รายงานการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการลงพื้นที่สำรวจด่านทางบกในมณฑลยูนนาน

เมื่อวันที่ 26 - 30 พฤษภาคม 2568 นายนพรัตน์ บัวหอม กงสุล (ฝ่ายเกษตร) ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว (ฝ่ายเกษตรฯ กว่างโจว) ได้ร่วมกับคณะผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรนำโดยนางธัญธิตา บุญญมณีกุล รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ซึ่งเดินทางมาศึกษาโอกาสการส่งออกสินค้าเกษตรผ่านระบบรางรถไฟจีน-ลาว ในโครงการบริหารจัดการภาคเกษตร สร้างมูลค่าเพิ่มและโอกาสทางการตลาด เพื่อยกระดับรายได้ให้เกษตรกรอย่างยั่งยืน ในปีงบประมาณ พ.ศ.2568 ณ มณฑลยูนนาน โดยได้ประชุมหารือกับผู้บริหารกรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน ศึกษาดูงานกระบวนการตรวจปล่อยและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตก และการตรวจกักกันสินค้าเกษตรที่ด่านทางบกโม่ฮานและด่านรถไฟโม่ฮาน รวมทั้งกงสุล (ฝ่ายเกษตร) ได้พบหารือกับผู้บริหารศุลกากร กรมพาณิชย์ และผู้ประกอบการในเขตปกครองตนเองชนชาติไตสิบสองปันนา โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. การประชุมหารือกับกรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน หัวหน้าคณะฝ่ายไทยนำโดย นางธัญธิตา บุญญมณีกุล รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร และหัวหน้าคณะฝ่ายจีนนำโดยนายถั่ว เจิ้นกั๋ว รองอธิบดีกรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

การประชุมหารือกับกรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

1.1 มณฑลยูนนานตั้งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีประชากรราว 47 ล้านคน มีพื้นที่ 394,00 ตร.กม. มีชายแดนยาว 4,000 กว่ากม. ติดกับประเทศเมียนมา เวียดนาม และสปป.ลาว มีด่านทางอากาศ ทางรถไฟ ทางบก และทางน้ำ รวม 28 ด่าน

1.2 ปี 2567 ประเทศไทยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 6 ของมณฑลยูนนาน มีมูลค่าการนำเข้าส่งออกกับไทย 13,124 ล้านหยวน ลดลงร้อยละ 3.29 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเป็นการนำเข้าจากไทย 8,756 ล้านหยวน ลดลงร้อยละ 5.21 และเป็นการส่งออกไปไทย 4,368 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.80 และในช่วงเดือนมกราคม - เมษายน 2568 มณฑลยูนนานมีมูลค่าการนำเข้าส่งออกกับไทย 3,366 ล้านหยวน ลดลงร้อยละ 0.84 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยเป็นการนำเข้าจากไทย 2,238 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.31 และเป็นการส่งออกไปไทย 1,128 ล้านหยวน ลดลงร้อยละ 6.54 สินค้าที่นำเข้าจากไทยส่วนใหญ่เป็นผลไม้ ได้แก่ ทุเรียน มังคุด ลำไย ส้มโอ เป็นต้น และสินค้าเคมีภัณฑ์ สินค้าส่งออกไปไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเคมีภัณฑ์ (ไดแอมโมเนียมฟอสเฟต) สินค้าผักและผลไม้ (องุ่น ส้ม)

1.3 การใช้งานเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ส่งผลให้การค้าระหว่างมณฑลยูนนานและไทยมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันเพิ่มมากขึ้น เดือนมกราคม- เมษายน 2568 มีการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนในเส้นทางรถไฟจีน-ลาว กว่า 1.97 ล้านตัน โดยเป็นสินค้านำเข้าและส่งออกของมณฑลยูนนานกว่า 1.73 ล้านตัน ในช่วง

ดังกล่าวมีการส่งออกสินค้าเกษตรของไทยผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาวมากกว่า 60,000 ตัน เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งในจำนวนนี้มากกว่าร้อยละ 90 เป็นทุเรียนและผลไม้อื่น ๆ รวมถึงยังมีสินค้าสัตว์น้ำแช่แข็ง และสินค้าเกษตรแปรรูปอื่น ๆ ด้วย โดยสินค้าผลไม้ของไทยมีการขนส่งทางรถบรรทุกจากภาคตะวันออกและทางภาคใต้ของไทยผ่านด่านหนองคาย เข้าสู่สปป.ลาว เพื่อเปลี่ยนถ่ายขึ้นขบวนรถไฟที่สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้เพื่อส่งต่อไปยังประเทศจีน เมื่อสินค้าผ่านเข้าจีนที่ด่านรถไฟโม่ฮาน ซึ่งเป็นด่านนำเข้าแรก ศุลกากรที่ด่านรถไฟโม่ฮานจะทำการตรวจกักกันสินค้า เมื่อสินค้าผ่านการตรวจกักกันก็จะถูกส่งต่อทางรถไฟยังสถานีหวังเจียอิ๋งตะวันตกที่นครคุนหมิง เพื่อกระจายสินค้าในจีนต่อไปทางรถยนต์ ในขณะที่สินค้าบางส่วนมีการขนส่งต่อทางรถไฟ

1.4 ปัญหาของการขนส่งทางรถไฟจีน-ลาว พบว่ามีข้อจำกัดของสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ที่รองรับขบวนรถไฟขนส่งสินค้าได้มากสุดที่วันละ 3-4 ขบวน แต่โดยปกติมีขบวนรถไฟสินค้าให้บริการวันละ 2-3 ขบวน (ขบวนละ 32 ตู้) ในช่วงฤดูกาลผลไม้ที่มีจำนวนมากขบวนปกติอาจไม่เพียงพอต่อการรองรับการขนส่ง หากฝ่ายไทยมีการแจ้งแผนการขนส่งผลไม้ทางเส้นทางรถไฟจีน-ลาวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีนทราบก่อนล่วงหน้า ก็จะทำให้สามารถจัดสรรขบวนรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับโดยไม่มีตู้สินค้าตกค้างที่สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ จึงเสนอให้มีกลไกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลการขนส่งผลไม้ระหว่างกัน โดยฝ่ายเกษตรฯ กว่างโจว รับเป็นผู้ประสานงานกับทางกรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน

1.5 นอกจากการขนส่งผลไม้ผ่านรถไฟจีน-ลาวแล้ว เมื่อเดือนมกราคม 2568 มีการนำเข้าก้งต้มสุกแช่แข็งจากไทยผ่านรถไฟจีน-ลาวไปที่นครคุนหมิง เป็นครั้งแรก ซึ่งที่ผ่านมาเป็นการนำเข้าทางเรือผ่านมณฑลกวางตุ้งแล้วขนส่งทางบกต่อไปยังนครคุนหมิงใช้ระยะเวลา 18-19 วัน ในขณะที่เมื่อเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางรถไฟจีน-ลาวใช้ระยะเวลาเพียง 5-7 วัน ส่งผลให้มีการลงนามคำสั่งซื้อสินค้าประมงแช่แข็งเพื่อขนส่งทางรถไฟกว่า 10 ล้านหยวน เพื่อผลักดันการค้าระหว่างกันให้เพิ่มขึ้น ขอให้ฝั่งไทยแนะนำผู้ประกอบการสินค้าประมงของไทยที่มีศักยภาพให้กับผู้นำเข้าจีนเพิ่มขึ้น

1.6 ประเด็นการส่งออกบลูเบอร์รี่ไปไทย เมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 ศุลกากรแห่งชาติจีน (GACC) ได้ส่งเอกสารเพื่อให้ฝ่ายไทยวิเคราะห์ความเสี่ยง และเมื่อเดือนเมษายน 2568 กรมวิชาการเกษตรได้ส่งเจ้าหน้าที่มาตรวจแหล่งเพาะปลูกและโรงคัดบรรจุบลูเบอร์รี่ของมณฑลยูนนานแล้ว ขอให้ฝ่ายไทยเร่งผลักดันกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อให้บลูเบอร์รี่อยู่ในรายการผลไม้ที่ไทยให้นำเข้าจากจีน กงสุล (ฝ่ายเกษตร) แจ้งว่าเมื่อกรมวิชาการเกษตรดำเนินการประเมินความเสี่ยงศัตรูพืชแล้วเสร็จก็จะออกประกาศเงื่อนไขการนำเข้าบลูเบอร์รี่จากจีน โดยระหว่างนี้ผู้ส่งออกก็ยังสามารถส่งออกบลูเบอร์รี่ไปไทยได้เพราะถือว่าเป็นการค้าดั้งเดิมระหว่างกัน

1.7 ปลายเดือนเมษายน 2568 กรมพาณิชย์มณฑลยูนนานมีการนำคณะจีนไปสำรวจและศึกษาดูงานที่ด่านท่าเรือเชียงแสนของไทย การขนส่งทางแม่น้ำโขง-แม่น้ำล้านช้าง มีข้อได้เปรียบในการขนส่งที่ไม่ต้องผ่านประเทศที่สาม สามารถแบ่งเบาภาระของด่านโม่ฮานได้ โดยด่านท่าเรือกวนเหล่ยมีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้าซึ่งได้ผ่านการตรวจรับจาก GACC ตั้งแต่เมื่อเดือนกรกฎาคม 2568 การขนส่งผลไม้ต้องเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งท่าเรือเชียงแสนยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ประกอบการต้องเช่ารถยกตู้คอนเทนเนอร์เคลื่อนที่จากภายนอกมาใช้บริการในช่วงที่มีการส่งออกสินค้า ส่งผลให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่สูง จึงขอให้ฝ่ายไทยเร่งผลักดันสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือเชียงแสนให้มีเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งจะทำให้การขนถ่ายมีต้นทุนลดลง มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และร่วมกันประชาสัมพันธ์ผลักดันให้มีการขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขงมากขึ้น กงสุล (ฝ่ายเกษตร) แจ้งว่า ในปี 2567 มีการส่งออกทุเรียนจากด่านท่าเรือเชียงแสนไปด่านท่าเรือกวนเหล่ยจำนวน 9 ตู้คอนเทนเนอร์ ปริมาณ 173 ตัน เมื่อเดือนมกราคม - 16 พฤษภาคม 2568 มีการส่งออกทุเรียนไปด่านท่าเรือกวนเหล่ยรวม 39 ตู้ ปริมาณ 587 ตัน พบว่ามีการขนส่งผลไม้ผ่านแม่น้ำโขง-แม่น้ำล้านช้างเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ สำหรับเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ทางด่านตรวจพืชเชียงแสนได้รับแจ้งจากผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนว่าจะมีแผนการจัดซื้อในปีงบประมาณ 2569

1.8 ประเด็นข้อเสนอของฝ่ายจีน 5 ข้อ ได้แก่

1) กระชับการเชื่อมโยงตลาดระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน ผลักดันให้มีรายการสินค้าเกษตรที่ค้าขายระหว่างกันเพิ่มขึ้น โดยฝ่ายไทยสามารถประสานขอเปิดตลาดรายการสินค้าเกษตรเพิ่มเติมกับ GACC ซึ่งทางมณฑลยูนนานจะช่วยร่วมผลักดันอีกทางหนึ่งด้วย

2) เสนอให้ทั้งสองฝ่ายผลักดันการเพิ่มรายชื่อด่านเหมิงคัง (ติดกับด่านลานตุ้ยแขวงพงสาลีของสปป.ลาว) และด่านต่าลั่ว (ติดกับด่านเมืองลาของเมียนมา) ของมณฑลยูนนานให้อยู่ในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งปัจจุบันทั้งสองด่านมีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้าและต่างเป็นด่านสากลสามารถรองรับการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สาม โดยศุลกากรคุนหมิงได้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยัง GACC แล้ว และหวังว่าทางกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทยจะช่วยผลักดันเรื่องดังกล่าวด้วยเช่นกัน

