



# รายงานเศรษฐกิจพม่า จีนตอนใต้ และโครงการ GMS

## ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ

ฉบับที่ 1/2550 (มกราคม - มีนาคม 2550)

● ความเคลื่อนไหวทางเศรษฐกิจสหภาพพม่า	3
● ภาวะเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน	7
● ภาวะการค้าชายแดนภาคเหนือ	13
● สรุปความคืบหน้าภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ เพื่อการพัฒนาประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง	16
● ลำดับเหตุการณ์สำคัญเกี่ยวกับสหภาพพม่า	26
● ลำดับเหตุการณ์สำคัญไทย-จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน)	29

## บทความพิเศษ

มณฑลยูนนาน : หนทางสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน	18
--	----



โครงการ Northern Economic Corridor  
เส้นทางหมายเลข 3 (R3E) ห้วยทราย-บ่อเต็น



ช่วง 1 กม.0-กม.84 ห้วยทราย-บ้านสอด



ช่วง 2 กม.84-กม.160.8 บ้านสอด-น้ำลิ่ง



ช่วง 3 กม.160.8-กม.228.3 น้ำลิ่ง-บ่อเต็น

ที่ปรึกษา

โอบอเอื้อ ครุฑานูช  
ประภาส โสธรนพบุตร

บรรณาธิการบริหาร

สมศักดิ์ วงศ์ปัญญาถาวร

บรรณาธิการ

ดำรงศักดิ์ ฐิติธนภาค

กองบรรณาธิการ

วสันต์ ยศสมแสน  
สุภาพรณ วัฒนาอุดมชัย  
วรินทร์ ชัยวิวัฒน์  
พัฒนพงษ์ ภูสุวรรณ  
ประจักษ์ ฝันพรม

ประสานงาน

สุธาพนันต์ ต้นสหวัดน์

พิมพ์

เชียงใหม่บรรณกิจพริ้นติ้ง

# ความเคลื่อนไหวทางเศรษฐกิจสหภาพพม่า

## ไตรมาส 1 ปี 2550

The Economist Intelligence Unit (EIU) คาดการณ์เศรษฐกิจพม่าขยายตัวร้อยละ 3-4 ในปีงบประมาณ 2550/2551 โดยขยายตัวต่อเนื่องในภาคพลังงานทั้งการผลิตและการสำรวจ ส่วนเศรษฐกิจภาคอื่นๆ ยังซบเซา ทางด้านอุปทาน ภาคเกษตรกรรม ผลผลิตพืชหลักขยายตัวต่ำ ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวดีขึ้นในอุตสาหกรรมสิ่งทอตามการส่งออกและอุตสาหกรรมด้านพลังงาน ทางด้านอุปสงค์ การขยายตัว GDP ในระดับต่ำ และการขาดความเชื่อมั่นของผู้บริโภคจากการเพิ่มขึ้นของระดับราคา ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนต่ำ อัตราเงินเฟ้อปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากราคาสินค้าเป็นสำคัญ ค่าเงินจัตยังมีแนวโน้มอ่อนค่า ส่วนดุลบัญชีเดินสะพัดยังเกินดุล อย่างไรก็ตาม ทางกรมพม่ารายงานว่า GDP ปีงบประมาณ 2548/2549 ขยายตัวสูงถึงร้อยละ 13.2 ชะลอตัวเล็กน้อยจากร้อยละ 13.6 ปีงบประมาณก่อน

### ภาคเกษตรกรรม

ขยายตัวต่ำเนื่องจากการผลิตขาดประสิทธิภาพ และพื้นดินขาดการบำรุงและใส่ปุ๋ย ประกอบกับเสียหายจากน้ำท่วมในช่วงปลายปี 2549 โดยเฉพาะในภาคกลางของพม่า เช่น หัวหอม อย่างไรก็ตาม ราคาสินค้าเกษตรในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้นส่งผลดีด้านราคา เมื่อพิจารณาจากเครื่องชี้การส่งออกในรูปแบบมูลค่าพบว่า การส่งออกผลผลิตเกษตรหลายประเภทเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะผลไม้สดเพิ่มขึ้นเท่าตัว ยางพาราเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 และผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.4 แต่ผลผลิตข้าวและข้าวโพดลดลงร้อยละ 17.3 และร้อยละ 61.2 ตามลำดับ ขณะที่การส่งออกไม้สักและไม้เนื้อแข็งลดลงเล็กน้อย

### ภาคอุตสาหกรรม

ผลผลิตอุตสาหกรรมปีงบประมาณ 2548/2549 ขยายตัวโดยพิจารณาจากข้อมูลรัฐวิสาหกิจ State-Owned Enterprises (SOEs) พบว่าผลผลิตอุตสาหกรรมขยายตัวเกือบทุกประเภท โดยก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 เป็น 404 พันล้านลูกบาศก์ฟุต เส้นใยผ้าฝ้าย กระดาษ ซีเมนต์ ยังขยายตัวแม้อัตราเพิ่มจะต่ำกว่าร้อยละ 10 เครื่องใช้ไฟฟ้าของอุตสาหกรรมทุกประเภทเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 สูงกว่าที่ไม่เปลี่ยนแปลง

ในปีงบประมาณก่อน เดือนมกราคม 2550 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (PTTEP) ประกาศว่าขุดพบก๊าซธรรมชาติในหลุม Block M9 บริเวณอ่าวเมาะตะมะ และจากการทดสอบ 3 จุด พบว่ามีอัตราการไหลของก๊าซ 71.4 ล้านลูกบาศก์ฟุต/วัน ทั้งนี้ ปตท. มีสัญญาแบ่งผลผลิตกับ Myanmar Oil & Gas Enterprise (MOGE) คาดว่าจะสามารถนำออกมาใช้ได้ในปี 2552-2553 และเมื่อรวมกับ Blocks A1 และ A3 จะมีปริมาณก๊าซสำรองรวมกันประมาณ 4.8-8.6 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต

### ภาคบริการ

Central Statistic Organization (CSO) รายงานว่าปีงบประมาณ 2548/2549 มีนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเดินทางเข้าประเทศ 313,700 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 แต่จำนวนผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานกลับลดลงร้อยละ 7.3 เหลือ 144,628 คน ลดลงมากในช่วงไตรมาส 4 (มกราคม-มีนาคม 2549) ของปีงบประมาณ

### ภาคการใช้จ่ายอุปโภคบริโภค

การขยายตัวของ GDP ในระดับต่ำ การขาดความเชื่อมั่นของผู้บริโภคจากการเพิ่มขึ้นของระดับราคา

และการอ่อนค่าของเงินจัต รวมถึงความสามารถในการเข้าถึงสินเชื่อค่อนข้างต่ำ ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนชะลอตัว ทั้งนี้ เครื่องชี้การนำเข้าสินค้าเพื่อการบริโภคลดลงร้อยละ 0.6

### ภาคการลงทุน

ข้อมูล CSO ระบุว่าในปีงบประมาณ 2548/2549 มีเงินลงทุนจากต่างประเทศไหลเข้ามาสูงถึง 6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. สูงกว่า 158.3 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ปีงบประมาณก่อน จากโครงการผลิตไฟฟ้าเขื่อนท่าขางบนแม่น้ำสาละวินเพื่อการส่งออกเงินลงทุนในโครงการกว่า 6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ใช้เวลาก่อสร้าง 15 ปี กำลังการผลิต 7,100 เมกกะวัตต์ ซึ่งมีการเซ็นสัญญาเมื่อเดือนมีนาคม 2549 และการลงทุนรายใหม่ ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ 35 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ขณะที่การลงทุนเพื่อการผลิตภาคอื่น ๆ ลดลง ส่วนการลงทุนในประเทศยังมีข้อจำกัดจากการเข้าถึงแหล่งเงินทุน สำหรับการลงทุนด้านการก่อสร้าง ชะลอตัว เมื่อพิจารณาจากผลผลิตซีเมนต์ที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปลายปี 2549 ทางพม่าพยายามชักชวนนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนด้วยการวางแผนแปรรูปรัฐวิสาหกิจเหมืองทอง Kyaukpahtoe ซึ่งอยู่ทางเหนือเขต Sagaing แต่นักลงทุนไม่สนใจ เพราะต้องแบ่งผลผลิตให้ทางการครึ่งหนึ่งทุกเดือน นอกจากนี้ ทางการยังประกาศการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษใน Thanlyin Township เขตย่างกุ้ง และการให้สิทธิ พิเศษแก่นักลงทุนต่างประเทศ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการร่างกฎหมายใหม่เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs)

### ภาคต่างประเทศ

ยังขยายตัวตามความต้องการของประเทศคู่ค้าในกลุ่มอาเซียนที่เศรษฐกิจขยายตัวดี โดยการส่งออกจะยังคงเพิ่มสูงขึ้นในปี 2550-2551 รายได้หลักมาจากการขายก๊าซธรรมชาติให้ประเทศไทย รวมทั้งจากความต้องการผลผลิตภาคเหมืองแร่ พลังงาน ผลผลิตเกษตร และป่าไม้ ของจีนและอินเดีย ช่วงไตรมาสแรก ปี 2549 รายได้จากการส่งออกมีจำนวน 930 ล้านดอลลาร์

สหรัฐ. ที่อัตราทางการ (หรือ 4.2 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราตลาด) เป็นการส่งออกก๊าซธรรมชาติสูงขึ้นเกือบร้อยละ 54 เป็น 1.6 พันล้านจัต การส่งออกไม้สักและไม้เนื้อแข็งอื่น ๆ ลดลงเล็กน้อย แต่การส่งออกเมล็ดถั่วเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า ตามความต้องการจำนวนมากจากอินเดีย การส่งออกสิ่งทอในรูปมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 55.6 จากการส่งออกไปตลาดใหม่ ส่วนการส่งออกโลหะและผลิตภัณฑ์แร่ แม้ปริมาณลดลงร้อยละ 10.4 แต่จากการที่ราคาทองแดงในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ทำให้มูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เป็นเงิน 645 ล้านจัต (คิดเป็น 111 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราทางการ หรือ 5 แสนดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราตลาด)

การนำเข้ายังขยายตัวในปี 2550-2551 ตามแผนการพัฒนาโครงการปิโตรเลียมและพลังน้ำ ซึ่งต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรวัตถุดิบและน้ำมันปิโตรเลียมสำเร็จรูปเป็นจำนวนมาก ส่วนการนำเข้าสินค้าอื่นถูกจำกัดจากการขาดแคลนเงินตราต่างประเทศและภาษีนำเข้าสูง การนำเข้าไตรมาส 1 ปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.1 เป็น 2.8 พันล้านจัต จากราคาน้ำมันในตลาดโลกซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 67.9 ผลิตภัณฑ์โลหะและสินค้าเพื่อการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.4 มูลค่านำเข้าผ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.4 ตามการฟื้นตัวของส่งออกสิ่งทอ ยกเว้นสินค้าเพื่อการบริโภคลดลงร้อยละ 0.6 เหลือ 1.1 พันล้านจัต สะท้อนอุปสงค์ลดลง การนำเข้าส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากสินค้าทุนร้อยละ 47.5 เป็น 975 ล้านจัต ส่วนสินค้าชิ้นกลาง เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 เป็น 683.5 ล้านจัต ดุลการค้าในช่วงไตรมาสแรก ปี 2549 เกินดุล 2.6 พันล้านจัต ลดลงจากที่เกินดุล 4.3 พันล้านจัต ระยะเวลาเดียวกันปีก่อน

### ฐานะการคลัง

รายได้จัดเก็บภาษีทั้งปีงบประมาณ 2548/2549 เพิ่มสูงถึงร้อยละ 60.3 เป็น 459 พันล้านจัต (79 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราทางการ หรือ 350 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราตลาด) โดยเพิ่มสูงมากในไตรมาสสุดท้ายของปีงบประมาณ (มกราคม-มีนาคม 2549) ที่เร่งตัวจากภาษีสินค้าและบริการกว่า 1.5 เท่า ทั้งนี้ การจัดเก็บภาษีปีงบประมาณนี้เร่งตัวเกือบทุก

ประเภท จากภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาร้อยละ 48.4 เป็นเงิน 142 พันล้านจัต เงินได้นิติบุคคล (Profit tax) ร้อยละ 42 เป็น 63 พันล้านจัต แต่ภาษีศุลกากรจัดเก็บลดลงร้อยละ 15.3 เหลือ 17.9 พันล้านจัต อย่างไรก็ตาม ฐานะด้านการคลังยังไม่ดีขึ้น เนื่องจากยังต้องพึ่งเงินกู้จากธนาคารกลางชดเชยการขาดดุล โดยยอดคงค้างในปีงบประมาณ 2548/2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เป็น 2.4 ล้านล้านจัต (คิดเป็น 414 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราทางการ หรือ 1.8 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ที่อัตราตลาด) สอดคล้องกับรายงานของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ที่ระบุว่าหนี้ภาครัฐสูงราวร้อยละ 6 ของ GDP ในปีงบประมาณ 2547/2548 อันเป็นผลมาจากการขาดทุนของรัฐวิสาหกิจและยังขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทำให้ SPDC ต้องจัดการขายรัฐวิสาหกิจทั้ง 11 แห่งในช่วง กลางปี 2006 และเร่งจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นจากมาตรการเพิ่มราคาค่าไฟฟ้ารวมทั้งกวาดล้างการหลบเลี่ยงภาษี นอกจากนี้ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2550 รัฐบาลพม่าประกาศปรับอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อใช้คำนวณภาษีศุลกากรให้มีความใกล้เคียงอัตราตลาดจากเดิม ใช้อัตรา 850 จัต/ดอลลาร์ สหรัฐ. เป็น 1,200-1,225 จัต/ดอลลาร์ สหรัฐ. ซึ่งช่วยเพิ่มรายได้จากภาษีศุลกากรในรูปเงินจัต ทั้งนี้ มาตรการต่างๆ ข้างต้นเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย เพื่อแก้ไขฐานะการคลังของประเทศให้ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม การแปรรูปรัฐวิสาหกิจยังไม่มีความคืบหน้า

### อัตราเงินเฟ้อ

ข้อมูลล่าสุดของทางการชี้ว่า อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2549 อยู่ที่ร้อยละ 12.6 ลดลงจากร้อยละ 14.3 ของเดือนธันวาคมปี 2548 EIU ประมาณการตามข้อมูลทางการและคาดว่าอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยปี 2549 อยู่ที่ร้อยละ 16 ตามราคาหมวดอาหารเป็นสำคัญ และการเพิ่มขึ้นของราคาค่าไฟฟ้าช่วงเดือนพฤษภาคมรวมถึงราคาเชื้อเพลิงและปุ๋ยซึ่งเป็นต้นทุน

การผลิต เงินเฟ้อเร่งตัวสูงในช่วงไตรมาสแรกปี 2549 แม้ว่าแรงกดดันเงินเฟ้อทางด้านอุปทานคลายตัวจากราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลงเหลือ 57.4 ดอลลาร์สหรัฐ./บาร์เรล เนื่องจากพม่ายังต้องพึ่งการนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมสำเร็จรูปเพื่อใช้ในการขนส่งและการผลิตกระแสไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม การเร่งตัวของราคาสินค้าจะยังกดดันเงินเฟ้อให้อยู่ในระดับสูงต่อไปในปี 2550/2551

### ภาคการเงิน

ธนาคารกลางยังไม่ใช้นโยบายการเงินที่เข้มงวดในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า และจะคงอัตราดอกเบี้ยเพื่อหลีกเลี่ยงการเพิ่มภาระหนี้ของรัฐบาล โดย ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2549 ปริมาณเงิน M2 ขยายตัวร้อยละ 25.6 เป็นยอดคงค้าง 3.1 ล้านล้านจัต และยอดคงค้างสินเชื่อที่รัฐบาลกู้ มีจำนวน 2.6 ล้านล้านจัต คิดเป็นร้อยละ 80.6 ของสินเชื่อ ทั้งระบบ

### อัตราแลกเปลี่ยน

ค่าเงินจัตอัตราตลาดในช่วงต้นปี 2550 อยู่ที่ 1,300 จัต/ดอลลาร์ สหรัฐ. อ่อนค่าลงจากเฉลี่ยที่ 1,280 จัต/ดอลลาร์ สหรัฐ. ปี 2549 และคาดว่าจะปรับตัวอ่อนค่าลงมาอยู่ที่ 1,500 จัต/ดอลลาร์ สหรัฐ. ปี 2551 ขณะที่อัตราทางการ ในปี 2550-2551 อยู่ที่ 5.8 จัต/ดอลลาร์ สหรัฐ. ตามรายงานของ IMF เงินสำรองระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ สิ้นไตรมาส 3 ปี 2549 พมามีเงินสำรองระหว่างประเทศสูงถึง 1 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เป็นครั้งแรก สูงขึ้นจาก 234 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี 2543 ฐานะเงินสำรองระหว่างประเทศปรับตัวดีขึ้น แต่ Debt servicing ยังมีน้อย ทำให้ SPDC พยายามหาแหล่งเงินช่วยเหลือ โดยเมื่อปลายเดือนพฤศจิกายน 2549 ทาง EximBank ของไทยได้ขยายระยะเวลาชำระคืนเงินกู้จำนวน 110 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ออกไป และเงินให้เงินช่วยเหลือพม่า 30 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.

