฟและเทคโนโลยีชีวภาพ อันถือเป็นอุตสาหกรรมใหม่ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ก็ได้เริ่มกลายเป็นจุดเด่นในการลงทุนในเมืองฉวเถา

และล่าสุดคือแนวนโยบายที่จะพัฒนาฉวเถาให้เป็น Financial Center อีกแห่งหนึ่งของจีนด้วย

### ฉวเถาได้ประโยชน์อะไรจากการขยายพื้นที่ SEZ

การขยายพื้นที่ SEZ ช่วยสร้างโอกาสให้แก่เมืองฉวเถา ทั้งในเรื่องการใช้ประโยชน์จากที่ดิน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และการทำให้ทุกพื้นที่ของฉวเถาใช้กฎระเบียบต่างๆ เหมือนกัน ซึ่งถือเป็นการยกระดับศักยภาพโดยรวมของเมืองฉวเถา โดยเฉพาะศักยภาพในการผลิต และดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามายังเมืองฉวเถามากยิ่งขึ้น



พูดง่าย ๆ ก็คือ การขยายพื้นที่ SEZ ให้ครอบคลุมทั้งเมืองเช่นนี้ ทำให้ทางการ  
ชัวเถามีความง่ายขึ้นในการวางระบบสาธารณูปโภค การให้บริการสาธารณะ  
สวัสดิการและประกันสังคม และกฎหมาย อีกทั้งช่วยแก้ปัญหาช่องว่างของการพัฒนา  
ระหว่างพื้นที่ที่ก่อนหน้านี้ไม่ได้อยู่ใน SEZ กับพื้นที่ที่อยู่ใน SEZ อยู่แล้ว

การขยายเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ครอบคลุมทั่วทั้งเมือง เป็นกระแสการพัฒนา  
ใหม่ของการจีนที่น่าจับตามอง ก่อนหน้านี้ เมื่อวันที่ 1 ก.ค. 2553 จีนได้ใช้  
แนวทางนี้ที่เมืองเซินเจิ้น และเมื่อวันที่ 1 ต.ค. 2553 ก็ได้ใช้กับเมืองจูไห่ ซึ่งเป็น  
เครื่องยืนยันถึงความสำเร็จของนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนที่เริ่มขึ้นเมื่อ 30 ปีที่  
แล้ว

ด้วยศักยภาพและทำเลที่ตั้งที่อยู่กึ่งกลางระหว่างไต้หวันและฮ่องกง ชัวเถา  
น่าจะได้ประโยชน์เป็นอย่างมากจากนโยบายการขยายพื้นที่ SEZ โดยเฉพาะเมื่อ  
คำนึงว่าตลอดเวลาที่ผ่านมา ทั้งไต้หวันและฮ่องกง มีส่วนสร้างความเจริญมั่งคั่งมาสู่  
เขตเศรษฐกิจพิเศษในชัวเถา และ SEZ อื่นๆ ของจีน เช่น เซี่ยเหมิน ชัวเถา และเซิน  
เจิ้น

รัฐบาลจีนได้เตรียมรองรับความเจริญที่จะเกิดขึ้นกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเหล่านี้  
โดยการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟ  
ความเร็วสูงสายเซี่ยเหมิน-ชัวเถา-เซินเจิ้น (ทั้งสามเมืองล้วนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ)  
ซึ่งคาดว่าจะเปิดได้ในปลายปี 2554 เส้นทางรถไฟดังกล่าว จะช่วยร่นระยะเวลา  
การเดินทางเหลือเพียง 3 ชั่วโมง ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางวงแหวนเศรษฐกิจของทั้ง  
3 เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเกิดการพัฒนาร่วมกันในด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น

**เชื้อสายและความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติจะส่งผลประโยชน์อันใดแก่นักธุรกิจไทยได้  
บ้าง**

ในปัจจุบันชาวจีนเชื้อสายแต้จิ๋วกว่า 10 ล้านคนได้อพยพไปอยู่ประเทศต่าง ๆ  
กว่า 40 ประเทศ รวมถึงฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวัน ในขณะที่เศรษฐกิจของเมืองชัว  
เถาเองก็ได้พัฒนาความร่วมมือ สร้างความเข้มแข็งทางการค้ากับต่างประเทศกว่า  
120 ประเทศทั่วโลก



ประเทศไทยเองมีชาวจีนโพ้นทะเลเชื้อสายแต้จิ๋ว เป็นจำนวนมากไปมาหาสู่ระหว่างกันอย่างต่อเนื่องยาวนานตั้งแต่อดีต นับเป็นข้อได้เปรียบสำหรับนักธุรกิจไทยเชื้อสายจีนที่สามารถใช้ความสัมพันธ์ทางความรู้สึก หรือที่เรียกกันอย่างติดปากว่า “กาที้๊ง” ในการเริ่มต้นธุรกิจการค้าในชั่วเวลา หรือสานสัมพันธ์ที่มีให้มีความยั่งยืน และเป็นปีกแผ่นมากยิ่งขึ้น

\*\*\*\*\*



## เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง นครฉงชิ่ง แหล่งลงทุนแห่งใหม่ของโลก

“เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง ก่อตั้งขึ้น ในเดือน มิ.ย 2554 และเป็นหนึ่งในเขตที่อยู่ในแผนยุทธศาสตร์พัฒนาตะวันตกของจีน



ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจีน ฉบับที่ 12 ของมณฑลเสฉวน (ซึ่งจะบังคับใช้ระหว่าง 2554 – 2558) มีการวางแผนให้พัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง เป็นพื้นที่นำร่องเพื่อปฏิรูป และ พัฒนานครฉงชิ่ง โดยจะเป็นหัวจักรใหญ่ที่ช่วยกระตุ้น

การเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคตะวันตกแถบต้นแม่น้ำแยงซีเกียง และกระจายความเจริญสู่ดินแดนจีนตอนใน

