

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

นางสาววิชชุดา เวชเจริญยิ่ง

ภาคนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาเอเชียศึกษา

คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา 2557

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อเรื่อง	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง
ชื่อผู้วิจัย	นางสาว วิชชุดา เวชเจริญยิ่ง
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ ศศิพงศ์ โออินทร์
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2557

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยและผลกระทบในด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง โดยอาศัย การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมจาก บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งจากอินเทอร์เน็ตและหนังสือเกี่ยวกับเศรษฐกิจของประเทศจีนและมหานครปักกิ่ง แล้ววิเคราะห์ด้วยการ วิเคราะห์เชิงพรรณนา ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อฐานเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง ได้แก่ ที่ตั้งและพื้นที่ ทรัพยากร การใช้ที่ดินในปัจจุบัน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ นั้นล้วนเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจของปักกิ่งได้รับการพัฒนาเพื่อให้มีศักยภาพมากขึ้น และส่งผลกระทบต่อปักกิ่ง ทั้งในด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจซึ่งทำให้ปักกิ่งมีระบบการขนส่งคมนาคมที่สะดวกและมีเส้นทาง การเดินทางมากขึ้นเพื่อรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น อีกทั้ง ระบบสาธารณูปโภคได้รับการทำนุบำรุง ส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจึงทำให้เศรษฐกิจของปักกิ่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว

คำสำคัญ : การพัฒนาเศรษฐกิจ, การพัฒนาปักกิ่ง, เศรษฐกิจปักกิ่ง, ปักกิ่ง

กิตติกรรมประกาศ

ภาคนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาของ อาจารย์ศศิพงษ์ โออินทร์ ที่ได้ให้คำปรึกษา ความช่วยเหลือ และตรวจทานข้อบกพร่องต่างๆจนสำเร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณคุณพ่อและคุณแม่ที่ให้การสนับสนุนผู้ศึกษา ทำให้ผู้ศึกษาได้รับประสบการณ์ชีวิตที่ดีจากการศึกษา

ขอขอบพระคุณเพื่อนๆทุกคนสำหรับกำลังใจในการทำงานและความช่วยเหลือที่คอยผลักดันให้ผู้ศึกษามีแรงใจในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้

คุณค่าและประโยชน์อันเนื่องมาจากภาคนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาขอมอบให้แก่ครอบครัวที่ให้การสนับสนุน ความช่วยเหลือ รวมทั้งเป็นกำลังใจที่ดีเสมอมาจนกระทั่งผู้ศึกษาสำเร็จการศึกษา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญภาพ	ง
บท	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
ขอบเขตของการศึกษา	3
2 ทบทวนวรรณกรรม	4
นโยบายของรัฐบาลจีน	
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11	4
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	5

สารบัญ (ต่อ)

ปัจจัยในการเลือกที่ตั้ง	5
ข้อมูลพื้นฐานของมหานครปักกิ่ง	7
ด้านกายภาพ	7
ด้านเศรษฐกิจ	9
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	11
ทฤษฎีแหล่งกลาง	11
ทฤษฎีวงแหวน	12
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	14
3 วิธีการดำเนินวิจัย	16
แหล่งที่มาของข้อมูล	16
การจัดการข้อมูล	16
วิธีการศึกษา	16
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	17
กรอบแนวความคิดวิจัย	18
ตารางสรุปการวิจัย	19
4 การวิเคราะห์ข้อมูล	20

สารบัญ (ต่อ)

ปัจจัยด้านกายภาพ	20
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	33
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11	40
ผลกระทบด้านกายภาพ	41
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	43
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	44
ผลกระทบด้านกายภาพ	45
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	48
5 การสรุปและอภิปรายผล	51
บรรณานุกรม	56
ประวัติผู้ศึกษา	62

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของมหานครปักกิ่ง	6
2 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของมหานครปักกิ่ง	6
3 แผนที่มหานครปักกิ่ง	7
4 อธิบายทฤษฎีแหล่งกลาง	11
5 อธิบายทฤษฎีวงแหวน	12
6 มหานครหลัวจู่เซียง เป็นพื้นที่ที่ปัจจุบันได้พัฒนาเป็นร้านค้าและสถานที่ท่องเที่ยว	22
7 แสดงให้เห็นถึงการแบ่งพื้นที่ของปักกิ่ง	24
8 เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินของมหานครปักกิ่งในปีค.ศ.2015	27
9 ปัญหามลภาวะทางอากาศซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30
10 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของมหานครปักกิ่ง ตั้งแต่ปีค.ศ.2008-2014	33
11 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและอัตราการเจริญเติบโตของปักกิ่งปีค.ศ.2000-2013	34
12 การจัดอันดับ 30 เมืองของจีนที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสูง	35
13 รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีของมหานครปักกิ่งตั้งแต่ปีค.ศ.2008-2014	36
14 ตารางการแสดงอัตราค่าแรงงานขั้นต่ำประจำปีค.ศ.2014	37
15 สัดส่วนทางเศรษฐกิจของปักกิ่งในปีค.ศ.2012	38
16 สัดส่วนทางเศรษฐกิจในปีค.ศ.2014	38
17 ปัญหาการจราจรติดขัดในมหานครปักกิ่ง	46
18 มหานครปักกิ่งได้รับความเสียหายอย่างมากจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ	47

บทที่ 1

บทนำ

1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่ประเทศจีนได้สถาปนาตนเป็นสาธารณรัฐประชาชนจีนระบอบการปกครองแบบคอมมิวนิสต์ ภายใต้การปกครองของเหมา เจ๋อ ตุง โดยใช้ระบอบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม ซึ่งมีต้นแบบมาจากสหภาพโซเวียต ประเทศต้องเผชิญหน้ากับปัญหาทางเศรษฐกิจเนื่องจากการเร่งพัฒนาเพื่อให้ประเทศเกิดความทัดเทียมชาติตะวันตกรวมถึงในขณะนั้นเกิดการทำสงครามและเกิดการปฏิรูปวัฒนธรรมทำให้บ้านเมืองเกิดความเสียหายและประชาชนล้มตายเป็นจำนวนมาก หลังจากสิ้นสุดการปกครองของเหมา เจ๋อ ตุงแล้ว เต็ง เสี่ยว ผิง ผู้รับช่วงต่อได้วางรูปแบบเศรษฐกิจสมัครใหม่ โดยใช้นโยบายสี่ทันสมัย (Four Modernization) ในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 5 ระหว่างปี ค.ศ.1976-1980 ที่มุ่งเน้นพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านกา รทหาร ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดประเทศ ส่งผลให้จีนมีความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจมาก การขยายตัวของ GDP สูงขึ้น ประชาชนมีรายได้ดี มีการศึกษาสูงขึ้น ทำให้ประเทศจีนเริ่มก้าวเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจทุนนิยมโลก และเกิดการลงทุนจากต่างชาติที่เข้ามาลงมาลงทุนในประเทศ

มหานครปักกิ่งเป็นทั้งเมืองหลวงและเป็นเมืองศูนย์กลางที่มีศักยภาพในการพัฒนามากที่สุดในบรรดาเมืองต่างๆที่อยู่รายรอบทะเลโปไห่ เนื่องจากมีความพร้อมในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มีเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งพัฒนาด้านการศึกษา แรงงานและพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้มีคุณภาพ ทำให้มหานครปักกิ่งเป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการตลาด ต่างประเทศจากทั่วโลกเข้ามาลงทุน (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557) โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ของปักกิ่ง ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญของปักกิ่ง โดยถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์หลายใหญ่อันดับ 3 ของ

จีนและถือเป็นตลาดการค้ารถยนต์หลักของประเทศอีกด้วย(อักษรศรี(อติสุธาโกชน)พานิชสาส์น ,2554, หน้า 10)

จึงเป็นที่น่าสนใจ ถึงสาเหตุพัฒนาการทางด้านเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง ที่เจริญเติบโตมากขึ้น และมีต่างชาติเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ ถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์หลายใหญ่อันดับ 3 ของจีน และ เป็นตลาดการค้ารถยนต์หลักของประเทศซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง ผู้วิจัยจึงใคร่ศึกษา “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง ”เพื่อให้เห็นถึงพัฒนาการของเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง แผนพัฒนาเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและ ผลกระทบจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจมหานครปักกิ่ง

2.วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง
- 2.2 เพื่อศึกษาผลกระทบ ด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ จากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

3.ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ทำให้ทราบปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง
- 3.2 ทำให้ทราบผลกระทบด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

4. ขอบเขตของการศึกษา

4.1 ศึกษาถึงปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลให้เศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว

4.2 ศึกษาข้อมูลทางเศรษฐกิจในมหานครปักกิ่งตั้งแต่ปีค.ศ.2008 - ปัจจุบัน

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง” เป็นการศึกษาที่พยายามศึกษาปัจจัยและนโยบายที่ส่งเสริมให้เศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งเติบโตอย่างรวดเร็วและมีศักยภาพเป็นที่ยอมรับจากนักลงทุนต่างชาติ ซึ่งมีปัจจัยสำคัญดังนี้

1.นโยบายของรัฐบาลจีน

1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (ค.ศ.2006-ค.ศ. 2010)

โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ระดับประเทศและระดับมณฑล

แผนพัฒนา เศรษฐกิจฯ ระดับประเทศฉบับนี้เน้น 2ประเด็นหลักคือ การสร้างเงินให้เป็นสังคมที่มีความปรองดองกันและเน้นการพัฒนาอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญด้านการค้ากับต่างประเทศ กระตุ้นความต้องการในประเทศ และส่งเสริมให้บริษัทเงินลงทุนที่ต่างประเทศ ส่วนในระดับมณฑล แต่ละมณฑล /มหานคร/เขตปกครองตนเองของจีนได้ประกาศแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯฉบับที่ 11 ในพื้นที่ของตน ซึ่งของแต่ละมณฑลเป็นแผนแม่บทประจำมณฑลที่รัฐบาลและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลท้องถิ่นในระดับต่างๆต้องยึดเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไป ในที่นี้เราจะกล่าวถึงของมหานครปักกิ่ง

1.1.1 มหานครปักกิ่ง มีเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯคือการเพิ่มอัตราเติบโตของระดับรายได้ของประชาชนทั้งในเขตเมืองและชนบทให้ได้มากกว่าร้อยละ 6 ต่อปี และลดอัตราการว่างงานในเขตเมืองไม่ให้เกินร้อยละ 3.5 ที่สำคัญรัฐบาลพยายามเน้นการเตรียมความพร้อมในการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2008 เช่น การขนส่ง /โลจิสติกส์

และด้านการจัดการการท่องเที่ยว เป็นต้น (อักษรศรี (อดิสุธาโกชน) พานิชสาส์น , 2554 ,
หน้า 83, 89)

1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (ค.ศ.2011-ค.ศ.2015)

สาระสำคัญคือเงินกำหนดที่จะเปลี่ยนโฉมรูปแบบวิธีการพัฒนาเศรษฐกิจโดยยึดหลักการ
ปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์โครงสร้างทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการ
สร้างสรรค์นวัตกรรม การสร้างหลักประกันและยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน การสร้าง
สังคมแบบประหยัดพลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการปฏิรูปเปิดประเทศโดยสามารถสรุป
ได้ดังนี้

เป้าหมายทางเศรษฐกิจ คือGDPเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7ต่อปี เพิ่มจำนวนตำแหน่งงานในเมือง
อัตราการว่างงานในเมืองไม่เกินร้อยละ5 และรักษาเสถียรภาพราคาสินค้า

ด้านการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ จะเน้น 7อุตสาหกรรมใหม่ ได้แก่ อุตสาหกรรม
ประหยัดพลังงาน อุตสาหกรรมชีวภาพ อุตสาหกรรมสารสนเทศรุ่นใหม่ อุตสาหกรรมการผลิต
ขั้นสูง อุตสาหกรรมพลังงานใหม่ อุตสาหกรรมวัสดุใหม่ และอุตสาหกรรมรถยนต์พลังงานใหม่
(สำนักงานเอเชียและแปซิฟิก กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

2.ปัจจัยในการเลือกที่ตั้ง

เนื่องจากมหานครปักกิ่งเป็นเมืองหลวงของจีน เป็นศูนย์กลางทางการเมืองและการ
ต่างประเทศของจีน แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมจีนโบราณ อีกทั้งเป็น 1 ใน 4
มหานครของจีนที่มีระดับการปกครองเทียบเท่าระดับมณฑลและขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง ทำให้
ปักกิ่งเป็นที่ตั้งของสถานทูตประเทศต่างๆ องค์กรแห่งชาติ สำนักข่าวต่างประเทศ รวมถึงมีองค์
กรหรือกิจการที่มีตัวแทนประจำในปักกิ่งมากกว่า 7,000 องค์กร นอกจากนี้ยังเป็นสถานที่จัดกิจกรรม
ระดับนานาชาติมากมายทั้งในอดีตและอนาคต โดยเฉพาะผลจากการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬา
โอลิมปิกปี 2008 ซึ่งรัฐบาลปักกิ่งได้สร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น สนามกีฬาและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกที่เกี่ยวเนื่องการพัฒนาปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและการสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องเติบโตขึ้นด้วย

ปักกิ่งยังเป็นเมืองสำคัญในกลุ่มเศรษฐกิจทะเลโป๋ไห่และกลุ่มเศรษฐกิจจินจินจี ซึ่งเป็นนิคมพัฒนาเศรษฐกิจที่รัฐบาลจีนจะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการเงินนานาชาติที่สำคัญของจีน(อักษรศรี (อติสุธาโกชน) พาณิชยศาสตร์ ,2554,หน้า98-100)



รูปที่1



รูปที่2

จากภาพ แสดงตำแหน่งที่ตั้งของมหานครปักกิ่ง

(ที่มา <http://atimes.com/atimes/Others/beijing.html>)

3. ข้อมูลพื้นฐานของมหานครปักกิ่ง

3.1 ด้านกายภาพ

3.1.1 ที่ตั้งและพื้นที่

กรุงปักกิ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศจีน เป็นศูนย์กลางทั้งด้านการ เมืองการ ปกครอง เศรษฐกิจ การคมนาคม และวัฒนธรรมของประเทศ ทิศตะวันออกติดกับเมืองเทียนจินและทิศอื่นๆ ติดกับมณฑลเหอเป่ย์ที่เป็นที่ราบคิดเป็นร้อยละ 38.6 ของพื้นที่ทั้งปักกิ่ง และพื้นที่ที่เป็นภูเขาเนื้อที่ คิดเป็นร้อยละ 61.4 ของพื้นที่ทั้งปักกิ่ง ลักษณะภูมิประเทศของปักกิ่ง ทิศเหนือและทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือเป็นแนวภูเขาทิศตะวันออก ฝียงใต้เป็นพื้นที่ราบลาดตัวลงสู่ทะเล ไปให้ ยอด ภูเขาที่สูงที่สุดคือยอดเขาตงหลังติดกับมณฑลเหอเป่ย์แม่น้ำสายหลักของกรุงปักกิ่ง ได้แก่แม่น้ำเฉา ไป แม่น้ำเป่ย์วีน ซึ่งอยู่ด้านตะวันออกและแม่น้ำหย่งดิงแม่น้ำวีหมาซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตก (ศูนย์ ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)



รูปที่ 3 แผนที่มหานครปักกิ่ง

(ที่มา http://www.beijing-travel.cn/Beijing_Map/Map_of_Beijing_Sites.htm)

3.1.2 ข้อมูลประชากร

ประชากรในกรุงปักกิ่งประกอบด้วยชนชาติทั้งหมด 56 ชนชาติ โดยมีชนชาติอื่นเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นมีชนชาติหุย แมนจู มองโกเลียและชนชาติ อื่นๆ (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2556)ในปี ค.ศ.2012 มหานครปักกิ่งมีประชากรทั้งสิ้น 20,693,000 คน (Beijing Statistical Information Net ,2555)

3.1.4 ทรัพยากรสำคัญ

พื้นที่ส่วนใหญ่ของปักกิ่งเป็นภูเขาความไม่เหมาะสมของคุณภาพดินและคุณภาพน้ำทำให้การใช้ประโยชน์ของพื้นที่มีจำกัด โดยปักกิ่งมีทรัพยากรแร่ธาตุกว่า 67 ชนิดประกอบด้วยแร่เหล็ก หินปูน และแร่อื่นๆ โดยแร่หินปูนใช้สำหรับอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ ทรายใช้สำหรับการทำอิฐและกระเบื้องเหมือนแร่ซิติ คอนใช้สำหรับการทำปูนซีเมนต์ หิน Dioriteใช้สำหรับการทำเฟอร์นิเจอร์ (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

3.1.5เขตพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญในปักกิ่ง

(1)พื้นที่เมืองใหม่: เขตพัฒนาเมืองใหม่อีจวง

ประกอบด้วย 11 เขต ซึ่งแบ่งตามการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละเขต ตำแหน่งที่ตั้ง และการเชื่อมต่อกันของพื้นที่ ทรัพยากรที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นๆเขตพื้นที่ที่รัฐบาลกรุงปักกิ่งได้ให้ความสนใจคือพื้นที่ฝั่งตะวันออกซึ่งประกอบด้วย 3 เขตเมืองใหม่ ได้แก่เขตเมืองใหม่ทงโจว เขตเมืองใหม่ซุนอี้ และเขตเมืองใหม่อีจวง โดยต้องการให้เขตพื้นที่ทั้งสามนี้เป็นเขตที่ช่วยรองรับความเจริญและความแออัดจากใจกลางกรุงปักกิ่งเป็นเขตที่รวมของอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญได้มีการกำหนดจำนวนประชากรไว้ที่ 700,000-900,000 คนและคาดการณ์จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นในอนาคตไว้ที่ 1,000,000 คน

เขตพัฒนาเมืองใหม่อู่จวง ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของวงแหวนที่ 5 ของกรุงปักกิ่ง อยู่ภายในเขตต้า-ซิงห่างจากใจกลางเมืองกรุงปักกิ่ง 16.5 กิโลเมตรด้านตะวันออกของเขตเป็นเขตอุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้านตะวันตกของเขตเป็นเขตที่อยู่อาศัยและพื้นที่ตอนกลางของเขตเป็น ศูนย์ให้บริการด้านต่างๆ อาทิ ธนาคารที่ทำการไปรษณีย์ โรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าต่างๆ เป็นต้น เน้นการพัฒนาค้า นวัตกรรมที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมการผลิตสมัยใหม่ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์อุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์ติดตั้ง อุตสาหกรรมด้านชีววิทยา เป็นต้นรวมทั้ง มีบทบาทด้านธุรกิจ โลจิสติกส์(ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

3.2 ด้านเศรษฐกิจ

มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่ 13 ของจีน โดยโครงสร้างของ GDP ในปักกิ่งส่วนใหญ่ อยู่ในอุตสาหกรรมบริการและอื่นๆ อุตสาหกรรมบริการที่สำคัญ ได้แก่ การเงินและกา ธนาคาร การค้าปลีกและค้าส่งและ การบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ ธุรกิจด้านวัฒนธรรม กีฬา และบันเทิง มีอัตราการเจริญเติบโตสูงสุด