## ประมาณการข้อมูลเศรษฐกิจของสหภาพพม่า

เครื่องชี้	หน่วย	2548 <sup>e</sup>	2549 <sup>e</sup>	2550 <sup>f</sup>	2551 <sup>f</sup>
เครื่องชี้เศรษฐกิจสำคัญ <sup>1/</sup>					
GDP (real)	%YoY	5.2	3.0	3.3	3.8
การลงทุน	%YoY	0.2	2.0	6.0	8.0
ผลผลิตการเกษตร	%YoY	3.5	1.2	1.4	2.0
อัตราเงินเฟ้อ	%YoY	9.4 <sup>d</sup>	16.3	26.1	26.7
ดอกเบี้ยระยะสั้นระหว่างธนาคาร	ร้อยละต่อปี	15.0 <sup>d</sup>	16.5	17.0	17.0
ดุลงบประมาณ <sup>1/</sup>	ร้อยละ/GDP	-2.7	-3.4	-3.6	-3.8
การส่งออก	พันล้านดอลลาร์ สรอ.	4.6	5.6	6.3	6.6
การนำเข้า	พันล้านดอลลาร์ สรอ.	1.7	2.1	2.3	2.7
ดุลบัญชีเดินสะพัด	พันล้านดอลลาร์ สรอ.	1.1	1.5	1.7	1.2
อัตราแลกเปลี่ยน	จัต/ดอลลาร์ สรอ.	1,095.0	1,280.0	1,410.0	1,500.0

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ข้อมูลตามปีงบประมาณ เริ่มตั้งแต่ 1 เมษายน - 31 มีนาคม

e ข้อมูลจากการประมาณการ โดย EIU

d ข้อมูลจริง

f ข้อมูลจากการพยากรณ์ โดย EIU

ที่มา : The Economist Intelligence Unit (EIU); Country Report : Myanmar (Burma), March 2007.

# ภาวะเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน ปี 2549

## 1. ภาพรวม

ในปี 2549 เศรษฐกิจของมณฑลยูนนาน ขยายตัวอย่างรวดเร็วในอัตราร้อยละ 11.9 จากแรงสนับสนุนทั้งภาคการผลิตและภาคการใช้จ่ายและการลงทุน โดยภาคการขยายตัวในเกณฑ์สูงจากการปรับโครงสร้างการผลิตและการขยายพื้นที่เพาะปลูกในสินค้าเกษตรหลัก ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมเร่งตัวขึ้นจากการผลิตในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมหนักเป็นสำคัญ ส่วนภาคบริการได้รับผลดีจากนโยบายของภาครัฐ สำหรับภาคการใช้จ่ายเพื่ออุปโภคบริโภคขยายตัว ตามรายได้ภาคเกษตรและนอกภาคเกษตรและการลงทุนในเขตเมืองยังเติบโตในเกณฑ์ดี โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ ปริมาณการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียน ทั้งนี้ อัตราเงินเฟ้อลดลงจากที่คาดการณ์แม้ว่าจะมีแรงกดดันจากการปรับตัวสูงขึ้นค่อนข้างมากในสินค้าบางประเภท

ผลิตภัณฑ์มวลรวมของมณฑลมีมูลค่าสูงถึง 401.9 พันล้านหยวน ตามการขยายตัวของภาคการผลิตขั้นที่ 2 (ภาคอุตสาหกรรม) เป็นสำคัญ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.9 เป็น 171.0 พันล้านหยวน ส่วนการผลิตขั้นที่ 3 (ภาคบริการและอื่นๆ) และภาคการผลิตขั้นต้น (ภาคเกษตรกรรม) ขยายตัวในเกณฑ์ดี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 และร้อยละ 6.8 เป็น 154.1 พันล้านหยวน และ 75.1 พันล้านหยวน ตามลำดับ

## 2. ภาคการผลิต

**2.1 ภาคเกษตร** ผลผลิตภาคเกษตรเบื้องต้น (เกษตรกรรม ป่าไม้ ปศุสัตว์และประมง) มีมูลค่ารวม 121.1 พันล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 8.5 โดย

มูลค่าเพิ่มในภาคเกษตรกรรมขยายตัวสูงสุดในรอบ 16 ปี ในอัตราร้อยละ 6.8 เป็น 75.1 พันล้านหยวน ปัจจัยที่สนับสนุนการเติบโตของภาคเกษตรมีหลายประการ ประกอบด้วย

1. การขยายพื้นที่เพาะปลูก โดยเฉพาะในสินค้าเกษตรหลัก 9 ประเภท ได้แก่ ผัก มันฝรั่ง อ้อย ใบชา ยางพารา ผลไม้ ไหม กาแฟและดอกไม้สด

2. การปรับโครงสร้างการผลิตให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นซึ่งทำให้ผลผลิตต่อ  $mu^1$  และผลผลิตเกษตรโดยรวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

3. การปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานทางการเกษตร โดยเฉพาะโครงการชลประทานและโครงการใช้พลังงานน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำ ประกอบกับค่าจ้างแรงงานที่ปรับตัวสูงขึ้น และการได้รับเงินอุดหนุนจากภาครัฐ ทำให้รายได้เกษตรกรเฉลี่ยสุทธิในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 เป็น 2,250.5 หยวนสูงกว่าอัตราการเติบโตรายได้เฉลี่ยของเกษตรกรทั้งประเทศซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 6.5

**2.2 ภาคอุตสาหกรรม** ภาคการผลิตของมณฑลยูนนานยังคงขยายตัวในเกณฑ์สูง แม้ว่าจะประสบปัญหาการขาดแคลนพลังงานในช่วงครึ่งแรกของปี มูลค่าเพิ่มของภาคอุตสาหกรรมขยายตัวจากปีก่อนร้อยละ 17.8 เป็น 124.0 พันล้านหยวน โดยเฉพาะในอุตสาหกรรม 7 ประเภท ได้แก่ อุตสาหกรรมสินแร่โลหะ อุตสาหกรรมบุหรี การผลิตไฟฟ้าเคมีภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรกลและเครื่องตีพิมพ์ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีศักยภาพของมณฑล

สำหรับมูลค่าเพิ่มของการผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมเบาของมณฑลขยายตัวร้อยละ 9.6 เป็น 59.9 พันล้านหยวน โดยมีอุตสาหกรรมยาสูบเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญ

<sup>1</sup> ไร่ เท่ากับ 2.4  $mu$

ซึ่งมีมูลค่าผลผลิตรวม 48.3 พันล้านหยวน และมีอัตราการเติบโตร้อยละ 9.2 ส่วนการผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมหนักขยายตัวอยู่ในเกณฑ์ดี ตามความต้องการของตลาดที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และการปรับเพิ่มขึ้นของราคาสินค้ากลุ่มวัตถุดิบพื้นฐานทำให้มูลค่าเพิ่มของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมหนักขยายตัวจากปีก่อนร้อยละ 27.1 เป็น 64.2 พันล้านหยวน ส่งผลให้สัดส่วนของอุตสาหกรรมหนักของมณฑลยูนนานในปี 2549 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 51.7 จากร้อยละ 47.5 ปีก่อน ซึ่งนับเป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตของมณฑลเป็นครั้งแรกในรอบ 30 ปี

ตารางที่ 1  
มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรม  
จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม  
หน่วย : พันล้านหยวน

	2548	2549
สินแร่โลหะ	9.9	19.29
บุหรี	44.0	48.3
พลังงานไฟฟ้า	12.9	16.1
เคมีภัณฑ์	6.5	8.1
วัสดุก่อสร้าง	2.5	3.6
เครื่องจักรกล	3.8	4.5
เครื่องตีพิมพ์	1.1	1.6

ที่มา : Yunnan Economic Commission

นอกจากนี้ พบว่ามูลค่าเพิ่มของกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีใช้ยาสูบก็มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในอัตราร้อยละ 24.7 เป็น 75.7 พันล้านหยวน โดยมีสัดส่วนมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมที่มีใช้ยาสูบต่ออุตสาหกรรมรวมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 61 จากร้อยละ 57 ปีก่อน ตามนโยบายของทางการที่ต้องการลดความเสี่ยงในการพึ่งพา อุตสาหกรรมยาสูบซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนปริมาณยอดขายต่อปริมาณการผลิตในภาคอุตสาหกรรมโดยรวมลดลงจากปีก่อนหน้า ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 99.3 เหลือร้อยละ 98 โดยเป็นการลดลงทั้งกลุ่มอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมเบา

**2.3 ภาคพลังงาน** ปริมาณการใช้ถ่านหินเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.2 เป็น 25,713.5 พันตัน หลังจากที่ทางการได้มีมาตรการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนพลังงานโดยผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตถ่านหินกับโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า ส่วนการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.4 เป็น 68.3 พันล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง โดยเป็นการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำ 29.3 พันล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของมณฑลยูนนาน ฉบับที่ 11 ทางการได้พยายามผลักดันมาตรการลดการใช้พลังงานของมณฑลให้อยู่ในระดับต่ำกว่าร้อยละ 17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของมณฑล

**2.4 ภาคบริการ** ภาวะการท่องเที่ยวของมณฑลยูนนานในปี 2549 อยู่ในเกณฑ์ขยายตัวค่อนข้างดี ส่วนหนึ่ง เป็นผลมาจากโครงการปฏิรูปอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวครั้งที่ 2 ของภาครัฐ ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนมณฑลยูนนานเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4 เป็น 1.8 ล้านคน โดยเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 1.1 ล้านคน (รวมฮ่องกง ไต้หวันและมาเก๊า) ส่งผลทำให้รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.2 เป็น 50 พันล้านหยวน

**2.5 ภาคอสังหาริมทรัพย์** ขยายตัวในอัตราที่ชะลอตัวจากปีก่อน มูลค่าการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.6 เป็น 31,464.0 ล้านหยวน โดยเฉพาะการลงทุนด้านที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.3 เป็น 22,951.0 ล้านหยวน จากปีก่อนที่เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 66.6 อย่างไรก็ตาม ยอดขายอาคารพาณิชย์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนกว่าเท่าตัวเป็น 36,630.5 ล้านหยวน ส่วนราคาส่งก่อสร้างและค่าเช่าอาคารในคุนหมิง มีแนวโน้มปรับตัวลดลงในช่วงครึ่งปีหลัง

### 3. ภาคการใช้จ่ายและการลงทุน

**3.1 ภาคการใช้จ่าย** การอุปโภคบริโภคของมณฑลอยู่ในเกณฑ์ขยายตัว ยอดการค้าปลีกสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้านำเข้าโดยผู้บริโภคเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 15.0 และร้อยละ 26.3 เป็น 118.9 พันล้านหยวน และ 3,292.9 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ ตามลำดับ จากการขยายตัวในภาคอุตสาหกรรมและ

ภาคเกษตรกรรม เป็นสำคัญ โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคขยายตัวมีหลายประการประกอบด้วย

1. การเพิ่มขึ้นของรายได้ประชากรในเขตชนบท
2. แรงขับเคลื่อนจากภาคเอกชนซึ่งมีส่วนต่อการบริโภคโดยรวมร้อยละ 82.8
3. การขยายสาขาของร้านค้าขนาดใหญ่และขนาดกลางของผู้ประกอบการค้าส่งและค้าปลีก ทั้งนี้ กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีอัตราการเติบโตในเกณฑ์สูง ได้แก่ เครื่องประดับและอัญมณี เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์ยา เครื่องใช้ในครัวเรือน เครื่องมือสื่อสาร เครื่องใช้สำนักงาน รถยนต์และอุปกรณ์รถยนต์ เป็นต้น

**3.2 ภาคการลงทุน** การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรขยายตัวในเกณฑ์ดีทั้งขนาดการลงทุนและอัตราการเติบโต การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรในเขตเมืองมีมูลค่ารวม 192.4 พันล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 24.1 จำแนกเป็นการลงทุนในภาคก่อสร้างมูลค่า 127.4 พันล้านหยวน การลงทุนซื้อเครื่องจักรอุปกรณ์มูลค่า 31.4 พันล้านหยวน และการลงทุนอื่นๆ มูลค่า 33.7 พันล้านหยวน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 ร้อยละ 32.8 และร้อยละ 34.5 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณการลงทุนสินทรัพย์ถาวรในเขตเมืองสะท้อนถึงศักยภาพการเติบโตของกลุ่มอุตสาหกรรมบริการของมณฑลที่ยังมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการก่อสร้างที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ที่ยังคงขยายตัวต่อเนื่องและส่งผลดีต่อการเติบโตของธุรกิจภาคอสังหาริมทรัพย์ของมณฑล

#### 4. ภาคการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศของมณฑลยูนนานขยายตัวในอัตราเร่ง โดยการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.2 เป็น 2,814.6 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. และการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.6 เป็น 3,396.0 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ส่งผลให้ดุลการค้าเกินดุล 581.4 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.

