



รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงาน “บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจเพื่อการสร้าง
ขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีเส้นทาง R3A”

โดย รองศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ

31 ตุลาคม 2561

สัญญาเลขที่ RDG60T0012

รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงาน “บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถ
ในการแข่งขัน : กรณีเส้นทาง R3A”

คณะผู้วิจัย

สังกัด

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. รศ. ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ | สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. ผศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. – สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อ

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) เชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-สปป. ลาว-ไทย ถึงแม้ เส้นทาง R3A ได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการตั้งแต่ปีพ.ศ. 2551 แต่ยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากเท่าที่คาดหวังไว้ จึงเห็นควรที่จะให้มีแผนงานวิจัย ประเมินประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

แผนงานวิจัยนี้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 โครงการย่อย โครงการย่อยแรกสนใจประโยชน์ที่เกิดกับภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง ในขณะที่โครงการย่อยที่สองครอบคลุมประโยชน์ที่เกิดกับภาคการท่องเที่ยว เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งคน การศึกษาดำเนินการเก็บรวบรวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิจากการลงพื้นที่ตลอดเส้นทาง R3A ในไทย สปป.ลาว และจีน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เจาะลึกหาคำตอบในประเด็นที่สำคัญ ประกอบด้วย 1) เส้นทาง R3A ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด? 2) ผู้ประกอบการชาติใดเป็นผู้ได้ประโยชน์จากการใช้เส้นทางมากกว่ากัน? 3) ผู้ประกอบการและนักลงทุนแต่ละชาติที่ใช้เส้นทาง R3A มีศักยภาพและขีดความสามารถต่างกันในด้านใด? 4) รัฐบาลแต่ละประเทศช่วยเหลือผู้ประกอบการของตนแตกต่างกันอย่างไร? และ 5) จะทำอย่างไรให้ผู้ประกอบการไทยและสังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A?

การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A มีส่วนทำให้พื้นที่อำเภอเชียงของ เป็นเพียง “ทางผ่าน” ของนักท่องเที่ยวและสินค้า ในอดีต นักท่องเที่ยวต่างชาติเคยสามารถเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับ สปป. ลาวได้ที่ทำเรือบักในตัวเมืองเชียงของ จะเข้าพำนักที่เมืองเชียงของก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขง การที่มีเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการกำหนดให้การผ่านด่านด้วย พาสปอร์ตดำเนินการได้ที่สะพานเท่านั้น ไม่สามารถดำเนินการได้ที่ท่าเรือบักในเมืองเชียงของได้ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวลดลงไปเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อก่อน ผู้ประกอบการท้องถิ่นเคยทำการค้ากับเมืองห้วยทราย สปป. ลาว ผ่านทางเรือ แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพาน การขนส่งสินค้าของพ่อค้าท้องถิ่นจากอำเภอเชียงของไปยังห้วยทราย จำเป็นต้องอ้อมไปใช้สะพาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 10 กิโลเมตร ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นกว่าเดิมมาก เส้นทาง R3A อาจให้ประโยชน์กับพื้นที่เชียงของ ในแง่ของการดึงดูดการลงทุนที่ใช้งบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งอยู่บ้าง แต่การลงทุนนั้นส่งผลให้ราคาที่ดินที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกหลายเท่าตัว เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่ อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากจริง ๆ กลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุน ต่างถิ่นที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรก ๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก จนทำให้นักลงทุนเปลี่ยนใจไม่กล้า

เข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทาง นอกจากนี้ ถึงแม้จะเป็นส่วนหนึ่งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของจังหวัดเชียงราย อำเภอยางของไม่ค่อยได้ประโยชน์จากการลงทุนโดยภาคเอกชนนัก เพราะการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ผ่านมา ไม่สามารถดึงดูดความสนใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจได้มาก เมื่อเทียบกับเม็ดเงินที่ลงทุนไปในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาล

เส้นทาง R3A ใน สปป. ลาว ส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวบริเวณที่เส้นทางตัดผ่านเติบโตขึ้น มีปริมาณนักท่องเที่ยวทั้งจากไทยและจีนเข้าไปเที่ยวในสปป. ลาวเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การลงทุนที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทาง R3A ในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในฝั่งสปป.ลาว เกือบทั้งหมด เป็นผลจากการขยายอิทธิพลอย่างรวดเร็วของทุนจีน มีทั้งทุนรายใหญ่และทุนรายย่อยในหลายภาคส่วน จนสามารถแผ่อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญเข้าไปในเศรษฐกิจของสปป. ลาวในทุกระดับ โดยภาครัฐมองว่าเป็นผลดี เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างอาชีพ แต่ก็มีคนบางส่วนกังวลกับปัญหาด้านการถือครองที่ดิน ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ตามมาจากการลงทุน ทั้งนี้ ภาคเอกชนลาวประสงค์อยากให้นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนในสปป. ลาว เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจกับนักลงทุนจากจีน โดยอยากให้ร่วมลงทุนกับคนท้องถิ่นในธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และกิจกรรม อีกทั้งอยากให้ไทยเข้ามามีบทบาทช่วยสนับสนุนด้านการพัฒนาการศึกษา วิชาการ และวิชาชีพ

ในขณะที่ไทยมุ่งเน้นแต่ประเด็นการเชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ขาดความชัดเจนในการพัฒนาด้านอื่น ๆ เพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ฝ่ายจีนในมณฑลยูนนานได้ดำเนินการพัฒนาในทุก ๆ ด้านพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และการสนับสนุนผู้ประกอบการจีนให้มีศักยภาพในการแข่งขัน จีนได้ดำเนินนโยบายเพื่อนบ้านที่ดี (Good Neighbor Policy) ซึ่งมีเป้าหมายหลักเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ความเป็นอยู่ของประชาชน และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้จัดวางการพัฒนามณฑลยูนนานในลักษณะ “หนึ่งศูนย์กลาง สามเส้นทาง สามวงกลม” ให้ยูนนานเปิดกว้างและสานสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้นในสามเส้นทาง ได้แก่ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เมียนมา เชื่อมสู่เอเชียใต้ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เวียดนาม เชื่อมเวียดนามออกทะเล หรือเชื่อมเวียดนามสู่กัมพูชา และพื้นที่ชายแดนยูนนาน-ลาว เชื่อมสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย นอกจากนี้ มณฑลยูนนานมีสภาพภูมิอากาศที่หลากหลาย ทำให้สามารถเพาะปลูกผลผลิตทางเกษตรกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะมากมาย มณฑลยูนนานได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมการเกษตร โดยผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเกษตรกรรม ซึ่งจากการสำรวจเส้นทาง R3A ในมณฑลยูนนาน จะพบเห็นถึงการนำเทคโนโลยีทางการเกษตรสมัยใหม่ เช่น โรงเรือน มาใช้กันอย่างแพร่หลายในพื้นที่เพาะปลูกที่อยู่ริมเส้นทาง R3A ซึ่งสินค้าเกษตรเหล่านี้ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งเข้าสู่ประเทศไทย และเชื่อมต่อไปยังตลาดอาเซียน

เมื่อพิจารณารายละเอียดของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A เห็นได้ถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีน ข้ามเส้นเขตแบ่งทางการปกครองชายแดนระหว่างประเทศ เป็นผลให้ทุนจีนได้รับประโยชน์ในสัดส่วน

สูงสุดจากการค้าผักและผลไม้ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าผลผลิตจากจีนเข้ามาในประเทศไทยหรือการส่งออกผลผลิตไทยออกไปจำหน่ายในจีน ในกรณีของการนำเข้าผักจากจีนเข้ามาในไทย กิจกรรมตั้งแต่หน้าสวนในประเทศจีนมาจนถึงตลาดค้าส่งในประเทศไทย แทบจะอยู่ในอิทธิพลของทุนจีนเกือบทั้งหมด ในกรณีของการส่งออกสินค้าผลไม้ เดิมล้งไทยและผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ส่งออกสินค้า แต่ในปัจจุบัน ล้งจีนและทุนจีนได้รุกเข้ามามีบทบาทในการรับซื้อผลไม้ไทยในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ผลประโยชน์หรือกำไรส่วนหนึ่งที่เคยตกเป็นของล้งไทยหรือผู้ประกอบการไทย ถูกเปลี่ยนมือไปเป็นผลประโยชน์ของทุนจีน ถึงแม้ในระยะสั้นเกษตรกรไทยส่งออกผลไม้ได้มากและได้ราคาที่ดีขึ้น หากแต่ในระยะยาว ทุนจีนอาจแผ่ขยายเข้ามาควบคุมและครอบงำธุรกิจการผลิตและการค้าผลไม้ในไทยมากขึ้น จนในที่สุด ไทยอาจได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น จากมูลค่าการส่งออกที่เติบโตขึ้น เช่น ถึงแม้การส่งออกมีการขยายตัวขึ้นเท่าตัว แต่หากส่วนแบ่งมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าที่ฝ่ายไทยเคยได้รับ กลับลดลงไปครึ่งหนึ่ง ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยพึงได้รับก็จะไม่เพิ่มขึ้นตามมูลค่าการส่งออกนัก ในขณะที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในการขยายการเพาะปลูกผลไม้ส่งออกเหล่านั้น

การศึกษาค้นพบบทเรียนที่สำคัญ 5 ประการ คือ 1) ข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกที่เป็นทางการในส่วนของการค้าชายแดนในภูมิภาคนี้ มักมีความคลาดเคลื่อน อันเนื่องจากการคำนวณระบบที่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากร ทำให้มูลค่าการค้าต่ำกว่าความเป็นจริง และการเปลี่ยนแหล่งกำเนิดสินค้าเพื่อหวังประโยชน์ในการได้สิทธิประโยชน์จากนโยบายผ่อนปรนให้กับการค้าชายแดนของจีน ทำให้ข้อมูลเกี่ยวกับปลายทางสินค้าส่งออกบิดเบือนได้ 2) เกิดการหดตัวของเศรษฐกิจท้องถิ่น เพราะเมืองชายแดนกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของสินค้าและนักท่องเที่ยว ภายหลังจากเส้นทางคมนาคมได้รับการพัฒนา ทำให้ทั้งสินค้าและนักท่องเที่ยวผ่านชายแดนไปโดยไม่จำเป็นต้องแวะพักในตัวเมือง 3) ประเทศไทยขาดยุทธศาสตร์ในการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า จึงมักจะเสียเปรียบทุนจีน ปล่อยให้ทุนจีนแทบจะครอบงำการค้าทั้งหมดในห่วงโซ่คุณค่า กรณีผักที่ไทยนำเข้าจากจีน เราเป็นเพียงผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีกและผู้บริโภค ส่วนทุเรียนไทยที่ส่งออก เรามีบทบาทเป็นได้แค่ชาวสวน 4) มีประเด็นอื่น ๆ อีกมากมายที่ควรพิจารณาในการเจรจาเปิดเสรีการค้า นอกเหนือจากประเด็นความเท่าเทียมกันในการจัดเก็บภาษีอากรนำเข้า เพราะในความเป็นจริง แต่ละประเทศอาจมีการสร้าง “แต้มต่อ” ที่เรียกว่า มาตรการกีดกันทางการค้า ซึ่งเป็นเครื่องมือหนึ่งในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน สถานการณ์การค้าผักและผลไม้ระหว่างผู้ประกอบการจีนและไทยบนเส้นทาง R3A แสดงให้เห็นถึง “แต้มต่อ” ที่ผู้ประกอบการจีน มีเหนือกว่าผู้ประกอบการไทย ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนในหลายด้าน ประกอบด้วย ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A การปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจและการรวมตัวกัน อีกทั้งยังมี “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบภายใต้ “ระบบนิเวศ” ที่เกิดด้วยวัฒนธรรมการค้าและการใช้มาตรการและกลไกต่าง ๆ โดยหน่วยงานภาครัฐของจีน และ 5) ยุทธศาสตร์การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยเกือบทั้งหมด มุ่งเน้นการสร้างศักยภาพเชิงพื้นที่ ทั้งการสร้างระบบคมนาคมขนส่ง การส่งเสริมการลงทุน และการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน แต่

กลับขาดรายละเอียดว่าโครงการเหล่านี้จะช่วยยกระดับขีดความสามารถของคน อีกทั้งยังขาดยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบนิเวศน์ (Ecosystem) เพื่อให้คนไทยและผู้ประกอบการไทยเข้มแข็งขึ้น

ข้อเสนอเชิงนโยบายและกลยุทธ์ที่ควรดำเนินการเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต และบริการโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 1) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง 2) การสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทย เพื่อรองรับการซื้อขายสินค้าออนไลน์ผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือ E-Commerce ซึ่งจะได้รับความนิยมมากขึ้น 3) การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า เพื่อยกระดับอำนาจต่อรองในระบบห่วงโซ่อุปทานส่งออกทุเรียน และ 4) การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปมีส่วนกำกับช่องทางจัดจำหน่ายในจีน

ในส่วนของการประเมินประโยชน์จากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการท่องเที่ยวนั้น พบว่า เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางทางบกที่ใกล้ที่สุดที่เชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ รวมทั้งยังไม่ไกลจากจังหวัดเชียงใหม่ที่เป็นจุดหมายปลายทางยอดนิยมของนักท่องเที่ยวจีน ประกอบกับความสามารถด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวของไทย สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่นิยมขับรถส่วนตัวส่วนบุคคลเพื่อการท่องเที่ยวหรือทัวร์คาราวาน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอำนาจในการใช้จ่ายสูงให้เข้ามาท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้เป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากที่ผ่านมาในระยะแรกของการเปิดใช้เส้นทาง R3A ขาดแนวทางในการกำกับดูแลรถของนักท่องเที่ยว จึงเกิดผลกระทบภายนอกอย่างมากต่อชุมชนและได้รับการต่อต้านอย่างรุนแรง จนกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลการขนส่งทางบกในประเทศ ต้องออกมาตรการเข้มงวดกับการนำรถท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศไทย โดยรถท่องเที่ยวที่จะเข้ามายังประเทศไทยต้องผ่านบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยเท่านั้น อีกทั้งต้องมีการทำใบขับขี่ชั่วคราว ทำประกันภัย ตรวจโรค และอบรมเรื่องกฎระเบียบจราจร และทำเรื่องขออนุญาตนำรถเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 15 วัน ทั้งนี้ บริษัทจัดการท่องเที่ยว ถือว่าเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นหน่วยที่ติดต่อกับหน่วยท่องเที่ยวของประเทศไทยโดยตรง และเป็นหน่วยงานหลักในการติดต่อประสานงานกับหน่วยต่าง ๆ ภายในประเทศ หากบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยเป็นบริษัทที่ดำเนินโดยการโดยผู้ประกอบการไทย อำนาจการค้าจะอยู่ในมือทุนไทย ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนจะแทรกตัวเข้ามาในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ยาก ในทางตรงข้าม หากบริษัทจัดการท่องเที่ยวเป็นของทุนจีน หรือ เป็นการท่องเที่ยวที่มีลักษณะอิสระ (Foreign Individual Tourism: FIT) มีโอกาสสูงที่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนจะเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวในประเทศไทย กฎระเบียบการนำรถเข้ามาท่องเที่ยวในไทยของกรมการขนส่งทางบก โดยหลักการแล้ว จึงสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวไทยได้รับผลประโยชน์มากขึ้น และเป็นการป้องกันการเข้ามาแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนเข้ามาในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวไทย

อย่างไรก็ตาม แม้ประกาศของกรมการขนส่งทางบกจะช่วยจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาตามเส้นทาง R3A อีกทั้งทำให้ผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างเต็มที่ แต่เงื่อนไขระยะเวลาในการขออนุญาตนำรถเข้ามาในประเทศไทย ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมรถท่องเที่ยวของ

นักท่องเที่ยวจีน ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วราชอาณาจักรลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นผลจากการแก้ปัญหาขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐซึ่งกำกับดูแลรถท่องเที่ยวเกี่ยวกับภาคเอกชนซึ่งประกอบธุรกิจท่องเที่ยว แม้ว่าในปัจจุบันไทย น่าจะได้ประโยชน์อย่างมากจากเส้นทาง R3A ในด้านการท่องเที่ยว แต่ยังมีช่องว่างด้านกฎหมาย รูปแบบการลงทุน ความพร้อมด้านบุคลากร ซึ่งอาจเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเงินเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวได้ในอนาคต

ข้อเสนอเชิงนโยบายและกลยุทธ์ที่ควรดำเนินการเพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) การแก้ปัญหาผลกระทบเชิงลบจากนักท่องเที่ยวจีน ด้วยการกำกับดูแลโดยหน่วยงานรัฐอย่างมีประสิทธิภาพและใกล้ชิด 2) การแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกในการท่องเที่ยวบนเส้นทาง เช่น การประกันภัย เป็นต้น 3) การแก้ไขปัญหาการควบคุมห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยภาครัฐต้องสร้างศักยภาพให้กับผู้ประกอบการไทย ทั้งทักษะการบริหารจัดการและการควบคุมดูแลรถในปริมาณมาก และ 4) การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบคาราวาน โดยจัดตั้งสมาคมสำหรับการท่องเที่ยวแบบคาราวานบูรณาการร่วมกับการขนส่งในพื้นที่

ผลการศึกษาทั้งสองส่วน ชี้ว่า ภาครัฐควรมีบทบาทสำคัญส่งเสริมความเข้มแข็งของธุรกิจไทยและผู้ประกอบการไทย ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ให้สามารถปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะให้ทันกับ วิวัฒนาการของรูปแบบการขยายอิทธิพลทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งออกสินค้า→ส่งออกฐานการผลิต→ส่งออกพ่อค้า→ส่งออก Platform การค้า

คำสำคัญ : ระเปียงเศรษฐกิจ, เส้นทาง R3A, ขีดความสามารถในการแข่งขัน

Abstract

Road 3 Asia is a route stretched along North-South Economic corridor under Great Mekong Sub-region cooperation that connected 3 countries; China-Lao PDR and Thailand. Although, R3A route has been officially open to traffic in 2008 but its use and benefit for Thai people was not as much as anticipated. Therefore, it deems necessary to carry out formal assessment of utilization experience of the route and also convey lessons-learned and experience from this study to help in introducing policy and strategies in order to enhance the competitiveness of the country and the competency of its human resource in the future.

This research program consisted of 2 sub-projects in which the first sub-project aimed to investigate the use and benefits of the route related to production sector, trade and logistics services. The second sub-project studied benefits of tourism from the use of R3A route to transport people. This research program has been collecting both primary and secondary data that were obtained from field study throughout our field works in China, Lao PDR and Thailand. The collected data were analyzed and synthesized in order to answer the following specific research questions; 1) How much economic value was created by the route? 2) Which country's traders have received the highest benefits from using the route? 3) What are the differences in terms of competency among users in each country? 4) How each government of these 3 countries supported their traders and investors and what are the differences? 5) In what way that we can do to improve the use of this route and gain more benefit from R3A?

The Chiang Khong township, Chiang Rai province, has already become a 'bypass' town for most tourist and trading goods with reduced number of tourist, after the official opening of R3A route and Thai-Lao PDR's border bridge. The main reason for this is because the immigration paper work for tourist and visitor can only be done at immigration check point located near the bridge by which in the past visitors would have to stay in town before crossing the river by boat. Moreover, the use and opening of the bridge has led to an increase in logistics and transportation cost for local traders as the bridge is located 10 km away from town. However, having R3A route might be beneficial to Chiang-Khong Township in term of attracting investment and funding from central government to develop local infrastructures but on the other hand, the increase of infrastructure development

could also lead to a surge in land price. The group of people who gained benefits from this rise in land value was investors who came from other areas and are not local people. These investors would make profits by further increase the land price which could prevent future investment in the area due to this surge in land value. In addition, although Chiang Rai is part of the special economic zone but it hardly attracted any investors into the area compared to a large amount of infrastructure development budget that had been poured to it from the central government.

The development of R3A led to an extensive growth in tourism along the route especially for Lao PDR, where number of both, Thai and Chinese tourists increased dramatically. However, all investments that took place along R3A route in Lao PDR were resulted from Chinese investors. The Chinese investments, both, large and small, played significant roles in a rising influence and penetration into Lao's business and economy at all levels. Whereas, its government has viewed this kind of penetration to have positive impact to the country in forms of job creation and national economic promotion, but many sectors have expressed different concerns over this issue. They have expressed more concerns on the problems of environment, natural resources exploitation and land-grabbing. Many of private sectors in Lao PDR hope that more Thai investors would be interested to invest more in Lao to counter the penetration of Chinese investors and collaborate in term of co-investment with local people on tourism business and agriculture as well as supporting the local on career and education development.

Thailand still lacks clear plans and strategies to make an effective use of this route and was only focused on building infrastructure to aid transportation and logistics. The Yunnan province on the other hand has initiated an integrated plan for its own people and investors such as logistics system and linkage development and support the Chinese entrepreneurs to help increase their competitiveness. Moreover, China has conducted the policy called 'Good neighbor Policy' and the main goals are to develop industrial economy, people's livelihood and international cooperation. Yunnan province has positioning itself to be 'one center, 3 routes and 3 circles' which allows Yunnan to get connected to countries in the South and Southeast Asia and strengthen its relationships with those groups of countries via Yunnan-Myanmar border route (to South Asia); Yunnan-Vietnam or Cambodia (to South China Sea) and Yunnan-Lao PDR route (to Southeast Asia and Thailand). In addition, as Yunnan's climate is suitable for cultivation and farming, its local government has

improved its basic infrastructure to serve and facilitate agricultural industry by bringing new technology to help its production sector. From our research findings on R3A route survey in Yunnan province, number of greenhouses and precision-farming cultivated areas had been seen on both sides of R3A route throughout the province. It is believed that the production from these farmlands would be transported to Thailand and other Southeast Asia countries via the R3A.

After considering from all collected data and information regarding trading pathway and destinations of fruits and vegetables transportation on R3A route, there appears a rising influence of the Chinese traders on the cross-border trades. The Chinese traders /investors have gained highest shares of benefit when compared to the Thai traders for both import and export shares to China. It is found that all activities throughout vegetable value chain has been taken over by the Chinese and for the export of Thai fruits, the Thai packing house owners and traders used to play a major role as main actors and had better share of benefits but because of the increasing role and penetration of the Chinese into Thai fruits value chain, our original gain and benefits had shifted to favor the Chinese traders. Even though, Thai farmers are getting benefits from this high demand for exporting fruits to China but this is only short term gain, which is in a long run, Thailand could lose the majority of value and benefits of fruits export and businesses and even the number of export might seem to rise but our share and benefits would only get smaller and would not increase further, while the resources in the country are more exploited for the fruit import.

The findings of this research can be summarized as follows; 1) The statistical data and value for import and export in this region were often incomplete or distorted as a result from the informal trade that did not pass the customs procedure and check point. This, therefore, have led to the under-report of the actual value and trade volume. Also, a modification in the country of origin could be another trick or artifice that most traders used in order to avoid export duty (customs) and as a way to exploit the advantage from border trade rights along China border, that caused a misrepresentation of actual number and data. 2) A shrinking of local economy of border city as it became a “bypass” for tourists and goods that go across borders after the route has been developed. Since the change in our border city occur very dynamically, therefore if we want to develop our border cities we need to understand such dynamic and disruptive change that take place in the neighboring countries. 3) Thailand has no national strategies in creating trade bargaining power with

China. This is one of the reasons why the Chinese traders and entrepreneur could penetrate into many of our value chain and began to dominate and taking over the whole chain. In case of imported vegetables, Thai people play only a role as retailers and consumers. For durian case, we are mainly producers and play no role in other parts of this value chain. 4) At present, we found that in order to ensure fairness in Free Trade Agreement (FTA) is not only about the elimination of tax or tariff, but one of the important tools is the “Non-tariff barriers” that other country used to gain profit and advantage over one country. Additionally, we could see from the import/export scenario of the Thai fruits that the Chinese traders/entrepreneurs are having more ‘advantages’ in term of entrepreneurial attributions than the Thai entrepreneurs in number of ways such as perseverance and courage to take risks in business, ability to access to funding, power of negotiation, seeking of new opportunity as a result of free trade on R3A route. The Chinese traders is also having the ability to adapt themselves more easily to the changing situation and market with better connections and networking and another advantage is that they have familiarized with their ‘business’s ecosystem’ which combined its trading culture with government measures and regulation together. 5) Thailand’s strategies on creating competencies among Thai traders and entrepreneurs are incomplete and often are fragmented. Almost all of the strategies only focused on creating capacity in terms of area such as building road, hi-speed railways and investment but still lack of elaborated plan of how these projects could help building the capacity and increasing the competence of the Thai entrepreneurs. Also, a strategic plan on developing ‘business ecosystem’ to strengthen the Thai entrepreneurs is missing.

The policy proposal and strategic plans that should be further processed and implement in order to optimize the use and benefit of R3A route in trades, production and logistics services for Thai society comprised of; 1) Strictly enforce the relevant laws and regulation, 2) Create the online-platform which has to be operated under the direct control of Thai agencies to facilitate future E-commerce, 3) Increase the selling power of the product to uplift negotiation power in the value chain of durian export, and 4) Upgrade negotiation power by encouraging more business engagement of Thai traders in China.

For the assessment of benefits gained from tourism on R3A route, it is found that since R3A is the nearest road that links to South of China and closes to Chiang Mai which is a popular destination for Chinese tourists, so Thailand is capable of attracting more tourists to the area especially those who like to travel by car and caravan group via this route, and this

group of tourists normally had high purchasing power and therefore creating a lot of income for many stakeholders within this value chain ranging from the owner of the businesses to local community. In the past, there was no regulation or effective method to monitor number of tourist cars that affected the local community which led to a resistance of the Chinese caravan to the area until the governmental agency, department of land transportation, had implemented the some measures to solve the problem. The tourists' cars are required to pass through management procedure monitoring by Thailand's tourism company only. This includes getting temporary driving license, insurance, health inspection and taking traffic laws workshop before being allowed to bring cars into the kingdom which can take at least 15 days. Therefore, Tourism Company is considered to have a very important role for this since they are the main organization to coordinate with other domestic governmental agencies. So if Tourism Management Company in Thailand are operated or managed by the Thai agencies, the benefits and its trading advantage will be on the Thai side and this will minimize the penetration of foreign capital and businesses into this value chain. On the other hand, if these businesses are taking over by the Chinese entrepreneurs or become a form of 'Foreign Individual Tourism or FIT', there will be a higher tendency that tourism value chain would be dominated by Chinese capital.

Nonetheless, laws and regulation regarding car entry permission of the department of land transportation (DIT) is, however, able to prevent such problem and can protect the benefits of the Thai entrepreneurs/company. Although, the statements and regulations from the DIT could help in organizing Chinese tourists' cars along R3A route and help Thai entrepreneur gained more benefit from the activities but the condition for duration to get entry permission with cars did not conform or compatible with Chinese tourists' behavior that further caused a reduction in number of caravan style of tourists. This could be a result from a lack of integrative work and cooperation between governmental agencies whose responsibility is to regulate tourists and the private sector who owned tourism business. Although Thailand benefits a lot from development of R3A route but there are still many gaps and fragmentation of laws, forms of investment, and human resource capacity and because of these gaps, this could therefore allow the penetration of Chinese investors/entrepreneur into these business and value chain of tourism more easily in the near future.

The policy proposal and strategic plans that should be further processed and implement in order to optimize the utilization and benefit of R3A route in tourism comprised of the following; 1) Closely and effectively regulate the governmental agencies to prevent negative impact from Chinese tourists, 2) Facilitate travelling via this route e.g. Providing traveling insurance 3) Enhance competencies of entrepreneurs in terms of management skills and ability to regulate the increasing number of cars in the area, 4) Promote travelling in ‘Caravan’ style by establishing an association for caravan style travelers in cooperation with local transportation agency.

The findings of the 2 research projects specifically indicated the important role of governmental sector in providing support to strengthen Thai businesses and entrepreneurs in all aspects such as trading, investment and tourism. It is very crucial for Thai entrepreneurs and investors to be able to adapt themselves to this rapid change of business and globalization especially on evolutionary forms of expanding domination over international trade e.g. Exporting goods → Exporting production (site) → Exporting traders → Exporting ‘trading platforms’.

Key Words: Economic corridors, R3A route, Competitiveness

สารบัญ

บทคัดย่อ	i
Abstract	vii
สารบัญ	xiii
สารบัญตาราง	xv
สารบัญภาพ	xvi
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	xvii
Executive Summary	xxxix
บทที่ 1. บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน	3
1.3 ขอบเขตของแผนงานวิจัย	3
1.4 ทฤษฎี สมมติฐานและ/หรือ กรอบแนวความคิดของแผนงานวิจัย	3
1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากแผนงานวิจัย	8
1.6 ระยะเวลาการดำเนินงานของแผนงานวิจัย	9
บทที่ 2. การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร ภาคการผลิต การค้าและภาคบริการ	11
2.1 สรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A	12
2.2 สรุปบทเรียน	17
2.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์	31
บทที่ 3. การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว	41
3.1 การบูรณาการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว	41
3.2 การสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยว	44
3.3 การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว	45
3.4 ความท้าทายในอนาคต	48
บทที่ 4 สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน	53
4.1 ทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สปป.ลาวและจีนที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	53
4.2 การสำรวจและวิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขันที่เกิดจากการขนส่งบนเส้นทาง R3A	54
4.3 เพื่อประเมินผลจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ทั้งที่อยู่ในภาคการเกษตร	55

การผลิต การค้า บริการ โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว	
4.4 เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์ที่ได้รับมาสรุปเป็นบทเรียนที่ได้รับ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งในส่วนกลางและของภาคเอกชน	56
4.5 การบูรณาการผลการศึกษาและนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	58
บรรณานุกรม	64
ภาคผนวก	
ก สรุปการเสวนา หัวข้อ “บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจกรณีศึกษาเส้นทาง R3A”	67
ข สรุปการเสวนา หัวข้อ “บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจ กรณีศึกษาเส้นทาง R3A” โครงการบทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบ เศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน: กรณีศึกษาเส้นทาง R3A	81

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1-1 แผนงานการดำเนินงานของแผนงานวิจัย	9
ตารางที่ 1-2 แผนงานการดำเนินงานโครงการย่อยที่ 1	10
ตารางที่ 1-3 แผนงานการดำเนินงานโครงการย่อยที่ 2	10
ตารางที่ 2-1 ผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ	24
ตารางที่ ข-1 รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร	99
ตารางที่ ข-2 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน	99

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1-1 เส้นทางขนส่งสินค้า R3A	2
ภาพที่ 1-2 โครงสร้างของแผนงานวิจัย	4
ภาพที่ 1-3 ตัวอย่างแผนภูมิห่วงโซ่คุณค่าผักและผลไม้	4
ภาพที่ 1-4 กรอบการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ	7
ภาพที่ 2-1 ความแตกต่างของความสามารถในการสร้างคุณค่าตามทฤษฎี Smile Curve	21
ภาพที่ 2-2 การขยายอิทธิพลของทุนจีนในห่วงโซ่การค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A	21
ภาพที่ 2-3 รูปแบบการสร้างอำนาจต่อรองของทุนจีนในการค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A	22
ภาพที่ 2-4 การได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ	23
ภาพที่ 2-5 การขยายตัวของการลงทุนในต่างประเทศของทุนจีน	28
ภาพที่ 4-1 กราฟฟิกสำหรับการถ่ายทอดสด	58
ภาพที่ 4-2 การถ่ายทอดสดผ่านทาง Facebook Live	59
ภาพที่ 4-3 โพสต์ประชาสัมพันธ์	59
ภาพที่ 4-4 บทความสาธารณะและสถิติการเข้าชม	61
ภาพที่ 4-5 ข่าวจากหนังสือพิมพ์ข่าวสด เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2561	61
ภาพที่ 4-6 บทความในหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561	62
ภาพที่ 4-7 บทความลงหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ ฉบับวันที่ 25 มีนาคม 2561	63
ภาพที่ ก-1 บรรยายการระหว่างการประชุม	71
ภาพที่ ก-2 ระหว่างการบรรยายของคุณวิชัย วิทยฐานกรณ์	75
ภาพที่ ก-3 ระหว่างการบรรยายของ ดร.อนุรักษ์ อินทร	76
ภาพที่ ก-4 วิสัยทัศน์และบทบาทการพัฒนา	77
ภาพที่ ก-5 ระหว่างการบรรยายของอ.ดร.สุเทพ นิมสา	79
ภาพที่ ก-6 กระบวนทัศน์ การออกแบบนโยบายและกลไกการบริหารจัดการเชิงพื้นที่	80
ภาพที่ ก-7 บรรยายการระหว่างเสวนาเรื่องการท่องเที่ยว	81
ภาพที่ ก-8 วิทยากรและตัวแทนหน่วยงานในพื้นที่ ถ่ายภาพหมู่ร่วมกัน	82
ภาพที่ ข-1 บรรยายภาคในงาน	90
ภาพที่ ข-2 นำเสนอผลงานวิจัย	92
ภาพที่ ข-3 การขยายอิทธิพลทางการค้าข้ามชายแดน	97
ภาพที่ ข-4 บรรยายการระหว่างเสวนา	101
ภาพที่ ข-5 ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงกล่าวอวยพรปีใหม่แก่ประชาชนจีน	104
ภาพที่ ข-6 ตอบคำถามในห้องเสวนา	109
ภาพที่ ข-7 ถ่ายรูปหมู่ร่วมกัน	110

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว (บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย)-เชียงราย-กรุงเทพฯ รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร แยกเป็นระยะทางในจีน ช่วงคุนหมิง-เชียงรุ้ง-บ่อหาน ประมาณ 837 กม. ระยะทางในลาว ช่วงบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย ประมาณ 250 กิโลเมตร. และระยะทางในไทย ช่วงเชียงใหม่-กทม. ประมาณ 810 กิโลเมตร ภายใต้วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ลดต้นทุนในการขนส่ง สร้างรายได้ให้กับกลุ่มคนรายได้ต่ำ กับทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

หลังจากที่เส้นทาง R3A ได้ใช้งานมาครบ 10 ปี โดยได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปีพ.ศ. 2551 ในช่วงแรกของการเปิดใช้เส้นทาง ยังต้องอาศัยการข้ามแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับสปป. ลาว โดยแพขนานยนต์ จนต่อมา เมื่อปีพ.ศ. 2553 จึงได้เริ่มสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จนก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยใช้ชื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงใหม่-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย (บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) กับสปป. ลาว (บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว) มีระยะทาง 2.48 กิโลเมตร การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่งผลให้การขนส่งบนเส้นทางนี้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยช่วยลดเวลาการเดินทางและขนส่งระหว่างกรุงเทพและคุนหมิงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อขนส่งคนและสินค้าสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของ

ถึงแม้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเชียงของกับห้วยทราย จะเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ จะก่อสร้างเสร็จหลังจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะหวันนะเขต บนเส้นทาง R9 รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อม ไทย-สปป. ลาว-เวียดนาม กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นบนเส้นทาง R3A กลับมีความหนาแน่นและเข้มข้นกว่ากิจกรรมบนเส้นทาง R9 มาก อีกทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนต่างก็ได้วางแผนงานในด้านต่าง ๆ ที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A นี้อย่างเต็มที่

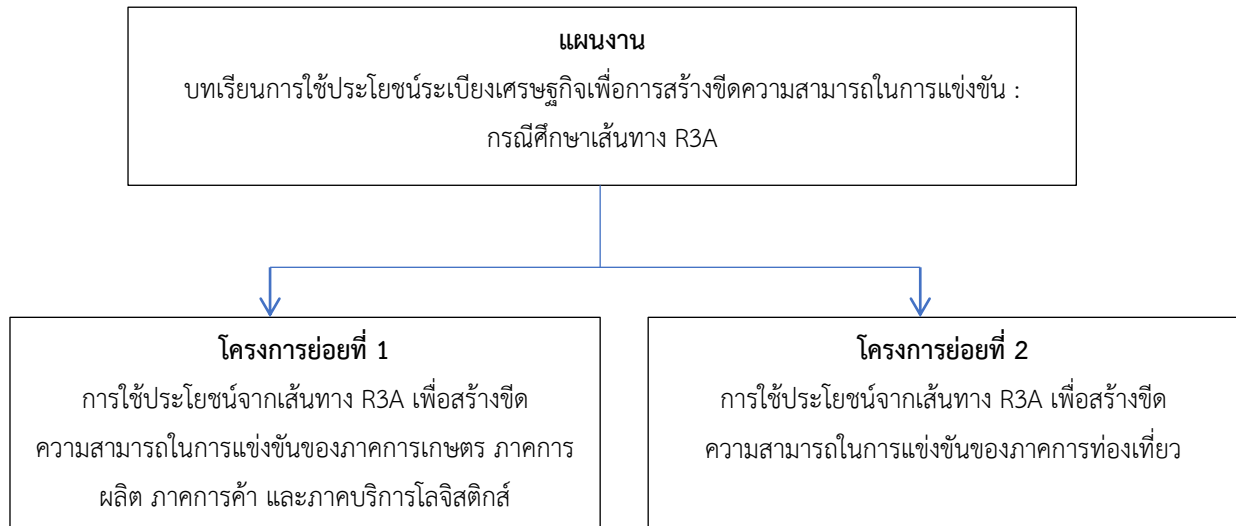
อย่างไรก็ดี มีหลายฝ่ายที่ได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากอย่างที่คาดหวังไว้เมื่อเทียบกับประเทศจีน ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ดังนั้น หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสมบูรณ์สำหรับการเดินทางและขนส่งมาได้ระยะหนึ่งแล้ว จึงเห็นควรที่จะทำการประเมินอย่างจริงจังถึงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในส่วนที่ส่งผลต่อการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เพื่อนำประสบการณ์ที่ประเมินได้นี้ มาถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยอาศัยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

- 1) เพื่อทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สปป. ลาว และ จีน ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 2) เพื่อสำรวจและวิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขัน ที่เกิดจากการขนส่งบนเส้นทาง R3A
- 3) เพื่อประเมินผลจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ทั้งที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว
- 4) เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์ที่ได้รับมาสรุปเป็นบทเรียนที่ได้รับ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งในส่วนของภาครัฐและของภาคเอกชน
- 5) เพื่อบูรณาการผลการศึกษา และนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

1.3 กรอบแนวความคิดของแผนงานวิจัย

เนื่องจาก เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งทั้งคนและสินค้า แผนงานวิจัยนี้จึงได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 โครงการย่อย โดยโครงการย่อยแรกมุ่งเน้นเฉพาะขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้า ในขณะที่โครงการย่อยที่สองจะครอบคลุมภาคการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งคน (ดังแสดงในภาพที่ บ-1)



ภาพที่ บ-1 โครงสร้างของแผนงานวิจัย

โดยทั้ง 2 โครงการย่อยจะดำเนินงานภายใต้กรอบความคิดและขั้นตอนการวิจัยที่คล้ายคลึงกัน จะมีความแตกต่างกันเฉพาะในแง่ของอุตสาหกรรมที่เป็นเป้าหมายของการศึกษาเท่านั้น

2. การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้าและภาคบริการโลจิสติกส์

2.1 สรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A

2.1.1 การลงทุนทางเศรษฐกิจบนพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

ผลการประเมินการลงทุนที่เกิดขึ้นตามแนวเส้นทาง R3A ทั้งในพื้นที่ฝั่งไทย ณ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในพื้นที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว และในพื้นที่มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีนพอสรุปได้ว่า

สถานการณ์การลงทุนในอำเภอเชียงของ

การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการบังคับให้ใช้พาสปอร์ตผ่านด่านได้ที่สะพานเท่านั้น ส่วนที่ทำเรือบัคให้ใช้ได้แค่บัตรผ่านแดน (Border Pass) เท่านั้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเข้าพำนักที่อำเภอเชียงของ ก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป. ลาว ลดลงไปเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก ในขณะที่การลงทุนในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเป็นการลงทุนด้วยงบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งส่งผลให้ราคาที่ดิน

ที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกประมาณ 10 เท่า เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากการที่ราคาที่ดินสูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากกลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุนที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรก ๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก ซึ่งในระยะต่อมา ก็กลับสร้างผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เพราะราคาที่ดินมีราคาสูงขึ้นมากจนไม่คุ้มค่ากับการลงทุน ทำให้นักลงทุนที่อาจเคยคิดเข้าไปลงทุน เปลี่ยนใจไม่กล้าเข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทางเพราะต้นทุนพุ่งสูงขึ้นจากเดิมอย่างมาก ในขณะที่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาลกลับไม่สามารถดึงดูดความสนใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจได้มาก

สถานการณ์การลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว

ถึงแม้เส้นทาง R3A นั้นทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งสินค้า การเดินทาง รวมถึงสาธารณสุขโรค แต่ในส่วนของการลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาเกือบทั้งหมดเป็นการขยายอิทธิพลของทุนจีนที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตามเส้นทาง R3A ในสปป. ลาว มีทั้งทุนรายใหญ่และทุนรายย่อย ซึ่งเป็นการลงทุนที่มุ่งเน้นในอุตสาหกรรมเกษตร การค้าและบริการ และโลจิสติกส์ การเข้ามาลงทุนของนักลงทุนจีนนั้นจะมากในลักษณะเช่าที่ดินทั้งจากรัฐบาลลาว และจากชาวบ้าน ก่อให้เกิดการจ้างงานชาวลาวอยู่บ้างเพราะใช้คนลาวเป็นแรงงาน แต่บางครั้งการทำสัญญาเช่าที่ไม่ผ่านรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่แขวง ทำให้ประชาชนมีความเสียเปรียบในเรื่องของสัญญา อีกทั้งการลงทุนของนักลงทุนจีนโดยเฉพาะการทำสวนกล้วย ได้สร้างปัญหานานาประการให้กับชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะในประเด็นของสิ่งแวดล้อม อีกทั้งอิทธิพลของทุนจีนก็ได้เข้าครอบงำเศรษฐกิจของลาวทั้งที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ทำให้เศรษฐกิจและสังคมของคนลาวจำเป็นต้องพึ่งพาชาวจีน

สถานการณ์การลงทุนในมณฑลยูนนาน

จากการทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2 ฉบับที่จัดทำขึ้น ภายหลังการเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปีพ.ศ. 2554-2558) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ปีพ.ศ. 2559-2563) ได้เห็นความชัดเจนในการลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน โดยรัฐบาลจีนทั้งในระดับชาติและระดับมณฑล โดยสามารถสรุปในเชิงเปรียบเทียบได้ว่าในขณะที่ไทยมุ่งเน้นแต่ประเด็นการเชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยขาดความชัดเจนในการพัฒนาด้านอื่น ๆ เพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ฝ่ายจีนได้ดำเนินการพัฒนาในทุก ๆ ด้านพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การส่งเสริมการลงทุนโดยทุนจีนในการพัฒนาพื้นที่ตามเส้นทาง R3A และการสนับสนุนผู้ประกอบการจีนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและความได้เปรียบทางการค้าตลอดเส้นทาง

2.1.2 การใช้เส้นทางเพื่อประโยชน์ทางการค้าและการขนส่ง

เมื่อพิจารณาไปในรายละเอียดระดับจุลภาคของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A จะเห็นได้ถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีน ข้ามเส้นเขตแบ่งทางการปกครองของชายแดนระหว่างประเทศ เป็นผลให้ทุนจีนได้ประโยชน์ในสัดส่วนที่สูงที่สุดจากการค้าผักและผลไม้ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าผลผลิตจากจีนเข้ามาในประเทศไทยหรือการส่งออกผลผลิตไทยออกไปจำหน่ายในเมืองจีน ในกรณีของการนำเข้าผักจากจีนเข้ามาในไทย กิจกรรมตั้งแต่หน้าสวนในประเทศจีนมาจนถึงตลาดค้าส่งในประเทศไทย ประกอบด้วย ผู้ส่งออก ชีบปิ้ง ผู้ขนส่ง และผู้นำเข้า แทบจะอยู่ในอิทธิพลของทุนจีนเกือบทั้งหมด

ในส่วนของการส่งสินค้าผลไม้ออกไปประเทศจีน เดิมล้งไทยและผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ส่งออกสินค้า แต่ในปัจจุบันล้งจีนและผู้ประกอบการจีนได้รุกเข้ามามีบทบาทในการรับซื้อผลไม้ไทยในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ผลประโยชน์หรือกำไรส่วนหนึ่งที่เคยตกเป็นของล้งไทยหรือผู้ประกอบการไทย ถูกเปลี่ยนมือไปเป็นผลประโยชน์ของคนจีน ดังนั้น ถึงแม้เกษตรกรไทยส่งออกผลไม้ได้มากขึ้นและได้ราคาที่ดีขึ้นนั้น ผลประโยชน์โดยรวมที่ตกกับประเทศไทย ซึ่งเป็นผลรวมผลประโยชน์ที่เกิดกับเกษตรกรไทยและผู้ประกอบการไทยในธุรกิจผลไม้ จึงอาจจะเพิ่มไม่มากนักอย่างที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ ในระยะยาว ทุนจีนอาจแผ่ขยายเข้ามาควบคุมและครอบงำธุรกิจการผลิตและการค้าในประเทศไทยมากขึ้น และสามารถแย่งผลประโยชน์และกำไรจากการค้าเป็นสัดส่วนที่สูงมากขึ้นเรื่อย ๆ จนในที่สุด ไทยอาจได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้นจากมูลค่าการส่งออกที่เติบโตขึ้น เช่น ถึงแม้การส่งออกมีการขยายตัวขึ้นเท่าตัว แต่หากส่วนแบ่งมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าที่ฝ่ายไทยเคยได้รับ กลับลดลงไปครึ่งหนึ่ง ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยพึงได้รับก็จะไม่เพิ่มขึ้นตามมูลค่าการส่งออกนัก ในขณะที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในการขยายการเพาะปลูกผลไม้ส่งออกเหล่านั้น

2.2 สรุปบทเรียน

จากข้อมูลและข้อค้นพบต่าง ๆ ที่ได้รับจากการสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์ สามารถนำมาประมวลเป็นบทเรียนสำคัญ ๆ ที่ควรได้รับการพิจารณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ 5 ประการสำคัญ ดังนี้

2.2.1 ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน

การศึกษาพบว่าข้อมูลสถิติการค้า การนำเข้า และส่งออก สินค้าเกษตรผ่านแดนในประเทศภูมิภาคนี้นี้มีความคลาดเคลื่อนอย่างมีนัยสำคัญจาก 2 สาเหตุสำคัญ คือ

สาเหตุประการแรก การค้าชายแดนสามารถจำแนกได้หลายลักษณะประกอบด้วยการค้าที่เป็นทางการหรือการค้าในระบบ และการค้าที่ไม่เป็นทางการหรือการค้านอกระบบ การค้าที่ผ่านระบบที่เป็นทางการ สถิติมูลค่าสินค้าก็อาจมีความคลาดเคลื่อนแฝงอยู่ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการอาจสำแดงมูลค่าของ

สินค้าที่นำเข้าต่ำกว่าความเป็นจริง เพื่อจะมีภาระทางภาษีอากรที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ การค่านอกระบบเป็นการค้าที่ไม่มีการสำแดงผ่านกระบวนการทางศุลกากร มีเจตนาหลบเลี่ยงภาษีอากรและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก มูลค่าการค้าในระบบนี้จึงไม่ถูกรวมในสถิติการนำเข้าและส่งออกของกรมศุลกากร สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนจึงมักต่ำกว่ามูลค่าการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นจริงอยู่มาก

สาเหตุประการที่สอง เป็นความคลาดเคลื่อนและความบิดเบือนที่เกิดจากวิธีการค้าผลไม้ที่มีการเปลี่ยนแหล่งกำเนิดสินค้าของผลไม้ที่ปลูกในไทย เพื่อหวังประโยชน์ในการได้สิทธิประโยชน์จากนโยบายผ่อนปรนให้กับการค้าชายแดนของจีน

2.2.2 ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน

การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ พร้อมกับการบังคับให้ผ่านแดนระหว่างไทยกับลาวด้วยพาสปอร์ตได้เฉพาะที่ด่านบนสะพาน ผนวกกับความสะดวกและรวดเร็วที่ได้รับการใช้เส้นทางบนสะพาน ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่นักท่องเที่ยวและธุรกิจจะต้องแวะเข้าทำธุรกรรมในเมืองเชียงของ ส่งผลให้เมืองเชียงของ ที่เดิมเป็นจุดพักค้างคืนและประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและการค้า กลายเป็นเพียงเมือง “ทางผ่าน” ไป ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งในพื้นที่ชายแดนและหน่วยงานของรัฐในส่วนกลาง จำเป็นต้องติดตามและประเมินสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วกันอย่างใกล้ชิด เพื่อจะได้เตรียมการเพื่อรับมือ รวมถึงเพื่อการใช้โอกาสจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

2.2.3 การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก

เมื่อพิจารณาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการจีน จะเห็นถึงการแผ่อิทธิพลทางการค้าของจีน ถ้าข้ามเส้นเขตพรมแดนทางการปกครองทางภูมิศาสตร์ ลึกเข้ามาในฝั่งไทย ทั้งส่วนที่เป็นการนำเข้าผักจากจีนมายังไทย และส่วนที่เป็นการส่งออกผลไม้ไทยไปยังจีน ส่งผลให้ฝ่ายจีนได้รับส่วนแบ่งของผลประโยชน์จากการนำเข้าและส่งออกของสินค้าเกษตรบนเส้นทาง R3A มากกว่าฝั่งไทย และมีแนวโน้มที่จะได้รับส่วนแบ่งมากขึ้นเรื่อย ๆ ตามแนวโน้มการขยายอิทธิพลทางการค้าของผู้ประกอบการจีนในห่วงโซ่คุณค่าการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A

2.2.4 การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้ผลักดันให้การค้าของโลกดำเนินไปอย่างเสรี บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) ระหว่างประเทศภาคี

สมาชิก อย่างไรก็ตาม การลดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้เท่ากัน ก็ไม่ได้หมายความว่า จะเกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันเสมอไป เพราะแต่ละประเทศอาจผลักดันมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barrier) ที่จะเป็น “แต้มต่อ” ให้ผู้ประกอบการของตนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือผู้ประกอบการต่างชาติ ข้อมูลและผลการวิเคราะห์การค้าผักและผลไม้ระหว่างผู้ประกอบการจีนและไทยบนเส้นทาง R3A แสดงให้เห็นถึง “แต้มต่อ” ที่ผู้ประกอบการจีน มีเหนือผู้ประกอบการไทยอยู่หลายประการ แบ่งเป็น “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบที่เกิดจากความสามารถของผู้ประกอบการจีนเอง และ “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบภายใต้ “ระบบนิเวศ” ที่เกิดด้วยวัฒนธรรมการค้าและการใช้มาตรการและการสร้างกลไกต่าง ๆ โดยหน่วยงานภาครัฐของจีน ดังนี้

ก. ความได้เปรียบจากความสามารถของผู้ประกอบการจีน

ผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ จะเห็นว่า ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนในทุกมิติ โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน ประกอบด้วย ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยพอจะทัดเทียมกับผู้ประกอบการจีน คือ การสร้างนวัตกรรมทั้งในตัวสินค้า ในบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร โดยศักยภาพที่มีความสำคัญสูงต่อความสำเร็จในการประกอบธุรกิจตามเส้นทาง R3A คือ การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจและการรวมตัวกัน และการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า ซึ่งเป็นศักยภาพใน 2 ด้านที่ผู้ประกอบการไทยด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน

ข. ความได้เปรียบจากระบบนิเวศ (Ecosystem)

นอกจากขีดความสามารถของผู้ประกอบการเองแล้ว ความได้เปรียบเสียเปรียบในการประกอบธุรกิจอาจเป็นผลจากความแตกต่างในระบบนิเวศที่กระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ ระบบนิเวศเหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นระบบนิเวศที่เป็นผลจากวัฒนธรรมทางการค้า และระบบนิเวศที่เกิดจากกฎระเบียบและมาตรการสนับสนุนของรัฐ

○ ระบบนิเวศจากวัฒนธรรมทางการค้า

นอกจากกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและการบังคับใช้อย่างเข้มงวดโดยทางราชการแล้ว วัฒนธรรมทางการค้าสินค้าเกษตรในจีนเองก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปทำการค้าสินค้าเกษตรในประเทศจีน ปัญหาอีกประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าไปทำการค้าของธุรกิจต่างชาติ คือ วัฒนธรรมการค้าขายของคนจีนยังมีความเป็นชาตินิยมเจ้าปณอยู่ไม่น้อย

○ ระบบนิเวศจากกฎระเบียบของรัฐ

ผู้ประกอบการไทยมีความเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน อันเป็นผลจากความเหลื่อมล้ำในการบังคับใช้กฎหมายและความยากง่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีอยู่ โดยระบบกฎหมายจีนมีลักษณะพิเศษ ดังนี้

- จีนมีกฎหมายและกฎระเบียบจำนวนมากและซับซ้อน ในแต่ละพื้นที่สามารถออกกฎระเบียบที่มีรายละเอียดในทางปฏิบัติที่แตกต่างกันได้
- กฎหมายและกฎระเบียบของจีนมักให้อำนาจและดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ในระดับที่สูง
- กฎหมายและกฎระเบียบของจีนเป็นเครื่องมือในการผลักดันยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ
- ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

○ ระบบนิเวศจากมาตรการสนับสนุนของรัฐ

รัฐบาลจีนได้มีนโยบายตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 ดำเนินการอย่างเข้มข้นโดยการส่งเสริมให้ธุรกิจจีนออกไปลงทุนประกอบการในต่างประเทศ ภายใต้นโยบาย “ก้าวออกไป (Going Global)” ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (ปี ค.ศ. 2001-2005) โดยดำเนินการผ่านการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศในหลายด้าน อันประกอบด้วย นโยบายทางการเงินและภาษี (Financial and Taxation Policy) กลไกการป้องกันความเสี่ยง (Risk-safeguard Mechanism) เครือข่ายการบริการข้อมูล (Information Service Network) การจัดทำคู่มือการลงทุนทางตรงต่างประเทศ (Direction Guidance of OFDI)¹ และการช่วยเหลือของรัฐต่อรัฐ²

ในขณะที่ไทยยังมุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ โดยขาดมาตรการเชิงรุกที่จริงจัง ในการส่งเสริมทุนไทยให้ออกไปยังต่างประเทศ การสนับสนุนจากรัฐไทยมีระดับความเข้มข้นที่น้อยกว่ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับจีนหรือญี่ปุ่น ถึงแม้ว่าการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศถูกระบุเป็นส่วนหนึ่งใน (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แต่มีการกล่าวถึงเพียงแต่ว่า ไทยควรให้ความสำคัญเท่านั้น โดยมีได้มีการระบุถึงนโยบาย หรือ แผนการที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด ในปัจจุบัน นโยบายที่ส่งเสริมการลงทุนจึงมีเพียงแค่การให้ข้อมูล การนำพาไปดูงาน ออกงาน และจับคู่ธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งยังขาด “หน่วยงานเจ้าภาพ” เป็นการเฉพาะ³ ทั้งนี้

¹ Yadong Luo, QiuzhiXue, and Binjie Han. (2010) “How emerging market governments promote outward FDI: Experience from China”. Journal of World Business Volume 45, Issue 1, January 2010, Pages 68-79.

² มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” สืบค้นที่: <http://www.fpri.or.th/wp/?p=1473#.W36E2fZuLic>

³ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” อ้างแล้ว

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ในประเทศ พบว่า เกือบทั้งหมดเป็นการออกไปลงทุนด้วยตนเอง มีบางรายอาจได้รับคำแนะนำเบื้องต้นในช่วงแรกจากภาครัฐ⁴ ความเหลื่อมล้ำในการส่งเสริมให้ไปประกอบการในต่างประเทศดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถเข้ามาขยายธุรกิจในไทยได้ง่ายกว่าผู้ประกอบการไทยเข้าไปทำการค้าในจีน

2.2.5 ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

การดำเนินยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถของไทยที่ผ่านมา มีปัญหาใหญ่อยู่ 2 ประการด้วยกัน

ประการแรก ยุทธศาสตร์ที่มีความชัดเจนและมีรายละเอียดที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด จะเป็นยุทธศาสตร์ในพัฒนาพื้นที่เท่านั้น (ยุทธศาสตร์กลุ่มที่ 1) ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงานโครงการที่วนเวียนอยู่กับการทุ่มงบประมาณไปกับการซื้อ การสร้าง การพัฒนาทางกายภาพ ไม่แต่ในเรื่องของการปรับกระบวนการทางความคิด การเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงาน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่คิดได้ง่ายและทำได้ง่าย เพราะเพียงมีเงินก็สามารถทำได้ อีกทั้งเป็นโครงการที่มักขายได้ทางการเมืองด้วย ในขณะที่ยุทธศาสตร์ในกลุ่มที่ 2 และ 3 จะมีการนำเสนอแต่ภาพฝัน แต่ไม่ค่อยมีการลงรายละเอียดของแผนงานโครงการที่ชัดเจน เพราะเป็นกลุ่มกลยุทธ์ที่ผลักดันหรือดำเนินการได้ยากกว่า และต้องอาศัย “ปัญญา” ในการคิด และความอดทนในการดำเนินการมากกว่า เช่น กรณีของเขตพัฒนาเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีการเสนอมามากในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา จะเห็นว่ามีแต่รายละเอียดของแผนงานเกี่ยวกับการสร้างถนน สร้างทางรถไฟ เต็มไปหมด แต่ขาดรายละเอียดที่จะเชื่อมโยงไปว่า โครงการเหล่านี้จะตอบโจทย์ในการยกระดับความสามารถของคนหรือผู้ประกอบการไทยหรือไม่อย่างไร อีกทั้งแผนงานหรือโครงการที่เกี่ยวกับการสร้างคนหรือผู้ประกอบการไทยให้มีความเข้มแข็งขึ้นสามารถแข่งขันได้จริงในตลาดโลก กลับพรั่มวามาก

ปัญหาประการที่สอง เป็นประเด็นของการจัดลำดับความสำคัญและจังหวะเวลาในการดำเนินยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ไม่เหมาะสม ไม่สัมพันธ์และเกื้อกูลกัน สิ่งที่เราควรทำก่อนไม่มีการผลักดัน มุ่งไปขับเคลื่อนแผนงานโครงการที่ควรดำเนินการในลำดับหลัง

ยุทธศาสตร์ในการผลักดันการพัฒนาเส้นทาง R3A ของไทยเป็นตัวอย่างที่ดีตัวอย่างหนึ่งที่แสดงถึงความผิดพลาดและความไม่สมบูรณ์ในการดำเนินยุทธศาสตร์ของไทย โดยมีว่แต่หมกมุ่นสาละวนกับการสร้างศักยภาพเชิงพื้นที่เหนือกว่าการให้ความสนใจในการสร้างศักยภาพของคนและผู้ประกอบการไทย ในขณะที่รัฐไทยสนับสนุนและผลักดันอย่างมากที่จะพัฒนาเส้นทาง R3A ให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีน แต่กลับไม่มียุทธศาสตร์ที่ลงลึกในรายละเอียดที่ชัดเจนว่า เราจะพัฒนาธุรกิจไทยและผู้ประกอบการไทยในด้านใดบ้างเพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์สูงสุดจากการใช้เส้นทาง R3A มีแต่การนำเสนอขยายภาพฝันว่าประเทศจีนมีตลาดขนาดใหญ่ มีผู้บริโภคกว่าพันล้านคน โดยไม่คำนึงถึงความเป็นจริงว่า ไทยและสินค้าไทยมีศักยภาพที่จะ

⁴ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” อ้างแล้ว

แข่งขันหรือเจาะเข้าไปในตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหนึ่งที่มีการแข่งขันสูงที่สุดในโลก ได้อย่างไร อีกทั้งยังลืมนึกไปว่า ในขณะที่ไทยสนใจจะขยายการค้าเข้าไปในจีน จีนเองก็ต้องการเจาะตลาดเข้ามาในไทยเหมือนกัน การที่รัฐไทยสนใจมุ่งแต่จะสร้างเส้นทางการขนส่ง แต่ละเลยที่จะพัฒนาผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจังควบคู่ไปด้วย ปล่อยให้ทุนจีนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือทุนไทยอยู่มากในเกือบทุกด้าน ผลที่ได้รับจึงกลายเป็นว่าเส้นทางที่สร้างขึ้นมานั้น แทนที่จะเป็นช่องทางให้สินค้าไทยและทุนไทยไหลออกไปเก็บเกี่ยวประโยชน์จากตลาดในจีน กลายเป็นการเปิดโอกาสให้สินค้าจีนและทุนจีนทะลักเข้ามาครอบงำการค้าและตลาดในไทยแทน

2.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์

จากบทเรียนที่ได้นำเสนอข้างต้น การศึกษาจึงขอเสนอแนวทางการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยในระยะต่อไป เพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต และบริการโลจิสติกส์ โดยแบ่งกลยุทธ์ที่นำเสนอออกเป็น 2 ประเภท คือ **กลยุทธ์เชิงรับ** ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพื่อชะลอการขยายอิทธิพลทางการค้าของจีนเข้ามาในตลาดการค้าสินค้าเกษตรของไทย และ **กลยุทธ์เชิงรุก** ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ส่งเสริมให้สินค้าไทย ทุนไทยและผู้ประกอบการไทย มีโอกาสที่จะสร้างอำนาจเพิ่มขึ้นนำไปสู่การยกระดับประโยชน์ที่พึงได้จากการใช้เส้นทาง R3A

2.3.1 กลยุทธ์เชิงรับ: การลดข้อเสียเปรียบ

2.3.1.1 การบังคับใช้กฎหมาย

ในอนาคตล้งจีนอาจเข้าครอบงำการค้าผลไม้ไทย จนสามารถผูกขาดการซื้อขายและกำหนดราคาได้ หากไม่มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ย่อมมีประสิทธิภาพ

- การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- การทำงานของคนต่างด้าว
- พฤติกรรมทางการค้าไม่เป็นธรรม
- กฎระเบียบอื่น ๆ ที่กำกับการส่งออกผลิตผลทางการเกษตรโดยล้งจีน เช่น แปลงปลูกที่ได้รับ การรับรองมาตรฐานเกษตรที่ดีและเหมาะสม (Good Agricultural Practice: GAP) ได้รับการรับรองคุณภาพและมาตรฐานตามระบบการผลิตที่ดี (Good Manufacturing Practice: GMP) และการเสียภาษีตามประมวลกฎหมายรัษฎากรอย่างถูกต้อง

2.3.1.2 การสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทย

การซื้อขายสินค้าออนไลน์ผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือ E-commerce จะได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในปัจจุบันนี้ก็ได้มีผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม (Platform) ซึ่งทำหน้าที่เป็นตลาดกลางสำหรับการซื้อขายผ่านระบบออนไลน์เกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นของไทยเองและเป็นของต่างประเทศ ดังนั้นผู้ค้าผักและผลไม้ไทยจำเป็นต้องนำสินค้าของตนขายผ่านระบบออนไลน์เพื่อสร้างโอกาสในการกระจายสินค้าไปยังลูกค้าทั่วโลกได้อย่างไร้ขีดจำกัด โดยมีทางเลือกคือ ใช้แพลตฟอร์มที่เป็นตลาดกลางในประเทศ หรือต่างประเทศ ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าผักและผลไม้ไทย ซึ่งหมายรวมถึงเกษตรกรรายย่อยด้วย จึงจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำแพลตฟอร์มหรือตลาดกลางสัญชาติไทย เพราะถ้าปล่อยให้ไปซื้อขายออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มของต่างชาติ ก็จะทำให้ข้อมูลการค้าขายตกอยู่ในมือของทุนต่างชาติ อันหมายถึง ทำให้ผู้ค้าไทยต้องพึ่งทุนต่างชาติ และเป็นการลดอิทธิพลของทุนไทยในตลาดการค้าระหว่างประเทศ

2.3.2 กลยุทธ์เชิงรุก: การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้า

กลยุทธ์เชิงรุกเพื่อเพิ่มความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการสร้างประโยชน์ที่จะได้รับจากการค้าผักและผลไม้ไทยผ่านเส้นทาง R3A แบ่งออกเป็น 2 ด้านตามวิธีการสร้างอำนาจต่อรองดังกล่าวคือ

- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า
- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

2.3.2.1 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า

ในกรณีของห่วงโซ่คุณค่าการส่งออกทุเรียนที่ไทยเป็นแหล่งผลิตเพื่อไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคในจีนนั้น ไทยและจีนต่างก็มีโอกาสในการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้าเหมือนกันและกัน โดยอำนาจต่อรองของไทยอยู่ที่ ไทยแทบจะเป็นผู้ผลิตหลักรายเดียวของทุเรียนที่มีรสชาติเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคจีน ทุเรียนไทยจึงครองส่วนแบ่งการตลาดส่วนใหญ่ในตลาดทุเรียนจีน ในขณะที่อำนาจต่อรองของจีนอยู่ที่การผูกขาดตลาดส่งออกของทุเรียนไทย เนื่องจากปริมาณทุเรียนที่ไทยส่งออกไปขายในประเทศอื่นนอกเหนือจากจีนนั้น เป็นสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกทุเรียนทั้งหมด จีนจึงแทบจะเป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตหลักรายเดียวในโลกของทุเรียนไทย ทำให้ธุรกิจจีนมีอำนาจเหนือธุรกรรมการส่งออกทุเรียนไทยไปจีน

ที่ผ่านมา ได้เห็นถึงความพยายามของจีนที่จะลดอำนาจต่อรองของไทยที่เกิดจากการเป็นซัพพลายเออร์หลักของทุเรียน ผ่านการดำเนินงานใน 3 รูปแบบ คือ

- 1) การนำกล้าพันธุ์ทุเรียนไทยไปทดลองปลูกในประเทศจีนเอง หรือจากการที่ทุนจีนเข้าไปพัฒนาพื้นที่เกษตรจำนวนมากในประเทศเพื่อนบ้าน
- 2) การสืบคลานเข้าซื้อสวนทุเรียน
- 3) การขายทุเรียนที่ปลูกในไทย ภายใต้แบรนด์จีน

ไทยควรรู้จักใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบที่เป็นแหล่งผลิตทุเรียนพันธุ์ที่มีรสชาติครองใจผู้บริโภคทุเรียนในจีน เพื่อยกระดับอำนาจต่อรองในระบบห่วงโซ่การส่งออกทุเรียน ด้วยการดำเนินการภายใต้เป้าหมายให้ผู้บริโภคในจีนที่อยากได้ทุเรียนต้องมา “ง้อ” เพื่อซื้อผลผลิตของเรา

- 1) ไทยควรพัฒนาจังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น จังหวัดจันทบุรี ให้เป็นตลาดกลางการค้าทุเรียนระดับโลก ซึ่งผู้ซื้อชาวจีนหรือจากประเทศอื่น ๆ ที่ต้องการทุเรียนไทยต้องมาที่จันทบุรี โดยควบคุมให้ กระบวนการคัดเกรด การบรรจุหีบห่อ การเตรียมสินค้าทั้งหมด ดำเนินการโดยผู้ประกอบการไทย
- 2) การสร้าง Brand และ Story ให้กับทุเรียนของไทย รวมถึงการยกระดับและควบคุมคุณภาพของทุเรียนเพื่อสร้างความมั่นใจว่าผลผลิตที่ทำการส่งออกมีรสชาติอร่อยและมีความสม่ำเสมอ⁵

การสร้างชื่อเสียงให้ติดตลาดเป็นการสร้างข้อได้เปรียบในการทำการค้า ดังนั้น เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าการส่งออกแก่ภาคธุรกิจและผู้ประกอบการทุกระดับ ภาครัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทสนับสนุนการสร้างแบรนด์แห่งชาติ เพื่อเป็นเครื่องมือเปิดทางให้ภาคธุรกิจไทยออกไปต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม การสร้างแบรนด์แห่งชาติไม่ได้เป็นแนวความคิดที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ ภาครัฐเองก็ได้พยายามสร้างแบรนด์ประเทศไทยมาบ้างแล้ว เช่น เคยพยายามสร้างแบรนด์ “Thailand’s Brand” สำหรับสินค้าทั่วไป เป็นต้น แต่ยังไม่ปรากฏผลความสำเร็จที่ชัดเจน การศึกษาได้เสนอว่า ภาครัฐควรเร่งพัฒนา และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่แบรนด์แห่งชาติ ให้มีความโดดเด่นควบคู่ไปกับการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการพัฒนามาตรฐานสำหรับสินค้าและบริการให้เป็นที่ยอมรับของสากล เพื่อรองรับการสร้างแบรนด์ประเทศไทยให้ติดตลาดและให้เป็นที่ยอมรับของตลาดต่างประเทศ⁶

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการการสร้างแบรนด์แห่งชาติจะอยู่ที่การสร้างมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อรับประกันคุณภาพของสินค้า ไม่ใช่เป็นเพียงการโฆษณาชวนเชื่อ ดังนั้น ในการสร้างแบรนด์ให้กับผลไม้ไทยที่มีความโดดเด่น (Niche) เช่น ทุเรียน มังคุด เป็นต้น จะต้องมีการพัฒนาและควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าเพื่อรับประกันคุณภาพสินค้าแบบครบวงจรในทุกขั้นตอน ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่การค้า ตั้งแต่

⁵ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁶ ธารทิพย์ ศรีสุวรรณเกศ (29 ธันวาคม 2559) “สร้าง ‘แบรนด์แห่งชาติ’ กลยุทธ์ทางการค้าไทยต้องไปต่อ” สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) สืบค้นที่: <https://tdri.or.th/2016/12/biz-2016-12-29/>

การปลูก/การผลิต การเก็บเกี่ยว การบรรจุภัณฑ์ การแปรรูป การตลาดและการขายทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดหน่วยงานทำหน้าที่เป็นผู้ผลักดันสินค้า (Product Champion) ที่มีอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนในการดูแลและรับผิดชอบตลอดห่วงโซ่การค้าผลไม้ อีกทั้งผู้ประกอบการไทยจะต้องรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคมวิชาชีพ พัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมถึงการพัฒนาระบบให้การรับรอง (Certification) มาตรฐานการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าเกษตรกรและผู้ประกอบการที่อยู่ในห่วงโซ่การค้าภายใต้แบรนด์แห่งชาติ จะทำงานได้มาตรฐานเดียวกัน เพื่อสร้างความมั่นใจกับคุณภาพผลผลิตที่ส่งออกไป

2.3.2.2 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยเข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

วิวัฒนาการการขยายการค้าระหว่างประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ระยะหรือรูปแบบ ดังนี้

- 1) ระยะ/รูปแบบ ที่ 1: เป็นการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีฐานการผลิตในประเทศของตน และพึ่งพาผู้นำเข้าในต่างประเทศ
- 2) ระยะ/รูปแบบ ที่ 2: ส่งออกฐานการผลิตสินค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อลดอุปสรรคจากภาษีอากรนำเข้า พร้อมกันจัดตั้งสำนักงานขายทำหน้าที่ดูแลการกระจายสินค้าในต่างประเทศ เป็นรูปแบบการขยายที่อาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์ของสินค้าเป็นตัวขับเคลื่อนการขาย
- 3) ระยะ/รูปแบบ ที่ 3: ส่งออกพ่อค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อไปครอบครองและควบคุมช่องทางนำเข้าและกระจายสินค้าในต่างประเทศ ไม่จำเป็นต้องอาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์สินค้า แต่อาศัยอำนาจในการครอบครองกลไกการตลาดในต่างประเทศ
- 4) ระยะ/รูปแบบ ที่ 4: ส่งออก Platform เพื่อสร้างอำนาจในการกำกับและทิศทางของตลาด เพราะ Platform ทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นตลาดกลางหรือศูนย์กลางการค้าขายผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่ซัพพลายเออร์หรือเจ้าของสินค้า และผู้ซื้อและผู้บริโภคจำนวนมาก สามารถสื่อสารและรับรู้ความต้องการซึ่งกันและกันได้ จนเกิดเป็นการซื้อขายสินค้าและบริการ ทั้งนี้ Platform ต้องทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้า ซึ่งประกอบด้วย การโฆษณา การสั่งซื้อสินค้า การจัดส่ง บริการหลังการขาย และการชำระเงิน เจ้าของ Platform จึงสามารถใช้ Platform เป็นเครื่องมือหรือกลไกในการสร้างโอกาสที่จะควบคุมทิศทางการค้า รวมถึงการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย เช่น พฤติกรรมการบริโภคของผู้ซื้อสินค้าแต่ละประเภทในแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

จะเห็นว่า ไม่มีประเทศที่ก้าวหน้าทางเศรษฐกิจแล้วประเทศใด จะพึ่งการค้าระหว่างประเทศในรูปของการส่งออกสินค้า แต่เพียงอย่างเดียว ทุกประเทศต่างก็ส่งเสริมและเร่งผลักดันการขยายการค้าในรูปแบบอื่น ๆ ด้วยกันทั้งนั้น เช่น การจัดตั้งฐานผลิตสินค้าในต่างประเทศ การส่งเสริมให้ธุรกิจออกไปแทรกตัวในระบบค้าปลีกต่างประเทศ หรือการสร้าง E-commerce Platform รองรับการค้าขายให้กับผู้ซื้อและผู้ขายทั่วโลก

เป็นต้น ในส่วนของผักและผลไม้ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตได้เหมือนสินค้าอุตสาหกรรม ดังนั้น ความพยายามขยายการค้าผักและผลไม้ที่ปลูกในไทย นอกเหนือจากการส่งออกสินค้า จึงควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้คนไทยออกไปประกอบธุรกิจการค้าในต่างประเทศ เพื่อยกระดับอำนาจในการควบคุมช่องทางการกระจายสินค้าไทยในต่างประเทศ

ปัจจุบันมีนักศึกษาจีนเข้ามาศึกษาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก กลุ่มที่เลือกมาเมืองไทยส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางตอนใต้ของจีนอย่าง หนานหนิง คุณหมิง อาจเป็นเพราะอยู่ในพื้นที่ใกล้ชิดและมีความสัมพันธ์กับไทยในเรื่องธุรกิจการค้าระหว่างกันค่อนข้างมาก คุณสมบัติของนักศึกษาจีน คือความกระตือรือร้น มุ่งมั่นและรับผิดชอบ และมีความเป็นพ่อค้าอยู่ในสายเลือด โดยหนึ่งในเหตุผลที่เลือกเรียนต่างประเทศ คือ แสวงหาโอกาสการประกอบธุรกิจในประเทศหลังเรียนจบ⁷ ในทางกลับกัน ปัจจุบันนักศึกษาไทยก็มีความนิยมไปศึกษาต่อที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น แต่เป็นที่น่าเสียดายว่า นักศึกษาไทยส่วนใหญ่ กลับไม่มีเป้าหมายในการเรียนภาษาจีนหรือมาศึกษาในจีนที่ชัดเจน ดังนั้น ระหว่างที่พำนักและศึกษาในจีน ก็ไม่ได้ใช้โอกาสที่จะเรียนรู้ระบบการค้าและธุรกิจในจีนอย่างลึกซึ้ง เพราะไม่เคยตั้งใจที่จะอยู่ทำงานต่อที่จีนหลังเรียนจบ อาจเนื่องด้วยบริษัทไทยที่อยู่ในจีนมีค่อนข้างน้อย รัฐบาลไทยควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพของเอกชน เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย วางแผนที่จะใช้ประโยชน์จากการมีนักศึกษาไทยที่เรียนอยู่ในจีน ให้เป็น “นักการค้า” รุ่นใหม่ที่ฝังตัวอยู่ในประเทศจีน ทั้งนี้ อาจจะดำเนินการใน 2 ด้าน คือ

- ในระยะเริ่มต้น อาจเริ่มด้วยการสนับสนุนนักศึกษาไทยที่กำลังศึกษาอยู่ในจีนอยู่แล้ว โดยเจาะไปที่นักศึกษาบางกลุ่มที่มีความต้องการที่จะประกอบธุรกิจในจีนอยู่แล้ว เช่น กลุ่มนักศึกษาไทยกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยในเมืองกวางเจา ประเทศจีน ตอนนี้อาศัยประจำอยู่เมืองกวางเจา และได้จัดทำเว็บไซต์โฆษณา⁸ เสนอบริการช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่ต้องการทำการค้ากับจีนในเรื่องต่างๆ เช่น รับเป็นล่ามเพื่อการติดต่อธุรกิจ ตัวแทนจัดหาและสั่งซื้อสินค้าจากประเทศจีน ตัวแทนการตรวจสอบสินค้า (QC) เป็นต้น
- ในอนาคต หน่วยงานรัฐควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพกำหนดยุทธศาสตร์ระยะยาวในการปั้นเยาวชนไทยให้เป็นพ่อค้าในประเทศจีน ผ่านการจัดตั้งทุนการศึกษาให้กับเยาวชนไทย เพื่อไปศึกษาต่อในประเทศจีน โดยกำหนดหลักสูตรและวิชาที่จะต้องศึกษาอย่างชัดเจน ภายใต้สัญญาใช้ทุนกำหนดให้อยู่ปฏิบัติงานให้กับธุรกิจไทยที่ลงทุนในจีน หลังเรียนจบ

⁷ วรรณโชค ไชยสะอาด (11 มกราคม 2561) “ขยัน มุ่งมั่น หัวการค้า” เมื่อนักศึกษาจีนมาเรียนเมืองไทย” โพสต์ทูเดย์ สืบค้นที่: <https://www.posttoday.com/politic/report/534883>

⁸ <https://www.facebook.com/Gz-Town-1459158974304841/>

3. การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว

3.1 การบูรณาการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ห่วงโซ่การท่องเที่ยวนอกจากจะประกอบด้วยผู้มีส่วนได้เสีย เช่น บริษัทท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร รถขนส่ง ร้านขายของที่ระลึกแล้ว ยังมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่กำกับดูแลทั้งการท่องเที่ยวและกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในกรณีการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากการเดินทางมาทางถนน นอกจากตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากรแล้ว ยังมีกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลรถท่องเที่ยวที่เข้ามาตามเส้นทางนี้ และที่ละเลยไปไม่ได้ คือ ชุมชนที่อยู่ในท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น การบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวจึงมีส่วนสำคัญในการช่วยให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

สำหรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A ปัญหาที่เกิดขึ้นจนกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่อยู่ในประเทศไทย เกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างการส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแล และการรับรู้ของชุมชน ซึ่งเป็นผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ในการสร้างสมดุลให้เกิดขึ้นต้องอาศัยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แผนบริหารความเสี่ยงในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

ตลาดนักท่องเที่ยวจีนเริ่มเข้ามาประเทศไทยอย่างมาตั้งแต่ พ.ศ. 2555 ทั้งทางอากาศ และทางถนน ผ่านเส้นทาง R3A จำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาแก่จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากเกินขีดความสามารถที่จะรองรับได้ ปัญหาของนักท่องเที่ยวจีนตามเส้นทาง R3A เป็นกรณีศึกษาหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นว่า ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวควรคำนึงถึงขีดความสามารถของแหล่งท่องเที่ยวและศักยภาพของผู้ประกอบการ รวมถึงการรับรู้ของชุมชนที่มีผลต่อการยอมรับนักท่องเที่ยว ดังนั้นในการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการ และท้องถิ่นต้องมีการบูรณาการเพื่อจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบทั้งต่อชุมชนและนักท่องเที่ยว

2. การบูรณาการกับการกำกับดูแลเชิงรุก

ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาเพื่อให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ในประเทศไทยสามารถดำเนินต่อไปได้มีดังนี้

- การให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการดูแลรถท่องเที่ยว

เนื่องจากประเทศจีนไม่ได้เป็นภาคีสัญญาวาดด้วยการจราจรทางบกระหว่างประเทศ จึงทำให้นักท่องเที่ยวจีนไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล อีกทั้งใบอนุญาตขับรถรวมถึงคู่มือจดทะเบียนรถเป็นภาษาจีน ในประกาศกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้เอกสารดังกล่าวต้องเสนอพร้อมฉบับแปลที่เป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษซึ่งรับรองการแปลจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศจีน ได้แก่ บริษัทแปลเอกสารที่รัฐบาลจีนให้การรับรอง (Notary Public Office) ซึ่งเป็นปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะต้องใช้เวลาดำเนินการที่นานมาก แนวทางในการปรับปรุงสามารถดำเนินการได้ดังนี้

- ให้ผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติรถจักรยานยนต์และมัคคุเทศก์ พ.ศ.2551 ประเภทยานพาหนะจากต่างประเทศเป็นผู้แปลเอกสารและให้สถานทูตหรือสถานกงสุลจีนเป็นผู้รับรองเอกสาร หรือ
- ให้ผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติรถจักรยานยนต์และมัคคุเทศก์ พ.ศ.2551 ประเภทยานพาหนะจากต่างประเทศเป็นผู้แปลและรับรองเอกสาร ในกรณีที่รถท่องเที่ยวทำผิดกฎหมายให้ผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์นั้นเป็นผู้รับผิดชอบ

- การมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติการนำเขารถท่องเที่ยว

ปัจจุบันการขออนุญาตนำเขารถท่องเที่ยวตามประกาศกรมการขนส่งทางบก ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ต้องเสนอมายังกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายพิจารณาอนุมัติ ซึ่งเป็นผลให้การดำเนินการให้ระยะเวลา 3 – 5 วัน หากมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติก็จะช่วยลดเวลาดำเนินการ อีกทั้งยังกำกับดูแลได้ดีกว่าเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่นำเขารถท่องเที่ยว

3.2 การสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ประเทศไทยสามารถเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 3 ประการ โดยมีแนวทางดังนี้

1. การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

โดยปกตินักท่องเที่ยวที่เดินทางตามเส้นทาง R3A เป็นนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ สังเกตได้จากพาหนะในการท่องเที่ยวเป็นรถยนต์ราคาแพง เลือกพักในโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาว นักท่องเที่ยวเหล่านี้อยู่ในวัยทำงานและมีรายได้สูง วัตถุประสงค์หนึ่งในการเลือกรูปแบบการท่องเที่ยวแบบนี้ เนื่องจากต้องการเดินทางเป็นครอบครัว ข้อเสนอแนะในการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ดังนี้

- ปรับเปลี่ยนการดำเนินการเพื่อขออนุญาตนำเข้ารถท่องเที่ยว เนื่องจากขั้นตอนในการขออนุญาตนำรถท่องเที่ยวจีนเข้ามาในประเทศไทยเป็นปัญหาที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก ดังนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนโดยเฉพาะอย่างยิ่งเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาตให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการตัดสินใจในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว
- การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One – Stop Service) เพื่อให้การทำใบขับขี่ชั่วคราว การอบรมกฎระเบียบจราจร การทำประกันภัยรถยนต์ การตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขี่ สามารถทำได้ที่ด่านพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ซึ่งการบริการแบบเบ็ดเสร็จนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกได้อย่างมาก เพราะลดความจำเป็นที่จะต้องเดินทางจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 มาถึงขนส่งจังหวัดเชียงราย
- การพัฒนาทักษะด้านภาษาจีนให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ได้แก่ ตรวจคนเข้าเมือง และกรมการขนส่งทางบก ไม่สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวด้วยภาษาจีน จึงควรมีการอบรมเพื่อเพิ่มทักษะในด้านนี้ ซึ่งจะช่วยให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวอันจะทำให้การดำเนินการเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

2. การเพิ่มจำนวนวันพำนัก

แผนการท่องเที่ยวของทัวร์คาราวานโดยปกติจะพำนักอยู่ในประเทศไทยที่ 4 – 5 วัน โดยมีจุดหมายที่สำคัญ คือ เชียงรายและเชียงใหม่ และอาจจะเพิ่มเป็น 10 – 15 วัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนจุดหมายที่ต้องการท่องเที่ยว เช่น แม่ฮ่องสอน สุโขทัย นครสวรรค์ กรุงเทพฯ พัทยา ภูเก็ต ข้อเสนอแนะในการเพิ่มจำนวนวันพำนักสำหรับการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A มีดังนี้

- การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้น โดยให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจีนกลุ่มนี้ อาจจะกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวทัวร์คาราวาน เป็นนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวโดยทั่วไป กล่าวคือ ความต้องการด้านท่องเที่ยวแล้วยังชื่นชอบการช้อปปิ้ง เนื่องจากสามารถชมทิวทัศน์ และสัมผัสวัฒนธรรมท้องถิ่นได้อย่างใกล้ชิด จึงควรประชาสัมพันธ์เส้นทางช้อปปิ้งเพื่อการท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้
- อนุญาตให้รถท่องเที่ยวสามารถเข้า – ออก ได้ทุกด่านพรมแดน ทั้งนี้จะช่วยขยายเส้นทางการท่องเที่ยวให้กว้างและไกลขึ้น เช่น จากภาคเหนือไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และออกจากประเทศไทยที่จังหวัดหนองคาย เข้าสู่เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และกลับออกไปทางเส้นทาง R3A ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ในความเป็นจริงแล้วรูปแบบนี้เคยปฏิบัติมาเดิมก่อน แต่ระงับไปเมื่อกรมการขนส่งทางบกจะกำหนดมาตรการควบคุมรถท่องเที่ยว

3. การเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย

โดยทั่วไปแล้วนักท่องเที่ยวจีนมีพฤติกรรมชอบจับจ่ายใช้สอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการซื้อหาของฝาก และของที่ระลึก ต่างกันที่สินค้าที่เป็นที่นิยมนอกจากสินค้าฟุ่มเฟือยที่ซื้อหาได้ตามห้างสรรพสินค้าแล้ว ยังมีสินค้าพื้นเมืองที่พบเห็นตามเส้นทางท่องเที่ยว ข้อเสนอแนะมีดังนี้

- จัดตั้งร้านค้า/ศูนย์สินค้าพื้นเมือง (OTOP) บริเวณชายแดน วัตถุประสงค์หนึ่งของการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวาน คือ เพื่อต้องการซื้อหาสินค้าในช่วงขากลับ ดังนั้น พื้นที่ด้านชายแดนจึงเป็นจุดที่สำคัญสำหรับการจำหน่ายสินค้าที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก ดังนั้น ควรจัดตั้งศูนย์การจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองบริเวณชายแดน เช่น เชียงของ เชียงแสน เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถซื้อหาก่อนออกไปจากประเทศไทย อันจะเป็นการช่วยสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น

- การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E – wallet) ประเทศจีนได้พัฒนาเข้าสู่สังคมไร้เงินสดอย่างรวดเร็ว การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นที่นิยมในประเทศจีน แม้กระทั่งพ่อค้าแม่ค้าร้านค้าริมทางหรือในตลาดนัด และชาวบ้านทั่วไปก็ชำระเงินด้วยระบบนี้กันอย่างแพร่หลาย ในขณะที่ประเทศไทยยังนิยมใช้เงินสด การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยนิยมใช้เฉพาะในกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีการศึกษา หรือในห้างสรรพสินค้า จึงควรพัฒนาให้มีการใช้แพร่หลายขึ้น เพื่อการซื้อสินค้าและบริการสามารถกระทำได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3.3 การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว

การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวมี 2 นัยยะ คือ การป้องกันการแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนยังเกิดขึ้นตลอดเวลา โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวหลักอย่างจังหวัดเชียงใหม่ และการรักษาให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการและบุคลากรในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ความไม่พร้อมของกำลังคนเป็นข้ออ้างหนึ่งที่ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแทรกแซงห่วงโซ่การท่องเที่ยว หากต้องการแข่งขันกับผู้ประกอบการจีน ผู้ประกอบการไทยควรเน้นด้านคุณภาพ โดยเฉพาะคุณภาพด้านการบริการ⁹ จึงจำเป็นที่ประเทศไทยต้องพัฒนาผู้ประกอบการไทยและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งด้านการบริหารจัดการ การให้บริการ และภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร

⁹ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

2. การกระจายผลประโยชน์ด้านท่องเที่ยว

โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจีนมักจะเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์เมื่อเห็นว่ามีมูลค่ามากพอและคุ้มค่าที่จะลงทุน¹⁰ ก็จะอาศัยช่องโหว่ต่าง ๆ เข้ามาลงทุนเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ซึ่งบางครั้งจะมีคนไทยร่วมอยู่ด้วยหรือเป็นผู้ดำเนินการแทน (Nominee) ส่วนใหญ่เป็นการเอาเปรียบผู้ประกอบการท้องถิ่นและทำให้รัฐสูญเสียผลประโยชน์ในการจัดเก็บรายได้ เป็นผลให้ผลประโยชน์ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวทั้งหมดหรือบางส่วนตกอยู่ในมือของผู้ประกอบการจีน เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวจึงควรกระจายผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวดังนี้

○ การกระจายผลประโยชน์ไปยังแหล่งท่องเที่ยวรอง

ผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันมุ่งเน้นที่เมืองท่องเที่ยวหลัก เป็นผลให้ผู้ประกอบการจีนมักเข้าไปลงทุนและแสวงหาผลประโยชน์ในเมืองท่องเที่ยวหลัก อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีแนวคิดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ซึ่งจะช่วยกระจายผลประโยชน์จากเมืองท่องเที่ยวหลักไปสู่เมืองรอง รวมถึงท้องถิ่น ซึ่งช่วยสร้างความพึงพอใจให้แก่ท้องถิ่น¹¹ และเข้าใจในคุณค่าของการท่องเที่ยว และนำไปสู่การปกป้องและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

○ การกระจายตลาดนักท่องเที่ยว

การพึ่งพิงนักท่องเที่ยวเพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือประเทศใดประเทศหนึ่ง เป็นการสร้างความเสี่ยงให้แก่ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ทั้งความเสี่ยงในเรื่องรายได้และความเสี่ยงในการถูกแทรกแซงเนื่องจากผู้ประกอบการจีนมักจะเข้ามาลงทุนเมื่อมีนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากในการลดความเสี่ยงในเรื่องรายได้นั้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาคเดินทางท่องเที่ยวในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน อีกทั้งมีความต้องการด้านท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน การมีนักท่องเที่ยวจากหลากหลายประเทศและภูมิภาคจะช่วยให้มีรายได้ อย่าง นอกจากนี้ตลาดท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ ตลาดนักท่องเที่ยวไทย แม้ไม่ได้นำเงินตราเข้าสู่ประเทศดังเช่นตลาดนักท่องเที่ยวต่างประเทศ แต่เป็นตลาดใกล้เคียงที่ใหญ่ที่สุด และถูกแทรกแซงได้ยากที่สุด

3. ความชัดเจนของกฎหมายและการบังคับใช้

ผู้ประกอบการธุรกิจจีนมักอาศัยความไม่ชัดเจนของกฎหมายไทยเป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น คนจีนคุ้นเคยกับการอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่เข้มงวด เมื่อมาอยู่ในประเทศไทยซึ่งกฎหมายไม่ชัดเจน อีกทั้งไม่มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด จึงอาศัยเป็นช่องทางในแสวงหาผลประโยชน์ ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐจึงควรวางแผนปรับปรุงกฎระเบียบให้ชัดเจนและทันต่อสถานการณ์ให้

¹⁰ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

¹¹ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ครอบคลุมกับปัญหาที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น อีกทั้งส่งสัญญาณให้ภาคเอกชนได้รับทราบและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์¹²

4. การใช้สื่อออนไลน์ และ Social Media

สื่อออนไลน์และ Social Media นับเป็นสื่อที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีผู้ใช้เป็นจำนวนมากและไร้ขอบเขต จึงทำให้สามารถแพร่กระจายข่าวสารไปยังสาธารณชนได้อย่างรวดเร็ว การใช้สื่อประเภทนี้อาจส่งผลกระทบทั้งในทางลบและทางบวกได้ในเวลาเดียวกัน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนเป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวมาก กระแสสังคมที่ต่อต้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิพากษ์วิจารณ์บนสื่อออนไลน์จะกระทบกับความเชื่อมั่นและความต้องการเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนอย่างรุนแรงและกว้างขวาง¹³ อาจส่งผลให้สูญเสียตลาดนักท่องเที่ยวจีน

5. การบูรณาการในและนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว

การบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่และผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและกำกับดูแล และชุมชนในแหล่งท่องเที่ยว เป็นเครื่องมือสำคัญทั้งการปกป้องคุณค่าในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวให้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

6. การจัดตั้งสมาคมสำหรับการท่องเที่ยวแบบคาราวาน

ควรมีการจัดตั้งเป็นสมาคมอย่างเป็นทางการในประเทศไทย เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในเครือข่ายเดียวกันอยู่แล้ว เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองกับบริษัทขายแพ็คเกจในจีน อีกทั้งยังเป็นองค์กรร่วมหารือกับภาครัฐในกรณีที่เกิดปัญหา ในทางกลับกันยังสามารถเผยแพร่ข่าวสารให้แก่ภาครัฐ ซึ่งช่วยให้การส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.4 ความท้าทายในอนาคต

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ด้านการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นพบว่ามีความท้าทายในหลาย ๆ ด้าน ทั้งด้านกฎระเบียบ ด้านยุทธศาสตร์ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่องเที่ยว เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางระหว่างประเทศ การดำเนินนโยบายของประเทศหนึ่งย่อมส่งผลกระทบต่ออีกประเทศหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งความท้าทายต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีดังนี้

1. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนลาว – จีน

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) ที่ชายแดนลาว – จีนในแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเอกชนจีนได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวในการพัฒนาให้

¹² ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

¹³ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

เป็นเขตเศรษฐกิจเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวเป็นเวลา 90 ปี เขตเศรษฐกิจนี้ตั้งอยู่บนพื้นที่ 20 ตารางกิโลเมตร ในด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วยโรงแรมระดับ 5 ดาว รีสอร์ท สนามกอล์ฟ แหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม และห้างสรรพสินค้า เขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงามนับเป็นสิ่งท้าทายที่สุดสำหรับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากอยู่ติดกับชายแดนประเทศจีน เขตเศรษฐกิจเฉพาะนี้อาจกลายเป็นจุดหมายใหม่ของนักท่องเที่ยวจีนรวมถึงทัวร์คาราวาน

2. การพัฒนาไฟสายบ่อเต็น – นาเตย – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์

การพัฒนาไฟสายนี้มีผลกระทบอย่างมากทั้งรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวและเส้นทางการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น การเดินทางไปยังหลวงพระบางซึ่งตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันนิยมเดินทางทางแม่น้ำโขงโดยลงเรือที่เมืองห้วยทรายซึ่งต้องใช้เวลา 2 วันจึงจะถึงเมืองหลวงพระบาง เนื่องจากระหว่างทางต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่ง 1 คืน แต่การเดินทางโดยรถไฟสามารถเดินทางจากบ่อเต็นถึงหลวงพระบางได้ภายในไม่กี่ชั่วโมง ไฟสายนี้มีแนวโน้มช่วยให้การท่องเที่ยวในหลวงพระบางได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งนอกจากใช้เวลาในการเดินทางน้อย เดินทางได้สะดวกรวดเร็วแล้วยังเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในลาว ได้แก่ วังเวียง เวียงจันทน์ และเข้าสู่หนองคายของประเทศไทย¹⁴ ปัจจุบันเริ่มมีผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนไปประกอบการในหลวงพระบางเพื่อรอคอยโอกาสเมื่อการก่อสร้างรถไฟแล้วเสร็จ นอกจากนี้อาจมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวแบบคาราวานทำให้เสื่อมความนิยม

3. การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมคู่ขนานกับเส้นทาง R3A

โครงข่ายคมนาคมที่จีนพัฒนาควบคู่กับเส้นทาง R3A ได้แก่ มอเตอร์เวย์ และเส้นทางแม่น้ำโขง

• โครงการพัฒนามอเตอร์เวย์

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่จีนได้รับสัมปทานก่อสร้างและเก็บค่าผ่านทางจากสปป.ลาว มอเตอร์เวย์สายนี้จะช่วยให้รถท่องเที่ยวเดินทางถึงภาคเหนือของไทยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจำนวนมากขึ้น จึงควรที่ประเทศไทยจะวางแผนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานที่อาจจะเพิ่มขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตามกรมการขนส่งทางบกควรต้องปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการนำเข้ารถท่องเที่ยว มิฉะนั้นรถท่องเที่ยวจีนทั้งหมดอาจเปลี่ยนจุดหมายไปสปป.ลาวแทน

• การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง

ปัจจุบันการท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขงไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากการเดินทางใช้เวลานานถึง 12 ชั่วโมง อีกทั้งระหว่างทางยังไม่มีแหล่งท่องเที่ยว ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเองก็ประสบปัญหาไม่คุ้มทุน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะเดินทางกลับเข้าจีนโดยรถบัสตามเส้นทาง R3A นักท่องเที่ยวไม่นิยมโดยสารเรือจากเชียงแสนกลับไปเชียงรุ่ง เนื่องจากการล่องเรือทวนน้ำจะใช้เวลามากกว่า 12 ชั่วโมง ทำให้ต้องตีเรือเที่ยวเปล่ากลับเพราะไม่มีนักท่องเที่ยว ดังนั้น หากในอนาคตมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขง และการ

¹⁴ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

เดินทางกลับโดยใช้มอเตอร์เวย์ที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่ จะทำให้การท่องเที่ยวเป็นที่ยอมรับซึ่งผลกระทบจะเกิดแก่อำเภอเชียงแสนเนื่องจากเป็นท่าเรือปลายทางของการท่องเที่ยว จึงวางควรวางแผนในการปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้เพื่อให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเป็นของผู้ประกอบการไทยมากที่สุด รวมถึงเรือท่องเที่ยวขนาดเล็กที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง

4. การใช้เทคโนโลยีในการท่องเที่ยว

ปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทอย่างมากต่อการท่องเที่ยวในทุกขั้นตอน มีทั้งเทคโนโลยีช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถจองพาหนะเดินทาง จองที่พัก ค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเดินทาง ชำระเงินได้ด้วยตัวเอง นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อมัคคุเทศก์ ซึ่งเคยเป็นผู้ให้ข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวหมดความสำคัญเนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถหาข้อมูลเองได้จากเว็บไซต์ต่าง ๆ รวมถึงขาดรายได้พิเศษค่านายหน้า (Commission) จากร้านขายสินค้าและของที่ระลึก เนื่องจากมีช่องทางการขายสินค้าออนไลน์เพิ่มขึ้น หากมัคคุเทศก์ไม่พัฒนาให้สามารถดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวได้ จะทำให้การประกอบอาชีพมัคคุเทศก์ประสบปัญหาได้ในอนาคต¹⁵ แม้กระทั่งทัวร์คาราวานซึ่งปัจจุบันซึ่งต้องอาศัยบริษัทท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์เป็นหลักจัดการท่องเที่ยวก็อาจได้รับผลกระทบ ดังนั้นจึงควรใช้บทเรียนที่ได้จากการท่องเที่ยวแบบคาราวานตามเส้นทาง R3A ในการวางแผนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้

¹⁵ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

Executive Summary

1. Background

1.1 Signification

R3A (Road 3 Asia) is a connecting route between China – Lao PRD – Thailand along the North-South Economic Corridor (NSEC) under the Greater Mekong Subregion (GMS) economic cooperation. R3A route connects land transportation from Kunming in Yunnan to Bangkok of Thailand, cutting through three countries: China, Lao PDR and Thailand. It connects Kunming – Lao PDR (Boten – Luang Namtha – Huay Nam Sai) – Chiang Rai – Bangkok, covering the distance of over 1,800 kilometers. The route can be divided into 3 sections –China: Kun Ming – Chiang Rung – Bohan, approximately 837 kilometers, Lao PDR: Boten – Luang Namtha – Huay Nam Sai, approximately 250 kilometers, and Thailand: Chiang Khong – Bangkok, approximately 810 kilometers. The route aims to facilitate trade, reduce logistic cost, increase income for low-income group and encourage the development of area in the country and border as well as enhancing tourism. The construction for the project is supported by China, Lao PDR, Thailand and Asian Development Bank (ADB).

Officially launched in 2008, R3A has been in used for 10 years. During the first couple of years, the crossover between Thailand and Lao PDR would require a car ferry. It was not until 2010 that the construction of Mekong Bridge began and was finally completed on 12 December 2012. The official launch for usage was on 11 December 2013 with the formal name of the Fourth Thai–Lao Friendship Bridge (Chiang Khong – Huay Sai). It is a bridge that crosses over Mekong River connecting between Thailand (Baan Don Maha One, Chiang Khong District, Chiang Rai Province) and Lao PDR (Baan Dong, Meung Huay Sai, Bokeo District) with a distance of 2.48 kilometers. The Fourth Thai-Lao Friendship Bridge allows the transportation on this route to be more convenience and quick, minimizing travel time between Bangkok and Kunming to just 20 hours. The benefit from utilization R3A to transport people and goods rockets as proven by the increase of import and export number through Chiang Khong customs.

Although the Chiang Khong – Huay Sai Mekong Bridge is the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge to support the development of the North-South Economic Corridor (NSEC) and even though it was completed after the second Thai-Lao Friendship Bridge

that connects Mukdahan – Savannakhet on R9 to support the development of the East-West Economic Corridor (EWEC) which connects Thailand – Lao PDR – Vietnam, the economic activity that takes place on R3A is much more populated and intense than R9. What's more, both Thai and Chinese government have planned to optimize the benefit from R3A route.

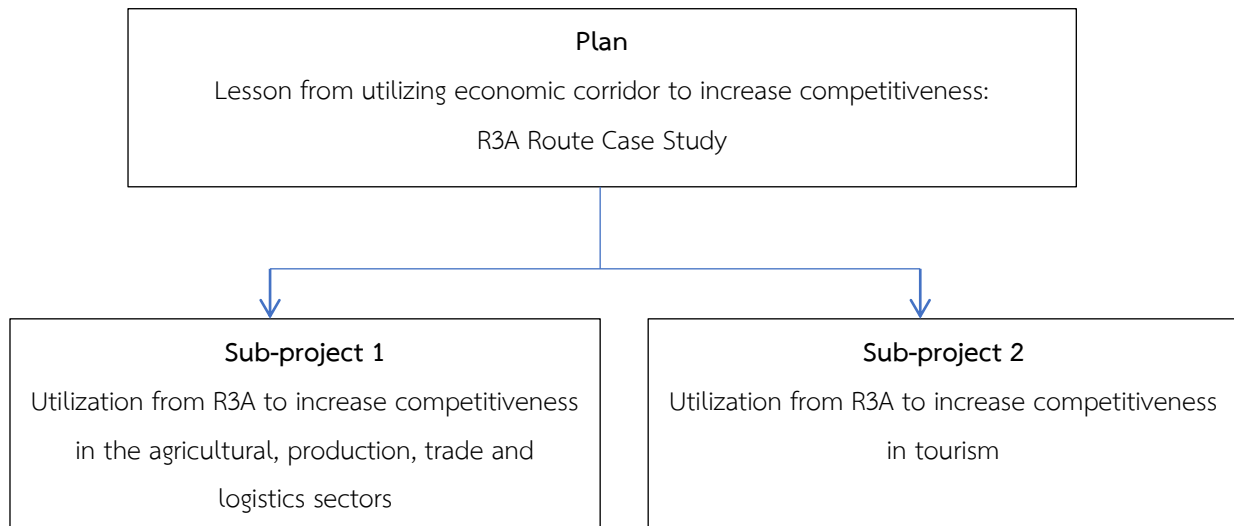
However, many have expressed concerns that both Thai government and Thai private sector cannot seize opportunity and utilize the R3A as much as anticipated when compared to China. This, in a long run, may incur negative effect on comparative competitiveness of Thai business in the agricultural, production, trade, logistics and tourist sectors. Therefore, after the implementation of Thai-Lao Friendship Bridge which completes R3A route for traveling and transportation and after having been in used for a while, it deems necessary to carry out formal assessment of utilization experience of R3A on the aspect that impacts the enhancement of competitiveness of Thai entrepreneurs in comparison with foreign entrepreneurs. The finding can be concluded as lesson and information for introducing policy and strategies to enhance the competitiveness of the country through the development of economic corridor and the connectedness of transportation and logistics with neighboring countries in the future.