ภาคการผลิตและอุตสาหกรรมหลักของปักกิ่งส่วนใหญ่อยู่ในภาคอุตสาหกรรมหนัก โดย คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 83.9 ของมูลค่าผลผลิตรวมทางอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมหลักที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ส่วนใหญ่เป็นการผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และสารสนเทศและอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ที่เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรม การผลิตที่สำคัญของปักกิ่ง ถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์ รายใหญ่เป็นอันดับ 3 ของจีนและ เป็นตลาดการค้า รถยนต์หลักของประเทศ

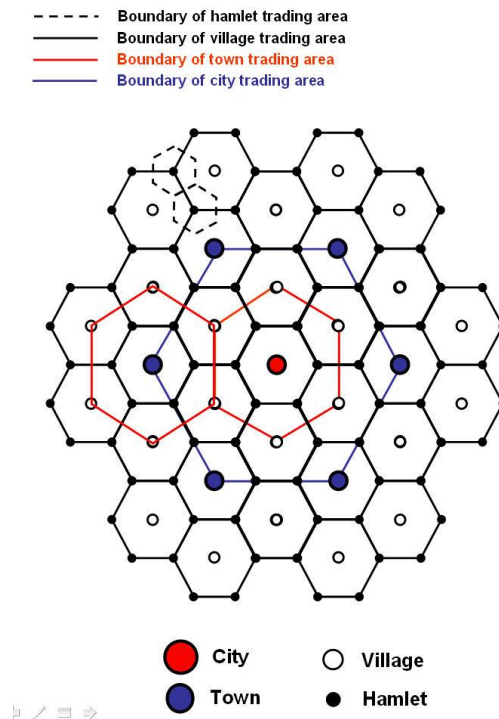
ในด้านการบริโภค ปักกิ่งถือเป็นตลาดผู้บริโภคที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในจีนตอนเหนือ เนื่องจากประชากรมีกำลังซื้อค่อนข้างสูงโดยประชากรในเขตเมืองมีรายได้มากเป็นอันดับ 2 รอง จากเซี่ยงไฮ้(อักษรศรี (อติสุธาโกชน) พานิชสาส์น ,2554, หน้า 100-104)

3.2.1 ด้านอุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ของปักกิ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญของปักกิ่ง ถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์หลายใหญ่อันดับ 3 ของจีน และถือเป็นตลาดการค้ารถยนต์หลักของประเทศ โดยบริษัทผลิตรถยนต์ที่สำคัญของปักกิ่ง ได้แก่ Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd. และ Beijing Hyundai Motor Company ส่วน DaimlerChrysler และ Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ถือเป็นผู้ผลิตชั้นนำในด้านรถบรรทุกประเภทน้ำหนักเบา (อักษรศรี (อติสุธาโกชน) พาณิชยสารัน ,2554, หน้า 103) และในปีค.ศ.2013 บริษัทผลิตรถยนต์รายใหญ่ในกรุงปักกิ่ง มีผลกำไรพุ่งขึ้นเกือบ ร้อยละ 90 เทียบรายปี ในช่วง 2 เดือนแรกของปีนี้โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในปักกิ่ง หรือบริษัทที่มีรายรับต่อปีมากกว่า 20 ล้านหยวนซึ่งมีผลกำไรพุ่งถึงร้อยละ 89.2 (สำนักข่าวอินโฟเควสท์,2556)

4. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

4.1 ทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory)



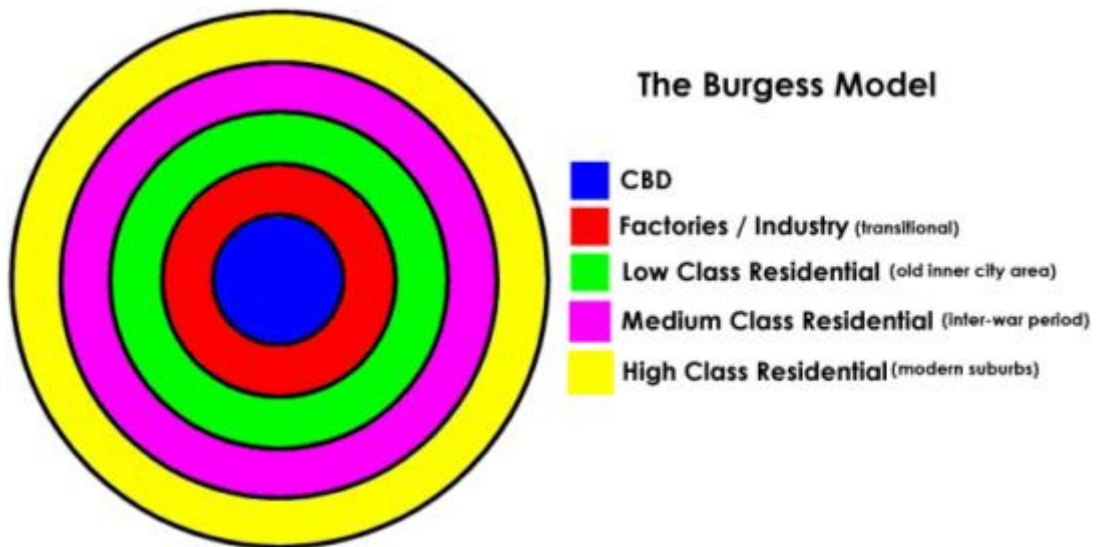
รูปที่ 4อธิบายทฤษฎีแหล่งกลาง

(ที่มา http://cronodon.com/PlanetTech/Earth_cities.html)

วอลเตอร์ คริสตัลเลอร์ (Walter Christaller) ได้อธิบายว่าแหล่งกลางหมายถึงแหล่งตั้งถิ่นฐานในระดับชุมชนซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในด้านการค้าและบริการแก่ประชากรในเมืองนั้น รวมทั้งลูกค้าที่กระจายอยู่รอบเขตตลาดหรือเขตอิทธิพลของชุมชนนั้นด้วยเนื่องจากประชากรของศูนย์กลาง และสินค้าในแต่ละแหล่งกลางมีขนาดต่าง ๆ กันจึงทำให้แหล่งกลางในพื้นที่หนึ่งๆ มีขนาดต่างกันเรียกว่ามีลำดับศักดิ์ (Hierarchy) ต่างกันแหล่งกลางที่จัดอยู่ในลำดับศักดิ์ที่สูงจะมีประชากรของเมืองมาก มีลูกค้าสินค้าและเขตตลาดมากกว่าแหล่งกลางที่อยู่ในลำดับศักดิ์ที่ต่ำกว่าซึ่งอาจหมายถึงหมู่บ้านทั้งขนาดและจำนวนของแหล่งกลางจะมีขนาดลดหลั่นกันลงไปตามลำดับศักดิ์ ตั้งแต่จำนวน

แหล่งกลางชั้นต่ำจะมีมากกว่าแหล่งกลางชั้นสูงในบริเวณหนึ่งๆ(ถิตรัชพงษ์ประยูร , 2536, หน้า 77 - 79)

4.2 ทฤษฎีวงแหวน(Concentric Theory)



รูปที่ 5อธิบายทฤษฎีวงแหวน

(ที่มา <http://www.bennett.karoo.net/topics/landuse.html#model>)

เออร์เนสต์ดับบิว . บวร์เกสส์ (Ernest W. Burgess) ได้อธิบายว่าการขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะเป็นรูปแบบวงแหวนรัศมีวงกลมต่อเนื่องจากเขตศูนย์กลางและแบ่งพื้นที่ของเมืองออกเป็น 5 เขต ดังนี้

เขตที่ 1 เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ (The Central Business District : C.B.D.) ประกอบด้วยร้านค้าห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ โรงโรงแรม ธนาคารและสำนักงานทางเศรษฐกิจการปกครอง

กฎหมาย เป็นต้นเป็นเขตที่มีคนหนาแน่นเวลากลางวันเพื่อทำธุรกิจและงานตามหน่วยงานต่างๆมี
คนจำนวนน้อยที่ต้งบ้านเรือนอยู่อย่างถาวรเพราะส่วนใหญ่จะเดินทางไปพักอาศัยอยู่ที่เขตรอบนอก

เขตที่ 2 เป็นเขตศูนย์กลางการขนส่ง (The zone in transition) หรือบางครั้งอาจเรียกว่าเป็น
เขตขายส่งและอุตสาหกรรมเบา (Wholesale and light manufacturing zone) รวมทั้งเป็นย่านโรงงาน
อุตสาหกรรมเก่าๆเป็นเขตที่มีปัญหาสังคมจำนวนมากเช่นมีอัตราของการก่ออาชญากรรมสูงเป็น
บริเวณของกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำที่อพยพมาจาก กชนบทพักอาศัยอยู่ในบ้านราคาถูกและ
ทรุดโทรมใกล้ๆ โรงงานอุตสาหกรรมเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานแต่เมื่อคนกลุ่ม
นี้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีขึ้นก็จะย้ายออกไปอยู่ในที่แห่งใหม่กรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่ดินใน
เขตนี้จะเป็นของชนชั้นสูงที่ดำเนินกิจการในลักษณะของการให้ผู้อื่นเช่าผู้พักอาศัยในเขตนี้มีจำนวน
น้อยที่มีที่ดินเป็นของตนเอง

เขตที่ 3 เป็นเขตที่อยู่อาศัยของกรรมกรและผู้ใช้แรงงาน (The zone of workingmens'
homes) ที่ย้ายออกมาจากเขตศูนย์กลางการขนส่งสภาพที่อยู่อาศัยของคนในเขตนี้จะมีสภาพดีกว่า
คนที่อาศัยอยู่ในเขตศูนย์กลางการขนส่งบ้านเรือนจะปลูกอยู่ในระยะห่างกันไม่ชิดติดกันเหมือนกับ
สลัมและเมื่อครอบครัวใดมีฐานะดีขึ้นก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชนชั้นกลางต่อไป

เขตที่ 4 เป็นเขตชนชั้นกลาง (The middle class zone) มีที่พักอาศัยประเภทห้องชุดโรงแรม
บ้านเดี่ยวสำหรับครอบครัวเดี่ยวผู้อาศัยอยู่ในเขตนี้ส่วนใหญ่เป็นชนชั้นกลางเจ้าของธุรกิจขนาดเล็ก
ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระพ่อค้าและรวมถึงชนชั้นผู้บริหารระดับกลาง

เขตที่ 5 เป็นเขตที่พักอาศัยชานเมือง (The commuters' zone) มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก
ในการเดินทางเข้าไปทำงานหรือประกอบธุรกิจในเมืองเขตนี้จะมีทั้งชนชั้นกลางค่อนข้างสูงและชน
ชั้นสูงที่เดินทางด้วยรถประจำทางและรถส่วนตัวเข้าไปทำงานเมืองและกลับออกมาพักอาศัยในเขต
นี้

5.เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โรเบิร์ต บี.เชลลิส(2553)เขียนบทความเชิงสร้างสรรค์กับประเทศจีน ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2524 นายเติ้ง ได้กล่าวถึงทรศนะของตนที่มีต่อประเทศจีนในช่วงเวลาที่กำลังจะก้าวเข้าสู่ สหัสวรรษใหม่ไว้ว่าเป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิดซึ่งเติบโตไปอย่างรวดเร็วมีรายได้เฉลี่ย ต่อบุคคลสูงกว่าเดิมถึง 4 เท่าและจะก้าวสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางได้ภายในกลาง ศตวรรษที่ 21 แมคนามาราคาดหวังว่าธนาคารโลกจะเป็นพันธมิตรด้านการพัฒนาที่สำคัญรายหนึ่ง ของประเทศจีนในอนาคต ในขณะที่ความสำเร็จในการปฏิรูป และการพัฒนาเศรษฐกิจให้ เจริญก้าวหน้าตลอดจนการเอาชนะความยากจน

ในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา การเติบโตของประเทศจีนมีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10 ต่อปี อัตราความยากจนลดลงจากร้อยละ 65 เหลือเพียงร้อยละ 10และยังได้ดำเนินการจนบรรลุหรือ เกือบจะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษได้ทุกประการ ยังมีแนวโน้มว่าเศรษฐกิจจีนจะ พัฒนาจนกลายเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นลำดับที่ 2 ของโลกในปีนี้อีกด้วย ความสำเร็จดังกล่าวไม่ เพียงก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศจีนเท่านั้น แต่ยังส่งผลดีต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งทุก ประเทศในโลกด้วย

ในเศรษฐกิจระดับโลก จีนกำลังมีอิทธิพล อย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการแบ่ง ภาระหน้าที่ในสายการผลิตของโลก การไหลเวียนของเงินทุนรวมทั้งการสร้างโอกาสการ เติบโต ใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ รวมถึงอิทธิพลของจีนที่กำลังแผ่ขยายไปในยังที่ต่าง ๆ ในโลก ยังจะส่งผลต่อการออกแบบนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงของ สภาพภูมิอากาศที่มี ประสิทธิภาพ การสร้างเสถียรภาพให้แก่การพัฒนาเศรษฐกิจของโลก รวมไปถึงการจัดหาทรัพยากร ด้านการพัฒนาและการลงทุนเพื่อเอาชนะความยากจนในประเทศอื่น ๆ ด้วย

ไกร โปธิงาม (2552)เขียนบทความ ความร้อนแรงของเศรษฐกิจจีนกล่าวว่า ในขณะที่ เศรษฐกิจของจีนมีอัตราการขยายตัวมากที่สุด ทำให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มอย่างรวดเร็ว ทางการเงินเกรง ว่าเศรษฐกิจจะขยายตัวมาก เศรษฐกิจที่เติบโตสูงนั้นมาจากดุลการค้าเกินดุลอย่างมาก ยอดขายปลีก ของผู้ประกอบการเพิ่มสูงขึ้นมีกา รลงทุนสร้างโรงงานใหม่ ถนน สะพาน และการลงทุนใน

อสังหาริมทรัพย์เพิ่มสูงขึ้นมาก ทางการเงินมีแนวความคิดที่จะเพิ่มอัตราดอกเบี้ยหรือปล่อยให้ค่าเงินหยวนเปลี่ยนแปลงไปตามกลไกตลาด ซึ่งทำให้ค่าเงินจีนแข็งค่าขึ้นเหมือนกับค่าเงินของประเทศอื่น ซึ่งทำให้การเกินดุล ของจีนลดลง เศรษฐกิจไม่ขยายตัวในอัตราที่สูงเกินไป ในขณะที่เศรษฐกิจในเมืองใหญ่ๆ ของจีนขยายตัวอย่างมากดูได้จากจำนวนตึกและสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่เพิ่มจำนวนขึ้น ราคาอาหารในประเทศจีนสูงขึ้นมาก ทำให้อำนาจซื้อของประชาชนลดลงและประชาชนอาจเรียกร้องค่าแรงงานเพิ่มขึ้น

สมภพ มานะรังสรรค์(2553)เขียนบทความความ พึ่งพู่ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในจีน กล่าวว่าปัจจุบันประเทศจีนมียอดการผลิตและการขายรถยนต์เป็นอันดับ 1 ของโลก ได้ผลิตรถยนต์ถึง 13.06 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ภาวการณ์ข้างต้นนับว่าเป็นครั้งแรกที่จีนแซงหน้าอเมริกา ได้มาเป็นประเทศที่มียอดขาย อันดับ 1 ของโลก แต่สำหรับเมืองใหญ่ๆ เช่น ปักกิ่งนี้ นเกิดปัญหา รถยนต์จดทะเบียน มากขึ้นทุกปี ทำให้ในกรุงปักกิ่งนี้ไม่สามารถรองรับรถยนต์ ได้เพียงพออาจจะทำให้เกิดสภาวะ เมืองอัมพาตในไม่ช้า รถยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้น อาจเป็นดัชนีชี้วัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และอำนาจ การซื้อของชาวจีนแต่อดี กนัยหนึ่งหมายถึงจะต้องบริโภคพลังงานน้ำมันมากในอนาคต นอกจากนี้ การขยายตัวอุตสาหกรรมรถยนต์จะเกิดปัญหามลภาวะตามมาและการที่รัฐบาลท้องถิ่นต่างพากัน แข่งขันพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ สามารถเกิดปัญหา กำลังการผลิตส่วนเกินในอนาคตได้

จากการทบทวนวรรณกรรมจะเห็นได้ว่าการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละ ประเทศ จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ถ้าไม่มีนโยบายของรัฐเข้ามาสนับสนุน หรือช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเมื่อเศรษฐกิจมีความมั่นคงส่งผลให้มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วประเทศจีนที่มี การขยายตัว ทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว พร้อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ เศรษฐกิจในเมืองใหญ่ ขยายตัวทำให้เกิดอุตสาหกรรมในด้านต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ มียอดขายการผลิตและการขายรถยนต์เป็นอันดับ หนึ่ง ของโลกส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในปักกิ่งมีการขยายตัวอย่างมากรวมถึงผลกระทบจากการพัฒนาเศรษฐกิจในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงทำให้ ผู้วิจัยมีความตั้งใจที่จะศึกษาจากบทความและงานวิจัยต่างๆ ในประเด็นดังกล่าว

บทที่ 3

วิธีการดำเนินวิจัย

การศึกษาเรื่อง“ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง ” มีวิธีการดำเนินวิจัย ดังนี้

1.แหล่งที่มาของข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลทางเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านนโยบายทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่รัฐบาลได้ใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทความทางวิชาการ สถิติทางเศรษฐกิจ รวมถึงข้อมูลจากหน่วย งานต่างๆทางอินเทอร์เน็ตและหอสมุด ของมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์และวิทยาเขตวังท่าพระ

2.การจัดการข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย จากนั้นนำข้อมูลเหล่านั้นมาวิเคราะห์ โดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณานำเสนอในรูปแบบการบรรยายประกอบตาราง

3.วิธีการศึกษา

3.1 ทำการศึกษานโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้ข้อมูลจากแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของจีน และข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์จีน แล้วนำมาวิเคราะห์ และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

3.2 ทำการศึกษาปัจจัย ด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ ที่ทำให้เศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยใช้ทฤษฎีวงแหวนและทฤษฎีแหล่งกลางนำมาวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

3.3 ทำการศึกษา ผลกระทบจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจด้านกายภาพ และด้าน เศรษฐกิจ ทำการศึกษาอุตสาหกรรม รถยนต์ โดยใช้ข้อมูลจากสถิติทางเศรษฐกิจ กายภาพ นำมาวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