สำหรับมูลค่าการค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.8 ของมูลค่าการค้ารวมกับต่างประเทศทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก

ปีก่อนสูงถึงร้อยละ 40.6 เป็น 2,170.0 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โดยเฉพาะการส่งออกที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 เป็น 1,630 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 เป็น 540 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โดยประเทศคู่ค้าสำคัญที่มีปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ สหภาพพม่า สิงคโปร์ เวียดนามและอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม เป็นที่สังเกตว่า มูลค่าการค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับไทยลดลงร้อยละ 11.5 เหลือ 130 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.

ปัจจัยที่สนับสนุนการขยายตัวของปริมาณการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียนมีหลายประการประกอบด้วย

1. ผลจากการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างจีนกับอาเซียน
2. การยกระดับความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างมณฑลยูนนานกับหลายประเทศในกลุ่มอาเซียนแน่นแฟ้นมากขึ้นโดยเฉพาะสิงคโปร์ สหภาพพม่าและเวียดนาม
3. การปรับตัวสูงขึ้นของราคาสินแร่ที่ไม่ใช่โลหะ ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งในตลาดอาเซียน
4. การปรับโครงสร้างภาคอุตสาหกรรมการผลิตและภาคเกษตรกรรมของมณฑล ทำให้มีสินค้าหลายประเภทมีศักยภาพในการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนมากขึ้น เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าเกษตรและปุ๋ยเคมี เป็นต้น

#### 5. ระดับราคา

ดัชนีราคาผู้บริโภคของมณฑลยูนนานปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1.9 ต่ำกว่าประมาณการที่คาดว่าจะสูงขึ้นร้อยละ 3.0 โดยสินค้าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นในระดับสูงและส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน ได้แก่ ราคาน้ำประปาซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.6 จากมาตรการควบคุมการบริโภคสินค้าสาธารณสุขที่จำเป็นโดยใช้กลไกราคาเป็นตัวกำหนด ขณะที่สินค้าหมวดอุตสาหกรรมก็ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 อันเป็นผลมาจากต้นทุนด้านพลังงานและวัตถุดิบสำคัญที่ปรับตัวสูงขึ้น สำหรับสินค้าหมวดอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ สินค้าหมวดอาหาร ยารักษาโรคและที่อยู่อาศัยซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 ร้อยละ 5.3 และร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

สำหรับดัชนีราคาค้าปลีกปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเป็นร้อยละ 1.2

ตารางที่ 2  
ดัชนีราคาผู้บริโภค

ประเภท	2548	2549 <sup>1/</sup>
ดัชนีราคาผู้บริโภค	101.4	101.9
อาหาร	100.8	102.4
สุขภาพ	102.2	n.a.
-ยารักษาโรค	n.a.	105.3
ที่อยู่อาศัย	105.9	107.1

หมายเหตุ <sup>1/</sup> ข้อมูลปี 2549 เป็นข้อมูลเบื้องต้นจาก

Yunnan Economic Commission.

ที่มา : CEIC Data Co.Ltd.,

## 6. ภาคการเงิน

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2549 ปริมาณเงินฝากของสถาบันการเงินมียอดคงค้างรวม 613,125 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 19.3 จำแนกเป็นเงินฝากจากภาคธุรกิจรวม 206,650 ล้านบาท และเงินฝากจากประชาชนรวม 285,486 ล้านบาท และเงินฝากจากที่อื่นๆ ในส่วนที่เหลือ สำหรับปริมาณสินเชื่อคงค้างของสถาบันการเงินมีมูลค่ารวม 480,351 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 20.5 โดยสัดส่วนสินเชื่อต่อเงินฝากอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีก่อนที่ร้อยละ 78.3

## เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญของมณฑลยูนนาน

	หน่วย	2548	2549			2549
			ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	
<b>1. ผลิตภัณฑ์มวลรวม</b>	พันล้านหยวน	347.2	167.0	n.a.	n.a.	401.9
ภายในมณฑล ณ ราคาปัจจุบัน <sup>1/</sup>		(11.5)	(10.6)			(11.9)
อุตสาหกรรมขั้นต้น (เกษตร)	พันล้านหยวน	67.0	19.7	n.a.	n.a.	75.1
		(6.1)	(6.2)			(6.8)
อุตสาหกรรมขั้นที่สอง	พันล้านหยวน	143.3	80.8	n.a.	n.a.	171.0
(อุตสาหกรรม)		(8.1)	(13.7)			(16.9)
อุตสาหกรรมขั้นที่สาม (บริการ)	พันล้านหยวน	137.0	66.6	n.a.	n.a.	154.1
		(11.4)	(8.5)			(9.1)
<b>2. ภาคการผลิต</b>						
2.1 เกษตรกรรม <sup>4/</sup>						
มูลค่าผลผลิตเบื้องต้น	พันล้านหยวน	106.9	20.8	31.6	n.a.	121.1
		(10.7)	(14.0)	(17.7)		(8.5)
2.2 อุตสาหกรรม <sup>4/</sup>						
มูลค่าเพิ่มของ	พันล้านหยวน	99.9	28.2	32.0	n.a.	124.0
อุตสาหกรรม <sup>2/</sup>		(13.4)	(20.9)	(26.5)		(17.8)
2.3 พลังงาน						
ถ่านหิน	พันเมตริกตัน	20,876.4	6,615.0	6,255.0	7,096.9	25,713.5
		(86.1)	(20.3)	(24.2)	(22.7)	(23.2)
ไฟฟ้า	พันล้าน	57.7	15.2	20.4	20.1	68.3
	กิโลวัตต์ชั่วโมง	(12.8)	(12.3)	(19.0)	(32.0)	(18.4)
2.4 บริการ						
จำนวนนักท่องเที่ยว	พันคน	1,502.8	441.6	534.9	490.1	1,810.0
ต่างชาติที่มาเยี่ยมชมเยือน		(36.5)	(6.5)	(26.2)	(26.1)	(20.4)
ยูนนาน						
2.5 อสังหาริมทรัพย์						
การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์	ล้านหยวน	23,380.0	6,684.0	9,000.0	10,502.0	31,464.0
		(55.9)	(33.4)	(28.2)	(41.0)	(34.6)
- ที่อยู่อาศัย	ล้านหยวน	16,713.0	5,103.0	6,767.0	7,271.0	22,951.0
		(66.6)	(36.1)	(30.8)	(44.4)	(37.3)
ยอดขายอาคารพาณิชย์	ล้านหยวน	14,306.1	7,907.9	7,889.5	12,239.0	36,630.5
		(34.4)	(224.4)	(69.8)	(124.9)	(156.0)
ดัชนีราคาสิ่งก่อสร้าง	ราคาปีก่อน	-	102.1	100.5	100.6	-
ในเมืองคุนหมิง	=100					
ดัชนีราคาเช่าอาคาร	ราคาปีก่อน	-	100.6	100.2	99.4	-
ในเมืองคุนหมิง*	=100					

## เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญของมณฑลยูนนาน

	หน่วย	2548	2549			2549
			ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	
<b>3. การใช้จ่ายและการลงทุน</b>						
3.1 สินค้านำเข้าโดยผู้บริโภครวม	ล้านดอลลาร์	2,606.4	845.9	1,028.4	629.3	3,292.9
สรอ.		(51.8)	(14.3)	(91.3)	(9.2)	(26.3)
ยอดค้าปลีกสินค้าอุปโภคบริโภค 2/	พันล้านหยวน	103.4	26.5	28.5	37.6	118.9
		(16.9)	(17.7)	(18.5)	(18.0)	(15.0)
3.2 การลงทุน						
การลงทุนในสินทรัพย์ถาวร 3/	ล้านหยวน	155,018.0	43,296.0	47,702.0	71,476.0	192,406.0
		(45.5)	(21.8)	(32.0)	(18.2)	(24.1)
การก่อสร้าง	ล้านหยวน	106,351.0	31,248.0	32,439.0	42,357.0	127,367.0
		(47.6)	(21.9)	(15.3)	(16.8)	(19.8)
การซื้อเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่น ๆ	ล้านหยวน	23,624.0	6,019.0	7,511.0	13,909.0	31,365.0
		(34.4)	(21.6)	(117.9)	(7.5)	(32.8)
	ล้านหยวน	25,043.0	6,030.0	7,752.0	15,208.0	33,673.0
		(47.7)	(21.3)	(69.9)	(35.4)	(34.5)
3.3 การค้าต่างประเทศ						
สินค้าส่งออก	ล้านดอลลาร์	2,641.6	823.6	908.6	1,018.3	3,396.0
	สรอ.	(17.9)	(18.9)	(29.3)	(52.9)	(28.6)
สินค้านำเข้า	ล้านดอลลาร์	2,096.8	689.9	886.8	562.7	2,814.6
	สรอ.	(39.7)	(30.5)	(62.5)	(6.5)	(34.2)
ดุลการค้า	ล้านดอลลาร์	544.8	133.7	21.8	455.7	581.4
	สรอ.					
4. ระดับราคา						
ดัชนีราคาผู้บริโภค	ปีก่อน = 100	101.4	102.3	101.3	102.2	101.9
	ร้อยละ	(1.4)	(2.3)	(1.3)	(2.2)	(1.9)
ดัชนีราคาค้าปลีก	ปีก่อน = 100	100.1	101.1	100.3	102.8	101.2
	ร้อยละ	(0.1)	(1.1)	(0.3)	(0.3)	(1.2)

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละจากระยะเดียวกันปีก่อน

1/ การเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิตภัณฑ์มวลรวมของมณฑล ณ สิ้นไตรมาส โดยใช้ราคาปีก่อน และข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมมณฑลสำหรับไตรมาส 2 ปี 2549 เป็นข้อมูล ณ สิ้นไตรมาส

2/ ข้อมูลรายปีไม่เท่ากับผลรวมรายไตรมาสเนื่องจาก ข้อมูลรายไตรมาสเป็นข้อมูลเบื้องต้น ส่วนข้อมูลรายปีเป็นข้อมูลจริง โดยที่ทางการจีนไม่ได้มีการปรับย้อนหลัง

3/ ตั้งแต่ปี 2547 การลงทุนในสินทรัพย์ถาวร รวมการลงทุนในเขตเมืองที่มีมูลค่ามากกว่า 5 แสนหยวน และการก่อสร้างที่อยู่อาศัยในเขตเมือง

4/ ข้อมูลผลิตภัณฑ์รวมมณฑล ข้อมูลมูลค่าผลผลิตเบื้องต้นภาคเกษตรและมูลค่าเพิ่มภาคอุตสาหกรรมในปี 2549 เป็นข้อมูลเบื้องต้น จาก Yunnan Economic Commission

ที่มา : CEIC Data Co.,Ltd. (Yunnan Statistical Bureau, Yunnan Tourism Bureau, Yunnan Customs) Yunnan Economic Commission

## ภาวะการค้าชายแดนภาคเหนือ ไตรมาส 1 ปี 2550

มูลค่าการค้าชายแดนของภาคเหนือกับสหภาพพม่า สปป.ลาว และจีนตอนใต้ ช่วงไตรมาสแรกปี 2550 ลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 11.4 เหลือ 6,188.9 ล้านบาท ลดลงเป็นไตรมาสที่สองติดต่อกันจากมูลค่าการส่งออกเป็นสำคัญ และลดลงจาก 6,230.4 ล้านบาท ไตรมาสก่อนร้อยละ 0.6

1. การส่งออกผ่านชายแดนช่วงไตรมาสแรกปี 2550 มูลค่าสินค้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรในภาคเหนือ ลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 13.6 เหลือ 5,269.1 ล้านบาท แต่ปรับตัวดีขึ้นจากไตรมาสก่อนที่ลดลงร้อยละ 17.1 เป็นผลจากการส่งออกลดลงทั้งพม่า ลาวและจีนตอนใต้ การส่งออกไปพม่ามีมูลค่าลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 13.8 เหลือ 4,104.7 ล้านบาท เนื่องจากปัญหาเข้มงวดการนำเข้าสินค้าของพม่ายังมีอยู่อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งค่าเงินจัตวอนตัวลงเมื่อเทียบกับระยะเดียวกันปีก่อน ส่งผลให้ด่านแม่สอดที่มีสัดส่วนการส่งออกไปพม่าสูงที่สุดลดลงร้อยละ 22.1 เหลือ 2,949.7 ล้านบาท สินค้าสำคัญที่ลดลงมากคือ ผลิตภัณฑ์แร่และโลหะ สินค้าอุตสาหกรรมและเคมีภัณฑ์ อย่างไรก็ตาม การส่งออกอาหารแปรรูปไม่บรรจุกระป๋องเพิ่มสูงขึ้น การส่งออกไปลาวลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 3.2 เหลือ 350.8 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากไตรมาสก่อนที่หดตัวร้อยละ 36.5 สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ยานพาหนะ และชิ้นส่วนสินค้าอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์โลหะขั้นมูลฐาน วัสดุก่อสร้างและเคมีภัณฑ์ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ส่งผ่านลาวไปจีนตอนใต้

การส่งออกไปจีนตอนใต้ลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 16.3 เหลือ 813.6 ล้านบาท เทียบกับไตรมาส

ก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 2.4 เนื่องจากสถานการณ์ภัยแล้งส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงลดระดับลงมาก การขนส่งทางเรือทำได้ไม่เต็มที่ สินค้าส่งออกที่สำคัญคือ ผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์และพลาสติก ผลิตภัณฑ์พืชผล

2. การนำเข้าผ่านชายแดนไตรมาสแรกปี 2550 ขยายตัวติดต่อกันเป็นไตรมาสที่ 5 โดยเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 4.0 เป็น 919.8 ล้านบาท เทียบกับไตรมาสก่อนที่ขยายตัวร้อยละ 24.6 จากการนำเข้าสินค้าจากพม่าเป็นสำคัญ โดยเฉพาะด้านแม่สาย ขยายตัวสูงกว่า 2 เท่า ขณะที่การนำเข้าสินค้าจากลาวและจีนตอนใต้ลดลงร้อยละ 3.9 และร้อยละ 6.1 ตามลำดับ การนำเข้าจากพม่าเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 11.3 เป็น 536.7 ล้านบาท ขยายตัวต่อเนื่องเป็นไตรมาสที่ห้าติดต่อกันจากการเร่งนำเข้าไม้สัก ผลิตภัณฑ์ไม้และสินค้าประมง (ปูทะเลมีชีวิต ปลาเบญจพรรณสด กระเพาะปลาตากแห้ง และกุ้งสด) การนำเข้าจากลาวลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 3.9 เหลือ 228.5 ล้านบาท หดตัวจากที่ขยายตัวในไตรมาสก่อนหน้า ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์พืชสวน และแร่อื่น ๆ เป็นสำคัญ การนำเข้าจากจีนตอนใต้ลดลงร้อยละ 6.1 เหลือ 154.7 ล้านบาท ลดลงเป็นไตรมาสที่สองติดต่อกัน สินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ เครื่องจักรและเครื่องจักรกล และผลิตภัณฑ์โลหะขั้นมูลฐาน