1.2 Research objective

- 1) To review the related policy and strategies of Thai, Lao and Chinese governments regarding the utilization of R3A to increase the competitiveness
- 2) To explore and analyze the competitive situation occurred from the transportation on R3A
- 3) To assess the benefit from R3A route in relation to the comparative competitiveness of Thai entrepreneurs in the sectors of agriculture, production, trade, logistics and tourism
- 4) To analyze the data from experience as a lesson to be the information for the entrepreneurs to initiate the policy and strategies to improve competitiveness of Thailand both in government and private sectors
- 5) To integrate the findings of the study, present and publicize to the stakeholders both in government and private sectors

1.3 Research framework

As R3A is a route for both people and goods transport, this research program, hence, divides the operation into 2 sub-projects. The first one focuses on the competitiveness of the agricultural, production, trade and logistics that relates to goods transport while the second one focuses on tourism which is an industry related to people (as shown in Picture E-1).



Picture E-1 Research structure

Both sub-projects are operated under the same concept framework and research process, and only differs regarding the industry which is the subject of the study.

2. Utilization from R3A to increase competitiveness in the agricultural, production, trade and logistics sectors

2.1 Utilization summary from R3A

2.1.1 Economic investment along the route

The evaluation of the investment along the route of R3A both in Thai area at Chiang Khong District, Chiang Rai Province, Bokeo Province and Luang Namtha Province, Lao PDR and Yunnan Province in China roughly concludes that:

- **Investment situation in Chiang Khong District**

The implementation of R3A route service which is 10 kilometers from the city along with the requirement of passport only at the bridge checkpoint and border pass only at Buck checkpoint reduce the massive number of foreigners who wish to stay at Chiang Khong district before crossing over Mekong River, and as a result reduce significant income from tourism. Although more investment in the area has been increased from the central government's budget to build infrastructure, the price of land where the route cuts through has skyrocketed 10 times higher. Some of the original owners might benefit from the higher land price but those who obtain the most benefit are businessmen and investors who invested in the land early and speculated the price until it shot up. As time passes, this damages the economic development in the area because the price of the land becomes too high and does not worth the investment. Many investors who thought of investing changed their mind because of elevated cost. Moreover, the infrastructure investment from the government cannot draw interest from investors to invest in the area.

- **Investment situation in Bokeo Province and Luang Namtha Province, Lao PDR**

Although R3A route improves the quality of life for people in the area, whether on goods transport, commute, and public utilities, most investment in Bokeo and Luang Namtha have been carried out by Chinese capitals that disseminated quickly throughout the route. There are both major and minor investors in Lao PDR that focus their investments on agricultural, goods, service and logistic sectors. The investment from Chinese investors come in many forms such as renting the land from the Lao government and local people. This leads to employment of certain Laos as laborers; however, some of the rental contracts were carried out without government consent or provincial authorities so locals were taken advantages off in the contracts. Certain Chinese investment such as orchid farm creates number of problems to the local communities, especially on environment. The influence of Chinese capital has dominated Lao economy both in Bokeo and Luang Namtha which in turn makes the economy and society of Lao people dependent on Chinese.

- **Investment situation in Yunnan**

Following the implementation of R3A route service, after reviewing two of the National Economic and Social Development plans: the 12th plan (2011 – 2015) and the 13th plan (2016 – 2020), clarity regarding investment and utilization of R3A route from both

government and private sectors in the national and provincial levels of China is eminent. This can be summarized in comparative statement that while Thailand only focuses on the connection between transport and logistics and lacks clarity in other types of development to maximize the utilization from the route, China has tangibly operated on every aspect. These aspects include the connection between transport and logistics, the promotion of investment by Chinese capital along the R3A route, and the promotion of Chinese entrepreneurs to be competent in competitiveness and trade advantage throughout the route.

2.1.2 Route utilization for trade and transport benefit

When considering in micro-details of vegetable and fruit on R3A route, the influence of Chinese capital is protruding through the border between nations as Chinese capital gains the most benefit from vegetable and fruit trade whether importing Chinese products into Thailand or exporting Thai products to China. As for import case of Chinese vegetable into Thailand, from the front of farm activity in China to the wholesale market in Thailand, the actors consist of exporter, shipping agent, transport agent, and importer, all of which rely on Chinese capital.

As for exporting fruit produces to China, originally Thai packing house owners and entrepreneurs were main exporters but now Chinese packing house owners and entrepreneurs play more significant roles in buying Thai fruits in Thailand. The benefit or profit that once belonged to Thai packing house owners or Thai entrepreneurs have switched to the hand of Chinese. Therefore, although Thai farmers export more fruits with better prices, the benefit for Thailand which means the benefit for Thai farmers and entrepreneur in fruit business may not increase like the price number. Besides, in a long run, Chinese capital may control and dominate the production and sale in Thailand more, and is able to exploit increasingly greater number of benefit and profit from sales. Eventually, Thailand may gain very little despite the growing number of export. The meaning of this is although the export number is twice as much but the share in the supply chain that Thailand used to get is half, the benefit gained by Thailand does not increase while the resources in the country are more exploited for the fruit import.

2.2 Lesson summary

The information and findings from the field and interview are evaluated into 5 important lesson summaries that should be considered regarding related entities as follow:

2.2.1 The incompleteness of border trade import and export statistical data

The study finds that the statistical data of trade, import and export of agricultural products through border in this region has a significant deviation due to 2 factors including:

First factor: The border trade can be classified into formal trade or trade within the system or informal trade or trade outside the system. Regarding formal trade, the data may carry implicit deviation because the entrepreneur may declare the value of import goods lower than reality for less tax burden. On the contrary, the informal trade avoids custom declaration, intentionally evading the burden of tax and measures relating to goods inspection of import and export. This informal trade value does not include in the customs' import and export reports, making the statistics of border trade import and export lower than the actual trade volume.

Second factor: It is the deviation resulting from the modification in the country of origin with a hope to exploit the advantage from border trade rights along China border.

2.2.2 “Bypass” phenomenon of border provinces

The launch of the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge in Chiang Khong district as well as the enforcement of crossing border between Thailand and Lao PDR with passport only at the bridge checkpoint and the convenience from utilizing the bridge leads to the lack of necessity for tourists and business to carry out business in Chiang Khong. The city which was originally a stop-over and an economic area for tourism and trade has become a “bypass.” The related entities in the border area and central government agent must follow and assess the rapidly changing situation to handle the situation and utilize opportunity from occurring situations.

2.2.3 The importance of creating trade bargaining power

When considering the value chain of vegetable and fruit produces on R3A route between Thai and Chinese entrepreneurs, the influence of Chinese trade is dominant through the geographical border into Thai territory both in terms of vegetable import from China to Thailand and fruit export from Thailand to China. This results in China gaining more benefit from import and export of agricultural products on R3A as opposed to Thailand, and the gain ratio tends to increase following the influence of Chinese entrepreneurs in value chain of importing and exporting fruit and vegetable along R3A route.

2.2.4 Fair trade requiring more than the mutual elimination of tariff

The World Trade Organization (WTO) has promoted the global trade to be free on the basis of fairness and non-discrimination between member countries. However, by reducing the duty to be even, it does not mean that the competition will be even because each country may push non-tariff barrier which could be the “plus” for its entrepreneurs to exploit the benefit over foreign entrepreneurs. The information and analysis of vegetable and fruit trade between Chinese and Thai entrepreneurs on R3A route demonstrate several inherent “advantages” that Chinese entrepreneurs have over Thai entrepreneurs. They are the advantages that derive from the competence of Chinese entrepreneurs and advantages made possible by the “ecosystem” that comes from the trade culture, measures, and mechanical building from Chinese government agencies. They include:

a. The advantage from the competence of Chinese entrepreneurs

The assessment of competence from the comparative competitiveness shows that the Thai entrepreneurs have less competence than Chinese entrepreneurs in every aspect. The obvious ones include determination and boldness to do international business, the ability to gather and access the fund, the building of trade bargaining power, the search for new business opportunity from free trade and transport on R3A, the adaptability to situation in the emerging market and the building of business network and gathering. The competence that Thai entrepreneurs can compete with Chinese entrepreneurs are the innovation of goods, services and business models, the readiness and ability of personnel. However, the competences that are crucial to succeed in doing business on R3A route are

the network building and gathering as well as the trade bargaining power, the two which Thai entrepreneurs are clearly outperformed by the Chinese entrepreneur.

b. The advantage from the ecosystem

Apart from the competence of the entrepreneurs, the advantages and disadvantages in conducting business may be a result of the difference in the ecosystem that affect the competence of entrepreneurs both directly and indirectly. This ecosystem can be divided into a result from trade culture and a result from regulations and promotional measures from the government.

○ Ecosystem from trade culture

Apart from complicated regulation and strict enforcement from the government agency, the culture of Chinese agricultural trade is another factor that becomes an obstacle to Thai entrepreneurs who wish to carry out agricultural trade in China. Another obstacle for foreign business to trade in China is the permeating nationalism of Chinese trade culture.

○ Ecosystem from the government's regulations

Thai entrepreneurs have obvious disadvantages due to the discrimination in enforcing the laws and the difficulty in following the changing regulation. The special characteristics of Chinese legal system are as follow:

- China's law are numerous and complex. Each local government can issue regulation with varying details in conduct.
- China's law and regulation sometimes allows for the personal interpretation of high-rank officials
- China's law and regulation are tools to promote the strategies and policies of the country
- The strictness of law enforcement

○ Ecosystem from government's support measures

The Chinese government has introduced a policy since 2000 with intense promotion for Chinese business to venture abroad under the "Going Global" policy regarded as a key policy in the 10th National Economics and Social Development plan (2001 – 2005) through a variety of investment promotional measures namely

Financial and Taxation Policy, Risk-safeguard Mechanism, Information Service Network, Direction Guidance of OFDI and state-to-state assistance.

Meanwhile, Thailand still focuses on the importance of attracting foreign investment to the country without having any proactive measure for encouraging outward investment. The support from Thai government is fairly negligible when compared to China or Japan. Although the support of outward investment is part of the (draft) 13th National Economics and Social Development Plan, it only mentions that Thailand should give importance without specifying policy or concrete plans to do so. Therefore, the investment promotional policy in the present only consists of information dissemination, field visits, exhibition and business partner matching without having a designated “host” from the government agency. The interviews with domestic SMEs and large entrepreneurs yield a result that most outward investments are self-made though some of them may receive initial assistance from the government agency. With the aforementioned inequality, Chinese entrepreneurs can invest business in Thailand much easier than Thai’s in China.

2.2.5 The fragment of developing and implementing Thailand competitiveness strategy

The existing development of Thailand competitiveness strategy has two major issues.

First: The most clearly laid-out strategy is the strategy to improve the development area which focuses mostly on the construction and procurement of physical facilities. This kind of construction and physical improvement do not require any institutional transformation. Such strategy is easy to think of and carry out as it requires only the spending of money, and it often is a project that can easily gain political support. However, the strategies designed to build up the competence of Thai people or entrepreneurs and ecosystem to support or drive the competence of human competitiveness are abstract. No clear and explicit details of the project have been presented because they are much more difficult to execute and thereby requiring “intelligence” to think and patience to operate. For example, the proposals for the establishment of key special economic zones in the past 4-5 years only enlisted the detailed plan for road and rail construction but lack the detail showing the linkage to the effort to enhance the competence of Thai people or

entrepreneurs. Not to mention, the plans or projects regarding building people or Thai entrepreneurs' capacity to become globally competitive are relatively muddled.

Second: This issue concerns improper timing and the lack of prioritization in strategy execution. Works that should be done first are put aside while the precedence is given to the works that should be carried out later.

The strategy pushing development of R3A in Thailand is a good example to portray the mistake and incompleteness of Thai strategy's planning because it fixates on physical competence instead of people and Thai entrepreneur's competences. While Thai government supports and seriously promotes the development of R3A to connect with China, it lacks specific details regarding what way we can improve Thai business and entrepreneurs for Thai society to optimize benefits from R3A route. It only presents an illusion of China as a big market with billion consumers without considering the fact whether Thai capital and Thai goods have sufficient ability to compete successfully in the Chinese market, one of the most competitive markets in the world. It also ignores the fact that while Thailand wishes to expand trade in China, China also wants to tap into Thai market. When the Thai government only focuses on building transport route but overlooks the development of Thai entrepreneurs, allowing the opportunities for Chinese capitals to tap into almost every aspect of Thai economy. The verdict is that the constructed route, instead of being exploited to effectively allow Thai goods and capital to reap benefit from Chinese markets, likely provides a significant opportunity for Chinese goods and capital to flux into and eventually dominate the markets and trade in Thailand.

2.3.1 Passive strategy: minimizing disadvantages

2.3.1.1 Law enforcement

In the future, Chinese packing house owners may dominate Thai fruit industry until they have the monopoly to fixate the price and sales if the following legal measures are not enforced effectively.

- Foreign business act
- Work permit
- Competition law

- Other regulations that governs the agricultural export by Chinese packing house owners such as the requirement that produces must be planted and processed under the Good Agricultural Practice (GAP) and the Good Manufacturing Practice (GMP) as well as paying the due tax.

2.3.1.2 Building online platform within the dominance of Thai capital

Online trade through E-commerce will be increasingly popular. Currently, there are providers of platform which act as central market for online trade both domestically and internationally. Therefore, Thai vegetable and fruit traders must sell their products through online channel to distribute goods to worldwide customers without constraint. A choice is given between choosing domestic central market or oversea one. To facilitate Thai vegetable and fruit traders, including small traders, there is a need to set up a Thai platform or central market because if Thai traders sell through foreign online platform, the information will be fallen into the hand of foreign capitals. This means that Thai traders will have to rely on foreign traders, thereby deteriorating the influence of Thai capital in the international trade.

2.3.2 Active strategy: elevating trade bargaining power

The active strategy to increase Thai entrepreneur's competence in gaining benefit from vegetable and fruit trade through R3A route is divided into 2 aspects of bargaining power as follow:

- Elevating trade bargaining power with goods
- Elevating trade bargaining power with a promotion for Thai entrepreneurs to invest in China

2.3.2.1 Elevating trade bargaining power with the selling power of products

As for the value chain of importing Thai durians to distribute to Chinese consumers, both Thailand and China have an opportunity to have upper-hand in the trade bargaining. The power for Thai business rests on the fact that Thailand is almost the only supplier for

durians with flavor sought after by Chinese consumers, so Thai durians dominate the majority of market share in Chinese durian market. On the other hand, China's bargaining power hinges on its ability to monopolize the export market of Thai durians because the demand for durian in China commands the overwhelming share of total durian export from Thailand. Therefore, China is nearly the only importer of Thai durian in the world which allows Chinese business to take control of business of Thai durian import to China.

Until now, there is an attempt from China to minimize the bargaining power of Thailand from being a main supplier of durians through 3 approaches. They are:

- 1) Bringing sprout of Thai durian to grow in China or using Chinese capital to plant the fruit in the neighboring country
- 2) Gradually acquiring durian farms
- 3) Selling Thai durians under Chinese brands

Thailand should exploit the benefit from becoming the Chinese consumers' favorite flavor to increase the bargaining power by getting Chinese customers to "plead" for Thai durian through the following actions

- 1) Thailand should establish potential provinces such as Nonthaburi to be a central global market where Chinese buyers or other country's buyers have to visit. The entire process of grade selection, packaging, and preparation have to be carried out.
- 2) The brands and story must be developed for Thai durians as well as the assurance of the quality to guarantee that the export produces are delicious in taste and consistent in quality.

Building the brand leading to the improvement of the popularity of the product market certainly uplifts the business advantage. Therefore, to increase the import opportunity to all level of business and entrepreneur, the government has to support the establishment of national brand to allow Thai business to flourish in the oversea markets. However, the idea of national brand establishment is not novel. Thai government had tried in the past to build Thai brand such as "Thailand's Brand" for generic goods. Yet, no concrete results were yielded. The study proposes that the government should develop and build high-value and outstanding national brand along with the enhancement of competitiveness, especially by improving the standard for goods and service to be

internationally accepted so that Thai brand can become popular in the market and accepted by international market.

It must be noted that the success of building national brand relies on the safety standard to guarantee the quality of the product, not just a propaganda trick. Building brand for niche Thai fruits such as durian or mangosteen, therefore, must be accompanied with development and control of safety standard to guarantee the quality of goods along the entire supply chain from farming/production, harvesting, packaging, processing, marketing and distribution in both domestic and international markets. Hence it is quite necessary to designate a responsible agency as product champion who has a clear authority to care for and be responsible for the fruit supply chain system. Thai entrepreneurs should also set up a professional association to improve operating practice and certification to ensure that farmers and entrepreneurs who are in the supply chain under the national brand operate on the same standard which will guarantee the qualities of export produces.

2.3.2.2 Elevating trade bargaining power with promoting Thai entrepreneurs to invest in China

The evolution of international trade can be separated into 4 stages or formats as follow:

- 1) 1st stage/format: exporting goods to foreign country using domestic production base and relying on foreign importer
- 2) 2nd stage/format: exporting production base to foreign country to reduce duty barrier and establishing office to oversee distribution in foreign country. This format requires the strength of brand to drive the sales.
- 3) 3rd stage/format: exporting traders to foreign country to dominate and control the channel for importing and distributing in foreign country without having to use the strength of the brand but using authority in dominating market mechanism in foreign country
- 4) 4th stage/format: exporting platform to gain authority in the control of the market direction because the platform is serving as the central market or trade hub through electronic media that many suppliers, owners, buyers and consumers can communicate and acknowledge each other's needs and trade goods and service. This platform has to facilitate, control and oversee transaction regarding the sale and purchase which consist of advertisement, goods order, delivery,

after-sale service and payment. The platform owner, therefore, can use platform as a tool or mechanism to build opportunity to control the trade direction and collect in-depth data regarding the sale such as consumer's behavior for each product in different area.

It is obvious that no developed country relies solely on import to promote international trade of its goods and trade. Each country promotes and pushes different types of trade such as building production base in foreign country, promoting business to permeate through retail in foreign country, or building E-commerce platform to sustain sale for buyer and sellers around the world. As the same type of vegetable and fruit cannot be easily produced in oversea by relocating the production base like goods in other industries, the attempt to expand the trade of these Thai produces, apart from export, should focus on encouraging Thai people to do business abroad to elevate the power of controlling distributing channel in foreign country.

Currently, there are many Chinese students pursuing a study in Thailand. Most of those who are here come from the southern part of China like Nanning or Kunming which may possibly be because of its proximity and proliferated business relationships. Chinese students hold certain qualities such as enthusiasm, determination, responsibility and mercantile. One of the reasons they choose to study abroad is to find business opportunity after graduation in the countries where they study. On the opposite, quite regretfully, most Thai students do not have clear goals when studying Chinese or pursuing an education in China. So when they stay in China, they do not use that opportunity to learn about trade and business in China thoroughly because they never intend to stay after their graduation. This could be because there are very few Thai companies in the China. Therefore, the Thai government should collaborate with professional association such as The Thai Chamber of Commerce to utilize the benefit for turning oversea Thai students in China to be the new generation of "Trade Warriors" in China market. The process could have 2 stages.

- During initial phase, the government could begin with supporting Thai students currently studying in China by focusing on some students who already show eagerness to do business in China such as a group of Thai students who are studying in Guangzhou and setting up a website to offer various services to Thai entrepreneurs who wish to trade with Chinese such as being interpreters for

business transaction, agents for providing and ordering goods from China and QC agents.

- In the future, the government should collaborate with professional associations to plan a long-term strategy in molding Thai youth into entrepreneurs in China through a scholarship plan for Thai students to continue their study in China. The curriculum and subjects need to be specified under the payback contract that regulates the students to work with Thai businesses that venture in China after graduation.

3. Utilization from R3A route to increase competitiveness in tourism

3.1 Integration of tourism chain

Apart from having stakeholders such as tourist agencies, hotels, restaurants, transport companies and souvenir shops as part of tourism chain, there are related stakeholders outside tourism such as the government agency who promotes tourism which is Tourism Authority of Thailand and the government agency who governs tourism and other related activities which is the Ministry of Tourism and Sports. Tourism in R3A route requires transport by road so besides immigration and customs, Department of Land Transport who is a main agency in overseeing vehicles in this route also plays a part. Most importantly are the local communities which are tourist attraction. Therefore, the integration of stakeholders in tourism chain and related agencies outside the chain is crucial in facilitating smooth tourism.

As for tourism in R3A route, the problem that occurs and impacts the tourism chain, especially in Thai territory, derives from the lack of balance between tourist promotion, governance and recognition of community who is outside tourism chain. In order to create a balance, the integration between related agencies must be carried out as follow:

1. Risk management in tourist promotion

Chinese tourists have flocked Thailand since 2012 by air and by road transportation on R3A. This causes trouble to Chiang Mai because they have come in such a number that is much higher than the handling capacity of the province. The issue of Chinese tourists in R3A is a case study which reflects that in promoting tourism, the capacity of tourist attraction, entrepreneur's capabilities and community's acceptance toward tourists have to be taken in

consideration. Therefore, in promoting new tourist destination, related agencies which are Ministry of Tourism and Sport, Tourism Authority of Thailand, entrepreneur and local community have to work together to conduct a plan to manage risks that likely impact both community and tourists.

2. Integrated and proactive governance

Suggestions to facilitate the continuation of tourism chain on R3A route in Thailand include

- Tourist entrepreneurs should have a role to play in taking care of tourist vehicles.

As China is not a member of International Convention on Road Traffic, Chinese tourists are unable to hold international licenses. Their driving licenses and car registrations are in Chinese. The notice of the Department of Land Transport designates that those documents have to be submitted with translated documents in Thai or English certified by authoritative translated agencies who must be certified Notary Public Office themselves which becomes a serious issue in practice because the process takes a long time. The guidelines for this issue are:

- Allow tourist entrepreneurs who have licenses as stated in the Tourism Business and Guide Act B.E. 2551 engaging in inbound tours to translate the document and then submit to the Chinese Embassy or Consul to certify; or
 - Allow tourist entrepreneurs who have licenses as stated in the Tourism Business and Guide Act B.E. 2551 engaging in inbound tours to translate the document and certify. If that tourist vehicle violates the law, the certified tourist company will take sole responsibility for the violation of laws committed by tourists.
- Assigning provincial land transport to approve the use of tourist vehicles

The current situation of bringing in vehicles complies with the Notice of the Department of Land Transport dated 30 March 2016 which requires that the request must be submitted to the Department of Land Transport for director-general or those assigned by director-general to approve which normally take around 3 -5 days

to process. However, if this approval authority is given to the provincial land transport, the duration will be minimized and the control is more effective because it is carried out by the authority in charge of the area where the vehicles will be operated.

3.2 Value enhancement in tourism chain

Thailand can increase value in tourism chain through 3 approaches as follow:

1. Increasing the number of quality tourists

Normally, a caravan tour along the R3A route consists of quality tourists who usually drive expensive vehicles and stay in 4-5 star hotels. These tourists are working age and earn high income. One of the objectives to travel in this format is because they want to travel as a family. Suggestions to increase this type of tourism are:

- Changing process in authorizing vehicles to come through: Because the process in asking for permission to bring in vehicles from China to Thailand is complicated, it significantly deter tourists. Therefore, there should be changes, especially regarding permission documents designed in line with tourists' travel behavior.
- One – Stop Service: Allowing the services of issuing temporary license, traffic regulation training, car insurance, and health check-up to be all carried out at border checkpoint, especially during high-season. This will certainly facilitate the tourists because it eliminates the need to drive the vehicles from the Chiang Khong immigration checkpoint at the 4th Thai-Lao Friendship Bridge to Chiang Rai Provincial Land Transport.
- Improving Chinese language skill for government agency: Currently government officers related to tourism on R3A route from Immigration office and Department of Land Transport cannot communicate in Chinese with tourists. Hence there should be a training on this skill to facilitate tourists.

2. Increasing length of stay

Normally a stay length of caravan tour in Thailand lasts for 4 – 5 days with key destinations located in Chiang Rai and Chiang Mai. This may be increased to 10 – 15 days

depending on the number of tourist destinations involved such as Mae Hong Son, Sukhothai, Nakhonsawn, Bangkok, Pattaya and Phuket. Suggestions to increase the period of stay for the R3A route tourism are:

- Promote tourist destinations to be more publicly known. This should be in accordance with the needs of this specific Chinese tourist group given that these caravan travelers have different needs from typical Chinese tourists. In other words, besides traveling, they also like to drive, explore scenery and closely experience local culture. So the driving route for tourism should be publicized to this group of tourists.
- Allow tourists to enter and exist through any immigration checkpoints. This will help expanding the travel to cover wider area and longer distance such as from the North to Northeast and leaving Thailand from Nong Khai to Vientiane and Luang Prabang and returning to China by R3A route. This will go in line with tourism development plan to make Thailand a tourist hub of the region. In fact, this facilitation has been practiced in the past but it was halted when the Department of Land Transport enacted the control of the tourist vehicles.

3. Increasing tourists' spending

In general, Chinese tourists like to shop, especially for gifts and souvenirs. Their shopping favorites can be expensive goods in department stores and local goods found along traveling route. Suggestions are:

- Set up shops/OTOP at the border. One of the objectives of caravan tourism is to buy goods on their way back so the border area can be a place to offer goods popular among Chinese tourists, especially large-sized and heavy goods. Therefore, local goods distribution center at border should be established at places like Chiang Khong or Chiang Saen so that tourists could shop before they leave Thailand. This will also help generating income for local people.
- E – wallet payment: China has transformed into cashless society. Electronic payment is highly popular in China; even street merchants, free market sellers and locals widely adopt this system. On the other hand, cash is still popular in Thailand, and e-payment is only used among educated new generation or in the department store. Therefore, e-payment system should be more widely

implemented so that buying goods and services can be more convenient and fast.

3.3 Protecting the stake in tourism chain

The protection of the stake in tourism chain involves 2 related directions including guarding the chain from being further penetrated by Chinese business competitors, particularly at main tourist cities like Chiang Mai, and nurturing tourism chain to ensure sustainable business. The detail is as follow:

1. The enhancement of competence of entrepreneurs and human resources in the tourism chain

The lack of qualified workforce is one of the key factors allowing Chinese entrepreneurs to penetrate the tourism chain in Thailand. If Thai business wishes to better compete with Chinese competitors, they have to emphasize more on improving performance, especially on service quality. It is therefore important for Thailand to upgrade the competency of Thai entrepreneurs and workforce engaging in tourism in the areas of management, service delivery, and language and communication skill.

2. Diffusing benefits derived from tourism

Mostly, Chinese entrepreneurs would scout for benefits where the value is viewed high enough and worthy of investment. They would exploit prevailing gaps to seize the opportunity to invest by seeking cooperation from Thais or having Thai people as a nominee. In general, this practices sometimes create unfair competition for the local entrepreneurs and the loss in the country's tax revenue. This results to the major share of benefits derived from tourism falls into the hand of Chinese entrepreneurs. To prevent such a problem, the following actions should be executed to diffuse the benefits from tourism:

○ Diffusing benefits to minor tourist destinations

Most benefits from tourism concentrates on the main tourist destinations. Previous promotion of tourism has centered at major cities which are main tourist destinations. As a result, Chinese business often come in to invest and exploit benefit from the tourism at these main tourist destinations. However, there is a trend to promote minor cities as tourist destinations is trendy. This will help to shift

benefits from main tourist spots to minor ones as well as to local communities. Locals could be more satisfied and have a better appreciation of the value of tourism, leading to a more effective tactic to protect and nurture the stakes from tourism chain.

○ Diffusing tourist markets

The reliance on only a group of tourist coming from a single country induces risks to the tourism value chain. The risks include income risks and risks from the business being taken away by Chinese entrepreneurs as Chinese entrepreneurs will likely like to have a share in the market where Chinese tourists flock. As far as income risk is concerned, as tourists from different region travel in different time as well as having different needs, having tourists from a diversity of countries and regions will help to ensure stable income. Often forgotten is the Thai tourist market which is very important. Although it does not bring tremendous income like foreign tourists but it is the largest and closest market, and the hardest to be penetrated.

3. Clarity of law and enforcement

Chinese entrepreneurs often take advantage of the ambiguity of Thai law as a channel to set up a business in Thailand. Chinese people are familiar with strict rules and regulations but once they are in Thailand with ambiguous law and loose enforcement, they see opportunities to exploit. Therefore, the government agency should plan for clear and up-to-date regulations which will shelter possible problems as well as signaling private sector to acknowledge and adapt to the situation.

4. Online and Social Media usage

Online media and social media are very effective media because they boundlessly reach large number of users so the news can be disseminated to public very quickly. This type of media can have both positive and negative impacts. As Chinese tourist market is hyper-sensitive, the infamous social news, especially criticism on online media, will impact the confidence and the desire to travel of Chinese tourists severely and extensively. This may bring about a loss of Chinese tourist market.

5. Integration of tourism chain's members and non-members

The integration of members in tourism chain and related entities outside the tourism chain including government agencies and local communities in the tourist destinations will

be a crucial instrument in protecting the value in tourism chain and maintain the tourism chain to continue uninterruptedly.

6. Caravan tourism council establishment

Given that most related entrepreneurs are already participating in the same business network, a council in Thailand should be set up with a specific mission to enhance the bargaining power of Thai companies in selling package tours in China. This council could also discuss with the government agency when problems occur. On the other hand, it could provide information to the government necessary for the promotion and effective regulation of the tourism business.

3.4 Future challenges

The utilization of R3A on tourism in the present have several challenges in different aspects such as regulations, strategies and competitiveness of tourist entrepreneurs. As R3A is an international route, the policy of one country will likely affect either positively and negatively another country. The challenges for R3A route include:

1. The development of Lao – Chinese border economic zone

The development of Boten Beautiful Land Specific Economic Zone at Lao – Chinese border in Luang Nam Thai in which private Chinese organizations won concessions from Lao government to develop an economic zone with an area of 20 square kilometers for transport, logistics and tourism for a 90-year concession period. As far as tourism is concerned, the area will offer 5 star hotels, resorts, golf courts, cultural sites and department stores. The Boten Beautiful Land Specific Economic Zone can be regarded as the most challenging factor for tourism on R3A because it connects to the border of China. This specific economic zone may be a new tourist destination for Chinese tourists as well as caravan tours.

2. Boten – Nateoy – Luang Prabang – Vientiane train development

The rail development will likely induce a tremendous change in the format and route of traveling. For example, the trip to Luang Prabang normally used the Mekong route by getting on-board at Meung Huaysai which required 2 days until it reached Luang Prabang due to a required overnight stay. However, with the coming train service, travelers could

reach Luang Prabang from Boten within hours. This rail system is likely to increase the popularity of tourism in Luang Prabang, especially for Chinese tourists because not only does it require less time and is more convenient, it provides connection to other important tourist destinations in Laos such as Vang Vieng, Vientiane and Thailand's Nong Khai. Currently, there are already tourist entrepreneurs investing in Luang Prabang to wait for the completion of rail system. This could also lead to the deterioration of popularity for caravan traveling.

3. The development of transportation network along with R3A route

The transportation network to be introduced along with R3A corridor are motorway and Mekong River.

- Motorway development. This route is a route that a Chinese firm has acquired a concession for construction and fee collection from Lao PRD. This motorway will help tourist vehicle to reach the Northern part of Thailand faster and more convenient. This will result in the increase of tourists. Therefore, Thailand should plan to support the caravan tourists which will increase in the future. However, the Department of Land Transport should change regulations regarding bringing in vehicles for tourism; otherwise, Chinese tourist cars may change destination to Lao PDR instead.
- Mekong River development At present, tourism along Mekong river route is not popular because it takes 12 hours to travel, and along the way, there is also no tourist attractions. The entrepreneurs experienced a loss in operating the return “empty” trip, the tourists prefer to travel back to China through a bus on R3A route instead of taking a 12-hour+ boat trip back from Chiang Saen to Chiang Rung going upstream. However, if in the future, the tourist attractions along Mekong River is developed and traveling back can be done through an upcoming motorway. This may become a popular tourist destination which will affect Chiang Saen because it used to be the ultimate tourist destination of a trip. Therefore, a plan should be made to protect tourism chain on this route so that the benefit earned would belong to Thai entrepreneurs as much as possible. Small tourist boats will be also impacted from the development of Mekong River route.

4. Technological usage in tourism

As of present, technology plays an important role in every facet of traveling. Technology enables tourists to book the vehicles and accommodation in advance, search for destinations and routes and make their own payment. The tour guides who used to provide all information will be greatly impacted because their value proposition is diminishing as tourists can browse for the needed information by themselves through websites. They will also no longer earn commission from tourists buying at shops and souvenir shops because tourists increasingly buy goods on-line. If the tour guides cannot improve to draw attention from tourists, guide as a career will undergo a major disruption in the future. Even a caravan tour which now requires assistance from traveling company and guides could be effected as well. Therefore, the lesson from caravan tourism along R3A route should be learned in the future effort to support this type of tourism.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยทุกชุดได้ให้ความสำคัญอย่างมากกับการดำเนินการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ให้เป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกแก่กระจายสินค้าและการท่องเที่ยวในภูมิภาค ภายใต้กรอบความคิดการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในอาเซียน (ASEAN Logistics Connectivity) ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้คาดหวังว่าการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจะส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และการบริการ ส่งผลให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ยกระดับการครองชีพ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคนี้ในเวทีการค้าโลก

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว (บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยน้ำทราย)-เชียงราย-กรุงเทพฯ รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร แยกเป็นระยะทางในจีน ช่วงคุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อหาน ประมาณ 837 กม. ระยะทางในลาว ช่วงบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย ประมาณ 250 กิโลเมตร. และระยะทางในไทย ช่วงเชียงของ-กม. ประมาณ 810 กิโลเมตร ภายใต้วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ลดต้นทุนในการขนส่ง สร้างรายได้ให้กับกลุ่มคนรายได้ต่ำ กับทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

เส้นทาง R3A เริ่มเปิดให้ใช้งานมาครบ 10 ปีแล้ว โดยได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 ในช่วงแรกของการเปิดใช้เส้นทาง ยังต้องอาศัยการข้ามแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับ สปป. ลาว โดยแพขนานยนต์ จนต่อมา เมื่อปี พ.ศ. 2553 จึงได้เริ่มสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จนก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยใช้ชื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย (บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) กับสปป. ลาว (บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว) มีระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตรเข้าในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน หลังจากที่ได้

มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่งผลให้การขนส่งบนเส้นทางนี้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยช่วยลดเวลาการเดินทางและขนส่งระหว่างกรุงเทพและคุนหมิงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง น่าจะส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อขนส่งคนและสินค้าสูงขึ้นอย่างมาก



ภาพที่ 1-1 เส้นทางขนส่งสินค้า R3A¹⁶

ถึงแม้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเชิงของกับห้วยทราย จะเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A รองรับการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ จะก่อสร้างเสร็จหลังจากสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะหวันนะเขต บนเส้นทาง R9 รองรับการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจแนว ตะวันออก-ตะวันตก เชื่อม ไทย-สปป. ลาว-เวียดนาม กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นบนเส้นทาง R3A กลับมีความหนาแน่นและเข้มข้นกว่ากิจกรรมบนเส้นทาง R9 มาก อีกทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนต่างก็ได้วางแผนงานในด้านต่าง ๆ ที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A นี้อย่างเต็มที่

อย่างไรก็ดี มีหลายฝ่ายที่ได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากอย่างเท่าที่คาดหวังไว้เมื่อเทียบกับประเทศจีน ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ดังนั้น หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสมบูรณ์

¹⁶ <http://www.busandtruckmedia.com/page.php?a=10&n=138&cno=4000>

สำหรับการเดินทางและขนส่งมาในระยะหนึ่งแล้ว จึงเห็นควรที่จะทำการประเมินอย่างจริงจังถึงประสพการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในส่วนที่ส่งผลต่อการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เพื่อนำประสพการณ์ที่ประเมินได้นี้ มาถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยอาศัยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

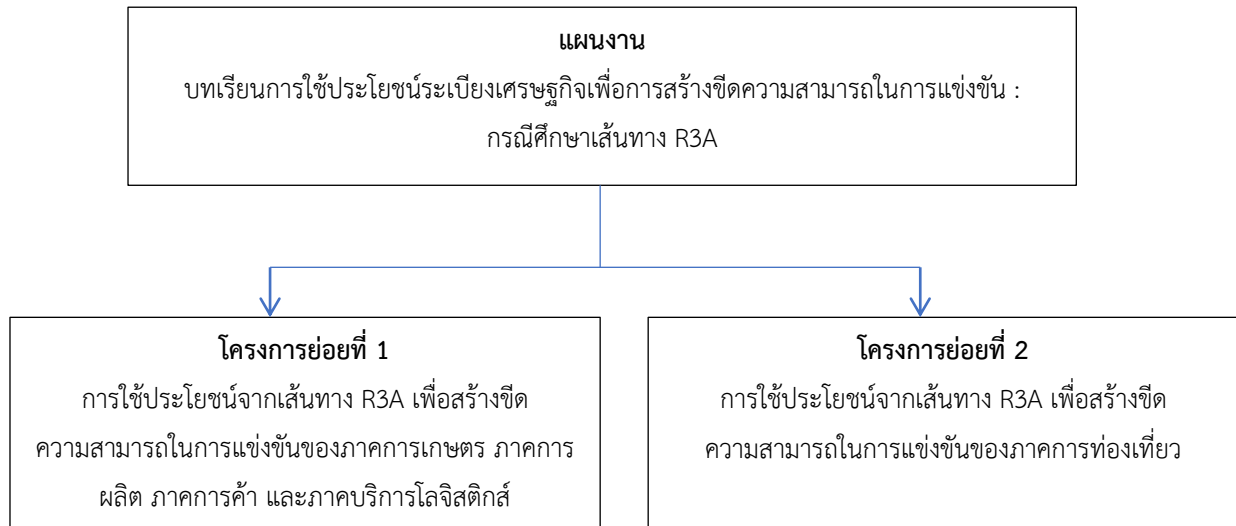
- 1) เพื่อทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สปป. ลาว และ จีน ที่เกี่ยวข้องกับ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 2) เพื่อสำรวจและวิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขัน ที่เกิดจากการขนส่งบนเส้นทาง R3A
- 3) เพื่อประเมินผลจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ทั้งที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว
- 4) เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลประสพการณ์ที่ได้รับมาสรุปเป็นบทเรียนที่ได้รับ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งในส่วนของภาครัฐและของภาคเอกชน
- 5) เพื่อบูรณาการผลการศึกษา และนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

1.3 ขอบเขตของแผนงานวิจัย

ศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ครอบคลุมใน 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย สปป. ลาว และประเทศจีน โดยมุ่งเน้นเฉพาะในประเด็นการค้าสินค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน และการท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นสำคัญ

1.4 ทฤษฎี สมมติฐานและ/หรือ กรอบแนวความคิดของแผนงานวิจัย

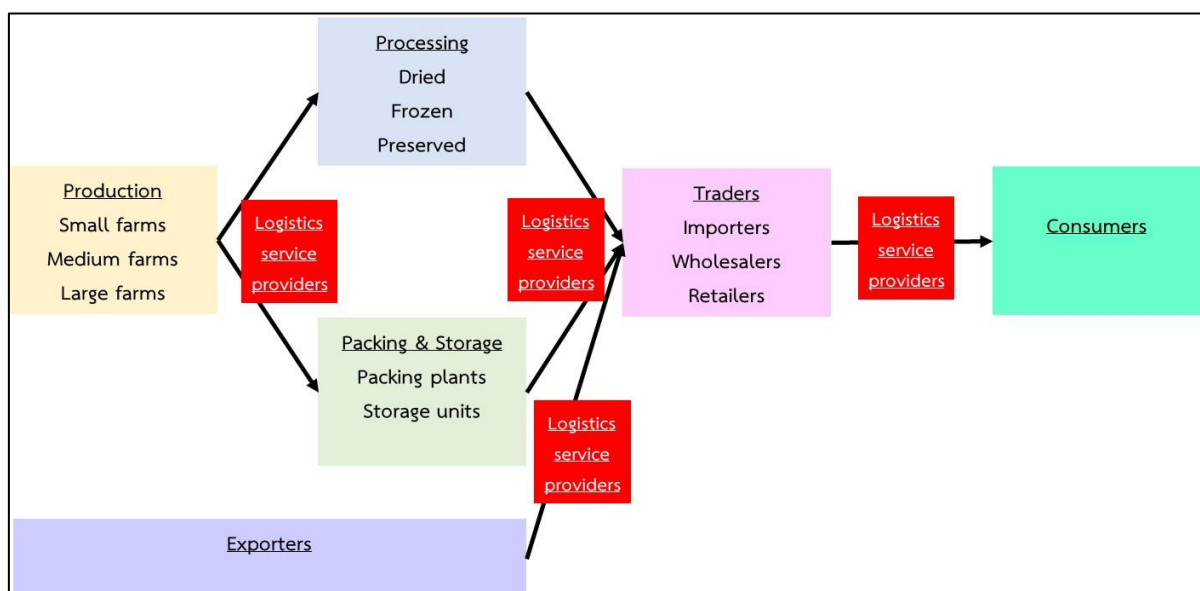
เนื่องจาก เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งทั้งคนและสินค้า แผนงานวิจัยนี้จึงได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 โครงการย่อย โดยโครงการย่อยแรกมุ่งเน้นเฉพาะขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้า ในขณะที่โครงการย่อยที่สองจะครอบคลุมภาคการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งคน (ดังแสดงในภาพที่ 1-2)



ภาพที่ 1-2 โครงสร้างของแผนงานวิจัย

โดยทั้ง 2 โครงการย่อยจะดำเนินงานรอบความคิดและขั้นตอนการวิจัยที่คล้ายคลึงกัน จะมีความแตกต่างกันเฉพาะในแง่ของอุตสาหกรรมที่เป็นเป้าหมายของการศึกษาเท่านั้น

การศึกษานี้จะใช้กรอบแนวทางการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าระหว่างประเทศ (Global Value Chain Analysis) โดยแบ่งกระบวนการค้าและการขนส่ง และแบ่งผู้ประกอบการตามหน้าที่และบทบาทที่แตกต่างกันออกไป ตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทางออกเป็นหลายขั้นตอน ดังเช่นกรณีตัวอย่างของห่วงโซ่คุณค่าผักและผลไม้ในภาพที่ 1-3



ภาพที่ 1-3 ตัวอย่างแผนภูมิห่วงโซ่คุณค่าผักและผลไม้

ดัดแปลงจาก Gary Gereffi & Karina Fernandez-Stark (2016) Global Value Chain Analysis: A Primer. Second Edition. The Duke Center on Globalization, Governance & Competitiveness (Duke CGGC).

โดยทั่วไป การศึกษาวิเคราะห์ตามกรอบ GVC จะเริ่มด้วยการสร้างแผนภูมิห่วงโซ่คุณค่า เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับลักษณะและบทบาทของของผู้ที่เกี่ยวข้องรายสำคัญ (Key Stakeholders) ในห่วงโซ่คุณค่า และเมื่อทราบถึงโครงสร้างและองค์ประกอบของห่วงโซ่คุณค่า ที่ฉายภาพให้เห็นถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องรายสำคัญทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในห่วงโซ่คุณค่าของสินค้าและการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นเป้าหมายหรือที่ต้องการศึกษาแล้ว งานในขั้นที่สองจะเป็นการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) เป็นการประเมินสถานการณ์ทางธุรกิจและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นบนแต่ละขั้นตอนของห่วงโซ่คุณค่า

ทั้งนี้ เราสามารถแยกประเด็นที่เป็นเป้าหมายสำคัญของการวิเคราะห์ในการศึกษานี้ออกเป็น 2 ประเด็นหลัก คือ การประเมินมูลค่าหรือคุณค่า (Value) ที่เกิดจากการเกิดเส้นทาง R3A และการประเมินศักยภาพเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทยเทียบกับต่างชาติ (เน้นที่ผู้ประกอบการจีน) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การประเมินมูลค่าหรือคุณค่าที่เกิดจากการประกอบการค้าและบริการที่ใช้เส้นทาง R3A เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

การประเมินมูลค่าหรือคุณค่าที่เกิดจากการประกอบการค้าและบริการที่ใช้เส้นทาง R3A เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ได้แบ่งมูลค่าออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้

1. มูลค่าหรือคุณค่าที่เป็นผลประโยชน์ทางตรง (Direct benefit) จากการขนส่งที่รวดเร็วและสะดวกขึ้น ที่สะท้อนอยู่ในรูปของการเพิ่มขึ้นของผลตอบแทนที่ได้รับการค้า การขนส่ง และการให้บริการท่องเที่ยวผ่านเส้นทาง R3A โดยการประเมินคุณค่าที่เกิดจากกระบวนการค้าและการขนส่งตลอดห่วงโซ่คุณค่า จะวัดจากผลตอบแทนที่ได้จากการค้าและการขนส่งของเกษตรกร ผู้ประกอบการ และผู้ให้บริการในแต่ละทอด ส่วนต่างกำไรจากธุรกรรมการค้า (หรือรายรับหักต้นทุนการดำเนินงาน) เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ประกอบการได้รับจากเข้าร่วมในห่วงโซ่คุณค่า ซึ่งเป็นผลจากการเปิดใช้เส้นทาง R3A
2. มูลค่าหรือคุณค่าที่เกิดจากการลงทุนตามแนวเส้นทาง R3A อันเป็นผลจากเส้นทาง R3A ทำให้เข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกขึ้น โดยผลประโยชน์จากการลงทุนที่เกิดขึ้นใหม่ตามแนวเส้นทาง R3A พิจารณาจากการลงทุนที่เกิดขึ้นตามแนวเส้นทาง R3A

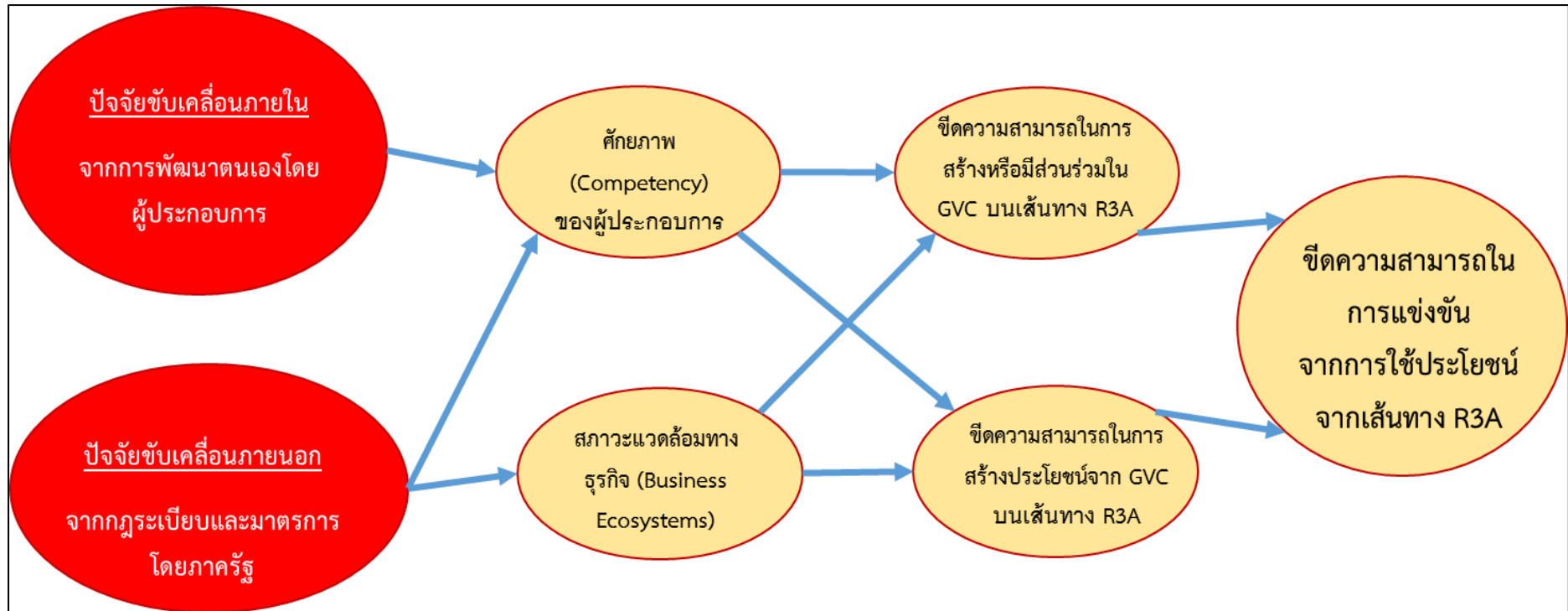
2) การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมและบริการท่องเที่ยว ที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

ในการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Relative Competitiveness) ของผู้ประกอบการไทยที่อยู่ห่วงโซ่คุณค่าระหว่างประเทศของสินค้าและบริการที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางการขนส่ง เราอาจแบ่งขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในห่วงโซ่คุณค่าระหว่างประเทศออกเป็น 2 มิติ คือ

- 1) ขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการมีอิทธิพลในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจ (Governance) ของผู้ประกอบการที่ร่วมอยู่ในห่วงโซ่มูลค่าเดียวกัน
- 2) ขีดความสามารถในการสร้างคุณค่าหรือรายได้ (Value Capture) ของผู้ประกอบการไทยเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นที่อยู่ในห่วงโซ่มูลค่าเดียวกัน

ขีดความสามารถทั้ง 2 มิติมีปฏิสัมพันธ์กันในระดับหนึ่ง ผู้ประกอบการที่มีอิทธิพลเหนือผู้ประกอบการรายอื่นในห่วงโซ่เดียวกันด้วยความสามารถทางเทคโนโลยีหรือทางการบริหารจัดการ ย่อมมีโอกาสที่จะสร้างรายได้ที่สูงกว่าผู้ประกอบการรายอื่น ขีดความสามารถทั้ง 2 มิติของผู้ประกอบการจะเกิดขึ้นได้จำเป็นต้องอาศัย 1) ศักยภาพ (Competency) ในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการเอง และ 2) ระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business ecosystems) เช่น กฎระเบียบ เป็นต้น ที่เสริมหรือหนุนให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการประกอบธุรกิจสูงขึ้น โดยการพัฒนาศักยภาพส่วนตัวของผู้ประกอบการและการปรับระบบนิเวศทางธุรกิจให้เอื้อต่อการประกอบกิจการ จะต้องอาศัยทั้งปัจจัยขับเคลื่อนภายใน (Internal Factors) ซึ่งเป็นปัจจัยที่เกิดจากการพัฒนาตนเองของผู้ประกอบการเอง และปัจจัยขับเคลื่อนภายนอก (External factors) ซึ่งปัจจัยที่เป็นผลที่เกิดจากกฎระเบียบและมาตรการของภาครัฐ ดังแสดงในภาพที่ 1-4

ผลการศึกษาที่สำคัญของการศึกษานี้ ประกอบด้วย ความรู้ความเข้าใจเชิงลึกเกี่ยวกับองค์ประกอบหลัก (Key Components) ของศักยภาพ (Competency) ในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ และ ระบบนิเวศทางธุรกิจ ที่จะส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้ง 2 มิติ และความรู้และความเข้าใจเชิงลึกเกี่ยวกับองค์ประกอบและอิทธิพลของปัจจัยขับเคลื่อนทั้งภายในและภายนอกที่จะส่งผลต่อศักยภาพในการประกอบการในห่วงโซ่มูลค่า ซึ่งความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันและปัจจัยขับเคลื่อนต่างๆ ซึ่งเป็นผลลัพธ์ของการศึกษานี้ จะเป็นข้อมูลชิ้นสำคัญสำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในการกำหนดยุทธศาสตร์ส่งเสริมขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการใช้ประโยชน์จากระเบียบเศรษฐกิจในเส้นทางต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต



ภาพที่ 1-4 กรอบการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ

โดยในเบื้องต้นนี้ ทางแผนงานได้กำหนดแนวทางการประเมินศักยภาพเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการและสถานะแวดล้อมทางธุรกิจที่ส่งผลต่อศักยภาพของผู้ประกอบการ ดังนี้

- มิติที่ 1 ขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการสร้างอิทธิพลในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจ (Governance) ของผู้ประกอบการที่ร่วมอยู่ในห่วงโซ่คุณค่าเดียวกัน

จะหมายถึงขอบเขตอำนาจที่ผู้ประกอบการไทย เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน ทิศทางการดำเนินงาน ราคาซื้อขาย การเลือกคู่ค้า ของผู้ประกอบการในห่วงโซ่คุณค่า

- มิติที่ 2 ขีดความสามารถในการสร้างคุณค่าหรือรายได้ (Value Capture) ของผู้ประกอบการไทย เมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นที่อยู่ในห่วงโซ่คุณค่าเดียวกัน