3) เสนอให้ฝ่ายไทยผลักดันการติดตั้งเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือเชียงแสนซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการและส่งเสริมการค้าระหว่างกันได้มากขึ้น ปัจจุบันผู้ประกอบการส่งออกต้องเช่าเครนยกตู้คอนเทนเนอร์เคลื่อนที่ (mobile crane) จากภายนอกมาใช้ที่ท่าเรือเชียงแสนเป็นครั้งคราว ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง

4) ทุเรียนที่ส่งออกมาจีน ส่วนใหญ่เป็นผู้ซื้อจีนไปซื้อที่สวน จึงอยากให้ฝ่ายไทยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการผลไม้ไทยมีการจัดตั้งบริษัทในนครคุนหมิงเพื่อให้มีความสะดวกในการติดต่องานและการค้าระหว่างกัน

5) ขอให้ฝ่ายไทยสนับสนุนและเข้าร่วมงานแสดงสินค้าจีน-เอเชียใต้ ครั้งที่ 9 ซึ่งจัดที่นครคุนหมิง ระหว่างวันที่ 19 - 24 มิถุนายน 2568 เพื่อให้มีสินค้าหลากหลายมาจัดแสดงภายในงาน โดยในปีนี้ได้มีการเชิญประเทศไทยเป็นประเทศรับเชิญพิเศษ (Special Guest Country) ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าต่างประเทศ ณ เมืองคุนหมิง (สคต.คุนหมิง) ได้แจ้งว่าทางสคต.คุนหมิง มีการจัดผู้ประกอบการมาเข้าร่วมงานทุกปี และหวังว่าจะได้รับการอำนวยความสะดวกในการนำสินค้าเข้ามาจัดแสดงในปีนี้ด้วย

1.9 ประเด็นหารือและข้อเสนอจากฝ่ายไทย 6 ข้อ ได้แก่

1) ขอให้ฝ่ายจีนผลักดันการนำเข้าผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์จากไทยทั้งเนื้อวัวและเนื้อหมูแช่แข็งหากทาง GACC เห็นชอบการสร้างเขตปลอดโรคของไทย

2) ขอให้ผู้ประกอบการมณฑลยูนนานนำเข้ามันสำปะหลังจากไทยเพิ่มขึ้น เนื่องจากพบว่าจีนมีการนำเข้าจากไทยลดลง ทางกรมพาณิชย์มณฑลยูนนานแจ้งว่าจีนมีนโยบายการเพาะปลูกพืชทดแทนฝิ่นในภาคเหนือของเมียนมาและสปป.ลาว ผลผลิตที่ได้จีนมีการรับซื้อในนโยบายดังกล่าว ฝ่ายไทยสามารถประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการในเมียนมาและสปป.ลาวได้

3) การขนส่งแม่น้ำโขงพบปัญหาสันดอนทราย เกาะแก่ง ระดับน้ำ ร่องน้ำและปัญหาการเดินเรือ ซึ่งต้องหารือความร่วมมือระหว่างประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงต่อไป

4) ผู้ประกอบการไทยสะท้อนว่าต้นทุนในการขนส่งในเส้นทางรถไฟจีน-ลาวมีความผันผวนโดยมีราคาอยู่ที่ 170,000 -220,000 บาท/ตู้ ขอให้ฝ่ายจีนควบคุมราคาไม่ให้มีความผันผวนมากนัก

5) ประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตกุ้ง มีผู้ส่งออกที่สนใจส่งกุ้งมีชีวิตทางรถไฟจีน-ลาว แต่ด่านรถไฟโม่ฮานยังไม่มีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะสินค้าสัตว์น้ำมีชีวิตเพื่อการบริโภคทำให้ยังไม่สามารถส่งออกทางรถไฟได้ กรมพาณิชย์มณฑลยูนนานแจ้งว่าปัจจุบันสินค้าสัตว์น้ำแช่แข็งสามารถส่งออกจากไทยไปจีนทางรถไฟจีน-ลาวได้ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องมีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะในการนำเข้า และสามารถส่งออกสัตว์น้ำแช่เย็นได้เนื่องจากด่านรถไฟโม่ฮานมีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะสัตว์น้ำแช่เย็นในขณะที่สัตว์น้ำมีชีวิตเพื่อการบริโภคสามารถส่งเข้าที่ด่านสนามบินฉางสุยคุนหมิงได้ ในส่วนของการขนส่งทางรถไฟจีน-ลาว จะพยายามขนส่งสินค้าที่ค้าขายระหว่างกันอยู่ให้ดีก่อน แล้วค่อยขยายไปยังสินค้าอื่น ๆ เพิ่มเติม

6) ฝ่ายไทยเชิญชวนผู้ประกอบการมณฑลยูนนานมาร่วมมือในเขตความร่วมมือการพัฒนาการเกษตรมูลค่าสูงด้วยฐานเศรษฐกิจนวัตกรรมภาคตะวันออกของไทย ลงทุนพัฒนาและวิจัยผลิตภัณฑ์เพิ่มมูลค่าสินค้าผลไม้ระหว่างไทย-จีน

2. การศึกษาดูงานสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตก

2.1 สถานีกลางคุนหมิง (Kunming Central Station) หรือสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตก ของบริษัท China Railway United International Container จำกัด (รัฐวิสาหกิจ) เป็นสถานีกลางในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ 1 ใน 13 แห่งของจีน มีการรถไฟจีนถือหุ้นใหญ่ร้อยละ 34 และมีการรถไฟเยอรมนีถือหุ้นร้อยละ 8 โดยสถานีกลางคุนหมิงเป็นสถานีแห่งแรกที่สร้างและใช้งานของจีน มีพื้นที่ 516.25 ไร่ ในจำนวนนี้เป็นพื้นที่ควบคุมของศุลกากร 19.95 ไร่ มีลานสามารถวางตู้สินค้าได้ 20,000 TEU มีศักยภาพรองรับการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 1.6 ล้าน TEU มีรถยกตู้คอนเทนเนอร์เคลื่อนที่ 10 คัน มีช่องรางสำหรับการยกตู้ 11 ราง สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ที่เข้ามาพร้อมกันมากถึง 200 ตู้ ใช้เวลาตรวจตั้งแต่ตู้สินค้าเข้าจนถึงออกเพียง 23 นาที (สำหรับสินค้าที่ไม่ถูกระบบตรวจสอบกักกันของศุลกากรสุ่มตรวจ) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟและทางด่วนต่าง ๆ ของจีน และเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าในเส้นทางรถไฟจีน-ลาว เชื่อมไปยังอาเซียนและเอเชียใต้

คณะรับฟังการแนะนำข้อมูลสถานีกลางคุนหมิง

บริเวณภายในสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตก

2.2 เส้นทางรถไฟแพนเอเชียที่เชื่อมจากนครคุนหมิงไปยังอาเซียน มี 3 เส้นทาง ได้แก่

1) เส้นทางสายตะวันออกเชื่อมจากนครคุนหมิงผ่านด่านรถไฟเหอโข่วเข้าประเทศเวียดนาม (รางรถไฟจีนขนาด 1.435 ม. รางรถไฟเวียดนามขนาด 1 ม.) โดยผ่านกรุงฮานอยและเมืองโฮจิมินห์ แล้วเชื่อมไปยังกรุงพนมเปญ ของกัมพูชา กรุงเทพฯ ของไทย และผ่านไปยังกรุงกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย สิ้นสุดที่สิงคโปร์ (เส้นทางรถไฟจากเมืองโฮจิมินห์ไปกรุงพนมเปญยังไม่มีการก่อสร้าง)

2) เส้นทางสายกลาง เชื่อมจากนครคุนหมิงผ่านด่านรถไฟโม่ฮานเข้าสปป.ลาว (เส้นทางรถไฟจีน-ลาว ต่างใช้ขนาดราง 1.435 ม.) โดยผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ของสปป.ลาว แล้วเชื่อมไปยังกรุงเทพฯ ของไทย และผ่านไปยังกรุงกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย สิ้นสุดที่สิงคโปร์

3) เส้นทางสายตะวันตก เชื่อมจากนครคุนหมิงผ่านด่านรถไฟรุ่ยลี่เข้าประเทศเมียนมา (รางรถไฟจีนขนาด 1.435 ม. รางรถไฟเมียนมาขนาด 1 ม.) โดยผ่านเมืองมัณฑะเลย์ กรุงเนปีดอร์ และนครย่างกุ้ง ของเมียนมาแล้วเชื่อมไปยังจังหวัดตาก และกรุงเทพฯ ของไทย ผ่านไปยังกรุงกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย สิ้นสุดที่สิงคโปร์ โดยเส้นทางสายกลาง (เส้นทางรถไฟจีน-ลาว) เป็นเส้นทางที่มีการใช้งานมากที่สุดในปัจจุบัน

แผนภาพเส้นทางรถไฟสายแพนเอเชียจากนครคุนหมิง-สิงคโปร์ 3 เส้นทาง

2.3 เส้นทางรถไฟจีน-ลาว เริ่มสร้างเมื่อเดือนธันวาคม 2559 และเริ่มเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2564 มีระยะทาง 1,035 กิโลเมตร (ระยะทางในจีน 613 กม. ระยะทางในสปป.ลาว 422 กม.) จำนวนรวม 26 สถานี (รวมสถานีผู้โดยสารและสถานีขนส่งสินค้า) เชื่อมจากนครคุนหมิงของจีนผ่านด่านรถไฟโม่ฮานเข้าสู่สปป.ลาว ปลายทางนครหลวงเวียงจันทน์ โดยเส้นทางรถไฟจากสถานีคุนหมิงไปสถานีสิบสองปันนาเป็นเส้นทางรถไฟทางคู่ (คุนหมิง-ยู่ซี รองรับความเร็ว 200 กม./ชม. และยู่ซี-สิบสองปันนา รองรับความเร็ว 160 กม./ชม.) ในขณะที่เส้นทางรถไฟจากสถานีสิบสองปันนาไปสถานีเวียงจันทน์ เป็นเส้นทางรถไฟทางเดี่ยว รองรับความเร็ว 160 กม./ชม.

2.4 เส้นทางรถไฟจีน-ลาว ในส่วนของการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าข้ามแดน รองรับขบวนรถไฟได้มากสุดวันละ 10-12 คู่ขบวน โดยเป็นขบวนรถไฟขนส่งสินค้ามากสุดวันละประมาณ 8 - 9 คู่ขบวน (ให้สิทธิในการเดินรถสำหรับขบวนผู้โดยสารเป็นหลักก่อน) เนื่องจากมีข้อจำกัดในฝั่งลาวที่เป็นเส้นทางรถไฟทางเดี่ยวจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังสิบสองปันนา ปัจจุบันมีการให้บริการขบวนรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ต้นทางออกจากนครคุนหมิงไปยังสปป.ลาว 5 ขบวนต่อวัน โดยเป็นขบวนรถไฟสินค้านานาชาติจีน-ลาว 2 ขบวน และขบวนรถไฟด่วนล้านช้าง-แม่โขง (Lancang-Mekong Express) ซึ่งให้บริการวันละ 3 ขบวน จากนครคุนหมิงไปนครหลวงเวียงจันทน์ ใช้เวลาขนส่งเร็วสุดอยู่ที่ 26 ชม. โดยแต่ละขบวนลากจูงได้ 32 ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต

2.5 ในส่วนของสถานที่ควบคุมตรวจสอบของศุลกากรในสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตก เปิดใช้งานเมื่อเดือนกรกฎาคม 2565 ใช้ระบบไร้เอกสาร (paperless) ในการสำแดงนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว กรณีการนำเข้า สำหรับสินค้าที่ไม่ได้ดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้าที่ด่านรถไฟโม่ฮาน เมื่อขบวนรถไฟมาถึงที่สถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตก ตู้สินค้าต้องเปลี่ยนถ่ายยกตู้ขึ้นรถหัวลากผ่านเข้ามายังสถานที่ควบคุมของศุลกากรในสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตกเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้า โดยต้องผ่านไม้กั้นซึ่งเป็นระบบอัจฉริยะ (Smart Entry) มีการเก็บข้อมูลรถหัวลาก ข้อมูลตู้สินค้า ข้อมูลสินค้า มีการตรวจสอบ

เอกสารในระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีเครื่อง X-ray ตู้สินค้าแบบรวดเร็วใน 1 นาที ตรวจสอบความผิดปกติของสินค้าและน้ำหนัก โดยตู้สินค้าที่พบความผิดปกติหรือถูกระบบตรวจสอบกักกันสุ่มตรวจจะถูกนำเข้ามายังสถานที่ควบคุมตรวจสอบของศุลกากรเพื่อเปิดตู้ตรวจ โดยบริเวณพื้นที่ควบคุมของศุลกากรมีกล้อง CCTV 170 ตัว เพื่อตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรด้วย

จุดไม้กั้นเข้าเขตควบคุมของศุลกากร

สถานที่ควบคุมตรวจสอบตู้สินค้าของศุลกากร

สำหรับสินค้าผลไม้ที่นำเข้าทางรถไฟจีน-ลาว เกือบทั้งหมดจะดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้าและการตรวจสอบกักกันที่ด่านรถไฟโม่ฮานซึ่งเป็นจุดนำเข้าแรก เนื่องจากมีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้า (สถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตกไม่มีสถานที่ตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้าจึงไม่สามารถดำเนินการตรวจสอบกักกันผลไม้ได้) หากพบปัญหาที่ไม่สามารถจัดการได้ก็ดำเนินเรื่องส่งกลับสินค้าได้ง่ายและมีต้นทุนการขนส่งสินค้ากลับที่ต่ำกว่าการขอยื่นดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้าและการตรวจกักกันที่ด่านปลายทางที่มีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้า ทั้งนี้ มีการทดลองส่งออกมะพร้าวอ่อนจากไทยผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว หรือออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือชินโจว แล้วขนส่งต่อเพื่อไปตรวจปล่อยที่ด่านปลายทางที่นครฉงชิ่ง (ผลไม้ที่มีความเสี่ยงด้านศัตรูพืชน้อย) ในส่วนของสินค้าที่มีการดำเนินพิธีการและการตรวจกักกันที่ด่านรถไฟโม่ฮานแล้วไม่จำเป็นที่จะต้องดำเนินพิธีการใด ๆ อีก เมื่อตู้สินค้าถึงสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตกก็สามารถกระจายต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ของจีนได้เลย

สำหรับการส่งออกจากจีนไปต่างประเทศ ผู้ส่งออกจีนสามารถเลือกดำเนินการตรวจปิดตู้ที่ศุลกากรต้นทาง เมื่อตู้สินค้าถึงด่านปลายทางก่อนส่งออกจากจีนจะตรวจสอบเอกสาร หมายเลขตู้ หมายเลขซีล โดยไม่ต้องเปิดตู้ตรวจซ้ำ หรือเลือกดำเนินการตรวจปิดตู้ที่ด่านปลายทางก็ได้ โดยสินค้าจีนที่ส่งออกจากสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตกไปไทย ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภค ผักสด ผลไม้สด และโซลาเซลล์ เป็นต้น

3. การศึกษาดูงานการตรวจกักกันผลไม้นำเข้าที่ด่านโม่ฮาน

3.1 รถบรรทุกตู้สินค้าผลไม้ที่ผ่านด่านบ่อเต็นของสปป.ลาว เข้าด่านโม่ฮานของจีน จะต้องเข้าไปยังลานตรวจของศุลกากรเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้า โดยตู้สินค้าที่ถูกระบบศุลกากรสุ่มตรวจ จะต้องนำตู้สินค้าเข้าไปยังสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้าเพื่อเปิดตู้ตรวจ ซึ่งชิปปิ้งจะทราบว่าตู้ใดถูกสุ่มตรวจโดยดูผ่าน application ได้จากโทรศัพท์มือถือ โดยในการสุ่มตรวจทุเรียนที่นำเข้าจากไทยจะมีการสุ่มตรวจ 3 รายการ คือ 1) สุ่มตรวจศัตรูพืช 2) สุ่มตรวจสาร BY2 และ 3) สุ่มตรวจสารตกค้างและโลหะหนัก ระบบจะแจ้งว่าถูกสุ่มตรวจรายการใดบ้าง สำหรับการตรวจสาร BY2 สารตกค้างและโลหะหนัก ตัวอย่างจะถูกส่งไปที่ห้องปฏิบัติการศุลกากรเหมิ่งล่าซึ่งอยู่ห่างจากด่านโม่ฮานประมาณ 40 กม. ใช้เวลาขนส่ง 30 นาที แต่ถ้าสารตกค้างรายการใดที่ห้องปฏิบัติการเหมิ่งล่าตรวจไม่ได้ ก็จะส่งตัวอย่างไปที่ห้องปฏิบัติการศุลกากรคุนหมิง (ห่างจากด่านโม่ฮานประมาณ 680 กม.) ซึ่งขั้นตอนการตรวจสอบกักกันของศุลกากรเป็นการให้บริการโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย หากตู้สินค้าผลไม้ไม่ถูกระบบศุลกากรสุ่มตรวจก็สามารถผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว

ออกจากลานตรวจได้เลยโดยใช้เวลาเพียง 20 นาที สินค้าผลไม้ที่ออกจากลานตรวจก็จะกระจายไปในจีนโดยรถยนต์ต่อไป จึงแทบจะไม่มีการขนส่งไปยังสถานีรถไฟโม่ฮานเพื่อกระจายต่อทางรถไฟ เนื่องจากผู้ประกอบการได้เลือกเส้นทางในการขนส่งตั้งแต่แรกแล้ว หากเปลี่ยนไปขนส่งต่อทางรถไฟจะใช้ระยะเวลาในการรอขึ้นขบวนและค่าใช้จ่ายในการยกตู้เพิ่มขึ้น

คณะแลกเปลี่ยนข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านโม่ฮานที่สถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้า

3.2 ห้องปฏิบัติการศุลกากรเหมิ่งล่าขยายความสามารถให้รองรับตัวอย่างทุเรียนเพื่อตรวจสาร BY2 จากด่านโม่ฮานและด่านรถไฟโม่ฮาน ได้วันละ 200 กว่าตัวอย่าง โดยใช้เวลาตรวจวิเคราะห์ 48 ชั่วโมง โดยด่านโม่ฮานนำส่งตัวอย่างทุเรียนวันละ 2 รอบ (ช่วงเที่ยงและช่วงเย็น) และเพิ่มจำนวนเที่ยวได้ถ้าตัวอย่างมีจำนวนมาก

3.3 ปัจจุบันด่านโม่ฮานมีช่องไม้กั้นเข้าออกของรถบรรทุกจำนวน 7 ช่อง โดยเป็นช่องขาเข้า 5 ช่อง ขาออก 2 ช่อง แต่ละวันมีตู้สินค้าเกษตรจากไทยผ่านด่านโม่ฮานประมาณ 200 ตู้ ช่วงที่มากมีถึง 300 ตู้ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะพยายามดำเนินการตรวจกักกันให้เสร็จภายในวันเดียวกัน ในช่วงครึ่งปีหลังคาดว่าจะมีการใช้งานช่องไม้กั้นเข้าออกของรถบรรทุกจำนวน 12 ช่อง โดยเป็นช่องขาเข้า 6 ช่อง ขาออก 6 ช่อง ซึ่งเป็นระบบไม้กั้นอัจฉริยะ และมีแผนที่จะขยายพื้นที่ลานตรวจของศุลกากรเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 6-7 เท่า คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2570 ซึ่งจะทำให้ประสิทธิภาพและศักยภาพในการผ่านด่านโม่ฮานของสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก

3.4 ศุลกากรเหมิ่งล่าที่กำกับดูแลศุลกากรด่านโม่ฮาน และศุลกากรด่านรถไฟโม่ฮาน เสนอให้ด่านตรวจพืชเชียงของ และด่านตรวจพืชหนองคาย ส่ง email สำเนาใบรับรองสุขอนามัยพืช (PC) วันละ 2 ครั้ง โดยใบ PC ที่ออกช่วงเช้ารวบรวมส่งช่วงเที่ยง และที่ออกช่วงบ่ายรวบรวมส่งช่วงเย็นของแต่ละวัน เป็นรูปแบบไฟล์ Zip แทนการส่ง email แต่ละรายการ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านโม่ฮาน และศุลกากรด่านรถไฟโม่ฮาน สะดวกรวดเร็วเพิ่มขึ้น

4. การศึกษาดูงานการตรวจกักกันสินค้าที่ด่านรถไฟโม่ฮาน

4.1 ด่านรถไฟโม่ฮานเป็นจุดแรกที่ขบวนรถไฟขนส่งสินค้าจีน-ลาว เข้าสู่จีน สำหรับสินค้านำเข้าจะมีการแจ้งสำแดงล่วงหน้าในระบบของศุลกากร เมื่อขบวนรถไฟเข้าสู่ด่านรถไฟโม่ฮาน เจ้าหน้าที่การรถไฟจะดำเนินการยกตู้สินค้าที่ระบบตรวจกักกันของศุลกากรเรียกสุ่มตรวจ โดยใช้รถยกตู้คอนเทนเนอร์เคลื่อนที่ซึ่งมีจำนวน 3 คัน และแท่นเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ที่มี 2 ตัว ยกตู้สินค้าออกจากขบวนรถไฟวางบนรถหัวลาก เพื่อนำเข้าไปตรวจในลานตรวจสอบสินค้า/สถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้ ธัญพืช สัตว์น้ำแช่เย็น ในส่วนของผลไม้มีการตรวจกักกันเช่นเดียวกับที่ด่านโม่ฮาน เมื่อตรวจกักกันแล้วเสร็จก็นำกลับเข้าสู่ขบวนรถไฟเพื่อส่งไปที่สถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งตะวันตกซึ่งเป็นสถานีปลายทางแล้วกระจายต่อในจีนทางรถยนต์และบางส่วนขนต่อทางรถไฟไปยังเมืองอื่นของจีน

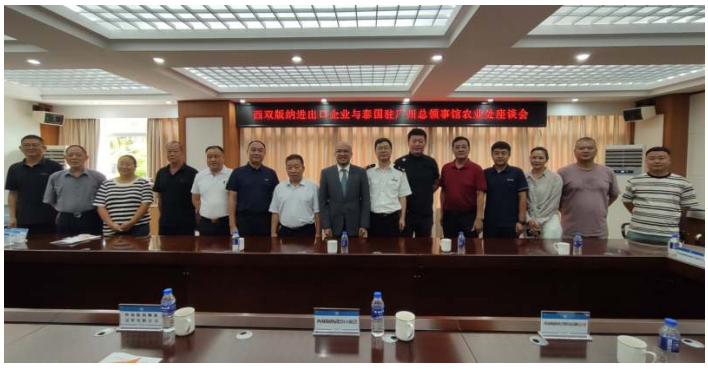
สถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะสำหรับผลไม้ ธัญพืช และสินค้าสัตว์น้ำแช่เย็นนำเข้าที่ด่านรถไฟโม่ฮาน