3. ดุลการค้าชายแดนไตรมาสแรกปี 2550 เกินดุลการค้า 4,349.3 ล้านบาท สูงกว่าที่เกินดุล 3,913.3 ล้านบาทในไตรมาสก่อน แต่ลดลงเมื่อเทียบกับระยะเดียวกันปีก่อนที่เกินดุล 5,212.6 ล้านบาท

## มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-พม่า-ลาว-จีนตอนใต้

หน่วย : ล้านบาท

	2547	2548	2549	ไตรมาส 4		ไตรมาส 1	
				2549	2549	2550	
มูลค่าส่งออก	17,306.3	22,410.3	20,447.0	5,071.9	6,097.2	5,269.1	
	(55.3)	(29.5)	(-8.8)	(-17.1)	(-1.5)	(-13.6)	
- พม่า	14,255.8	16,701.8	14,899.3	3,388.2	4,762.7	4,104.7	
	(89.6)	(17.2)	(-10.8)	(-20.3)	(-1.1)	(-13.8)	
แม่สาย	2,039.6	1,894.9	2,143.1	530.8	634.9	752.6	
	(31.0)	(-7.1)	(13.1)	(6.3)	(36.7)	(18.5)	
เชียงใหม่	197.1	1,368.6	1,220.5	255.8	240.2	198.9	
	(902.8)	(594.2)	(-10.8)	(-44.0)	(54.2)	(-17.2)	
แม่สอด	11,736.3	12,543.8	10,948.0	2,380.8	3,786.6	2,949.7	
	(104.7)	(6.9)	(-12.7)	(-25.8)	(-6.1)	(-22.1)	
เชียงใหม่	0.0	9.7	13.3	3.1	4.0	2.7	
	-	-	(37.0)	(5.3)	(89.2)	(-30.4)	
แม่ฮ่องสอน	25.1	46.1	78.5	26.0	13.5	34.6	
	(-37.8)	(83.6)	(70.5)	(286.3)	(54.4)	(155.6)	
แม่สะเรียง	257.6	838.6	495.8	191.6	83.5	166.1	
	(53.2)	(225.5)	(-40.9)	(156.5)	(-45.8)	(99.0)	
- ลาว	940.1	1,633.3	1,439.6	366.7	362.2	350.8	
	(70.6)	(73.7)	(-11.9)	(-36.5)	(9.7)	(-3.2)	
เชียงใหม่	643.0	1,059.5	984.6	232.9	287.4	233.7	
	(27.4)	(64.8)	(-7.1)	(-37.7)	(-4.4)	(-18.7)	
เชียงใหม่	269.6	521.8	404.8	120.5	61.0	27.2	
	(816.3)	(93.5)	(-22.4)	(-36.1)	(191.3)	(-55.4)	
ทุ่งช้าง	27.5	52.1	50.3	13.3	13.9	89.9	
	(60.6)	(89.2)	(-3.5)	(-11.9)	(62.0)	(548.4)	
- จีน (ตอนใต้)	2,110.4	4,075.2	4,108.2	1,317.0	972.3	813.6	
	(-31.4)	(93.1)	(0.8)	(2.4)	(-7.0)	(-16.3)	
เชียงใหม่	2,110.4	4,075.2	4,108.2	1,317.0	972.3	813.6	
	(-31.4)	(93.1)	(0.8)	(2.4)	(-7.0)	(-16.3)	
มูลค่านำเข้า	3,431.3	3,120.5	3,912.0	1,158.5	884.6	919.8	
	(45.4)	(-9.1)	(25.4)	(24.6)	(15.3)	(4.0)	
- พม่า	1,782.2	1,422.6	2,034.4	485.7	482.1	536.7	
	(83.8)	(-20.2)	(43.0)	(58.3)	(5.3)	(11.3)	
แม่สาย	628.4	306.3	457.4	185.7	64.5	221.9	
	(155.2)	(-51.3)	(49.3)	(457.8)	(-48.3)	(243.7)	
เชียงใหม่	1.2	7.3	33.4	0.0	32.4	2.3	
	(-28.3)	(522.2)	(359.6)	(-99.4)	(40,437.5)	(-92.8)	
แม่สอด	644.9	742.5	1,304.5	231.3	314.8	288.8	
	(36.1)	(15.1)	(75.7)	(27.1)	(60.5)	(-8.2)	
เชียงใหม่	1.5	1.9	1.2	0.0	0.0	0.0	
	-	(28.3)	(-36.6)	(-100.0)	-	-	
แม่ฮ่องสอน	190.4	100.7	55.2	12.5	18.0	10.5	
	(79.5)	(-47.1)	(-45.1)	(-1.1)	(-62.1)	(-41.7)	
แม่สะเรียง	315.9	263.9	182.6	56.2	52.4	13.1	
	(122.4)	(-16.5)	(-30.8)	(-21.6)	(-41.5)	(-74.9)	
- ลาว	407.3	593.5	788.0	240.4	237.7	228.5	
	(34.7)	(45.7)	(32.8)	(43.6)	(48.5)	(-3.9)	
เชียงใหม่	295.3	451.9	680.2	215.9	198.2	204.3	
	(55.8)	(53.1)	(50.5)	(75.3)	(61.9)	(3.1)	

## มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-พม่า-ลาว-จีนตอนใต้

หน่วย : ล้านบาท

	2547	2548	2549	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	
				2549	2549	2550
เชียงแสน	59.2	47.0	22.2	6.5	7.7	4.3
ทุ่งช้าง	(-27.4)	(-20.6)	(-52.9)	(-57.4)	(-47.7)	(-43.2)
- จีน (ตอนใต้)	52.8	94.5	85.6	18.0	31.9	19.8
	(69.1)	(79.0)	(-9.5)	(-37.9)	(38.3)	(-37.9)
เชียงแสน	1,241.8	1,104.4	1,089.6	432.4	164.8	154.7
	(14.2)	(-11.1)	(-1.3)	(-5.0)	(10.4)	(-6.1)
รวมมูลค่าการค้า	1,241.8	1,104.4	1,089.6	432.4	164.8	154.7
	(14.2)	(-11.1)	(-1.3)	(-5.0)	(10.4)	(-6.1)
ดุลการค้า	20,737.6	25,530.8	24,359.0	6,230.4	6,981.9	6,188.9
	(53.6)	(23.1)	(-4.6)	(-11.6)	(0.3)	(-11.4)
	13,875.0	19,289.8	16,535.0	3,913.3	5,212.6	4,349.3
	(57.9)	(39.0)	(-14.3)	(-24.5)	(-3.9)	(-16.6)

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บเป็นร้อยละการเปลี่ยนแปลงเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน

ที่มา : ด้านศุลกากรในภาคเหนือ

## ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทและเงินจัต (พม่า)

ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน

(บาทต่อ 100 จัต)

หน่วย : บาท

จากการสอบถามผู้ประกอบการค้าชายแดน พบว่า ในไตรมาสแรกปี 2550 ค่าเงินจัตปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับเงินบาทต่อเนื่องมาจากครึ่งหลังปี 2549 จากแรงกดดันของภาวะเงินเฟ้อ ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่นๆ ในภูมิภาค ทำให้อัตราแลกเปลี่ยน บาท/จัต ในไตรมาสแรก ปี 2550 มีค่าเฉลี่ยที่ 2.75 บาทต่อ 100 จัต (หรือ 36.38 จัตต่อบาท) เงินจัตอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนที่มีค่าเฉลี่ย 2.82 บาทต่อ 100 จัต (หรือ 35.50 จัตต่อบาท) และอ่อนลงมากเมื่อเทียบกับระยะเดียวกันปีก่อนที่มีค่าเฉลี่ย 3.42 บาทต่อ 100 จัต (หรือ 29.30 จัตต่อบาท) โดยค่าเงินจัตมีระดับต่ำสุดของไตรมาสแรก ปี 2550 ในช่วงวันที่ 14-17 มีนาคม 2550 ที่ 2.63-2.64 บาทต่อ 100 จัต (หรือ 37.87-38.02 จัตต่อบาท) หลังจากนั้นเริ่ม



ที่มา : จากการสอบถามผู้ประกอบการค้าชายแดน

ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2550 อยู่ที่ระดับ 2.67 บาทต่อ 100 จัต (หรือ 37.45 จัตต่อบาท)

## สรุปความคืบหน้าภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ เพื่อการพัฒนาประเทศในลุ่มน้ำโขง ไตรมาส 1 ปี 2550

### ■ วันที่ 31 มกราคม 2550

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยได้วิเคราะห์ถึงความสำคัญของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ต่อการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค ซึ่งได้มีการเปิดใช้จริงเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2550 ว่า สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ช่วยเชื่อมโยงประเทศไทยกับเวียดนามและเอเชียตะวันออกเฉียง เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี โดยเมื่อพิจารณาระยะทางจาก จังหวัดมุกดาหารกับท่าเรือดานังที่ประมาณ 500 กม. เทียบกับระยะทางระหว่าง จังหวัดมุกดาหาร-ท่าเรือแหลมฉบังที่ประมาณ 700 กม. สามารถลดต้นทุนการขนส่งและปัญหาการนำเข้าสินค้าเกษตร และในทางกลับกันสินค้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงและเวียดนามที่ส่งออกยุโรป/ตะวันออกกลาง อาจมีการขนถ่ายสินค้าผ่านเส้นทางบกจากท่าเรือดานังสู่ท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือของพม่าทางฝั่งทะเลอันดามัน จะสามารถลดระยะเวลาการขนส่งได้ประมาณ 3 วัน

สะพานเป็นการเชื่อมต่อที่สำคัญของโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor, EWEC) จากเดิมที่ต้องใช้เส้นทางเรืออ้อมคาบสมุทรมาเลย์ และใช้เวลาประมาณ 4-5 วัน แต่ถ้าใช้เส้นทางขนส่งทางบกผ่านสะพานเศรษฐกิจ จะใช้เวลาเพียง 2 วันเท่านั้น

### ■ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550

นายพัฒนา สิทธิสมบัติ ประธานสภาหอการค้า จังหวัดเชียงราย เปิดเผยว่า สมาคมโม่เดิร์นโลจิสติกส์ หุนหนาน ประเทศจีน ได้นำคณะเดินทางเข้าพบปะหารือกับนายอมรพันธ์ นิมาพันธ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย และภาคเอกชนด้านโลจิสติกส์ของ จังหวัดเชียงราย เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมกันในอนาคต เนื่องจาก

กลุ่มประเทศตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เริ่มดำเนินการตามข้อตกลงขนส่งสินค้าระหว่างกัน และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศมีการพัฒนาขึ้นมากด้วยแล้ว เฉพาะอย่างยิ่งการอนุญาตให้มารถขนส่งสินค้าระหว่างไทย-พม่าได้ประเทศละ 200 คัน ไทย-จีน 200 คัน ส่วนไทย-ลาว ไม่จำกัดจำนวน อย่างไรก็ตาม พบว่ายังมีปัญหาในรายละเอียดเรื่องการขนส่งหลายเรื่องที่ยังไม่มีคณะกรรมการเข้ามาแก้ไข เช่นกรณีรถบรรทุกของจีนใช้พวงมาลัยคนละด้านกับประเทศไทยจะส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรหรือไม่ หรือรถดังกล่าวจะต้องใช้เอกสารใดประกอบจึงจะสัญจรได้อย่างไม่มีปัญหาในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ได้มีการทำข้อตกลงระหว่างกันในการตั้งคณะกรรมการร่วมขึ้นมา 1 ชุด ฝ่ายละ 5 ท่าน เพื่อจะกำหนดกฎเกณฑ์ระเบียบวิธีปฏิบัติ จากนั้นจะลงนามความร่วมมือหรือเอ็มโอยู ที่นครคุนหมิง มณฑลยูนหนาน ในวันที่ 12 มีนาคม 2550 โดยหอการค้าจะเป็นแกนนำในการหารือกับเลขาธิการสมาคมฯของจีนโดยตรงเพื่อเสนอแนะวิธีการแก้ไขไปยังภาครัฐของแต่ละประเทศ

### ■ วันที่ 26 มีนาคม 2550

แหล่งข่าวจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศเปิดเผยถึงการนำเข้าสินค้าของประเทศจีนจากประเทศไทยว่า สินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงสุดได้แก่ เครื่องจักร และชิ้นส่วนอื่น ๆ ซึ่งมีมูลค่านำเข้าจากไทยในแต่ละปี ประมาณร้อยละ 22 ของมูลค่ารวมการนำเข้าจากไทย ในขณะที่สินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงสุดห้าอันดับแรก ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรและชิ้นส่วนอื่น ๆ พลาสติก ยาง เชื้อเพลิงธรรมชาติและน้ำมัน ตามลำดับ โดยแต่ละปีมีมูลค่าประมาณร้อยละ 72 ของมูลค่ารวม การนำเข้าจากประเทศไทย

ถือเป็นสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าสินค้า 10 อันดับแรกในแต่ละปีที่มีมูลค่าประมาณร้อยละ 82 ของมูลค่ารวมการนำเข้า จากประเทศไทย

เป็นที่น่าสังเกตว่าในปี 2546 จีนนำเข้าเหล็กจากไทยมูลค่าสูงถึง 285 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. แต่ในปี 2547 ลดลงเหลือเพียง 191 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. หรือลดลงประมาณร้อยละ 33 ในทางตรงกันข้าม ในปี 2547 ไทยนำเข้าสินค้าผักและพืชตระกูลถั่วจากจีนสูงถึง 273 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ประมาณ ร้อยละ 45 อันเนื่องมาจากผลของการยกเว้นภาษีสินค้า ผักและผลไม้ (สินค้าพิกัดภาษี 07 และ 08) ภายใต้ ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ ปัจจุบันประเทศจีนจากที่เคยมีมูลค่าเพียง 438.41 ล้านบาท ในปี 2542 ก็เพิ่มขึ้นเป็น 3,129.36 ล้านบาท ในปี 2546 โดยพบว่าสินค้าส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 คือ สินค้ากิจกรรม รองลงมาได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม ในปี 2547 สินค้าที่มีการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นมากได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภคและเครื่องจักรใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ ขณะที่สินค้ากิจกรรมมีมูลค่าส่งออกลดลงมากเฉพาะอย่างยิ่งลำไยอบแห้ง เนื่องจากผู้ส่งออกเปลี่ยนเส้นทางขนส่งจากแม่น้ำโขงไปขนส่งทางทะเลมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การส่งออกยางและผลิตภัณฑ์ยางเพิ่มขึ้นมาก โดยเพิ่มขึ้นกว่า 5 เท่าตัว และผลิตภัณฑ์ถนอมอาหารไม่บรรจุกระป๋องเพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่าตัว

#### ■ วันที่ 29 มีนาคม 2550

นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล เลขาธิการบีโอไอ กล่าวว่า คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เห็นชอบนโยบายส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ พร้อม