จะพิจารณาจาก

- ศักยภาพในการสร้างกำไรและบริหารต้นทุน
อาจวัดโดยตรงได้จากขนาดของกำไรที่ผู้ประกอบการแต่ละชาติได้รับจากการมีส่วนร่วมใน Value Chain
- ความสามารถในการบริหารความเสี่ยง ที่เกี่ยวเนื่องกับการประกอบธุรกิจทั้งที่เป็น การลงทุน การค้า การขนส่ง และการให้บริการท่องเที่ยว ซึ่งจากการพิจารณาในเบื้องต้น ความเสี่ยงสำคัญ ๆ ที่ควรพิจารณาจะประกอบด้วย
 - ความเสี่ยงทางการเมือง (Political) กฎหมาย และกฎระเบียบ (Law & Regulations)
 - ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial risk)
 - ความเสี่ยงด้านตลาด (Market or Competitive)
 - ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational)

1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากแผนงานวิจัย

ผลประโยชน์ที่ได้รับ สามารถจำแนกได้ตาม หน่วยงาน ดังนี้

- ภาคธุรกิจ (ผู้ประกอบการไทยในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และภาคการท่องเที่ยว)

ภาคธุรกิจทั้งภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และภาคการท่องเที่ยว รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ สามารถนำองค์ความรู้จากผลการศึกษาที่ได้ ทั้งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ไปใช้ในการวางกลยุทธ์พัฒนาธุรกิจของตนรับมือกับสถานการณ์ปัจจุบันและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตได้

- หน่วยงานภาครัฐ

หน่วยงานภาครัฐทั้งหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานระดับชาติ (ได้แก่ สศช. กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการท่องเที่ยว จังหวัดเชียงราย ฯลฯ) สามารถนำผลการศึกษาที่ได้ ทั้งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ไปใช้ในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของหน่วยงานตน เพื่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยมากที่สุด และในระดับท้องถิ่น สามารถวางยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดได้อย่างเหมาะสม

- ภาคส่วนวิชาการ

ผลงานวิจัยจากแผนงาน ซึ่งผนวกโครงการย่อยแล้ว ผ่านการนำเสนอ บทความทางวิชาการต่าง ๆ จะเป็นตัวอย่างงานศึกษาในทางวิชาการและวิจัยให้กับนักวิชาการและนักวิจัยไทย ในการวิเคราะห์ ประเมินผลและบทเรียนที่เกิดขึ้นจากนโยบายของภาครัฐอย่างเป็นระบบ สร้างความตระหนักรู้และนำไปซึ่งการวิจัยในประเด็นที่เกี่ยวข้องต่อไป เช่น ผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจอื่น ๆ

1.6 ระยะเวลาการดำเนินงานของแผนงานวิจัย

แผนงานวิจัยนี้ใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 12 เดือน นับจาก 1 พฤษภาคม 2560 ถึง 30 เมษายน 2561 ตามแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ตารางที่ 1-1 แผนงานการดำเนินงานของแผนงานวิจัย

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
จัดประชุมภายในเพื่อวางแผนและเตรียมการวิจัย สรุบบข้อมูลงานวิจัย	↔									↔		
จัดประชุมแนะนำโครงการที่จังหวัดเชียงราย		↔										
จัดประชุมนำเสนอผลการศึกษาที่ กทม.												↔
บูรณาการวิธีการศึกษาและผลการศึกษาในแผนงานวิจัย			←									→
เผยแพร่ผลงานวิจัย												↔

ตารางที่ 1-2 แผนงานการดำเนินงานโครงการย่อยที่ 1

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
จัดสัมมนาแนะนำโครงการ (ร่วมกับ แผนงานวิจัย)		↔										
สังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว	↔											
เก็บข้อมูลภาคสนามในประเทศ			←									
เก็บข้อมูลภาคสนามในต่างประเทศ							↔			↔		
วิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขันและ ศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ						←						
นำเสนอกลยุทธ์และจัดทำรายงานฉบับ สมบูรณ์												↔

ตารางที่ 1-3 แผนงานการดำเนินงานโครงการย่อยที่ 2

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
จัดสัมมนาแนะนำโครงการ (ร่วมกับ แผนงานวิจัย)		↔										
สังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว	←											
เก็บข้อมูลภาคสนามในประเทศ		←										
เก็บข้อมูลภาคสนามในต่างประเทศ				←								
วิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขันและ ศักยภาพการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ			←									
นำเสนอกลยุทธ์และรายงานฉบับ สมบูรณ์											↔	

บทที่ 2

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ของภาคเกษตร ภาคการผลิต การค้า และภาคบริการ

ภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A การนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ มีการขยายตัวในอัตราที่ค่อนข้างสูงจนมีมูลค่ารวมกว่า 15,000 ล้านบาทในปีงบประมาณ 2557 โดยมีสินค้าเกษตรเป็นกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่ามากที่สุดทั้งการนำเข้าและส่งออก อย่างไรก็ตามในการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นนี้ ผู้ประกอบการไทยอาจไม่ได้รับผลประโยชน์จากการค้าอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย โดยเฉพาะในส่วนของสินค้าเกษตร ซึ่งปัจจุบันพบในหลายพื้นที่ว่า ในส่วนของการส่งออก ได้มีพ่อค้าต่างชาติจำนวนมากรุกเข้ามารับซื้อผักและผลไม้หน้าสวนในประเทศไทย โดยจะจัดคนของตนเองเข้าไปควบคุมบริหารการจัดเก็บผลไม้ในสวนเอง ทำการขนส่งเอง และในหลายโอกาส ก็มีอำนาจเหนือเกษตรกรในการกำหนดราคาซื้อผลผลิต¹⁷ แต่ในทางตรงกันข้ามในส่วนของการนำเข้านั้น กลับมีพ่อค้าต่างชาตินำเข้าผัก-ผลไม้มาเร่ขายในตลาดที่เป็นแหล่งกระจายผักผลไม้หลักของไทย ทั้งที่ตลาดไท ตลาดโอเระ ตลาด 4 มุมเมือง ตลาดศรีเมือง รวมถึงที่ จ.ราชบุรี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่นำเข้ามาจากจีนผ่านด่านเชียงของ จ.เชียงราย¹⁸

นอกจากนี้ ในขณะที่ทุกภาคส่วนของไทยมีมุมมองของการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จำกัดอยู่เฉพาะในเรื่องของการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทย ประเทศจีนได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในหลากหลายมิติในการขับเคลื่อนภาคเอกชนของตนมาใช้ประโยชน์บนเส้นทางสายนี้ อันเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย One Belt One Road ของรัฐบาลจีนที่สนับสนุนให้ผู้ประกอบการออกมาลงทุนต่างประเทศตามเส้นทางเชื่อมโยงการค้าใหม่ของจีนนี้ ทั้งการสนับสนุนให้พ่อค้าของตนเข้ามาทำการค้าในพื้นที่ โดยเฉพาะใน สปป. ลาว และการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาลงทุนทางตรง (Outward Foreign Direct Investment) ในไทยและ สปป. ลาว เช่น บริษัท เจฟง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทลูกของบริษัท เจฟง ยูนนานฯ ซึ่งเป็นกลุ่มทุนโลจิสติกส์ใหญ่ที่สุดในมณฑลยูนนานทุ่มทุนกว่า 6,000 ล้านบาท ทำการก่อสร้างโครงการศูนย์โลจิสติกส์ (โลจิสติกส์ ฮับ) และคอมเพล็กซ์ บิสซิเนส เซ็นเตอร์ ที่ อ.เชียงของ บนเนื้อที่ 302 ไร่ จะเป็นศูนย์โลจิสติกส์

¹⁷ ฐานเศรษฐกิจ (10-13 เมษายน 2559) “‘ล้ง’ผลไม้ปัญหาระดับชาติ ลามซิปปีง-พีชและธุรกิจอื่น” สืบค้นที่:

<http://www.thansettakij.com/2016/04/18/44048>

¹⁸ [http://www.thaizhong.org/index.php?option=com_content&view=article&id=6674:2559-5-3-9-](http://www.thaizhong.org/index.php?option=com_content&view=article&id=6674:2559-5-3-9-35&catid=22&Itemid=123&lang=th)

[35&catid=22&Itemid=123&lang=th](http://www.thaizhong.org/index.php?option=com_content&view=article&id=6674:2559-5-3-9-35&catid=22&Itemid=123&lang=th)

ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือ¹⁹ และกลุ่มทุนจีนที่เข้ามาปักหลักลงทุนในกิจการน้อยใหญ่เป็นจำนวนมากตามเส้นทาง R3A ใน สปป. ลาว ครอบคลุมทั้งการลงทุนด้านการเกษตร โรงแรม ท่องเที่ยว ค้าปลีก และบริการโลจิสติกส์²⁰

ดังนั้นโครงการศึกษานี้จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์หลักของการศึกษา คือ เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ในแต่ละกิจกรรม (Activity) หรือแต่ละช่วง (Section) ของห่วงโซ่มูลค่าที่ขนส่งบนเส้นทาง R3A และ เพื่อทบทวนและนำเสนอกลยุทธ์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชน ในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการเกษตร การผลิต การค้า และบริการโลจิสติกส์

เพื่อให้การวิจัยบรรลุตามวัตถุประสงค์ตามเวลาและงบประมาณในการศึกษา ได้มีการกำหนดขอบเขตการวิจัย โดยจะดำเนินการในพื้นที่ครอบคลุมเส้นทาง R3A ได้แก่ ประเทศไทย สปป. ลาว และประเทศจีน และเน้นศึกษาห่วงโซ่มูลค่าทั้งฝั่งและผลไม้บนเส้นทาง R3A ควบคู่ไปกับการขนส่งบนเส้นทางอื่น (แม่น้ำโขง) ตลอดจนการขนส่งทางทะเล โดยมีการศึกษายุทธศาสตร์ กฎระเบียบและข้อบังคับ ด้านการค้า การนำเข้า ส่งออกเป็นหลัก

ผลการศึกษาโครงการการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร ภาคการผลิต การค้า และภาคบริการ สามารถสรุปได้ดังนี้

2.1 สรุปผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A

2.1.1 การลงทุนทางเศรษฐกิจบนพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

สถานการณ์การลงทุนในอำเภอเชียงของ

ก่อนที่จะมีการเปิดให้บริการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เศรษฐกิจเชียงของเติบโตจากการที่คนที่ต้องการข้ามพรมแดนด้วยการนั่งเรือที่ทำเรือบักเชียงของ เข้ามาพักค้างคืนและจับจ่ายใช้สอยในตัวเมืองเชียงของ การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการบังคับให้ใช้พาสปอร์ตผ่านด่านได้ที่สะพานเท่านั้น ส่วนที่ทำเรือบักให้ใช้ได้แค่บัตร์ผ่านแดน (Border Pass) เท่านั้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเข้าพำนักที่อำเภอเชียงของ ก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป. ลาว ลดลงไปเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก อีกทั้งในอดีตผู้ประกอบการท้องถิ่นสามารถทำการค้ากับเมืองห้วยทราย สปป. ลาว ผ่านทางเรือ แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพาน การขนส่งไปยังห้วยทรายจำเป็นต้องไปใช้สะพาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองไป 10 กิโลเมตร ข้ามไปฝั่งลาว แล้ว

¹⁹ ประชาชาติธุรกิจ (29 ธันวาคม 2557) “เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A ทุนจีนทะลักยึดการค้า-โลจิสติกส์เบ็ดเสร็จ” สืบค้นที่: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1419844137

²⁰ <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9570000000012>

ต้องขนส่งต่อไปยังห้วยทรายอีก ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นอย่างมาก เป็นอุปสรรคต่อการค้าโดยผู้ประกอบการท้องถิ่น ซึ่งมีอยู่ค่อนข้างน้อย ดังนั้น สะพานจึงไม่ได้เอื้อต่อผู้ประกอบการท้องถิ่นนัก แต่กลับไปเอื้อต่อธุรกิจทุนใหญ่จากภายนอกที่มีปริมาณการค้าขายและการขนส่งสูง²¹

ในขณะที่การลงทุนในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเป็นการลงทุนด้วยงบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งส่งผลให้ราคาที่ดินที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกประมาณ 10 เท่า เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากการที่ราคาที่ดินสูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากกลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุนที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรกๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก ซึ่งในระยะต่อมา ก็กลับสร้างผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เพราะราคาที่ดินมีราคาแพงสูงขึ้นมากจนไม่คุ้มค่ากับการลงทุน ทำให้นักลงทุนที่อาจเคยคิดเข้าไปลงทุน เปลี่ยนใจไม่กล้าเข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทาง เพราะต้นทุนพุ่งสูงขึ้นจากเดิมอย่างมาก

นอกจากนี้ยังพบว่าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ผ่านมา กลับไม่ค่อยประสบความสำเร็จนัก เมื่อเทียบกับเม็ดเงินที่ลงทุนไป ในขณะที่ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาลกลับไม่สามารถดึงดูดความสนใจในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจได้มาก

สถานการณ์การลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว

ถึงแม้เส้นทาง R3A นั้นทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งสินค้า การเดินทาง รวมถึงสาธารณูปโภค แต่ในส่วนของการลงทุนในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในฝั่งสปป. ลาว เกือบทั้งหมดจะเป็นการขยายอิทธิพลของทุนจีนที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตามเส้นทาง R3A ใน สปป. ลาว มีทั้งทุนรายใหญ่และทุนรายย่อย ซึ่งเป็นการลงทุนที่มุ่งเน้นในอุตสาหกรรมเกษตร การค้าและบริการ และโลจิสติกส์ การเข้ามาลงทุนของนักลงทุนจีนนั้นจะมากในลักษณะเช่าที่ดินทั้งจากรัฐบาลลาว และจากชาวบ้าน ก่อให้เกิดการจ้างงานชาวลาวอยู่บ้างเพราะใช้คนลาวเป็นแรงงาน แต่บางครั้งการทำสัญญาเช่าที่ไม่ผ่านรัฐบาล หรือเจ้าหน้าที่แขวง ทำให้ประชาชนมีความเสียเปรียบในเรื่องของสัญญา อีกทั้งการลงทุนของนักลงทุนจีน โดยเฉพาะการทำสวนกล้วย ก็ได้สร้างปัญหานานาประการให้กับชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะในประเด็นของสิ่งแวดล้อม อีกทั้งอิทธิพลของทุนจีนก็ได้เข้าครอบงำเศรษฐกิจของลาวทั้งที่แขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ทำให้เศรษฐกิจและสังคมของคนสปป. ลาว จำเป็นต้องพึ่งพาชาวจีน

ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่และประชาชนท้องถิ่นใน สปป. ลาว ได้เริ่มตระหนักว่า การเข้ามาของทุนจีนและชาวจีนจำนวนมากใน สปป. ลาว มีแนวโน้มที่จะส่งผลเสียมาถึงคนในท้องถิ่น เกิดการแย่งชิงของของคนลาว จึงได้มีแผนพัฒนาระยะยาวที่จะกำหนดให้มีอาชีพสว่นสำหรับคนลาว เริ่มนำเทคนิคจากประเทศจีนมาผลิตสินค้าด้วยตนเอง จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท้องถิ่นของลาวระหว่างการสำรวจเส้นทางพบว่า

²¹ เอมพงศ์ บุญญาอนุพงศ์ (8 มิถุนายน 2559) “เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ” เพราะรัฐบาลไม่เข้าใจ หรือแค่อยากได้แรงงานราคาถูก” สืบค้นที่: <https://news.thaibps.or.th/content/252947>

ผู้ประกอบการลาวเองก็อยากให้นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนใน สปป. ลาว เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจกับนักลงทุนจากจีน สถานการณ์ค้าและอุตสาหกรรม แขวงหลวงน้ำทา ต้องการให้คนไทยเข้ามาร่วมลงทุนในแขวงหลวงน้ำทาให้มากขึ้น เนื่องจากการทำข้อตกลงและการสื่อสารสามารถเข้าใจกันได้ง่ายกว่าคนจีน โดยธุรกิจที่อยากให้นำมาร่วมลงทุนได้แก่ ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และกิจกรรม อีกทั้ง อยากให้คนไทยเข้ามาช่วยสนับสนุนคือในด้านของการศึกษา ในด้านวิชาการ และวิชาชีพ นักลงทุนไทยขาดความเชื่อมั่นในการลงทุนในลาว ซึ่งแตกต่างจากนักลงทุนจีนที่เห็นโอกาสในการลงทุนถึงแม้จะมีความเสี่ยงมากก็จะลงทุนเลยขอแค่มีโอกาส สาเหตุที่ทำให้ นักลงทุนจีนกล้าที่จะลงทุนทันที นั้นมาจากการไม่มีทางเลือกในการลงทุนมากนักในประเทศจีน และการแข่งขันทางการค้าที่สูงมากในประเทศจีน ซึ่งที่ผ่านมา ก็ได้มีนักลงทุนไทยจำนวนหนึ่งเข้าไปสำรวจและพบปะกับนักธุรกิจลาวแสดงถึงความสนใจที่จะเข้าไปลงทุนอยู่บ้าง แต่เมื่อได้สำรวจข้อมูลและพื้นที่ไปแล้ว ก็ไม่ได้มีการดำเนินการใด ๆ ต่ออีกเลย

สถานการณ์การลงทุนในมณฑลยูนนาน

รัฐบาลจีนทั้งในระดับชาติและระดับมณฑล โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้เร่งพัฒนาด้านอุตสาหกรรมพัฒนาเมืองภายใต้โอกาสและความท้าทายรวมทั้งการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นเพื่อสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “การพัฒนาภาคตะวันตกรอบใหม่” (新一轮西部大开发) ของประเทศจีนรองรับเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ของจีนที่ให้มณฑลยูนนานเป็น “หัวสะพาน” (桥头堡) หรือสะพานเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้าน อันจะช่วยยกระดับมณฑลยูนนานให้มีความพร้อมรับการเปิดเสรีทางการค้าสามารถปรับตัวรับการแข่งขันในยุคใหม่ได้โดยจะใช้ประโยชน์และโอกาสจากความร่วมมือดังกล่าวเพื่อยกระดับมณฑลยูนนานสู่ความทันสมัยยิ่งขึ้น พร้อมกับสนับสนุนนโยบายมุ่งตะวันตก (Implementation Measures of the Go West Policy) ที่ประกาศเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2544 ภายใต้วัตถุประสงค์ เพื่อกระจายความเจริญและยกระดับการพัฒนาพื้นที่ทางภาคตะวันตก ให้ทัดเทียมกับภาคอื่น ๆ ของประเทศจีน

ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมณฑลยูนนานฉบับที่ 13 (ปี 2559-2563) ได้มีการปรับจากเดิมแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่เคยเน้น “ยุทธศาสตร์หัวสะพาน” มามุ่ง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)” ภายใต้นโยบายที่มุ่งมั่นและชัดเจนที่จะขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจผ่านด่านชายแดนที่มีอยู่ตามแผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนและเปิดกว้างสู่ภายนอกของมณฑลยูนนาน พ.ศ. 2559-2563 หรือ แผนพัฒนาพื้นที่ชายแดนในยุค “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของมณฑลยูนนาน ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนา 5 ด้าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (ความเชื่อมโยงทางถนน ความเชื่อมโยงทางอากาศ ความเชื่อมโยงทางน้ำ ความเชื่อมโยงอินเทอร์เน็ต และความเชื่อมโยงด้านพลังงาน รวมเรียกว่า “อุ้งหว่าน 五网” แปลว่า ห้าตาข่าย) เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ความเป็นอยู่ของประชาชน และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นประตูให้ยูนนานเปิดกว้างและสานสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น ได้แก่ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เมียนมา เชื่อมสู่เอเชียใต้ พื้นที่ชายแดนยูนนาน-เวียดนาม เชื่อมเวียดนาม

ออกทะเลที่ใกล้ที่สุดที่เมืองโฮฟอง หรือเชื่อมเวียดนามสู่กัมพูชา และพื้นที่ชายแดนญวนนาน-ลาว เชื่อมสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย อีกทั้ง ยังได้เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มความสามารถในการผลิตและยกระดับคุณภาพของผลผลิตทางเกษตรและอาหารที่โดดเด่นของมณฑลญวนนาน ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมเกษตร ผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเกษตรกรรมบนพื้นที่เพาะปลูกตลอดตามเส้นทาง R3A เพื่อใช้เส้นทาง R3A เป็น Gateway ไปสู่การขยายตลาดสินค้าเกษตรและอาหารของมณฑลญวนนานเข้าไปในประเทศอาเซียน นอกจากนี้ ในขณะที่ประเทศไทยส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนขึ้นมาแข่งขันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป. ลาว แต่จีนกลับยกระดับความร่วมมือระหว่างจีนกับ สปป. ลาวให้กลายเป็น Cross-Border Economic Cooperation Zone (ภาษาจีนใช้คำว่า 跨境经济合作) โดยผลักดันการพัฒนาพื้นที่ชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นการพัฒนาร่วมกันระหว่าง สปป. ลาวกับจีน ส่งผลให้รัฐบาลลาวมีแนวโน้มที่จะดำเนินนโยบายคล้ายตามรัฐบาลจีนมากกว่ารัฐบาลไทย

กล่าวโดยสรุป ในขณะที่ไทยมุ่งเน้นแต่ประเด็นการเชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยขาดความชัดเจนในการพัฒนาด้านอื่นๆ เพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ฝ่ายจีนได้ดำเนินการพัฒนาในทุก ๆ ด้านพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การส่งเสริมการลงทุนโดยทุนจีนในการพัฒนาพื้นที่ตามเส้นทาง R3A และการสนับสนุนผู้ประกอบการจีนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและรายได้เปรียบทางการค้าตลอดเส้นทาง

2.1.2 การใช้เส้นทางเพื่อประโยชน์ทางการค้าและการขนส่ง

สถานการณ์การค้าระหว่างไทยกับสปป. ลาว

ในส่วนของผลกระทบของการเปิดใช้เส้นทาง R3A ที่มีต่อการค้าระหว่างไทย-สปป. ลาว ที่ขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงของนั้น จากข้อมูลสถิติการค้าทั้งหมดระหว่างไทย-สปป.ลาว ครอบคลุมตั้งแต่ปีพ.ศ.2549 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนเปิดใช้เส้นทาง R3A จนถึง ปีพ.ศ. 2560 เปรียบเทียบกับข้อมูลสถิติการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว เฉพาะที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ครอบคลุมระยะเวลาเดียวกัน พบว่า ในภาพรวมของการค้าไทยกับสปป. ลาว ไทยได้เปรียบดุลการค้ากับสปป. ลาว เพิ่มขึ้นจากประมาณ 19,000 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2549 เป็นประมาณ 58,000 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2560 เป็นการเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เท่า และในปีพ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีหลังการเปิดใช้เส้นทาง R3A และปีพ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นปีหลังการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ที่เชียงของ อัตราการเพิ่มขึ้นของดุลการค้าของการค้าในภาพรวมเป็น 6% และ 16.7% ตามลำดับ แต่ถ้าพิจารณาเฉพาะการค้าที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ไทยได้เปรียบดุลการค้ากับสปป. ลาว เพิ่มขึ้นจากประมาณ 700 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2549 เป็นประมาณเกือบ 7,000 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2560 เป็นการเพิ่มขึ้นเกือบ 10 เท่า ซึ่งเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นที่สูงกว่าการค้าในภาพรวม และอัตราการเพิ่มขึ้นของดุลการค้าคิดเฉพาะการค้าที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของในปีพ.ศ. 2552 และปีพ.ศ. 2557 เป็น 50.7% และ 30.2%

ตามลำดับ ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า เส้นทาง R3A สร้างโอกาสให้ไทยได้ดุลการค้ากับ สปป. ลาว จากการค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ สูงกว่าการค้าระหว่างไทยกับสปป. ลาวในภาพรวม

สถานการณ์การค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีน

หากพิจารณาในภาพรวม เส้นทาง R3A นี้ ช่วยให้การค้าผักและผลไม้ระหว่างไทยกับจีนสะดวกขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากการเปิดเส้นทาง R3A ทำให้การนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การส่งออกผักไปจีนในช่วงแรกมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ต่อมาในปีพ.ศ. 2557 ปริมาณการส่งออกผักไทยไปจีนก็ลดลงอย่างมาก และลดลงต่อเนื่องมากขึ้นจนถึงปีพ.ศ. 2560 และหากพิจารณาที่ดุลการค้าผักระหว่างไทยกับจีนจะเห็นว่า ในช่วงปีพ.ศ. 2553-2560 ไทยขาดดุลการค้าผักทุกปีโดยมีแนวโน้มขาดดุลเพิ่มขึ้นทุกปีอีกด้วย สะท้อนได้ว่า เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางให้ประโยชน์กับการส่งออกผักของจีนมากกว่าของไทย ปัจจุบันนี้ ผักสดที่จำหน่ายในตลาดกลางผักสดหลัก ๆ ของประเทศไทยในปัจจุบัน ผักส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศจีนถึงร้อยละ 70 และอีกประมาณร้อยละ 30 เป็นผักที่ปลูกในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาไปในรายละเอียดระดับจุลภาคของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A จะเห็นได้ถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีน ข้ามเส้นเขตแบ่งทางการปกครองของชายแดนระหว่างประเทศ เป็นผลให้ทุนจีนได้ประโยชน์ในสัดส่วนที่สูงสุดจากการค้าผักและผลไม้ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าผลผลิตจากจีนเข้ามาในประเทศไทยหรือการส่งออกผลผลิตไทยออกไปจำหน่ายในเมืองจีน ในกรณีของการนำเข้าผักจากจีนเข้ามาในไทย กิจกรรมตั้งแต่หน้าสวนในประเทศจีนมาจนถึงตลาดค้าส่งในประเทศไทย ประกอบด้วย ผู้ส่งออก ชิปปิง ผู้ขนส่ง และผู้นำเข้า แทบจะอยู่ในอิทธิพลของทุนจีนเกือบทั้งหมด ในกรณีของการส่งสินค้าผลไม้ออกไปเดิมาลัยไทยและผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ส่งออกสินค้า แต่ในปัจจุบัน ล้งจีนและผู้ประกอบการจีนได้รุกเข้ามามีบทบาทในการรับซื้อผลไม้ไทยในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ผลประโยชน์หรือกำไรส่วนหนึ่งที่เคยตกเป็นของล้งไทยหรือผู้ประกอบการไทย ถูกเปลี่ยนมือไปเป็นผลประโยชน์ของคนจีน ดังนั้น ถึงแม้เกษตรกรไทยส่งออกผลไม้ได้มากขึ้นและได้ราคาที่ดีขึ้นนั้น ผลประโยชน์โดยรวมที่ตกกับประเทศไทย ซึ่งเป็นผลรวมผลประโยชน์ที่เกิดกับเกษตรกรไทยและผู้ประกอบการไทยในธุรกิจผลไม้ จึงอาจจะเพิ่มไม่มากนักอย่างที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ ในระยะยาว ทุนจีนอาจแผ่ขยายเข้ามาควบคุมและครอบงำธุรกิจการผลิตและการค้าในประเทศไทยมากขึ้น และสามารถแย่งผลประโยชน์และกำไรจากการค้าเป็นสัดส่วนที่สูงมากขึ้นเรื่อย ๆ จนในที่สุด ไทยอาจได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น จากมูลค่าการส่งออกที่เติบโตขึ้น เช่น ถึงแม้การส่งออกมีการขยายตัวขึ้นเท่าตัว แต่หากส่วนแบ่งมูลค่าในห่วงโซ่มูลค่าที่ฝ่ายไทยเคยได้รับ กลับลดลงไปครึ่งหนึ่ง เพราะถูกเปลี่ยนมือไปอยู่กับนักธุรกิจจีนแทน อันเป็นผลจากการขยายบทบาททางการค้าของทุนจีนซึมลึกเข้าในห่วงโซ่การส่งออกผลไม้ของไทยมากขึ้น ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยพึงได้รับก็จะไม่เพิ่มขึ้นตามมูลค่าการส่งออกนัก ในขณะที่ต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในการขยายการเพาะปลูกผลไม้ส่งออกเหล่านั้น

2.2 สรุปบทเรียน

ข้อมูลและข้อค้นพบต่าง ๆ ที่ได้รับการจากการสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์ สามารถนำมาประมวลเป็นบทเรียนสำคัญ ๆ ที่ควรได้รับการพิจารณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ 5 ประการสำคัญ คือ

- ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน
- ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน
- การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก
- การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า
- ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

2.2.1 ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน

ข้อมูลสถิติการนำเข้าส่งออกในระดับมหภาคในภาพรวม ถูกนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายของรัฐในหลายวาระและโอกาส เช่น การสร้างแบบจำลองการค้าระหว่างประเทศ ที่ชื่อ Global Trade Analysis Project (GTAP) ซึ่งถูกพัฒนามาจากแบบจำลองดุลภาพทั่วไป (Computational General Equilibrium Model – CGE) โดยใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) ซึ่งการวิเคราะห์ในเชิงมหภาคเหล่านี้จะต้องอาศัยข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศหรือระหว่างเศรษฐกิจ ซึ่งหากสถิติของการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศมีความคลาดเคลื่อน ก็อาจทำให้ผลการวิเคราะห์ต่าง ๆ ที่ใช้ข้อมูลเหล่านี้ประกอบการวิเคราะห์เกิดความคลาดเคลื่อนตามไปด้วย

การศึกษาโครงการนี้พบว่า ข้อมูลสถิติการค้า การนำเข้า และส่งออก สินค้าเกษตรผ่านแดนในประเทศภูมิภาคนี้มีความคลาดเคลื่อนอย่างมีนัยสำคัญ จาก 2 สาเหตุสำคัญ คือ

สาเหตุประการแรก การค้าชายแดนสามารถจำแนกได้หลายลักษณะ ทั้งนี้ ในมุมหนึ่ง การค้าชายแดนหมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมาร์ สปป.ลาว และ กัมพูชา โดยการส่งออกและนำเข้าผ่านทางจุดผ่านแดนที่จัดตั้งขึ้นบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการตามประกาศกระทรวงมหาดไทยภายใต้พระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมือง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน ในขณะที่การค้าผ่านแดน หมายถึง การขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกไทย ผ่านประเทศเพื่อนบ้านประเทศหนึ่งไปยัง อีกประเทศหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการนำไปขนส่งต่อหรือใช้อุปโภคบริโภคในประเทศเองก็ได้²²

ในอีกมุมหนึ่ง การค้าชายแดนของไทยก็อาจจำแนกออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

²² สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ / สศช. (ตุลาคม 2559) “นิยามเกี่ยวกับการค้าชายแดน” สืบค้นที่: http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6211

- 1) การค้าชายแดนแท้จริง เป็นการค้าระหว่างประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพื้นที่ชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าที่จำเป็นเพื่อใช้ในการชีวิตประจำวัน
- 2) การค้าชายแดนที่ทำการติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันเอง เป็นการค้าที่ไม่ผ่านระบบราชการ/พิธีการศุลกากร บางกรณีอาจเป็นธุรกิจที่ไม่ถูกกฎหมาย ถือเป็นการค้าชายแดนนอกระบบ บางกรณีอาจเกี่ยวข้องกับผู้คนจำนวนมากที่เรียกกันว่ากองทัพนมด และ
- 3) การค้าผ่านชายแดน เป็นการค้าในระบบและปรากฏมูลค่าการค้าผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการค้าอาจรวมทั้งผู้ประกอบการที่มีที่อยู่บริเวณชายแดนและผู้ผลิต/คนกลางที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้า มีปริมาณซื้อขายสูง รวมถึงการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อไปยังประเทศที่สาม เรียกว่าการค้าผ่านแดนด้วย

โดยทำการค้าผ่านช่องทางการค้า 2 ประเภท คือ

- 1) ช่องทางการค้าที่ไม่เป็นทางการ หรือที่เรียกว่าช่องทางการค้าแบบธรรมชาติ
- 2) ช่องทางการค้าแบบเป็นทางการ ซึ่งสามารถแบ่งย่อยออกเป็น 2 ประเภท คือ
 - ก. ช่องทางการค้าตามนโยบายของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนทางการค้า และ
 - ข. ช่องทางกฎหมายศุลกากร พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 ได้แก่ ทางอนุมัติตาม มาตรา 3 และทางอนุมัติเฉพาะคราว ตามมาตรา 5 ทวิ²³

ทั้งนี้จะเห็นได้ว่า การค้าชายแดนจะประกอบด้วยการค้าที่เป็นทางการหรือการค้าในระบบ และการค้าที่ไม่เป็นทางการหรือการค้านอกระบบ โดยการค้าที่เป็นทางการจะหมายถึงการค้าที่ผ่านช่องทางการค้าที่เป็นทางการ ผ่านระบบราชการ/พิธีการศุลกากร มีการแจ้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกอย่างถูกต้องตามระเบียบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะเป็นการค้าที่ผ่านระบบที่เป็นทางการ สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกก็อาจมีความคลาดเคลื่อนแฝงอยู่ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการอาจสำแดงมูลค่าของสินค้านำเข้าต่ำกว่าความเป็นจริง เพื่อจะมีภาระทางภาษีอากรที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ส่งผลให้สถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนมีมูลค่าการค้าต่ำกว่าความเป็นจริง นอกจากนี้ การค้านอกระบบเป็นการค้าที่ไม่มีการสำแดงผ่านกระบวนการทางศุลกากร มีเจตนาหลบเลี่ยงภาษีอากรและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก มูลค่าการค้านอกระบบนี้จึงไม่ถูกรวมในสถิติการนำเข้าและส่งออกของกรมศุลกากร ทั้งนี้ การค้าชายแดนนอกระบบนี้อาจมีมูลค่าที่สูงมาก จากการสำรวจของธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่าการค้าชายแดนภาคเหนือ-เมียนมา และภาคเหนือ-ลาว มีลักษณะเป็นการค้านอกระบบที่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากร ประมาณว่าการค้านอกระบบกับเมียนมาและลาวมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 76 และ 50 ของการค้าชายแดนทั้งหมดของภาคเหนือ-เมียนมา และ

²³ เติมธรรม สิทธิเลิศ “ทำความเข้าใจเรื่องการค้าชายแดน: รูปแบบการค้าที่สำคัญของไทยภายใต้กรอบ AE” ส่วนอาเซียน สำนักการประชาสัมพันธ์ต่างประเทศ กรมประชาสัมพันธ์, 23 กรกฎาคม 2558 สืบค้นที่:

http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=4304&filename=index

ภาคเหนือ-ลาว หรืออีกนัยหนึ่ง การคำนวณกระบวนอาจมีมูลค่าสูงเกินกว่า 2 เท่าของการค้าในระบบ ดังนั้น โดยทั่วไป สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนจึงมักต่ำกว่ามูลค่าการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นจริง อยู่มาก

สาเหตุประการที่สอง เป็นความคลาดเคลื่อนและความบิดเบือนที่เกิดจากวิธีการค้าผลไม้ เพื่อหลบเลี่ยงการจัดเก็บภาษีและการตรวจสอบด้านชีวอนามัยของสินค้านำเข้า ณ ด้านศุลกากรจีน การนำเข้าผลไม้ไทยที่ด่านบ่อเต็น-บ่อหาน ถึงแม้จะได้รับการยกเว้นภาษีอากรนำเข้า จากข้อตกลงการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างอาเซียน-จีน แต่จะถูกเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 13% ที่บริเวณด่าน ทำให้ระยะหลัง ผู้ส่งออกผลไม้ไทยไม่นิยมที่จะขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A แต่นิยมที่จะหันไปส่งผลไม้ไทยออกที่จังหวัดนครพนมผ่านเส้นทาง R12 ผ่านลาวไปยังประเทศเวียดนามตอนเหนือ แล้วทำการแปลงแหล่งกำเนิดของผลไม้ไทยให้เป็นผลไม้เวียดนามแทน ก่อนที่จะนำเข้าสู่ประเทศจีนที่ด่านผิงเสียงอีกทอดหนึ่ง ทั้งนี้ การใช้เส้นทาง R12 เพื่อนำเข้าผลไม้ไทยได้เปรียบการใช้เส้นทาง R3A อยู่ 2 ประการแรก ด้านผิงเสียงอยู่ใกล้กับตลาดเจียงหนานมากกว่า ประการที่สอง การแปลงแหล่งกำเนิดสินค้าให้เป็นผลไม้เวียดนาม ทำให้ได้ประโยชน์จากนโยบายผ่อนปรนของจีนที่ให้สิทธิพิเศษกับการค้าชายแดน ซึ่งเป็นการค้าระหว่างประชาชนทั้ง 2 ประเทศที่อยู่ในพื้นที่ติดชายแดน ทำให้ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในกรณีที่บุคคลที่อยู่บริเวณเขตชายแดนนำสินค้าที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวันเข้าเป็นมูลค่าไม่เกิน 3,000 หยวน/วัน หรือเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราเพียงครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ ในกรณีที่ธุรกิจหรือวิสาหกิจที่ตั้งอยู่ในเขตชายแดน และได้รับอนุญาตให้ทำการค้าชายแดน นำเข้าสินค้าในปริมาณเล็กน้อย (Small Amount)²⁴

วิธีการค้าข้างต้นทำให้ข้อมูลสถิติการส่งออกผลไม้ไทยบิดเบือนไป ทำให้เกิดมูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยไปบริโภคในเวียดนามสูงกว่าความเป็นจริง²⁵ ในขณะที่มูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยไปจำหน่ายในประเทศจีนต่ำกว่าความเป็นจริง ดังจะเห็นได้จากสถิติการส่งออกผลไม้ไทย ซึ่งรายงานว่าในปีพ.ศ. 2560 มูลค่าของทุเรียนที่ไทยส่งออกไปเวียดนามสูงกว่าที่ส่งออกไปจีน ซึ่งขัดแย้งกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง

ดังนั้น การศึกษาการค้าชายแดนจะพึงเฉพาะการพิจารณาเพียงสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดนในระดับมหภาคไม่ได้ จำเป็นต้องศึกษาเจาะลึกในระดับจุลภาค เพื่อให้เข้าใจในวิธีการค้าและการแข่งขันที่เกิดขึ้นจริงในสนามการค้า

²⁴ มลฤดี เอื้อเกิดอารีย์ “อนาคตของผลไม้ไทยในตลาดค้าส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในปักกิ่ง : ตลาดซินฟาตี้” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 27 พฤษภาคม 2551 สืบค้นที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=555&ID=1252

²⁵ มูลค่าการส่งออกผลไม้ของเวียดนามไปยังจีน จึงสูงกว่าความเป็นจริงตามไปด้วย

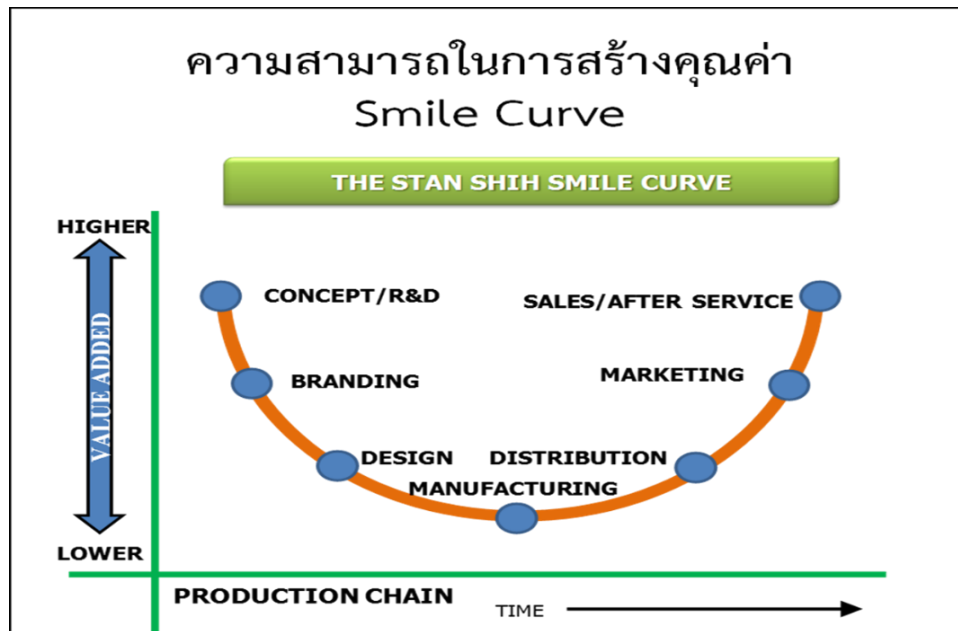
2.2.2 ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน

การเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ พร้อมกับการบังคับให้ผ่านแดนระหว่างไทยกับสปป.ลาวด้วยพาสปอร์ตได้เฉพาะที่ด่านบนสะพาน ผสมกับความสะดวกและรวดเร็วที่ได้รับจากการใช้เส้นทางบนสะพาน ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่นักท่องเที่ยวและธุรกิจจะต้องแวะเข้าทำธุรกรรมในเมืองเชียงของ ส่งผลให้เมืองเชียงของ ที่เดิมเป็นจุดพักค้างคืนและประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและการค้า กลายเป็นเพียงเมือง “ทางผ่าน” ไป

ทั้งนี้ ปรากฏการณ์การเป็นเมืองทางผ่านของชุมชนชายแดนได้เกิดมาแล้วในประเทศไทย ซึ่งหากได้พิจารณาสถิติการค้าชายแดนของด่านทั่วประเทศไทย จะเห็นว่า ด่านสะเดาเป็นด่านที่มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสูงสุด เช่น การค้าชายแดนที่ผ่านด่านสะเดามีมูลค่าเกือบเป็น 5 เท่าของมูลค่าการค้าที่ผ่านด่านแม่สอด แต่สะเดากลับมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจซบเซากว่าเมืองชายแดนอื่น ๆ เช่น แม่สอด เป็นต้น ทั้งนี้เพราะว่าการค้าชายแดนที่ผ่านสะเดาเกือบทั้งหมดเป็นการค้าที่อยู่ในระบบ ขณะที่การค้าที่ด่านอื่น ๆ มีการค้านอกระบบเป็นสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับการค้าที่อยู่ในระบบ ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่รถขนส่งสินค้าจะต้องทำการหยุดเพื่อประกอบธุรกรรมใด ๆ ในสะเดา

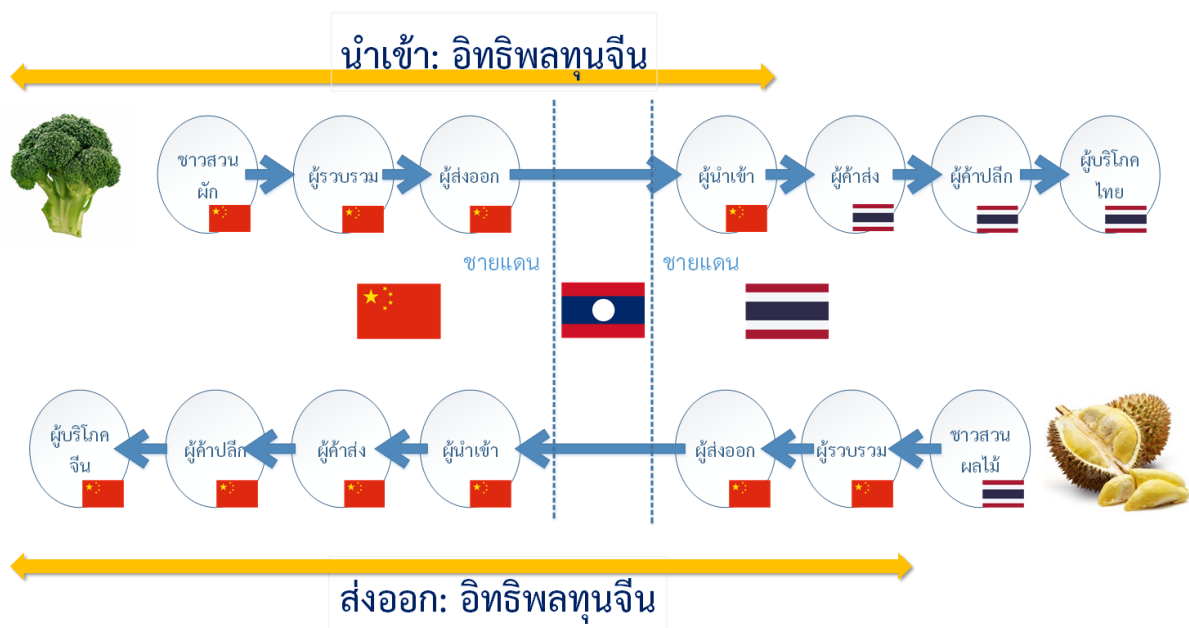
2.2.3 การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก

นโยบายการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาของไทย มุ่งเน้นการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยไปจำหน่ายในต่างประเทศ โดยให้ความสำคัญกับมูลค่ารวมของสินค้าที่ทำการส่งออก และละเลยที่จะพิจารณาส่วนแบ่งจากการค้าสินค้าส่งออกที่ประเทศไทยควรได้รับ หากเราพิจารณากรอบความคิดหนึ่งที่เป็นประโยชน์ในการกำหนดตำแหน่งและรูปแบบในการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลก คือ Smile Curve ที่นำเสนอโดยนาย Stan Shih อดีตผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ACER (ภาพที่ 2-1) ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ธุรกรรมตลอดห่วงโซ่การค้ายุคใหม่สามารถแบ่งขั้นตอนการดำเนินงานและความรับผิดชอบออกเป็นหลายขั้นตอนหลัก เริ่มตั้งแต่การวิจัยและพัฒนา การออกแบบและการสร้างตราสินค้า การผลิต การตลาดและการกระจายสินค้า การขายและบริการหลังการขาย โดยธุรกิจที่ได้รับผลประโยชน์สูงสุดจะเป็นธุรกิจที่รับผิดชอบในขั้นตอนที่อยู่ทั้ง 2 ปลายของ Smile Curve ซึ่งเป็นส่วนที่มีโอกาสและศักยภาพที่จะส่งสมอำนาจต่อรองมากกว่าธุรกิจอื่น ๆ ในห่วงโซ่การค้า โดยธุรกรรมที่มุมปากด้านขวาเป็นการยกระดับผลประโยชน์ที่ได้รับผ่านการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการเป็นเจ้าของสินค้าที่ตลาดมีความต้องการอย่างมาก ส่วนธุรกรรมที่อยู่บริเวณมุมปากด้านซ้ายจะเป็นการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการครอบครองการเข้าถึงตลาดและผู้บริโภค



ภาพที่ 2-1 ความแตกต่างของความสามารถในการสร้างคุณค่าตามทฤษฎี Smile Curve

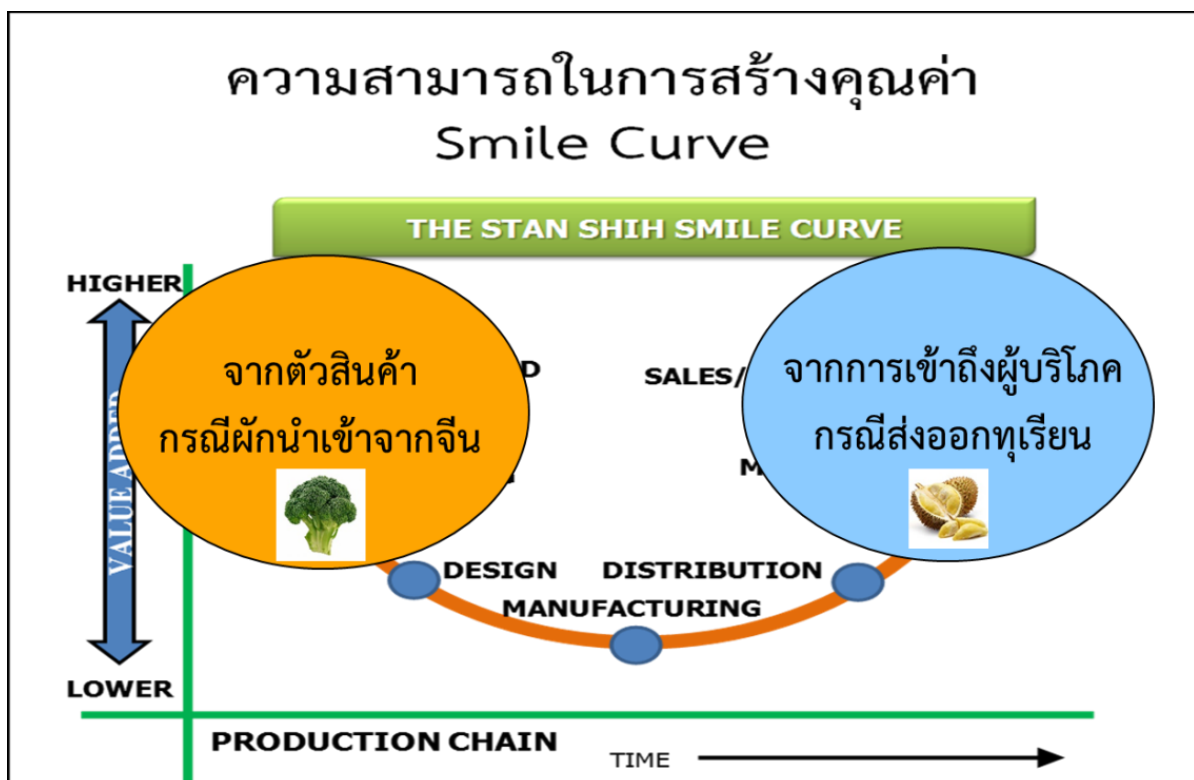
เมื่อกลับมาพิจารณาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการค้าผักและผลไม้บนเส้นทาง R3A ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการจีน จะเห็นถึงการแผ่อิทธิพลทางการค้าของจีน ถ้าข้ามเส้นเขตพรมแดนทางการปกครองทางภูมิศาสตร์ ลึกเข้ามาในฝั่งไทย ทั้งส่วนที่เป็นการนำเข้าผักจากจีนมายังไทย และส่วนที่เป็นการส่งออกผลไม้ไทยไปยังจีน ดังแสดงในภาพที่ 2-2 อันส่งผลให้ฝ่ายจีนได้รับส่วนแบ่งของผลประโยชน์จากการนำเข้าและส่งออกของสินค้าเกษตรบนเส้นทาง R3A มากกว่าฝั่งไทย และมีแนวโน้มที่จะได้รับส่วนแบ่งมากขึ้นเรื่อย ๆ ตามแนวโน้มการขยายอิทธิพลทางการค้าของผู้ประกอบการจีนในห่วงโซ่คุณค่าการนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A



ภาพที่ 2-2 การขยายอิทธิพลของทุนจีนในห่วงโซ่การค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A

ความสามารถในการแผ่ขยายอิทธิพลของทุนจีนก้าวข้ามมายังการดำเนินธุรกิจในฝั่งไทย เกิดจากความสามารถของผู้ประกอบการจีนที่รู้จักใช้ประโยชน์จากอำนาจต่อรองทางการค้าที่มีอยู่ ดังแสดงในภาพที่ 2-3 ทั้งการนำเข้าผักจากจีนมาไทย และการส่งออกผลไม้ไทยไปจำหน่ายในประเทศจีน