พูดง่าย ๆ ก็คือ ทางการจีนตั้งเป้าหมายให้เขตเศรษฐกิจใหม่ฯ เป็นหนึ่งในเครื่องมือผลักดันเศรษฐกิจของมณฑลตอนในของจีนให้เติบโตทัดเทียมกับเขตชายฝั่งตะวันออก (ที่เปิดสู่ภายนอกมาก่อน เช่น กวางตุ้ง และเซี่ยงไฮ้) ทั้งด้านธุรกิจการเงิน การค้าการลงทุน การนำเข้าส่งออก ด้านอสังหาริมทรัพย์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และระบบการจัดการ ระบบการจัดเก็บภาษี รวมถึงเป็นช่องทางสำคัญเพื่อดึงดูดการพัฒนาในด้านต่างๆ สู่ดินแดนตอนใน ขณะเดียวกัน เขตฯ ก็จะเป็นประตูยุทธศาสตร์เชื่อมมณฑลตอนในของจีนกับโลกภายนอก

“เหลียงเจียง” เป็นเขตเศรษฐกิจแหล่งใหม่แห่งที่ 3 ของจีน ที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองที่มีการปกครองขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลางต่อจาก “เขตเศรษฐกิจใหม่ผู้ตง” ซึ่งก่อตั้งปี 2533 ในมหานครเซี่ยงไฮ้ และ “เขตเศรษฐกิจใหม่ปิ่นไห่” ซึ่งก่อตั้งปี 2543 ในนครเทียนจินและเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่แห่งแรกที่อยู่ในดินแดนจีนตอนใน

เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง ก่อตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก 5 ด้าน คือ หนึ่ง เป็นเขตริเริ่มการทดลองใช้นโยบายลดช่องว่างระหว่างเมืองและชนบท



สอง เป็นฐานการผลิตระดับสูงในภาคอุตสาหกรรมและภาคธุรกิจบริการ  
ของดินแดนจินตอนใน

สาม เป็นศูนย์กลางนวัตกรรมและศูนย์กลางทางการเงินแห่งภูมิภาคต้นน้ำ  
แยงซีเกียง

สี่ เป็นประตูสำคัญในการเชื่อมต่อจินตอนในออกสู่โลกภายนอก และ

ห้า เป็นพื้นที่เพื่อการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์

ในยุคศาสตร์การพัฒนา เขตเศรษฐกิจใหม่ๆ จะมุ่งเน้นภาคอุตสาหกรรม 5  
สาขา คือ ระบบคมนาคม การกำเนิดพลังงานไฟฟ้าและอุปกรณ์ (รวมถึงพลังงาน  
นิวเคลียร์และพลังงานลม) ยานยนต์พลังงานทางเลือก เทคโนโลยีสารสนเทศ และ  
การทหารและการป้องกันประเทศ โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการสร้างนวัตกรรม

จากยุทธศาสตร์ต่างๆ ข้างต้น เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียงกำลังจะก้าวสู่การ  
เป็นที่ตั้งของฐานการผลิตและแปรรูปขนาดใหญ่เพื่อรองรับการนำเข้าส่งออก เป็นที่ตั้ง  
ของเขตวิจัยและพัฒนาในภาคอุตสาหกรรมไฮเทค และภาคอุตสาหกรรมบริการ  
สมัยใหม่ รวมถึงเป็นศูนย์กลางทางการเงินและโมเดิร์นโลจิสติกส์แห่งต้นแม่น้ำแยงซี  
เกียง

### ทำเลที่ตั้ง

เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง ตั้งอยู่ทิศเหนือของเขตอวิจ (ที่ตั้งของตัวเมือง  
ฉงชิ่ง) มีอาณาเขต 1,200 ตร.กม ประกอบด้วย

1. **เขตเป่ย์เป่ย์** มีประชากร 6.3 ล้านคน ตั้งอยู่ทางด้านตะวันตก มีแม่น้ำเจีย  
หลิงเจียงไหลผ่านกลาง และเป็นที่ตั้งของ “เขตสินค้าทัณฑ์บนเหลียงลู่ชุนทาน” ซึ่ง  
เป็นเขตปลอดภาษีแห่งแรกที่อยู่ในดินแดนตอนในของจีน (เปิดดำเนินการเมื่อ 2552)

2. **เขตเจียงเป่ย์** มีประชากร 4.5 ล้านคน อยู่ทางด้านใต้ติดกับแม่น้ำเจีย  
หลิงเจียงและแยงซีเกียงตลอดแนว

3. **เขตอวีเป่ย์** มีประชากร 7.93 ล้านคน เป็นเขตที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด อยู่ตรง  
กลางระหว่างเขตเป่ย์เป่ย์และเขตเจียงเป่ย์โดย ด้านตะวันตกติดแม่น้ำเจียหลิงเจียง



รัฐบาลได้วางกรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาในเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง ออกเป็น 3 ระยะ คือ

**ระยะที่ 1 (ปี 2552-2553)** ซึ่งเป็นช่วงการวางแผนต่างๆ รวมถึงระบบ สาธารณูปโภคพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ (ทั้งทางถนน ราง ท่าเรือ)

**ระยะที่ 2 (ปี 2554-2555)** ซึ่งรัฐบาลตั้งเป้าหมายว่า จะสามารถเห็นถึง ผลสำเร็จในเบื้องต้นในการพัฒนาพื้นที่ได้ เมื่อสิ้นสุดระยะนี้ อาทิ โครงสร้างพื้นฐาน และกระบวนการพัฒนารูปแบบโดยรวม รวมถึงการมียอดการนำเข้า-ส่งออก อยู่ที่ ระดับ 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ มีบริษัท Top 500 ของโลกไม่น้อยกว่า 200 ราย เข้ามาลงทุนในเขตฯ คิดเป็นเม็ดเงินลงทุนกว่า 200,000 ล้านหยวน และมี ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 50 ล้านตู้

**ระยะที่ 3 (ปี 2556-2563)** ซึ่งรัฐบาลตั้งเป้าหมายว่า เขตเศรษฐกิจใหม่ฯ จะ มีความแข็งแกร่งในทุกด้าน และทำให้นครฉงชิ่งก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ แห่งต้นแม่น้ำแยงซีเกียงที่มีอิทธิพลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันตก และโดยรวมของประเทศ