กำหนดประเทศเป้าหมายในการส่งเสริมในระยะแรก ได้แก่ กลุ่มประเทศ CLMV คือ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม รวมถึง จีน อินเดีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ และระยะต่อไปจะขยายไปยังปากีสถาน บังคลาเทศ กลุ่มประเทศตะวันออกกลางและแอฟริกา เพื่อเชื่อมโยงและเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่องค์อุตสาหกรรมไทย จะช่วยให้เกิดการแสวงหาแหล่งวัตถุดิบใหม่ๆ และยังช่วยสร้างโอกาสขยายตลาดสินค้า เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ อาหารสัตว์และสินค้าเกษตรแปรรูป ต่อจากนี้จะตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมอุตสาหกรรมไทยในต่างประเทศ เพื่อกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ ตลอดจนมาตรการช่วยเหลือและสนับสนุน รวมทั้งการประสานงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ เพื่อสนับสนุนการลงทุนของไทยในต่างประเทศต่อไป

#### ■ วันที่ 29 มีนาคม 2550

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า ตามที่กระทรวงการต่างประเทศเสนอ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ เป็นผู้ลงนามและอนุมัติให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการให้ความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับต่อไป

ทั้งนี้ กระทรวงการต่างประเทศมีความเห็นเพิ่มเติมว่าความตกลงฯ จะช่วยคุ้มครองทรัพย์สิน ผู้ลงทุน รวมทั้งการโอนเงินตราต่างประเทศเข้า-ออกพม่าของนักลงทุนไทย โดยค่านึงว่าปัจจุบันไทยมีมูลค่าการลงทุนในพม่าประมาณ 1,341.22 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. และเป็นประเทศผู้ลงทุนอันดับที่ 3 รองจากสิงคโปร์และอังกฤษ โดยสาขาหลักของการลงทุนได้แก่ พลังงาน (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) ประมง อุตสาหกรรมโรงแรมและการท่องเที่ยว และการแปรรูปสินค้าเกษตร

## มณฑลยูนนาน : หนทางสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน

วรินทร์ ชัยวิวัฒน์ เศรษฐกรอาวุโส ส่วนวิชาการ

มณฑลยูนนานเป็นหนึ่งในมณฑลซึ่งตั้งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนโดยถือเป็นเมืองหน้าด่านสำคัญของจีนที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และเอเชียใต้ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาสาธารณูปโภคด้านต่างๆ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลายเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการเจริญเติบโตของมณฑล ทำให้ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมทางถนน ทางอากาศ ทางรถไฟ และทางน้ำที่ใช้เชื่อมภายในมณฑลและที่เชื่อมกับมณฑลอื่นๆ รอบข้างมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น มณฑลยูนนานได้วางยุทธศาสตร์สำหรับเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมภายในมณฑล โดยกำหนดให้นครคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง และกำหนดให้เมืองหลักๆ โดยรอบนครคุนหมิงไม่ว่าจะเป็นเมืองชวีจี้ ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันออก เมืองยวีซีทางทิศใต้ เมืองเจาทงทางทิศเหนือ เมืองฉู่สงทางทิศตะวันตก และเมืองหงเหอทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหลักของโครงข่ายการคมนาคม โดยมีเส้นทางคมนาคมทางถนนและทางรถไฟ เป็นโครงข่ายหลัก ส่วนเส้นทางคมนาคมทางน้ำกับทางอากาศเป็นโครงข่ายรอง สำหรับยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมระหว่างมณฑลยูนนานกับภายนอก (นอกมณฑล) ทางการได้กำหนดให้เส้นทางคมนาคมทางรถไฟเป็นโครงข่ายหลัก สำหรับเดินทางติดต่อกับมณฑลอื่นๆ ขณะที่ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทางทิศใต้เน้นการใช้เส้นทางถนนซูเปอร์ไฮเวย์ (เช่น เส้นทางคุนหมิง-จิ่งหง-กรุงเทพฯ) และการคมนาคมทางแม่น้ำโขงเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม เส้นทางรถไฟสายแพนเอเชีย (คุนหมิง-สิงคโปร์) จะกลายเป็นโครงข่ายเสริมที่สำคัญในอนาคต ส่วนเส้นทางอากาศจะรองรับเฉพาะการขนส่งสินค้าพิเศษบางประเภทเท่านั้น

### โครงข่ายการคมนาคมของมณฑลยูนนาน

ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมสำคัญของมณฑลยูนนานประกอบด้วย 4 เส้นทาง มีรายละเอียดดังนี้

1. การคมนาคมทางน้ำ ประกอบด้วยแม่น้ำ 6 สายสำคัญ ได้แก่ แม่น้ำจินชา (Jinsha River) แม่น้ำล้านช้าง (Lanchang River) แม่น้ำจูเจียง (Nujiang River) แม่น้ำอิระวดี (Irrawaddy River) แม่น้ำจูเจียง (Zhujiang or Pearl River) และแม่น้ำหงเหอ (Honghe River) ครอบคลุมระยะทางประมาณ 8,000 กิโลเมตร ขณะที่มีการใช้ประโยชน์ทางน้ำเพื่อการคมนาคมเพียง 1,324 กิโลเมตร แม่น้ำที่ถูกใช้ประโยชน์มากที่สุดคือ แม่น้ำจินชา (แม่น้ำแยงซีตอนบน) และแม่น้ำล้านช้าง (แม่น้ำโขงตอนบน) ในส่วนของแม่น้ำจินชาก็ถือเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมมณฑลยูนนานกับนครฉงชิ่ง เมืองอู่ฮั่น มณฑลเหอเป่ย์ เมืองหนานจิง มณฑลเจียงซู และนครเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือสำคัญที่ตั้งอยู่บนแม่น้ำจินชา ได้แก่ ท่าเรือซูฝู่ (Shuifu) และท่าเรือสุยเจียง (Suijiang) ส่วนแม่น้ำล้านช้างเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สามารถเชื่อมโยงประเทศจีนกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ คือ สหภาพพม่า สปป.ลาว และ ไทย โดยมีท่าเรือสำคัญคือ ท่าเรือจิ่งหงและท่าเรือซือเหมา



รูปที่ 1 เส้นทางคมนาคมทางน้ำภายในมณฑลยูนนาน

ในปี 2548 พบว่าการบรรทุกสินค้าทางน้ำของ มณฑลยูนนานมีปริมาณทั้งสิ้น 2.4 ล้านตัน สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวน 5.0 ล้านคน ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 และร้อยละ 16.3 ตามลำดับ

## 2. การคมนาคมทางอากาศ

ปัจจุบันมณฑลยูนนานมีสนามบินจำนวน 11 แห่ง ประกอบด้วยสนามบินนานาชาติคุนหมิง (สนามบิน Wujiaba) สนามบินจาวทง (Zhaotong) สนามบินสิบสองปันนา (Xishuangbanna) สนามบินซือเหมา (Simao) สนามบินต้าหลี่ (Dali) สนามบินลี่เจียง (Lijiang) สนามบินป่าวซาน (Baoshan) สนามบินหลินชาง (Lincang) สนามบินเซียงเกอลี่ลา (Xianggelila) หรือ สนามบินจงเตี้ยน (Zhongdian) สนามบินเต๋อหงหมางซือ (Dehongmangshi) และสนามบินเหวินชาน (Wenshan) ซึ่งเพิ่งเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนกันยายน 2549 ที่ผ่านมา

ในปี 2548 ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยาน มณฑลยูนนานมีจำนวน 4.95 ล้านคน โดยมีปริมาณการบรรทุกสินค้าจำนวน 0.08 ล้านตัน และในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่าจำนวนผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานขยายตัวเฉลี่ย ร้อยละ 7.9 ต่อปี ขณะที่ปริมาณการบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้น เพียงร้อยละ 1.5 ต่อปี



รูปที่ 2 ที่ตั้งสนามบินภายในมณฑลยูนนาน

สนามบินคุนหมิงมีเส้นทางการบินที่สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเส้นทางการบินที่เชื่อมโยงกับต่างประเทศมีจำนวน 8 เส้นทาง ได้แก่ ย่างกุ้ง (พม่า) เชียงใหม่ กรุงเทพฯ เวียงจันทน์ (ลาว) โฮจิมินห์และฮานอย (เวียดนาม) สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) นอกจากนี้ สนามบินคุนหมิง ยังเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญต่างๆ ทั่วประเทศจีน เช่น นครปักกิ่ง (Beijing) นครเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) เมืองเซินเจิ้น (Shenzhen) และเมืองกวางโจว (Guangzhou) มณฑลกวางตุ้ง เมืองเฉิงตู (Chengdu) มณฑลเสฉวน เมืองไห่โข่ว (Haikou) มณฑลไห่หนาน นครฉงชิ่ง (Chongqing) เมืองเซินหยาง (Shenyang) มณฑลเหลียวหนิง เมืองฮาร์บิน (Harbin) มณฑลเฮยหลงเจียง เมืองหวู่ฮั่น (Wuhan) มณฑลหูเป่ย์ เมืองซีอาน (Xi'an) มณฑลส่านซี เมืองหลานโจว (Lanzhou) มณฑลกานซู เมืองหังโจว (Hangzhou) มณฑลเจ้อเจียง เมืองเซี่ยเหมิน (Xiamen) มณฑลฝูเจี้ยน เมืองหนานหนิง (Nanning) และเมืองกุ้ยหลิน (Guilin) เขตปกครอง กวางสี เมืองกุ้ยหยาง (Guiyang) มณฑลกุ้ยโจว เมืองฉางซา (Changsha) มณฑลหูหนาน เมืองลาซา (Lhasa) เขตปกครองทิเบตและฮ่องกง

## 3. การคมนาคมทางบก

เส้นทางคมนาคมทางบกของมณฑลยูนนาน มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้การคมนาคมด้วยรถยนต์มีความสะดวกมากขึ้น ณ สิ้นปี 2548 มณฑลยูนนาน มีถนนไฮเวย์ยาวเป็นลำดับที่หนึ่งของประเทศ โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 167,637 กิโลเมตร จำแนกเป็นถนน Express way ระยะทาง 1,421 กิโลเมตร ถนน Class I ระยะทาง 248 กิโลเมตร ถนน Class II ระยะทาง 3,325 กิโลเมตร ถนน Class III ระยะทาง 9,918 กิโลเมตร ถนน Class IV ระยะทาง 97,007 กิโลเมตร และต่ำกว่าถนน Class I ระยะทาง 55,718 กิโลเมตร โดยศูนย์กลางการขนส่งทางบกของมณฑลอยู่ที่นครคุนหมิงและเมืองต้าหลี่

ปัจจุบันมณฑลยูนนานมีปริมาณการบรรทุกสินค้าผ่านเส้นทางไฮเวย์รวม 567 ล้านตัน และมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้เส้นทางไฮเวย์ประมาณ 385 ล้านคน

เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมระหว่างมณฑลยูนนานกับมณฑลใกล้เคียงมีหลายเส้นทางสำคัญ เช่น เส้นทางมณฑลยูนนาน-มณฑลกุ้ยโจว มณฑลยูนนาน-เขตปกครองกวางสี มณฑลยูนนาน-มณฑลเสฉวน และมณฑลยูนนาน-เขตปกครองตนเองทิเบต ขณะเดียวกันมณฑลยูนนานได้ก่อสร้างถนนจำนวน 3 เส้นทาง เพื่อเชื่อมโยงกับสหภาพพม่า ลาว ไทยและเวียดนาม ส่วนเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับเมืองต่างๆ ภายในมณฑลที่สำคัญ มีดังนี้

1. ถนนไฮเวย์คุนหมิง-หวานติง (Wanding) (จากนครคุนหมิงถึงเมืองหวานติง หรือเรียกว่าเส้นทางยูนนาน-พม่า ระยะทางรวม 870 กิโลเมตร)
2. ถนนไฮเวย์ยูนนาน-ทิเบต (จากนครคุนหมิงผ่านเมืองต้าหลี่ (Dali) เมืองลี่เจียง (Lijiang)
3. ถนนไฮเวย์คุนหมิง-เหอโจว จากนครคุนหมิงผ่านป่าหินผ่านเมืองไคหยวน (Kaiyuan) และเมืองเหมิงจื่อ (Mengzi) ระยะทางรวม 471 กิโลเมตร
4. ถนนไฮเวย์คุนหมิง-ต้าหลี่ จากนครคุนหมิงผ่านเมืองยู่ซี (Yuxi) เมืองม่อเจียง (Mojiang) เมืองซือเหมา (Simao) เมืองเซียงรุ่ง (Jinghong) ถึงเมืองต้าหลี่ (Dalu) ระยะทางรวม 865 กิโลเมตร
5. ถนนไฮเวย์ยูนนาน-กุ้ยโจว จากนครคุนหมิงผ่านเมืองฉู่จิ่ง (Qujing) ถึงเมืองกุ้ยหยางในมณฑล กุ้ยโจว ระยะทาง 653 กิโลเมตร
6. ถนนไฮเวย์คุนหมิง-เมืองป๋อเซ่อ (Bose) จากนครคุนหมิงผ่านป่าหิน ผ่านเมืองไคหยวน (Kaiyuan) เมืองเหยียนซาน (Yanshan) เมืองฟู่หนิง (Funing) ถึงเมืองป๋ายเซ่อ(Baise) ในเขตปกครองกวางสี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองหนานหนิง
7. ถนนไฮเวย์คุนหมิง-เมืองสุยเจียง (Suijiang) จากนครคุนหมิงผ่านเมืองตงชวาน (Dongchuan) และเมืองจาวทง (Zhaotong) ถึงเมืองสุยเจียง ระยะทางรวม 690 กิโลเมตร



รูปที่ 3 เส้นทางคมนาคมทางบกภายในมณฑลยูนนาน

#### 4. การคมนาคมทางรถไฟ

เส้นทางรถไฟภายในมณฑลมีความยาวรวมทั้งหมด 2,328 กิโลเมตร (ปี 2548) มีปริมาณการบรรทุกสินค้าและผู้โดยสารจำนวน 53 ล้านตัน และ 15.7 ล้านคนตามลำดับ โดยเส้นทางรถไฟสายหลักในมณฑลยูนนานประกอบด้วย

- เส้นทางรถไฟสายเฉินตู-คุนหมิง เปิดดำเนินการในปี 2513 มีระยะทางรวม 1,100 กิโลเมตร โดยมีระยะทางในส่วนของมณฑลยูนนานประมาณ 282 กิโลเมตร
- เส้นทางรถไฟสายกุ้ยหยาง-คุนหมิง เปิดดำเนินการในปี 2509 รางรถไฟมีขนาด 1.435 เมตร โดยมีระยะทางในส่วนของมณฑลยูนนานประมาณ 341 กิโลเมตร
- เส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-เหอโจว เป็นรถไฟสายแรกของมณฑล เปิดดำเนินการในปี 2543 เป็นรางรถไฟมีความกว้าง 1 เมตร ถือเป็นเส้นทางรถไฟหลักที่เชื่อมโยงมณฑลยูนนานและประเทศเวียดนาม
- เส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-หนานหนิง เปิดดำเนินการในปี 2540 มีระยะทางรวม 898 กิโลเมตร โดยมีระยะทางในส่วนของมณฑลยูนนานประมาณ 306 กิโลเมตร