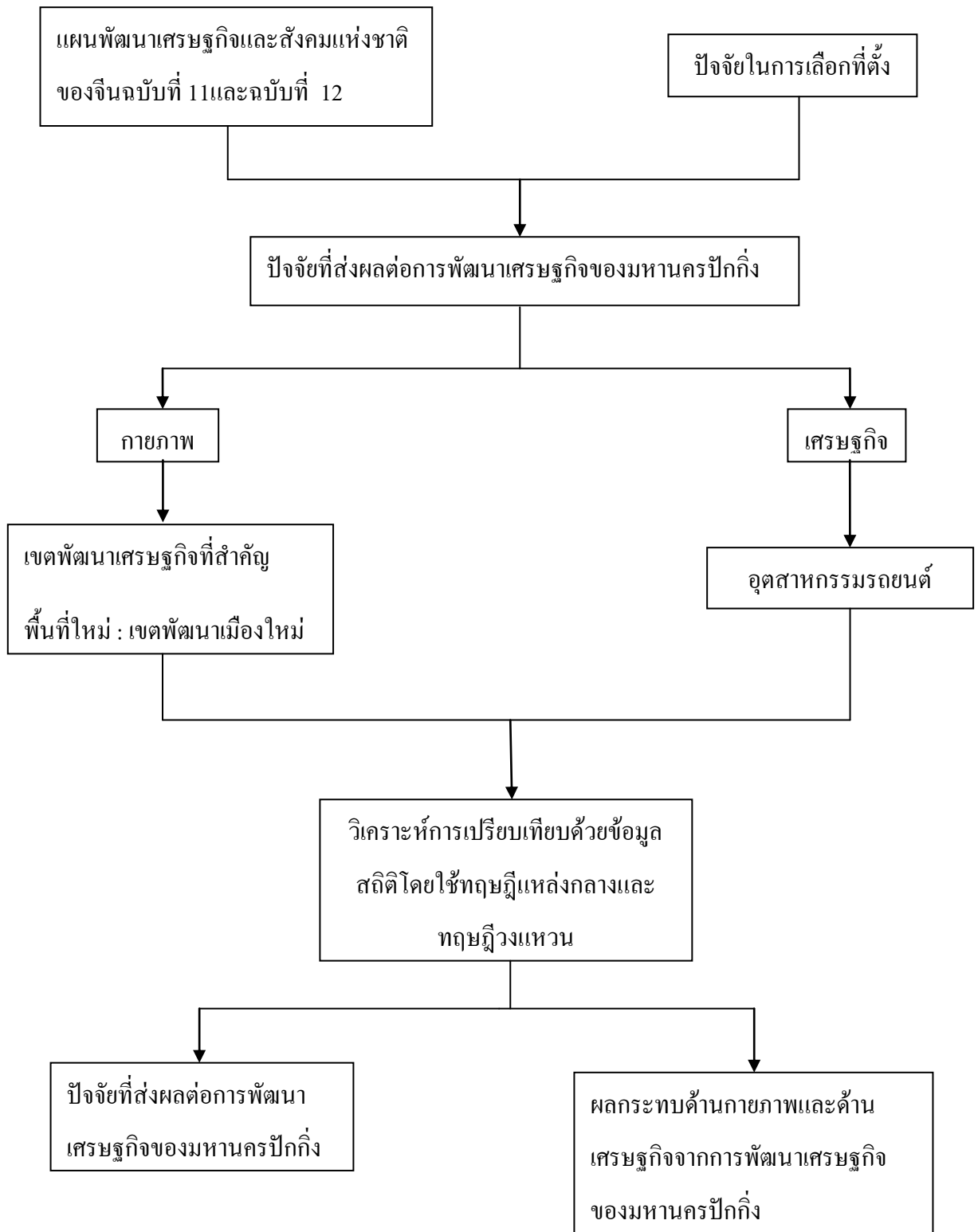
4.1 แผนที่แสดงการแบ่งเขตในมหานครปักกิ่ง

4.2 Microsoft Word

4.3 อินเทอร์เน็ต

4.4 คอมพิวเตอร์

การวิจัยสามารถสรุปได้ดังกรอบแนวความคิดการวิจัย



การวิจัยสามารถสรุปได้ดังนี้

วัตถุประสงค์	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
ศึกษาปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง	ทำการศึกษานโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้ข้อมูลจากแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของจีนและข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์จีน แล้วนำมาวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย	- ข้อมูลทางกายภาพและข้อมูลเศรษฐกิจของประเทศจีน และอุตสาหกรรมรถยนต์ -แผนที่แสดงการแบ่งเขตในมหานครปักกิ่ง - Microsoft Word - อินเทอร์เน็ต	ปัจจัย ด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ ที่ทำให้เศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ
ศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง	ทำการศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจในด้านกายภาพเศรษฐกิจโดยทำการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งใช้ข้อมูลจากสถิติทางเศรษฐกิจ กายภาพ นำมาวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย	- ข้อมูลทางกายภาพและข้อมูลเศรษฐกิจของประเทศจีนและอุตสาหกรรมรถยนต์ -แผนที่แสดงการแบ่งเขตในมหานครปักกิ่ง - Microsoft Word - อินเทอร์เน็ต	ผลกระทบจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจด้านกายภาพ และด้านเศรษฐกิจ

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง
2. เพื่อศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

1. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

ปัจจัยด้านกายภาพ

1.1 ที่ตั้งและพื้นที่

มหานครปักกิ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศจีน เป็นศูนย์กลางทางการเมืองการปกครอง วัฒนธรรม เศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการศึกษา ตั้งอยู่ที่จุดตัด $116^{\circ}24'$ ลองจิจูด ตะวันออกและ $39^{\circ}54'$ ละติจูดเหนือ มีพื้นที่ทั้งหมด 16,801 ตารางกิโลเมตร ทิศตะวันออกเฉียงใต้ติดกับมหานครเทียนจิน ทิศเหนือ ทิศตะวันตกและทิศใต้ติดกับมณฑลเหอเป่ย์ พื้นที่ราบมีเนื้อที่ 6,338 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นร้อยละ 38.6 ของพื้นที่ทั้งหมดของปักกิ่งและพื้นที่ที่เป็นภูเขามีเนื้อที่ 10,072 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นร้อยละ 61.4 ของพื้นที่ทั้งปักกิ่ง ทิศตะวันตก ทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นแนวภูเขา ทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นพื้นที่ราบลาดต่ำลงสู่ทะเลป๋อไห่มีพื้นที่ราบมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 20-60 เมตร ส่วนพื้นที่ที่เป็นภูเขามีความสูงจากระดับน้ำทะเล 1,000 - 1,500 เมตร

ยอดเขาที่สูงที่สุดคือยอดเขาตองหลิง ติดกับมณฑลเหอเป่ย์มีความสูงจากระดับน้ำทะเล 2,303 เมตร
แม่น้ำสายหลัก ได้แก่ แม่น้ำเฉาไป แม่น้ำเป่ย์วินซึ่งอยู่ด้านตะวันออก แม่น้ำหย่งต้ง แม่น้ำจิวี่หม่า
ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตก

ถึงแม้มหานครปักกิ่งมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา มีที่ราบน้อย แต่มิได้เป็นอุปสรรคในการ
พัฒนาเศรษฐกิจแต่อย่างใดเพราะตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันปักกิ่งยังคงเป็นเมืองหลวงและเป็นศูนย์กลาง
ทางในทุกด้าน ทั้งในด้านการเมืองการปกครอง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การศึกษาและ
อุตสาหกรรม ทำให้ปักกิ่งสามารถขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว(ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

1.2 ทรัพยากรสำคัญ

มหานครปักกิ่งมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาจึงมีความไม่เหมาะสมของคุณภาพดินและ
คุณภาพน้ำ ดังนั้นพื้นที่ที่จะนำมาใช้ประโยชน์จึงมีจำกัด แต่มีทรัพยากรแร่ธาตุกว่า 67 ชนิด
ประกอบด้วยแร่เหล็ก หินปูน และแร่อื่นๆ โดยแร่หินปูนใช้สำหรับอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ ทราบ
ใช้สำหรับการทำอิฐและกระเบื้องเหมือนแร่ซิลิกอนใช้ทำปูนซีเมนต์ หินไดออไรต์ใช้ทำเฟอร์นิเจอร์
นอกจากนี้ ในปีค.ศ 2010 รัฐบาลสร้างสถานีพลังงานทดแทน 3 แห่งโดยคาดว่าจะมีความสามารถ
ในการผลิตพลังงานถึง 7.2 ล้านกิโลวัตต์คิดเป็นร้อยละ 40 ของความต้องการพลังงานของปักกิ่ง อีก
ทั้งดำเนินโครงการพลังงานก๊าซธรรมชาติเฉาหุ่ยเตียนและจัดหาพลังงานก๊าซธรรมชาติ 8 ล้านคิวบิก
เมตรต่อปีรวมทั้งยังได้วางแผนที่จะใช้ถ่านหินให้น้อยกว่า 20 ล้านตันและผลิตพลังงานทดแทนให้
ได้ร้อยละ 2 ของการบริโภคพลังงานทั้งหมดของของปักกิ่งในปีค .ศ 2010(ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทย
ในจีน,2557)

1.3 การใช้ที่ดินในปัจจุบัน

อดีตประชาชนชาวปักกิ่งอาศัยอยู่ในหุบ่ง (หมายถึงตรอกซอยแคบ)เป็นที่อยู่อาศัยของ
ชาวบ้าน แหล่งรวมช่างฝีมือที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ เป็นที่ทำงาน ที่ส่งของให้ในพระราชวัง
และเป็นที่อยู่อาศัยของแรงงานในยุคของเหมาเจ๋อตุง เมื่อเข้าสู่ยุคเติ้งเสี่ยวผิงที่นำนโยบายสี่ทันสมัย
มาใช้ในการปฏิรูปประเทศทำให้ที่อยู่อาศัยและการใช้สอยที่ดินปักกิ่งจากเดิมเป็นหุบ่งได้รับการ

พัฒนาให้มีความทันสมัยมากขึ้น รัฐบาลเรือ่ถอนและเปลี่ยนหุ่่งเป็นอาคารพาณิชย์และร้านค้าเพื่อทำการค้าขาย เช่น ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านขายของ ส่งผลให้หลายครอบครัวที่อาศัยในหุ่่งต้องย้ายออก ในขณะที่การพัฒนาเมืองปักกิ่งนั้นเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว รัฐบาลจึงอนุรักษ์หุ่่งบางส่วนไว้เพื่อให้คนรุ่นหลังและนักท่องเที่ยวศึกษาและเรียนรู้วิถีชีวิตดั้งเดิมของชาวปักกิ่ง (สลัมข้างหน้าต่าง, มปป)



รูปที่ 6 หานหลวกู่เซียง เป็นหุ่่งที่ปัจจุบันได้พัฒนาเป็นร้านค้าและสถานที่ท่องเที่ยว (ที่มา <http://londontastin.com/post/54921888980/nan-luo-gu-xiang-beijing>)

ปัจจุบันมหานครปักกิ่งเป็นทั้งเมืองโบราณและเมืองที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลจึงได้แบ่งพื้นที่ของปักกิ่งออกเป็นสัดส่วนโดยใช้นโยบายสองแกน (Two axes) สองโซน (Two belts) และเมืองที่มีศูนย์กลางหลากหลาย (multiple centres) เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและลดความหนาแน่นของประชากรอีกด้วย ในปี .ศ.2020 รัฐบาลจะกำหนดให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างทั้งหมดในมหานครปักกิ่งมีเนื้อที่ไม่เกิน 1,650 ตารางกิโลเมตร ความหนาแน่นประชากรไม่เกิน 105 คน/ตารางกิโลเมตร การแบ่งพื้นที่โดยใช้นโยบายสองแกน (Two axes) สองโซน (Two belts) และเมืองที่มีศูนย์กลางหลากหลาย (multiple centres) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.3.1 สองแกน (Two axes) หมายถึง แกนเส้นแนวนอนจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตกตามแนวถนนฉางอันและแกนเส้นแนวตั้งจากทิศเหนือไปยังทิศใต้ผ่านพระราชวังต้องห้ามและจัตุรัสเทียนอันเหมิน ซึ่งเส้นตัดกันพอดีพื้นที่ตามแนวสองแกนนี้เป็นศูนย์กลางร่วมของสถานที่สำคัญของมหานครปักกิ่ง เช่น พระราชวังโบราณ จัตุรัสเทียนอันเหมิน ที่ทำการของรัฐบาลแสดงให้เห็นว่าพื้นที่ที่ขนานไปตามแนวสองแกนนี้เป็นศูนย์กลางที่สำคัญในการพัฒนามหานครปักกิ่งตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

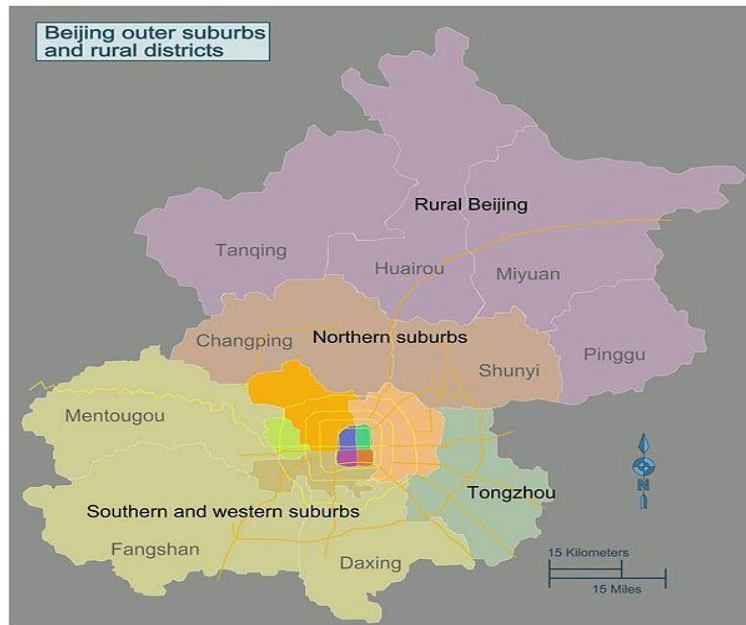
1.3.2 สองโซน (Two belts) หมายถึง โซนพื้นที่ทางด้านตะวันออกและตะวันตกที่เป็นเขตอุตสาหกรรมและเขตอนุรักษ์ธรรมชาติและทรัพยากรน้ำ

1.3.3 ศูนย์กลางเมืองหลากหลาย (Multiple centres) หมายถึง พื้นที่ที่รองรับการขยายตัวจากศูนย์กลาง รัฐบาลต้องการให้ยกระดับเพื่อให้เป็นศูนย์กลางร่วม การพัฒนาทางด้านการธุรกิจทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ เพื่อผลักดันการวิจัย วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และอุตสาหกรรมต่างๆ สามารถแบ่งพื้นที่ได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

-พื้นที่ศูนย์กลางภาคบริการ เป็นทั้งย่านธุรกิจกลาง ย่านการค้าและย่านที่อยู่อาศัย แบ่งออกเป็น 8 พื้นที่ เช่น เขตศูนย์กลางทางการค้าและธุรกิจ (Central Business District CBD) เขตศูนย์กลางภาคบริการทงโจว (Tongzhou Comprehensive Services Centres) เขตศูนย์กลางทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์จงกวนชุน (Zhongguancun Science Park) เปรียบเสมือนเป็นSilicon Valleyเพราะเป็นศูนย์กลางของไฮเทคเบอร์นด์เนมจีน ไม่ว่าจะเป็นเครื่องใช้ไฟฟ้า คอมพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์ โทรศัพท์ เป็นต้น

-พื้นที่เมืองใหม่ ประกอบด้วย 11 เขตเป็นเขตที่แบ่งตามการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละเขต ตำแหน่งที่ตั้งและการเชื่อมต่อกันของพื้นที่ ทรัพยากรที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นๆ แต่ละเขตจะมีทรัพยากรและบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจที่ไม่เหมือนกัน รัฐบาลให้ความสนใจในเขตเมืองใหม่ทงโจว เขตเมืองใหม่ชุนอี้ และเขตเมืองใหม่อี้จวงเพราะต้องการให้เป็นเขตที่

ช่วยรองรับความเจริญและลดความแออัดจากในเมืองอีกทั้งเป็นเขตที่รวมของอุตสาหกรรม การผลิตที่สำคัญ ดังนี้



รูปที่ 7 แสดงให้เห็นถึงการแบ่งพื้นที่ของปักกิ่ง

(ที่มา <http://sustainablecitiescollective.com/global-site-plans-grid/202866/beijing-develops-tongzhou-new-city-its-sub-center>)

เขตทงโจว เขตต้าซิง เขตชุ่นอี้ เขตซาง ผิง เขตอี้จวง ตั้งอยู่ในบริเวณในและรอบนอกของวงแหวนที่ 5 เป็นเขตที่เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตใหม่และการเกษตรใหม่โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมชีววิทยา โลจิสติกส์ อีกทั้งเป็นศูนย์กลางในด้านบริการ มีการคมนาคมที่สะดวกโดยเฉพาะทางด้าน อากาศ เพราะเขตชุ่นอี้เป็นที่ตั้งของสนามบิน จึงทำให้เขตนี้กลายเป็นจุดรวมต่างๆของเมืองปักกิ่ง เพื่อเพิ่มการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมด้านต่างๆให้เป็นศูนย์กลางในอนาคตส่วนเขตอี้จวงเป็นเขตที่ตั้งของอุตสาหกรรมรถยนต์

เขตเหมินโลวโกว เขตฝางซาน เขตผิงกู่ เขตฮวย- โหรว เขตมีหยุน เขตเหยียนซิง ตั้งอยู่ในบริเวณรอบนอกของวงแหวนที่ 5 อยู่ถัดจากเขตเขตทงโจว เขตต้าซิง เขตซุ่นอี้ เขตซางผิงและเขตอีจวง เขตนี้เป็นเขตที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การอยู่อาศัย เป็นแหล่งเพาะปลูกทำการเกษตรและเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้เมืองปักกิ่งเป็นเมืองที่มีมลภาวะทางอากาศที่ดี มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และเป็นเขตที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

1.4 ระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ระบบการคมนาคมของมหานครปักกิ่งได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วในปี .ศ.2000 เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันโอลิมปิกในปี .ศ 2008 เพื่อเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ ส่งผลดีแก่เศรษฐกิจมหานครปักกิ่ง รองรับปัญหาการจราจรบนท้องถนนที่มีปริมาณยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น ลดปริมาณผู้โดยสารบนท้องถนน โดยสนับสนุนการใ้ ารถไฟฟ้าในการเดินทาง เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทาง รัฐบาลได้ขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั้งเมืองเพื่อให้ปักกิ่งมีความทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของจีนตอนเหนือ เส้นทางขนส่งคมนาคมของปักกิ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