ในทางสถิติ มีการตั้งเป้าว่า เมื่อถึงปี 2563 เขตฯ จะมี GDP ในระดับ 600,000 ล้านหยวน มีภาคการผลิตคิดเป็น 1 ใน 4 ของนครฉงชิ่ง มีเงินลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) คิดเป็นสัดส่วนเกินกว่า 1 ใน 3 ของนครฉงชิ่ง มี ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์กว่า 34,000,000 ตู้ และจะมีปริมาณขนส่ง ผู้โดยสารทางอากาศไม่น้อยกว่า 45 ล้านคน

### ศึกษาประสบการณ์จากเขตเศรษฐกิจรุ่นพี่

นายหวง ฉีฟาน นายกเทศมนตรีนครฉงชิ่ง กล่าวว่า เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียงจะเป็นเขตที่ทำให้นครฉงชิ่งมีการพัฒนาอย่างไร้ขีดจำกัด ในเวลาเดียวกัน จะต้องเรียนรู้ประสบการณ์จากเขตพัฒนาเศรษฐกิจอื่นๆ ทั่วประเทศ พร้อมสร้างสรรค์ นวัตกรรมใหม่ แสวงหาช่องทางในการเร่งพัฒนา และ ประสบการณ์ใหม่ๆ



“การพัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง จะยึดโมเดลของเขตเศรษฐกิจใหม่ผู้ตงและปินไห่เป็นสำคัญ ซึ่งทั้ง 3 แห่ง มีขนาดพื้นที่เท่ากันที่ 1,200 ตร.กม. และมีทำเลที่ถูกจัดสรรใหม่ขึ้นใหม่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโดยเฉพาะ”

การก่อตั้งเขตเศรษฐกิจใหม่ผู้ตงและปินไห่ ประสบความสำเร็จอย่างงดงาม ส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาลในเขตชายฝั่งตะวันออกและของจีน ซึ่งสามารถเป็นกรณีศึกษาอย่างดีสำหรับแนวโน้มการเจริญเติบโตในอนาคตของเขตเศรษฐกิจใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นอย่างเหลียงเจียงในนครฉงชิ่ง

ศาสตราจารย์หวัง หมิงเจียน จากมหาวิทยาลัย Chongqing Technology and Business มองว่า การก่อตั้งเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง อยู่ในช่วงเวลาที่จีนกำลังพัฒนาประเทศอย่างเต็มกำลัง รัฐบาลจึงมีนโยบายสนับสนุนต่างๆ นานาซึ่งประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล

รัฐบาลนครฉงชิ่งได้อนุมัติงบประมาณเริ่มต้นสู่เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียงเป็นจำนวนเงิน 10,000 ล้านหยวน ซึ่งถือว่ามากพอต่อการพัฒนาในเบื้องต้น หากเทียบกับงบประมาณในยุคที่เริ่มต้นก่อตั้งเขตเศรษฐกิจใหม่ผู้เจียงที่มีเพียง 2,000 ล้านหยวนเท่านั้น ฉะนั้น การเจริญเติบโตของเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียงที่อัตรา 30% จะทำให้มูลค่า GDP เพิ่มขึ้นทวีคูณภายใน 3 ปี มีความเป็นไปได้สูง

นอกจากนี้ ยังช่วยส่งเสริมและกระตุ้น “เขตเศรษฐกิจเฉิงตูฉงชิ่ง” ให้มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี รวมทั้งจะช่วยส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมพลังงาน น้ำ ไฟฟ้า และเหมืองแร่ ของมณฑลอื่นที่อยู่ข้างเคียง โดยเฉพาะยูนนานและก๊วยโจว หูหนาน หูเป่ย์ ส่านซี เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง

ตั้งแต่ปี 2553 บริษัท Top 500 ของโลก ได้เข้ามาสร้างฐานการผลิตในเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง แล้ว 54 ราย อาทิ HP, Seimens, Lumiere, Pavilion, Chanel, Ford, China Honeywell

### โอกาสที่รออยู่

ปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง กำลังเป็นที่สนใจของนักลงทุนจากทั่วโลก ขณะเดียวกันรัฐบาลก็กระตุ้นเศรษฐกิจด้วยการลงทุนการก่อสร้างระบบ



สาธารณูปโภคพื้นฐาน รวมทั้งได้มีการออกมาตรการต่างๆ ที่เอื้อต่อการพัฒนา ซึ่ง  
วิสาหกิจที่เกี่ยวข้องสามารถได้รับประโยชน์จากมาตรการดังกล่าว เช่นเดียวกับการ  
ก่อตั้งเขตเศรษฐกิจใหม่ผู้ตงและจินปิน ทว่าเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียงมีขนาดใหญ่  
กว่าผู้ตงเกือบ 1 เท่าตัว

หากจะเรียกว่า การเกิดขึ้นของเขตเศรษฐกิจใหม่เหลียงเจียง เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้  
ให้เกิด “ยุคทอง” แห่งการพัฒนาภูมิภาคตะวันตก ก็คงไม่ผิดนัก ซึ่งเป็นโอกาสที่  
ยิ่งใหญ่สำหรับนักลงทุนที่มองเห็นถึงศักยภาพและความรุ่งโรจน์ของเขตเศรษฐกิจใหม่  
เหลียงเจียง นครฉงชิ่ง เขตเศรษฐกิจใหม่แห่งที่ 3 ของจีนและแหล่งลงทุนแห่งใหม่  
ของโลกในปัจจุบัน

\*\*\*\*\*



## เปิดตำนานอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซี

ชื่อของ “มณฑลเจียงซี” (Jiangxi Province) อาจไม่ค่อยเป็นที่คุ้นหูคนไทยมากเท่าไรนัก เนื่องจากเป็นมณฑลที่ตั้งอยู่ตอนในของประเทศจีนที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจช้ากว่าบรรดามณฑลชายฝั่งทะเลตะวันออก เช่น กวางตุ้ง และมหานครเซี่ยงไฮ้

แต่อันที่จริงแล้ว มณฑลเจียงซี มีจุดเด่นที่น่าสนใจอยู่ไม่น้อย โดยเฉพาะในเรื่องความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เทคโนโลยีระดับสูง เช่น อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของจีน ซึ่งได้ถือกำเนิดขึ้นที่มณฑลแห่งนี้ และมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องมาเป็นกว่า 60 ปี



### อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของจีน

การผลิตอากาศยานเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เม็ดเงินลงทุนจำนวนมหาศาล ใช้เทคโนโลยีระดับสูง และเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของประชาชนและความ

มั่นคงของชาติ ดังนั้น บทบาทของภาครัฐในการสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

ปัจจุบัน จีนมีหน่วยงานชื่อ Aviation Industry Corporation of China (AVIC) ทำหน้าที่กำกับดูแลอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของประเทศจีน รวมถึงการกำหนดนโยบายทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน ตั้งแต่เรื่องของการวางแผนออกแบบ การผลิต การจำหน่าย ไปจนถึงการจัดการการให้บริการ โดยมีขอบเขตของอากาศยานครอบคลุมทั้งเฮลิคอปเตอร์ เครื่องบินที่ใช้ในการเกษตร (Agriculture Aircraft) เครื่องบินฝึกหัด (Training Plane) เครื่องบินสำหรับใช้งานทั่วไป (General – Purpose Aeroplane) เครื่องบินรบ และเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่



ในปี 2550 รัฐบาลกลางได้ประกาศยกระดับ “โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินขนาดใหญ่ในเชิงพาณิชย์” ให้ก้าวขึ้นเป็นยุทธศาสตร์แห่งชาติโดยมีจุดประสงค์ เพื่อพัฒนาศักยภาพการผลิตเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่เพื่อรองรับความต้องการในประเทศ และให้แข่งขันได้กับบริษัทจากชาติตะวันตกอย่าง Boeing และ Airbus ที่ถือได้ว่าผูกขาดในอุตสาหกรรมด้านนี้ของโลก

นอกจากนี้ จากเหตุการณ์ภัยหนาวที่รุนแรงและแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในปี 2551 ได้ทำให้ทางการจีนตระหนักถึงความต้องการเฮลิคอปเตอร์และเครื่องบิน สำหรับใช้งานทั่วไปที่เพิ่มขึ้นสำหรับใช้ในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้น จีนจึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินขึ้น โดยกระจายการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินไปยังมณฑลหลายต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซีด้วย

### อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซี

การผลิตอากาศยานถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรกในมณฑลเจียงซีเมื่อปี 2494 โดยเจียงซีเป็นมณฑลแรกของจีนที่ผลิตเครื่องบินได้สำเร็จ

ปัจจุบัน อุตสาหกรรมผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซีมีความก้าวหน้าไปมากจนมีศักยภาพที่จะสามารถผลิตเครื่องบินทั้งลำได้ ถือได้ว่าเป็นฐานการผลิต วิจัย และพัฒนาด้านการบินที่สำคัญของประเทศ

มณฑลเจียงซีเป็นมณฑลเดียวในประเทศจีนที่มีบริษัท ที่สามารถผลิตเครื่องบินเต็มลำได้ถึง 3 แห่ง ได้แก่

- 1) กลุ่มบริษัทหงตู (Hongdu Aviation Industry Group LTD.)
- 2) กลุ่มบริษัทฉางเหอ (Changhe Aircraft Industry Group)
- 3) บริษัทจิ่วเจียงหงยิง (九江红英飞机制造有限公司)

นอกจากนี้ มณฑลเจียงซียังมีสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และสถานีทดลองที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะอีกหลายแห่ง อาทิ สถาบันวิจัยหมายเลข 602 เป็นสถาบันวิจัยและออกแบบเฮลิคอปเตอร์โดยเฉพาะ สถาบันวิจัยหมายเลข 650 สถาบันวิจัยและออกแบบเครื่องบินของกลุ่มบริษัทหงตู รวมถึง มหาวิทยาลัยการบิน



แห่งนครหนานชาง (Nanchang Hangkong University) ที่เปิดสอนหลักสูตรเกี่ยวกับการบินครอบคลุมทุกด้าน ตั้งแต่วิศวกรรมการออกแบบ วิศวกรรมระบบ และ อบรมบุคลากร รวมถึงการบริการและการจัดการการบิน

### “เครื่องบิน C919” กับภารกิจครั้งสำคัญของอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซี

ปี 2550 รัฐบาลจีนได้ดำเนิน “โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินขนาดใหญ่ในเชิงพาณิชย์” โดยให้ AVIC ทำหน้าที่รับผิดชอบตั้งแต่การออกแบบ การผลิต ไปจนถึงการจำหน่ายเครื่องบินพาณิชย์ที่ผลิตโดยบริษัทของจีน

เป้าหมายที่สำคัญของโครงการนี้ คือการผลิตเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่มีชื่อว่า COMAC919 หรือ C919 ซึ่งถือเป็นเครื่องบินพาณิชย์ที่มีขนาดและคุณสมบัติใกล้เคียงกับเครื่องบิน A320 ของบริษัท Airbus และเครื่องบิน B737 ของบริษัท Boeing

ก่อนที่จะเกิดโครงการผลิตเครื่องบิน C919 บริษัทหนงตูและบริษัทอื่นๆ ในมณฑลเจียงซีได้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ให้กับทั้งบริษัท Boeing และ Airbus อยู่แล้ว ทำให้ในเดือนพฤษภาคมปี 2552 AVIC ได้เลือกบริษัทหนงตูเพื่อลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วมโครงการผลิตเครื่องบิน C919 โดยหนงตูถือเป็น 1 ใน 9 บริษัทผลิตอากาศยานจากทั่วประเทศจีนที่ได้เข้าร่วมโครงการนี้เป็นกลุ่มแรก

ต่อมา บริษัทฉางเหอก็ได้เข้าร่วมในโครงการนี้ ทำให้มณฑลเจียงซีเป็นมณฑลเดียวในประเทศจีนที่มีถึง 2 บริษัทที่ได้เข้าร่วมอยู่ในโครงการผลิตเครื่องบิน C919