สำหรับเส้นทางรถไฟสายอื่นๆที่สำคัญ เช่น เส้นทางรถไฟคุนหมิง-ยู่ซี กว่างทง-ต้าหลี่และเนย์เจียง-คุนหมิง (สร้างเสร็จในเดือนตุลาคม 2544)



รูปที่ 4 เส้นทางคมนาคมทางรถไฟภายในมณฑลยูนนาน

**การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของมณฑลยูนนาน  
ในอนาคต**

ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 10 และฉบับที่ 11 มณฑลยูนนานได้ให้ความสำคัญเป็นอันมากในการเร่งรัดพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟ ทางอากาศและทางน้ำภายในมณฑล ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างความพร้อมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าและการลงทุนจากต่างมณฑลและต่างประเทศในอนาคต

ในส่วนของการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางรถไฟนั้น ทางกรรณยูนนานได้กำหนดเป้าหมายให้มีเส้นทางรถไฟระยะทางรวม 4,000 กิโลเมตร ภายในปี 2563 และตั้งเป้าหมายเพิ่มเป็น 5,400 กิโลเมตร ภายในปี 2593 ซึ่งจะทำให้โครงข่ายรถไฟกลายเป็นเส้นทางการขนส่งหลักของมณฑลยูนนาน โดยภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดังกล่าว มณฑลยูนนานได้กำหนดแผนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเพิ่มอีกจำนวน 5 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางโครงข่ายรถไฟสายแพนเอเชียที่เชื่อมต่อระหว่างมณฑลยูนนานกับ 3 ประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศจีน ประกอบด้วย

- เส้นทางสายทิศตะวันออกคุนหมิง-เหอโจว ซึ่งเป็นเส้นทางสู่ชายแดนเวียดนามผ่านด่านชายแดนที่อำเภอเหอโจว จังหวัดหงเหอ โดยเป็นการสร้างทางรถไฟสายคุนหมิง-เหอโจวสายใหม่ที่เป็นไปตามมาตรฐานของทางรถไฟในประเทศจีน และสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่ ณ จังหวัดยวีซี ทั้งนี้ ในระยะแรกมีโครงการสร้างทางรถไฟจากเมืองยวีซีถึงเมืองเหมิงจื่อรวมระยะทาง 141 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนระยะที่สองจะเริ่มจากเหมิงจื่อ ถึงเหอโจวระยะทาง 168.1 กิโลเมตร

- เส้นทางสายตะวันตกต้าหลี่-รุ่ยลี่ ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสู่ชายแดนที่ติดต่อกับสหภาพพม่า เส้นทางดังกล่าวเริ่มต้นจากต้าหลี่สู่อำเภอรุ่ยลี่รวมระยะทาง 328.87 กิโลเมตร (เมืองต้าหลี่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของมณฑลยูนนาน ซึ่งมีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อไปถึงเมืองคุนหมิง)

- เส้นทางสายกลางยวีซี-บ่อหาน รวมระยะทาง 599.16 กิโลเมตร เป็นเส้นทางรถไฟสู่อำเภอชายแดนที่ติดต่อกับประเทศลาว ซึ่งถือเป็นอีกเส้นทางที่มีโอกาสในการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟไทย-จีน ผ่านทางจังหวัดหนองคายในฝั่งประเทศไทยสู่กรุงเวียงจันทน์ อย่างไรก็ตาม เส้นทางดังกล่าวยังไม่มีกำหนดเวลาในการเริ่มต้นก่อสร้าง

เส้นทางสายแพนเอเชียทั้ง 3 เส้นทาง นับเป็นหนึ่งในแผนงานโลจิสติกส์ที่มณฑลยูนนานพยายามผลักดันให้เกิดขึ้น เพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายทางรถไฟให้สามารถเดินทางผ่านไปยังประเทศสิงคโปร์ได้ หากพิจารณาจากระยะทางแล้วเส้นทางสายกลางผ่านเข้าสู่ประเทศลาวแล้วเข้าสู่ประเทศไทยนับเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด แต่เส้นทางที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดคือ เส้นทางสายตะวันออกผ่านเข้าสู่ประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชาและเข้าสู่ประเทศไทยทางจังหวัดสระแก้ว

2. เส้นทางรถไฟจากลี่เจียงสู่เซี่ยงไฮ้ รวมระยะทาง 130.7 กิโลเมตร โดยเส้นทางดังกล่าวจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟระหว่างต้าหลี่ถึงลี่เจียงได้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2551

3. เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจาวทง-พานจือฮั่ว (มณฑลเสฉวน)-ลี่เจียง รวมระยะทางทั้งสิ้น 610 กิโลเมตร (ในเขตมณฑลยูนนานมีระยะทาง 370 กิโลเมตร) ถือเป็นเส้นทางที่ทำให้โครงข่ายการเดินทางโดยรถไฟทางทิศเหนือของมณฑลยูนนาน ซึ่งปัจจุบันถูกแบ่งแยกเป็นสองฝั่งด้วยส่วนล่างของมณฑลเสฉวนให้สามารถเดินทางถึงกันได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น คาดว่าหากก่อสร้างแล้วเสร็จ เส้นทางดังกล่าวจะกลายเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อเข้ากับเส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-เฉินตู (เมืองเอกของมณฑลเสฉวน) ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อเมืองฝั่งตะวันตกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนานให้สามารถเดินทางไปยังฝั่งตะวันออกเชื่อมต่อกับนครฉงชิ่งและมณฑลกุ้ยโจวได้

4. เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อหยวนเจียง-เหมิงจื้อ-เหวินซัน-ป๋ายเซ่อ เป็นโครงข่ายเส้นทางรถไฟในแนวนอน สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายเส้นทางรถไฟของเขตปกครองกวางสีเพื่อเข้าสู่มณฑลทางชายฝั่งทะเลตะวันออกของจีน โดยเส้นทางรถไฟสายดังกล่าวจะไปตัดกับเส้นทางสายคุนหมิง-บ๋อหนาน (สู่ประเทศลาว) คุนหมิง-เหอโจว (สู่ประเทศเวียดนาม) คาดว่าเมื่อเส้นทางสายดังกล่าวแล้วเสร็จ จะเป็นผลดีต่อทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวทางตอนใต้ของมณฑล

5. เส้นทางรถไฟเชื่อมย่างกุ้ง-หลินชาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทางสายคุนหมิง-ต้าหลี่ (ณ อำเภออย่างกุ้ง) กับเส้นทางสายคุนหมิง-บ๋อหนาน (ณ อำเภอหลินชาง) เมื่อเสร็จทางสายนี้แล้วจะเป็นประโยชน์ต่อทั้งทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวทางฝั่งตะวันตกทั้งตอนเหนือและตอนใต้ของมณฑล

นอกจากนี้ ทางกรมมณฑลยูนนานยังมีแผนการปรับปรุง 4 เส้นทางรถไฟเดิมที่มีปริมาณการใช้ค่อนข้างมาก และมีปัญหาคอขวดในการเดินทางขนส่งให้เป็นเส้นทางรถไฟรางคู่โดยในระยะแรกเป็นการก่อสร้างเพียงบางช่วงของแต่ละสายเท่านั้น มีรายละเอียดดังนี้

1. เส้นทางสายคุนหมิง-กุ้ยหยาง (เมืองกุ้ยหยางเป็นชุมทางรถไฟขนาดใหญ่และเป็นประตูสู่มณฑลทางทิศเหนือและตะวันออกของจีน ทั้งนครฉงชิ่ง มหานครปักกิ่งและเซี่ยงไฮ้) โดยคาดว่าจะก่อสร้างในช่วงคุนหมิง

ถึงลี่ผานสู่ย (เมืองพรมแดนของมณฑลกุ้ยโจว) รวมระยะทางกว่า 392.3 กิโลเมตร

2. เส้นทางสายคุนหมิง-เฉินตู โดยจะก่อสร้างเป็นเส้นทางรถไฟรางคู่ช่วงคุนหมิงถึงกวางทง รวมระยะทาง 128.5 กิโลเมตร (กวางทงเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญทางตะวันตกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนาน ซึ่งรองรับรถไฟจากมณฑลเสฉวนและเมืองต้าหลี่ ก่อนถึงคุนหมิง)

3. เส้นทางสายคุนหมิง-ต้าหลี่ ซึ่งจะก่อสร้างในช่วงกวางทงถึงต้าหลี่ต่อเนื่องจากเส้นทางรถไฟรางคู่สายคุนหมิง-กวางทง โดยมณฑลยูนนานมีแผนปรับเปลี่ยนเส้นทางสายกวางทง-ต้าหลี่ (ระยะทาง 206 กิโลเมตร) ให้เป็นระบบรางคู่ด้วยเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างมณฑลกับสหภาพพม่าผ่านด่านชายแดนที่อำเภอรูยลี่

4. เส้นทางสายคุนหมิง-หนานหนิง (เขตปกครองกวางสี) โดยจะเป็นการปรับเปลี่ยนเป็นเส้นทางเดินรถแบบรางคู่ทั้งหมด เส้นทางสายดังกล่าวถือเป็นเส้นทางรถไฟที่สามารถเดินทางออกสู่ทะเลฝั่งตะวันออกที่ใกล้ที่สุดในปัจจุบัน

สำหรับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกนั้น ภายในปี 2553 มณฑลยูนนานได้กำหนดให้มีการก่อสร้างถนนเพิ่มโดยแบ่งเป็นถนนทางด่วนซูเปอร์ไฮเวย์ทั้งหมด 1,900 กิโลเมตร ถนนชั้นหนึ่ง 530 กิโลเมตร ถนนชั้นสอง 3,000 กิโลเมตร และถนนชั้นสาม 220 กิโลเมตร โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงข่ายถนนซูเปอร์ไฮเวย์เพื่อเชื่อมโยงกับต่างประเทศ และถนนภายในประเทศตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจมณฑลฝั่งตะวันตกของจีนเป็นสำคัญ ดังนั้น มณฑลยูนนานจึงได้กำหนดแผนการปรับปรุงยกระดับคุณภาพถนนให้เป็นทางด่วนซูเปอร์ไฮเวย์ที่เรียกว่า "7 เส้นทาง 1 วงแหวน" ดังนี้

1. เส้นทางคุนหมิง-สู่ยฟู่ (เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางสาย GZ40 ซึ่งวิ่งจากฮั่วเทอถึงเหอโจวในมณฑลยูนนานซึ่งเป็นประตูออกสู่เวียดนาม) เส้นทางดังกล่าวตัดผ่านเมืองชงหมิง เมืองชวินเตี้ยน เมืองหุ้ยเจ้อ เมืองจาวทง เมืองต้ากวน และเมืองสู่ยฟู่ ถือเป็นเส้นทางถนนเพื่อเชื่อมทางตอนกลางของมณฑลยูนนานเข้ากับมหานครฉงชิ่ง และมณฑลเสฉวน

2. เส้นทางคุนหมิง-พู่หยวน (เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทาง GZ65 ซึ่งวิ่งจากเซียงไฮ้ถึงเมืองรุ่ยลี่ในมณฑลยูนนาน และเป็นประตูออกสู่สหภาพพม่า) เส้นทางวิ่งผ่านเมืองชงหมิง เมืองหม่าหลง เมืองชวีจี้ เมืองจางอี่ เมืองพู่หยวน เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนานกับมณฑลกุ้ยโจวและมณฑลทางตะวันออก

3. เส้นทางคุนหมิง-หลัวซุนโซ่ว เป็นเส้นทางผ่านเมืองหยี่เหลียง เมืองสี่หลินหรือป่าหิน เมืองหมี่เล่อ เมืองยันซัน เมืองพู่หนิง ซึ่งเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนานกับมณฑลกวางสี เพื่อเดินทางสู่มณฑลชายฝั่งทะเลใต้

4. เส้นทางคุนหมิง-เหอโข่ว (เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางสาย GZ40 ซึ่งวิ่งจากฮั่วทอถึงเหอโข่ว ยูนนาน ซึ่งเป็นประตูออกสู่เวียดนาม) เป็นเส้นทางวิ่งผ่านเมืองหยี่เหลียง เมืองสี่หลินหรือป่าหิน เมืองหมี่เล่อ เมืองไคหยวน เมืองเหมิงจื่อ เมืองปิงเปียน เมืองเหอโข่ว

5. เส้นทางคุนหมิง-บ๋อทาน (เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางหลันโจวถึงบ๋อทานในมณฑลยูนนาน ประตูสู่ประเทศลาว) เส้นทางวิ่งผ่านเขตเจิงกั๋ง เมืองยวีซี เมืองเอ้อซัน เมืองหยวนเจียง เมืองซือเหมา เมืองล่าบ๋อทาน เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางคุนหมิง-กงลู่ ในฝั่งจีน

6. เส้นทางคุนหมิง-รุ่ยลี่ (เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทาง GZ65 ซึ่งวิ่งจากเซียงไฮ้ถึงรุ่ยลี่ในมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นประตูออกสู่สหภาพพม่า) เส้นทางวิ่งผ่านเมืองอันหนิง เมืองฉูตง เมืองหนันหัว เมืองเสียงยวี่น เมืองต้าหลี่ เมืองหยงผิง เมืองเป่าซัน เมืองหลงหลิง เมืองลูซี เมืองหวั่นติง เมืองรุ่ยลี่

7. เส้นทางคุนหมิง-พานจื่อฮั่ว (เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางหลันโจวถึงบ๋อทานในมณฑลยูนนาน ประตูสู่ประเทศลาว) เส้นทางวิ่งผ่านเมืองพู่หมิง เมืองลูเซวี่ยน เมืองซือตัง เมืองหยวนโหมว เมืองหยงเหยิน เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับมณฑลเสฉวน

ส่วนถนนวงแหวน 1 วงแหวน ได้แก่ ถนนวงแหวนในเขตคุนหมิง เพื่อเชื่อมต่อกับอำเภอต่างๆ เพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่นภายในเขตเมืองคุนหมิง



รูปที่ 5 เส้นทางคมนาคมทางรถไฟที่ก่อสร้างเพิ่มจำนวน

นอกจากนี้ มณฑลยูนนานยังให้ความสำคัญต่อโครงการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางน้ำของมณฑลเช่นกัน โดยพยายามมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางคมนาคมตามลุ่มแม่น้ำจินซาและแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เป็นสำคัญ รายละเอียดของโครงการประกอบด้วย

1. การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำล้านช้าง (แม่น้ำโขง) จากท่าเรือซือเหมาไปยังสหภาพพม่า โดยมีโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ณ ท่าเรือกวนเลย และพัฒนาท่าเรือซือเหมา เพื่อเป็นเส้นทางเดินเรือสู่สหภาพพม่า ไทย และลาว

2. การจัดตั้งท่าเรือพู่หนิงเพื่อใช้เป็นที่ท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าตามลุ่มแม่น้ำจูเจียง เพื่อเชื่อมต่อกับมณฑลทางทิศตะวันออกของยูนนาน