1.4.1 การขนส่งทางบก

รถไฟฟ้า

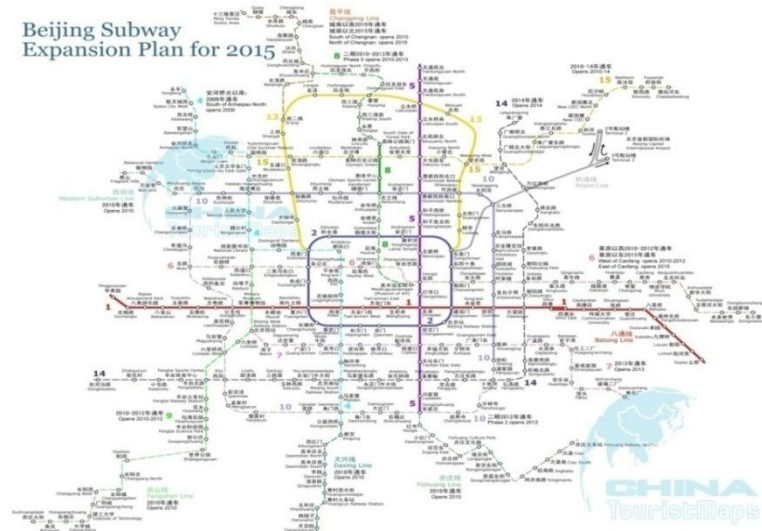
สำหรับมหานครปักกิ่งรถไฟฟ้ามีความจำเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากปักกิ่งเป็นเมืองหลวง มีประชากรหนาแน่นในทุกที่ รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของรถไฟฟ้าเพื่อลดการเดินทางบนท้องถนนซึ่งปัจจุบันมียานพาหนะเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดมลภาวะทางอากาศ ก่อนจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก มีเพียง 2 สายและมีพัฒนาการที่ล่าช้ามาก จนกระทั่งได้รับการคัดเลือกให้เป็นเจ้าภาพในการจัดกีฬาโอลิมปิก 2008

รัฐบาลพัฒนาระบบรถไฟฟ้าเพื่อเตรียมความพร้อมโดยขยายเส้นทางให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งเมือง เปลี่ยนภาพลักษณ์เมืองหลวงของประเทศให้มีภาพลักษณ์ที่ ดีขึ้น เป็นเมืองที่พัฒนา เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจการลงทุนด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลกลาง ส่งผลให้ระบบรถไฟฟ้าของปิกกิ่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าทั้งสิ้น 20 สาย รวมเส้นทางรถไฟฟ้าสายชานเมือง 5 สาย และสาย Airport Express แต่ในช่วงที่ได้รับเลือกให้เป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก รัฐบาลจึงเพิ่มการลงทุนในด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานทำให้ระบบรถไฟฟ้าของปิกกิ่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว รัฐบาลช่วยอุดหนุนราคาค่าโดยสารจากเดิมราคา 3-7 หยวน เป็น 2 หยวนตลอดสาย เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะโดยไม่คำนึงถึงระยะทาง ยกเว้นสาย Airport Express ที่มีราคา 25 หยวนต่อเที่ยว (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ,2557)และเมื่อกลางเดือนธันวาคม ค.ศ.2014 รัฐบาลได้ปรับราคาค่าโดยสารขึ้นโดยเริ่มต้นที่ 3 หยวน คิดตามระยะทาง สำหรับผู้ใช้บริการประจำจะได้รับส่วนลดในการเดินทาง 20-50 % ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนการโดยสารในแต่ละเดือน เนื่องจากเมื่อครั้งที่เป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก ระบบการคิดค่าโดยสารโดยไม่คำนึงถึงระยะทางนั้นทำเพื่อสนับสนุนการจราจรโดยไม่มี การปรับเปลี่ยนราคา(ผู้จัดการออนไลน์, 2557) พร้อมเปิดให้บริการสายใหม่อีก 6 สาย เป็นสายที่เชื่อมต่อ กับเขตเมืองและเขตชานเมืองรอบนอก ปรับปรุงขบวนรถไฟฟ้าสายใหม่ให้มีขนาดกว้างกว่าเดิมและในปีค.ศ 2015 รัฐบาลจะขยายเส้นทางขึ้นอีก 9 สาย จะแล้วเสร็จในปีค.ศ.2020 เพื่อให้มีความสะดวกมากกว่าเดิม ประหยัดเวลาการเดินทางและแก้ปัญหา การจราจรบนท้องถนน

นอกจากรถไฟฟ้าสายในเมืองและชานเมืองแล้ว ยังมีเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองที่ครอบคลุมทุกพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อไปเมือง ยกเว้น ได้หัววันและรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อ ประหยัดเวลาการเดินทางระยะทางไกล ลดค่าใช้จ่ายของประชากรและลดแรงกดดันของ รัฐบาลในเรื่องของความสามารถให้บริการไม่เพียงพอ เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้า และเพื่อพัฒนาชนบทที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวง กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้

เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโต เส้นทางของรถไฟจะเชื่อมต่อหัวเมืองหลักของแต่ละ
มณฑลเข้าด้วยกัน ส่วนเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมืองปักกิ่ง ปัจจุบันเปิด 4
เส้นทาง ได้แก่ ปักกิ่ง-เทียนจิน ปักกิ่ง-กวางโจว ปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ที่ใช้เวลาเดิมทาง 4 ชั่วโมง
จากเดิมใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 10 ชั่วโมง ปัจจุบันรัฐบาลดำเนินการก่อสร้างรถไฟไฟ
ความเร็วสูงเชื่อมต่อไปยังเมืองหลักอีกหลายเส้นทางเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น
พัฒนาระบบรถไฟและตอบสนองความต้องการในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของ
ประเทศ ให้ผู้โดยสารและสินค้าสามารถขนส่งได้อย่างเสรีและสะดวก นอกจากนี้ส่งผลให้
ปักกิ่งเป็นศูนย์กลางในระบบการคมนาคมขนส่งทางรถไฟและเป็นเมืองหลวงที่มีศักยภาพ
ทางเศรษฐกิจเทียบเท่าเมืองหลวงประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคตะวันตก



รูปที่ 8 เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินของมหานครปักกิ่งในปีค.ศ.2015

(ที่มา <http://www.chinatouristmaps.com/travel/beijing/subway-map/2015-expansion-plan.html>)

รถยนต์

ปัจจุบันมีจำนวนการใช้รถยนต์บนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงพัฒนาระบบการขนส่งทางรถยนต์ให้มีความสะดวกในการเดินทาง สร้างถนนทางหลวง ถนนวงแหวน 7 สาย จากเดิมมีเพียง 5 สาย และถนนทางหลวงแห่งชาติ 11 สาย ถนนต่างๆจะเชื่อมต่อกับเมืองใหญ่ๆทั้งประเทศไม่ว่าจะเป็นเทียนจินฮาร์ บิน นานกิง กวางโจว คุนหมิง เป็นต้น สำหรับถนนวงแหวนเป็นถนนที่สร้างเพื่อรองรับการจราจรในตัวเมืองที่มีการจราจรติดขัดและร่นระยะเวลาในการเดินทาง โดยจะเชื่อมต่อกับจุดสำคัญต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น สถานีรถไฟสายหลัก สถานีทูต ย่านธุรกิจ เชื่อมต่อกับทางด่วนหลายสายสำคัญ เช่น สายสนามบิน ย่านธุรกิจ ย่านนิคมอุตสาหกรรม และเชื่อมต่อกับเมืองอื่นๆและมณฑลเหอเป่ย์ได้อีก ปักกิ่งยังมีแผนก่อสร้างขยายเส้นทางด่วนอีกเพื่อช่วยลดความแออัดจากการใช้ทางด่วนเส้นทางเดิมที่มีอยู่(ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

นอกจากจะช่วยลดปัญหาด้านการจราจรแล้ว ยังช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละเมืองได้ เช่น ปักกิ่งมีถนนที่เชื่อมต่อกับ เทียนจิน และมณฑลเหอเป่ย์ ซึ่ง 3 เมืองนี้เป็นเมืองที่กำลังร่วมมือกันพัฒนาโดยแต่ละเมืองมีการพัฒนาในด้านที่แตกต่างกันไป ทำให้มีระบบการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจจากเมืองหลวงไปสู่เมืองใกล้เคียง

1.4.2 การขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันเส้นทางการบินของปักกิ่งทั้งในและนอกประเทศมีมากกว่า 200 เส้นทางครอบคลุมทุกมณฑลในประเทศจีนเพื่อสร้างความสะดวกให้ประชากรภายในประเทศและผู้โดยสารต่างประเทศที่ต้องการเดินทางต่อ รวมทั้งการขนส่งสินค้าต่างๆอีกด้วย สนามบินหลักของปักกิ่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติกรุงปักกิ่ง (Beijing Capital International Airport) เป็นท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารมากที่สุด สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 15 ล้านคนและรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้ ในช่วงเตรียมเป็นเจ้าภาพการจัดการแข่งขันกีฬา

โอลิมปิก รัฐบาลปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหมายเลข 1 และ 2 สร้างอาคารผู้โดยสาร 3 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่มากขึ้น นอกจากนี้ยังมีท่าอากาศยานหนานช่วน (Beijing Nanyuan Airport) เป็นสนามบินที่ใช้ทางทหารและท่าอากาศยานนานาชาติต้าชิง (Beijing Capital International Airport) ซึ่งเป็นสนามบินแห่งใหม่จะแล้วเสร็จในปีค .ศ 2017 สร้างขึ้นเพื่อรองรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าสำหรับมหานครปักกิ่ง เทียนจินและมณฑลเหอเป่ย์ที่กำลังร่วมมือพัฒนาโดยแต่ละเมืองมีการพัฒนาในด้านที่แตกต่างกันไป ทำให้มีระบบการขนส่งที่สะดวกสบายยิ่งขึ้นและกระจายความเจริญจากเมืองหลวงไปสู่เมืองใกล้เคียง(ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

1.4.3 การขนส่งทางน้ำ

เนื่องจากมหานครปักกิ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขา ไม่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล เป็นเมืองปิด ต้องอาศัยเมืองติดทะเลที่ใกล้ที่สุดคือใช้ขนส่งสินค้าได้แก่ เทียนจิน สำหรับการขนส่งพลังงานถ่านหินไปยังตอนใต้ของประเทศจะใช้ท่าเรือในมณฑลเหอเป่ย์ สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังเมืองเทียนจิน ขนส่งผ่านรถไฟความเร็วสูงปักกิ่ง- เทียนจิน ทำให้ขนส่งสินค้าได้รวดเร็วมากขึ้นกว่าเดิมที่ยังไม่มีรถไฟความเร็วสูง (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน,2557)

1.4.4 ระบบสาธารณูปโภค

ก่อนจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2008 รัฐบาลได้ทำการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของปักกิ่งทั้งหมดเพื่อพัฒนาเมืองความสะอาดสบายของประชาชน อำนวยความสะดวกในการจัดการแข่งขันที่ต้องรองรับนักกีฬาจากทั่วโลกและพัฒนาเศรษฐกิจโดยคำนึงถึงผลกระทบระยะยาวโดยเฉพาะระบบการกักเก็บน้ำสำรองเพื่อใช้ในยามฉุกเฉิน รัฐบาลทุ่มงบประมาณสร้างคลองขุดเพื่อผัน น้ำเข้าเมืองหลวงจากมณฑลเหอเป่ย์ที่เป็นแหล่งในการผลิตน้ำมายังมหานครปักกิ่ง เพื่อให้มีน้ำในการบริโภคและแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำเนื่องจากน้ำจากใต้ดินมีปริมาณน้อยลงแต่การใช้น้ำมากขึ้นเพราะความต้องการใช้รวมถึง

ยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้มีที่ อยู่อาศัย ปรับปรุงด้าน สภาพแวดล้อมและปัญหามลภาวะทางอากาศซึ่งเป็นเรื่องที่ต่างชาติให้ความสนใจและ พยายามเร่งแก้ปัญหา เมืองที่ขึ้นชื่อว่ามีมลภาวะทางอากาศเป็นพิษมากที่สุดในโลก ทำให้ ปัจจุบันระบบสาธารณูปโภคในปักกิ่งพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว



รูปที่ 9 ปัญหามลภาวะทางอากาศซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(ที่มา <http://www.treehugger.com/environmental-policy/beijing-creates-hefty-gasoline-pollution-tax-fight-massive-smog-problem.html>)

ที่ตั้งและพื้นที่ของมหานครปักกิ่งมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา ที่ราบน้อย แต่มีทรัพยากรที่ใช้ ในการทำอุตสาหกรรมต่างๆเป็นอย่างมาก เช่น หินปูน ใช้ในอุตสาหกรรมซีเมนต์ และยังมีแหล่ง พลังงานเป็นของตัวเองเพื่อใช้ในการบริโภค นอกจากนี้รัฐบาลได้คำนึงถึงการใช้ที่ดินในปัจจุบัน จึงร่วมมือกับภาคเอกชน เปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัย จากhutongให้เป็ อาคารพาณิชย์และร้านค้า ต่างๆ เพื่อทำการค้าขาย เช่น ร้านกาแฟ ร้านอาหาร เพื่อให้ทันสมัยตามยุคปัจจุบัน และใช้นโยบาย สองแกน (Two axes) สองโซน (Two belts) และเมืองที่มีศูนย์กลางหลากหลาย (multiple centres) แบ่งพื้นที่ของเมืองเพื่อให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ลด ความหนาแน่นของประชากร แบ่ง ประโยชน์ในการใช้พื้นที่ดินโดยการกำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ร่วมกันให้อยู่ติดกัน

ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานของมหานครปักกิ่งได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกในปี ค .ศ. 2008 ให้เป็นที่ยอมรับของนานาชาติ รัฐบาลจึงขยายเส้นทางในการขนส่งคมนาคมทุกเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง ที่ทางรัฐบาลเพิ่มเส้นทางในการเดินทางเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน สร้างถนนวงแหวนเพิ่มเพื่ออำนวยความสะดวกของผู้ที่ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนและแก้ปัญหาจราจรติดขัด ปรับปรุงการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำ โดยการขนส่งทางอากาศนั้น ได้เพิ่มเส้นทางการบินทั้งในและนอกประเทศและสร้างอาคารรองรับผู้โดยสารที่มีปริมาณมากขึ้นทุกวัน ด้านระบบสาธารณูปโภคได้รับการพัฒนาอย่างมากเช่นกันเพื่อให้ประชาชนอยู่อย่างสะดวกสบาย มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและคำนึงถึงผลกระทบยาวในการพัฒนา โดยเฉพาะระบบการกักเก็บน้ำเพื่อใช้ในยามฉุกเฉิน รัฐบาลได้สร้างคลองขุดเพื่อผันน้ำเข้าเมืองจากมณฑลเหอเป่ย์เพื่อใช้ในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกขณะนั้นและช่วยให้ประชาชนมีน้ำในการบริโภคที่เพียงพอแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำ ส่วนในด้านสภาพแวดล้อมและมลภาวะทางอากาศนั้น รัฐบาลพยายามหาทางแก้ปัญหาอยู่จนถึงปัจจุบัน

ดังนั้นจึงสามารถนำทฤษฎีแหล่งกลางมาวิเคราะห์การวางระบบเมืองของมหานครปักกิ่งได้ เพราะปักกิ่งเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางที่สำคัญของประเทศจีน ทั้งด้านเมือง การปกครอง วัฒนธรรม การศึกษา อุตสาหกรรม การค้าและการบริการที่มีศักยภาพเพียงพอแก่ประชาชนที่อยู่ในบริเวณตัวเมืองปักกิ่งและชานเมืองรอบนอกโดยใจกลางของเมืองจะมีประชากรอยู่อย่างหนาแน่น มีร้านค้าและสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้พื้นที่ในบริเวณนี้มีความเจริญ ส่วนพื้นที่บริเวณชานเมืองรอบนอกจะมีความเจริญน้อยกว่า มีประชากรอาศัยบางเบา เนื่องจากเป็นแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรม นอกจากนี้ทฤษฎีวงแหวนสามารถนำมาวิเคราะห์ได้ว่าปักกิ่งมีการขยายตัวของเมืองเป็นรูปวงแหวน ขยายตัวจากศูนย์กลางของเมืองไปยังรอบนอกเมือง มีการแบ่งสัดส่วนของพื้นที่ดังนี้

-วงแหวนวงในสุด (ปักกิ่งไม่นับว่าวงแหวนนี้เป็นวงแหวนวงแรก)จะเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญในปักกิ่ง เช่น เทียนอันเหมินพระราชวังต้องห้าม ที่ทำการทางราชการ เป็น

ต้นรัฐบาล จัดให้พื้นที่ส่วนนี้เป็นพื้นที่วัฒนธรรม เพื่ออนุรักษ์ไว้ ตามนโยบายในการแบ่งพื้นที่คือแนวสองแกน (Two axes)

-วงแหวนที่ 2 เป็นพื้นที่เมืองเก่า ได้แก่ ถนนเจริญเหมิน ซึ่งรัฐบาลต้องการอนุรักษ์ไว้โดยมีเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินที่สามารถเดินทางไปยังสนามบินได้

-วงแหวนที่ 3 เป็นพื้นที่ตั้งของธุรกิจการค้าต่างๆ (CBD) และศูนย์รวมภาคบริการ อีกทั้งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือเรียกตามนโยบายในการแบ่งพื้นที่ คือพื้นที่ศูนย์รวมภาคบริการ

-วงแหวนที่ 4 เป็นเขตรองรับศูนย์กลางเมืองเป็นที่ตั้งของศูนย์รวมภาคบริการและอุตสาหกรรมไฮเทค เช่น จงกวนชุน เฟิงไถหรือเรียกตามนโยบายในการแบ่งพื้นที่คือพื้นที่ศูนย์รวมภาคบริการเช่นเดียวกับวงแหวนที่ 3

-วงแหวนที่ 5 เป็นทั้งเขตนอกเมืองที่ตั้งของสนามกีฬาโอลิมปิก 2008 และเป็นเขตพื้นที่เมืองใหม่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมการผลิตใหม่และการเกษตรใหม่ สามารถเรียกตามนโยบายในการแบ่งพื้นที่ว่า พื้นที่เมืองใหม่

-วงแหวนที่ 6 เป็นเขตที่ไกลจากศูนย์กลางของเมืองและเป็นเขตพื้นที่เมืองใหม่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมการผลิตใหม่-การเกษตรใหม่ ซึ่งจะเชื่อมต่อกับวงแหวนที่ 5