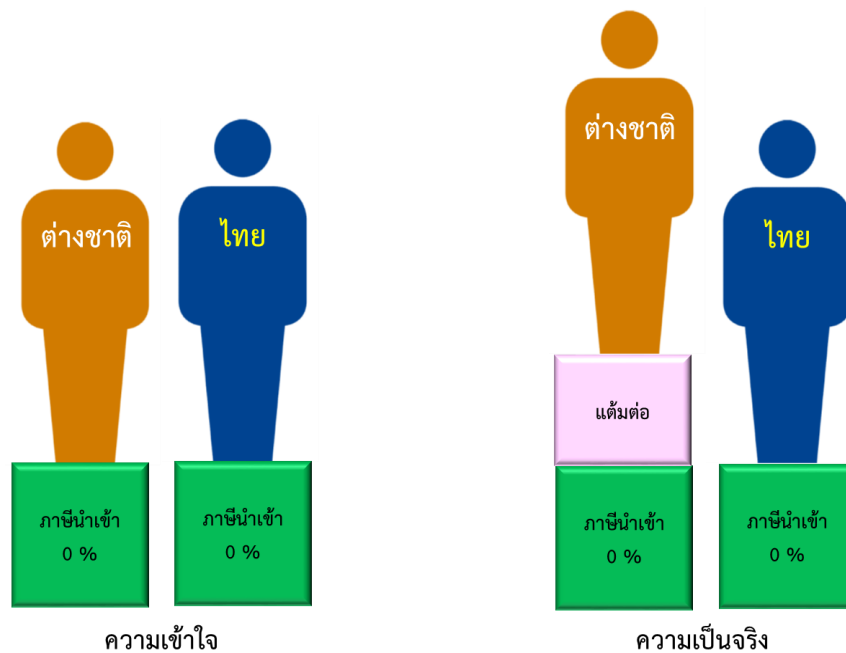
- **ในกรณีของผักนำเข้า** เนื่องจากผักจากจีนได้ครองส่วนแบ่งการตลาดเกือบทั้งหมดของการค้าผักในไทยไปแล้ว ในขณะที่มูลค่าการค้าผักของจีนในตลาดในไทยคิดเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกผักโดยรวมของพ่อค้าจีน เช่น ผักที่ถูกส่งจากคุนหมิงมายังประเทศไทย คิดเป็นเพียง 10% ของผักที่คุนหมิงส่งออกทั้งหมด ซึ่งเป็นผักที่เหลือจากการส่งออกไปยังเมืองปักกิ่ง ยุโรป และอินเดีย เป็นต้น ผู้ประกอบการชาวจีนจึงใช้โอกาสจากการเป็นผู้ผูกขาดในการหาแหล่งป้อนสินค้า (Supply) ให้กับตลาดไทย ขยายธุรกิจของตนเข้ามาเป็นผู้นำเข้า (Importer) สินค้าจีนในประเทศไทย จนปัจจุบันพ่อค้าจีนเป็นผู้นำเข้าหลัก (Importer) ในการนำเข้าผักในเส้นทาง R3A มายังประเทศไทย
- **ในกรณีของผลไม้ส่งออกทุเรียนของไทย** พ่อค้าจีนอาศัยความได้เปรียบที่เป็นลูกค้าหลักรายเดียวของทุเรียนไทย สร้างอำนาจในการผูกขาดและมีอิทธิพลเหนือการส่งออกทุเรียนไทยตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทาง



ภาพที่ 2-3 รูปแบบการสร้างอำนาจต่อรองของทุนจีนในการค้าผักและผลไม้ตามเส้นทาง R3A

2.2.4 การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า

จัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยให้มีการลดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้เท่ากัน ก็ไม่ได้หมายความว่า จะเกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันเสมอไป เพราะแต่ละประเทศอาจผลักดันมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ ภาษี (Non-Tariff Barrier) ที่จะเป็น “แต้มต่อ” ให้ผู้ประกอบการของตนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือ ผู้ประกอบการต่างชาติ ดังแสดงในภาพที่ 2-4



ภาพที่ 2-4 การได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ

หากพิจารณาเฉพาะในแง่ของภาษีอากรนำเข้าสินค้าเกษตร ข้อตกลงเสรีการค้าอาเซียน-จีนน่าจะก่อให้เกิดการแข่งขันทางการค้าที่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ประกอบการอาเซียนกับผู้ประกอบการจีน อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์ที่ได้จากการค้ามีมากกว่าผลตอบแทนที่ได้จากการขายสินค้าหน้าสวน แต่จะประกอบด้วย ผลประโยชน์ทางการค้าในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นตลอดห่วงโซ่คุณค่าของการค้าตั้งแต่แหล่งผลิตไปจนถึงมือผู้บริโภค ซึ่งหากพิจารณาในแง่ของผลประโยชน์ตลอดห่วงโซ่คุณค่า กลับพบถึงความได้เปรียบและเสียเปรียบกันระหว่างผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการจีน ตัวอย่างหนึ่งที่เห็นได้ชัดเจนคือ ในขณะที่พ่อค้าจีนจำนวนมากเข้ามาตั้งแผงขายสินค้าหรือประกอบธุรกรรมการค้าโดยตรงในตลาดค้าส่งผลิตผลทางการเกษตรระดับประเทศของไทยอย่างเบ็ดเสร็จ แต่กลับไม่พบเห็นพ่อค้าไทยเข้าไปทำการค้าในลักษณะเดียวกันในตลาดค้าส่งสินค้าเกษตรในประเทศจีนบ้าง ไม่ว่าจะเป็นตลาดในมณฑลยูนนาน หรือตลาดเจียงหนาน ในมณฑลกว่างซี ธุรกิจจีนจึงได้ประโยชน์มากกว่าเพียงกำไรจากผลิตผลที่ขายหน้าสวน ข้อมูลและผลการวิเคราะห์การค้าผักและผลไม้ระหว่างผู้ประกอบการจีนและไทยบนเส้นทาง R3A แสดงให้เห็นถึง “แต้มต่อ” ที่ผู้ประกอบการจีน มีเหนือผู้ประกอบการไทยอยู่หลายประการ แบ่งเป็น “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบที่เกิด

จากความสามารถของผู้ประกอบการจีนเอง และ “แต้มต่อ” หรือความได้เปรียบภายใต้ “ระบบนิเวศ” ที่เกิดด้วยวัฒนธรรมการค้าและการใช้มาตรการและการสร้างกลไกต่าง ๆ โดยหน่วยงานภาครัฐของจีน ดังนี้

ก. ความได้เปรียบจากความสามารถของผู้ประกอบการจีน

ผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่รัฐและผู้ประกอบการไทยและลาวจำนวน 16 คน โดยให้ทำการเปรียบเทียบศักยภาพของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการจีนในแต่ละด้าน และให้ระบุถึงความสามารถที่มีความสำคัญสูงในการค้าบนเส้นทาง R3A

สรุปคะแนนเฉลี่ยที่เป็นผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ จะเห็นว่าผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนในทุกมิติ โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน ประกอบด้วย ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่ และการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน โดยศักยภาพที่ผู้ประกอบการไทยพอจะทัดเทียมกับผู้ประกอบการจีน คือ การสร้างนวัตกรรมทั้งในสินค้า ในบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร และความพร้อมและความสามารถของบุคลากร โดยศักยภาพที่มีความสำคัญสูงต่อความสำเร็จในการประกอบธุรกิจตามเส้นทาง R3A คือ การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน และการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า ซึ่งเป็นศักยภาพใน 2 ด้านที่ผู้ประกอบการไทยด้อยกว่าผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน

ตารางที่ 2-1 ผลการประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ

ศักยภาพ	คะแนนเฉลี่ย
1. ความมุ่งมั่นและความกล้าที่จะประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ	1.25
2. การคิดค้นหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลจากการเปิดเสรีการค้าและขนส่งบนเส้นทาง R3A	1.94
3. การปรับตัวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในตลาดเกิดใหม่	2.00
4. ความสามารถในการระดมทุนและการเข้าถึงแหล่งทุน	1.47
5. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดและลูกค้า	2.13
6. การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้า	1.81
7. การสร้างนวัตกรรมทั้งในสินค้า ในบริการ และในรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model)	2.94
8. การนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์	2.50
9. ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร	2.56
10. การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ และการรวมตัวกัน	2.00

ศักยภาพ	คะแนนเฉลี่ย
11. การแสวงหากำไร และการบริหารต้นทุน	2.06
12. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเมืองและกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน	2.13
13. การบริหารความเสี่ยงทางการเงิน	2.06
14. การบริหารความเสี่ยงด้านการตลาด	2.06
15. การบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการหรือการดำเนินงาน	2.31
16. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากคู่ค้า	2.19

ข. ความได้เปรียบจากระบบนิเวศ (Ecosystem)

ระบบนิเวศจากวัฒนธรรมทางการค้า

นอกจากกฎระเบียบที่มีความซับซ้อน ที่บังคับใช้อย่างเข้มงวดโดยทางราชการแล้ว วัฒนธรรมทางการค้าสินค้าเกษตรในจีนเองก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปทำการค้าสินค้าเกษตรในประเทศจีน เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การทำธุรกิจและการค้าในประเทศจีน จำเป็นต้องอาศัยระบบสายสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หรือ กวนซี ซึ่งเป็ระบบที่ฝังรากลึกกับชาวจีนเป็นเวลายาวนาน เป็นระบบที่เน้นการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน และในบางโอกาส ก็จำเป็นต้องสร้างสายสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นในระดับมณฑล หรืออาจจะถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูงในระดับรัฐบาลกลางด้วย การค้าส่งสินค้าเกษตรในตลาดจีนจึงมักจะถูกกำกับและควบคุมโดยผู้ประกอบการท้องถิ่นหรือผู้นำเข้าขนาดใหญ่ที่มีอำนาจต่อรองสูง ผู้ที่จะเข้าไปค้าขายในตลาดค้าส่งจำเป็นต้องได้รับการยินยอมจากนักธุรกิจรายใหญ่ที่เป็นผู้ควบคุมตลาดค้าส่ง แต่ปัญหาสำคัญคือ ชาวจีนมีมุมมองต่อชาวต่างชาติในแง่ของการเข้ามาตักตวงผลประโยชน์ฝ่ายเดียว ประกอบกับมุมมองว่าชาวต่างชาติเป็นชาวต่างชาติที่ไม่รู้ธรรมเนียม เหล่านี้ล้วนสร้างความไม่คุ้นเคยให้กับชาวจีน²⁶ จากข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์พบว่า ตลาดผลไม้ที่ขุนนานจะมีผู้ควบคุมตลาดอยู่ประมาณ 4-5 ราย ซึ่งมีความสัมพันธ์ที่ดีกับด่านบ่อห่าน ถ้าผู้ค้ารายใหม่เข้ามา ก็อาจมีการขอให้ด่านช่วยตรวจสอบสินค้าอย่างเข้มงวด ซึ่งอาจใช้เวลาประมาณ 2-3 วัน ผักหรือผลไม้ก็เน่าหมดแล้ว ดังนั้น ถึงแม้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการทุกอย่าง ยากที่พ่อค้าต่างชาติจะสามารถเบียดเข้าไปตั้งแผงหรือเปิดหน้าร้านของตนในตลาดค้าส่ง ผู้ที่จะแทรกตัวเข้าไปได้ จึงต้องมีญาติพี่น้องที่เป็นคนจีนที่สามารถต่อสายสัมพันธ์กับผู้ควบคุมตลาดค้าส่งอยู่เท่านั้น

ปัญหาอีกประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าไปทำการค้าของธุรกิจต่างชาติ คือ วัฒนธรรมการค้าขายของคนจีนยังมีความเป็นชาตินิยมเจือปนอยู่มาก เวลาลูกค้าคนจีนต้องการจะตกลงเรื่องราคา จะคุยกับ

²⁶ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “วัฒนธรรมธุรกิจ” สืบค้นที่:

<http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/start/culture.php>

พนักงานซึ่งเป็นคนจีนด้วยกันเท่านั้น ไม่ค่อยยอมคุยกับนายจ้างหรือเจ้าของร้านซึ่งเป็นคนต่างชาติ²⁷ นอกจากนี้ การที่ธุรกิจจีนส่วนใหญ่จะตกลงธุรกิจด้วยการจับมือกัน แทนที่จะใช้สัญญาที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยธุรกิจจีนจำนวนหนึ่งมักไม่ยอมยึดถือข้อตกลงที่เคยทำกันไว้ โดยเฉพาะยังมีวัฒนธรรมการค้าขายแบบเก่า จะขอนำสินค้าออกไปก่อนและชำระเงินในภายหลัง อันทำให้เกิดปัญหาการเรียกเก็บเงินไม่ได้เป็นจำนวนมาก และเป็นการยากมากที่ชาวต่างชาติที่ไม่มีสายสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าหน้าที่รัฐ จะไปกดดันให้เจ้าหน้าที่รัฐของจีนไปตามผู้ประกอบการจีนที่ค้างชำระเงิน เพราะภาครัฐของจีนก็ไม่ค่อยปกป้องผู้ประกอบการต่างชาติ มีแนวโน้มที่จะปกป้องผู้ประกอบการชาวจีนมากกว่า อุปสรรคและความท้าทายทั้งหลายเหล่านี้ ทำให้ผู้ประกอบการไทยหลายรายที่เคยเข้าไปลงทุนทำธุรกิจในจีนต้องล่าถอยกลับมา

ระบบนิเวศจากกฎระเบียบของรัฐ

ข้อค้นพบอย่างหนึ่งของงานวิจัยชิ้นนี้ คือ ผู้ประกอบการจีนสามารถใช้ประโยชน์ตลอดห่วงโซ่คุณค่าฝึกและผลไม้ตามเส้นทาง R3A ทั้งในฝั่งจีนและไทย ขณะที่ผู้ประกอบการไทยมีความเสียเปรียบผู้ประกอบการจีนอย่างชัดเจน อันเป็นผลจากความเหลื่อมล้ำในการบังคับใช้กฎหมายและความยากง่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีอยู่ จากผลการศึกษาของหอการค้าสหรัฐอเมริกาในจีนชี้ว่า มีความไม่ยุติธรรมในการแข่งขันด้านธุรกิจระหว่างบริษัทจีนกับบริษัทต่างชาติในประเทศ บริษัทจีนมักจะได้รับสิทธิพิเศษและการปฏิบัติหลายประการที่เป็นอภิสิทธิ์กว่าบริษัทต่างชาติ อาทิเช่น การให้สินเชื่อหรือเงินกู้ในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่า การชำระภาษีที่จ่ายแก่รัฐในอัตราที่ต่ำกว่า หรือจะเป็นเรื่องกฎเกณฑ์ระเบียบข้อบังคับทางธุรกิจที่ได้รับการดูแลเป็นพิเศษจากรัฐบาลในท้องถิ่น จนถึงขั้นได้รับการงดเว้นการปฏิบัติตามกฎระเบียบบางประการด้วย²⁸ ขั้นตอนการปฏิบัติงานและกฎระเบียบในการประกอบธุรกิจในแต่ละมณฑลและท้องถิ่นก็มีความแตกต่างกันในรายละเอียดปลีกย่อยอยู่มาก สร้างปัญหาอย่างมากให้กับทุนไทยที่จะต้องทำความเข้าใจกับกฎระเบียบของจีนที่มีความหลากหลายสูง และมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย (และหากเปลี่ยนแปลง มักมีผลย้อนหลัง)²⁹

ทั้งนี้ ระบบกฎหมายจีนมีลักษณะพิเศษ ดังนี้

1. จีนมีกฎหมายและกฎระเบียบจำนวนมากและซับซ้อน ในแต่ละพื้นที่สามารถออกกฎระเบียบที่มีรายละเอียดในทางปฏิบัติที่แตกต่างกันได้
2. กฎหมายและกฎระเบียบของจีนมักให้อำนาจและดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ในระดับที่สูง
3. กฎหมายและกฎระเบียบของจีนเป็นเครื่องมือในการผลักดันยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ
4. ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

²⁷ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมวิจัย

²⁸ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ (4 มิถุนายน 2555) “แรงกดดันของบริษัจีนต่อบริษัทข้ามชาติที่มากขึ้น” สืบค้นที่ : <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/preparation/chapter3.php>

²⁹ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ “แรงกดดันของบริษัจีนต่อบริษัทข้ามชาติที่มากขึ้น” (อ้างแล้ว)

ถึงแม้ไทยก็มีกฎหมายกำกับดูแลการประกอบธุรกิจและมาตรฐานสินค้าในทำนองเดียวกับประเทศจีน แต่หากเปรียบเทียบกันแล้ว กฎหมายและกฎระเบียบในฝั่งไทยไม่เข้มงวดเท่ากับกฎหมายและกฎระเบียบในฝั่งจีน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย ทั้งนี้ ความหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ไทย เปิดเป็นช่องว่างให้ผู้ประกอบการจีนแทรกตัวเข้ามาขยายอิทธิพลทางการค้าในไทยได้ โดยง่ายกว่า เกิดเป็นความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขัน ในขณะที่ผู้ประกอบการจีนสามารถเข้ามาทำการค้าในไทยได้โดยง่าย เป็นการยากมากที่ผู้ประกอบการไทยจะเข้าไปเปิดร้านหรือแผงขายผลไม้ของไทยในตลาดค้าส่งจีน ทั้งนี้ อุปสรรคที่มีต่อสินค้าไทยและทุนไทยที่จะขยายไปตลาดในจีน อันมีสาเหตุจาก วิธีการการค้า ความเป็นชาตินิยมท้องถิ่น การผูกขาดโดยทุนท้องถิ่น ความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาสายสัมพันธ์กับผู้ลงทุนและเจ้าหน้าที่ฝั่งจีน มาตรการของรัฐที่ใช้ภาษี (Non-tariff barriers) และกฎระเบียบในระดับท้องถิ่นที่สามารถแตกต่างจากกฎระเบียบของส่วนกลาง มิใช่เป็นเรื่องใหม่ โดยได้มีการหยิบยกขึ้นมานำเสนอในช่วงเริ่มแรกของการจัดทำข้อตกลงเสรีการค้าเสรีอาเซียน-จีน

แต่ที่ผ่านมา ก็ยังไม่มีหน่วยงานรัฐของไทยใดเลย ที่เห็นความสำคัญที่จะดำเนินการใด ๆ อย่างจริงจัง เพื่อที่จะบรรเทาหรือแก้ปัญหาที่เกิดจากอุปสรรคดังกล่าวให้กับผู้ประกอบการไทยเลย ส่งผลทำให้ตลอดห่วงโซ่คุณค่าในฝั่งไทย ทุนจีนสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจและยึดครองตลาดส่วนหนึ่งได้

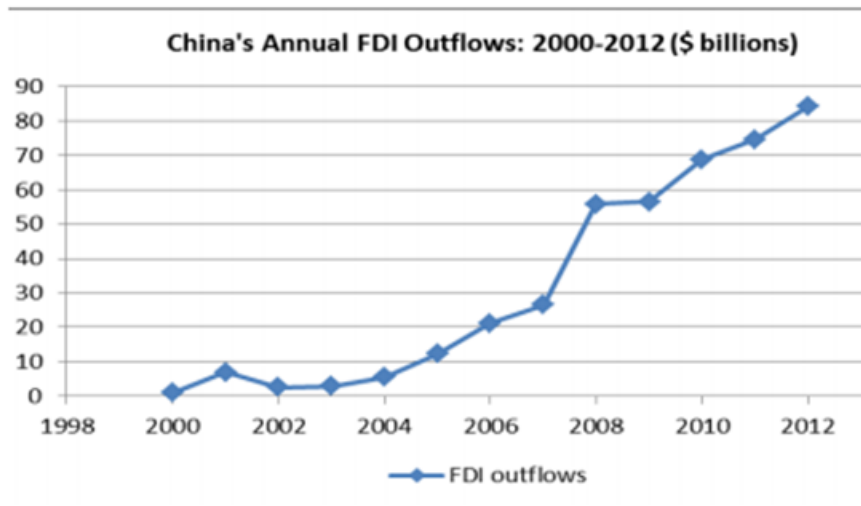
ดังนั้น การเจรจาเปิดเสรีทางการค้าจำเป็นต้องพิจารณามากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า แต่ยังคงพิจารณาเรื่องอุปสรรคด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งเป็นมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (NTMs) และส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบ และเนื่องจากกฎระเบียบของจีนมีความซับซ้อน เปลี่ยนแปลงบ่อย และมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งอาจพบความแตกต่างในทางปฏิบัติ อันเนื่องมาจากการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ดังนั้น จึงควรพิจารณาจัดกลไกการให้คำแนะนำและช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่เหมาะสม ซึ่งควรต้องทำมากกว่าการให้ข้อมูลกฎเกณฑ์และกฎระเบียบ แต่ยังคงรวมถึงการให้ข้อมูลและให้คำปรึกษา แนวปฏิบัติและแนวทางการรับมือกับมาตรการต่าง ๆ ในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ด้วย

ระบบนิเวศจากมาตรการสนับสนุนของรัฐ

รัฐบาลจีนยังได้มีนโยบายตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 ดำเนินการอย่างเข้มข้น ส่งเสริมให้ธุรกิจจีนออกไปลงทุนประกอบธุรกิจในต่างประเทศ ภายใต้นโยบาย “ก้าวออกไป (Going Global)” ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (ปีพ.ศ.2544-2548) โดยดำเนินการผ่านการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศในหลายด้าน อันประกอบด้วย นโยบายทางการเงินและภาษี (Financial and Taxation Policy) กลไกการป้องกันความเสี่ยง (Risk-safeguard Mechanism) เครือข่ายการบริการข้อมูล

(Information Service Network) การจัดทำคู่มือการลงทุนทางตรงต่างประเทศ (Direction Guidance of OFDI)³⁰ และการช่วยเหลือของรัฐต่อรัฐ³¹

การลงทุนของทุนจีนในต่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 (ภาพที่ 2-5) จนกระทั่งในปี ค.ศ. 2010 จีนมีจำนวน Outward Foreign Direct Investment (OFDI) สูงกว่าประเทศญี่ปุ่น เป็นครั้งแรก³²



ภาพที่ 2-5 การขยายตัวของการลงทุนในต่างประเทศของทุนจีน³³

ในขณะที่ ไทยยังมุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ โดยขาดมาตรการเชิงรุกที่จริงจัง ในการส่งเสริมทุนไทยให้ออกไปยังต่างประเทศ การสนับสนุนจากรัฐไทยมีระดับความเข้มข้นที่น้อยอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับจีนหรือญี่ปุ่น ถึงแม้ว่าการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศถูกระบุเป็นส่วนหนึ่งใน (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แต่มีการกล่าวถึงเพียงแต่ว่า ไทยควรให้ความสำคัญเท่านั้น โดยมิได้มีการระบุถึงนโยบาย หรือ แผนการที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด ในปัจจุบันนโยบายที่ส่งเสริมการลงทุนจึงมีเพียงแค่การให้ข้อมูล การนำพาไปดูงาน ออกงาน และจับคู่ธุรกิจ เป็นหลัก ซึ่งยังขาด “หน่วยงานเจ้าภาพ” เฉพาะ³⁴ ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ใน

³⁰ Yadong Luo, QiuzhiXue, and Binjie Han. (2010) “How emerging market governments promote outward FDI: Experience from China”. Journal of World Business Volume 45, Issue 1, January 2010, Pages 68-79.

³¹ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” สืบค้นที่: <http://www.fpri.or.th/wp/?p=1473#.W36E2fZuLic>

³² พิระ เจริญพร (กุมภาพันธ์ 2558) “เงินทุนโดยตรงจากต่างประเทศจะเป็นปัจจัยผลักดันเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2558 ได้หรือไม่?” โครงการติดตามประเด็นเศรษฐกิจไทย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

³³ ภาคย์ บุญนุษ “จีนทุ่มซื้อโลก ปัจจัยและเบื้องหลังการลงทุนโดยตรงต่างประเทศของจีน” ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ, 1 พฤษภาคม 2557 สืบค้นที่ : <http://www.vijaichina.com/articles/274>

³⁴ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” อ้างแล้ว

ประเทศ พบว่า เกือบทั้งหมดเป็นการออกไปลงทุนด้วยตนเอง มีบางรายอาจได้รับคำแนะนำเบื้องต้นในช่วงแรกจากภาครัฐ³⁵ ความเหลื่อมล้ำในการส่งเสริมให้ไปประกอบการในต่างประเทศดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถเข้ามาขยายธุรกิจของไทยได้ง่ายกว่าผู้ประกอบการไทยเข้าไปทำการค้าในจีน

2.2.5 ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

หากเราพิจารณายุทธศาสตร์ในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พอจะแบ่งยุทธศาสตร์ตามผลลัพธ์ที่มีต่อแต่ละองค์ประกอบ (Elements) ของขีดความสามารถ ได้ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ที่สร้างศักยภาพของตัวพื้นที่ให้น่าเข้ามาลงทุน เช่น การพัฒนาถนนและสาธารณูปโภคอื่น ๆ การให้สิทธิพิเศษทางภาษี เป็นต้น
2. ยุทธศาสตร์ที่สร้างศักยภาพในการแข่งขันของคนไทยหรือผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะในด้านของการค้า การขาย การเจาะตลาด และด้านการพัฒนานวัตกรรมสินค้าและบริการ
3. ยุทธศาสตร์สร้าง Ecosystem เพื่อสนับสนุนหรือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สร้างศักยภาพในการแข่งขันของคน เช่น รัฐมีนโยบายซื้อของนอกน้อยลง หันมาซื้อสินค้านวัตกรรมที่ผลิตโดยคนไทย เพื่อสร้าง Demand กระตุ้นให้คนไทยกล้าลงทุนในการพัฒนานวัตกรรมมากขึ้นตามกลยุทธ์ด้านที่ 3

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ไม่สามารถเกิดขึ้นได้โดยอาศัยยุทธศาสตร์เพียงด้านใดด้านหนึ่ง แต่ต้องอาศัยการผลักดันและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปในทุก ๆ ด้านอย่างครบเครื่องและ “สมดุล” ไม่ทุ่มเทไปยังยุทธศาสตร์ด้านใดด้านหนึ่งมากเกินไป ดังนั้น ผู้ที่กำหนดยุทธศาสตร์การแข่งขันของประเทศ จำเป็นต้องมีความสามารถที่จะพิจารณาภาพแบบองค์รวม (Holistic) และเห็นภาพการเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้อย่างชัดเจนจริง ๆ

การดำเนินยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถของไทยที่ผ่านมามีปัญหาใหญ่อยู่ 2 ประการด้วยกัน ประการแรก ยุทธศาสตร์ที่มีความชัดเจนและมีรายละเอียดที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด จะเป็นยุทธศาสตร์ในพัฒนาพื้นที่เท่านั้น (ยุทธศาสตร์กลุ่มที่ 1) ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงานโครงการที่วนเวียนอยู่กับการทุ่มงบประมาณไปกับการซื้อ การสร้าง การพัฒนาทางกายภาพ ไม่แตะในเรื่องของการปรับกระบวนการทางความคิด การเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงาน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่คิดได้ง่ายและทำได้ง่าย เพราะเพียงมีเงินก็สามารถทำได้ อีกทั้งเป็นโครงการที่มักขายได้ทางการเมืองด้วย ในขณะที่ยุทธศาสตร์ในกลุ่มที่ 2 และ 3 จะมีการนำเสนอแต่ภาพฝัน แต่ไม่ค่อยมีการลงรายละเอียดของแผนงานโครงการที่ชัดเจน เพราะเป็นกลุ่มกลยุทธ์ที่ผลักดันหรือดำเนินการได้ยากกว่า และต้องอาศัย “ปัญญา” ในการคิด และความอดทนในการดำเนินการมากกว่า เช่น กรณีของเขตพัฒนาเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีการเสนออย่างมากในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา จะเห็นว่ามีแต่รายละเอียดของแผนงานเกี่ยวกับการสร้างถนน สร้างทางรถไฟ เต็มไปหมด แต่ขาดรายละเอียดที่จะเชื่อมโยง

³⁵ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีศึกษา ญี่ปุ่น จีน” อ้างแล้ว

ไปว่า โครงการเหล่านี้จะตอบโจทย์ในการยกระดับความสามารถของคนหรือผู้ประกอบการไทยหรือไม่อย่างไร อีกทั้งแผนงานหรือโครงการที่เกี่ยวกับการสร้างคนหรือผู้ประกอบการไทยให้มีความเข้มแข็งขึ้น สามารถแข่งขันได้จริงในตลาดโลก กลับพรั่มัวมาก

ปัญหาประการที่สอง เป็นประเด็นของการจัดลำดับความสำคัญและจังหวะเวลาในการดำเนินยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ไม่เหมาะสม ไม่สัมพันธ์ และเกื้อกูลกัน สิ่งที่เราทำก่อนไม่มีการผลักดัน มุ่งไปขับเคลื่อนแผนงานโครงการที่ควรดำเนินการในลำดับหลัง

ความผิดพลาดและความไม่สมบูรณ์ในการดำเนินยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยนอกจากจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการสร้างความสามารถในการแข่งขันอย่างที่เราควรจะเป็นแล้ว ยังอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบที่คาดไม่ถึงได้

ความย้อนแย้งที่จะนำเสนอต่อไปนี้เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างผลลัพธ์ที่ได้รับจากการพัฒนาความสามารถของพื้นที่ แทนที่จะดำเนินการพัฒนาความสามารถของคนในพื้นที่ควบคู่ไปด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้นำเสนอตัวเลขรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร (Per capita income of population) ของปีพ.ศ.2554 ของแต่ละจังหวัด โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่าง กทม. และระยอง พบว่า กทม. มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ 398,638 บาทต่อปีต่อหัว ในขณะที่ระยองมีรายได้เฉลี่ยกว่า 2 เท่าของ กทม. อยู่ที่ 877,746 บาทต่อปีต่อหัว ในขณะที่ผลสำรวจตัวเลขของรายได้ต่อเดือนต่อครัวเรือนในปีเดียวกัน ที่สำรวจโดย สำนักงานสถิติแห่งชาติ ผลได้ที่รับกลับแตกต่างจากผลสำรวจของ สศช. แบบกลับหัวกลับหาง คือ กทม. มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 48,951 บาทต่อเดือนต่อครัวเรือน สูงเป็นกว่า 2 เท่าของรายได้เฉลี่ยของระยอง ซึ่งอยู่ที่ 21,929 บาทต่อเดือนต่อครัวเรือน

ความย้อนแย้งที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความแตกต่างในที่มาและวิธีการวิเคราะห์ที่ 2 หน่วยงานเลือกใช้ ในกรณีของรายได้เฉลี่ยต่อหัวของ สศช. เป็นตัวเลขที่วิเคราะห์ได้จากการเอาผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product, GPP) ซึ่งสะท้อนมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดนั้น ๆ มาหารด้วยจำนวนประชากรของจังหวัด ในขณะที่ตัวเลขของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้จากการสำรวจครัวเรือนโดยตรง ซึ่งสะท้อนฐานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือนในจังหวัดนั้น ๆ ตัวเลขรายได้ของ สศช. เป็นตัวเลขที่สะท้อนขีดความสามารถในเชิงพื้นที่ของ กทม. และ จังหวัดระยอง หมายถึง ศักยภาพของพื้นที่ที่จะเอื้อให้เกิดการดำเนินกิจกรรมที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ส่วนตัวเลขรายได้ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นตัวเลขที่สะท้อนขีดความสามารถของคนหรือผู้ประกอบการในอยู่ใน กทม. และจังหวัดระยอง อันหมายถึงขีดความสามารถของคนหรือผู้ประกอบการที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องสร้างให้เกิดความสมดุลกันระหว่างศักยภาพของพื้นที่ของประเทศกับศักยภาพของคนและผู้ประกอบการในประเทศ หรือ อย่างน้อยควรให้ความสำคัญกับการยกระดับขีดความสามารถของคนเหนือกว่าขีดความสามารถของพื้นที่ เพราะว่าภายใต้บริบทของโลกาภิวัตน์ที่มีการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน ถ้าพื้นที่ใดมีศักยภาพที่ดี แต่คนหรือ

ผู้ประกอบการในพื้นที่นั้นขาดความสามารถ ก็จะมีคนที่มีความสามารถจากที่อื่นเข้ามาดักดวงประโยชน์จากพื้นที่นั้นกลับบ้านเขาไปได้

ในทางกลับกัน ถึงแม้พื้นที่ที่มีอยู่ ไม่มีองค์ประกอบที่จะเกิดศักยภาพในการพัฒนาได้มาก เช่น เป็นพื้นที่ที่แห้งแล้ง ก้นดาร์ เป็นต้น แต่คนหรือผู้ประกอบการในประเทศมีความสามารถ มีศักยภาพในการแข่งขันที่สูง ก็ยังสามารถก้าวออกไปแสวงหาประโยชน์จากพื้นที่อื่นและนำส่งรายได้กลับมาที่บ้านเกิดของตนได้

ยุทธศาสตร์ในการผลักดันการพัฒนาเส้นทาง R3A ของไทยเป็นตัวอย่างที่ดีตัวอย่างหนึ่งที่แสดงถึงความผิดพลาดและความไม่สมบูรณ์ในการดำเนินยุทธศาสตร์ของไทย โดยมีว่าแต่หมกมุ่นสาละวนกับการสร้างศักยภาพเชิงพื้นที่เหนือกว่าการให้ความสนใจในการสร้างศักยภาพของคนและผู้ประกอบการไทย ในขณะที่รัฐไทยสนับสนุนและผลักดันอย่างมากที่จะพัฒนาเส้นทาง R3A ให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีน แต่กลับไม่มียุทธศาสตร์ที่ลงลึกในรายละเอียดที่ชัดเจนว่า เราจะพัฒนาธุรกิจไทยและผู้ประกอบการไทยในด้านใดบ้าง เพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์สูงสุดจากการใช้เส้นทาง R3A มีแต่การนำเสนอขายภาพฝันว่าประเทศจีนมีตลาดขนาดใหญ่ มีผู้บริโภคกว่าพันล้านคน โดยไม่คำนึงถึงความเป็นจริงว่า ไทยและสินค้าไทยมีศักยภาพที่จะแข่งขันหรือเจาะเข้าไปในตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหนึ่งที่มีการแข่งขันสูงที่สุดในโลก ได้อย่างไร อีกทั้งยังลืมนึกไปว่า ในขณะที่ไทยสนใจจะขยายการค้าเข้าไปในจีน จีนเองก็ต้องการเจาะตลาดเข้ามาในไทยเหมือนกัน การที่รัฐไทยสนใจมุ่งแต่จะสร้างเส้นทางการขนส่ง แต่ละเลยที่จะพัฒนาผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจังควบคู่ไปด้วยปล่อยให้ทุนจีนมีความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือทุนไทยอยู่มากในเกือบทุกด้าน ผลที่ได้รับจึงกลายเป็นว่าเส้นทางที่สร้างกันขึ้นมา แทนที่จะเป็นช่องทางให้สินค้าไทยและทุนไทยไหลออกไปเก็บเกี่ยวประโยชน์จากตลาดในจีน กลายเป็นการเปิดโอกาสให้สินค้าจีนและทุนจีนทะลักเข้ามาครอบงำการค้าและตลาดในไทยแทน

2.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์

จากบทเรียนที่ได้นำเสนอข้างต้น การศึกษาจึงขอเสนอแนวทางการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยในระยะต่อไป เพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต และบริการโลจิสติกส์ โดยแบ่งกลยุทธ์ที่นำเสนอออกเป็น 2 ประเภท คือ กลยุทธ์เชิงรับ ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพื่อชะลอการขยายอิทธิพลทางการค้าของจีนเข้ามาในตลาดการค้าสินค้าเกษตรของไทย และกลยุทธ์เชิงรุก ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ส่งเสริมให้สินค้าไทย ทุนไทยและผู้ประกอบการไทย มีโอกาสที่จะสร้างอำนาจเพิ่มขึ้น นำไปสู่การยกระดับประโยชน์ที่พึงได้จากการใช้เส้นทาง R3A

2.3.1 กลยุทธ์เชิงรับ: การลดข้อเสียเปรียบ

2.3.1.1 การบังคับใช้กฎหมาย

ในอนาคต ลังจิ้นอาจเข้าครอบงำการค้าผลไม้ไทย จนสามารถผูกขาดการซื้อขายและกำหนดราคาได้ หากไม่มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้จะมีประสิทธิภาพ

- การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- การทำงานของคนต่างด้าว
- พฤติกรรมทางการค้าไม่เป็นธรรม
- กฎระเบียบอื่น ๆ เช่น ผลผลิตที่ส่งออกของลังจิ้นมาจากแปลงปลูกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานเกษตรที่ดีและเหมาะสม (Good Agricultural Practice: GAP) หรือไม่ ได้รับการรับรองคุณภาพและมาตรฐานตามระบบการผลิตที่ดี (Good Manufacturing Practice: GMP) หรือไม่ รวมทั้งมีการเสียภาษีตามประมวลกฎหมายรัษฎากรอย่างถูกต้องหรือไม่

ข้อสังเกตสำคัญประการหนึ่งคือ นโยบายของภาครัฐไทยไม่มีความชัดเจน ทำให้หน่วยราชการที่เป็นฝ่ายปฏิบัติไม่แน่ใจว่าควรบังคับใช้กฎหมายหรือไม่ และจะบังคับใช้กฎหมายเข้มงวดมากน้อยเพียงใด ตัวอย่างเช่น ในช่วงแรก การเข้ามาของลังจิ้นส่งผลให้เกษตรกรไทยได้ราคาพืชผลที่สูงขึ้น รวมทั้งมีการนำเทคโนโลยีการคัดกรองและบรรจุผลไม้ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นมาดำเนินการในประเทศไทย จนหลายฝ่ายเกรงว่า หากดำเนินการปราบปรามลังจิ้นและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ก็อาจจะกระทบกับระบบเศรษฐกิจในห่วงโซ่คุณค่าฝั่งไทยทั้งระบบได้

ข้อเสนอแนะทางนิตินโยบายเพื่อลดความเสียหายเปรียบของผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่คุณค่าฝั่งไทย

1. รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐต้องมีการทบทวนจุดยืนทางนโยบายและแนวทางการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยให้ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ
2. มีการศึกษาอย่างชัดเจนถึงโมเดลธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการไทยในการรับซื้อและบรรจุเพื่อส่งออกไปยังประเทศจีน และมีการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเรียนรู้เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคัดกรองและบรรจุผลไม้เพื่อส่งออก
3. มีการพิจารณาแนวทางการจัดระเบียบการส่งออกผลไม้ เช่น ให้มีการจัดตั้งสมาคมการค้าและมีการกำหนดเงื่อนไขทางการค้า การชำระเงิน และเงื่อนไขตลาดที่เป็นมาตรฐาน เพื่อสามารถต่อรองหากประเทศผู้ซื้อให้เงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม

2.3.1.2 การสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทย

การซื้อขายสินค้าออนไลน์ผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือ E-commerce จะได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในปัจจุบันนี้ก็ได้มีผู้ให้บริการ Platform ซึ่งทำหน้าที่เป็นตลาดกลางสำหรับการซื้อขายผ่านระบบออนไลน์เกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นของไทยเองและเป็นของต่างประเทศ ดังนั้นผู้ค้าผักและผลไม้ไทยจำเป็นต้องนำสินค้าของตนขายผ่านระบบออนไลน์เพื่อสร้างโอกาสในการกระจายสินค้าไปยังลูกค้าทั่วโลกได้

อย่างไร้ขีดจำกัด โดยมีทางเลือกคือใช้แพลตฟอร์มที่เป็นตลาดกลางในประเทศ หรือต่างประเทศ ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าผักและผลไม้ไทย ซึ่งหมายรวมถึงเกษตรกรรายย่อยด้วย จึงจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำแพลตฟอร์มหรือตลาดกลางสัญชาติไทย เพราะถ้าปล่อยให้ไปซื้อขายออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มของต่างชาติ ก็จะทำให้ข้อมูลการค้าขายตกอยู่ในมือของทุนต่างชาติ อันหมายถึง ทำให้ผู้ค้าไทยต้องพึ่งทุนต่างชาติ และเป็นการลดอิทธิพลของทุนไทยในตลาดการค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ปัจจุบัน³⁶ กระทรวงพาณิชย์ได้เปิดเว็บไซต์ www.thaitrade.com เพื่อผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการค้าออนไลน์ของประเทศ หรือ National e-Marketplace Platform เพื่อยกระดับการค้าออนไลน์ของไทยทั้งระบบอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งส่งเสริมการซื้อขายสินค้าและบริการครอบคลุมรูปแบบ B2B และ B2C ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศอย่างครบวงจร โดยภายในเว็บไซต์จะมีบริการ “Thaitrade Shop ซื้อมาครบจบในคลิกเดียว” ซึ่งเป็นบริการส่งเสริมการขายในรูปแบบ B2C (Business to Consumer) ภายในประเทศ โดยมีการรวบรวมสินค้าคุณภาพจากผู้ประกอบการไทยรายย่อยมาให้ผู้ซื้อได้เลือกสรรโดยตรง มีระบบรองรับการชำระเงินผ่านบัตรเครดิต/เดบิตทุกธนาคาร และระบบเชื่อมต่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทยหลากหลายบริษัท

นอกจากนี้ยังเปิดให้ e-Marketplace อื่น ๆ ของไทยเข้ามาเชื่อมต่อและแสดงผลในลักษณะ Featured Store เพื่อให้ผู้ซื้อสามารถค้นหาสินค้าได้จากหลายแพลตฟอร์มได้ภายในเว็บเดียว โดยได้รับความร่วมมือจากพันธมิตรด้าน E-commerce ของไทยกว่า 20 บริษัท จากภาครัฐ ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภาคการเงิน และภาคการขนส่งสินค้า

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน มีจำนวนผู้ประกอบการที่เป็นผู้ขายทั้งสิ้น 23,607 ร้านค้า มีสินค้ามากกว่า 256,414 รายการ โดยแยกเป็นหมวดหมู่ตามประเภทของสินค้ารวม 52 หมวดสินค้า และมีผู้ซื้อจากประเทศต่าง ๆ เข้ามาชมสินค้าแล้วกว่า 6,076,669 ราย จากกว่า 237 ประเทศทั่วโลก โดยประเทศที่มีผู้เข้าเยี่ยมชมมากที่สุด ได้แก่ จีน อินเดีย เกาหลีใต้ สหรัฐฯ ไต้หวัน มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และในจำนวนนี้ได้ลงทะเบียนเป็นผู้ซื้อแล้วกว่า 163,136 ราย³⁷ สินค้าที่ได้รับความนิยมคือกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ตามมาด้วยผลิตภัณฑ์ความงาม อะไหล่ยานยนต์ แฟชั่น เครื่องประดับและสินค้าเกษตร ทั้งนี้ เราสามารถเชื่อมโยง www.thaitrade.com กับแพลตฟอร์มอื่น ๆ ได้ เช่น Alibaba ซึ่งผลดีของการให้ผู้ค้าไทยเข้ามาค้าขายผ่าน Thaitrade.com แทนที่จะไปค้าขายโดยตรงกับแพลตฟอร์มต่างชาติ โดยกลไกที่เกิดขึ้นจะทำให้ไม่เกิดการล่าเส้นของผู้ประกอบการจีน คือต่างคนต่างทำหน้าที่ของตนเองในรูปแบบ Virtual

2.3.2 กลยุทธ์เชิงรุก: การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้า

³⁶ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (9 มิถุนายน 2561) “พาณิชย์เปิด Thaitrade.com โฉมใหม่! ต้นเป็นแพลตฟอร์มค้าออนไลน์ของประเทศ” สืบค้นที่: <http://www.transportjournalnews.com/thaitrade-com/>

³⁷ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (1 พฤษภาคม 2561) “เว็บไซต์ thaitrade.com ตลาดกลางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของไทย” สืบค้นที่: <https://www.thailandplus.tv/?p=5134>

กลยุทธ์เชิงรุกเพื่อเพิ่มความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการสร้างประโยชน์ที่จะได้รับจากการค้าผักและผลไม้ไทยผ่านเส้นทาง R3A จึงได้แบ่งออกเป็น 2 ด้านตามวิธีการสร้างอำนาจต่อรองดังกล่าวคือ

- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า
- การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

2.3.2.1 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยตัวสินค้า

ในกรณีของห่วงโซ่คุณค่าการส่งออกทุเรียนที่ไทยเป็นแหล่งผลิตเพื่อไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคในจีนนั้น ไทยและจีนต่างก็มีโอกาสในการสร้างอำนาจต่อรองทางการค้าเหมือนกันและกัน โดยอำนาจต่อรองของไทยอยู่ที่ไทยแทบจะเป็นผู้ผลิตหลักรายเดียวของทุเรียนที่มีรสชาติเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคจีน (มุมยิ้มด้านขวาของ Smile Curve) ทุเรียนไทยจึงครองส่วนแบ่งการตลาดส่วนใหญ่ในตลาดทุเรียนจีน ในขณะที่อำนาจต่อรองของจีนอยู่ที่การผูกขาดตลาดส่งออกของทุเรียนไทย เนื่องจากปริมาณทุเรียนที่ไทยส่งออกไปขายในประเทศอื่นนอกเหนือจากจีนนั้นเป็นสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกทุเรียนทั้งหมด จีนจึงแทบจะเป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตหลักรายเดียวในโลกของทุเรียนไทย (มุมยิ้มด้านซ้ายของ Smile Curve) ทำให้ธุรกิจจีนมีอำนาจเหนือธุรกรรมการส่งออกทุเรียนไทยไปจีน เช่น เมื่อตรวจสอบรายชื่อผู้ส่งออกทุเรียนแช่แข็ง 10 อันดับแรกปรากฏว่ามีบริษัทที่มีชาวจีนถือหุ้นอยู่มากถึง 5 ใน 10 ราย อาทิ บริษัท บีเอส เวิลด์ ฟู้ด, บริษัท เทียนชาน อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, หก.พิสุทธิ์ฟู้ด (จีนถือหุ้น 100%), บริษัท ไทย โน่ง เม่า ฟู้ด และบริษัท เทียนผม จำกัด ขณะที่รายชื่อผู้ส่งออกทุเรียนสดไปจีน 10 อันดับแรก มีผู้ส่งออกที่มีชาวจีนถือหุ้นอยู่หลายราย เช่น บริษัท ดี เอฟ เอช อินเตอร์เฟรช เทรตติ้ง จำกัด, บริษัท วิน วิล เฟรชฟรุต จำกัด, บริษัท หยุนหนานสิบสองปันนา หงส์ซิง อินเตอร์เนชั่นแนลเทรด (ไทยแลนด์) จำกัด³⁸

ที่ผ่านมา ได้เห็นถึงความพยายามของจีนที่จะลดอำนาจต่อรองของไทยที่เกิดจากการเป็นซัพพลายเออร์หลักของทุเรียน ผ่านการดำเนินงานใน 3 รูปแบบ คือ

- 1) การนำกล้าพันธุ์ทุเรียนไปไทยไปทดลองปลูกในประเทศจีนเอง หรือจากการที่ทุนจีนเข้าไปพัฒนาพื้นที่เกษตรจำนวนมากในประเทศเพื่อนบ้าน มีความเป็นไปได้ที่จะลองนำพันธุ์ทุเรียนไทยไปปลูกในประเทศเพื่อนบ้านที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ใกล้เคียงกับไทย เพื่อให้มีแหล่งผลิตทางเลือกของทุเรียนในอนาคต
- 2) การสืบคลานเข้าซื้อสวนทุเรียน หากติดตามการเข้ามาทำการค้าของทุนจีนนั้น จะเห็นถึงวิวัฒนาการการแทรกตัวเข้ามาในธุรกิจการค้าทุเรียนของไทย ด้วยความพยายามของทุนจีนที่จะ

³⁸ ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (5 พฤษภาคม 2561) “ยักษ์จีนชิงทุเรียน ส่งออกพุ่ง100% เกษตรกรแห่ปลูก” สืบค้นที่: <https://www.prachachat.net/economy/news-153778>

เข้ามาเรียนรู้กระบวนการต่างๆที่เกี่ยวกับการค้าทุเรียน เพื่อให้สามารถควบคุมการทำงานทั้งระบบได้ครอบคลุมขึ้น แต่เดิมพ่อค้าจีนที่เดินทางเข้ามาซื้อทุเรียนในจังหวัดภาคตะวันออกของไทย มาด้วยทุนอย่างเดียว ยังไม่รู้จักชาวสวน ขาดความเชี่ยวชาญและไม่รู้ขั้นตอนต่าง ๆ จึงต้องอาศัยคนไทยเป็นคนกลาง ทั้งในการรวบรวมผลผลิตให้ได้ในปริมาณและคุณภาพที่ต้องการ และในการขนถ่ายผลไม้ และในการจัดทำหีบห่อเพื่อส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ออกไปต่างประเทศได้ เข้ามาเรียนรู้กระบวนการจัดการของล้ง เกิดเป็นความรู้ความเข้าใจที่ทำให้พ่อค้าจีนสามารถควบคุมการทำงานทั้งการเตรียมผลไม้เพื่อการส่งออกและการซื้อผลไม้และต่อราคาจากชาวสวนได้

- 3) การขายทุเรียนที่ปลูกในไทย ภายใต้แบรนด์จีน เช่น กรณีของทุเรียนแบรนด์เหวินจี ซึ่งได้มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์เมื่อต้นปี พ.ศ. 2561 จนถึงขั้นที่ผู้ประกอบการในจีนได้นำคำว่า ‘หมอนทอง’ หรือภาษาจีน ‘จินเจิ้นโท’ ไปจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า³⁹

ไทยควรรู้จักใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบที่เป็นแหล่งผลิตทุเรียนพันธุ์ที่มีรสชาติครองใจผู้บริโภคทุเรียนในจีน เพื่อยกระดับอำนาจต่อรองในระบบห่วงโซการส่งออกทุเรียน ด้วยการดำเนินการภายใต้เป้าหมายให้ให้ผู้บริโภคในจีนที่อยากได้ทุเรียนต้องมา “ง้อ” เพื่อซื้อผลผลิตของเรา

- 1) ไทยควรพัฒนาจังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น จังหวัดจันทบุรี ให้เป็นตลาดกลางการค้าทุเรียนระดับโลก ซึ่งผู้ซื้อชาวจีนหรือจากประเทศอื่น ๆ ที่ต้องการทุเรียนไทยต้องมาที่จันทบุรี โดยควบคุมให้กระบวนการคัดเกรด การบรรจุหีบห่อ การเตรียมสินค้าทั้งหมด ดำเนินการโดยผู้ประกอบการไทย
- 2) การสร้าง Brand และ Story ให้กับทุเรียนของไทย รวมถึงการยกระดับและควบคุมคุณภาพของทุเรียนเพื่อสร้างความมั่นใจว่าผลผลิตที่ทำการส่งออกมีรสชาติอร่อยและมีความสม่ำเสมอ⁴⁰

ทั้งนี้ ประเทศเวียดนามเองก็เริ่มให้ความสนใจกับการสร้างแบรนด์ให้กับทุเรียนที่ปลูกในประเทศเวียดนาม เช่น ‘ทุเรียนดาฮวาย’ จากอำเภอดาฮวาย (Da Huoi) ที่จดทะเบียนการค้าเป็นทุเรียนท้องถิ่นที่มีคุณภาพเชื่อถือได้ เกิดจากการรวมกลุ่มกันของชาวสวนทุเรียนในอำเภอดาฮวายในการพัฒนา ทั้งสายพันธุ์ การดูแลผลผลิต และศึกษาตลาดอย่างเข้มข้น ไม่ยอมตัดทุเรียนอ่อนส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง แต่เลือกขายตรงหรือขายให้กับพ่อค้าที่เข้าใจและพร้อมนำเสนอแบรนด์ทุเรียนดาฮวายออกสู่ตลาดโลก ซึ่งในระยะเริ่มต้นอาจ

³⁹ มนต์ชัย วงษ์กิตติไกรวัล (29 มีนาคม 2561) “พ่อค้าจีนหัวใส หวังจดทะเบียน ‘หมอนทอง’ กระทรวงพาณิชย์ส่งหนังสือ ท้วง ท้วงโลกรู้เป็นของไทย” สืบค้นที่: <https://thestandard.co/chinese-merchants-registered-morn-thong-ministry-of-commerce-oppose/>

⁴⁰ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ต้องยอมขายราคาต่ำในระยะแรก แต่เมื่อแบรนด์เป็นที่รู้จักกันทั่วไปแล้ว ย่อมส่งผลดีในระยะยาว เมื่อตลาดทุเรียนเกิดการอิ่มตัว จำเป็นต้องหันมาแข่งขันกันเรื่องคุณภาพสินค้าเป็นหลัก⁴¹

การศึกษาการจัดทำยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางการค้า เพื่อหาแนวทางปฏิบัติที่ดีของรัฐในการส่งเสริมการส่งออก ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) จัดทำให้กับสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ พบว่า การสร้างชื่อสินค้าให้ติดตลาดเป็นการสร้างข้อได้เปรียบในการทำการค้า ดังนั้น เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าการส่งออกแก่ภาคธุรกิจและผู้ประกอบการทุกระดับ ภาครัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทสนับสนุนการสร้างแบรนด์สินค้าประเทศ เพื่อเป็นเครื่องมือเปิดทางให้ภาคธุรกิจไทยออกไปต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม การสร้างแบรนด์ประเทศไม่ได้เป็นแนวความคิดที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ ภาครัฐเองก็ได้พยายามสร้างแบรนด์ประเทศไทยมาบ้างแล้ว เช่น เคยพยายามสร้างแบรนด์ “Thailand’s Brand ” สำหรับสินค้าทั่วไป เป็นต้น แต่ยังไม่ปรากฏผลความสำเร็จที่ชัดเจน การศึกษาได้เสนอว่า ภาครัฐควรเร่งพัฒนา และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่แบรนด์แห่งชาติ ให้มีความโดดเด่นควบคู่ไปกับการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการพัฒนามาตรฐานสำหรับสินค้าและบริการให้เป็นที่ยอมรับของสากล เพื่อรองรับการสร้างแบรนด์ประเทศไทยให้ติดตลาดและให้เป็นที่ยอมรับของตลาดต่างประเทศ⁴²