การดำเนินงานตรวจสอบกักกันผลไม้ที่ถูกระบบศุลกากรสุ่มตรวจที่ด่านรถไฟโม่ฮาน

4.2 ด่านรถไฟโม่ฮานมีลานรองรับการนำเข้าผลไม้ได้สูงสุดวันละ 300 - 400 ตู้ ที่ผ่านมามีเข้ามาสูงสุด 168 ตู้ต่อวัน โดยตั้งแต่ช่วงต้นปีจนถึงวันที่ 24 พฤษภาคม 2568 มีการนำเข้าทุเรียนผ่านด่านรถไฟโม่ฮาน 62,200 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ในช่วงเดือนเมษายน - มิถุนายน เป็นช่วงที่มีตู้สินค้าผลไม้เข้ามามากที่สุดในแต่ละปี

5. การประชุมหารือกับหน่วยงานและผู้ประกอบการในเขตฯ สิบสองปันนา

กงสุล (ฝ่ายเกษตร) ได้พบหารือกับนายเติ้ง ยู่เลี่ยง หัวหน้าด่านศุลกากรสิบสองปันนา นายหลัว จินเหว่ย ผู้อำนวยการกรมพาณิชย์สิบสองปันนา นายอู๋ จิ้งหยวน เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์หอการค้านำเข้าส่งออกสิบสองปันนา และผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าในสิบสองปันนา



การประชุมหารือกับหน่วยงานและผู้ประกอบการในเขตฯ สิบสองปันนา

5.1 ท่าเรือกวนเหล่ย เป็นท่าเรือแรกที่เข้าสู่จีนในเส้นทางโดยสารและขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง-ล้านช้าง เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย ลาว เมียนมา และจีน ตั้งอยู่ที่ตำบลกวนเหล่ย อำเภอเหมิงล่า (ห่างจากตัวอำเภอ 100 กม.) เขตปกครองตนเองชนชาติไตสิบสองปันนา ของมณฑลยูนนาน โดยอยู่ห่างจากเมืองจิ่งหง ซึ่งเป็นเมืองเอกของเขตฯ สิบสองปันนาทางทิศใต้ 140 กม. ห่างจากท่าเรือสบหรวยของเมียนมา 81.9 กม. ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำ 255 กม. ห่างจากท่าเรือเชียงแสน 263 กม. และห่างจากท่าเรือเชียงของ 318 กม.

5.2 วันที่ 10 ธันวาคม 2567 ท่าเรือกวนเหล่ยผ่านการตรวจรับจากคณะกรรมการตรวจรับการเปิดกว้างของด่านท่าเรือกวนเหล่ยระดับชาติ ส่งผลให้ด่านท่าเรือกวนเหล่ยเป็นด่านที่สามารถรองรับการเดินทางเข้า-ออกของผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างเป็นทางการ (เดิมไม่รองรับการเดินทางเข้า-ออกของผู้โดยสารระหว่างประเทศ) สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 100,000 คน/ปี และการขนส่งสินค้า 150,000 ตัน/ปี ท่าเรือกวนเหล่ยเป็นเพียงด่านเดียวของมณฑลยูนนานที่นำเข้าผลิตภัณฑ์พลอยได้ (by-products) สัตว์ปีกแช่แข็งจากไทยได้ และยังสามารถนำเข้าผลไม้ได้ด้วย

5.3 ศุลกากรสิบสองปันนาให้ข้อมูลและข้อเสนอในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) ด่านท่าเรือกวนเหล่ยมีแผนที่จะยื่นขอสร้างสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะธัญพืชนำเข้าในอนาคต เพิ่มเติมจากปัจจุบันที่มีสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้และผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์นำเข้า

2) การนำเข้าก้านกล้วยไม้ที่เพาะเลี้ยงจากไทย (Dendrobium hybrids) ตลาดจีนมีความต้องการนำเข้าแต่ในปัจจุบันมีความยุ่งยากเนื่องจากนำเข้าในหมวดของวัตถุดิบยา ขอเสนอให้ฝ่ายไทยเจรจาขอเปิดตลาดกับ GACC เพิ่มเติมโดยให้อยู่ในหมวดของผลิตภัณฑ์อาหาร

3) ปัจจุบันตลาดจีนมีความต้องการนำเข้ามะนาวจากไทยแต่ยังไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อผลไม้ที่จีนอนุญาตให้นำเข้าจากไทย ฝ่ายไทยสามารถขอเพิ่มมะนาวในบัญชีรายชื่อผลไม้ซึ่งไม่น่าจะยุ่งยากมากเพราะอยู่ในตระกูลส้มที่จีนได้อนุญาตให้นำเข้าจากไทยแล้ว

4) ผู้ประกอบการจีนมีความต้องการในการนำเข้าบุกแห้งจากไทย โดยเมื่อเดือนเมษายน 2568 ที่ผ่านมา GACC ได้ปรับให้ผักที่ทำให้แห้ง(dehydrated vegetables) ผงเครื่องเทศจากพืช (plant-based seasoning powders) และแป้งธัญพืช ยกเว้ยแป้งสาลีและแป้งข้าวไรย์ (grain flours excluding wheat flour and rye flour) ออกจากบัญชีรายชื่อที่ต้องมีการบริหารด้านการตรวจกักกันโรค เพิ่มเติมจากผลไม้แช่แข็งที่ได้ออกจากบัญชีก่อนหน้านี้แล้ว ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่งออกบุกแห้งของไทยสามารถส่งออกมาจีนได้โดยไม่ต้องขอเปิดตลาด เพียงแต่ต้องลงทะเบียนผู้ผลิตอาหารในต่างประเทศในระบบของ GACC และปฏิบัติตามระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านอาหารของจีน ในขณะที่บุกสดยังจำเป็นต้องดำเนินการขอเปิดตลาดและวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านศัตรูพืชกับ GACC โดยปัจจุบันจีนให้นำเข้าบุกสดได้จากประเทศเบลเยี่ยม เกาหลีเหนือ เมียนมา และญี่ปุ่น