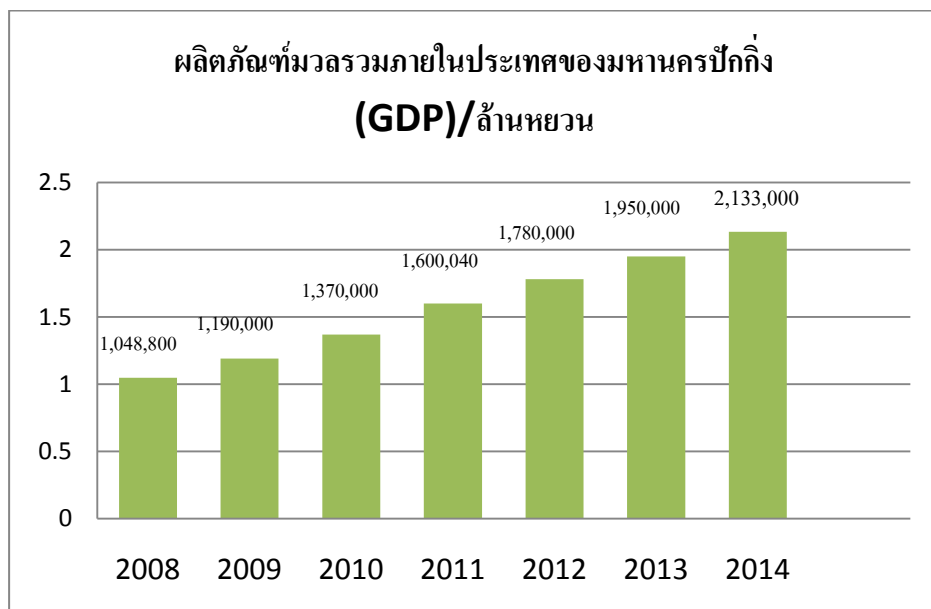
-วงแหวนที่ 7 เป็นเพียงความคิดของเหล่านักวางแผนผังเมืองเท่านั้นจุดประสงค์ของการสร้างถนนเส้นนี้เพื่อต้องการให้เป็นถนนทางด่วน สายแรกของตัวเมืองซึ่งอยู่เหนือจากขอบเขตการปกครองของปักกิ่ง ที่เชื่อมต่อกับมณฑลเหอเป่ย์คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี ค.ศ.2016 (Beijing Statistical Information Net , 2557)

ถนนวงแหวนทั้ง 6 สายเป็นเส้นทางที่สะดวกต่อการขนส่ง รัฐบาลขยายถนนโดยสร้างถนนวงแหวน โดยมีเส้นทางครอบคลุมทั้งเมืองเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า และแก้ไข ปัญหาการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเป็นปัญหาของมหานครปักกิ่งในปัจจุบัน

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

1.5 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)

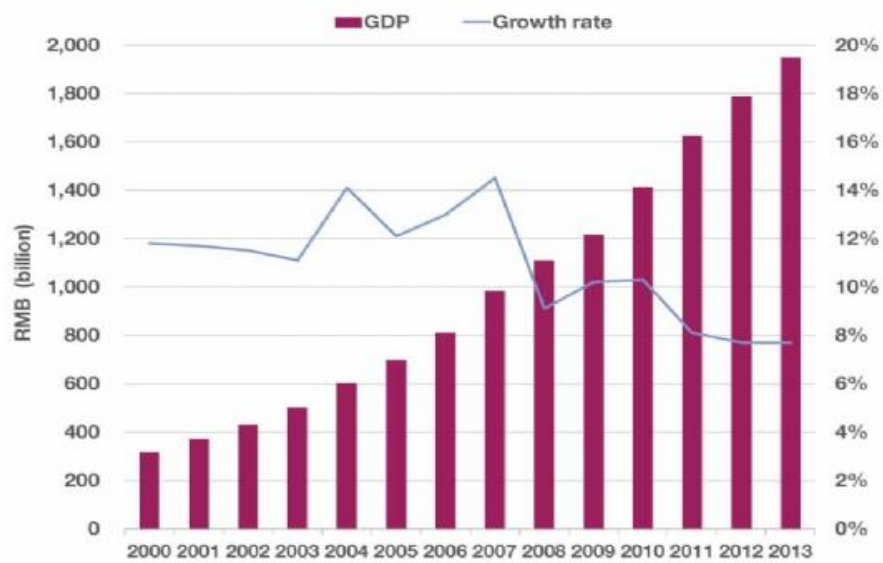
ในปีค.ศ.2008 ปักกิ่ง ได้เป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก รัฐบาลจึงปรับปรุงเมืองปักกิ่งให้มีความทันสมัย เป็นศูนย์กลางในการจัดงานประชุมและกิจกรรมต่างๆของนานาชาติ ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลที่มีเป้าหมายลดอัตราการว่างงานของคนในเมือง ทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของปักกิ่งในระยะยาวดังนั้นในระยะ 6ปีที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปีค.ศ. 2005-2009)ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ของปักกิ่งสูงขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ12.49ต่อปีในปีค.ศ.2008 ปักกิ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศอยู่ที่ 1,048,800ล้านหยวน จนกระทั่งในปีค.ศ.2011 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสูงถึง1,600,040 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีค.ศ.2010 ร้อยละ8.1 แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาเศรษฐกิจของปักกิ่งอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงประเทศพัฒนาแล้ว ส่วนในปีค.ศ.2014 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศอยู่ที่ 2,133,000 ล้านหยวน สามารถดูได้จากกราฟ ดังนี้



รูปที่10 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของมหานครปักกิ่ง ตั้งแต่ปีค.ศ.2008-2014

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปีค.ศ.2000-2013 เพิ่มขึ้นทุกปี ในระหว่างปีค .ศ.2001 และค.ศ.2013มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 16 และเริ่มชะลอตัวทางเศรษฐกิจในช่วง 3ปีหลังจากรัฐบาลพยายามลดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในช่วงปีค .ศ.2011-2013 ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 7.7 ส่วนในปีค.ศ.2014 มีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 7.3 ซึ่งลดลงจากปี 2013 มา 4 จุด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจมีแนวโน้มอยู่ในภาวะชะลอตัวซึ่งเป็นผลมาจากแนวทงนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศในขณะเดียวกันผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของปักกิ่งในปีค .ศ.2013และค.ศ.2014 จัดอยู่ในอันดับ 2 ของประเทศที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดรองจากเซี่ยงไฮ้ ดังภาพ

GRAPH 1 **GDP and growth rate, 2000–2013**



Source: Beijing Municipal Bureau of Statistics

รูปที่ 11 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและอัตราการเจริญเติบโตของปักกิ่งปีค.ศ.2000-2013

(ที่มา http://www.savills.co.uk/research_articles/173558/127046-1)

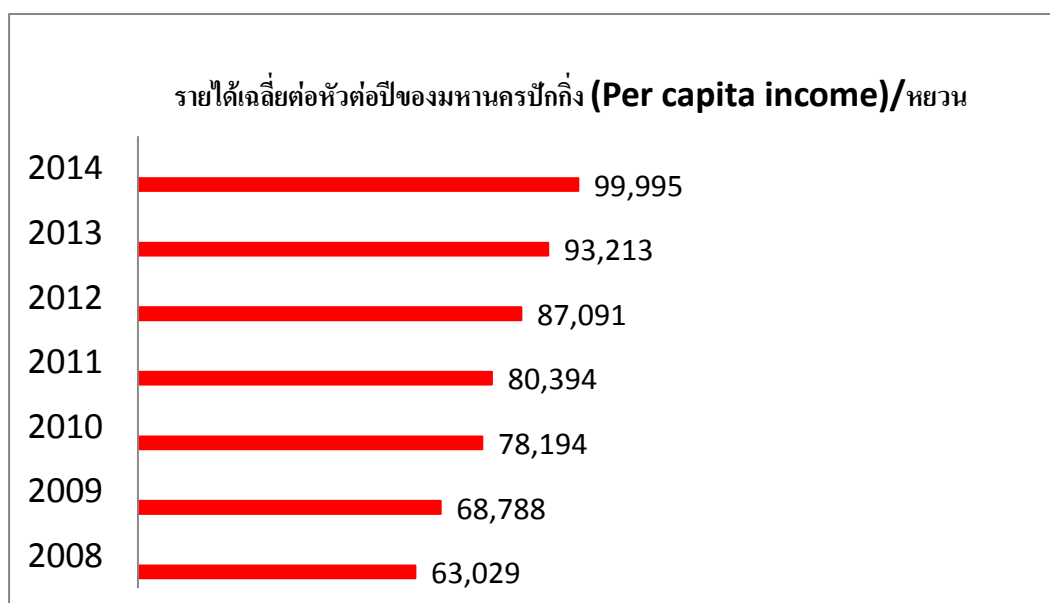
Top 30 Chinese cities by GDP												
Unit=100 Million												
City	Province	RK	1-3Q 2014		RK	1-3Q 2013		RK	N Rate	RK	Net Growth	
Shanghai	—	1	¥ 16,607.08	\$ 2,702.54	1	¥ 15,474.13	\$ 2,489.84	21	7.32%	1	¥ 1,132.95	\$ 212.69
Beijing	—	2	¥ 14,774.06	\$ 2,404.24	2	¥ 13,766.20	\$ 2,215.03	22	7.32%	2	¥ 1,007.86	\$ 189.21
Guangzhou	Guangdong	3	¥ 11,976.61	\$ 1,949.00	3	¥ 11,127.89	\$ 1,790.52	19	7.63%	5	¥ 848.72	\$ 158.48
Tianjin	—	4	¥ 11,101.31	\$ 1,806.56	4	¥ 10,223.04	\$ 1,644.92	13	8.59%	3	¥ 878.27	\$ 161.64
Shenzhen	Guangdong	5	¥ 10,895.22	\$ 1,773.02	5	¥ 10,083.34	\$ 1,622.45	18	8.05%	6	¥ 811.88	\$ 150.58
Suzhou	Jiangsu	6	¥ 10,037.47	\$ 1,633.44	6	¥ 9,420.13	\$ 1,515.73	25	6.55%	8	¥ 617.34	\$ 117.70
Chongqing	—	7	¥ 9,500.83	\$ 1,546.11	7	¥ 8,637.10	\$ 1,389.74	6	10.00%	4	¥ 863.73	\$ 156.37
Chengdu	Sichuan	8	¥ 7,320.59	\$ 1,191.31	8	¥ 6,681.05	\$ 1,075.01	8	9.57%	7	¥ 639.54	\$ 116.30
Wuhan(est)	Hubei	9	¥ 7,000.00	\$ 1,139.14	9	¥ 6,407.86	\$ 1,031.05	9	9.24%	9	¥ 592.14	\$ 108.09
Hangzhou	Zhejiang	10	¥ 6,426.33	\$ 1,045.78	10	¥ 5,913.25	\$ 951.46	12	8.68%	11	¥ 513.08	\$ 94.32
Nanjing	Jiangsu	11	¥ 6,220.21	\$ 1,012.24	12	¥ 5,730.18	\$ 922.01	14	8.55%	12	¥ 490.03	\$ 90.23
Qingdao	Shandong	12	¥ 6,135.71	\$ 998.49	13	¥ 5,656.68	\$ 910.18	15	8.47%	13	¥ 479.03	\$ 88.31
Wuxi	Jiangsu	13	¥ 6,122.04	\$ 996.26	11	¥ 5,792.63	\$ 932.06	26	5.69%	22	¥ 329.41	\$ 64.21
Dalian	Liaoning	14	¥ 5,750.70	\$ 935.83	14	¥ 5,510.48	\$ 886.66	29	4.36%	27	¥ 240.22	\$ 49.18
Changsha	Hunan	15	¥ 5,677.01	\$ 923.84	16	¥ 5,142.90	\$ 827.51	3	10.39%	10	¥ 534.11	\$ 96.33
Shenyang	Liaoning	16	¥ 5,520.00	\$ 898.29	15	¥ 5,223.11	\$ 840.42	27	5.68%	25	¥ 296.89	\$ 57.87
Ningbo	Zhejiang	17	¥ 5,405.19	\$ 879.61	17	¥ 5,024.21	\$ 808.41	20	7.58%	17	¥ 380.98	\$ 71.19
Foshan	Guangdong	18	¥ 5,218.41	\$ 849.21	18	¥ 4,818.15	\$ 775.26	17	8.31%	14	¥ 400.26	\$ 73.95
Zhengzhou	Henan	19	¥ 4,857.70	\$ 790.51	20	¥ 4,457.91	\$ 717.29	10	8.97%	15	¥ 399.79	\$ 73.22
Tangshan	Hebei	20	¥ 4,566.50	\$ 743.12	19	¥ 4,521.00	\$ 727.45	30	1.01%	30	¥ 45.50	\$ 15.68
Yantai	Shandong	21	¥ 4,528.08	\$ 736.87	21	¥ 4,176.48	\$ 672.01	16	8.42%	18	¥ 351.60	\$ 64.86
Nantong	Jiangsu	22	¥ 4,190.12	\$ 681.87	23	¥ 3,800.26	\$ 611.48	4	10.26%	16	¥ 389.86	\$ 70.40
Dongguan	Guangdong	23	¥ 4,153.41	\$ 675.90	22	¥ 3,889.53	\$ 625.84	24	6.78%	26	¥ 263.88	\$ 50.06
Ji'nan	Shandong	24	¥ 4,061.71	\$ 660.98	24	¥ 3,735.88	\$ 601.12	11	8.72%	23	¥ 325.83	\$ 59.86
Quanzhou	Fujian	25	¥ 3,732.20	\$ 607.36	25	¥ 3,396.43	\$ 546.50	7	9.89%	21	¥ 335.77	\$ 60.86
Xuzhou	Jiangsu	26	¥ 3,528.74	\$ 574.25	28	¥ 3,190.94	\$ 513.43	2	10.59%	20	¥ 337.80	\$ 60.81
Changzhou	Jiangsu	27	¥ 3,516.39	\$ 572.24	29	¥ 3,170.08	\$ 510.08	1	10.92%	19	¥ 346.31	\$ 62.16
Weifang	Shandong	28	¥ 3,500.07	\$ 569.58	27	¥ 3,261.35	\$ 524.76	23	7.32%	28	¥ 238.72	\$ 44.82
Changchun	Jilin	29	¥ 3,480.90	\$ 566.46	26	¥ 3,294.60	\$ 530.11	28	5.65%	29	¥ 186.30	\$ 36.35
Xi'an	Shaanxi	30	¥ 3,458.20	\$ 562.77	30	¥ 3,139.46	\$ 505.15	5	10.15%	24	¥ 318.74	\$ 57.62
China			¥ 419,908	\$ 68,333		¥ 387,100	¥ 62,286		8.48%		¥ 32,808	\$ 6,047

รูปที่ 12 การจัดอันดับ 30 เมืองของจีนที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสูง

(ที่มา <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1773364>)

เศรษฐกิจของปักกิ่งในปี ค.ศ.2015 นักวิชาการ ได้คาดการณ์ตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจ กล่าวว่าการผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ ที่คาดการณ์ไว้สำหรับกรุงปักกิ่งจะถูกปรับลดลงอย่าง ชัดเจนอาจส่งผลมาจากปีที่แล้วที่เศรษฐกิจเริ่มเข้าสู่ภาวะชะลอตัว ตามแนวทางนโยบายทาง เศรษฐกิจของประเทศ

1.6 รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปี (Per capita income)



รูปที่ 13 รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีของมหานครปักกิ่งตั้งแต่ปี ค.ศ.2008-2014

รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีในปี ค.ศ.2008-2014 ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้นทุกปีแสดงให้เห็นถึง ประชาชนทั้งในเมืองและชนบทมีงานทำมากขึ้น รัฐบาลจึงปรับอัตราค่าแรงขึ้นต่ำทุก 2 ปี ส่งผลให้ อัตราการว่างงานในแต่ละปีลดลง ปี ค.ศ.2014 รัฐบาลปรับเพิ่มอัตราค่าจ้างขั้นต่ำจาก 1,400 หยวน/ เดือน เป็น 1,560 หยวน/เดือนและปรับขึ้นอัตราค่าจ้างขั้นต่ำรายชั่วโมงจาก 15.2 หยวน/ชั่วโมงเป็น 16.9 หยวน/ชั่วโมง เพื่อลดช่องว่างทางรายได้ของประชาชน สนับสนุนให้มี รายได้เพื่อเป็นการลด ปัญหาขาดแคลนแรงงาน(ผู้จัดการออนไลน์ ,2557)

ในเดือนสิงหาคมปี ค.ศ.2008ปักกิ่งมีอัตราการว่างงานอยู่ที่ร้อยละ 1.8 ในปีถัดมามีอัตราการ ว่างงานที่ลดลงโดยในปี ค.ศ.2013 มีอัตราการว่างงานอยู่ที่ร้อยละ 1.21 แสดงให้เห็นถึงประชาชนมี

งานทำแต่ในขณะเดียวกันประชากรที่มีอายุต่ำกว่า 35 ปียังไม่มีการทำงานเนื่องจากขาดประสบการณ์ในการทำงาน ไม่มีงานที่รองรับสายงานที่จบมา นักศึกษาบางส่วนคาดหวังเกี่ยวกับการทำงานสูง เลือกลงงานมาก ตั้งเงื่อนไขในการทำงานมากเกินไป รัฐบาลจึงแก้ปัญหาโดยการเข้าช่วยเหลือการทำงานให้เป็นประจำทุกปี แต่คนบางกลุ่มเลือกที่จะไม่ทำงานเนื่องจากไม่สามารถคำนึงถึงอนาคตของตนเองได้ว่าจะเป็นอย่างไรรายได้สังคมปัจจุบันที่มีช่องว่างระหว่างคนจนและคนรวย

อัตราค่าแรงขั้นต่ำประจำปี 2557		
เมือง	รายเดือน (หยวน)	รายชั่วโมง (หยวน)
เชียงใหม่	1,820	17
เชียงใหม่	1,808	16.5
เชียงใหม่	1,680	16.8
บึงกาฬ	1,560	16.9
กาฬสินธุ์	1,550	15

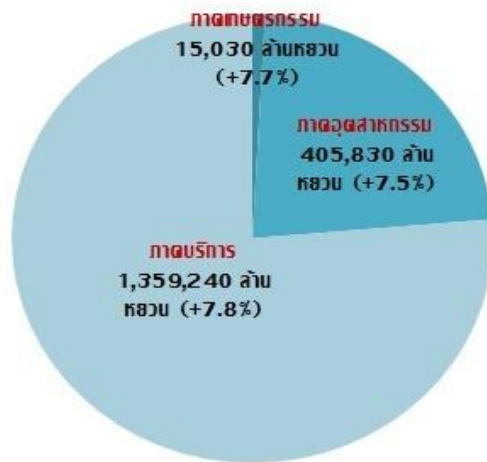
รูปที่ 14 ตารางการแสดงผลอัตราค่าแรงงานขั้นต่ำประจำปี ค.ศ. 2014

(ที่มา <http://www.mfa.go.th>)

1.7 สัดส่วนการผลิตในภาคต่างๆต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