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการการสร้างแบรนด์แห่งชาติจะอยู่ที่การสร้างมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อรับประกันคุณภาพของสินค้า ไม่ใช่เป็นเพียงการโฆษณาชวนเชื่อ ดังนั้น ในการสร้างแบรนด์ให้กับผลไม้ไทยที่มีความโดดเด่น (Niche) เช่น ทุเรียน มังคุด เป็นต้น จะต้องมีการพัฒนาและควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าเพื่อรับประกันคุณภาพสินค้าแบบครบวงจรในทุกขั้นตอน ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่การค้า ตั้งแต่ การปลูก/การผลิต การเก็บเกี่ยว การบรรจุภัณฑ์ การแปรรูป และการตลาดและการขายทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดหน่วยงานทำหน้าที่เป็นผู้ผลักดันสินค้า (Product Champion) ที่มีอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนในการดูแลและรับผิดชอบตลอดห่วงโซ่การค้าผลไม้ อีกทั้งผู้ประกอบการไทยจะต้องรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคมวิชาชีพ พัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมถึงการพัฒนาระบบให้การรับรอง (Certification) มาตรฐานการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าเกษตรกรและผู้ประกอบการที่อยู่ในห่วงโซ่การค้าภายใต้แบรนด์แห่งชาติ จะทำงานได้มาตรฐานเดียวกัน เพื่อสร้างความมั่นใจกับคุณภาพผลผลิตที่ส่งออกไป

2.3.2.2 การยกระดับอำนาจต่อรองทางการค้าด้วยการส่งเสริมผู้ค้าไทยให้เข้าไปประกอบธุรกิจการค้าในจีน

วิวัฒนาการการขยายการค้าระหว่างประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ระยะหรือรูปแบบ ดังนี้

⁴¹ The Momentum, (1 พฤษภาคม 2561) “เส้นทางทุเรียน จากผลผลิตน้อยแต่ร่อยมาก ทำอย่างไรให้ผลผลิตมากและโคตรร่อย?” สืบค้นที่: <https://themomentum.co/thai-durian/>

⁴² ธารทิพย์ ศรีสุวรรณเกศ (29 ธันวาคม 2559) “สร้าง ‘แบรนด์แห่งชาติ’ กลยุทธ์ทางการค้าไทยต้องไปต่อ” สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) สืบค้นที่: <https://tdri.or.th/2016/12/biz-2016-12-29/>

- 1) ระยะ/รูปแบบ ที่ 1: เป็นส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีฐานการผลิตในประเทศของตน และพึ่งพาผู้นำเข้าในต่างประเทศ
- 2) ระยะ/รูปแบบ ที่ 2: ส่งออกฐานการผลิตสินค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อลดอุปสรรคจากภาษีอากรนำเข้า พร้อมกับจัดตั้งสำนักงานขายทำหน้าที่ดูแลการกระจายสินค้าในต่างประเทศ เป็นรูปแบบการขยายที่อาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์ของสินค้าเป็นตัวขับเคลื่อนการขาย
- 3) ระยะ/รูปแบบ ที่ 3: ส่งออกพหุค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อไปครอบครองและควบคุมช่องทางนำเข้าและกระจายสินค้าในประเทศ ไม่จำเป็นต้องอาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์สินค้า แต่อาศัยอำนาจในการครอบครองกลไกการตลาดในต่างประเทศ
- 4) ระยะ/รูปแบบ ที่ 4: ส่งออก Platform เพื่อสร้างอำนาจในการกำกับและทิศทางของตลาด เพราะ Platform ทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นตลาดกลางหรือศูนย์กลางการค้าขายผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่ซัพพลายเออร์หรือเจ้าของสินค้า และผู้ซื้อและผู้บริโภค จำนวนมาก สามารถสื่อสารและรับรู้ความต้องการซึ่งกันและกันได้ จนเกิดเป็นการซื้อขายสินค้าและบริการ ทั้งนี้ Platform ต้องทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับธุรกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้า ซึ่งประกอบด้วย การโฆษณา การสั่งซื้อสินค้า การจัดส่ง บริการหลังการขาย และการชำระเงิน เจ้าของ Platform จึงสามารถใช้ Platform เป็นเครื่องมือหรือกลไกในการสร้างโอกาสที่จะควบคุมทิศทางการค้า รวมถึงการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย เช่น พฤติกรรมการบริโภคของผู้ซื้อสินค้าแต่ละประเภทในแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

จะเห็นว่า ไม่มีประเทศที่ก้าวหน้าทางเศรษฐกิจแล้วประเทศใด จะพึ่งการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบของการส่งออกสินค้า แต่เพียงอย่างเดียว ทุกประเทศต่างก็ส่งเสริมและเร่งผลักดันการขยายการค้าในรูปแบบอื่นๆ ด้วยกันทั้งนั้น เช่น การจัดตั้งฐานผลิตสินค้าในต่างประเทศ การส่งเสริมให้ธุรกิจออกไปแทรกตัวในระบบค้าปลีกต่างประเทศ หรือการสร้าง Ecommerce Platform รองรับการค้าขายให้กับผู้ซื้อและผู้ขายทั่วโลก เป็นต้น ในขณะที่ ความพยายามขยายการค้าระหว่างประเทศของไทย ยังย่ำอยู่กับนโยบายเดิม ๆ คือ มุ่งเน้นการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยยังคงฐานการผลิตและฐานการค้าทั้งหมดอยู่ในประเทศไทย

ในส่วนของผักและผลไม้ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตได้เหมือนสินค้าอุตสาหกรรม ดังนั้น ความพยายามขยายการค้าผักและผลไม้ที่ปลูกในไทย นอกเหนือจากการส่งออกสินค้า จึงควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้คนไทยออกไปประกอบธุรกิจการค้าในต่างประเทศ เพื่อยกระดับอำนาจในการควบคุมช่องทางการกระจายสินค้าไทยในต่างประเทศ

ปัจจุบันมีนักศึกษาจีนเข้ามาศึกษาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ข้อมูลจากสถานทูตจีนพบว่า ปัจจุบันมีนักศึกษาจีนในประเทศไทยกว่า 30,000 ราย โดยทยอยเข้ามาเรียนปีละ 8,000-9,000 คน กลุ่มที่เลือกมาเมืองไทยส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางตอนใต้ของจีนอย่าง หนานหนิง คุณหมิง อาจเป็นเพราะอยู่ในพื้นที่ใกล้ชิดและมีความสัมพันธ์กับไทยในเรื่องธุรกิจการค้าระหว่างกันค่อนข้างมาก คุณสมบัติของนักศึกษาจีน คือ

ความกระตือรือร้น มุ่งมั่นและรับผิดชอบ และมีความเป็นพ่อค้าอยู่ในสายเลือด โดยหนึ่งในเหตุผลที่เลือกเรียนต่างประเทศ คือ แสวงหาโอกาสการประกอบธุรกิจในประเทศหลังเรียนจบ⁴³ ปัจจุบัน บริษัทจีนมาลงทุนที่ไทยกว่า 3,000 บริษัท ซึ่งมีความต้องการบุคลากรที่สามารถใช้ทั้งภาษาไทยและจีน นักศึกษาจีนถึงร้อยละ 80 ต้องการงานต่อที่ประเทศไทย สอดรับกับบริษัทจีนที่เข้ามาลงทุนในไทยที่มีความต้องการบุคลากรจีนเป็นจำนวนมาก และด้วยสถานะที่จัดตั้งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในไทย ทำให้สามารถขอใบอนุญาตการทำงาน (Work permit) ได้ง่ายกว่าการเป็นต่างชาติมาทำงานที่ไทยเป็นรายบุคคล⁴⁴

ในทางกลับกัน ปัจจุบันนักศึกษาไทยก็มีความนิยมไปศึกษาต่อที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น โดยข้อมูลของกระทรวงศึกษาธิการได้เปิดเผยตัวเลขเมื่อปี.ศ.2559 ว่า มีนักศึกษาไทยเดินทางไปศึกษาต่อที่จีนกว่า 23,000 คน⁴⁵ ทั้งนี้ ข้อมูลนักศึกษาไทยที่ศึกษาอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาต่างประเทศของรัฐและเอกชนใน 52 ประเทศ ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2556 – เดือนตุลาคม 2557 จากสถานเอกอัครราชทูตไทยในต่างประเทศ พบว่ามีนักศึกษาไทยอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาต่างประเทศ จำนวน 39,522 คน โดยประเทศที่นักศึกษาไทยเดินทางไปศึกษาต่อมากที่สุด คือ ประเทศจีน คิดเป็นร้อยละ 55.11 ของจำนวนนักศึกษาไทยในต่างประเทศ (21,783 คน)⁴⁶ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่า นักศึกษาไทยส่วนใหญ่ กลับไม่มีเป้าหมายในการเรียนภาษาจีนหรือมาศึกษาในจีนที่ชัดเจน ดังนั้น ระหว่างที่พำนักและศึกษาในจีน ก็ไม่ได้ใช้โอกาสที่จะเรียนรู้ระบบการค้าและธุรกิจในจีนอย่างลึกซึ้ง เพราะไม่เคยตั้งใจที่จะอยู่ทำงานต่อที่จีนหลังเรียนจบ อาจเนื่องด้วยบริษัทไทยที่อยู่ในจีนมีค่อนข้างน้อย รัฐบาลไทยควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพของเอกชน เช่น สมาหการค้าไทยวางแผนที่จะใช้ประโยชน์จากการมีนักศึกษาไทยที่เรียนอยู่ในจีน ให้เป็น “นักรบการค้า” รุ่นใหม่ที่ฝังตัวอยู่ในประเทศจีน ทั้งนี้ อาจจะดำเนินการใน 2 ด้าน คือ

- **ในระยะเริ่มต้น** อาจเริ่มด้วยการสนับสนุนนักศึกษาไทยที่กำลังศึกษาอยู่ในจีนอยู่แล้ว โดยเจาะไปที่นักศึกษาบางกลุ่มที่มีความต้องการที่จะประกอบธุรกิจในจีนอยู่แล้ว เช่น กลุ่มนักศึกษาไทยกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยในเมืองกวางเจา ประเทศจีน ตอนนี้อาศัยประจำอยู่เมืองกวางเจา และได้จัดทำเว็บไซต์โฆษณา⁴⁷ เสนอบริการช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่

⁴³ วรณโชค ไชยสะอาด (11 มกราคม 2561) “‘ขยัน มุ่งมั่น หัวการค้า’ เมื่อนักศึกษาจีนมาเรียนเมืองไทย” โพสต์ทูเดย์ สืบค้นที่: <https://www.posttoday.com/politic/report/534883>

⁴⁴ ผู้จัดการออนไลน์, (16 เมษายน 2559) “เด็กจีนแห่เข้าเรียนมหา’ลัยเอกชนไทย 80% จบเลือกทำงานเมืองไทย” สืบค้นที่: <https://www.admissionpremium.com/content/807>

⁴⁵ มติชนออนไลน์, (5 ธันวาคม 2560) “ศธ. จีนเปิดตัวเลขเด็กไทยเรียนต่อแดนมังกรปี 2016 พุ่ง 2.3 หมื่นคน” สืบค้นที่: https://www.matichon.co.th/education/news_755386

⁴⁶ สำนักคณะกรรมการอุดมศึกษา “สรุปข้อมูลนักศึกษาไทยที่ศึกษาอยู่ในต่างประเทศ” สืบค้นที่: <http://inter.mua.go.th/wp-content/uploads/2016/11/14-สรุปข้อมูลนักศึกษาไทย1.pdf>

⁴⁷ <https://www.facebook.com/Gz-Town-1459158974304841/>

ต้องการทำการค้ากับจีนในเรื่องต่าง ๆ เช่น รับเป็นล่ามเพื่อการติดต่อธุรกิจ ตัวแทนจัดหาและสั่งซื้อสินค้าจากประเทศจีน ตัวแทนการตรวจสอบสินค้า (QC) เป็นต้น

- **ในอนาคต** หน่วยงานรัฐควรร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพกำหนดยุทธศาสตร์ระยะยาวในการปั้นเยาวชนไทยให้เป็นพ่อค้าในประเทศจีน ผ่านการจัดตั้งทุนการศึกษาให้กับเยาวชนไทย เพื่อไปศึกษาต่อในประเทศจีน โดยกำหนดหลักสูตรและวิชาที่จะต้องศึกษาอย่างชัดเจน ภายใต้สัญญาใช้ทุนกำหนดให้อยู่ปฏิบัติงานให้กับธุรกิจไทยที่ไปลงทุนในจีน หลังเรียนจบ

บทที่ 3

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ของภาคท่องเที่ยว

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ด้านการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีความท้าทายในหลาย ๆ ด้าน ทั้งทางด้านกฎระเบียบ ด้านยุทธศาสตร์ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผลที่ตามมาจากการประชาสัมพันธ์และความชื่นชอบในการขับรถท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน จึงทำให้การท่องเที่ยวโดยรถยนต์มีกระแสตอบรับที่ดีมาก ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนขับรถยนต์เข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก และเกินกว่าศักยภาพของเมืองทั้งจังหวัดเชียงใหม่และเชียงรายที่จะสามารถรองรับได้ และในขณะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ยังไม่ได้มีมาตรการเพื่อรองรับรถจีนในปริมาณมาก ส่งผลให้รถจีนที่เข้ามาสร้างผลกระทบภายนอกต่าง ๆ ทั้งอุบัติเหตุจากการขับซี้ การทิ้งของเสีย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ กลายเป็นกระแสด้านลบต่อด้านรถนักท่องเที่ยวจีนจากชุมชนในพื้นที่ และการแก้ปัญหาของหน่วยงานภาครัฐนั้นขาดการบูรณาการร่วมกัน ส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมดและขัดขวางกันเอง ท้ายที่สุดแล้วเป้าหมายเริ่มต้นของการดำเนินนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทาง R3A จึงไม่สามารถสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้

โครงการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทยในแต่ละกิจกรรม (Activity) หรือแต่ละช่วง (Section) ของห่วงโซ่การท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทาง R3A และทบทวนและนำเสนอกลยุทธ์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชน ในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการท่องเที่ยว โดยผลการศึกษสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

3.1 การบูรณาการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวนอกจากจะประกอบด้วยผู้มีส่วนได้เสีย เช่น บริษัทท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร รถขนส่ง ร้านขายของที่ระลึกแล้ว ยังมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่กำกับดูแลทั้งการท่องเที่ยวและกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา ในกรณีการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากการเดินทางมาทางถนน นอกจากตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากรแล้ว ยังมีกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลรถท่องเที่ยวที่เข้ามาตามเส้นทางนี้ และที่ละเลยไปไม่ได้ คือ ชุมชนที่อยู่ในท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น การบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวจึงมีความสำคัญในการช่วยให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

สำหรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A ปัญหาที่เกิดขึ้นจนกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่อยู่ในประเทศไทย เกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างการส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแล และการรับรู้ของชุมชน ซึ่งเป็นผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ในการสร้างสมดุลให้เกิดขึ้นต้องอาศัยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.1.1 แผนบริหารความเสี่ยงในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับตลาดนักท่องเที่ยวจีนเริ่มเข้ามาประเทศไทยอย่างมาตั้งแต่ พ.ศ. 2555 ทั้งทางอากาศ และทางถนนผ่านเส้นทาง R3A จำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาแก่จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากเกินขีดความสามารถที่จะรองรับได้ ในความเป็นจริงแล้วเชียงใหม่มีใช้จุดหมายปลายทางเดียวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจีน ยังมีปลายทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ กระบี่ และภูเก็ต ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวสูงกว่าเชียงใหม่หลายเท่า แต่ไม่ได้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับเชียงใหม่ ทั้งนี้เป็นผลมาจากจังหวัดเหล่านี้มีศักยภาพและประสบการณ์ในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลาย⁴⁸

จากปัญหาของนักท่องเที่ยวจีนตามเส้นทาง R3A เป็นกรณีศึกษาหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นว่าในการส่งเสริมการท่องเที่ยวควรคำนึงถึงขีดความสามารถของแหล่งท่องเที่ยวและศักยภาพของผู้ประกอบการ รวมถึงการรับรู้ของชุมชนที่มีผลต่อการยอมรับนักท่องเที่ยว ดังนั้นในการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ จึงควรหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการ และท้องถิ่นต้องมีการบูรณาการเพื่อจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบทั้งต่อชุมชนและนักท่องเที่ยว

3.1.2 การบูรณาการกับการกำกับดูแลเชิงรุก

ปัญหาเรื่องรถท่องเที่ยวจีน เป็นตัวอย่างหนึ่งของการกำกับดูแลที่ไม่ดีก็หย่อนเกินไป ทั้งนี้เป็นผลมาจากการกำกับดูแลในรูปแบบตั้งรับ กล่าวคือ เมื่อยังไม่เกิดปัญหาก็มักจะอะลุ่มอล่วยในการบังคับใช้กฎหมาย แต่เมื่อเกิดปัญหาและมีผู้ร้องเรียนหรือมีผู้เสียหายก็จะบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเข้มงวด แม้จะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ แต่กลับก่อให้เกิดผลกระทบอื่นตามมา การแก้ปัญหาที่ขาดการบูรณาการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งรัฐและเอกชน ทำให้การกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายขาดความสมดุลส่งผลกระทบอย่างรุนแรงกับห่วงโซ่การท่องเที่ยว อีกทั้งครอบคลุมไม่รอบด้านซึ่งอาจเกิดปัญหาได้อีกในอนาคต ดังนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนแนวทางในการกำกับดูแลเป็นเชิงรุก ซึ่งจำเป็นต้องมีการบูรณาการระหว่างกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลเรื่องยานพาหนะทางถนนและหน่วยงานท่องเที่ยวทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อหาแนวทางป้องกันเพื่อไม่ให้ปัญหาเกิด และเมื่อเกิดปัญหาก็บูรณาการร่วมกันเพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหา จะช่วยให้การกำกับดูแลเป็นไปอย่างเหมาะสม ไม่เกิดผลกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบัน

⁴⁸ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ผลจากการกำหนดมาตรการกำกับดูแลรถท่องเที่ยวจีนเป็นผลให้จำนวนรถท่องเที่ยวลดลงจนแทบจะไม่มีรถท่องเที่ยวเข้ามาอีกเลย ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาเพื่อให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ในประเทศไทยสามารถดำเนินต่อไปได้มีดังนี้

- **การให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการดูแลรถท่องเที่ยว**

เนื่องจากประเทศจีนไม่ได้เป็นภาคีสัญญาวาดด้วยการจราจรทางบกระหว่างประเทศ ฉบับลงวันที่ 19 กันยายน 2494 (Convention on International Road Traffic of 19 September 1949) จึงทำให้นักท่องเที่ยวจีนไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล อีกทั้งใบอนุญาตขับรถรวมถึงคู่มือจดทะเบียนรถเป็นภาษาจีน ในประกาศกรมการขนส่งทางบกลงวันที่ 30 มีนาคม 2559⁴⁹ ข้อ 4 (2) และ (3) จึงได้กำหนดให้เอกสารดังกล่าวต้องเสนอพร้อมฉบับแปลที่เป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษซึ่งรับรองการแปลจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศจีน ได้แก่ บริษัทแปลเอกสารที่รัฐบาลจีนให้การรับรอง (Notary Public Office) ซึ่งเป็นปัญหาในทางปฏิบัติเพราะต้องใช้เวลาดำเนินการที่นานมาก จากสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนในจังหวัดสิบสองปันนาซึ่งดำเนินการขออนุญาตนำรถท่องเที่ยวไทยเข้าไปยังจีนพบว่า ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนเป็นผู้แปลเอกสารและให้สำนักงานของกระทรวงต่างประเทศของจีนในสิบสองปันนารับรองเอกสาร⁵⁰ ซึ่งอาจนำมาประยุกต์กับการนำเข้ารถท่องเที่ยวจีนดังนี้

- ให้ผู้ประกอบการรถจีนนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถจีนนำเที่ยวตามพระราชบัญญัติรถจีนนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ.2551 ประเภตนำเที่ยวจากต่างประเทศเป็นผู้แปลเอกสารและให้สถานทูตหรือสถานกงสุลจีนเป็นผู้รับรองเอกสาร หรือ
- ให้ผู้ประกอบการรถจีนนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถจีนนำเที่ยวตามพระราชบัญญัติรถจีนนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ.2551 ประเภตนำเที่ยวจากต่างประเทศเป็นผู้แปลและรับรองเอกสาร ในกรณีที่รถท่องเที่ยวทำผิดกฎหมายให้ผู้ประกอบการรถจีนนำเที่ยวนั้นเป็นผู้รับผิดชอบ

- **การมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติการนำเข้ารถท่องเที่ยว**

ปัจจุบันการขออนำเข้ารถท่องเที่ยวตามประกาศกรมการขนส่งทางบกลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ต้องเสนอมายังกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายพิจารณาอนุมัติ ซึ่งเป็นผลให้การดำเนินการให้ระยะเวลา 3 – 5 วัน หากมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติ ก็จะช่วยให้ลดเวลาดำเนินการ อีกทั้งยังกำกับดูแลได้ดีกว่าเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่นำเข้ารถท่องเที่ยว

⁴⁹ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559

⁵⁰ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

3.2 การสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

แม้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนตามเส้นทาง R3A จะมีจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาทางอากาศ แต่ในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ประเทศไทยได้รับรายได้ในสัดส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศจีนและลาว เนื่องจากประเทศไทยเป็นปลายทางการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวใช้เวลาานที่สุด อีกทั้งรายได้ยังตกอยู่ในมือของผู้ประกอบการไทยและท้องถิ่นโดยตรงตลอดห่วงโซ่การท่องเที่ยว เป็นผลจากการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานนักท่องเที่ยวต้องการมีอิสระในการกำหนดแผนการท่องเที่ยว จึงทำให้ธุรกิจทัวร์ศูนย์เหรียญไม่สามารถเข้ามาแทรกแซงได้ นอกจากนี้ประเทศไทยยังสามารถเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 3 ประการ คือ การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ การเพิ่มจำนวนวันที่พำนักร และ การเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย โดยมีแนวทางดังนี้

1. การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

- ปรับเปลี่ยนการดำเนินการเพื่อขออนุญาตนำเข้านักท่องเที่ยว เนื่องจากขั้นตอนในการขออนุญาตนำนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในประเทศไทยเป็นปัญหาที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก ดังนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนโดยเฉพาะอย่างยิ่งเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาตให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการค้าสินค้าในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น

- การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One – Stop Service) เพื่อให้การทำใบขึ้นชีชัวร์ การอบรมกฎระเบียบจราจร การทำประกันภัยรถยนต์ การตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขี่ สามารถทำได้ที่ ณ ด่านพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ได้แก่ ช่วงตรุษจีนในเดือนมกราคม/กุมภาพันธ์ และช่วงวันชาติในเดือนตุลาคม ซึ่งการบริการแบบเบ็ดเสร็จนี้นอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวแล้ว ยังลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดินทางจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ต้องขับรถไปขนส่งจังหวัดเชียงราย สาขาอำเภอเทิง ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 85 กิโลเมตรเพื่อทำใบขึ้นชีชัวร์ โดยปราศจากประกันอุบัติเหตุและการประกันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คุ้มครอง

- การพัฒนาทักษะด้านภาษาจีนให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ได้แก่ ตรวจคนเข้าเมือง และกรมการขนส่งทางบก ไม่สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวด้วยภาษาจีน จึงควรมีการอบรมเพื่อเพิ่มทักษะในด้านนี้ ซึ่งจะช่วยให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวอันจะทำให้การดำเนินการเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

2. การเพิ่มจำนวนวันพำนักร

- การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้น โดยให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ อาจจะกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวทัวร์คาราวาน เป็นนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่

แตกต่างจากนักท่องเที่ยวโดยทั่วไป กล่าวคือ ความต้องการด้านท่องเที่ยวแล้วยังชื่นชอบการช้อปปิ้ง เนื่องจากสามารถชมทิวทัศน์ และสัมผัสวัฒนธรรมท้องถิ่นได้อย่างใกล้ชิด จึงควรประชาสัมพันธ์เส้นทางช้อปปิ้งเพื่อการท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้

- อนุญาตให้รถท่องเที่ยวสามารถเข้า – ออก ได้ทุกด่านพรมแดน ทั้งนี้จะช่วยขยายเส้นทางการท่องเที่ยวให้กว้างและไกลขึ้น เช่น จากภาคเหนือไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และออกจากประเทศไทยที่จังหวัดหนองคาย เข้าสู่เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และกลับออกไปทางเส้นทาง R3A ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ในความเป็นจริงแล้วรูปแบบนี้เคยปฏิบัติมาเดิมก่อน แต่ระงับไปเมื่อกรมการขนส่งทางบกจะกำหนดมาตรการควบคุมรถท่องเที่ยว

3. การเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย

- จัดตั้งร้านค้า/ศูนย์สินค้าพื้นเมือง (OTOP) บริเวณชายแดน วัตถุประสงค์หนึ่งของการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวาน คือ เพื่อต้องการซื้อหาสินค้าในช่วงขากลับ ดังนั้น พื้นที่ด่านชายแดนจึงเป็นจุดที่สำคัญสำหรับการจำหน่ายสินค้าที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก เช่น ข้าวสาร ซึ่งที่ผ่านมานักท่องเที่ยวมักจะซื้อตามห้างสรรพสินค้าหรือร้านสะดวกซื้อ เช่น โลตัส โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอำเภอเชียงของ ดังนั้น ควรจัดตั้งศูนย์การจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองบริเวณชายแดน เช่น เชียงของ เชียงแสน เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถซื้อหา ก่อนออกไปจากประเทศไทย อันจะเป็นการช่วยสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น

- การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E – wallet) ประเทศจีนได้พัฒนาเข้าสู่สังคมไร้เงินสดอย่างรวดเร็ว การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นที่นิยมในประเทศจีน แม้กระทั่งพ่อค้าแม่ค้าร้านค้าริมทางหรือในตลาดนัด และชาวบ้านทั่วไปก็ชำระเงินด้วยระบบนี้กันอย่างแพร่หลาย ในขณะที่ประเทศไทยยังนิยมใช้เงินสด การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยนิยมใช้เฉพาะในกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีการศึกษา หรือในห้างสรรพสินค้า จึงควรพัฒนาให้มีการใช้แพร่หลายขึ้น เพื่อการซื้อสินค้าและบริการสามารถกระทำได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3.3 การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว

แม้ว่าในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A ประเทศไทยจะมีสัดส่วนสูงที่สุด อีกทั้งรายได้ส่วนใหญ่ยังตกอยู่กับผู้ประกอบการไทย แต่ห่วงโซ่การท่องเที่ยวอาจถูกคุกคามทั้งจากปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายในที่เกิดจากความขัดแย้งหรือความไม่เข้าใจของผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่และผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่ ดังนั้น การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวจึงมี 2 นัยยะ คือ การป้องกันการแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนยังเกิดขึ้นตลอดเวลา โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวหลักอย่างจังหวัดเชียงใหม่ และการรักษาให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการและบุคลากรในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ความพร้อมของกำลังคนเป็นข้ออ้างหนึ่งที่ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแทรกแซงห่วงโซ่การท่องเที่ยว ดังตัวอย่างในหลวงพระบางที่มีผู้ประกอบการจีนเข้าไปจัดการท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวจีนเนื่องจากผู้ประกอบการท่องเที่ยวลาวไม่สามารถสื่อสารภาษาจีนได้ อีกทั้งชาวลาวยังไม่มีความรู้และความรักในอาชีพบริการ⁵¹ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการจัดการท่องเที่ยว หรือในหลวงน้ำทาซึ่งร้านอาหารจีนทั้งหมดประกอบการโดยผู้ประกอบการจีน ทั้งนี้เพราะชาวลาวยังไม่สามารถประกอบอาหารจีนได้ สะท้อนให้เห็นว่าหากต้องการแข่งขันกับผู้ประกอบการจีน ผู้ประกอบการไทยควรเน้นด้านคุณภาพ โดยเฉพาะคุณภาพด้านการบริการ⁵² จึงจำเป็นที่ประเทศไทยต้องพัฒนาผู้ประกอบการไทยและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งด้านการบริหารจัดการ การให้บริการ และภาษาใช้ในการสื่อสาร เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. การกระจายผลประโยชน์ด้านท่องเที่ยว

โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจีนมักจะเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์เมื่อเห็นว่ามีมูลค่ามากพอและคุ้มค่าที่จะลงทุน⁵³ ก็จะอาศัยช่องโหว่ต่าง ๆ เข้ามาลงทุนเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ซึ่งบางครั้งจะมีคนไทยร่วมอยู่ด้วย หรือเป็นผู้ดำเนินการแทน (Nominee) ส่วนใหญ่เป็นการเอาเปรียบผู้ประกอบการท้องถิ่นและทำให้รัฐสูญเสียผลประโยชน์ในการจัดเก็บรายได้ เป็นผลให้ผลประโยชน์ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวทั้งหมดหรือบางส่วนตกอยู่ในมือของผู้ประกอบการจีน เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวจึงควรกระจายผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ดังนี้

• การกระจายผลประโยชน์ไปยังแหล่งท่องเที่ยวรอง

ผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันมุ่งเน้นที่เมืองท่องเที่ยวหลัก เป็นผลให้ผู้ประกอบการจีนมักเข้าไปลงทุนและแสวงหาผลประโยชน์ในเมืองท่องเที่ยวหลัก ยกตัวอย่าง ทวีร์ศูนย์เหรียญซึ่งเกิดในกรุงเทพฯ ฯ หรือภูเก็ต อย่างไรก็ดี ปัจจุบันได้มีแนวคิดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ซึ่งจะช่วยกระจายผลประโยชน์จากเมืองท่องเที่ยวหลักไปสู่เมืองรอง รวมถึงท้องถิ่นซึ่งช่วยสร้างความพึงพอใจให้แก่ท้องถิ่น⁵⁴ และเข้าใจในคุณค่าของการท่องเที่ยว และนำไปสู่การปกป้องและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

⁵¹ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁵² สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁵³ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁵⁴ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

• การกระจายตลาดนักท่องเที่ยว

การพึ่งพิงนักท่องเที่ยวเพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือประเทศใดประเทศหนึ่ง เป็นการสร้างความเสี่ยงให้แก่ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ทั้งในการถูกแทรกแซง เนื่องจากผู้ประกอบการจีนมักจะเข้ามาลงทุนเมื่อนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ความเสี่ยงในเรื่องรายได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาคเดินทางท่องเที่ยวในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน อีกทั้งมีความต้องการด้านท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน การมีนักท่องเที่ยวจากหลากหลายประเทศและภูมิภาคจะช่วยให้มีรายได้อย่างต่อเนื่อง และตลาดไม่ใหญ่พอที่จะลงทุน ดังจะเห็นได้จากจังหวัดเชียงรายที่มีนักท่องเที่ยวไทยประมาณร้อยละ 70 และนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณร้อยละ 30 มาจากประเทศหลัก คือ จีน และฝรั่งเศส ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มมีความสนใจที่แตกต่างกัน เช่น นักท่องเที่ยวฝรั่งเศสสนใจการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ส่วนนักท่องเที่ยวจีนเน้นไปสถานที่ยอดนิยมที่เป็นที่รู้จัก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวยังเป็นของคนไทย⁵⁵ นอกจากนี้ตลาดท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ ตลาดนักท่องเที่ยวไทย แม้ไม่ได้นำเงินตราเข้าสู่ประเทศดังเช่นตลาดนักท่องเที่ยวต่างประเทศ แต่เป็นตลาดใกล้เคียงตัวที่ใหญ่ที่สุด และถูกแทรกแซงได้ยากที่สุด

3. ความชัดเจนของกฎหมายและการบังคับใช้

ผู้ประกอบการธุรกิจจีนมักอาศัยความไม่ชัดเจนของกฎหมายไทยเป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้ เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น เช่น ไม่มีกฎหมายระบุชัดเจนว่าสามารถให้เช่าอพาร์ทเมนต์เป็นรายวันเช่นเดียวโรงแรม ทำให้มีผู้ประกอบการจีนจำนวนมากมาซื้อและปล่อยเช่ารายวันราคาถูกในเว็บไซด์⁵⁶ ยิ่งไปกว่านั้นการชำระเงินยังผ่านแอปพลิเคชันซึ่งทั้งผู้รับและผู้จ่ายมีบัญชีเงินฝากอยู่ในประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ด้านการท่องเที่ยวรวมถึงการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้อง⁵⁷ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วภายใต้ระบบสังคมนิยม คนจีนคุ้นเคยกับการอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่เข้มงวด เมื่อมาอยู่ในประเทศไทยซึ่งกฎหมายไม่ชัดเจน อีกทั้งไม่มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด จึงอาศัยเป็นช่องทางในแสวงหาผลประโยชน์ ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐจึงควรวางแผนปรับปรุงกฎระเบียบให้ชัดเจนและทันต่อสถานการณ์ให้ครอบคลุมกับปัญหาที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น อีกทั้งส่งสัญญาณให้ภาคเอกชนได้รับทราบและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์⁵⁸

4. การใช้สื่อออนไลน์ และ Social Media

สื่อออนไลน์และ Social Media นับเป็นสื่อที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีผู้ใช้เป็นจำนวนมากและไร้ขอบเขต จึงทำให้สามารถแพร่กระจายข่าวสารไปยังสาธารณชนได้อย่างรวดเร็ว การใช้สื่อประเภทยังอาจส่งผลกระทบทั้งในทางลบและทางบวกได้ในเวลาเดียวกัน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนเป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวมาก

⁵⁵ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁵⁶ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁵⁷ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁵⁸ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

กระแสสังคมที่ต่อต้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิพากษ์วิจารณ์บนสื่อออนไลน์จะกระทบกับความเชื่อมั่นและความต้องการเที่ยวของนักท่องเที่ยวอย่างรุนแรงและกว้างขวาง⁵⁹ อาจส่งผลให้สูญเสียตลาดนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดที่มีความสำคัญทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนี้

5. การบูรณาการในและนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ดังที่กล่าวมาข้างต้น การบูรณาระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่และผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและกำกับดูแล และชุมชนในแหล่งท่องเที่ยว เป็นเครื่องมือสำคัญทั้งการปกป้องคุณค่าในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวให้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

6. การจัดตั้งสมาคมสำหรับการท่องเที่ยวแบบคาราวาน

การขายแพ็คเกจทัวร์คาราวานในปัจจุบัน เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างบริษัทจัดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและบริษัทขายแพ็คเกจในประเทศจีน ซึ่งในอนาคตหากการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น นักท่องเที่ยวมีจำนวนมากขึ้น การแข่งขันก็จะรุนแรงขึ้น ซึ่งอาจนำไปสู่การตัดราคาขายระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเอง ดังเช่นที่ปรากฏในการท่องเที่ยวแบบแพ็คเกจเครื่องบิน ซึ่งเป็นต้นเหตุของการเกิดทัวร์ศูนย์เหรียญ

การประกอบธุรกิจการจัดการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานในประเทศไทยยังเป็นธุรกิจขนาดเล็ก โดยมีผู้ประกอบการอยู่ที่ประมาณ 8 รายส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย การท่องเที่ยวแบบคาราวานอาจเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่ได้รับความนิยมทั้งในยุโรป อเมริกา และออสเตรเลียมานานแล้ว และมีการจัดตั้งเป็นชมรม/สมาคมทำหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารการท่องเที่ยวของสมาชิกเพื่อให้ผู้สนใจเข้าร่วม ฝึกอบรมให้แก่นักท่องเที่ยวหน้าใหม่ เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ความรู้แก่สมาชิก อันเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว⁶⁰ ดังนั้น ควรมีการจัดตั้งเป็นสมาคมอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมในประเทศไทย เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในเครือข่ายเดียวกันอยู่แล้ว เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองกับบริษัทขายแพ็คเกจในจีน อีกทั้งยังเป็นองค์กรร่วมหารือกับภาครัฐในกรณีที่เกิดปัญหา ในทางกลับกันยังสามารถเผยแพร่ข่าวสารให้แก่ภาครัฐ ซึ่งช่วยให้การส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.4 ความท้าทายในอนาคต

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ด้านการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นพบว่ามีความท้าทายในหลาย ๆ ด้าน ทั้งด้านกฎระเบียบ ด้านยุทธศาสตร์ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ

⁵⁹ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

⁶⁰ The Historic Caravan Club. History – A Brief History of Touring Caravans [Online]. Available from: <http://www.historiccaravanclub.co.uk/8.html> [23 July, 2018].

ท่องเที่ยว เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางระหว่างประเทศ การดำเนินนโยบายของประเทศหนึ่งย่อมส่งผลทั้งทางบวกและทางลบต่ออีกประเทศหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งความท้าทายต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีดังนี้

1. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนลาว – จีน

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) ที่ชายแดนลาว – จีนในแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเอกชนจีนได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวในการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวเป็นเวลา 90 ปี เขตเศรษฐกิจนี้ตั้งอยู่บนพื้นที่ 20 ตารางกิโลเมตร ในด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วยโรงแรมระดับ 5 ดาว รีสอร์ท สนามกอล์ฟ แหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม และห้างสรรพสินค้า เขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงามนับเป็นสิ่งท้าทายที่สุดสำหรับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากอยู่ติดกับชายแดนประเทศจีน อีกทั้งจีนได้ขยายถนนจากเมืองเชียงรุ่งจนถึงชายแดนที่บ่อหานจาก 4 เป็น 8 ช่องทางจราจร และก่อสร้างสนามบิน 1 แห่งที่บ่อหานซึ่งอยู่ตรงข้ามบ่อเต็น เขตเศรษฐกิจเฉพาะนี้อาจกลายเป็นจุดหมายใหม่ของนักท่องเที่ยวจีนรวมถึงทัวร์คาราวาน ดังที่เคยเกิดขึ้นเมื่อชาวจีนหลังไหลเข้ามาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลังจากที่ภาพยนตร์เรื่อง Lost in Thailand ออกฉาย จีนได้ทุ่มงบประมาณพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว “แก๋จอมสิบสองเชียง” ขึ้นในเมืองเชียงรุ่ง ในจังหวัดสิบสองปันนา ซึ่งมีวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกับภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเมืองเชียงรุ่ง ในขณะเดียวกันเพื่อลดการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวที่หลังไหลออกนอกประเทศ

2. การพัฒนารถไฟสายบ่อเต็น – นาเตย – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์

การพัฒนารถไฟสายนี้มีผลกระทบอย่างมากทั้งรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวและเส้นทางการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น การเดินทางไปยังหลวงพระบางซึ่งตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันนิยมเดินทางทางแม่น้ำโขงโดยลงเรือที่เมืองห้วยทรายซึ่งต้องใช้เวลา 2 วันจึงจะถึงเมืองหลวงพระบาง เนื่องจากระหว่างทางต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่ง 1 คืน แต่การเดินทางโดยรถไฟสามารถเดินทางจากบ่อเต็นถึงหลวงพระบางได้ภายในไม่กี่ชั่วโมง รถไฟสายนี้มีแนวโน้มช่วยให้การท่องเที่ยวในหลวงพระบางได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งนอกจากใช้เวลาในการเดินทางน้อย เดินทางได้สะดวกรวดเร็วแล้วยังเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในลาว ได้แก่ วังเวียง เวียงจันทน์ และเข้าสู่หนองคายของประเทศไทย⁶¹ ปัจจุบันเริ่มมีผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนไปประกอบการในหลวงพระบางเพื่อรอคอยโอกาสเมื่อการก่อสร้างรถไฟแล้วเสร็จ นอกจากนี้อาจมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวแบบคาราวานทำให้เสื่อมความนิยม

3. การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมคู่ขนานกับเส้นทาง R3A

โครงข่ายคมนาคมที่จีนพัฒนาควบคู่กับเส้นทาง R3A ได้แก่ มอเตอร์เวย์ และเส้นทางแม่น้ำโขง

⁶¹ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

- โครงการพัฒนามอเตอร์เวย์ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่จีนได้รับสัมปทานก่อสร้างและเก็บค่าผ่านทางจากสปป. ลาว เป็นผลมาจากเส้นทาง R3A มีสภาพคดเคี้ยว อีกทั้งอยู่ในสภาพทรุดโทรม เนื่องจากลาวมีงบประมาณในการบำรุงรักษาจำกัด ประกอบกับเป็นเส้นทางนี้ใช้ขนส่งสินค้าจากจีนเข้าสู่ลาวและไทยจึงทำให้ไม่ปลอดภัยและเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง เส้นทางมอเตอร์เวย์จะตัดตรงโดยการเจาะอุโมงค์ผ่านภูเขาทำให้ย่นระยะทางจากบ่อเต็นถึงเชียงของจาก 243 กิโลเมตรเหลือเพียง 200 กิโลเมตรและใช้เวลาเดินทางเพียง 2 ชั่วโมง ในด้านการท่องเที่ยวมอเตอร์เวย์สายนี้จะช่วยให้รถท่องเที่ยวเดินทางถึงภาคเหนือของไทยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจำนวนมากขึ้น จึงควรที่ประเทศไทยจะวางแผนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตามกรมการขนส่งทางบกควรต้องปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการนำเข้ารถท่องเที่ยว มิฉะนั้นรถท่องเที่ยวจีนทั้งหมดอาจเปลี่ยนจุดหมายไปประเทศลาวแทน

- การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง จะต้องมีการปรับปรุงร่องน้ำช่วงที่เหลือนอยู่ คือ เชียงของ – ห้วยทราย โดยการระเบิดแก่งขนาดใหญ่ ได้แก่ แก่งไก่อ้อ หรือคอนผีหลงในอำเภอเชียงของ นอกจากนี้จีนใช้เขื่อนในเมืองเชียงรุ่งเป็นเขื่อนหลักในการควบคุมระดับน้ำ จีนมีแผนที่จะก่อสร้างเขื่อนแห่งใหม่ที่กาหลันป่าเพื่อรักษาระดับน้ำ ในขณะที่ลาวได้มีการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ที่แขวงไซบุรี ผลกระทบการระเบิดแก่งและเขื่อนควบคุมระดับน้ำจะทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูงขึ้นในพื้นที่อำเภอเชียงของและเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย รวมถึงหลวงพระบาง ส่งผลให้เรือใหญ่สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปีตั้งแต่เชียงรุ่งจนถึงหลวงพระบาง ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะทำให้การท่องเที่ยวได้รับผลประโยชน์ การปรับปรุงเส้นทางเดินเรือนี้จะมีผลกระทบการท่องเที่ยวในบริเวณบ้านสบรวก อำเภอเชียงแสน หรือสามเหลี่ยมทองคำ เนื่องจากระดับน้ำที่เพิ่มสูงขึ้นและกระแสน้ำที่แรงขึ้นเป็นผลให้เรือขนาดเล็กจะไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ซึ่งรวมถึงเรือบริการท่องเที่ยวที่อยู่ในสามเหลี่ยมทองคำ⁶²

ปัจจุบันการท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขงไม่ได้เป็นรับความนิยม เนื่องจากการเดินทางใช้เวลานานถึง 12 ชั่วโมง อีกทั้งระหว่างทางยังไม่มีแหล่งท่องเที่ยว ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเองก็ประสบปัญหาไม่คุ้มทุน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะเดินทางกลับเข้าจีนโดยรถบัสตามเส้นทาง R3A นักท่องเที่ยวไม่นิยมโดยสารจากเชียงแสนกลับไปเชียงรุ่ง เนื่องจากการล่องเรือทวนน้ำจะใช้เวลามากกว่า 12 ชั่วโมง ทำให้ต้องตีเรือเที่ยวเปล่ากลับ เพราะไม่มีนักท่องเที่ยว ดังนั้น หากในอนาคตมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขง และการเดินทางกลับโดยใช้มอเตอร์เวย์ที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่ จะทำให้การท่องเที่ยวเป็นที่นิยมซึ่งผลกระทบจะเกิดแก่อำเภอเชียงแสนเนื่องจากเป็นท่าเรือปลายทางของการท่องเที่ยว ดังที่ได้วิเคราะห์ในบทที่ 5 ห่วงโซ่การท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ถูกบริหารจัดการโดยผู้ประกอบการจีนเกือบทั้งหมด จึงควรวางแผนในการปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้เพื่อให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเป็นของผู้ประกอบการไทยมากที่สุด รวมถึงเรือท่องเที่ยวขนาดเล็กที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง

4. การใช้เทคโนโลยีในการท่องเที่ยว

⁶² สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

ในปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทอย่างมากต่อการท่องเที่ยวในทุกขั้นตอน มีผลทำให้นักท่องเที่ยว FIT เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทจัดการท่องเที่ยว ซึ่งลดบทบาทลงตามลำดับ ทั้งนี้เพราะเทคโนโลยีช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถจองพาหนะเดินทาง จองที่พัก ค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเดินทาง ค่าระงับ ได้ด้วยตัวเอง นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อมัคคุเทศก์ ซึ่งเคยเป็นผู้ให้ข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวหมดความสำคัญเนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถหาข้อมูลเองได้จากเว็บไซต์ต่าง ๆ รวมถึงขาดรายได้พิเศษค่านายหน้า (Commission) จากร้านขายสินค้าและของที่ระลึก เนื่องจากมีช่องทางการขายสินค้าออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะมีราคาถูกกว่าร้านค้าแล้ว ยังจัดส่งให้ถึงบ้านไม่ต้องหิวติดตัวระหว่างท่องเที่ยว หากมัคคุเทศก์ไม่พัฒนาให้สามารถดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวได้ จะทำให้การประกอบอาชีพมัคคุเทศก์ประสบปัญหาได้ในอนาคต⁶³

แม้กระทั่งทัวร์คาราวานซึ่งปัจจุบันซึ่งต้องอาศัยบริษัทท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์เป็นหลักจัดการท่องเที่ยวก็อาจได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคตเมื่อเงินเข้าเป็นภาคีสัญญาวาดด้วยการจราจรทางบกระหว่างประเทศ ฉบับลงวันที่ 19 กันยายน 2494 ซึ่งหมายความว่านักท่องเที่ยวจีนสามารถมีใบอนุญาตขับขี่สากล รูปแบบการท่องเที่ยวอาจปรับเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางเข้าประเทศไทยโดยทางเครื่องบิน และมาใช้บริการเช่ารถท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาดังเช่นที่คาราวานประเภท FIT เคยก่อให้เกิดมาแล้ว ดังนั้นจึงควรใช้บทเรียนที่ได้จากการท่องเที่ยวแบบคาราวานตามเส้นทาง R3A ในการวางแผนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้

⁶³ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยทีมผู้วิจัย

บทที่ 4

สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว (บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยน้ำทราย)-เชียงราย-กรุงเทพฯ รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร แยกเป็นระยะทางในจีน ช่วงคุนหมิง-เชียงรุ้ง-บ่อหาน ประมาณ 837 กม. ระยะทางในลาว ช่วงบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย ประมาณ 250 กิโลเมตร. และระยะทางในไทย ช่วงเชียงของ-กม. ประมาณ 810 กิโลเมตร

เส้นทาง R3A เริ่มเปิดให้ใช้งานมาครบ 10 ปีแล้ว โดยได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 แต่มีหลายฝ่ายที่ได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากอย่างเท่าที่คาดหวังไว้เมื่อเทียบกับประเทศจีน ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ดังนั้น หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสมบูรณ์สำหรับการเดินทางและขนส่งมาได้ระยะหนึ่งแล้ว ดังนั้นแผนงานโครงการนี้จึงเห็นควรที่จะมีการประเมินอย่างจริงจังถึงประสิทธิผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในส่วนที่ส่งผลต่อการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เพื่อนำประสบการณ์ที่ประเมินได้นี้ มาถอดเป็นบทเรียน และข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยอาศัยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไปในอนาคต

การสรุปผลการศึกษาในภาพรวมนั้น จะขอสรุปตามวัตถุประสงค์ของแผนงานโครงการดังนี้

4.1 ทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สปป. ลาว และ จีน ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

แผนงานโครงการได้ทำการทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สปป. ลาว และ จีน ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A โดยในส่วนของ การดำเนินการฝ่ายไทย ได้มีการทบทวน 1) ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A 2) สถานการณ์ปัจจุบันของ

การใช้เส้นทาง R3A 3) ทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และ 4) กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน ส่วนนโยบายของ สปป.ลาว ที่ได้มีการทบทวน ได้แก่ นโยบายการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Specific Economic Zone) โดยเน้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ (Golden Triangle Special Economic Zone) ในขณะที่นโยบายของจีนที่ได้มีการทบทวน ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปี 2554-2558) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ปี 2559-2563)

4.2 การสำรวจและวิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขัน ที่เกิดจากการขนส่งบนเส้นทาง R3A

ภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 พบว่าสถิติการค้า การเดินทางบนเส้นทางนี้ เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ทั้งจำนวนยานพาหนะ นักท่องเที่ยว มูลค่าทางการค้า และได้มีโครงการศึกษาการใช้ประโยชน์บนเส้นทาง R3A ทั้งที่ใช้แบบจำลองเศรษฐศาสตร์มหภาค ใช้ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of Advantage) และทฤษฎีห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ฯลฯ ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า เส้นทางนี้เป็นโอกาสที่สำคัญของผู้ประกอบการไทย แต่ผู้ประกอบการไทยเองก็ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เท่าที่ควร เพราะติดอุปสรรคปัญหาหลายประการ ประกอบกับ ความสามารถในการแข่งขัน และการควบคุมห่วงโซ่อุปทานของจีน ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีความเสียเปรียบค่อนข้างมาก

นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์สถานการณ์ในห่วงโซ่การนำเข้าและส่งออกสินค้าผักและผลไม้ที่ใช้เส้นทาง R3A ในการขนส่ง โดยสรุปแล้วพบว่า ผู้ประกอบการจีนเข้ามามีอิทธิพลเหนือธุรกรรมการค้าเกือบทุกช่วงของห่วงโซ่มูลค่าการค้าผักและผลไม้ที่ใช้การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าสินค้าจากจีนหรือการส่งออกสินค้าไปไทยไปยังประเทศจีน ผู้ประกอบการจีนรู้จักใช้ความได้เปรียบมาผูกขาดการค้าผักและผลไม้ เพื่อสร้างอำนาจขึ้นเหนือผู้ประกอบการไทยในทุกด้านตั้งแต่การกำหนดราคาไปจนถึงวิธีการประกอบธุรกิจ ผู้ประกอบการจีนมีอิทธิพลและมีอำนาจต่อรองในตลาดค้าผลไม้ค่อนข้างมาก ความได้เปรียบของจีนเป็นผลจากความฉลาดในการใช้อำนาจที่เกิดจากการผูกขาดในการซื้อสินค้า ในขณะที่จีนผูกขาดเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สุดของการส่งออกผลไม้ของไทย ไทยเป็นเพียงลูกค้ารายเล็กของการค้าผักและผลไม้ของจีน พ่อค้าชาวไทยจึงเป็นเพียงผู้รับจ้างขายให้พ่อค้าชาวจีน โดยไม่มีบทบาทและ อำนาจต่อรองใด ๆ ทางการตลาด โดยกลุ่มทุนจากจีนมีบทบาทเหนือการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ขยายแดนจังหวัดเชียงราย ทั้งระบบมาตั้งแต่เริ่มมีการเปิดใช้เส้นทาง R3A