บริษัทหนงตูได้รับมอบหมายให้ทำการวิจัยและผลิตในส่วนกลางลำและท้ายลำ รวมถึงชิ้นส่วนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงประมาณร้อยละ 25 ของเครื่องบินทั้งลำ ส่วนบริษัทฉางเหอได้รับมอบหมายให้วิจัยและผลิตในส่วนปีกและชิ้นส่วนอื่นๆ

ทั้งนี้ ตามกำหนดการของโครงการจะสามารถผลิตได้จริงในปี 2559 ที่นครหนานชาง



## ปัจจัยการสนับสนุนจากรัฐบาล

อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซีเอง ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องทั้งจากรัฐบาลท้องถิ่นและรัฐบาลกลาง สรุปได้ดังนี้

1) การสนับสนุนจากรัฐบาลมณฑล - โดยคำนี้ว่า อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานมีความเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมอื่นๆ อีกหลายอุตสาหกรรม ก่อปรกั้เป็นตัวช่วยพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีให้กับมณฑลได้ รัฐบาลมณฑลเจียงซีได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็ในแผนพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนยุทธศาสตร์ของมณฑลปี 2546 - 2550 หรือในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 5 ปี ฉบับที่ 11 (2549 - 2553) ของมณฑล

2) การสนับสนุนโดยรัฐบาลกลาง - เมื่อต้นปี 2553 คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปประเทศได้อนุมัติโครงการ “ฐานผลิตอากาศยานเทคโนโลยีขั้นสูงระดับประเทศ” ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องกับโครงการผลิตเครื่องบิน C919 กล่าวโดยสรุปโครงการนี้จะทำหน้าที่เป็นเสมือนหัวรถจักรให้การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดของมณฑลเจียงซีเป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยโครงการแบ่งระดับออกเป็น “ 1 เมืองกับ 2 เขต ”

1 เมือง หมายถึง เมืองอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานนครหนานชาง ซึ่งเป็นพื้นที่หลักของโครงการ แบ่งการลงทุนออกเป็น 3 ระยะ ใช้เงินลงทุนรวมกว่า 40,000 ล้านหยวน บนเนื้อที่ทั้งหมด 25 ตร.กม. มีกลุ่มบริษัทหนงตูเป็นผู้ดูแลหลัก เมืองอุตสาหกรรมฯ มีเป้าหมายเป็นแหล่งวิจัยและผลิตชิ้นส่วนให้กับเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ เครื่องบินที่ใช้ทางทหาร รวมถึงเป็นแหล่งรับจ้างผลิตของโครงการจากต่างประเทศ รวมถึงการเป็นที่ตั้งของสนามบินของกลุ่มบริษัทหนงตู

2 เขต หมายถึง 1) เขตนิคมอุตสาหกรรมผลิตเฮลิคอปเตอร์จิ่งเต๋อเจิน ตั้งอยู่บนพื้นที่ 18 ตร.กม. ในเมืองจิ่งเต๋อเจิน มีกลุ่มบริษัทเซาเหอและสถาบันวิจัยหมายเลข 602 เป็นผู้ดูแลหลัก และ 2) เขตนิคมอุตสาหกรรมผลิตอากาศยาน จีวเจียง มีบริษัทจีวเจียงหงยิงเป็นผู้ดูแลหลัก ตั้งอยู่ในพื้นที่ของเขตอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออกของเมืองจีวเจียงบนเนื้อที่ 2 ตร.กม.



## เป้าหมายและโอกาสการเติบโตในอนาคต

แม้ว่าโครงการผลิตเครื่องบิน C919 จะเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซี แต่ด้วยศักยภาพที่สามารถผลิตอากาศยานได้หลากหลายประเภทมาตั้งแต่อดีตทำให้มณฑลเจียงซีมีเป้าหมายในการพัฒนาที่ไกลกว่านั้น โดยในเดือนมีนาคม 2554 มณฑลเจียงซีได้ประกาศโครงการล่าสุดที่ใช้ชื่อว่า “แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องของมณฑลเจียงซี” อย่างเป็นทางการ โดยตั้งเป้าหมายว่า ในปี 2558 รายได้รวมของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตอากาศยานของทั้งมณฑลจะต้องมีมูลค่ารวม 9 หมื่นล้านบาท โดยเป็นกำไรมูลค่า 5,200 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังจะเร่งส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตเฮลิคอปเตอร์และเครื่องบินฝึกหัดให้ทำหน้าที่เป็นฐานการผลิตหลักของประเทศ และสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ของเครื่องบินที่ใช้งานทั่วไปและเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ รวมถึงผลักดันให้เป็นแหล่งรับจ้างผลิตจากต่างชาติ เพื่อรองรับกับความต้องการเครื่องบินในทุกประเภทที่จะเพิ่มขึ้นอีกมาก

จากการคาดการณ์ถึงการเติบโตของตลาดเครื่องบินในเวลา 20 ปีข้างหน้า พบว่า ประเทศจีนจะมีความต้องการเครื่องบินฝึกหัดเทคโนโลยีระดับสูงจำนวน 1,000 ลำ เครื่องบินที่ใช้ในการเกษตรและเครื่องบินสำหรับใช้งานทั่วไป 2,500 ลำ เครื่องบิน C919 2,200 ลำ และเฮลิคอปเตอร์ 20,000 ลำ ซึ่งเป็นโอกาสและความท้าทายครั้งยิ่งใหญ่ของอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของมณฑลเจียงซี

## ปฐมบทความร่วมมือด้านการบินของเจียงซีและการบินไทย

ในส่วนของประเทศไทยแม้จะไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยาน แต่ในด้านการฝึกอบรมการบริการที่เกี่ยวข้องกับการบินถือได้ว่ามีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับโลก ดังนั้น จึงเป็นโอกาสดีของประเทศไทยที่จะใช้จุดแข็งในด้านการบริการที่มีอยู่เพื่อเติมเต็มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของจีนได้

ในเดือนกรกฎาคม 2554 ที่ผ่านมา คณะผู้แทนจากประเทศไทยโดยสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (TFTA – THAI Flight Training Academy) ของบริษัท การ



บินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีโอกาสเดินทางไปยังมหาวิทยาลัยการบินแห่งนครหนานชางเพื่อพูดคุยถึงความเป็นไปได้ในการร่วมมือแลกเปลี่ยนการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินระหว่างกัน โดยทั้งสองฝ่ายต่างเห็นตรงกันที่จะใช้ข้อได้เปรียบของแต่ละฝ่ายในการสานต่อความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ผลจากความร่วมมือดังกล่าวจะก้าวหน้าไปในทิศทางใด อุตสาหกรรมการบินของไทยจะสามารถอาศัยโอกาสนี้เติบโตไปพร้อมกับจีนได้หรือไม่ BIC จะขอติดตามและนำมารายงานให้ทราบในโอกาสต่อไป

\*\*\*\*\*



## เมืองเซี่ยเหมิน ดาวรุ่งพุ่งแรงด้านการพัฒนา และตัวแปรสำคัญของการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับไต้หวัน

### มณฑลฝูเจี้ยนและความสำคัญของเมืองเซี่ยเหมิน

มณฑลฝูเจี้ยนตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของจีน ตรงข้ามกับเกาะไต้หวัน ประกอบด้วย 9 เมือง คือ นครฝูโจว (นครเอก) เมืองเซี่ยเหมิน เมืองเฉียวจินโจว เมืองจางโจว เมืองหนานผิง เมืองฝูเถียน เมืองหนิงเต๋อ เมืองชานหมิง และเมืองหลงเหยียน ในจำนวนนี้ มีเมืองท่าที่สำคัญ 2 แห่ง คือ เมืองเซี่ยเหมินและนครฝูโจว

เมืองเซี่ยเหมินมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจครั้งสำคัญของจีน 2 ครั้ง

ครั้งแรก คือ หลังยุคสงครามฝิ่นระหว่างจีนและสหราชอาณาจักรในปี 2385 ที่จีนโดนบังคับให้ลงนามสนธิสัญญานานจิงซึ่งจีนถือว่าเป็นสนธิสัญญาที่ไม่ยุติธรรมเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์จีน โดยบังคับให้จีนต้องยกเลิกการผูกขาดในธุรกิจของรัฐบาลต่างๆ รวมถึงบังคับให้จีนเปิดท่าเรือที่สำคัญ 5 แห่ง อันได้แก่ เมืองเซี่ยเหมิน เมืองฝูโจว เมืองกว่างโจว เมืองหนิงโป และเมืองเซียงไฮ้

ครั้งที่สอง คือ ในปี 2523 ที่เซี่ยเหมินได้รับเลือกจาก เด็ง เสี่ยวผิง ให้เป็นหนึ่งในห้าเมืองที่ได้รับการประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone - SEZ)

### เหตุผลหลักสองประการในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

หนึ่ง รัฐบาลกลางของจีนจำเป็นต้องสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อเป็นพื้นที่ทดลองการนำระบบเศรษฐกิจแบบตลาดเสรีมาใช้ในประเทศจีนอย่าง ค่อยเป็นค่อยไป (เพื่อศึกษาความเหมาะสมของระบบ และผลกระทบ ก่อนที่จะบังคับใช้เศรษฐกิจเสรีกับเมืองอื่นๆ ของจีนต่อไป)

สอง ความต้องการที่จะก้าวหน้าและพัฒนาให้ทัดเทียมนานาชาติ โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษจะเป็นพื้นที่สำคัญของการดึงดูดเงินลงทุนต่างชาติ เทคโนโลยี ตลอดจนความรู้และการจัดการบริหารต่างๆ เพื่อการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด



## นโยบายพิเศษภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

รัฐบาลกลางจีนได้กำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อใช้เฉพาะในเขตหรือบริเวณที่ถูกจัดตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งสรุปได้ 3 ประการหลัก ได้แก่

1. การให้สิทธิพิเศษสำหรับการลงทุนจากต่างชาติ
2. การให้อิสระทางการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น
3. การดำเนินการปรับปรุงกลไกและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อาทิ การเร่งพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน การวางเป้าหมายให้พื้นฐานเศรษฐกิจส่วนใหญ่เกิดจากการลงทุนของบริษัทต่างชาติ และ การปล่อยให้กลไกตลาดเป็นตัวกำหนดเศรษฐกิจโดยรัฐบาลไม่เข้าไปแทรกแซง

## ความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองเซี่ยเหมิน

### ในมุมมองระดับจุลภาค (Micro-Perspective)

รัฐบาลกลางได้อนุมัติการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองเซี่ยเหมินในปี 2523 และได้เริ่มการก่อตั้งอย่างเป็นทางการในเขตหูหลี่ในปี 2524 ต่อจากนั้นในปี 2527 รัฐบาลกลางจีนได้ประกาศให้มีการขยายเขตเศรษฐกิจจาก ที่จำกัดเฉพาะเขตหูหลี่ให้ครอบคลุมพื้นที่ที่อยู่บนเกาะเซี่ยเหมินทั้งหมด ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำด้านความเจริญระหว่างพื้นที่บนเกาะและพื้นที่นอกเกาะอย่างชัดเจน

จากข้อมูลสถิติมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมระหว่างพื้นที่ต่างๆ พบว่าพื้นที่ที่อยู่บนเกาะซึ่งประกอบด้วยเขตซือหมิงและเขตหูหลี่ จะเป็นพื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจสูงกว่าพื้นที่ที่อยู่นอกเกาะ ด้วยมูลค่า GDP สูงถึง 60,852 ล้านหยวนและ 51,374 ล้านหยวนตามลำดับในปี 2553 โดยในช่วงเวลาเดียวกันเขตพื้นที่นอกเกาะซึ่งได้แก่ เขตไห่ซาง เขตจีเหมย เขตถงอัน และเขตเสียงอันกลับไม่มีเขตใดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในสูงเกิน 30,000 ล้านหยวนยกเว้นเขตไห่ซางที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมเกินระดับ 30,000 ล้านหยวนมาเล็กน้อยดังตาราง