3. การพัฒนาท่าเรือสุ่ยฟู่ (ตั้งอยู่ทางเหนือสุดของเมืองจาวทงมณฑลยูนนาน ซึ่งติดกับมณฑลเสฉวน) เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างสุ่ยฟู่กับคุนหมิง เข้ากับเส้นทางเดินเรือทางแม่น้ำจินซา-แยงซี ท่าเรือสุ่ยฟู่ถือเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับมณฑลฝั่งตะวันออกของประเทศจีน

4. โครงการก่อสร้างท่าเรือพู่หนิงเพื่อรองรับแผนการพัฒนาการคมนาคมตามลุ่มแม่น้ำอิ้ว-แม่น้ำจู ที่ต้องการเชื่อมต่อกับมณฑลกวางสี กวางตุ้งกับฮ่องกงและมาเก๊า

5. การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเส้นทางติดต่อทางน้ำกับประเทศเวียดนาม

อย่างไรก็ตาม มณฑลยูนนานได้เร่งพัฒนาการเดินทางและขนส่งทางอากาศ โดยได้เริ่มโครงการก่อสร้างสนามบินใหม่เมืองคุนหมิงตั้งแต่ปี 2549 เพื่อใช้เป็นสนามบินหลักในการเชื่อมโยงกับเมืองใหญ่ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ รวมทั้งเพื่อยกระดับให้สนามบินนานาชาติคุนหมิงกลายเป็นประตูสู่ประเทศจีนของทั้งสองภูมิภาค ทั้งนี้ ทางการยูนนานได้ตั้งเป้าหมายว่า ภายในปี 2553 คุนหมิงจะกลายเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศจีน ดังนั้น ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับปัจจุบัน จึงได้ประกาศแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางอากาศที่เรียกว่าโครงการ "2 ย้าย 3 ขยาย 4 สร้างใหม่" ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการ "2 ย้าย" ประกอบด้วยโครงการย้ายสนามบินนานาชาติคุนหมิงสู่สถานที่ใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยสนามบินนานาชาติแห่งใหม่จะมีพื้นที่ภายในอาคารประมาณ 400,000 ตารางเมตร มีสองรันเวย์สามารถขึ้นลงได้พร้อมกัน และมีงบประมาณการลงทุนประมาณ 16,000 ล้านหยวน โดยเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้างในปี 2548-2552 ส่วนอีกโครงการย้ายคือ การย้ายสนามบินซือเหมาซึ่งประสบปัญหาทางด้านมาตรฐานของสนามบินทางการท้องถิ่นของซือเหมาจึงมีแนวคิดก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ ซึ่งมีพื้นที่ภายในอาคารและรันเวย์ที่ได้มาตรฐาน ปัจจุบันอยู่ระหว่างทำศึกษาวิจัยแนวทางและปัญหาการย้ายสนามบินซือเหมา มีระยะเวลาดำเนินการระหว่างปี 2553-2556

2. โครงการ "3 ขยาย" ประกอบด้วย

- โครงการขยายสนามบินเต๋อหงหมิงซือ
- โครงการขยายสนามบินลี่เจียง (เป็นสนามบิน

ขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของมณฑลยูนนาน รองจากสนามบินนานาชาติคุนหมิงและสนามบินนานาชาติลี่บองปันนา)

- โครงการขยายสนามบินต้าหลี่ (มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่สี่ของมณฑล)

3. โครงการ "4 สร้างใหม่" ประกอบด้วย

- โครงการก่อสร้างสนามบินเถิงชง (อยู่ในเขตจังหวัดเต๋อหง)
- โครงการก่อสร้างสนามบินนู่เจียง (เมืองนู่เจียงถือเป็นเมืองที่มีความล้าหลังทางเศรษฐกิจ)
- โครงการก่อสร้างสนามบินหุ่ยเจ้อ (ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของคุนหมิงเป็นอำเภอในเขตจังหวัดชวีจี้)
- โครงการก่อสร้างสนามบินหงเหอ (สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญทางตอนใต้ของมณฑลยูนนาน และมีความสำคัญในด้านการค้าชายแดน)



รูปที่ 6 ที่ตั้งสนามบินแห่งใหม่ภายในมณฑลยูนนาน

### บทสรุป

หากพิจารณาจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของมณฑลยูนนานที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งพม่า ลาวและเวียดนาม รวมระยะทางกว่า 4 พันกิโลเมตร รวมทั้งมีชายแดนติดกับมณฑลกว่างสี ทางภาคตะวันออก มณฑลกุ้ยโจวทางภาคเหนือ และมณฑลเสฉวนทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือ ทำให้มณฑลยูนนานเปรียบเสมือนศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับ 2 เขตเศรษฐกิจใหญ่ ทั้งในฐานะที่เป็นประตูการค้าเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียนผ่านโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและความร่วมมือการค้าเสรีอาเซียน-จีน ขณะเดียวกันมณฑลยูนนานยังมีฐานะเป็นส่วนหนึ่งของการรวมกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง<sup>1</sup> ดังนั้น การที่มณฑลยูนนานพยายามเร่งรัดพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกับทั้งสองกลุ่มเศรษฐกิจมาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ

ทางรถไฟแพนเอเชีย (คุนหมิงสิงคโปร์) การปรับปรุงระบบการขนส่งทางแม่น้ำโขง การก่อสร้างและปรับปรุงถนนไฮเวย์ และทางรถไฟเชื่อมต่อเมืองต่างๆ ภายในและภายนอกมณฑลก็เป็นข้อพิสูจน์ว่ามณฑลยูนนานมีความเป็นไปได้ที่จะกลายเป็นอีกหนึ่งจุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศจีนที่สามารถเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจอาเซียนและเขตเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียงให้เป็นหนึ่งเดียวกัน และทำให้พื้นที่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกลายเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพและสามารถดึงดูดการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ เทียบเคียงกับมณฑลที่ตั้งอยู่ชายฝั่งตะวันออกซึ่งมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ นอกจากนี้ หากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมแล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้ จะทำให้มณฑลยูนนานมีความเหมาะสมสำหรับการเป็นศูนย์กลางการให้บริการโลจิสติกส์ที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาค

<sup>1</sup>ความร่วมมือในเขตเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง (Pan Pearl River Delta : PPRD) ประกอบด้วย 9 มณฑล และ 2 เขตปกครองพิเศษ มณฑลฝูเจี้ยน มณฑลเจียงซี มณฑลหูหนาน มณฑลกว่างตุง เขตปกครองกว่างสี มณฑลไห่หนาน มณฑลเสฉวน มณฑลกุ้ยโจว มณฑลยูนนาน รวมทั้งฮ่องกงและมาเก๊า

## ลำดับเหตุการณ์สำคัญเกี่ยวกับสหภาพพม่า ไตรมาส 1 ปี 2550

วันที่	รายละเอียด
10 มกราคม 2550	AFP รายงานข่าวว่า รัฐบาลสหรัฐอเมริกาสามารถยื่นร่างมติกดดันรัฐบาลพม่าต่อคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ โดยมีเนื้อหาให้พม่าปล่อยตัวนางออง ซาน ซูจี ผู้นำประชาธิปไตยพม่า แต่มีมติดังกล่าวถูกรัสเซียและจีนใช้สิทธิยับยั้ง ในภายหลัง
30 มกราคม 2550	บริษัท Rimbunan Retrogas Ltd. จากมาเลเซีย กำลังจะได้รับสัมปทานจากรัฐบาลพม่า เพื่อเข้าสำรวจขุดเจาะก๊าซในแปลง A-5 ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 9.830 ตารางกิโลเมตร อยู่ในเขตนํ้าลึกนอกชายฝั่งรัฐยะไข่ (Rakhine) ในอ่าวเบงกอล หลังจากเมื่อต้นเดือนนี้ ทางกรมพม่าได้เซ็นสัญญาฉบับกับบริษัท MRPL E and P Pte Ltd. เพื่อสำรวจและผลิตนํ้ามันกับก๊าซในแปลง A-6 ที่อยู่ใกล้เคียงกัน
1 กุมภาพันธ์ 2550	สำนักข่าวซินหัวรายงานว่า เวียดนามมีความสนใจลงทุนอุตสาหกรรมไฮเทคในเขตเศรษฐกิจพิเศษใหม่ของพม่า และตามข้อตกลงความร่วมมือการค้าของทั้งสองประเทศตั้งเป้าที่จะเพิ่มมูลค่าการค้าให้ถึง 100 ล้านดอลลาร์ สรอ. ในช่วงปีงบประมาณ 2550-2551 เพิ่มจาก 60 ล้านดอลลาร์ สรอ. ปีก่อน โดยเวียดนามจะมีการจัดงานมหกรรมสินค้าที่พม่า 4 ครั้ง ส่วนพม่าก็จะเข้าร่วมงานมหกรรมนานาชาติที่กรุงฮานอย
3 กุมภาพันธ์ 2550	แหล่งข่าว AFP รายงานว่า รัฐบาลอินเดียวางแผนเตรียมทุ่มงบประมาณ 130 ล้านดอลลาร์ สรอ. (ราว 4.56 พันล้านบาท) ในการพัฒนาท่าเรือชิตต์เวของพม่าเพื่ออินเดียจะใช้เป็นเส้นทางการค้าใหม่สู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และหากได้รับอนุมัติ คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 3-4 ปีในการก่อสร้าง นอกจากนี้ ยังจะช่วยให้การลำเลียงก๊าซจากบริเวณนอกชายฝั่งของพมามายังท่าเรือกัลกัตตาของอินเดียทำได้สะดวกมากขึ้น
5 กุมภาพันธ์ 2550	สำนักข่าวซินหัวรายงานว่า นายเตซา (Tay Za) ประธานกรรมการบริษัทแอร์พุกาม แอลงที่กรุงย่างกุ้งเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2550 ว่า สายการบินแอร์พุกาม (Air Bagan) จะเปิดบินเชื่อม 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางย่างกุ้ง-กรุงเทพฯ และเส้นทางย่างกุ้ง-สิงคโปร์ บินประจำทุกวัน ๆ ละ 1 เที่ยวบิน และเส้นทางย่างกุ้ง-มณฑลเหล่-คุนหมิง บินสัปดาห์ละ 2 เที่ยวบินเริ่มเดือนเมษายนคนี้ โดยใช้เครื่องบินโดยสารแอร์บัสรุ่น A310-200 ขนาดบรรจุ 228 คน นอกจากนี้ ยังมีแผนจะบินเชื่อมเมืองเสียมราฐในกัมพูชาเป็นประจำทุกวัน และเปิดบริการบินแบบเหมาเช่าลำไปยังเกาหลีใต้และญี่ปุ่นด้วย โดยจะใช้เครื่องบินแบบฟ็อกเกอร์ เอฟ-100 (Fokker F-100)

วันที่	รายละเอียด
19 กุมภาพันธ์ 2550	<p>รัฐบาลพม่าได้แสดงความประสงค์จะให้บริษัทน้ำมันและก๊าซของอินเดีย บริษัทเกิล (GAIL) หรือ Gas Of India Ltd. เปลี่ยนแนววางท่อส่งก๊าซให้ผ่านภูมิภาคที่ยังพัฒนาน้อยที่สุดของประเทศ ซึ่งอาณาบริเวณดังกล่าวของพม่ามีประชากรอาศัยอยู่ราว 1 ล้านคน และร้อยละ 98 ยังไม่มีไฟฟ้าใช้ นอกจากนี้ ยังขอเงินกู้จาก EXIM Bank ของอินเดียอีกราว 20 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพื่อก่อสร้างโรงไฟฟ้า ความเคลื่อนไหวนี้มีขึ้นหลังจากที่พม่าได้เซ็นสัญญากับบริษัทน้ำมันของจีน ในโครงการก่อสร้างระบบท่อส่งก๊าซจากชายฝั่งรัฐยะไข่ (Rakhine) ไปยังมณฑลหยุนหนันความยาว 2,380 กิโลเมตร และเงินได้ตกลงจะให้เงินกู้ 84 ล้านดอลลาร์ สรอ. แก่พม่า</p>
20 กุมภาพันธ์ 2550	<p>New Light of Myanmar รายงานว่า นายบอริส เซตีโรฟ รัฐมนตรีพลังงานจากสาธารณรัฐคาลมีเกียของรัสเซียกล่าวว่า นายอู มิน มิน ออง ประธานบริษัทซิลเวอร์ เวฟอีเนอร์จี้ และซิลเวอร์ เวฟสปูตนิคปิโตรเลียม ซึ่งจดทะเบียนในสิงคโปร์ ได้ลงนาม ทำข้อตกลงกับนายยีนต์ ยี กรรมการผู้จัดการบริษัท MOGE บริษัทน้ำมันของ รัฐบาลพม่า เพื่อผลิตและสำรวจก๊าซและน้ำมันนอกชายฝั่ง</p>
21 กุมภาพันธ์ 2550	<p>นายณรงค์ สัตสุวรรณ กรรมการผู้จัดการบริษัทผลิตไฟฟ้าราชบุรี จำกัด (มหาชน) RATCH เปิดเผยว่า ขณะนี้บริษัทกำลังเจรจากับพันธมิตรซึ่งส่วนใหญ่เป็นเอกชนไทย เพื่อไปลงทุนสร้างโรงไฟฟ้าทั้งพลังน้ำและไมใช่พลังน้ำขนาดมากกว่า 500 เมกะวัตต์ในประเทศพม่าหลายโครงการ คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในปี 2550 นี้</p>
22 กุมภาพันธ์ 2550	<p>นายตวันเย่าซิง เจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองเป่าซัน มณฑลหยุนหนัน (ยูนนาน) เปิดเผยว่า ถนนเชื่อมต่อระหว่างจีนกับเอเชียใต้ หรือถนนสายเถิงชง-มีตจีนา เป็นการก่อสร้างที่เริ่มต้นจากอำเภอเถิงชงในจีนไปยังปลายทางที่เมืองมีตจีนาของพม่า มีมูลค่าการลงทุนกว่า 1,010 ล้านบาท การก่อสร้างส่วนที่อยู่นอกประเทศจีนเป็นระยะทาง 95.4 กิโลเมตร ปัจจุบันได้มีการวางโครงสร้างเสร็จสิ้น และกำลังดำเนินการสร้างพื้นถนนลาดยางไปแล้วกว่า 40 กิโลเมตร ถนนสายดังกล่าวจะเป็นถนนที่สั้น และสะดวกที่สุดในการเดินทางตรงไปยังอินเดีย โดยเมื่อคิดระยะทางจากคุนหมิง-ผ่านเถิงชง-ถึงมีตจีนาต่อผ่านไปยังลุมติง แคว้นอัสสัมของอินเดีย มีระยะทางทั้งสิ้น ราว 1,200 กิโลเมตร เทียบกับการอ้อมช่องแคบมะละกาที่ไกลถึง 6,000 กิโลเมตร จะใช้เวลาทั้งสิ้นไม่ถึง 20 ชั่วโมง คาดว่าจะสามารถเปิดได้ราวเดือนเมษายน ศกนี้</p>