5.4 ผู้ประกอบการซึ่งเป็นสมาชิกของหอการค้านำเข้าส่งออกสิบสองปันนาให้ข้อมูลว่า

1) ปัจจุบันพบปัญหาด้านการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือเชียงแสน เนื่องจากท่าเรือเชียงแสนยังไม่มีเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ให้บริการ ผู้ประกอบการต้องเช่าหรือใช้บริการยกรถตู้คอนเทนเนอร์เคลื่อนที่จากภายนอกทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายที่สูง โดยมีค่ายกตู้สูงถึง 13,000 -15,000 บาทต่อตู้ รวมถึงมีค่าใช้จ่ายในการใช้บริการต่าง ๆ ที่ท่าเรือราว 1,800 บาทต่อตู้ซึ่งค่อนข้างสูง

2) ผู้ประกอบการจีนมีความประสงค์จะไปลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ท่าเรือเชียงแสนจึงขอสอบถามรูปแบบการลงทุนที่เป็นไปได้

3) มีผู้ประกอบการที่ต้องการจัดหาขาไก่แช่แข็งจากไทยเดือนละ 40 ตู้ เนื่องจากมีแผนจะสร้างโรงงานแปรรูปขาไก่เป็นผลิตภัณฑ์พร้อมรับประทานที่เขตฯ สิบสองปันนา

5.5 ผู้แทนหอการค้านำเข้าส่งออกสิบสองปันนาขอให้ฝ่ายไทยส่งเสริมและผลักดันการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกวนเหล่ย โดยหาแนวทางในการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าร่วมกันเพื่อดึงดูดให้ผู้ประกอบการมีการใช้บริการเพิ่มขึ้น (ปัจจุบันมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากกรุงเทพฯ ไปท่าเรือเชียงแสน และถ่ายเรือไปยังท่าเรือกวนเหล่ยราว 29,000 - 32,000 หยวนต่อตู้) และผลักดันการสร้างเขตปลอดโรคปากและเท้าเปื่อย (FMD) บริเวณภาคเหนือของไทยเพื่อให้สามารถส่งออกผลิตภัณฑ์เนื้อโคเนื้อหมูและผลิตภัณฑ์พลอยได้แช่แข็งไปจีนผ่านท่าเรือกวนเหล่ยได้ต่อไป

5.6 ผู้บริหารกรมพาณิชย์ เขตฯ สิบสองปันนา แจ้งว่าเมื่อเดือนสิงหาคม 2567 ได้มีการจัดคณะเดินทางโดยเรือจากท่าเรือกวนเหล่ยไปท่าเรือเชียงแสน เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ซึ่งพบว่าบริเวณ meng baliao ซึ่งเป็นสันดอนทรายในลำน้ำโขงระหว่างเมียนมาและลาว มีความกว้างมากถึง 500 ม. ทำให้ระดับน้ำในช่วงบริเวณนั้นต่ำเป็นอุปสรรคในการเดินเรือโดยเฉพาะในช่วงที่น้ำน้อย ซึ่งได้แจ้งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีนในการยกหารือกับสปป.ลาว และเมียนมา เพื่อดำเนินการในการพัฒนาร่องน้ำในการเดินเรือในแม่น้ำโขง รวมถึงยังพบว่าท่าเรือเชียงแสนยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ทำให้ต้นทุนการขนถ่ายของผู้ประกอบการสูง เสนอให้ฝ่ายไทยจัดหา

เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ให้บริการในท่าเรือเชียงแสน และส่งเสริมให้มีการเจรจาธุรกิจระหว่างกันเพื่อให้มีการนำเข้าและส่งออกทั้งสองขา ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงได้

ข้อคิดเห็นของฝ่ายเกษตรฯ กว่างโจว

๑. จีนได้วางยุทธศาสตร์พัฒนาด่านท่าเรือกวนเหล่ยให้เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญกับประเทศในกลุ่มอาเซียนผ่านแม่น้ำล้านช้างและแม่น้ำโขง มีการสร้างทางด่วนเชื่อมไปยังด่านท่าเรือกวนเหล่ยรวมถึงการสร้างเขตเศรษฐกิจท่าเรือกวนเหล่ย คาดว่าในอนาคตการขนส่งทางน้ำจากท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือกวนเหล่ยจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยความเตรียมโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านท่าเรือเชียงแสนให้สอดรับกับการพัฒนาท่าเรือกวนเหล่ย โดยเฉพาะเครนยกตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ ทำให้การขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วเพิ่มขึ้น และจะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการหารือกับจีนและประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดันและส่งเสริมการค้าระหว่างกันผ่านการขนส่งทางแม่น้ำโขง-แม่น้ำล้านช้าง

๒. การเปิดใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาว ช่วยทำให้การขนส่งสินค้าเกษตรของไทยไปจีนเป็นไปได้อย่างรวดเร็วในปริมาณมากและมีต้นทุนในการขนส่งต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งทางเครื่องบิน เพื่อให้การขนส่งทางรถไฟเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยควรมีการวางแผนในการจัดส่งสินค้าและแจ้งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีนทราบล่วงหน้า เพื่อให้สามารถวางแผนจัดเพิ่มขบวนรถไฟในการรับส่งสินค้าได้อย่างทันท่วงทีไม่ให้มีการตกค้างที่สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้

****