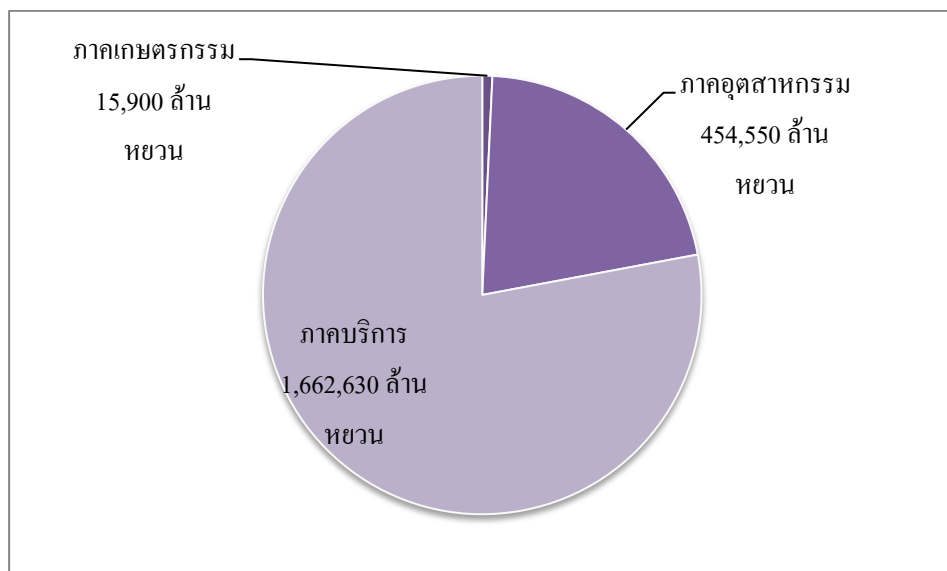
โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของบึงกาฬส่วนใหญ่อยู่ในเขตอุตสาหกรรมบริการ รองลงมาได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมการผลิตและภาคเกษตรกรรม โดยในปี ค.ศ. 2012 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของบึงกาฬส่วนใหญ่อยู่ในอุตสาหกรรมบริการมีมูลค่า 1,359,240 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.8 รองลงมาได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมการผลิต มีมูลค่าอยู่ที่ 405,830 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.5 และภาคเกษตรกรรมมีมูลค่าอยู่ที่ 15,030 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.7 ดังภาพ

สัดส่วนทางเศรษฐกิจ



รูปที่ 15 สัดส่วนทางเศรษฐกิจของปักกิ่งในปีค.ศ.2012

(ที่มา <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/beijing/economy.php>)



รูปที่ 16 สัดส่วนทางเศรษฐกิจในปีค.ศ.2014

ปีค.ศ.2014 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของปักกิ่งส่วนใหญ่อยู่ใน อุตสาหกรรมบริการมีมูลค่า 1,662,630 ล้านหยวน คิดเป็นร้อยละ 77.9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ภายในประเทศปักกิ่ง เพิ่มขึ้นจากปีค .ศ.2008 2 จุด รองลงมาได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมการผลิต มี มูลค่าอยู่ที่ 454,550 ล้านหยวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 6.9 และภาคเกษตรกรรมมีมูลค่าอยู่ที่ 15,900ล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ7.5

จากที่กล่าวข้างต้นหากนำสัดส่วนทางเศรษฐกิจของปีค .ศ.2011 และปีค .ศ.2014 มา เปรียบเทียบกันจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมบริการเติบโตสูงสุดและสามารถสร้างมูลค่าสูงสุดให้ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิต ส่วนภาคเกษตรกรรม สร้างมูลค่าน้อยสุดและแต่เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ.2011 ขณะเดียวกันอุตสาหกรรมการผลิตในปักกิ่งส่วน ใหญ่เป็นอุตสาหกรรมหนัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83.9 ของมูลค่าผลผลิตรวมทางอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมหลักที่สำคัญได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตสื่อสาร โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ การ ผลิตพลังงานไฟฟ้าและความร้อน รถยนต์และอุปกรณ์ การขนส่งเป็นต้น หากกล่าวถึงอุตสาหกรรม รถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญของปักกิ่ง โดยถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่เป็น อันดับที่ 3 ของประเทศและเป็นตลาดการค้ารถยนต์หลักของประเทศ ในปีค .ศ.2008 อุตสาหกรรม รถยนต์และอุปกรณ์การขนส่งมีสัดส่วนร้อยละ 11.1 ของสัดส่วนการผลิตต่อผลผลิตทาง อุตสาหกรรมทั้งหมดของปักกิ่ง รองจากอุตสาหกรรมอุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ และอุตสาหกรรมการผลิตพลังงานไฟฟ้าและความร้อนที่ผ่านมาอุตสาหกรรมรถยนต์ของปักกิ่ง เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีค .ศ. 2010 ปักกิ่งมีจำนวนรถจดทะเบียนมากกว่า 4 ล้านคันแล้ว ส่วน ใหญ่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ปีค.ศ.2009 อุตสาหกรรมรถยนต์ปักกิ่งมีขอดจำหน่ายรถยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นประมาณวันละ 2000 คัน จากเดิมที่มีขอดจำหน่ายวันละ 1,200 คัน ในเดือนสิงหาคมมีขอดจำหน่ายรถยนต์วันละ 60,100 คัน ซึ่งเป็นขอดการจำหน่ายที่สูงสุดในปีค .ศ.2009 และในปีค.ศ. 2011 เดือนมกราคมและ เดือนกุมภาพันธ์ อุตสาหกรรมรถยนต์มีกำไรมากถึงร้อยละ 90 ซึ่งถือว่าเป็นกำไรที่สูงมาก ทำให้ ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่หรือบริษัทที่มีรายรับต่อปีมากกว่า 20 ล้านหยวนนั้นมีกำไรมากถึงร้อยละ

89.2 แต่ในปี ค.ศ. 2013 ยอดขายรถยนต์ของทั่วประเทศ สิ้นเกิดการชะลอตัวเป็นผลจากนโยบายของรัฐบาลที่จำกัดจำนวนรถยนต์เพื่อลดปัญหาการจราจรและมลภาวะ ซึ่งปักกิ่งได้รับผลกระทบเช่นกัน โดยรัฐบาลได้ออก กฎให้รถทะเบียนคู่- คีวี่งสลับวันกัน เพื่อลดมลพิษในอากาศซึ่งนับเป็นปัญหาใหญ่ในเมืองปักกิ่ง

ตัวเลขทางเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งในช่วงปี ค.ศ. 2008-2014 แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจของเมืองปักกิ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่ช่วงเตรียมความพร้อมการจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกเป็นต้นมา เศรษฐกิจขยายตัวอยู่ในระดับประเทศใกล้พัฒนาแล้ว ส่งผลให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น อัตราการว่างงานลดลง มีรายได้ต่อหัวต่อปีเพิ่มมากขึ้นทุกปี ประชากรสามารถซื้อรถยนต์ได้ ผู้จำหน่ายรถยนต์ได้กำไร ทำรายได้ให้อุตสาหกรรมรถยนต์แต่ในขณะเดียวกันอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 2014 ลดลงเนื่องจากรัฐบาลออกนโยบายเพื่อช่วยลดการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้เศรษฐกิจอยู่ในช่วงชะลอตัวจนถึงปัจจุบัน

2. เพื่อศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง นโยบายของรัฐบาลที่ส่งผลให้มหานครปักกิ่งได้รับการพัฒนาได้แก่

2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (ค.ศ. 2006-ค.ศ. 2010)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจระดับประเทศฉบับนี้เน้น 2 ประเด็นหลักคือ การสร้างเงินให้เป็นสังคมที่มีความปรองดองกันและเน้นการพัฒนาอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญด้านการค้ากับต่างประเทศ กระตุ้นความต้องการในประเทศ และส่งเสริมให้บริษัทจีนลงทุนที่ต่างประเทศ ส่วนในระดับมณฑล แต่ละมณฑล /มหานคร/เขตปกครองตนเองของจีนได้ประกาศแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 11 ในพื้นที่ของตน ซึ่งของแต่ละมณฑลเป็นแผนแม่บทประจำมณฑลที่รัฐบาลและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลท้องถิ่นในระดับต่างๆ ต้องยึดเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไป ในที่นี้จะกล่าวถึงของมหานครปักกิ่ง

มหานครปักกิ่ง มีเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติคือการเพิ่มอัตราการเติบโตของระดับรายได้ของประชาชนทั้งในเขตเมืองและชนบทให้ได้มากกว่าร้อยละ 6 ต่อปี และลดอัตราการว่างงานในเขตเมืองไม่ให้เกินร้อยละ 3.5 ที่สำคัญรัฐบาลพยายามเน้นการเตรียมความพร้อมในการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2008 เช่น ด้านการขนส่ง ด้านโลจิสติกส์และด้านการจัดการการท่องเที่ยว เป็นต้น (อักษรศรี (อติสุธาโกษณ์) พานิชสาส์น, 2554 , หน้า 83, 89)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11 นั้นส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของมหานครปักกิ่งในด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจดังนี้

ผลกระทบด้านกายภาพ

2.1.1 การขนส่งทางบก

รถไฟ

รัฐบาลเตรียมความพร้อมสำหรับการเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก 2008 ไม่เพียงแต่จะสร้างสนามกีฬารังนกแล้ว รัฐบาลยังดำเนินการสร้างความสะดวกต่างๆ ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่นานาชาติ ให้ปักกิ่งเป็นเมืองสีเขียว เป็นโอลิมปิกไฮเทค โอลิมปิกเพื่อมนุษยชาติ ปราศจากมลพิษ รัฐบาลจึงปฏิรูปในด้านระบบการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกในการเดินทาง รองรับปัญหาการจราจรบนท้องถนน ประหยัดเวลาการเดินทางสำหรับรถไฟฟ้าบนดินและรถไฟฟ้าใต้ดิน รัฐบาลขยายและพัฒนาระบบรถไฟฟ้า โดยขยายให้ครอบคลุมพื้นที่เกือบทั้งเมือง เพิ่มเส้นทางในการเดินทางซึ่งเปิดให้บริการใหม่อีก 6 สาย เป็นสายที่เชื่อมต่อกับเขตเมืองและเขตชานเมืองรอบนอกให้เพียงพอต่อผู้โดยสาร อีกทั้งปรับปรุงขบวนรถไฟสายใหม่ให้มีขนาดมากกว่าเดิม ส่วนค่าโดยสารรถไฟเปลี่ยนเป็นระบบการคิดค่าโดยสารโดยไม่คำนึงระยะทางจึงปรับราคาจาก 3-5 หยวนเป็น 2 หยวนตลอดสายเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถไฟในการเดินทางแทนการใช้รถยนต์เพื่อลดอัตราการใช้รถยนต์บนท้องถนนและลดปริมาณมลภาวะทางอากาศ อีกทั้งเป็นนโยบายสนับสนุนของรัฐบาลเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนโดยสาร

รถไฟฟ้านอกจากนี้รัฐบาลการริเริ่มสร้างรถไฟฟ้าสายชานเมืองเชื่อมระหว่างตัวเมืองปักกิ่งและเขตพื้นที่รอบนอก โดยปัจจุบันมีเพียง 1 สายที่เปิดให้บริการในปีค.ศ.2008 ได้แก่ สาย S2 เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟสายเหนือและเขตเหียนชิ่ง(ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

รถยนต์

รัฐบาลพยายามลดจำนวนการใช้รถยนต์บนท้องถนนเนื่องจากวันรถยนต์สร้างปัญหามลภาวะอากาศให้กับเมืองและเป็นช่วงการจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกพอล ช่วงก่อนจัดการแข่งขัน รัฐบาลจำกัดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งบนท้องถนน 3.5 ล้านคันให้เหลือเพียงครึ่งเดียวโดยกำหนดให้ใช้สลับกันระหว่างทะเบียนเลขคู่และเลขคี่ กำหนดรถเมล์ที่มีวันค่า 19,000 คัน นำรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติมาใช้ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาหมอกทางอากาศ ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ นอกจากนี้รัฐบาลกำลังวางแผนสร้างถนนวงแหวนใหญ่รอบเมืองเพิ่ม เพื่อรองรับการขยายตัวของการจราจรในเมืองหลวง รวมทั้งเป็นทางด่วนในการเดินทางไปสู่เมืองอื่นได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

2.1.2 การขนส่งทางอากาศ

รัฐบาลปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหมายเลข 1 และหมายเลข 2 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่มากขึ้นและสร้างอาคารผู้โดยสารที่ 3 เพื่อยกระดับปรับปรุงศักยภาพการรับรองผู้โดยสารจากทั่วโลก โดยมีรูปลักษณะที่ทันสมัยซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 43 ล้านคน/ปี

2.1.3 ระบบสาธารณูปโภค

ก่อนการจัดกีฬาโอลิมปิก 2008 รัฐบาลได้พัฒนาระบบสาธารณูปโภคของปักกิ่งทั้งหมด เพื่อพัฒนาเมืองโดยคำนึงถึงความสะดวกสบายของประชาชนคำนึงถึงผลระยะยาว อีกทั้งอำนวยความสะดวกในการจัดการแข่งขันที่ต้องรองรับนักกีฬาจากทั่วโลก รัฐบาลได้ทุ่มงบประมาณโดยสร้างคลองขุดเพื่อผันน้ำเข้าเมืองหลวงจากมณฑลเหอเป่ย์ที่เป็นแหล่งในการผลิตน้ำมายังมหานครปักกิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่กีฬาโอลิมปิก อีกทั้งเอื้อประโยชน์ประชากรในปักกิ่งเพื่อเป็นแหล่งเก็บน้ำและแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำ เนื่องจากน้ำจากใต้ดินมีปริมาณน้อยลงแต่การใช้น้ำในปัจจุบันมีปริมาณที่สูงขึ้นเพราะความต้องการ ใช้มีรวมถึงยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตความ

เป็นอยู่ของประชาชน ในปีค .ศ.2010 รัฐบาลส่งเสริมการสร้างบ้านพักและปรับปรุงสัดส่วนการใช้ที่ดิน เพื่อสนองตอบความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชาชนในปัจจุบันที่มีประชากรเข้ามาในปักกิ่งมากขึ้น อีกทั้งปรับปรุงด้านสภาพแวดล้อม และปัญหามลภาวะทางอากาศซึ่งมาจาก โรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ล้อมรอบเมืองและปัญหาวันจากรถยนต์และรถโดยสารสาธารณะ รัฐบาลออกนโยบายและมาตรการเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เช่น กำหนดให้ใช้สลับกันระหว่างทะเบียนเลขคู่และเลขคี่ ช่วงก่อนพิธีเปิดกีฬาโอลิมปิกรัฐบาลสั่งปิดโรงงาน อุตสาหกรรมเพื่อลดปริมาณมลพิษทางอากาศที่อาจจะส่งผลกระทบต่อคของนักกีฬา เนื่องจากปักกิ่งเป็นเมืองที่มีมลภาวะทางอากาศเป็นพิษมากที่สุดในโลก เพื่อส่งผลให้คุณภาพชีวิตของชาวปักกิ่งดีขึ้นและทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในปักกิ่งมากขึ้น

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งตั้งแต่ปีค .ศ.2008-2010 เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากได้เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2008 รัฐบาลลงทุนปรับปรุงด้านการขนส่งคมนาคมให้มีความสะดวกมากขึ้น ระบบสาธารณูปโภค สิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ผู้อาศัยอยู่ในปักกิ่ง ธุรกิจ อุตสาหกรรมภาคต่างๆ ได้รับประโยชน์ รวมถึงยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน สร้างบรรยากาศที่ดีให้แก่นักท่องเที่ยวและชาวต่างชาติจากการปรับปรุงเรื่องสิ่งแวดล้อมและมลพิษทางอากาศ ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในแต่ละปีเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ค.ศ.2006-2009 ปักกิ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสูงขึ้นเฉลี่ยปีละ 12.49 ต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจปักกิ่งพัฒนาอย่างรวดเร็ว อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็สูงขึ้นด้วย ปีค.ศ.2009 มีอัตราทางเศรษฐกิจที่มากกว่าปีค.ศ.2008 อยู่ที่ร้อยละ 10.1 รายได้ต่อหัวต่อปีของประชาชนทั้งในเมืองและชนเมืองมากกว่าปีค .ศ.2008 ร้อยละ 6.2 ส่วนอัตราการว่างงานในปีค .ศ.2008 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 1.8 โดยรัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหารว่างงานให้แก่ประชาชนโดยหางานให้และปรับอัตราค่าแรงขั้นต่ำทุก2ปี ทำให้ผู้ใช้แรงงานมีรายได้ที่เพียงพอและลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 11 ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักอันดับ 3 ของปักกิ่งที่ทำรายได้เป็นจำนวนมาก ปีค .ศ.2009 มียอดจำหน่ายรถยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นถึง 2,000 คัน จากปกติขาย

รถยนต์เฉลี่ยประมาณวันละ 1,200 คัน แสดงถึง ประชากรหรือผู้อาศัยในปักกิ่งมีรายได้เพิ่มมากขึ้น สามารถเป็นเจ้าของรถยนต์ได้ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีรายได้ที่สูงขึ้นสร้างกำไรให้แก่ผู้ประกอบการและส่งผลให้เศรษฐกิจของปักกิ่งพัฒนาอย่างรวดเร็ว (Positioning, 2551)

2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (ค.ศ.2011-ค.ศ.2015)

สาระสำคัญคือเงินกำหนดที่จะเปลี่ยนโฉมรูปแบบวิธีการพัฒนาเศรษฐกิจโดยยึดหลักการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์โครงสร้างทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการสร้างสรรค์นวัตกรรม การสร้างหลักประกันและยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน การสร้างสังคมแบบประหยัดพลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการปฏิรูปเปิดประเทศ ในส่วนของมหานครปักกิ่งมีดังนี้

มหานครปักกิ่งเป้าหมายคือมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 8 พัฒนาปักกิ่งกลายเป็นศูนย์กลางการเมืองศูนย์กลางวัฒนธรรมศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศและศูนย์กลางการสร้างสรรค์นวัตกรรมอีกทั้งเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ เชิงกลยุทธ์ อาทิเทคโนโลยีสารสนเทศทันสมัยชีวภาพและยา พลังงานใหม่การประหยัดพลังงานและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มรดยนต์พลังงานใหม่ วัสดุใหม่ การผลิตอุปกรณ์เทคโนโลยีขั้นสูงและการบินและอวกาศรวมทั้งลดอัตราการว่างงานไม่เกินร้อยละ 3.5 รายได้ประชากรเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 8 มุ่งแก้ปัญหามลพิษทางอากาศเพื่อพัฒนาปักกิ่งให้เป็นเมืองสีเขียว (สำนักงานเอเชียแปซิฟิก กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

ผลกระทบด้านกายภาพ

2.2.1 การขนส่งทางบก

รถไฟฟ้า

ปีค.ศ.2013 รัฐบาลได้เปิดเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน 4 สาย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการที่มีจำนวนมากขึ้นในทุกปีและสร้างความสะดวกแก่การเดินทาง ในปีค.ศ.2015 รัฐบาลขยายเส้นทางขึ้นอีก 9 สาย แล้วเสร็จในปี ค.ศ.2020 เพื่อช่วยสร้างความสะดวกแก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ประหยัดเวลาในการเดินทางและแก้ปัญหาการจราจรบนท้องถนนที่ปัจจุบันมียานพาหนะเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ส่วนอัตราค่าโดยสารเมื่อกลางเดือนธันวาคม ค.ศ.2014 รัฐบาลปรับราคาค่าโดยสารโดยเริ่มต้นที่ 3 หยวนคิดตามระยะทาง ส่วนผู้ที่ใช้บริการประจำจะได้รับส่วนลดในการเดินทาง 20-50 % ขึ้นอยู่กับจำนวนการโดยสารในแต่ละเดือน เนื่องจากเมื่อครั้งที่เป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก ระบบการคิดค่าโดยสารโดยไม่คำนึงถึงระยะทางนั้นทำเพื่อสนับสนุนการจราจร โดยไม่มีการปรับเปลี่ยนราคา พร้อมเปิดให้บริการสายใหม่อีก 6 สาย เป็นสายที่เชื่อมต่อกับเขตเมืองและเขตชานเมืองรอบนอก ปรับปรุงขบวนรถไฟฟ้าสายใหม่ให้มีขนาดกว้างกว่าเดิม (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