สำหรับห่วงโซ่มูลค่าของการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ จะพิจารณาเฉพาะการที่นักท่องเที่ยวจีนเข้ามาเป็นหลัก (เนื่องจากนักท่องเที่ยวขาออกบนเส้นทางนี้ยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร) สำหรับการท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ พบว่า การเข้ามาของนักท่องเที่ยวจีนในไทย ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้เป็นของฝั่งไทยทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาด้วยรถยนต์ส่วนตัวบางส่วนเลือกที่จะพักโรงแรม ตลอดจนอาหาร และร้านขายของที่ระลึก ที่มีลักษณะเป็นตัวแทน (Nominee) ของนักลงทุนจีน และได้เกิดผลกระทบตามมาในรูป

ของอุบัติเหตุและปัญหาต่อชุมชนท้องถิ่น จนกระทั่งมีกฎระเบียบของกรมการขนส่งทางบกออกมา สำหรับการท่องเที่ยวโดยการล่องเรือมาตามแม่น้ำโขงนั้น จะเดินทางเข้ามาโดยทำเรื่องผ่านแดนที่ด่านเชียงแสน หลังจากนั้นจะโดยสารรถบัสเพื่อท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย และจังหวัดเชียงใหม่ และออกเส้นทาง R3A เพื่อกลับประเทศจีนที่อำเภอเชียงของ รูปแบบการท่องเที่ยวนี้เป็นรูปแบบที่ผู้ประกอบการไทยได้ผลประโยชน์น้อยที่สุด เมื่อเทียบกับกรณีที่ 1 สาเหตุเนื่องจาก **นักท่องเที่ยวจีนที่เข้านั้นบริหารจัดการโดยบริษัททัวร์ที่อยู่ในจีนเกือบทั้งโซ่อุปทาน** นั่นคือ ตั้งแต่ การขายทัวร์ การให้บริการเรือโดยสาร รถโดยสารในประเทศ ที่พัก และร้านอาหาร แม้จำนวนวันเกือบทั้งหมดที่นักท่องเที่ยวใช้นั้นอยู่ที่ประเทศไทย แต่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่นั้นกลับตกอยู่กับผู้ประกอบการจีนที่เข้ามาควบคุมกิจการเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวในห่วงโซ่อุปทาน

4.3 เพื่อประเมินผลจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ทั้งที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว

จากการประเมินการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A พบว่าด่านเชียงแสนและเชียงของมีความสำคัญต่อการค้าสินค้าผักระหว่างไทยกับจีน โดยการนำเข้าและส่งออกสินค้าผักระหว่างไทยกับจีนเกือบทั้งหมดขนส่งผ่านด่านทั้งสองนี้ ในขณะที่ การนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของมีมูลค่าเพียงร้อยละ 10 ของมูลค่าการค้าผลไม้ทั้งหมดระหว่างไทยกับจีน โดยการค้าผลไม้ระหว่างไทยกับจีนส่วนใหญ่ใช้เส้นทางขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

นอกจากนี้การเปิดเส้นทาง R3A ทำให้การนำเข้าผักจากจีนผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การส่งออกผักไปจีนในช่วงแรกมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ต่อมาในปีพ.ศ. 2557-2559 ปริมาณการส่งออกผักไทยไปจีนก็เริ่มลดลง แม้ว่าในปีพ.ศ. 2560 มูลค่าการส่งออกผักก็กลับมาสูงขึ้นแต่ก็ยังมีมูลค่าน้อยกว่าในช่วงปีพ.ศ. 2556-2558 อยู่มาก และหากพิจารณาที่ดุลการค้าผักระหว่างไทยกับจีนจะเห็นว่าในช่วงปีพ.ศ. 2553-2560 ไทยขาดดุลการค้าทุกปีและมีแนวโน้มขาดดุลเพิ่มขึ้นอีกด้วย นี่สะท้อนได้ว่าเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางให้ประโยชน์กับการส่งออกผักของจีนมากกว่าของไทย ขณะที่ทำให้การส่งออกผลไม้ของไทยดีขึ้น

หากคิดสัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการนำเข้าผักโดยแบ่งตามสัญชาติของผู้ประกอบการพบว่า มูลค่าเพิ่มผู้ประกอบการทุนจีน ไทย และลาว มีค่าประมาณร้อยละ 86 13 และ 1 ตามลำดับ ขณะที่สัดส่วนกำไรของการนำเข้าผักจะมีค่าประมาณร้อยละ 83 17 และ 0 ตามลำดับ จะเห็นว่า ผู้ประกอบการจีนมีส่วนในมูลค่าเพิ่มสูงมากเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการไทยและลาว สำหรับทาง สปป.ลาว มีส่วนในมูลค่าเพิ่มน้อยมาก อาจกล่าวได้ว่า ทำหน้าที่เป็นเพียงทางผ่านเท่านั้น ขณะที่สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของการส่งออกผักและผลไม้ขึ้นกับอิทธิพลของล้งจีนเป็นสำคัญ โดยพบว่าถ้าล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาดมากขึ้น หรือถ้าสามารถครอบงำตลาดได้แล้วและยังสามารถกำหนดราคาได้คือ สามารถกดราคาลงซึ่งสมมติว่าราคาลดลงไปมาก ถ้าไรจะตกอยู่ในคนจีนเกือบทั้งหมด

ในขณะที่การใช้ประโยชน์ในเชิงการท่องเที่ยวพบว่า ด้วยนโยบายการเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการกำหนดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ประกอบกับประสิทธิภาพการตลาดด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งมีเกือบศตวรรษ แผนการพัฒนากการท่องเที่ยวที่ปรากฏอยู่ทั้งในระดับชาติ ระดับหน่วยงาน และระดับท้องถิ่น ได้ส่งเสริมให้เส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางที่ระยะทางที่สั้นที่สุดและสะดวกที่สุดที่เข้าสู่ประเทศไทยกลายเป็นเส้นทางที่ชาวจีนยุคใหม่ให้ใช้เพื่อแสวงหาประสบการณ์การท่องเที่ยวในต่างประเทศในรูปแบบของทัวร์คาราวาน อย่างไรก็ตาม แผนการพัฒนาของไทยนั้นไม่ได้มีการมองให้ครบทั้งโซ่คุณค่า จึงทำให้ผลประโยชน์ส่วนใหญ่ที่เกิดจากการท่องเที่ยวนั้น ไม่ได้อยู่ในมือของผู้ประกอบการไทย และส่งผลกระทบเชิงลบกับชุมชนในพื้นที่อย่างมาก

4.4 เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์ที่ได้รับมาสรุปเป็นบทเรียนที่ได้รับ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งในส่วนของภาครัฐและของภาคเอกชน

จากการศึกษาครั้งนี้ที่ได้ทำการรวบรวมข้อมูลและข้อค้นพบต่างๆที่ได้รับจากการสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์ สามารถนำมาประมวลเป็นบทเรียนสำคัญๆ ที่ควรได้รับการพิจารณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ 5 ประการสำคัญ คือ

- 1) ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน
- 2) ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน
- 3) การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก
- 4) การค้าเสรีที่เท่าเทียมกัน อาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า
- 5) ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

จากบทเรียนที่ได้นำเสนอข้างต้น การศึกษาจึงขอเสนอแนวทางการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยในระยะต่อไป เพื่อให้สังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้นจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อการค้า การผลิต บริการ และโลจิสติกส์ โดยแบ่งกลยุทธ์ที่นำเสนอออกเป็น 2 ประเภท คือ กลยุทธ์เชิงรับ ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพื่อชะลอการขยายอิทธิพลทางการค้าของจีนเข้ามาในตลาดการค้าสินค้าเกษตรของไทย ทั้งนี้ กลยุทธ์นี้ไม่ได้ปิดกั้นการค้าจากจีน เพราะไทยมีเศรษฐกิจเปิด แต่เป็นการดำเนินการเพื่อให้การทำการค้าเงินในไทยเป็นไปอย่างมีระเบียบ ถูกต้องตามกฎหมายที่มีอยู่ เพื่อให้เกิดการค้าที่เท่าเทียมกัน (Fair Trade) ระหว่างทุนจีนกับทุนไทย และกลยุทธ์เชิงรุก ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ส่งเสริมให้สินค้าไทย ทุนไทยและผู้ประกอบการไทย มีโอกาสที่จะสร้างอำนาจเพิ่มขึ้น นำไปสู่การยกระดับประโยชน์ที่พึงได้จากการใช้เส้นทาง R3A

โดยกลยุทธ์เชิงตั้งรับจะเป็นการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และการสร้าง Platform ทางการค้าออนไลน์ที่อยู่ในกำกับของทุนไทยรองรับการรุก

เข้ามาของ Platform ที่เป็นของทุนจีน เช่น Alibaba เป็นต้น ส่วนกลยุทธ์เชิงรุกจะเป็นการยกระดับความสามารถในการสร้างอำนาจในการต่อรองทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยที่ทำการค้าบนเส้นทาง R3A อันประกอบด้วย การสร้างอำนาจต่อรองด้วยตัวสินค้า และการสร้างอำนาจต่อรองด้วยการส่งเสริมให้คนไทยเข้าไปทำธุรกิจเทรดดิ้งในจีน

สำหรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A ปัญหาที่เกิดขึ้นจนกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่อยู่ในประเทศไทย เกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างการส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแล และการรับรู้ของชุมชน ซึ่งเป็นผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ในการสร้างสมดุลให้เกิดขึ้นต้องอาศัยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ผลกระทบจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวจีนจำนวนมากและส่งผลกระทบต่อชุมชนเมือง โดยเฉพาะเชียงใหม่และเชียงราย ทำให้รัฐบาลไทย โดยกรมการขนส่งทางบกได้มีการบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดเพื่อลดปัญหาด้านจราจรและความขัดแย้งระหว่างประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่และคาราวานนักท่องเที่ยวชาวจีน ซึ่งผลจากมาตรการนี้ทำให้นักท่องเที่ยวลดลงจนกระทั่งกระทรวงการท่องเที่ยวได้เข้ามามีบทบาทผ่อนปรนเรื่องดังกล่าว ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 2 รัฐบาลไทยมีนโยบายชัดเจนที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

จากบทเรียนต่าง ๆ ในด้านการใช้ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว แผนงานโครงการมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายโดยสรุป ดังนี้

1. การแก้ปัญหาผลกระทบเชิงลบจากนักท่องเที่ยวจีน ควรมีการกำกับดูแลโดยหน่วยงานรัฐอย่างมีประสิทธิภาพและใกล้ชิด โดยกรมการขนส่งทางบก และกรมการท่องเที่ยว ควรมีการบูรณาการแผนงานกันโดยร่วมมือกับชุมชนทั้งสองจังหวัด รวมทั้งมีแผนบริหารความเสี่ยงก่อนที่มีการดำเนินนโยบายการท่องเที่ยวเชิงรุก และสำหรับกรณีที่ใช้บริหารจัดการการท่องเที่ยว ภาครัฐไทยควรมีมาตรการที่เข้มงวดและเพิ่มความรับผิดชอบกับบริษัทที่ให้บริการให้มีการควบคุมนักท่องเที่ยวอย่างใกล้ชิดขึ้น

2. การแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกในการท่องเที่ยวบนเส้นทาง การประกันภัยของรถยนต์นักท่องเที่ยวจีนยังไม่ครอบคลุมตลอดการเดินทาง และไม่สะดวกเนื่องจากมีจุดให้บริการที่ห่างไปจากชายแดน นอกจากนี้เจ้าหน้าที่รัฐไทยยังมีความสามารถด้านภาษาต่ำ

3. การแก้ไขปัญหาการควบคุมห่วงโซ่การท่องเที่ยว ปัญหานี้เกิดจากความไม่เข้มแข็งและไม่พร้อมของผู้ประกอบการไทยทั้งด้านภาษา เงินทุน ส่งผลให้ผู้ประกอบการจีนซึ่งเข้ามาพร้อมกับเงินทุนและความเอาใจจึงอาจดำเนินการดำเนินธุรกิจ สามารถแทรกแซงกิจการในห่วงโซ่คุณค่า ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวจึงไม่ได้เกิดขึ้นกับคนในพื้นที่เท่าที่ควร ภาครัฐต้องสร้างศักยภาพให้กับผู้ประกอบการไทย ทั้งทักษะการบริหารจัดการและการควบคุมดูแลในปริมาณมาก ทักษะด้านภาษาและการนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวให้กับมัคคุเทศก์ไทยโดยสนับสนุนให้ท่องเที่ยวเมืองรองมากขึ้น

4. การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบคาราวาน ควรมีการจัดตั้งสมาคมสำหรับการท่องเที่ยวแบบคาราวาน บูรณาการร่วมกับการขนส่งในพื้นที่ ตลอดจนสร้างร้านค้า/ศูนย์การค้าชายแดน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มคาราวานและกระจายรายได้ให้คนในพื้นที่

4.5 การบูรณาการผลการศึกษา และนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

แผนงานนี้ได้จัดเวทีประชุมสัมมนาเพื่อเป็นการรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษาแผนงานวิจัยเรื่อง บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง และรวบรวมประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทางแผนงานร่วมกับโครงการย่อยที่ 1 และ 2 ได้จัดการประชุมแนะนำโครงการ ในวันอังคารที่ 19 กรกฎาคม 2561 เวลา 9.00 – 12.00 น. ณ โรงแรมแมนดารินสามย่าน กรุงเทพฯ เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงการดำเนินงานโครงการแผนงานวิจัยเรื่อง บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง และได้รวบรวมประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการเผยแพร่ผลการวิจัยสู่สาธารณะในช่องทางต่างๆ เพื่อให้ประชาชนตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดกับประชาชนในแง่มุมต่างๆ โดยได้ดำเนินการไปดังนี้

1. ถ่ายทอดสด งานเสวนาเผยแพร่ความรู้และผลการวิจัย ผ่านทาง Facebook Live ผ่านทางหน้าเพจ “สำนักวิทยบริการการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย”

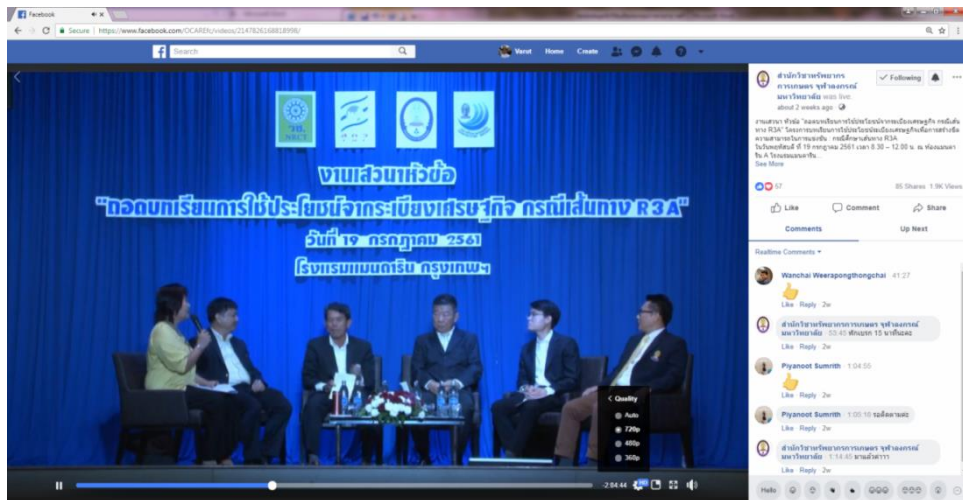
เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 เวลา 9.00 – 12.20 น.

รับชมย้อนหลังได้ที่ <https://www.facebook.com/OCAREfc/videos/2147826168818998/>

มีผู้เข้าชม 1,900 ครั้ง มีการแชร์ถ่ายทอดสด 85 ครั้ง (ข้อมูลถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2561)



ภาพที่ 4-1 กราฟิคสำหรับการถ่ายทอดสด



ภาพที่ 4-2 การถ่ายทอดสดผ่านทาง Facebook Live

ขอเชิญร่วมงาน

ถอดบทเรียนการใช้ประโยชน์จากกระเบี่ยงเศรษฐกิจ กรณีเส้นทาง R3A

นำเสนอผลการศึกษจากโครงการ
บทเรียนการใช้ประโยชน์ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน: กรณีศึกษาเส้นทาง R3A
โดย รองศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

เสวนา

“สินค้าเกษตรไทย-จีน กรณีเส้นทาง R3A”

รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
สำนักวิทยบริการการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผศ.ดร.ประมวล สุธีจารุวัฒน์
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

และ

คุณโสภิต หวังวิวัฒนา
จากรายการ "ไถ่ถามโลก" ช่วง "Inside China"
ทางสถานีวิทยุ FM 96.5 คลื่นความถี่

ทีมวิทยากร

คุณยู เจียรนัยยงพงศ์
ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกภาคเหนือ

อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คุณปราโมช ร่วมสุข
ประธานสถาบันกัญชาไทย

ผู้ดำเนินรายการ

พศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
จากรายการ "ไถ่ถามโลก" ช่วง "Inside China"
ทางสถานีวิทยุ FM 96.5 คลื่นความถี่

ผู้ดำเนินรายการ

พศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
จากรายการ "ไถ่ถามโลก" ช่วง "Inside China"
ทางสถานีวิทยุ FM 96.5 คลื่นความถี่

พฤษภาคม ที่ 19 กรกฎาคม 2561
ณ ห้องแมนดาริน A โรงแรมแมนดาริน
(สามย่าน) กรุงเทพฯ

เวลา 08.30-12.00 น.
ถ่ายทอดสดทาง
facebook Live ที่
www.facebook.com/OCAREfc

ลงทะเบียนล่วงหน้า http://www.tri.chula.ac.th/home/?page_id=1405

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม คุณบุปผา สัตถาวัลย์ 02-218-7444, 095-509-5990 buppha.l@gmail.com

ฟรี!
ไม่มีค่าใช้จ่าย

สำนักวิทยบริการการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยความร่วมมือของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ภาพที่ 4-3 โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์งาน

2. ถ่ายทอดความรู้ที่ได้จากงานวิจัย ผ่านทางรายการวิทยุดังนี้

- รายการเช้าทันโลก ช่วง Big Story ทางสถานีวิทยุ FM 96.5 MHz Thinking Radio
ประจำวันี่ 22 มีนาคม 2561 เวลา 6.30 – 7.00 น.

ดำเนินรายการโดย คุณโสภิต หวังวิวัฒนา

ผู้ให้สัมภาษณ์ ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารุวัฒน์

ฟังย้อนหลังได้ที่

<https://www.facebook.com/Thinkingradio/videos/2012567458784396/>

นาที่ที่ 51.30 เป็นต้นไป

- รายการพินิจเศรษฐกิจการเมือง ทางสถานีวิทยุ FM 101.5 MHz CU Radio
ประจำวันี่ 16 กรกฎาคม 2561 เวลา 8.05 – 8.55 น.

ดำเนินรายการโดย คุณโสภิต หวังวิวัฒนา

ผู้ให้สัมภาษณ์ รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

ฟังย้อนหลังได้ที่

<http://www.curadio.chula.ac.th/Radio-Demand.php?program=201807160805>

นาที่ที่ 27.05 เป็นต้นไป

3. รายนามหน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนาเผยแพร่ผลงานและขอข้อมูลเพิ่มเติมหลังงาน มีดังนี้

- 1) คณะกรรมการ Logistics & Supply Chain สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- 2) ด้านตรวจพืชเชิงของ กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4. บทความสาธารณะผ่านทาง Facebook fanpage “Assistant Professor Pramual Suteecharawat, Ph.D.”

โพสต์เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2561

อ่านย้อนหลังได้ที่

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1637625036321415&id=206149389468994

มีผู้ประชาชนเข้ามาอ่าน 284,501 ครั้ง (ข้อมูลถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2561)

มีการแชร์บทความทั้งสิ้น 1,436 ครั้ง (ข้อมูลถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2561)

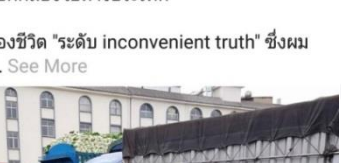


Assistant Professor Pramual Suteecharuwat, Ph.D. added 20 new photos.

Mar 11 at 09:54 • 🌐

ในระหว่างที่สถานการณ์ทำทางซึ่งจะไล่เช็คเก็บอาการจากคนแบกไ้ค้ดักแบกกลิ้งไปต่างประเทศ

อีกด้านหนึ่งของชีวิต "ระดับ inconvenient truth" ซึ่งผมและทีมงานวิ... [See More](#)







👍👎💬 1.6K

120 Comments • 1.4K Shares



Reach

Total People Reached

284,501

284,501 Organic

0 Paid



Engagement

Total Engagements

3,154

1,624 Reactions

94 Comments

1,436 Shares



Clicks

Total Clicks

49,422

17 Link Clicks

8,631 Photo Views

40,774 Other Clicks

ภาพที่ 4-4 บทความสาธารณะและสถิติการเข้าชม

5. หนังสือพิมพ์ข่าวสด ใน “นิวส์มอนิเตอร์” หัวข้อ “อ.จุฬาฯ โปสต์ตั้งคำถาม ขณะที่สุดการกร
เก็บภาษีไนตริก แต่กลับปล่อยให้เงินขายผักฟรีๆ”
เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2561
อ่านย้อนหลังได้ที่ https://www.khaosod.co.th/monitor-news/news_838816



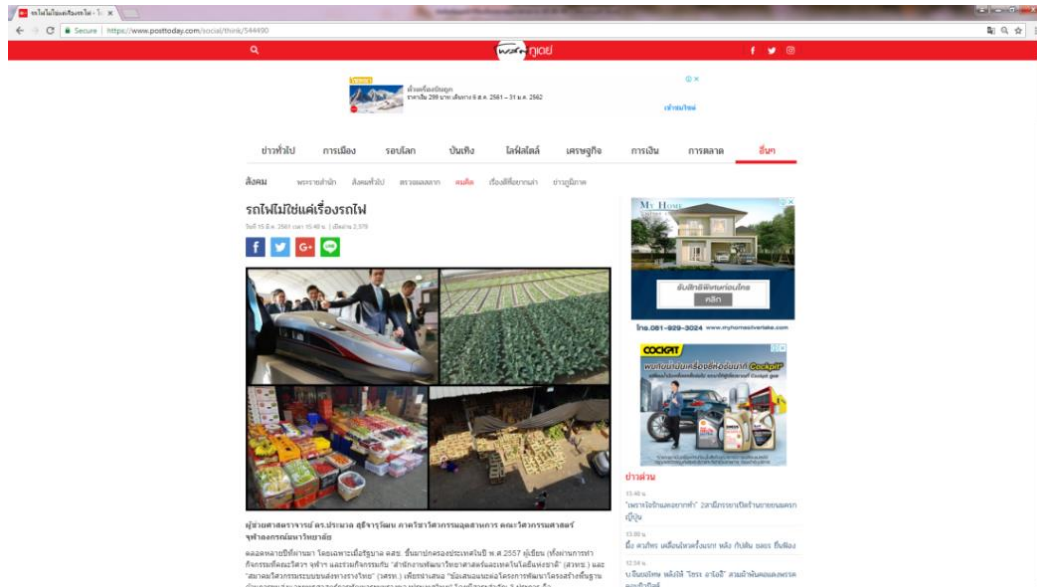
ภาพที่ 4-5 ข่าวกาหนังสือพิมพ์ข่าวสด เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2561

6. บทความหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ หัวข้อ “รถไฟไม่ใช่แค่เรื่องรถไฟ”

โดย ผศ.ดร. ประมวล สุธิจารวัฒน์

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561

อ่านย้อนหลังได้ที่ <https://www.posttoday.com/social/think/544490>



ภาพที่ 4-6 บทความในหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561

7. บทความหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ หัวข้อ “มองโลกเป็นเห็นโลกต่าง” เรื่อง “R3A กับกรณีศึกษาการค้าไทย-จีน”

โดย ผศ.ดร. ประมวล สุธิจารวัฒน์

ฉบับวันที่ 25 มีนาคม 2561

วันอาทิตย์ที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2561

มองโลกเป็นโลกต่าง



✓ พ.ศ.ดร.ประเสริฐ สุธะธีรกุล
ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในรอบเดือนที่ผ่านมา ผู้เขียนมีโอกาสร่วมกิจกรรมสำรวจภาคสนามการค้าชายแดนตามแนวถนน "R3A" หรือหลายท่านอาจจะรู้จักในชื่อ "คูมิ่น กงซู่" ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อกองเมืองกับกรุงเทพฯ เข้าด้วยกันผ่านพรมแดน 3 ประเทศ คือ ไทย ลาว และจีน กับทีมงานวิจัยของสำนักทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งมี รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ เป็นหัวหน้าคณะ โดยได้รับทุนสนับสนุนงบประมาณจาก "สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย" (สกว.) เราเริ่มทำการเดินทางกันที่ จ.เชียงราย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาภาพไทย-ลาว ที่ผ่านเชียงของ ข้ามพรมแดนมาที่ "บ้านห้วยทราย" ของลาว จากนั้นเดินทางสัมผัสการดำเนินงานราชการของลาวที่ "หลวงน้ำทา" 3 หน่วยงาน คือ แผนกอุตสาหกรรมและการค้า แผนกแผนงานและการลงทุน และแผนกสิทธิกรรมและป่าไม้ ก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังบ้าน "ป๋อเฮิน" ชายแดนลาว-จีน และข้ามพรมแดนมาที่ "ไมฮาน" (คนไทยเรียกป๋อเฮิน) ของจีน มีโอกาสสัมภาษณ์ธุรกิจไทยและจีนหลายท่านที่ "จีงง" (หรือเชียงรุ่ง) ซึ่งอยู่ในแคว้นสิบสองปันนา ก่อนที่จะค่อยๆ เดินทางต่อขึ้นมายังนครคุนหมิง และพบกับนักธุรกิจชาวจีนหลายท่านที่

บรรพบุรุษจากไทยที่วิ่งผ่านลาวไปจีนไม่ได้เช่นกัน ทำกันได้เฉพาะคู่พหุภาคี จีน-ลาว และลาว-ไทย)

วิธีการขนส่งที่จะทำกันก็จะมีลักษณะบรรพบุรุษคู่สินค้าที่จะเป็นเงินจะข้ามด่านไมฮานมา "เปลี่ยนตัว" กับบรรพบุรุษที่เป็นไทยที่ข้ามด่านเดิมของลาว แล้ววิ่งข้ามชายแดนลาว-ไทย จนมาถึงกรุงเทพฯ เฉพาะบรรพบุรุษที่เป็นไทยเหล่านี้ พบว่าราวๆ 30% ของคู่สินค้าที่เดินทางมาจากจีนจะถูกขนส่งโดยบริษัทขนส่งของจีน

จัดการได้ ผู้เขียนอยากบอกว่า การสำรวจภาคสนาม R3A นอกจากเป็นการเดินทางไปจีน 4-5 ครั้งในรอบปีที่ผ่านมาก ทำให้ผู้เขียนมองเห็น "จุดแข็ง" ของจีนอย่างน้อย 3 ประการ เพื่อใช้เป็นบทเรียนสำหรับการพัฒนาศักยภาพของไทยบ้าง

1.แม้คู่ค้าเงินจีนจะเป็นประเทศที่มีตลาดขนาดใหญ่ ด้วยกำลังซื้อถึงกว่า 1,300 ล้านคน หากเทียบกับไทย ซึ่งมีประชากรราว 65-70 ล้านคน และอาเซียนยังมี

R3A กับกรณีศึกษาการค้าไทย-จีน

ไทย (ซึ่งมีอยู่ 3-4 บริษัท) มีการราว 70% ของคู่สินค้าเป็นการขนส่งโดยบริษัทที่อาจจดทะเบียนเป็นบริษัทไทย (รวมทั้งใช้ชื่อบริษัทเป็นภาษาไทย) แต่เป็นบริษัทที่มีนักธุรกิจชาวจีนเป็นผู้ถือหุ้นอยู่บ้าง ถ้าจะกล่าวแบบรวมๆ ว่าสินค้าส่วนใหญ่ "ขนส่งโดยผู้ประกอบการของสงขลา" ก็คงจะไม่ผิดนัก และเมื่อคู่สินค้าเดินทางมาถึงตลาดกลางค้าส่งในกรุงเทพฯ ก็จะมีพ่อค้าชาวจีนที่หน้าหน้าที่กระจายสินค้าให้กับพ่อค้าไทยที่จะรับซื้อไปจำหน่ายต่อ เรียกได้ว่า "ส่งออกโดยคนจีน ขนส่งโดยคนจีน และค้าส่งโดยคนจีน" และในทางกลับกัน ก็เกิดกระบวนการส่งออกของของไทยไปประเทศจีนในลักษณะเดียวกัน

แต่ก็มีพัฒนาการจากพ่อค้าจีนรับซื้อผลไม้มาก่อนที่ไทยที่ตลาดกลางค้าส่ง ต่อๆ ออกไปยังมีลักษณะ "เหมา" ผลไม้ไทยจากหน้าสวน ประมวลกันกว่าปัจจุบัน 90-95% ของผู้รับซื้อผลไม้หน้าสวน หรือ "สั่ง" เป็นพ่อค้าชาวจีน) บางรายวางเงินมัดจำหลักหลายแสนบาทให้กับชาวสวนตั้งแต่ทุเรียนเพิ่งจะออกดอกเลยทีเดียว และส่งออกผลไม้ไทยผ่านกระบวนการขนส่งด้วยตู้ขนส่งสินค้าผ่านถนน R3A ไปที่ตลาดกลางค้าส่ง "จินหน่า" ซึ่งเป็นตลาดกลางค้าส่งผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดของคุนหมิง ("ตลาดจีนหน่า" เน้นการนำเข้าผลไม้จากอาเซียนมาจำหน่ายในประเทศจีน ปัจจุบันมีขนาดประมาณ 63 ไร่ และกำลังก่อสร้างตลาดกลางค้าส่งผลไม้แห่งใหม่ใหญ่กว่าเดิม มีขนาดเป็น 375 ไร่)

ท่านผู้อ่านหลายท่านอาจจะสงสัยว่าเหตุใดเมื่อราว 4-5 ปีที่ผ่านมา คนไทยอย่างเราซื้อทุเรียนหน่อทองที่ตลาดแถวบ้านรับประทานกันที่ก็โลกันละ 35 บาท แต่ปัจจุบันเราต้องซื้อทุเรียนกันที่ก็โลกันละกว่า 120 บาท กลไกที่อยู่เบื้องหลังที่เป็นตามนี้คืออะไร ผลไม้ไทยที่ชาวจีนนิยมบริโภคอย่างทุเรียน ลำไย สับปะรดทุผล และพืชรำ และส้มโอ ก็จะต้องๆ เดินทางกันไปไม่ในลักษณะแบบเดียวกัน ถ้าประเทศไทยไม่มีวิธีการบริหารจัดการที่ดีพออย่างใดก็ดี "เหมา" มีของด้านไหนๆ ผู้เขียนไม่ได้มีเจตนากล่าวโทษว่าเกษตรกรและพ่อค้าชาวจีนกำลังรุกตลาดลักลอบ-ผลไม้ของไทย ในทางกลับกันที่พบว่าเหตุผลส่วนหนึ่งที่ทำให้พ่อค้าชาวจีนต้องรุกคืบเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย (ทั้งเพื่อส่งผักมา และขนส่งผลไม้กลับไป) ก็เพราะพ่อค้าไทยจำนวนหนึ่งเคยโกงพ่อค้าชาวจีนจนทำให้พวกเขาต้องหาทางปกป้องธุรกิจของตัวเอง ด้วยการใช้คนของพวกเขาในตำแหน่งที่สามารถบริหาร

ประชากรราว 600 ล้านคน โครว์ ก็บอกว่าจีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่ท้าทายฝีมือของนักธุรกิจ ทว่าที่ผ่านมาการรุกเข้าสู่ตลาดของจีนก็ไม่ใช่อย่างที่ดีนัก บริษัทชื่อดังขนาดใหญ่ของไทยหลายบริษัทที่เคยทดลองทำธุรกิจไปในจีนต้องล่าถอยล้มเลิกอย่างถาวร "กลไกได้คืน" ทำให้การที่ตลาดในจีนไม่ใช่สิ่งที่ง่ายนักสำหรับนักธุรกิจหน้าใหม่ของไทย

2.ด้วยศักยภาพของคนและสภาพแวดล้อมที่เข้มข้นสูง ทำให้ทั้งเกษตรกร พ่อค้า นักธุรกิจตลอดจนข้าราชการของจีนจะต้องขวนขวาย พยายาม เพื่อความอยู่รอดโดยมีความร่วมมือในลักษณะ "เครือข่าย" ในขณะที่ยุทธศาสตร์การแข่งขันในไทยอาจจะไม่เข้มข้นเท่า พ่อค้าจีนจึงดูเหมือนจะพยายามรุกเข้าสู่ตลาดไทย มากกว่าที่พ่อค้าไทยพยายามจะรุกเข้าสู่ตลาดจีน

3.ภาครัฐของจีนมีนโยบายทางเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง ไม่ใช่แค่ลงทุนทำโครงสร้างพื้นฐานโครงการ "One Belt, One Road" เป็นตัวอย่างที่เด่นชัดที่แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ) มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (โดยใช้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ไปต่อยอดพัฒนาทั้งอุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี ตลอดจนบุคลากร) ผู้เขียนเคยมีแปลกใจที่มีโอกาสไปร่วมกิจกรรมทางวิชาการด้านรถไฟฟ้ามหานครในต่างประเทศ 2 ครั้ง โดยการเดินทางไปเยือนของ "กระทรวงพาณิชย์ของรัฐบาลจีน" (แทนที่จะเป็นกระทรวงคมนาคม) และยิ่งได้ทราบว่าการส่งเสริมความรุ่งโรจน์ให้เกษตรกรชาวจีนในด้านเทคโนโลยีทั้งวิทยาศาสตร์การเพาะปลูกตลอดจนการส่งเสริมการใช้งาน "แพลตฟอร์มเพื่อการค้าออนไลน์" ตลอดจน "e-payment" ที่ดำเนินการโดยกระทรวงพาณิชย์เช่นกัน (นอกเหนือไปจากกระทรวงคมนาคมแล้ว กระทรวงพาณิชย์ของไทยมีบทบาทอะไรกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครระหว่างไทย-ลาว-จีน บ้างครับ?) เรียกได้ว่า เป็นนโยบายเศรษฐกิจ "ครบวงจร"

ท้ายที่สุด บทวิเคราะห์การดำเนินโครงการนี้ของอาจารย์ขจรศักดิ์ผู้เขียนว่า นโยบายสำคัญอย่างหนึ่งของท่ามประธาณอินตีสี่นัง คือการกำหนดวิธีรับ ทาน มีนโยบาย 3 ประการ คือ "ไม่กล่าว ไม่ได้ ไม่อยาก" กล่าวคือ มีบทบาทในฐานะเจ้าภาพการไม่กล่าวต่อวิธีรับ มี การปรับปรุงระบบงานการทุจริตที่ไดยาก และท้ายที่สุดคือ พัฒนาบุคลากร สร้างค่านิยมใหม่ข้าราชการยุคใหม่ต้องไม่ยากต่อวิธีรับสินบน ■

ภาพที่ 4-7 บทความลงหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ ฉบับวันที่ 25 มีนาคม 2561

บรรณานุกรม

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (1 พฤษภาคม 2561) “เว็บไซต์ thaitrade.com ตลาดกลางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของไทย” สืบค้นที่: <https://www.thailandplus.tv/?p=5134>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (9 มิถุนายน 2561) “พาณิชย์เปิด Thaitrade.com โฉมใหม่! ต้นเป็นแพลตฟอร์มค้าออนไลน์ของประเทศ” สืบค้นที่: <http://www.transportjournalnews.com/thaitrade-com/>
- ฐานเศรษฐกิจ (10-13 เมษายน 2559) “‘ล้ง’ผลไม้ปัญหาระดับชาติ ลามชิปปิ้ง-พีชและธุรกิจอื่น” สืบค้นที่: <http://www.thansettakij.com/2016/04/18/44048>
- ฐานเศรษฐกิจ (27 กรกฎาคม 2559) “เขตเศรษฐกิจลาวแข่งไทย จีนทุ่ม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อหาน-บ่อเต็น” สืบค้นที่: <http://www.thansettakij.com/2016/07/27/74340>
- เดิมนธรรม สิทธิเลิศ (23 กรกฎาคม 2558) “ทำความเข้าใจเรื่องการค้าชายแดน: รูปแบบการค้าที่สำคัญของไทยภายใต้กรอบ AE” ส่วนอาเซียน สำนักการประชาสัมพันธ์ต่างประเทศ กรมประชาสัมพันธ์ สืบค้นที่: http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=4304&filename=index
- ธารทิพย์ ศรีสุวรรณเกศ (29 ธันวาคม 2559) “สร้าง ‘แบรนด์แห่งชาติ’ กลยุทธ์ทางการค้าไทยต้องไปต่อ” สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) สืบค้นที่: <https://tdri.or.th/2016/12/biz-2016-12-29/>
- ประชาชาติธุรกิจ (29 ธันวาคม 2557) “เจาะลึกเส้นทางสายไหมR3A ทุนจีนทะลักยึดการค้า-โลจิสติกส์ เบ็ดเสร็จสืบค้นที่: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1419844137
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (5 พฤษภาคม 2561) “ยักษ์จีนชิงทุเรียน ส่งออกพุ่ง100% เกษตรกรแห่ปลูก” สืบค้นที่: <https://www.prachachat.net/economy/news-153778>
- ผู้จัดการออนไลน์ (16 เมษายน 2559) “เด็กจีนแห่เข้าเรียนมหา’ลัยเอกชนไทย 80% จบเลือกทำงานเมืองไทย” สืบค้นที่: <https://www.admissionpremium.com/content/807>
- พีระ เจริญพร (กุมภาพันธ์ 2558) “เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจะเป็นปัจจัยผลักดันเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2558 ได้หรือไม่?” โครงการติดตามประเด็นเศรษฐกิจไทย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ภาคย์ บุญนุษ (1 พฤษภาคม 2557) “จีนทุ่มซื้อโลก ปัจจัยและเบื้องหลังการลงทุนโดยตรงต่างประเทศของจีน” ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ สืบค้นที่: <http://www.vijachina.com/articles/274>

มติชนออนไลน์ (5 ธันวาคม 2560) “ศธ. จีนเปิดตัวเลขเด็กไทยเรียนต่อแดนมังกรปี 2016 พุ่ง 2.3 หมื่นคน”

สืบค้นที่: https://www.matichon.co.th/education/news_755386

มนต์ชัย วงษ์กิตติไกรวัล (29 มีนาคม 2561) “พ่อค้าจีนหัวใส หวังจดทะเบียน ‘หมอนทอง’ กระทรวงพาณิชย์

ส่งหนังสือท้วง ท้าวจักเป็นของไทย” สืบค้นที่: <https://thestandard.co/chinese-merchants-registered-morn-thong-ministry-of-commerce-oppose/>

มฤดี เอื้อเกิดอารีย์ (27 พฤษภาคม 2551) “อนาคตของผลไม้ไทยในตลาดค้าส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในปักกิ่ง : ตลาดซินฟาตี้” ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สืบค้น

ที่: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=555&ID=1252

มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง “การลงทุนต่างประเทศของไทย กับ กรณีสึกษา ญี่ปุ่น จีน”

สืบค้นที่: <http://www.fpri.or.th/wp/?p=1473#.W36E2fZuLic>

วรรณโชค ไชยสะอาด (11 มกราคม 2561) ““ขยัน มุ่งมั่น หัวการค้า” เมื่อนักศึกษาจีนมาเรียนเมืองไทย”

โพสต์ทูเดย์ สืบค้นที่: <https://www.posttoday.com/politic/report/534883>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน “วัฒนธรรมธุรกิจ” สืบค้นที่:

<http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/start/culture.php>

สำนักคณะกรรมการอุดมศึกษา “สรุปข้อมูลนักศึกษาไทยที่ศึกษาอยู่ในต่างประเทศ” สืบค้นที่:

<http://inter.mua.go.th/wp-content/uploads/2016/11/14-สรุปข้อมูลนักศึกษาไทย1.pdf>

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ (4 มิถุนายน 2555) “แรงกดดันของบริษัทจีนต่อบริษัท

ข้ามชาติที่มากขึ้น” สืบค้นที่: <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/preparation/chapter3.php>

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ / สศช. (ตุลาคม 2559) “นิยามเกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน”

สืบค้นที่: http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6211

एमพงศ์ บุญญานุพงศ์ (8 มิถุนายน 2559) “เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ” เพราะรัฐบาลไม่เข้าใจ หรือแค่

อยากได้แรงงานราคาถูก” สืบค้นที่: <https://news.thaipbs.or.th/content/252947>

The Historic Caravan Club. History – A Brief History of Touring Caravans [Online]. Available from: <http://www.historiccaravanclub.co.uk/8.html> [23 July, 2018].

Yadong Luo, QiuzhiXue, and Binjie Han. (2010) “How emerging market governments promote outward FDI: Experience from China”. Journal of World Business Volume 45, Issue 1, January 2010, Pages 68-79.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

สรุปการประชุมแนะนำโครงการ

โครงการบทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน:

กรณีศึกษาเส้นทาง R3A

วันอังคารที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2560

ณ ห้องเชียงรุ่ง โรงแรมเวียงอินทร์ จังหวัดเชียงราย

หลักการและเหตุผล

ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยทุกชุดได้ให้ความสำคัญอย่างมากกับการดำเนินการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ให้เป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกแก่กระจายสินค้าและการท่องเที่ยวในภูมิภาค ภายใต้กรอบความคิดการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในอาเซียน (ASEAN Logistics Connectivity) ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้คาดหวังว่าการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจะส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และการบริการ ส่งผลให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ยกระดับการครองชีพ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคนี้ในเวทีการค้าโลก

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว (บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยน้ำทราย)-เชียงราย-กรุงเทพฯ รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร แยกเป็นระยะทางในจีน ช่วงคุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อหาน ประมาณ 837 กม. ระยะทางในลาว ช่วงบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย ประมาณ 250 กิโลเมตร. และระยะทางในไทย ช่วงเชียงของ-กทม. ประมาณ 810 กิโลเมตร ภายใต้วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ลดต้นทุนในการขนส่ง สร้างรายได้ให้กับกลุ่มคนรายได้ต่ำ กับทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

เส้นทาง R3A เริ่มเปิดให้ใช้งานมาเกือบ 10 ปีแล้ว โดยได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปีพ.ศ. 2551 ในช่วงแรกของการเปิดใช้เส้นทาง ยังต้องอาศัยการข้ามแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับ สปป. ลาว โดยแพขนานยนต์ จนต่อมา เมื่อปีพ.ศ. 2553 จึงได้เริ่มสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จนก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยใช้ชื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย

(บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) กับประเทศลาว (บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว) มีระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตรเข้าไปในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่งผลให้การขนส่งบนเส้นทางนี้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยช่วยลดเวลาการเดินทางและขนส่งระหว่างกรุงเทพและคุนหมิงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อขนส่งคนและสินค้าสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ดังแสดงในตารางที่ 1

ถึงแม้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเชียงของกับห้วยทราย จะเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A รองรับการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ จะก่อสร้างเสร็จหลังจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะหวันนะเขต บนเส้นทาง R9 รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อม ไทย-สปป. ลาว-เวียดนาม กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นบนเส้นทาง R3A กลับมีความหนาแน่นและเข้มข้นกว่ากิจกรรมบนเส้นทาง R9 มาก อีกทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนต่างก็ได้วางแผนงานในด้านต่างๆที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A นี้อย่างเต็มที่ เช่น รัฐบาลไทยได้มีนโยบายส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครอบคลุมอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย ในขณะที่ผู้นำรัฐบาลจีนผู้นำจีนและ สปป.ลาว ได้ลงนามในความตกลงที่จะจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบ่อหาน-บ่อเต็น (จีน-ลาว) บนพื้นที่ 24 ตารางกิโลเมตร (หรือราว 15,000 ไร่) โดยที่ทางฝ่ายจีนจะถอยเขตด่านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมืองจากเส้นชายแดนบ่อหาน (โมฮัน) ลึกเข้าไปทางฝั่งจีน 6 กิโลเมตร และฝ่ายลาวจะถอยเขตด่านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง จากเส้นชายแดนเข้ามายังฝั่งบ่อเต็นของลาว 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ในส่วนของจีนจะใช้เงินลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคเชื่อมโยงมายังเขตเศรษฐกิจร่วมบ่อหาน-บ่อเต็นในครั้งนี้ประมาณ 2 แสนล้านหยวน หรือราว 1 ล้านล้านบาท⁶⁴ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี มีหลายฝ่ายที่ได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากอย่างเท่าที่คาดหวังไว้เมื่อเทียบกับประเทศจีน ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ดังนั้น หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสมบูรณ์สำหรับการเดินทางและขนส่งมาได้ระยะหนึ่งแล้ว จึงเห็นควรที่จะทำการประเมินอย่างจริงจังถึงประสิทธิผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในส่วนที่ส่งผลต่อการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เพื่อนำประสิทธิผลที่ประเมินได้นี้ มาถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการ

⁶⁴ <http://www.thansettakij.com/2016/07/27/74340>

กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยอาศัยการพัฒนา
ระเบียงเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการแนะนำโครงการแผนงานวิจัยเรื่อง บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการ
สร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง และรวบรวมประสบการณ์การใช้ประโยชน์จาก
เส้นทาง R3A จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

ระยะเวลาและสถานที่จัดประชุม

วันอังคารที่ 27 มิถุนายน 2560 เวลา 9.00 – 12.00 น. ณ โรงแรมเวียงอินทร์ จังหวัดเชียงราย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงการดำเนินงานโครงการแผนงานวิจัยเรื่อง บทเรียนการ
ใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง และได้
รวบรวมประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและ
ภาคเอกชน

กำหนดการจัดประชุม

- | | |
|------------------|--|
| 9.00 – 9.30 น. | ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม |
| 9.30 – 10.00 น. | บรรยายและเสวนาในหัวข้อ “ความสามารถของผู้ประกอบการ
ไทยในการใช้ประโยชน์จาก R3A เพื่อการขยายธุรกิจด้านการค้า
การลงทุน การขนส่งและการท่องเที่ยว” |
| 10.00 – 12.00 น. | บรรยาย โดยวิทยากร 3 ท่าน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none">■ ดร.สุเทพ นิมสวาย ผู้อำนวยการหลักสูตร MBA Logistics and Supply Chain Management , หัวหน้าศูนย์ความเป็นเลิศการวิจัยด้านโลจิสติกส์และเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ
สำนักวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง■ คุณวิชัย วิทย์ฐานกรณ์ ประธานบริหาร Gateway Sole Co.,Ltd.(สปป.ลาว) นักประกอบการด้านกิจการท่าเรือ
สากล-โรงแรม-ท่องเที่ยวและขนส่งที่มีประสบการณ์ตรงกับ
R3A |

- ดร.อนุรัตน์ อินทร ประธานอาวุโส หอการค้าจังหวัด
เชียงราย

12.00 – 13.00 น. ปิดประชุมและร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

รายชื่อผู้ดำเนินการจัดประชุม

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1. รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ | ผู้อำนวยการแผนงานวิจัย |
| 2. รศ.ดร.วิชัย ศุภรักษ์ | ผู้ร่วมวิจัย (โครงการย่อย 1) |
| 3. อ.ดร.วิพิสย์ เจียมปัญญาธิ | ผู้ร่วมวิจัย (โครงการย่อย 1) |
| 4. อ.ดร.พิมพ์นันทน์ สมทรง | ผู้ร่วมวิจัย (โครงการย่อย 1) |
| 5. นางสุมาลี สุขตานนท์ | หัวหน้าโครงการ (โครงการย่อย 2) |
| 6. นางสุนันทา เจริญปัญญายัง | ผู้ร่วมวิจัย (โครงการย่อย 2) |
| 7. นางสาววรรณภา วัฒนบุญเลี้ยง | ผู้ช่วยวิจัย |
| 8. นายวรุฒ เลิศไพฑูริย์ | ผู้ช่วยวิจัย |
| 9. นายวัชร เพชรดิน | ผู้ช่วยวิจัย |

ผู้เข้าร่วมประชุมเผยแพร่ผลงาน

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม ในจังหวัดเชียงราย จำนวน 40 ท่านประกอบด้วย

หน่วยงานภาครัฐ (หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A)

- กระทรวงคมนาคม
- กรมการขนส่งทางบก
- กรมศุลกากร
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัด
- สำนักงานการค้าต่างประเทศ
- สำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้า
- สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด
- สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย
- สำนักงานขนส่งจังหวัด
- ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (สำนักงานจังหวัดเชียงราย)
- สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดเชียงราย
- มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

- ธนาคารอมสินสาขาเชียงใหม่
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย

องค์กรวิชาชีพภาคเอกชนและบริษัทเอกชนในจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่

- สภาหอการค้าจังหวัดเชียงราย
- สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย
- บ. เงินเหว่ยท้าว จำกัด
- บ. วีเทรต อิมพอร์ต เอ็กพอร์ท จำกัด
- บ. นครทรัพย์เจริญ จำกัด
- บ. รากแก้วฟาร์ม อโกร
- บ. แม่สรวยจงเจริญกิจ จำกัด
- หจก. เชียงรายทรายเพชร
- บ. ลานนาไทยขนส่ง จำกัด

และประชาชนทั่วไปที่สนใจและเกี่ยวข้อง



ภาพที่ ก-1 บรรยากาศระหว่างการประชุม

เนื้อหาของการประชุมแนะนำโครงการ

ช่วงแรกของการบรรยาย รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ได้เล่าถึงความเป็นมาของโครงการ กล่าวคือ เส้นทาง R3A หรือบางท่านเรียกว่า R3E เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ลาว และไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) โดย

เส้นทางสามารถเปิดใช้ได้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 แต่สามารถเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ได้ หลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 เมื่อพิจารณาเขตอิทธิพลของระเบียงเศรษฐกิจ ด้านเหนือจะขึ้นไปถึงเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ทางใต้สามารถลงมาถึงกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันมีปริมาณการใช้งานเส้นทาง R3A มากในระดับหนึ่ง แต่ปริมาณการใช้งานดังกล่าว เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยในระดับใด หลายฝ่ายได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้อย่างเท่าที่คาดหวังไว้ ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของโครงการ ประกอบไปด้วย

- 1) เพื่อทบทวนการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 2) เพื่อสำรวจและวิเคราะห์สถานการณ์การแข่งขัน ที่เกิดจากการขนส่งบนเส้นทาง R3A
- 3) เพื่อประเมินผลจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทย ทั้งที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการจีน
- 4) เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์ที่ได้รับมาสรุปเป็นบทเรียนที่ได้รับ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งในส่วนของภาครัฐและของภาคเอกชน
- 5) เพื่อบูรณาการผลการศึกษา และนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

ขอบเขตการศึกษาของโครงการนี้ จะครอบคลุมภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว โดยจะพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์จากการใช้เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการค้าและเศรษฐกิจขั้นต้น หรือปฐมภูมิ (Primary economic effects) แต่จะไม่พิจารณาผลประโยชน์ในด้านอื่น และผลประโยชน์ขั้นกลางหรือขั้นทุติยภูมิ ซึ่งเป็นผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในระยะยาว เช่น ผลต่อการพัฒนาเมือง การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิต เป็นต้น

ในการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Relative Competitiveness) ของผู้ประกอบการไทยที่อยู่ห่วงโซ่คุณค่าระหว่างประเทศของสินค้าและบริการที่ใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทาง

ขนส่ง แบ่งขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในห่วงโซ่คุณค่าระหว่างประเทศออกเป็น 2 มิติ คือ

1. ขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการสร้างโอกาสทางธุรกิจรวมถึงการมีอิทธิพลในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจ (Governance) ของผู้ประกอบการที่ร่วมอยู่ในห่วงโซ่คุณค่าเดียวกัน
2. ขีดความสามารถในการสร้างคุณค่าหรือรายได้ (Value Capture) ของผู้ประกอบการไทยเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นที่อยู่ในห่วงโซ่คุณค่าเดียวกัน