พื้นที่	GDP เมืองเซี่ยเหมิน ปี 2553	
	GDP (ล้านบาท)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
เขตซือหมิง	60,852	+12.5
เขตหุหลี่	51,374	+14.1
เขตไห่ซาง	30,743	+14.8
เขตจีเหมย์	28,086	+19.7
เขตถงอัน	14,691	+13.8
เขตเสียงอัน	19,627	+35.0

ดังนั้น ในช่วงกลางปี 2553 รัฐบาลจีนได้อนุมัติและประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษจากที่มีอยู่เดิมให้ครอบคลุมถึงพื้นที่นอกเกาะเซี่ยเหมิน ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษกินพื้นที่กว้างขึ้นถึง 11 เท่าจากเดิม 131 ตร.กม. หรือเกือบ 1,600 ตร.กม

นายกเทศมนตรีเมืองเซี่ยเหมินในขณะนั้น นายหลิว ซื่อกู่ย (Liu Cigui) ได้ออกมาแสดงความคิดเห็นว่าการขยายเขตเศรษฐกิจพิเศษจะเป็นการขยายและพัฒนาเมืองอีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ยังเป็นการยกระดับสถานะและบทบาทของเมืองเซี่ยเหมินในการแลกเปลี่ยนและสร้างความร่วมมือกับไต้หวัน

#### ในมุมมองในระดับมหภาค (Macro-Perspective)

ผลจากนโยบายของรัฐ ในการผลักดันเมืองเซี่ยเหมินให้กลายเป็นหนึ่งในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้เมืองเซี่ยเหมินเป็นเมืองท่าที่ต่างชาติรู้จักกันดี เมื่อประกอบกับการที่เมืองเซี่ยเหมินเป็นเมืองที่มีทัศนียภาพงดงามจนกระทั่งได้รับสมญานามว่า “สวนดอกไม้กลางทะเล” เมืองเซี่ยเหมินจึงกลายเป็นทั้งเมืองท่าและเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของจีน

ในปัจจุบัน เมืองเซี่ยเหมินมีความเจริญในหลายด้านด้วยกัน ทั้งในด้านการค้าและความเป็นมาซ์ของเมืองเซี่ยเหมินจนได้รับการคัดเลือกให้เป็นสถานที่จัดงานระดับโลกหลายงาน

ในด้านการค้า ภายหลังจากการจัดตั้งเขต ฯ เมืองเซี่ยเหมินก้าวขึ้นมาเป็นเมืองท่าลำดับต้นๆ ของจีนที่มีอัตราการค้าระหว่างประเทศอยู่ในระดับสูง โดยจากข้อมูลของ



ปี 2553 ระบุว่า ท่าเรือเซี่ยเหมินเป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่านเข้า-ออกมากที่สุด เป็นลำดับที่ 7 ของจีน โดยมีปริมาณถึง 5.82 ล้าน TEU โดยสินค้าส่งออกของ เมืองเซี่ยเหมินโดยมากเน้นสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงหรือสินค้าประเภทเครื่องจักรซึ่ง แสดงให้เห็นว่า เมืองเซี่ยเหมินมีการพัฒนาในด้านเทคนิควิทยาการมากขึ้นอย่างต่อเนื่องนับจากอดีตเป็นต้นมา โดยตลาดส่งออกที่สำคัญก็ได้แก่ ยุโรป สหรัฐอเมริกา และ อาเซียน ตามลำดับ

สำหรับประเทศไทย มีการติดต่อการค้ากับเมืองเซี่ยเหมินเป็นจำนวนไม่น้อยเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากตาราง

มูลค่าการค้าเซี่ยเหมิน - ไทย ปี 2544 - 2553

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	2544	2545	2546	2547	2548
นำเข้า	108.26	181.86	254.75	277.6	286.71
ส่งออก	60.5	73.36	101.07	152.56	202.79
รวม	168.76	255.22	355.82	430.16	489.5
ปี	2549	2550	2551	2552	2553
นำเข้า	426.19	467.05	656.49	660.8	874.33
ส่งออก	252.21	325.47	453.47	447.2	634.42
รวม	678.4	792.52	1,110.00	1,108.00	1,508.80

สินค้า 5 อันดับแรกที่เซี่ยเหมินนำเข้าจากไทยได้แก่ อุปกรณ์ไฟฟ้า ยางพารา เครื่องจักร พลาสติกและเคมีอินทรีย์ (Organic Chemicals) ส่วนสินค้าที่เซี่ยเหมินส่งออกไปไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือทางการแพทย์ รองเท้า ร่ม และ เครื่องจักร

ในด้านความเป็นไมซ์ (Meeting, Incentive, Convention, Exhibition - MICE) เมืองเซี่ยเหมินเป็นเมืองที่มีการจัดงานทั้งในระดับภายในประเทศและระดับระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยมีงานประจำปีที่สำคัญ ได้แก่ งานแสดงสินค้านานาชาติ ซึ่งเป็นงานแสดงสินค้าน่อสร้างที่ใหญ่ที่สุดอันดับ 2 ของโลกรองจากเวโรน่าของอิตาลี และ งาน “จีวปา” ซึ่งเป็นงานเทรดแฟร์ที่มีชื่อเสียงที่สุดในภูมิภาค



ตะวันออกเฉียงใต้ของจีน โดยในปี 2553 ที่ผ่านมาได้ถูกจัดขึ้นพร้อมกับงานระดับนานาชาติอย่าง World Investment Forum (WIF) ครั้งที่ 2 ที่จัดโดย UNDP ซึ่งเป็นงานที่ผู้นำประเทศและผู้นำองค์กรระหว่างประเทศทางการเงินต่างๆ ร่วมประชุมหารือถึงแนวทางการลงทุนระหว่างประเทศ สำหรับรัฐบาลจีนเองได้ส่งนายสี จิ้นผิงว่าที่ผู้นำประเทศจีนคนต่อไปเข้าร่วมงานนี้ด้วย ถือเป็นการตอกย้ำความเป็นไมซ์ของเมืองเซี่ยเหมิน