นอกจากนี้รัฐบาลปักกิ่งได้เปิดรถไฟฟ้าสายเส้นทางระหว่างเมืองสายใหม่ ได้แก่ สายปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางและสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง และช่วงปลายปีค.ศ. 2015 รัฐบาลปักกิ่ง-เทียนจิน-และมณฑลเหอเป่ย์ร่วมมือกันเปิดเส้นทางรถไฟฟ้าอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ การขยายเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองปักกิ่ง-เทียนจิน เส้นทางรถไฟเทียนจิน-เป่าติ้ง (Baoding) และเส้นทางรถไฟจากเจียวโจว-ถังซาน (Zhangjiakou - Tangshan) เพื่อเพิ่มช่องทางการเดินทางจากนครเทียนจิน ไปยังภาคตะวันตกเฉียงเหนือภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคใต้ของจีนซึ่งจะช่วยลดแรงกดดันของกรุงปักกิ่งในฐานะที่เป็นศูนย์กลางคมนาคมและเป็นไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

รถยนต์

ปักกิ่งยังประสบปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน รัฐบาลจึงนำมาตรการให้รถทะเบียน คู่-คี่ วิ่งสลับวันกันมาใช้อีกครั้งจากที่เคยใช้ในช่วงเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก เพื่อลด ปัญหามลภาวะทางอากาศให้มีปริมาณน้อยลงและเป็นการแก้ปัญหาจราจรติดขัด โดยไม่ให้ ประชาชนนำรถยนต์มาวิ่งบนถนนในกรุงปักกิ่งในวันธรรมดา 1 วัน/สัปดาห์ มีการกำหนดตัวเลข 2 ตัวให้เป็นตัวเลขท้ายของทะเบียนรถที่ถูกห้ามไม่ให้วิ่งในแต่ละวัน (มติชน, 2556)ตั้งแต่วันจันทร์ถึง วันศุกร์ นอกจากนี้ยังรณรงค์ให้ใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน ซึ่งหมายถึงรถยนต์ไฟฟ้า รถปลั๊ก อินไฮบริดและรถยนต์ที่ใช้เซลล์เชื้อเพลิง โดยรัฐบาลออกมาตรการ ูงใจด้านภาษี ด้วยการประกาศ ยกเว้นการจัดเก็บภาษี 10 เปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ซื้อรถยนต์ประหยัดเชื้อเพลิงรุ่นใหม่ นอกจากนี้ ทางการยังได้บังคับให้หน่วยงานภาครัฐและสถาบันต่างๆ เพิ่มลานจอดรถ และให้สงวนที่ไว้เป็นที่ จอดรถสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้หันมาซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามมากขึ้น ลดการ พังพาลพลังงานและ ลดมลภาวะทางอากาศที่ทวีความรุนแรงกลายเป็นหมอกควันพิษในกรุงปักกิ่ง (อิสรันนท์, 2557)ในขณะเดียวกัน รัฐบาลกำลังวางแผนสร้างถนนวงแหวนใหญ่รอบเมืองเพิ่ม โดย ถนนวงแหวนที่ 7 กำลังอยู่ในช่วงเวลาการก่อสร้าง จะแล้วเสร็จใน ปีค.ศ.2016 เพื่อรองรับการ ขยายตัวของจราจรในเมืองหลวง รวมทั้งเป็นทางด่วนในการเดินทางไปสู่เมืองอื่นๆ โดยรอบได้ สะดวกรวดเร็วขึ้น

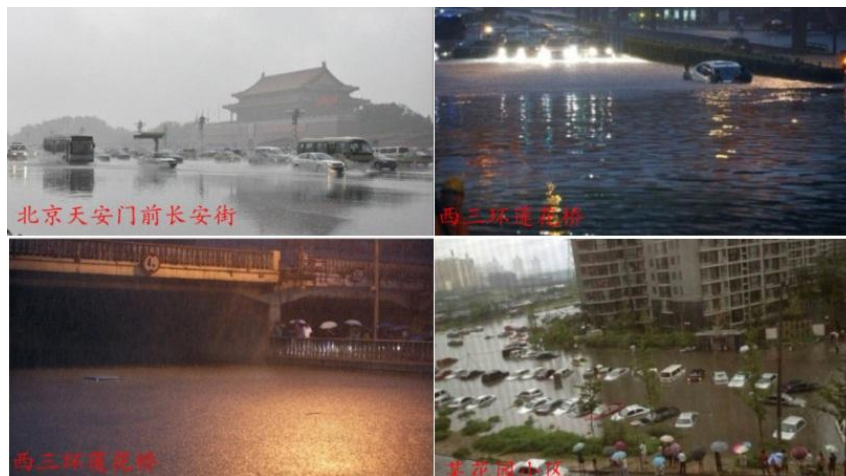


รูปที่ 17 ปัญหาการจราจรติดขัดในมหานครปักกิ่ง

(ที่มา <http://www.nileguide.com/destination/blog/beijing/files/2011/01/beijing-traffic.jpg>)

2.2.2 ระบบสาธารณูปโภค

ปีค.ศ.2012 มหานครปักกิ่งประสบอุทกภัยครั้งยิ่งใหญ่ ทำให้ระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคได้รับความเสียหายอย่างมากเนื่องจากระบบสาธารณูปโภคที่สร้างเมื่อตอนเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิกนั้นระบบระบายน้ำไม่สามารถจุน้ำฝนและรองรับภัยธรรมชาติครั้งนี้ได้รวมทั้งถนนในเมืองออกแบบให้โค้งเว้าไปตามรูปสะพานด้านบนเพื่อประหยัดต้นทุน ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก เทียบบินถูกยกเลิก ทั้งนี้เป็นผลมาจากปักกิ่งพัฒนาเร็วเกินไปเพื่อให้เป็นเมืองหลวงที่มีศักยภาพเป็นที่ยอมรับจากนานาชาติ (ผู้จัดการออนไลน์, 2555) ภายหลังรัฐบาลจึงแก้ไขปัญหาและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคให้มีศักยภาพมากขึ้นจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้รัฐบาลมุ่งแก้ปัญหาหมอกภาวะทางอากาศเพื่อให้ปักกิ่งเป็นเมืองสีเขียวโดยออกมาตรการควบคุมการใช้รถยนต์บนท้องถนน โดยให้รถทะเบียนคู่-คี่ วิ่งสลับวันกันออกมาตรการจำกัดและควบคุมรถยนต์ที่มีสภาพไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสั่งปิดโรงงานที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือบังคับให้ย้ายไปดำเนินการนอกเขตเมืองหลวง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมถ่านหิน อีกมาตรการหนึ่งที่จะแก้ปัญหาหมอกภาวะทางอากาศที่รัฐบาลวางแผนจะทำอยู่คือการสั่งปิดระบบทำความร้อน โดยใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงรวมไปถึงการติดตั้งเครื่องมือลดการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์และไนโตรเจนของโรงไฟฟ้า โรงงานเหล็ก และ โรงงานปูนซีเมนต์อีกด้วย



รูปที่ 18 มหานครปักกิ่งได้รับความเสียหายอย่างมากจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ

(ที่มา <http://www.siamintelligence.com/heavy-flood-in-beijing-and-resign-of-mayor>)

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจของปักกิ่งตั้งแต่ปีค .ศ.2011-2014 มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ในปีค.ศ. 2011มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ 1,600,040 ล้านหยวน อัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 8.1 อัตราการว่างงานอยู่ที่ร้อยละ 1.27 จากจำนวนตัวเลขที่กล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาเศรษฐกิจของปักกิ่งที่ขยับสูงใกล้เคียงระดับประเทศพัฒนาแล้วและปีค .ศ.2013 มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 7.7 ในขณะที่ปีค.ศ.2014 อยู่ที่ร้อยละ 7.3ซึ่งน้อยกว่าของปีก่อนหน้าร้อยละ 0.04 สะท้อนให้เห็นว่ารัฐบาลใช้นโยบายทางเศรษฐกิจเพื่อทำให้เศรษฐกิจชะลอตัวเนื่องจากปีก่อนหน้ามีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สูงมาก รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีเพิ่มขึ้นทุกปี ส่วนในด้านอัตราการว่างงานลดลงอยู่ในระดับต่ำกว่าร้อยละ 2 ในปีค.ศ.2013 มีอัตราการว่างงานอยู่ที่ร้อยละ 1.27 อีกทั้งรัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาการว่างงานให้แก่ประชาชนโดยหางานให้และปรับอัตราค่าแรงขั้นต่ำทุก 2ปี ผู้ใช้แรงงานจึงจะมีรายได้ที่เพียงพอและลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์ ปีค.ศ.2011 เดือนมกราคมและเดือนกุมภาพันธ์ อุตสาหกรรมรถยนต์มีกำไรมากถึงร้อยละ 90 ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่หรือบริษัทที่มีรายรับต่อปีมากกว่า 20 ล้านหยวนนั้นมีกำไรมากถึงร้อยละ 89.2 (สำนักข่าวอินโฟเควสท์, 2556) แต่ในปีค.ศ. 2013 ยอดขายรถยนต์ของทั่วประเทศจีนเกิดการชะลอตัวเป็นผลจากนโยบายของรัฐบาลที่จำกัดจำนวนรถยนต์เพื่อลดปัญหาการจราจรและมลภาวะ ซึ่งปักกิ่งได้รับผลกระทบเช่นกัน โดยรัฐบาลได้ออกกฎให้รถทะเบียนคู่- คี วิ่งสลับวันกันและให้อุตสาหกรรมรถยนต์เน้นรูปแบบรถที่ประหยัดพลังงานหรือรถปลั๊กไฮบริด เพื่อลดมลพิษในอากาศซึ่งนับเป็นปัญหาใหญ่ในเมืองปักกิ่ง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของประเทศไทยส่งผลให้มหานครปักกิ่งได้รับความเปลี่ยนแปลงอย่างมาก เป็นเมืองหลวงที่มีศักยภาพทุกด้านซึ่งปักกิ่งถูกพัฒนาและมีความเปลี่ยนแปลงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 เน้นการพัฒนาวิทยาศาสตร์และสร้างความปรองดองของสังคม ปักกิ่งต้องการสร้างรายได้ของประชาชนทั้งในเมืองและชนบทให้มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกปีและลดอัตราการว่างงานของประชากรในเมือง เน้นเตรียมความพร้อมในการเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก 2008 ดังนั้นส่งผลให้ด้านกายภาพของปักกิ่งได้รับการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก รัฐบาลขยายเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟบนดินให้ครอบคลุมทั่วทั้งเมือง ปรับปรุงขบวนรถไฟเพื่อรองรับผู้โดยสาร ควบคุมการใช้รถยนต์บนท้องถนน กำจัดรถยนต์ที่สร้างมลภาวะทางอากาศ ด้านการขนส่งทางอากาศสร้างอาคารรองรับผู้โดยสารหมายเลข 3 เพื่อรองรับผู้โดยสาร ระบบสาธารณูปโภครัฐบาลปรับปรุงทั้งหมดเพื่อพัฒนาเมือง สร้างระบบกักเก็บน้ำสำรองเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำ โดยคำนึงถึงผลกระทบระยะยาวและคุณภาพชีวิตของผู้อาศัยให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ด้านที่อยู่อาศัยรัฐบาลส่งเสริมการสร้างบ้านพักและปรับปรุงสัดส่วนในการใช้ที่ดินเพื่อตอบสนองความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยและเพื่อการใช้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้รัฐบาลยังต้องการแก้ไขสภาพแวดล้อมโดยเฉพาะมลภาวะทางอากาศที่เป็นปัญหามานานซึ่งมีสาเหตุจากโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่รอบเมืองและควันจากรถยนต์ รถโดยสารสาธารณะจึงออกกฎหมายและมาตรการเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมก่อนพิธีเปิดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก

จากการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพทำให้เศรษฐกิจของปักกิ่งเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ผลจากการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ด้านการค้าการลงทุนภาคอุตสาหกรรมขยายตัวมากขึ้น อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในแต่ละปีเพิ่มสูงขึ้น แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาของปักกิ่งอยู่ในทิศทางที่ดี รายได้ต่อหัวต่อปีของประชากรทั้งในเมืองและชนบทเมืองตรงตามเป้าหมายที่วางไว้ รัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาการว่างงานโดยปรับค่าแรงขั้นต่ำทุก 2 ปี ทำให้ผู้ใช้แรงงานมีรายได้ที่เพียงพอและลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์ ปีค.ศ.2009 มียอดขายรถยนต์ใหม่สูงสุด แสดงให้เห็นว่าประชากรหรือผู้อาศัยในปักกิ่งมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11 ส่วนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 12 ของปักกิ่งต้องการพัฒนาให้ปักกิ่งเป็นศูนย์กลาง

ของทุกด้านและเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ ลดอัตราการว่างงาน แก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศเพื่อพัฒนา ปักกิ่งให้เป็นเมืองสีเขียว รัฐบาลขยายเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินเพื่อเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ แก้ไขปัญหาการจราจรบนท้องถนน ปรับปรุงขบวนรถไฟให้กว้างขึ้นกว่าเดิม นอกจากนี้ยังเปิดเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองเพิ่ม เพื่อประหยัดเวลาและสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง อีกทั้งขยายความเจริญไปสู่เมืองใกล้เคียงเพื่อลดแรงกดดันของปักกิ่งในฐานะที่เป็นเมืองศูนย์กลาง รัฐบาลได้สร้างถนนวงแหวนสายที่ 7 เพื่อเชื่อมต่อกับเมืองใกล้เคียง รองรับการขยายตัวของการจราจรจึงออกมาตรการลดจำนวนการใช้รถยนต์และรถรางค์ให้มาใช้รถประหยัดพลังงาน เพื่อลดการพึ่งพาพลังงานและมลภาวะทางอากาศ ส่วนในปีค.ศ.2012 ปักกิ่งประสบอุทกภัยครั้งยิ่งใหญ่ ทำให้ระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคที่สร้างในช่วงเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิกได้รับความเสียหายอย่างมาก ระบบกักเก็บน้ำไม่สามารถรองรับภัยธรรมชาติครั้งนี้ได้ เป็นผลจากปักกิ่งการพัฒนาที่เร็วเกินไป ภายหลังรัฐบาลจึงปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคให้ มีศักยภาพมากขึ้นจนถึงปัจจุบันและพัฒนาให้ปักกิ่งเป็นเมืองสีเขียว โดยควบคุมรถที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสั่งปิด โรงงานอุตสาหกรรมที่ทำลายสภาพอากาศ ส่งผลให้เศรษฐกิจของปักกิ่งขยายตัวอย่างต่อเนื่องใกล้ถึงระดับประเทศที่พัฒนาแล้ว จนกระทั่งในปีค.ศ.2013อัตราการเจริญเติบโตน้อยกว่าปีก่อน เป็นผลจาก รัฐบาลใช้นโยบายทำให้เศรษฐกิจชะลอตัว ในขณะที่ เดียวกันรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีเพิ่มขึ้นทุกปี รัฐบาลแก้ไขปัญหาการว่างงานโดยจัดหางานและปรับค่าแรงขั้นต่ำทุก 2 ปี ทำให้ผู้ใช้แรงงานมีรายได้เพียงพอและลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ อัตราการ ว่างงานลดลง ส่วนภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ ช่วงต้นปีค.ศ.2011 สามารถทำรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก แต่ในปีค.ศ.2013 ยอดขายรถยนต์น้อยลง เป็นผลจากนโยบายของรัฐบาลที่ทำให้เศรษฐกิจอยู่ใน สถานะการชะลอตัว

บทที่ 5

การสรุปและอภิปรายผล

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยในหัวข้อเรื่อง“ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง” โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ

- 1.เพื่อศึกษาปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง
- 2.เพื่อศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

จากการวิจัยสรุปได้ว่า

1.1 เพื่อศึกษาปัจจัยด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านกายภาพ ได้แก่ ที่ตั้งและพื้นที่ ทรัพยากรที่สำคัญ การใช้ที่ดินในปัจจุบันและระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

ที่ตั้งและพื้นที่ของมหานครปักกิ่งมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา ที่ราบน้อย แต่สามารถใช้พื้นที่ที่มีจำกัด อยู่บนเนินมาสร้างเป็นโรงงานอุตสาหกรรมได้ อีกทั้งสามารถสร้างแหล่งพลังงานเป็นของตัวเองเพื่อให้ผู้อยู่อาศัยใช้ในการบริโภค รัฐบาลร่วมมือกับภาคเอกชนเปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัยในปักกิ่งจากเดิมที่เป็น hutong ให้เป็นอาคารพาณิชย์และร้านค้าเพื่อค้าขายและให้มีความทันสมัยตามยุค

ปัจจุบันอีกทั้งนโยบายสองแกน (Two axes) สองโซน (Two belts) และเมืองที่มีศูนย์กลางหลากหลาย (multiple centres) มาแบ่งพื้นที่ของเมืองเพื่อ ให้เมืองเป็นระเบียบ ลดความหนาแน่นของประชากร โดยนำพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ระบบโครงสร้างพื้นฐานรัฐบาลพัฒนาอย่างรวดเร็วเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2008 โดยขยายเส้นทางในการคมนาคมขนส่งทุกเส้นทาง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน สร้างถนนวงแหวนเพิ่มเพื่อแก้ปัญหาการติดปรับปรุงการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำ ส่วนการขนส่งทางอากาศได้เพิ่มเส้นทางการบินทั้งในและนอกประเทศ สร้างอาคารรับรองผู้โดยสารเพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีจำนวนมากขึ้นทุกวัน รวมทั้งปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและคำนึงถึงผลกระทบระยะยาวในการพัฒนา รัฐบาลแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำ ส่วนสภาพแวดล้อมและมลภาวะทางอากาศนั้นรัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวจนถึงปัจจุบันเพื่อพัฒนาปักกิ่งเป็นเมืองสีเขียว สำหรับการวางระบบเมืองของมหานครปักกิ่ง สามารถใช้ทฤษฎีแหล่งกลางและทฤษฎีวงแหวนมาวิเคราะห์เนื่องจากปักกิ่งเป็นทั้งเมืองหลวงและศูนย์กลางที่สำคัญของประเทศ จีนและนานาชาติ ทั้งด้านเมืองการปกครอง วัฒนธรรม การศึกษา อุตสาหกรรมรวมถึงการค้าและการบริการที่มีศักยภาพเพียงพอแก่ประชาชนที่อยู่ในบริเวณตัวเมืองปักกิ่ง บริเวณชานเมืองรอบนอกและใจกลางของเมืองจะมีประชากรอยู่อย่างหนาแน่น มีร้านค้าเป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่ในบริเวณนั้นมีความเจริญส่วนพื้นที่บริเวณชานเมืองรอบนอกจะมีความเจริญน้อยกว่าในเมืองมีประชากรอาศัยบางเบา เนื่องจากเป็นแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรม ซึ่งทฤษฎีวงแหวนสามารถอธิบายได้ว่าปักกิ่งมีการขยายตัวของเมืองเป็นรูปวงแหวน โดยขยายตัวจากศูนย์กลางของเมืองไปยังรอบนอกเมือง