วันที่	รายละเอียด
3 มีนาคม 2550	<p>Reuter รายงานว่ารัฐบาลพม่าประกาศห้ามเคลื่อนย้ายสัตว์ปีกในกรุงย่างกุ้ง เพื่อคุมเข้มป้องกันโรคไข้หวัดนก หลังจากพบเชื้อไข้หวัดนกสายพันธุ์ H5N1 ในหลายเมืองใกล้กรุงย่างกุ้ง เช่น เมืองทินกันยูน เมืองอินเซนและเมืองไหลน่ทายา และได้ทำลายสัตว์ปีกทิ้งราว 2,000 ตัว เพื่อป้องกันการติดเชื้อและยังไม่พบผู้ติดเชื้อแต่อย่างใด มีเพียงการเผาระวังผู้ที่เคยสัมผัสสัตว์ปีก 300 คน โดยรัฐบาลได้จัดพื้นที่กักบริเวณผู้อยู่ในกลุ่มเสี่ยงที่โรงพยาบาลนอกกรุงย่างกุ้ง</p>
7 มีนาคม 2550	<p>นายมารุต มฤคทัต กรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ.ปตท. ตรวจสอบและผลิตปิโตรเลียม (ปตท.สผ.) กล่าวถึงโครงการสำรวจปิโตรเลียมแปลง M9 ซึ่งตั้งอยู่ในอ่าวเมาะตะมะทางตอนใต้ว่า จากการทดสอบหลุมสำรวจทั้ง 3 หลุม (Zawtika-1A Gawthaka- 1 และ Kakonna-1) พบปริมาณการไหลเวียนของก๊าซธรรมชาติรวม 44.2 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ทำให้มีความมั่นใจในศักยภาพของก๊าซธรรมชาติทางด้านตะวันออกของแปลง M9 และจะเริ่มวางแผนพัฒนาควบคู่ไปกับการสำรวจปิโตรเลียมจากหลุมสำรวจ Zawtika-2 ซึ่งอยู่ตอนใต้ของ Zawtika-1A เพื่อยืนยันปริมาณสำรองปิโตรเลียมที่จะพัฒนาพื้นที่ทางตะวันออกของแปลง M9</p>
22 มีนาคม 2550	<p>เจ้าหน้าที่สถานทูตพม่าประจำสิงคโปร์ แถลงเมื่อวันพุธว่า พล.อ.โซ วิน นายกรัฐมนตรีของพม่า เข้ารับการรักษาดูที่โรงพยาบาลแห่งหนึ่งในสิงคโปร์ เนื่องจากป่วยหนัก แต่ไม่ได้เปิดเผยว่าป่วยเป็นโรคอะไร</p>
29 มีนาคม 2550	<p>นายชุมพร พลรักษ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก เดินทางไปตรวจสอบด้านพรมแดนไทย-พม่า (แม่สอด-เมียวดี) บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า บ้านริมเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีทางการพม่าสั่งปิดด่าน ทั้งนี้ ด้านพรมแดนไทยเปิดตามปกติแต่ฝั่งพม่ายังคงปิดประตูด่าน ส่งผลให้บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ที่เคยมีคนและสินค้าข้ามไปมาสงบเงียบ</p>

## ลำดับเหตุการณ์สำคัญไทย-จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ไตรมาส 1 ปี 2550

วันที่	รายละเอียด
1 มกราคม 2550	ผู้อำนวยการขนส่งกรมคมนาคม มณฑลยูนนาน นำคณะฝ่ายเงินพร้อมคณะเจ้าหน้าที่ฝ่ายพม่า ลาว และไทย ร่วมกันตรวจสอบระบบความปลอดภัยในการนำน้ำมันดีเซลของบริษัทโออาร์พีซี จำกัด บรรจุลงในเรือบรรทุกน้ำมันจำนวน 2 ลำ ขนาดลำละ 150 ตัน และเรือคัมกัน 1 ลำ ของบริษัทลิบสองปันนาแก๊สแอนด์ปิโตรเลียมที่จอดบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ก่อนที่จะขนส่งไปยังท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนาน ทั้งนี้ จากผลการตรวจสอบพบว่าอยู่ในระดับที่น่าพอใจ
11 มกราคม 2550	หน่วยงานศุลกากร มณฑลยูนนาน เผยว่า ตั้งแต่มกราคม-พฤศจิกายน 2549 การส่งออกไม้ตัดดอกของมณฑลยูนนานขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 85.9 เป็น 10.45 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. หรือคิดเป็นปริมาณการส่งออก 4,362 ตัน ซึ่งเป็นผลมาจากอุปสงค์จากต่างประเทศที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และราคาที่ปรับตัวสูงขึ้น โดยประเทศญี่ปุ่นนำเข้าดอกไม้จากมณฑลยูนนานเป็นอันดับหนึ่งเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อน ร้อยละ 18 เป็น 2.75 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ขณะที่ฮ่องกง และประเทศกลุ่มอาเซียนนำเข้าเพิ่มขึ้นประมาณ 3.5 เท่าและ 2 เท่า เป็น 2.71 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. และ 3.62 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ตามลำดับ ดอกไม้ส่งออกที่สำคัญของยูนนาน ได้แก่ ดอกกุหลาบ ดอกคาร์เนชั่นและดอกกลีลลี่
11 มกราคม 2550	Ministry of Public Security ของจีนร่วมกับทางการท้องถิ่นมณฑลยูนนาน เขตปกครองกว้างสี่ มณฑลเฮยหลงเจียงและมณฑลจีหลิน ได้เพิ่มความเข้มงวดต่อชาวจีนที่ต้องการเดินทางไปเล่นการพนันในบ่อนคาลิโนต่างชาติบริเวณชายแดนจีน โดยทางการจีนได้ออกมาตรการต่างๆ เช่น การสั่งปิดบริษัทตัวแทนของบ่อนคาลิโนต่างชาติที่ตั้งอยู่ในจีน และการจับกุมตัวแทนการโอนเงินใต้ดิน ซึ่งส่งผลให้จำนวนบ่อนคาลิโนของชาวต่างชาติบริเวณชายแดนจีนลดลงจาก 149 แห่งในปีก่อนหน้า เหลือเพียง 28 แห่ง ในปี 2549
14 มกราคม 2550	นายกรัฐมนตรีของจีน (นาย Wen Jiabao) กล่าวในที่ประชุม ASEAN-CHINA Summit ครั้งที่ 10 ว่า ทางการจีนจะเร่งผลักดันโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงคูนหมิง-สิงคโปร์ผ่าน 3 ประเทศทั้งพม่า ลาว และเวียดนาม ภายใต้โครงการก่อสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างจีนและอาเซียน รวมระยะทางทั้งหมด 5,500 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2558 ทั้งนี้ จีนได้มีโครงการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจากคูนหมิงถึงชายแดนเวียดนาม พม่าและลาว ด้วยเงินลงทุนรวม 50 พันล้านหยวน (6.25 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ.) รวมถึงการให้เงินสนับสนุนร้อยละ 50 ในการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในลาว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างเส้นทางคูนหมิง-กรุงเทพฯ

วันที่	รายละเอียด
16 มกราคม 2550	รองผู้ว่าการมณฑลยูนนาน (นาย Luo Zhengfu) เปิดเผยว่า ทางกรมมีโครงการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากแผ่นดินไหว ครอบคลุมพื้นที่ในเขตชนบท บริเวณเมืองจาวทง เมืองคูนหมิง เมืองต้าหลี่และลี่เจียง ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่มีฐานะยากจน โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณ 3-5 พันล้านหยวน (625 ล้านดอลลาร์ สรอ.) ระยะเวลา 10 ปี เพื่อช่วยฟื้นฟูที่อยู่อาศัย และให้เงินช่วยเหลือประมาณ 3-5 พันหยวนต่อครอบครัว
20 มกราคม 2550	ทางการมณฑลยูนนานเผยว่า โครงการขยายสนามบินลี่เจียงซึ่งใช้เงินลงทุนกว่า 1 พันล้านหยวน (128 ล้านดอลลาร์ สรอ.) จะทำให้สนามบินลี่เจียง กลายเป็นสนามบินที่มีขนาดใหญ่อันดับสามของมณฑลยูนนาน สามารถรองรับผู้โดยสารภายในประเทศปีละ 4.05 ล้านคน และเป็นสนามบินศูนย์กลางที่สามารถ เชื่อมโยงกับทิเบต และทางตอนเหนือของมณฑลเสฉวน รวมทั้งเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว และไทยทางตอนใต้ ผ่านเขตปกครองตนเองพิเศษสิบสองปันนา
21 มกราคม 2550	หน่วยงานศุลกากรท้องถิ่น มณฑลยูนนาน เปิดเผยว่า ในปี 2549 การค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับกลุ่มประเทศอาเซียนมีมูลค่ารวม 2.17 พันล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 40.9 หรือ 630 ล้านดอลลาร์ สรอ. โดยประกอบด้วย การส่งออกมูลค่ารวม 1.63 พันล้านดอลลาร์ สรอ. และการนำเข้ามูลค่า 540 ล้านดอลลาร์ สรอ. ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 และร้อยละ 15.6 ตามลำดับ
15 กุมภาพันธ์ 2550	รองผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตประจำมณฑลยูนนาน (นาย Wang Yafeng) เปิดเผยว่า ตั้งแต่ปี 2541ทางการยูนนานได้จับกุมผู้ต้องสงสัยที่กระทำความผิดจำนวน 204 ราย ซึ่งต้องการหลบหนีออกนอกประเทศผ่านมณฑลยูนนานไปยังประเทศลาว พม่าและเวียดนาม โดยที่สถิติดังกล่าวยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากมณฑลยูนนานมีแนวชายแดนติดกับทั้ง 3 ประเทศมีระยะทางรวม 4,060 กิโลเมตร (ประมาณ 1 ใน 5 ของทั้งประเทศ) ทำให้ผู้กระทำความผิดสามารถลักลอบออกนอกประเทศได้โดยง่าย อย่างไรก็ตาม หน่วยงานความมั่นคงประจำมณฑลยูนนานได้เพิ่มมาตรการเข้มงวดในการตรวจตราผู้ต้องสงสัยบริเวณสนามบินและจุดผ่านแดน รวมทั้งได้มีการลงนามข้อตกลงความร่วมมือกับทั้งสามประเทศเพื่อนบ้านในการติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดดังกล่าว
16 กุมภาพันธ์ 2550	รองนายกรัฐมนตรีกัมพูชา (นาย Sok An) เปิดเผยว่า กระทรวงพลังงานและเหมืองแร่และการไฟฟ้าของกัมพูชา (Electricity Authority of Cambodia) ได้รวมลงนามทำสัญญากับ China Yunnan Corporation for International Techno-Economic Cooperation และ Yunnan Southeast-Asia and Technology Investment Industrial Co. Ltd. เพื่อสร้างโรงงานไฟฟ้าพลังน้ำในจังหวัดพระตะบอง มูลค่าการลงทุนรวม 190 ล้านดอลลาร์ สรอ. และสร้างเครือข่ายสายส่งไฟฟ้าเชื่อมกับกรุงพนมเปญ จังหวัดกัมปงชะนัง จังหวัดโพธิสัตว์และจังหวัดพระตะบอง มูลค่า

วันที่	รายละเอียด
	<p>การลงทุนรวม 113 ล้านดอลลาร์ สรอ. คาดว่า โครงการดังกล่าวซึ่งมีกำลังผลิตกระแสไฟฟ้าประมาณ 465 กิโลวัตต์/ชั่วโมง/ปี จะสามารถตอบสนองความต้องการใช้กระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 15-20 ต่อปี นอกจากนี้ ยังสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุทกภัยในกัมพูชา รวมทั้งสามารถขยายการจ้างงาน และเพิ่มฐานการจัดเก็บภาษีในกัมพูชาอีกทางหนึ่งด้วย</p>
<p>22 มีนาคม 2550</p>	<p>รองผู้จัดการบริษัทยูนิคอน แนนเซอร์ รับเบอร์ (นายหลี่หมิน) เปิดเผยว่า บริษัทฯ มีแผนขยายการลงทุนทำสวนยางในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยคาดว่าจะมีการลงทุนประมาณ 10 ล้านหยวน (1.29 ล้านดอลลาร์ สรอ.) ในสปป. ลาว บนพื้นที่ 66,700 เฮกเตอร์ (416,875 ไร่) และอยู่ในระหว่างการเจรจากับเวียดนามบนพื้นที่ 50 เฮกเตอร์ (312.5 ไร่) ขณะที่ในพม่าเริ่มมีการกรีดยางแล้ว บนพื้นที่ 333 เฮกเตอร์ (2,081.25 ไร่) ทั้งนี้เพื่อรองรับปริมาณความต้องการใช้ยางภายในประเทศจีนที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้มีการคาดการณ์ปริมาณยางที่ต้องการใช้ในปี 2553 สูงถึง 3.18 ล้านตัน ขณะที่กำลังผลิตในประเทศอยู่ที่ระดับ 780,000 ตัน</p>
<p>30 มีนาคม 2550</p>	<p>กระทรวงการคลังของจีน เปิดเผยว่าประเทศญี่ปุ่นได้อนุมัติวงเงินกู้ให้แก่อินจำนวน 62.33 พันล้านเยน (539 ล้านดอลลาร์ สรอ.) ระยะเวลาการชำระคืน 30-40 ปี ภายใต้อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.75-1.5 ต่อปี เพื่อนำไปใช้ในโครงการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในมณฑลยูนนาน มณฑลเสฉวน มณฑลอานฮุย มณฑลจี๋หลิน เขตปกครองตนเองหนิงเซี่ยและซินเจียง</p>
<p>31 มีนาคม 2550</p>	<p>รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท โออาร์พีซี จำกัด (นายสุพล ทับทิมจรรยา) เปิดเผยว่า บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเพื่อขายน้ำมันให้กับบริษัท Xishuangbanna Gas &amp; Petroleum Industrial Co.ltd. ในวันที่ 30 มีนาคม ที่ผ่านมา จำนวน 100 ล้านลิตร/ปี เป็นระยะเวลา 3 ปี (ปี 2550-2552) คิดเป็นเงินมูลค่าประมาณ 4,800-5,100 ล้านบาท โดยภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มการส่งออกจาก 3 แสนลิตร/เดือน เป็น 1 ล้านลิตร/เดือน หรือคิดเป็นมูลค่าการส่งออก 17-18 ล้านบาทต่อเดือน ทั้งนี้ หากถนนสาย R3E แล้วเสร็จในปี 2550 คาดว่าบริษัทฯ สามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกผ่านเส้นทางถนนเพิ่มอีก 5 ล้านลิตร/เดือน</p>



### โครงการ Northern Economic Corridor ทางหลวงหมายเลข 3 (R3) จั๊งหัง-คูนหมีง

ข้อคิดเห็นที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นความเห็นของคณะผู้จัดทำ ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความคิดเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย

หากท่านมีความคิดเห็นที่ต้องการสื่อให้คณะผู้จัดทำทราบ กรุณาส่งความคิดเห็นถึงบรรณาธิการตามที่อยู่นี้

ส่วนวิชาการ

ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ

68/3 ถนนโชตนา ตำบลช้างเผือก

อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50300

โทรศัพท์ : 0 5393 1131

โทรสาร : 0 5322 4168

e-mail : NROEcon@bot.or.th