ในด้านความเป็นศูนย์กลางทางการเงิน (Financial Hub) ของชายฝั่งตะวันตกช่องแคบไต้หวันนั้นจากการที่มีธุรกิจจากไต้หวันเข้ามาลงทุนในจีนแผ่นดินใหญ่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ ปัจจุบันทุนจากไต้หวันถือเป็นทุนจากนอกจีนแผ่นดินใหญ่ที่มีสัดส่วนการลงทุนในเมืองเซี่ยเหมินมากที่สุด โดยในปี 2553 มีสัดส่วนถึงร้อยละ 43.22 ของทุนจากนอกแผ่นดินใหญ่ทั้งหมด ดังนั้น เพื่อเป็นการดึงดูดการลงทุนและอำนวยความสะดวกให้กับธุรกิจจากไต้หวัน เมืองเซี่ยเหมินจึงมีนโยบายที่ต้องการจะเป็ศูนย์กลางทางการเงินแห่งชายฝั่งตะวันตกของช่องแคบไต้หวัน โดยปัจจุบันมีสถาบันการเงินของไต้หวันหลายแห่งเข้ามาเปิดดำเนินการในเซี่ยเหมินทั้งในรูปแบบของการเข้ามาเปิดสาขาด้วยตัวเอง และ ในลักษณะของการร่วมทุนกับสถาบันการเงินท้องถิ่น

### สัญญาณหลักแห่งการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของเมืองเซี่ยเหมิน

#### 1. เขตท้ายซี : เครื่องมือเชื่อมโยงระหว่างสองจีน

เขตท้ายซี หรือ เขตเศรษฐกิจเลียบชายฝั่งทะเลตะวันตกของช่องแคบไต้หวัน (The West Taiwan Strait Economic Zone) ได้รับไฟเขียวอนุมัติจากสำนักคณะรัฐมนตรีจีนให้จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ประกอบด้วย 23 เมืองใน 4 มณฑล มีประชากรรวมประมาณ 60 – 80 ล้านคน โดยมีมณฑลฝูเจี้ยนเป็นหัวใจหลักในการเชื่อมโยงสองพื้นที่ เพื่อเป็นเครื่องมือในการแลกเปลี่ยนความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าการลงทุน วัฒนธรรม และ สังคมระหว่างจีนแผ่นดินใหญ่และไต้หวัน



การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจฯ ทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างจีนและไต้หวันเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยประเด็นสำคัญที่ไม่สามารถมองข้ามนั้นคือ ความสัมพันธ์ของจีนและไต้หวันที่พัฒนาไปในทิศทางที่ดีขึ้นนั่นเอง นอกจากนี้จีนยังได้ประโยชน์ในด้านความรู้ทางอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีจากไต้หวัน เนื่องจากไต้หวันมีความเจริญในด้านดังกล่าวมากกว่าจีน และเมืองเซี่ยเหมินซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านในการติดต่อกับไต้หวันย่อมมีบทบาทที่สำคัญในเรื่องนี้

2. ข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ : จุดพลิกประวัติศาสตร์หน้าใหม่แห่งจีนเมื่อเดือนมิถุนายนปี 2553 เป็นอีกหนึ่งวันสำคัญในประวัติศาสตร์ระหว่างจีนและไต้หวัน เนื่องจากเป็นวันลงนามในข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (Economic Cooperation Framework Agreement - ECFA) ร่วมกันระหว่างสองพื้นที่

ข้อตกลงฯ มีสาระสำคัญสองเรื่อง ได้แก่ การลดภาษีสินค้าและการเปิดเสรีด้านการบริการมากขึ้น

ด้านการค้าสินค้า ข้อตกลงฯ กำหนดให้มีการลดภาษีสินค้าให้เหลือร้อยละศูนย์ภายใน 2 ปี ครอบคลุมสินค้า 806 รายการ โดยจีนจะลดภาษีสินค้าที่นำเข้าจากไต้หวันจำนวน 539 รายการ และไต้หวันจะลดภาษีนำเข้าจากจีน 267 รายการ

ด้านการบริการ จีนจะเปิดเสรีให้ผู้ประกอบการไต้หวันเข้ามาให้บริการได้ 11 ประเภท ได้แก่ บัญชี คอมพิวเตอร์ ด้านการวิจัยและพัฒนา การจัดการประชุม การออกแบบเฉพาะทาง ภาพยนตร์ โรงพยาบาล ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ธนาคาร บริษัทหลักทรัพย์และธุรกิจประกันภัย ในขณะที่ไต้หวันจะเปิดเสรีให้ผู้ประกอบการจีน 9 ประเภท อาทิ ด้านวิจัยและพัฒนา การจัดการประชุม การจัดงานนิทรรศการ การออกแบบผลิตภัณฑ์ ภาพยนตร์ ธุรกิจนายหน้า ธุรกิจด้านกีฬา และธุรกิจบันเทิงอื่นๆ

สังเกตได้ว่า ข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจหรือ ECFA ได้ให้สิทธิประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจอย่างมากมายกับไต้หวัน แต่ทว่าจีนเองก็เล็งเห็นประโยชน์ทางการเมืองที่จะได้ในระยะยาวเช่นกัน



ความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นระหว่างจีนและไต้หวัน ทำให้เมืองเซียเหมินซึ่งเป็นเมืองนำร่องในการติดต่อกับไต้หวันได้รับประโยชน์หลายประการ อาทิ การผ่อนคลายความตึงเครียดระหว่างช่องแคบทำให้ผู้คนเริ่มเดินทางไปมาหาสู่กันมากขึ้นซึ่งเป็นประโยชน์ต่อภาคการท่องเที่ยวของเมืองเซียเหมินอย่างยิ่ง

เมื่อปลายเดือนมิถุนายนปี 2554 มีการบังคับใช้ระเบียบใหม่ที่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวจากจีนแผ่นดินใหญ่สามารถเดินทาง ไปท่องเที่ยวไต้หวันได้อย่างอิสระโดยไม่ต้องผ่านบริษัทนำเที่ยว ซึ่งเมืองเซียเหมินเป็น 1 ใน 3 เมืองแรกที่อยู่ในระเบียบใหม่ดังกล่าวพร้อมกับกรุงปักกิ่ง และ นครเซี่ยงไฮ้

\*\*\*\*\*





ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน

[www.thaibizchina.com](http://www.thaibizchina.com)