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปี (Per capita income) สัดส่วนการผลิตในภาคต่างๆต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

ปีค.ศ.2008-2014 ปักกิ่งมีตัวเลขทางเศรษฐกิจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเศรษฐกิจได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้ประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น การว่างงานลดลง รัฐบาลสนับสนุนให้ทำงานโดยปรับค่าแรงขึ้นต่ำขึ้นทุกปี ทำให้ภาพรวมประชากรทั้งหมดของปักกิ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อ

หัวต่อปีเพิ่มขึ้นทุกปี ประชากรสามารถซื้อรถยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เจริญเติบโตมากขึ้น ขณะเดียวกันอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในปี .ศ.2014 ลดลงเนื่องจากรัฐบาลออกนโยบาย ลดการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวจนถึงปัจจุบัน

1.2. เพื่อศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานคร ปักกิ่ง

จากการศึกษาพบว่าผลกระทบ ด้านกายภาพ ได้แก่ การใช้ที่ดินในปัจจุบัน การคมนาคม ขนส่งและระบบสาธารณูปโภค ล้วนได้รับผลกระทบจากนโยบายทางเศรษฐกิจที่รัฐได้กำหนด ขึ้นมาซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 เป็นช่วงที่เศรษฐกิจพัฒนาอย่างรวดเร็วและพัฒนาวิทยาศาสตร์โดยแผนพัฒนาฉบับนี้เน้นเรื่องการสร้างรายได้ของประชากรปักกิ่ง ทั้งในและนอกเมืองต้องมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และเป็นเมืองสีเขียวเนื่องจากในขณะนั้นกำลังอยู่ในช่วงเตรียมพร้อมกีฬาโอลิมปิก รัฐบาลจึงปรับปรุง การคมนาคมขนส่งและระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยคำนึงถึงระยะยาวทำให้มีเส้นทางในการเดินทางที่สะดวกและประหยัดเวลา รองรับ ปริมาณผู้ใช้บริการทั้งรถ ไฟฟ้า รถยนต์และเครื่องบิน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจของปักกิ่งในช่วงนี้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ประชากรมีงานทำ รายได้ต่อหัวต่อปีเพิ่มขึ้นทุกปีอัตราการว่างงานลดน้อยลง อุตสาหกรรมรถยนต์มีรายได้และ ยอดขายเพิ่มขึ้นอย่างมากเพราะประชาชนมีความต้องการในการใช้รถยนต์ ส่วนในแผนพัฒนา พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12 มีเป้าหมายต้องการให้ปักกิ่งเป็น ศูนย์กลางของทุกด้านและเร่ง พัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ ลดอัตราการว่างงาน มุ่งแก้ปัญหาภาวะทางอากาศ ส่งผลให้ ด้าน กายภาพของปักกิ่งหลังจากประสบอุทกภัยได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง และระบบโครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงให้มีศักยภาพมากขึ้น ขยายเส้นทางคมนาคม มทั้งรถไฟฟ้า บนดิน รถไฟฟ้าชานเมืองและรถไฟระหว่างเมือง นอกจากนี้ยังพัฒนาให้ปักกิ่งเป็นเมืองสีเขียว โดยนำมาตรการควบคุมการใช้รถยนต์เพื่อแก้ปัญหาภาวะทางอากาศ แก้ไขการจราจรติดขัด

ควบคุมรถที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสิ่งปิดโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งทำลายสภาพอากาศ จึงทำให้เศรษฐกิจเริ่มขยายตัวมากกว่าเดิม รัฐบาลจึงต้องออกนโยบายเพื่อชะลอตัวทางเศรษฐกิจ แต่ก็มิได้ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีลดลงแต่อย่างใด อีกทั้งอัตราการว่างงานลดลงแสดงให้เห็นถึงคนมีรายได้มากขึ้นภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงต้นปีค .ศ.2011สามารถทำรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก แต่ในปีค.ศ.2013 ยอดขายรถยนต์ชะลอตัวเพราะรัฐบาลออกกฎควบคุมการใช้รถยนต์ ประชาชนจึงหันมาโดยสารรถสาธารณะเพื่อเป็นการประหยัดเงินและประหยัดเวลาในการเดินทาง

การวิจัยสามารถอภิปรายผลได้ว่า

จากผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งพบว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของปักกิ่งทำให้ระบบเศรษฐกิจของปักกิ่งเจริญเติบโตขึ้นได้อย่างรวดเร็วซึ่งสอดคล้องกับบทความวิจัยของ โรเบิร์ต บี เชลลิก(2553) ที่เขียนบทความเรื่อง บทบาทเชิงสร้างสรรค์กับประเทศจีนกล่าวถึงภาพรวมของประเทศจีนว่าสามารถสร้างความสำเร็จในการปฏิรูปและพัฒนาเศรษฐกิจให้มีความเจริญก้าวหน้าสามารถเอาชนะความยากจนได้ เห็นได้จากอัตราความยากจนของประเทศลดลงอย่างมากซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ที่เน้นการสร้างเงินให้เป็นสังคมที่ปรองดองกัน และต้องการสร้าง รายได้ของประชาชนในเขตเมืองและชนบท อีกทั้งลดอัตราการว่างงานนอกจากนี้ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจนี้รัฐบาลอยู่ในช่วงเตรียมความพร้อมในการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2008 ทำให้รัฐบาลต้องปฏิรูปทั้งในด้านการคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณสุขโลก เป็นต้น ส่งผลให้เศรษฐกิจในช่วงปี ค.ศ.2006-2009 มีผลผลิตมวลรวมภายในประเทศสูงขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็สูงขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ความสำเร็จตามเป้าหมายของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 สอดคล้องกับบทความวิจัยของ ไกรโพธิ์งาม (2552)ซึ่งเขียนบทความเรื่องความร้อนแรงของเศรษฐกิจจีนกล่าวว่าจีนมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจมากที่สุด โดยมีสาเหตุจากการสร้างโรงงาน

อุตสาหกรรมและถนนใหม่เพื่อเตรียมพร้อมการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกอีกทั้งปรับปรุงระบบการขนส่งคมนาคมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและเพื่อยกระดับความเป็นเมืองให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้นนอกจากนี้บทความของ สมภพมานะรังสรรค์ (2553)เขียนบทความเรื่องความพึงพอใจของอุตสาหกรรมรถยนต์ในจีนกล่าวว่าในปัจจุบันมียอดขายและจำหน่ายเป็นอันดับ 1ของโลกปีกึ่งเกิดปัญหารถยนต์จดทะเบียนมากขึ้นเนื่องจากมีผู้ใช้รถยนต์มากขึ้นและเกิดปัญหามลภาวะทางอากาศตามมาซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ซึ่งมุ่งแก้ปัญหามลภาวะทางอากาศและต้องการเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจโดยการสร้างสังคมแบบประหยัดพลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมผลิตภัณฑ์พลังงานใหม่เพื่อพัฒนาให้ปักกิ่งเป็นเมืองสีเขียวและมุ่งแก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศจากการที่มีจำนวนผู้ใช้รถยนต์มากและสร้างมลภาวะทางอากาศตามที่บทความของสมภพมานะรังสรรค์ ได้กล่าวไว้

ข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาการสืบค้นข้อมูลงานวิจัยหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง ของมหานครปักกิ่งที่เป็นภาษาไทย มีจำกัดทำให้ข้อมูลไม่เพียงพอ เนื่องจากข้อมูลที่ค้นหาได้มีขอบเขตจำกัดและมีข้อมูลบางส่วนหายไป
2. งานวิจัยเล่มนี้สามารถศึกษาต่อได้โดยศึกษาปัจจัยและผลกระทบด้านสังคมว่าส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่งอย่างไร

บรรณานุกรม

ตำราเอกสารภาษาไทย

อักษรศรี (อติสุธา โภชน์) พานิชสาส์น, (2554). **เศรษฐกิจจีนในมุมมองนักเศรษฐศาสตร์ไทย**.

กรุงเทพฯ: โอเพ่นบุ๊กส์

สื่ออิเล็กทรอนิกส์ไทย

ไกร โพธิ์งาม, (2550). **ความร้อนแรงของเศรษฐกิจจีน**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน. เข้าถึงจาก

http://tdc.thailis.or.th/tdc//browse.php?option=show&browse_type=title&titleid=43969&query=เศรษฐกิจจีน&s_mode=any&d_field=&d_start=0000-00-00&d_end=2557-11-22&limit_lang=&limited_lang_code=&order=&order_by=&order_type=&result_id=1&maxid=1

นัตรชัย พงศ์ประยูร, (2536). **ทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory)**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 15

พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก <http://tumgeo26.blogspot.com/2010/03/central-place-theory.html>

ประชาชาติ, (มปป.). **ผ่านแผนพัฒนาสาธารณูปโภคจีน ถนน-รถไฟ-สนามบิน ลดช่องว่าง-ต้นทุนโลจิสติกส์**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.logisticsdigest.com/component/content/article/14-energy/-utility/-infrastructure/796-.html>

ผู้จัดการออนไลน์, (2548). **ขีดเส้นปักกิ่งเป็นเมืองวัฒนธรรม**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์. เข้าถึง

ได้จาก <http://www.dmond.co.th/xmba2/business/business33.htm>

ผู้จัดการออนไลน์, (2551). ทยานสู่ฝันโอลิมปิก...เป่ยจิงตริม.เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์.เข้าถึงได้จาก<http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9510000093502>

ผู้จัดการออนไลน์, (2557). ล่าแล้วรถไฟใต้ดินปักกิ่ง "2 หยวนตลอดสาย" ประชาชนปั่นระดม. เข้าถึงเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9570000149583>

ผู้จัดการออนไลน์, (2555). โวยน้ำท่วมกรุงปักกิ่ง ตาย 37 ศพ “โฉนสิ่งก่อสร้างแพงลิบของรัฐ ถึงเปราะบางเช่นนี้”.เข้าถึงเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9550000090354>

มติชน, (2556). มาแปลกอีก กรุงปักกิ่ง เล็งออกกฎ รถทะเบียนคู่-คี่ สลับกันวิ่งหวังลดมลพิษ. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1382013893

มหาวิทยาลัยแม่โจ้, (2557). ทฤษฎีการวางแผนและผังภาค. เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จากhttp://coursewares.mju.ac.th:81/e-learning50/la471/course_chapt_04-2.html

ยุทธชัย อนันตศักรานนท์, (2551). “คนรุ่นรังนก” ชีวิตที่เปลี่ยนไปเพราะโอลิมปิก.เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9510000101912>

โรเบิร์ต บี.เชลลิก, (2553). บทบาทเชิงสร้างสรรค์กับประเทศจีน.เข้าถึงเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:22711157~menuPK:51340358~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:4607,00.html>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). การใช้ที่ดินในปัจจุบัน. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก<http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/china-info/country/beijing/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **กรุงปักกิ่ง**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก

<http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/china-info/country/beijing/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **ข้อมูลจีนทั่วไป**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้

จาก<http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-info/country/beijing/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **จีนตั้งเป้าเป็นอาณาจักรแห่งรถไฟความเร็วสูง เดือนหน้า**

ปักกิ่ง-กวางโจวเพียง 8 ชั่วโมง. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=467&ID=11738

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **ทรัพยากรสำคัญ**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้

จาก<http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/china-info/country/beijing/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **ที่ตั้งและพื้นที่**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/china-info/country/beijing/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **ปักกิ่งปรับเพิ่มอัตราค่าจ้างขั้นต่ำเป็น 1,560 หยวนต่อเดือน**.

เข้าถึงเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก[http://www.thailand-](http://www.thailand-china.com/Home/TotalNews/newsChina/China-preparing-policies-to-boost-service-t-%28993%29.aspx?lang=th-TH)

[china.com/Home/TotalNews/newsChina/China-preparing-policies-to-boost-service-t-%28993%29.aspx?lang=th-TH](http://www.thailand-china.com/Home/TotalNews/newsChina/China-preparing-policies-to-boost-service-t-%28993%29.aspx?lang=th-TH)

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **เมืองสำคัญ/เขตพัฒนาเศรษฐกิจ**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25

พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก<http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-info/country/beijing/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557). **รถยนต์**. เข้าถึงเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/beijing/transport.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557).รถยนต์ในปักกิ่งทะลุจำนวน 4 ล้านคัน ย้ำปัญหาการจราจร.

เข้าถึงเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=1275

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557).รถไฟ. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/beijing/transport.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557).รถไฟ. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=467&ID=9752

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557).GDP ต่อหัวปักกิ่งสูงกว่า 1.2 หมื่นดอลลาร์ ติดอันดับเมือง
ร่ำรวยอันดับต้นของโลก. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=443&ID=9528

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, (2557).GDP 31 มณฑล เติบโตลดลงในปี 2557. เข้าถึงเมื่อวันที่ 5
มีนาคม. เข้าถึงได้จาก

http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=1275

สลัมข้างหน้าต่าง, (มปป). หูทง. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.codi.or.th/housing/thai/hutong.html>

สมภพ มานะรังสรรค์,(2553).ความเฟื่องฟูของอุตสาหกรรมรถยนต์. เข้าถึงเมื่อวันที่ 24

พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก

http://www.tpa.or.th/publisher/pdfFileDownloadS/QM158_p89-90.pdf

สำนักข่าวอินโฟเควสท์, (2556). **อุตสาหกรรมรถยนต์จีนในปีกิ่งมีกำไรพุ่งขึ้นเกือบ 90 %เทียบราย**

ปีในม.ค.- ก.พ.(02/02/56).เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก

http://rubberthai.com/rubberthai/index.php?option=com_content&view=article&id=37233:-90----020456&catid=12:2010-05-19-02-35-03&Itemid=49

สำนักข่าวอินโฟเควสท์, (2551). **โอลิมปิก 2008: ผู้เชี่ยวชาญเชื่อก.ปักกิ่งยังคงขยายตัวได้ดีหลัง**

โอลิมปิกปิดม่าน. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.ryt9.com/s/iq03/417777>

สำนักงานเอเชียและแปซิฟิก กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ,(2555).**Country Profile สาธารณรัฐ**

ประชาชนจีน The People's Republic of China. เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้

จาก<http://www.dtn.go.th/filesupload/files/country/asia/Country-Profile-China.pdf>

อิสรนันท์, (2557). **มลภาวะจีน ปัญหาที่ทำทายนุชชาติ(6):ปักกิ่งมีคำสั่งใช้รถยนต์ทางเลือก.**

เข้าถึงเมื่อวันที่ 26 มกราคม. เข้าถึงได้จาก<http://thaipublica.org/2014/07/shanghai-pollution-6/>

Beijing Statistical Information Net , (2557).**北京市 2012 年国民经济和社会发展统计公**

报.เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก

http://www.bjstats.gov.cn/xwgb/tjgb/ndgb/201302/t20130207_243837.htm

China Briefing, (2555). **China's Provincial GDP Figures in 2011.** เข้าถึงเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์.

เข้าถึงได้จาก<http://www.china-briefing.com/news/2012/01/27/chinas-provincial-gdp-figures-in-2011.html>

China Knowledge, (2556). **Beijing(Beijing) City Information.** เข้าถึงวันที่ 6 มีนาคม. เข้าถึงได้

จาก<http://www.chinaknowledge.com/CityInfo/City.aspx?Region=Coastal&City=Beijing>

Mason Coltrane, (2558). **Beijing GDP Data Announced During China's 'New Normal'**

Economy. เข้าถึงเมื่อวันที่ 6 มีนาคม. เข้าถึงได้จาก

<http://en.yibada.com/articles/10152/20150123/beijing-gdp-data-announced-during-china-s-new-normal-economy.htm>

Positioning, (2551). ทิศทางเศรษฐกิจจีนหลังโอลิมปิก 2008 : ปรับโครงสร้างเพื่อเติบโตอย่างสมดุล. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<http://www.positioningmag.com/content/%E0%B8%97%E0A5>

Ton/Zhou, (2554). กรุงปักกิ่งใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากที่สุดในโลก. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์.

เข้าถึงได้จาก <http://thai.cri.cn/247/2011/10/28/227s191377.htm>

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ-สกุล	นางสาว วิชชุดา เวชเจริญยิ่ง
วันเกิด	22 ตุลาคม พ.ศ.2535
ที่อยู่	37/89 ถ.บ้านปากแตร ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี 70110
ประวัติการศึกษา	จบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนอุดมวิทยา จ.ราชบุรี จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จากโรงเรียนราชโบริกานุเคราะห์ จ.ราชบุรี จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศิลปากร จ.นครปฐม สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ-สกุล	นางสาว วิชชุดา เวชเจริญยิ่ง
วันเกิด	22 ตุลาคม พ.ศ.2535
ที่อยู่	37/89 ถ.บ้านปากแตร ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี 70110
ประวัติการศึกษา	จบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนอุดมวิทยา จ.ราชบุรี จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จากโรงเรียนราชโบริกานุเคราะห์ จ.ราชบุรี จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศิลปากร จ.นครปฐม สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม

แบบโอนลิขสิทธิ์ภาคนิพนธ์

สาขาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ข้าพเจ้า นางสาววิชชุดา เวชเจริญยิ่ง

นักศึกษาชั้นปีที่ 4 วิชาเอกเอเชียศึกษา ภาษาจีน

ชื่อภาคนิพนธ์ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของมหานครปักกิ่ง

ที่อยู่ติดต่อได้ภายหลังสำเร็จการศึกษา 37/89 ถ.บ้านปากแรด ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี

70110

หมายเลขโทรศัพท์ 085-7028790

ลิขสิทธิ์ของภาคนิพนธ์อันเป็นผลมาจากการศึกษาเล่าเรียนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรระดับปริญญาบัณฑิต ข้าพเจ้ายินดีโอนลิขสิทธิ์ตามมาตรา 17 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2547 เป็นของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีกำหนดตลอดอายุการคุ้มครองลิขสิทธิ์

ลงนามผู้โอน

(.....)

ลงนามผู้รับโอน.....

(.....)

วันที่ เดือน พ.ศ.