ในห่วงโซ่คุณค่ามีการเชื่อมโยงด้วยผู้ประกอบการหลายรายกว่าสินค้าจะไปถึงปลายทาง ยกตัวอย่างกรณีภาคเกษตร ประกอบด้วยเกษตรกร พ่อค้าในประเทศ ผู้ส่งออก ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้นำเข้า ผู้กระจายสินค้าในต่างประเทศ การประเมินขีดความสามารถจึงต้องการทราบว่าผู้ประกอบการไทยสามารถแทรกตัวเข้าไปเป็นผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่คุณค่าในด้านใด และมีอำนาจต่อรองหรือไม่ อยู่ในระดับใด แล้วผู้ประกอบการไทยหรือผู้ประกอบการต่างชาติเป็นผู้กำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจ อีกประเด็นหนึ่งที่สนใจคือผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในห่วงโซ่คุณค่า สามารถสร้างรายได้ได้หรือไม่ ขีดความสามารถทั้ง 2 มิติของผู้ประกอบการจะเกิดขึ้นได้จำเป็นต้องอาศัยปัจจัย 2 ปัจจัยคือ

1. ปัจจัยขับเคลื่อนภายใน หมายถึง ศักยภาพ (Competency) ในการประกอบธุรกิจของตัวผู้ประกอบการ
2. ปัจจัยขับเคลื่อนภายนอก กล่าวคือระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business ecosystems) เช่น กฎระเบียบ เป็นต้น ที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการประกอบธุรกิจสูงขึ้น ยุทธศาสตร์และมาตรการต่างๆ ของภาครัฐมีผลอย่างมากต่อระบบนิเวศทางธุรกิจ

ในโครงการนี้ แบ่งโครงการออกเป็น 2 โครงการย่อย โดยโครงการย่อยที่ 1 เน้นการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับภาคเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้าและบริการโลจิสติกส์ ส่วนโครงการย่อยที่ 2 จะเน้นอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เนื่องจากรายละเอียดผู้ประกอบการและระบบนิเวศทางธุรกิจมีความแตกต่างกัน การดำเนินการจะเป็นการรวบรวมข้อมูลโดยเน้นข้อมูลที่เกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ในเขตห้วยทรายถึงบ่อเต็น ประเทศลาว และผู้ประกอบการในประเทศจีน เพื่อศึกษาการค้า การลงทุนที่เกิดจากถนน R3A รวมถึงการเก็บข้อมูลนโยบายและความช่วยเหลือของแต่ละรัฐบาลให้กับผู้ประกอบการของชาติตนเองว่าแตกต่างกันอย่างไร เพื่อวิเคราะห์สภาพการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการ แล้วนำเสนอแนวทางในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

จากสถิติการนำเข้า – ส่งออก ณ ด่านเชียงของ เปรียบเทียบปีพ.ศ. 2559 กับปีพ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นปีที่เปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 พบว่าประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่ส่งออกไปประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ในปีพ.ศ.2559 ไทยเริ่มเสียดุลการค้าให้กับจีนแล้ว

สินค้านำเข้าหลักคือผักและผลไม้ ส่วนข้าวสารที่เป็นสินค้าส่งออกหลัก เป็นการส่งออกไปยังประเทศลาว ทำให้ไทยได้ดุลการค้าจากลาวเป็นจำนวนมาก

ส่วนการท่องเที่ยว บุขบาและคณะ (2559)⁶⁵ ในปีพ.ศ. 2558 มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2557 และได้การประเมินระดับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวแบ่งตามพื้นที่แต่ละเมือง ในบทสรุปได้ยกให้เมืองเชียงแสนมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีระดับศักยภาพสูงที่สุด

สำหรับการลงทุนตามเส้นทาง R3A รัฐบาลจีนได้กำหนดให้เมืองคุนหมิงเป็นศูนย์กลางที่จะเชื่อมโยงสู่อาเซียนและเอเชียใต้ มีการสร้างเมืองใหม่เชิงกึ่ง รวมถึงตลาดประมุลดอกไม้ที่ใหญ่ที่สุดในจีน มีกล้วยไม้ไทยเข้ามาร่วมประมุลขายที่นี่ด้วย และยังมีการลงทุนในเมืองยวีชีเพื่อการปลูกพืชผักเพื่อการส่งออกไปยังอาเซียนและเอเชีย และยังมีการลงทุนในผู่เออร์เพื่อผลิตชา กาแฟ และสมุนไพร

ล่าสุดรัฐบาลลาวและรัฐบาลจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจในการจัดตั้งเขตร่วมมือเศรษฐกิจบ่อเต็น-บ่อหาน ขึ้นและรัฐบาลจีนยังเปิดประมุลให้เอกชนของจีนเพื่อดำเนินการจัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า(Distribution Center : DC) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบ่อหาน-บ่อเต็นเพื่อส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยว

ตามเส้นทาง R3A จากเมืองห้วยทรายไปจนถึงไปจนถึงเมืองเชียงรุ่ง ตลอดข้างทางมีการลงทุนสวนกล้วยไม้ที่สุด รองลงมาคือสวนยางพารา โดยกลุ่มทุนชาวจีน ส่วนการลงทุนในประเทศไทย มีการลงทุนจากผู้ประกอบการชาวจีนเพื่อก่อสร้างโครงการศูนย์โลจิสติกส์ (โลจิสติกส์ ฮับ) และคอมเพล็กซ์ บิสซิเนส เซ็นเตอร์ และยังมีบริษัท ซี.พี. แลนด์ จำกัด (มหาชน) ในเครือซีพี ก็ได้เข้ามาลงทุนสร้างโรงแรมฟอร์จูน ริเวอร์ วิว เชียงของ อยู่ติดริมแม่น้ำโขงในเขตตำบลเวียง มูลค่าหลายร้อยล้านบาท ในส่วนพื้นที่ประเทศไทย ภาครัฐมีการเตรียมการลงทุน ทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงราย และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

สรุปข้อมูลที่ได้จากการประชุมแนะนำโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาคการเกษตร การผลิต การค้าบริการโลจิสติกส์

คุณวิชัย วิทยานุกรณ์ ได้ให้แง่คิดว่า สถานการณ์เศรษฐกิจปัจจุบันในประเทศจีนกำลังมีปัญหาเนื่องจากในอดีตเศรษฐกิจมีการเติบโตมาก ทำให้นักลงทุนมีการขยายการลงทุนในระดับ 10 เท่าของสินทรัพย์ที่มีอยู่ โดยไม่ได้คำนึงว่าเศรษฐกิจจะชะลอตัวเหมือนอย่างที่เป็นอยู่ในขณะนี้ ประเทศจีนจึงต้องมีโครงการเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างโครงการ One Belt One Road เพื่อให้สินค้าจีนมีการระบายไปยังประเทศที่สามารถเจาะตลาดได้ง่าย

⁶⁵ บุขบา สิทธิการ และคณะ (2559) “ยุทธศาสตร์การจัดการการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนอย่างยั่งยืนในเส้นทาง R3A และ R3B เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน”

รูปแบบการทำธุรกิจของคนจีน คือ “กินรวบ” ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และจะดึงคนจีนเข้ามาทำธุรกิจจนครบห่วงโซ่คุณค่า ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยในระดับท้องถิ่นถูกแย่งธุรกิจไป



ภาพที่ ก-2 ระหว่างการบรรยายของคุณวิชัย วิทยฐานกรณ์

ในประเทศจีน กฎหมายหรือคำสั่งจากรัฐบาลท้องถิ่นเป็นสิ่งสำคัญ มากกว่าคำสั่งจากรัฐบาลกลาง กฎระเบียบข้อบังคับที่แตกต่างกันไปในแต่ละมณฑล ทำให้เกิดความยุ่งยากในการทำธุรกิจ

สิ่งที่ต้องระวังคือ การตีความกฎหมายและ MOU ต่าง ๆ เพราะจีนจะตีความเข้าข้างฝ่ายจีน ทำให้นักธุรกิจจากประเทศอื่น ๆ ที่จะเข้าไปลงทุนในจีน ประสบปัญหาต่าง ๆ มากมาย ในมุมมองกลับกัน นักธุรกิจจีนสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทยได้โดยง่าย กฎระเบียบไม่มีความเข้มแข็ง สามารถหลบเลี่ยงได้โดยง่าย และไทยก็ไม่มีมาตรการใด ๆ ในการปกป้องผู้ประกอบการสัญชาติไทยจากกลุ่มธุรกิจต่างชาติที่จะเข้ามาแข่งขันในตลาดประเทศไทย

ปัญหาที่พบในเมืองชายแดนคือ หน่วยงานท้องถิ่นของไทยมีความสัมพันธ์กับหน่วยงานท้องถิ่นของประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่ดีนัก หลายครั้งที่มีการออกกฎระเบียบเพื่อแกล้งผู้ประกอบการไทยก็เพราะหน่วยงานท้องถิ่นไม่พูดคุยกัน คุณวิชัยเสนอให้หน่วยงานระดับอำเภอและจังหวัดจะต้องเข้าไปจับเข่าคุยกับหน่วยงานระดับเดียวกันของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการดำเนินการที่ราบรื่น

ในสถานการณ์ปัจจุบัน ทางสปป.ลาวให้การต้อนรับนักลงทุนชาวไทยเป็นอย่างดี ถือเป็นโอกาสที่สำคัญที่จะเข้าไปลงทุนในเขตประเทศเพื่อนบ้าน

ดร.อนุรักษ์ อินทร ประธานอาวุโสหอการค้าจังหวัดเชียงราย กล่าวว่า เชียงรายเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคเหนือ เมื่อพิจารณาจากทำเลที่ตั้งจะพบว่า จังหวัดเชียงรายตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองต่าง ๆ ของประเทศใกล้เคียง ประกอบด้วย คุณหมิง มณฑลเหล่ย์ เนปตอร์ อย่างกู่ เวียงจันทน์ และฮานอย เชียงรายจึงมีโอกาสด้านการค้าระหว่างประเทศได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับประเทศจีน โดยระยะทางจากอำเภอเชียงของไปชายแดนจีนมีระยะทางเพียงประมาณ 230 กิโลเมตร ในขณะที่เชียงรายห่างจากกรุงเทพฯ ถึง 836 กิโลเมตร ถึงแม้ที่ผ่านมาตัวเลขการค้าส่งออกไปประเทศจีนที่มีรายงานไว้ได้ลดลง แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับการส่งออกไปลาวที่เพิ่มขึ้นแล้ว ทำให้สรุปได้ว่าการส่งออกเพิ่มขึ้น แต่เป็นเพราะนโยบายของประเทศจีนที่บางครั้งมีการกีดกันการนำเข้า ทำให้พ่อค้าชายแดนต้องส่งสินค้าไปที่ประเทศลาวก่อน แล้วจากลาวจึงค่อยส่งเข้าจีน



ภาพที่ ก-3 ระหว่างการบรรยายของ ดร.อนุรักษ์ อินทร

แผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก

จากเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงทำให้มีแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในเขตจังหวัดเชียงรายอย่างหลากหลายทั้งเส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางที่เชื่อมต่อกับประเทศพม่า และสปป.ลาว

1) เส้นทางเวียงชัย (อำเภอเชียงของ) – ขุนตาน ลงมือก่อสร้างแล้ว

2) เส้นทางมอเตอร์เวย์เชียงใหม่- เชียงราย ระยะทาง 185 กิโลเมตร โดยแผนการสร้างจะเป็นลักษณะการเจาะอุโมงค์ และทำสะพาน ซึ่งจะทำให้ลดระยะเวลาการเดินทางเหลือเพียง 2 ชั่วโมง ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA)

3) เส้นทางเชียงราย-ฮานอย โดยจากอำเภอเชียงราย เข้าสู่หลวงน้ำทาแล้วต่อไปยังฮานอย ระยะทาง 800 กิโลเมตร ในอนาคตจึงเป็นอีกเส้นทางหนึ่งในการค้าขายกับเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม เส้นทางดังกล่าวยังเป็นเพียงแผนงานปัจจุบันยังไม่มีมีการก่อสร้าง

4) เส้นทางเชื่อม R3A-R3B โดยเป็นถนนจากในบริเวณเชียงร่าบซึ่งอยู่ห่างจากอำเภอแม่สายไป 90 กิโลเมตร ปัจจุบันมีการก่อสร้างสะพานข้ามระหว่างประเทศเมียนมาร์กับ สปป. ลาว แล้ว แต่ยังไม่มีการสร้างถนนหลัก เนื่องจากยังตกลงกันเรื่องเขตแดนการสร้างไม่เรียบร้อย เส้นทางสายนี้คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปีพ.ศ 2561 ซึ่งเส้นทางนี้จะอำนวยความสะดวกได้เป็นอย่างมากเนื่องจากการเดินทางไม่ต้องผ่านภูเขาสูงที่เวียงภูคา

อำเภอแม่สาย	อำเภอเชียงแสน	อำเภอเชียงของ
- ศูนย์การค้าและการเงิน - ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้า - ศูนย์ข้อมูลการค้า การลงทุน - ศูนย์กลางการบริการทางการเงิน - ศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตร	- ศูนย์ท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ และทำเทียบเรือนานาชาติ - ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว - ศูนย์แสดงสินค้าและวัฒนธรรม - ทำเทียบเรือท่องเที่ยวและสินค้า - ศูนย์บริการสุขภาพ/ศูนย์การแพทย์ - ศูนย์การศึกษานานาชาติ	- ศูนย์โลจิสติกส์อุตสาหกรรมเชิงนิเวศและการแปรรูปสินค้าเกษตร - ศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้า - ศูนย์ขนส่งมวลชน - การแปรรูปสินค้าเกษตร - ศูนย์โลจิสติกส์และการขนส่ง - การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

ภาพที่ ก-4 วิสัยทัศน์และบทบาทการพัฒนา

แผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกบริเวณแม่น้ำโขง

- 1) เส้นทางเชียงแสน-เชียงรุ่ง ระยะทางประมาณ 334 กิโลเมตร
- 2) เส้นทางเชียงของ-หลวงพระบาง (เป็นเส้นทางที่เน้นเพื่อการท่องเที่ยว ปัจจุบันเริ่มก่อสร้างแล้ว)

แผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำ

ในอดีตการขนส่งทางเรือจะมีช่วงหยุดประมาณ 4 เดือน เนื่องจากน้ำในแม่น้ำโขงแห้ง แต่หลังจากที่ประเทศจีนสร้างเขื่อนจิ่งหง จึงทำให้สามารถควบคุมปริมาณน้ำได้และการค้าทางเรือสะดวกขึ้น นอกจากนี้ ในอนาคตจะมีการสร้างเขื่อนไซยะบุรี ซึ่งจะยกศักยภาพในการควบคุมระดับน้ำในแม่น้ำโขงได้ทั้งหมด จึงสามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งปี จะส่งผลให้การขนส่งทางน้ำจะได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มอาหารแช่แข็ง เช่น ปีกไก่ และเนื้อวัว ที่ใช้การขนส่งทางน้ำ

แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว โดยบริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) มีแผนการขยายสนามบินเชียงราย โดยได้อนุมัติงบประมาณ 6.2 พันล้านบาท สำหรับแผนแม่บทพัฒนาสนามบินแม่ฟ้าหลวง โดยแผนแม่บทประกอบด้วย 3 ระยะ ดังนี้

แผนพัฒนาระยะที่ 1 พ.ศ. 2559-2564 เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในปีพ.ศ. 2568 วงเงินลงทุนประมาณ 3.7 พันล้านบาท

แผนพัฒนาระยะที่ 2 พ.ศ. 2564-2568 เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในปีพ.ศ. 2573 วงเงินลงทุนประมาณ 600 ล้านบาท

แผนพัฒนาระยะที่ 3 พ.ศ. 2569-2573 เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในปีพ.ศ. 2578 วงเงินลงทุนประมาณ 1.9 พันล้านบาท

โอกาสทางธุรกิจจากเส้นทาง R3A

จากการเปิดเส้นทาง R3A คาดการณ์ว่าสินค้าประเภทอาหารจะมีโอกาสทางธุรกิจที่ดีสืบเนื่องจากการขยายตัวในภาคการท่องเที่ยว ทั้งอาหารไทยทั่วไปและอาหารท้องถิ่นของเชียงราย เช่น ใส่อั่ว น้ำพริกหนุ่ม หมูยอ รวมถึงอาหารและขนมอื่นๆ ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนส่วนมากนั้นมีความนิยมในอาหารไทย และผลไม้ไทยเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม สินค้าประเภทอาหารของไทยยังมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงในด้านบรรจุภัณฑ์เพื่อพัฒนาสินค้าให้มีภาพลักษณ์ที่ดีดึงดูด นอกจากสินค้าประเภทอาหาร โอกาสทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรและปศุสัตว์อื่นๆ ก็มีโอกาที่จะพัฒนา โดยพบว่าในช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง R3A สินค้าการเกษตรในกลุ่มผักมียอดการส่งออกไปยังประเทศจีนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนกุมภาพันธ์ แต่ทั้งนี้ ควรจะต้องเฝ้าระวังสถานการณ์การปลูกเพื่อไม่ให้ล้นตลาดดังเช่นในกรณีของสับปะรดภูเก็ต สำหรับกลุ่มสินค้าปศุสัตว์ เช่น สุกร ไก่ และวัวจะมีโอกาสส่งออกได้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเนื้อวัวจะมีแนวโน้มจะเป็นสินค้าส่งออกที่ทำรายได้มากขึ้น เนื่องจากชาวจีนในเขตยูนนานที่เป็นเชื้อสายอิสลามมีประมาณ 10 ล้านคน

อ.ดร.สุเทพ นิมสา ได้ฉายภาพการค้าชายแดนไทย-จีนในอดีต ว่าเป็นลักษณะการค้าแบบ B2B คือการค้าผ่านนายหน้า แต่ปัจจุบันชาวจีนสามารถนำสินค้าจากประเทศจีนเข้ามาขายในไทยแบบ B2C จะเห็นได้จากการที่มีสินค้าจีนในตลาดของไทยเป็นจำนวนมาก เช่น พืชผลทางการเกษตรชนิดต่าง ๆ ในทางกลับกันผู้ประกอบการไทยยังไม่สามารถทำการค้าแบบ B2C ไปยังประเทศจีนได้ เพราะฉะนั้น แนวทางที่ผู้ประกอบการไทยสามารถทำได้ในตอนนี้คือการลดต้นทุน และปรับเปลี่ยนมุมมอง โดยมองเส้นทาง R3A เป็นตัวเชื่อมต่อในการสร้างคุณค่าและโอกาสทางการค้า ไม่ใช่มองเป็นเพียงแค่เส้นทางที่ใช้ขนถ่ายสินค้าเพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงนั้นอาจเป็นไปได้ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในผู้ประกอบการรุ่นเก่าที่มักจะยึดติดกับการทำการค้าแบบเดิม รูปแบบธุรกิจเดิม และกลุ่มลูกค้าเดิม นอกจากนี้ ในการส่งออก ประเทศไทย

มักจะจัดคลัสเตอร์ตามสินค้า ไม่ใช่คลัสเตอร์ของลูกค้าที่ส่งออกไปยังแต่ละพื้นที่ จึงอาจทำให้การบริหารจัดการเพื่อเปลี่ยนรูปแบบธุรกิจให้เป็น B2C เป็นไปได้ยาก และผู้ประกอบการมีอำนาจในการต่อรองต่ำ



ภาพที่ ก-5 ระหว่างการบรรยายของอ.ดร.สุเทพ นิมสวาย

แนวทางการศึกษาประโยชน์จากเส้นทาง R3A

การศึกษาประโยชน์จากเส้นทาง R3A ไม่ควรมองในภาพรวมเพียงอย่างเดียว แต่ต้องศึกษาในระดับต่างกันไปได้แก่ 1) คนในพื้นที่จังหวัดเชียงราย 2) ประเทศไทย 3) คนพื้นที่ที่ไม่ใช่คนไทย

การสร้างคุณค่าในพื้นที่จาก R3A

หากต้องการผลักดันให้ R3A มีกลไกเพื่อก่อให้เกิดคุณค่าในพื้นที่ ควรต้องพิจารณาประเด็นต่อไปนี้

1) โครงสร้างสังคม

ต้องพิจารณาบริบทโครงสร้างสังคมซึ่งในที่นี้คือสังคมธุรกิจ ยกตัวอย่างเช่น ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholder) หลัก สินค้าหลักที่ผ่านเข้าออก และตลาด

2) ศักยภาพเชิงพื้นที่

ควรพิจารณาว่าต้องการใช้เส้นทาง R3A เพื่อจำหน่ายสินค้าหรือบริการใด สินค้าที่จะส่งผ่าน R3A ควรเป็นสินค้าของประเทศไทยหรือสินค้าของจังหวัดเชียงราย เนื่องจากสินค้าบางอย่างอาจไม่เหมาะกับเส้นทาง R3A เช่น อาหารแช่แข็ง จะเหมาะกับการขนส่งทางแม่น้ำโขงมากกว่าเส้นทาง R3A เมื่อพิจารณาศักยภาพเชิงพื้นที่แล้ว ต้องพิจารณาถึง STP (segmentation, marketing, positioning) ให้ชัด เช่น กลุ่มลูกค้าเป็นใคร ตำแหน่งของสินค้า ซึ่งจากมุมมองของวิทยากร เส้นทาง R3A อาจไม่ตอบโจทย์สินค้ามูลค่าสูง เนื่องจากสินค้าไทยยังไม่ได้ไปถึงลูกค้าโดยตรง แต่ต้องผ่านนายหน้าชาวจีนที่นำสินค้าไปเพิ่มมูลค่า

3) นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่/ชุมชน

4) ปัจจัยกระตุ้น

ปัจจัยที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการสร้างคุณค่าสินค้าและบริการได้ ปัจจัยดังเช่น เชียงรายเป็นเมืองที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

5) พันธมิตรเครือข่าย

6) นโยบายการจัดการเชิงพื้นที่



ภาพที่ ก-6 กระบวนการ การออกแบบนโยบายและกลไกการบริหารจัดการเชิงพื้นที่

คุณเกศสุตา รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ได้แชร์ข้อมูลว่า การมีสะพานทำให้สะดวกแค่การข้ามแดนจากไทยไปลาว แต่ไม่ได้ช่วยให้การค้าขายของผู้ประกอบการไทยดีขึ้น ในทางกลับกัน ผู้ประกอบการจีนสามารถทะลุทะลวงลงมาไทยได้มากกว่ามาก

อีกปัญหาหนึ่งที่พบเจอคือ ความยากลำบากในการข้ามแดนที่ด่านห้วยทราย เพราะรัฐบาลท้องถิ่นของลาวมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบตลอด ทำให้ต้นทุนไม่นิ่ง ตลอดระยะเวลา 5 – 6 ปี ค่าใช้จ่ายข้ามแดนของฝั่งลาวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตั้งแต่ห้วยทรายถึงบ่อเต็น ที่สำคัญคือทางการไทยไม่จับมือกับทางการลาว ทำให้ปัญหาที่เป็นเรื่องเล็กน้อยกลายเป็นปัญหาใหญ่ บางครั้งมีการกักรถที่ด่านห้วยทรายหลายวันเพียงเพราะต้องการจะขึ้นค่าธรรมเนียมจอดรถ แคมจะต้องเสียค่าลานทั้งฝั่งห้วยทรายและบ่อเต็น ทำให้ค่าใช้จ่ายแพงกว่าทางด้าน R9 ทำให้ปีที่ผ่านมายอดส่งออกทางชายแดนเชียงรายมียอดลดลงแต่ทางอีสานจะมียอดส่งออกเพิ่มขึ้น

ในความเห็นส่วนตัวของคุณเกศสุตา เส้นทาง R3A จะมีประโยชน์มากสำหรับเกษตรกรไทย เพราะส่วนมากจะเป็นสินค้าแช่เย็น เช่น มังคุด ทุเรียน กล้วย ลำไย เหมือนเป็นทางด่วนที่จะไปคุณหมิงได้ในระยะเวลาอันสั้น หากจะมีการเชื่อมกันระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้ทะลุได้เร็วขึ้น ก็จะเป็นผลดี

สรุปข้อมูลที่ได้จากการประชุมแนะนำโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

รัฐบาลจีนมีนโยบายปกป้องผู้ประกอบการท่องเที่ยวของจีน ใช้นโยบาย“ปลาใหญ่กินปลาเล็ก” ดังเช่นกรณีของการรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาถึงสิบสองปันนา จะต้องเปลี่ยนรถและไกด์จีน และเมื่อเดินทางไปถึงคุนหมิง จะต้องเปลี่ยนเป็นรถที่คุนหมิงอีกครั้งหนึ่ง (เปลี่ยนรถ/ไกด์)

ท่องเที่ยวทางบก (เชียงของ-หลวงน้ำทา-สิบสองปันนา-คุนหมิง)

นักท่องเที่ยวที่มารถคาราวาน เข้ามาเที่ยว 3 ประเทศ ในเส้นทาง R3A มีปริมาณลดลง ทั้งนี้มีสาเหตุมาจาก

ไทย: การออกกฎคุมเข้มรถยนต์ส่วนตัวของนักท่องเที่ยวของกระทรวงคมนาคม ที่ให้รถของนักท่องเที่ยวอยู่ในพื้นที่ที่มีด่านชายแดนคือจังหวัดเชียงรายเท่านั้น

ลาว: มีการเก็บค่าธรรมเนียมรายทางในประเทศมาก

ปัญหาทัศนคติที่ไม่ดีของนักท่องเที่ยวจีน ในพฤติกรรมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย ทำให้เกิดกระแสต่อต้านนักท่องเที่ยวชาวจีนในระดับหนึ่ง ซึ่ง อ.เฉลิมชัย แห่งวัดร่องขุน ได้ให้แง่คิดที่น่าสนใจว่า ไม่ใช่ความผิดของนักท่องเที่ยว แต่เป็นเพราะความไม่พร้อมของวัดร่องขุน ทำอย่างไรจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเที่ยวในวัดให้ได้ ด้วยการให้ข้อมูลภาษาจีน ไกด์ภาษาจีน กฎกติการายทาง ตามสถานที่ท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่คอยแนะนำแก่นักท่องเที่ยวจีน ซึ่งในลักษณะเช่นนี้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความพร้อมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจีนที่จะเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยด้วย



ภาพที่ ก-7 บรรยากาศระหว่างเสวนาเรื่องการท่องเที่ยว

ท่องเที่ยวทางแม่น้ำโขง (เชียงแสน-กวนเหล่ย์)

เดือนพฤษภาคม 2560 มีกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนมาทางแม่น้ำโขง ของบริษัทท่องเที่ยวเียนต้า สิบสองปันนา จำกัด ของจีน มาท่องเที่ยวในไทย

ประเด็นเรื่องนักท่องเที่ยวของจีน นิยมมาเที่ยวเชียงใหม่มากกว่าจังหวัดเชียงรายนั้น เป็นเพราะนิสัยการท่องเที่ยวของชาวจีนนิยมการท่องเที่ยวแบบถนนที่ไม่มีวันหลับ หรือ shopping ในยามค่ำคืน เช่น ถนนนิมานเหมินท์ ของเชียงใหม่ ซึ่งเป็นแหล่งรวมความทันสมัยร้านอาหาร ความบันเทิงโดยเฉพาะอย่างยิ่งร้านกาแฟ และร้านเบเกอรี่ต่าง ๆ



ภาพที่ ก-8 วิทยากรและตัวแทนหน่วยงานในพื้นที่ ถ่ายภาพหมู่ร่วมกัน

ภาคผนวก ข

สรุปการเสวนา หัวข้อ “บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจ กรณีศึกษาเส้นทาง R3A”
โครงการบทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน:
กรณีศึกษาเส้นทาง R3A
วันพฤหัสบดีที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
ณ ห้องแมนดาริน เอ โรงแรมแมนดาริน เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร

หลักการและเหตุผล

ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยทุกชุดได้ให้ความสำคัญอย่างมากกับการดำเนินการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ให้เป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกแก่กระจายสินค้าและการท่องเที่ยวในภูมิภาค ภายใต้กรอบความคิดการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในอาเซียน (ASEAN Logistics Connectivity) ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้คาดหวังว่าการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจะส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และการบริการ ส่งผลให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ยกระดับการครองชีพ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคนี้ในเวทีการค้าโลก

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย ผ่านสามประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว (บ่อเต็น หลวงน้ำทา ห้วยน้ำทราย)-เชียงราย-กรุงเทพฯ รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร แยกเป็นระยะทางในจีน ช่วงคุนหมิง-เชียงรุ้ง-บ่อหาน ประมาณ 837 กม. ระยะทางในลาว ช่วงบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยน้ำทราย ประมาณ 250 กิโลเมตร. และระยะทางในไทย ช่วงเชียงของ-กม. ประมาณ 810 กิโลเมตร ภายใต้วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ลดต้นทุนในการขนส่ง สร้างรายได้ให้กับกลุ่มคนรายได้ต่ำ กับทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

เส้นทาง R3A เริ่มเปิดให้ใช้งานมาเกือบ 10 ปีแล้ว โดยได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 ในช่วงแรกของการเปิดใช้เส้นทาง ยังต้องอาศัยการข้ามแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับ สปป. ลาว โดยแพขนานยนต์ จนต่อมา เมื่อปี พ.ศ. 2553 จึงได้เริ่มสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จนก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยใช้ชื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่าง

ประเทศไทย (บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) กับสปป. ลาว (บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว) มีระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตรเข้าไปในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่งผลให้การขนส่งบนเส้นทางนี้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยช่วยลดเวลาการเดินทางและขนส่งระหว่างกรุงเทพและคุนหมิงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อขนส่งคนและสินค้าสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ดังแสดงในตารางที่ 1

ถึงแม้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเชียงของกับห้วยทราย จะเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 บนเส้นทาง R3A รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ จะก่อสร้างเสร็จหลังจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะหวันนะเขต บนเส้นทาง R9 รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อม ไทย-สปป. ลาว-เวียดนาม กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นบนเส้นทาง R3A กลับมีความหนาแน่นและเข้มข้นกว่ากิจกรรมบนเส้นทาง R9 มาก อีกทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนต่างก็ได้วางแผนงานในด้านต่างๆที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A นี้อย่างเต็มที่ เช่น รัฐบาลไทยได้มีนโยบายส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครอบคลุมอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย ในขณะที่ผู้นำรัฐบาลจีนและสปป.ลาว ได้ลงนามในความตกลงที่จะจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบ่อหาน-บ่อเต็น (จีน-ลาว) บนพื้นที่ 24 ตารางกิโลเมตร (หรือราว 15,000 ไร่) โดยที่ทางฝ่ายจีนจะถอยเขตด่านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมืองจากเส้นชายแดนบ่อหาน (โมฮั่น) ลึกเข้าไปทางฝั่งจีน 6 กิโลเมตร และฝ่ายลาวจะถอยเขตด่านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง จากเส้นชายแดนเข้ามายังฝั่งบ่อเต็นของลาว 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ในส่วนของจีนจะใช้เงินลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคเชื่อมโยงมายังเขตเศรษฐกิจร่วมบ่อหาน-บ่อเต็นในครั้งนี้อย่างประมาณ 2 แสนล้านหยวน หรือราว 1 ล้านล้านบาท⁶⁶ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี มีหลายฝ่ายที่ได้เริ่มแสดงความกังวลว่า ฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่สามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้มากอย่างที่คาดหวังไว้เมื่อเทียบกับประเทศจีน ซึ่งในระยะยาว อาจส่งผลเสียต่อขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative competitiveness) ของธุรกิจไทยได้ ทั้งธุรกิจที่อยู่ในภาคการเกษตร การผลิต การค้า บริการโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ดังนั้น หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสมบูรณ์สำหรับการเดินทางและขนส่งมาในระยะหนึ่งแล้ว จึงเห็นควรที่จะทำการประเมินอย่างจริงจังถึงประสิทธิผลการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในส่วนที่ส่งผลต่อการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เพื่อนำประสิทธิผลที่ประเมินได้นี้ มาถอดเป็นบทเรียนและข้อมูลประกอบการ

⁶⁶ ฐานเศรษฐกิจ (27 กรกฎาคม 2559) “เขตเศรษฐกิจลาวแข่งไทย จีนทุ่ม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อหาน-บ่อเต็น” สืบค้นที่:

<http://www.thansettakij.com/2016/07/27/74340>

กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยอาศัยการพัฒนา
ระบบเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. นำเสนอผลงานวิจัย โครงการบทเรียนการใช้ประโยชน์ระบบเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถ
ในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A
2. นำเสนอข้อมูลข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ สำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการส่งสินค้าไปขายในประเทศ
จีน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงการดำเนินงานโครงการแผนงานวิจัยเรื่อง บทเรียนการใช้
ประโยชน์ระบบเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A และได้
รวบรวมประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและ
ภาคเอกชน

ระยะเวลาและสถานที่จัดประชุม

ระยะเวลา : วันพฤหัสบดี ที่ 19 กรกฎาคม 2561 เวลา 9.00 – 12.00 น.

สถานที่จัดประชุม : ห้องประชุมแมนดาริน เอ โรงแรมแมนดาริน สามย่าน กรุงเทพมหานคร

รายชื่อผู้ดำเนินการเสวนา

สำนักวิทยาทรัพยากรการเกษตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

รองคณบดีฝ่ายบริหารและวางแผน

รศ.ดร. วิชัย ศุภรักษ์

ผู้ร่วมวิจัย

ดร. ศุภวรรณ วิเศษน้อย

ผู้ช่วยวิจัย (โครงการย่อย 1)

นางสาวอรทัย ไขเพชร

นางสาววิภาวรรณ ไช้ทา

ส.พญ.ศรารัตน์ ชันมณี

วิทยากรในการเสวนา

สหพันธ์การขนส่งทางรถบรรทุกแห่งอาเซียน

คุณยู เจียรยีนยงพงศ์

ประธานสหพันธ์การขนส่งทางรถบรรทุกแห่งอาเซียน

สถาบันทุเรียนไทย

คุณปราโมช ร่วมสุข

ประธานสถาบันทุเรียนไทย

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร

อาจารย์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาฯ

ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารุวัฒน

ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์

จุฬาฯ

ผู้ดำเนินรายการ

คุณโสภิต หวังวิวัฒนา

จากรายการ “เข้าทันโลก” ช่วง "Inside China" ทาง

สถานีวิทยุ FM 96.5 คลื่นความคิด

คณะทำงานผู้เข้าร่วมการเสวนา

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา

ผู้อำนวยการ

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

รองผู้อำนวยการ

ดร.พงษ์พันธ์ บัณฑิตสกุลชัย

นักวิจัยสถาบันฯ AR5

นางสุมาลี สุขदानนท์

หัวหน้าโครงการ (โครงการย่อย 2)/สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

ผู้ร่วมวิจัย(โครงการย่อย 2)/สถาบันการขนส่ง จุฬาฯ

นางสาววรรณภา วัตบุญเลี้ยง

ผู้ช่วยวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายวรุธ เลิศไพฑูริย์

ผู้ช่วยวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายพรพัชร วัฒนพนันท์

ผู้ช่วยนักวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายอาทิตย์ ว่องวิทย์การ

ผู้ช่วยนักวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายกนกพงศ์ ตั้งวาริอรุณ

ผู้ช่วยนักวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นางสาวบุปผา ลัดดาวัลย์

ผู้ช่วยวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายกุลเชษฐ์ วุฒิमानานนท์

ผู้ช่วยวิจัย/สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กำหนดการเสวนา

8.30 – 9.00 น. ลงทะเบียน

9.00 - 9.15 น. กล่าวเปิดงาน

9.15 – 10.15 น. เสนอผลงานวิจัย “โครงการบทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A”

โดย รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ

10.15 – 10.30 น. พักรับประทานอาหารว่าง

10.30 – 12.15 น. เสวนาในหัวข้อ “สินค้าเกษตร ไทย-จีน กับกรณีศึกษา R3A”

โดยวิทยากรประกอบด้วย

- รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
รองคณบดีฝ่ายบริหารและวางแผน สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารุวัฒน์
อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- คุณยุ เจียรยีนยงพงศ์
ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
- อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร
อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- คุณปราโมช ร่วมสุข
ประธานสถาบันทุเรียนไทย

ดำเนินรายการโดย คุณโสภิต หวังวิวัฒนา จากรายการ “เข้าทันโลก” ทางสถานีวิทยุ FM 96.5 คลื่นความคิด

12.15-13.00 ทานอาหารกลางวันร่วมกัน

ผู้เข้าร่วมประชุมเผยแพร่ผลงาน

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 38 ท่านประกอบด้วย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

นางสาวอุษณีย์ เกษะน้อย นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

กรมส่งเสริมการเกษตร

นายทรงยศ จันทสิงห์ วิศวกรการเกษตรปฏิบัติการ

นายภราดร ชนะสงคราม วิศวกรการเกษตรปฏิบัติการ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

นางสาวนันท์พร มหาม้า นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

นางสาวชนานันท์ ขวัญมานิจ	นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ
กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์	
นายสิทธิพันธ์ คำกาหลง	นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์	
นางสาวชมพูนุช บุรพา	นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางบก	
นายวันพุฒิ สุดใจ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
นายธนวัติ สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นางสาวพัชรารักษ์ ประพฤติธรรม	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นางสาวศศิวิรา เลาสุริโยธิน	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นางสาวพรพรรณ วิชชาวะ	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นางสาวธนิศา ธนะสาร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นางสาวสิริลักษณ์ ทองมณี	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
กรมศุลกากร	
นางสาวสิริญา หยิมการุณ	นิติกรปฏิบัติการ
นางสาวพร้อมพร สกุลวัชรินทร์	นิติกรปฏิบัติการ
นางสาวจุฑาพา จุลานุกะ	นิติกรปฏิบัติการ
สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) กระทรวงการคลัง	
นางสาวพรรณภา พูลมาก	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
ด่านตรวจพืชเชียงใหม่ของ จ.เชียงใหม่	
นางภูษณิศรา ธาณี	หัวหน้าด่านตรวจพืชเชียงใหม่
สถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกา	
นายกิตติพงษ์ สุนประเสริฐ	ผู้เชี่ยวชาญด้านการเมือง
นายทัพนัย บุญบัณฑิต	
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน	
นางสาวง่างาม ประจวบวัน	อาจารย์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ภาควิชาสัตวบาล คณะเกษตร กำแพงแสน	
นางสาวศิริรัตน์ บัวผัน	อาจารย์
มหาวิทยาลัยบูรพา	
อาจารย์สุพรรณภา แก้วเพ็ง	อาจารย์ คณะโลจิสติกส์ ม.บูรพา
นาย อนิรุทธิ์ ชันธสะอาด	อาจารย์ คณะโลจิสติกส์ ม.บูรพา
อ.ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา	อาจารย์ คณะโลจิสติกส์ ม.บูรพา
อ.ดร.ชมพูนุท อำช้าง	อาจารย์ คณะโลจิสติกส์ ม.บูรพา

นางสาวจุฑาทิพย์ สุรารักษ์	อาจารย์
จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	
นางสาวรุจินันท์ ขุนศรี	นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์
นางสาวปณศยา รอดเจริญ	นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์
นางสาวสรลพร เดชรัตนวิไชย	นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์
นายวรยศ ศิริจินตนา	นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์
นางสาวนภัสสร แสนชัย	นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์
นางสาวณัฐพร เจริญพร	นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์
องค์กรวิชาชีพภาคเอกชนและบริษัทเอกชนจำนวน 34 ท่าน ประกอบด้วย	
นางสาวศิริรัตน์ เชียงฉิน	ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ บ. Intergrated Logistics Services จำกัด
นายสุชาติ เตชาธาราทิพย์	ปฏิบัติการ/บ. Kang Transport Co.,Ltd.
นางราตรี กิตติรัตน์	การตลาด/ บจก.อินนิเซียล ซัพพลาย
นายกิจจา วิไลกุล	ผู้จัดการ บ.วีพี เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด
นายไพโรจน์ ลิเลศมงคลกุล	ผก./บ .คิงพาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
นางสาวอนิสา เกียรติอุดมพันธ์	Trade & Marketing/MCC Transport
นายมีชัย เยี่ยมวานิชชนันท์	บจก. เกษตรทิพย์ 2010
นายวิชัย โคตรฐิติธรรม	บจก. ไทยแอลกอฮอล์
นายพิพัฒน์ชัย จันทร์เรือง	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บ. Seahorse Ferries Co.,Ltd.
นายกฤศ ฉายแสงเดือน	ที่ปรึกษา/บ.ทรีดอล ดีไซน์
นายกัมปนาท โอสถานนท์เจ้าหน้าที่	บ. TCC Phumipat Co.,Ltd.
นางสาวนวลพรรณ อุดมไพบูลย์สุข	Analyst
นายฐิติวัฒน์ ประชาธำรงพัฒน์	นักวิชาการอิสระ
นางสาวดวงสมร สุวรรณปารโมทย์	นักวิชาการอิสระ, นักลงทุน
บริษัท นิมซีเส็งโลจิสติกส์ จำกัด	
นางปิยะนุช สัมฤทธิ์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
นายธนพล สัมฤทธิ์	กรรมการผู้จัดการ
นายวิบูลย์ ว่องไวพาณิชย์	สมาคมผู้นำเข้าส่งออก
สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย	
นายภานุมาศ ศรีสุข	ประธาน คณะกรรมการ Logistics & Supply Chain
นายไพฑูรย์ จิรานันท์รัตน์	รองประธานคณะกรรมการ Logistics & Supply Chain

น.ส.สาวิตรี รัตนจันทร์	กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการ Logistics & Supply Chain
นางสาวสุปราณี คมวัชรพงศ์ บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด	กรรมการคณะกรรมการ Logistics & Supply Chain
นายปิยวัฒน์ ปัญญาฤทธิ์	คณะทำงานในคณะกรรมการฯ (บริษัท SCG)
นายจิตติ เอื้อชูเกียรติ	คณะทำงานในคณะกรรมการฯ (บริษัท SCG)
นายสิริวุฒิ โททุโย	คณะทำงานในคณะกรรมการฯ (บริษัท SCG)
นางสาวสุทธิดา อาษาเดช	คณะทำงานในคณะกรรมการฯ (บริษัท โทวอช)
นางสาววรินทร์ มานะสกุล	เจ้าหน้าที่ฝ่ายส่งเสริมการค้าและการลงทุน
นางมาลินี หาญบุญทรง	กรรมการคณะกรรมการกลุ่มการค้าชายแดน และค้าข้ามแดน
สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย	วิศวกรสำนักงาน
นายพฤตพล สอนมาลี	
นางสาวอัครวิ ลิ้มจิตติ	
นายจำเรียง ศัลยพงษ์	
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการโลจิสติกส์ ฝ่ายต่างประเทศ
ดร.ประจักษ์ ทรัพย์มณี	กรรมการสายงานโครงสร้างพื้นฐาน
นายจิณฎดา ฉายสิริพันธ์	
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์
นายปิติคนธ์ วิเชียร	Logistics Officer
นายพัสกร เรืองคณิตกุล	



ภาพที่ ข-1 บรรยากาศในงาน

บทสรุปการเสวนา

ช่วงแรกของการเสวนาเป็นการนำเสนอผลงานวิจัย โครงการบทเรียนการใช้ประโยชน์ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A โดย รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เส้นทาง R3A คือ เส้นทางที่ออกจาก อ.เชียงของ จ.เชียงราย ผ่านแขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทาของ สปป.ลาว และเข้าเขตชายแดนบริเวณเมืองบ่อเต็นและเมืองบ่อหาน ผ่านเมืองสิบสองปันนา เมืองผู่เออร์ แล้วเข้าสู่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ระยะทางรวมจาก อ.เชียงของ ถึงเมืองคุนหมิง ประมาณ 1,000 กิโลเมตร เส้นทางนี้สร้างเสร็จและเปิดบริการในปี พ.ศ. 2551 แต่ยังไม่สามารถใช้เส้นทางได้อย่างสมบูรณ์โดยมีอุปสรรคคือ การเดินทางข้ามแม่น้ำโขงระหว่างฝั่งไทยและฝั่ง สปป.ลาว ต่อมาจึงได้มีการสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) และเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 หรือ 5 ปีหลังจากเปิดใช้เส้นทาง R3A

หากนับถึงปัจจุบันเส้นทางนี้ได้ถูกเปิดใช้มาเป็นเวลาหลายปีแล้ว เป็นเวลาอันเหมาะสมที่จะถอดบทเรียนของการเปิดใช้เส้นทาง R3A นี้เพราะประเทศไทยยังไม่ได้ศึกษาผลกระทบของการเปิดใช้เส้นทางนี้มากนัก โดยก่อนที่จะเปิดใช้เส้นทางภาครัฐมักจะคาดหวังถึงประโยชน์ต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมา แต่เมื่อถึงเวลาเปิดใช้เส้นทางจริง ๆ แล้วฝ่ายไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนสามารถสร้างโอกาสและใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง R3A ได้อย่างเท่าที่คาดหวังไว้หรือไม่ ซึ่งจะเป็นบทเรียนในการเปิดใช้เส้นทางอื่น ๆ ที่จะเชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ต่อไปด้วย

วัตถุประสงค์หลักของโครงการนี้คือ “ต้องการได้นโยบายและยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการไทยในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A” โดยในการศึกษาตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้ คณะผู้วิจัยได้ตั้งคำถามหลัก 4 ข้อ ดังนี้ 1) ที่ผ่านมามีเส้นทางก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด ในบรรดาผู้ประกอบการของทั้งสามประเทศอันได้แก่ ไทย สปป.ลาว และจีน ผู้ประกอบการชาติใดเป็นผู้ได้ประโยชน์มากกว่ากัน 2) ผู้ประกอบการและนักลงทุนของแต่ละชาติ (เน้นไทยและจีน) มีศักยภาพและขีดความสามารถแตกต่างกันในด้านใด 3) รัฐบาลแต่ละประเทศช่วยเหลือผู้ประกอบการของตนแตกต่างกันอย่างไร และ 4) การทำให้ผู้ประกอบการไทยและสังคมไทยได้ประโยชน์มากขึ้น ภาครัฐต้องทำอะไรและอย่างไรบ้าง

ในส่วนแรกจะกล่าวถึงการลงทุนและผลกระทบหรือผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นในเมืองต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง R3A โดยจะมองใน 2 รูปแบบ ดังนี้ รูปแบบที่ 1 คือ เนื่องจากเส้นทางนี้เปิดพื้นที่ใหม่มากพอสมควร คณะผู้วิจัยจะศึกษาการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางนี้เป็นอย่างไรบ้าง โดยศึกษาตั้งแต่ อ.เชียงของ แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา ของ สปป.ลาว และมณฑลยูนนานของจีน และรูปแบบที่ 2 คือ ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการค้าสินค้าเกษตรบนเส้นทางนี้ซึ่งเป็นสินค้าที่มีการค้าผ่านชายแดนอำเภอเชียงของมากที่สุด



ภาพที่ ข-2 นำเสนอผลงานวิจัย

การพัฒนาพื้นที่ในอำเภอเชียงของ ตัวเมืองเชียงของห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) ประมาณ 10 กิโลเมตร ถ้าเดินทางมาจาก อ.เทิง ก่อนที่จะถึงตัวเมืองเชียงของจะพบสามแยกซึ่งถ้าเลี้ยวขวาไปประมาณ 3 กิโลเมตรก็จะถึงตัวสะพาน สำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่ในอำเภอเชียงของของภาครัฐที่สำคัญ ได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บริเวณด่านศุลกากรเชียงของ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้เริ่มก่อสร้างแล้ว โครงการด้านโครงข่ายถนนประกอบด้วย ทางลอดและทางข้ามบนถนนสายหลักและสายรองในเมือง-นอกเมืองของกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) รวมถึงกระทรวงคมนาคมกำลังมีแผนที่จะก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงของเพื่อเชื่อมต่อกับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ชายแดน นอกจากนี้ยังมีโครงการของหน่วยงานภาครัฐในท้องถิ่นอีกหลายโครงการโดยส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่อยู่ในตัวเมือง ซึ่งเป็นโครงการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเป็นหลัก เช่น โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานเลียบบแม่น้ำโขง โครงการก่อสร้างศูนย์วัฒนธรรมไทยลื้อ เป็นต้น

ส่วนโครงการของภาคเอกชนที่ดำเนินการไปแล้ว เช่น โรงแรมฟอร์จูนริเวอร์วิวในเครือบริษัทซีพี เป็นต้น และยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างการวางแผนงานอีกหลายโครงการ เช่น บริษัทเจฟง โลจิสติกส์ จำกัด ของจีนมีแผนจัดตั้งบริษัทลูกในประเทศไทยเพื่อพัฒนาพื้นที่นี้ให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์ โครงการจัดตั้งวิทยาเขตเชียงของของมหาวิทยาลัยแม่โจ้ โครงการก่อสร้างโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ เป็นต้น

การก่อสร้างโครงการต่างๆ และการเดินทางบนเส้นทางนี้ทำให้ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวแพงขึ้นเกือบ 10 เท่าเมื่อเทียบกับก่อนการเปิดสะพาน และสิ่งที่เกิดขึ้นกับตัวเมืองเชียงของคือ เดิมก่อนที่จะมีสะพาน คนที่จะข้ามไปฝั่ง สปป.ลาว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติจะต้องพักค้างคืนที่เชียงของ 1 คืนก่อนที่จะข้ามฝั่งไป สปป.ลาว โดยใช้ท่าเรือบัค แต่หลังจากมีสะพานแล้ว นักท่องเที่ยวมักจะไม่เข้าเมืองเชียงของแต่

จะข้ามฝั่งโดยใช้สะพานทันที เพราะมีความสะดวกกว่าและคนที่ใช้พาสสปอร์ตผ่านแดนต้องข้ามฝั่งที่สะพานเท่านั้น ที่ท่าเรือบัตดาเนินเอกสารได้เพียงแค่หนังสือผ่านแดน ไม่สามารถใช้พาสสปอร์ตไม่ได้ ดังนั้นนักท่องเที่ยวต่างชาติจะต้องข้ามฝั่งที่สะพานเท่านั้น ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าไปเที่ยวในเขตเมืองลดลงไปประมาณร้อยละ 50 การค้าในเมืองเชียงของลดลงไปประมาณ ร้อยละ 70 จะเห็นว่า ที่ดินบริเวณนอกเมืองมีราคาแพงขึ้นเนื่องจากการก่อสร้างและการเดินทางบนเส้นทางนี้ แต่ประชาชนหรือผู้ประกอบการในเขตเมืองเองกลับมีปัญหารายได้ลดลง

นอกจากนี้เชียงของก็เป็นหนึ่งในพื้นที่ที่อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของรัฐบาลซึ่งในจังหวัดเชียงรายมี 3 อำเภอที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าวได้แก่ อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ซึ่งถูกวางไว้ในโครงการด้านโลจิสติกส์และการขนส่งเป็นหลัก ความก้าวหน้าของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดเชียงรายพบว่า มีโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้ว 2 โครงการใหญ่ๆ คือ 1. ทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก และ 2. เส้นทางที่เชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและเชียงของ และแผนของนักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่โดยจากข้อมูลล่าสุด ณ เดือนเมษายน 2561 พบว่า ในจังหวัดเชียงรายมีผู้ประกอบการสนับสนุนการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในโครงการยางเครป กิจกรรมอพพืชและไซโลอาหารสัตว์ และโรงพยาบาลเกษมราษฎร์แม่สาย

สรุปผลกระทบของการมีสะพานฯ และเส้นทาง R3A ต่ออำเภอเชียงของ ได้แก่

1. ที่ดินแพงขึ้นซึ่งดีต่อเจ้าของที่ดินแต่ก็ทำให้คนที่อยู่อาศัยมีค่าใช้จ่ายแพงขึ้น
2. ต้องยอมรับว่าการค้าชายแดนส่วนหนึ่งเป็นการค้าที่ไม่เป็นทางการ แต่เมื่อมีสะพานก็ทำให้การค้าไม่เป็นทางการลดลงไป ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่ทำการค้าชายแดนอยู่ซึ่งเป็นคนในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายมากขึ้น ทำให้เสียเปรียบผู้ประกอบการรายใหญ่ซึ่งเป็นคนนอกพื้นที่
3. พื้นที่รอบ ๆ ด้านศุลกากร มีธุรกิจเกิดมากขึ้นส่งผลให้มีประชากรแฝงจากนอกพื้นที่เข้ามาในพื้นที่
4. เนื่องจากพื้นที่นี้อยู่ในความสนใจของส่วนกลางจึงกลายเป็นว่าการพัฒนาพื้นที่ตรงนี้ ส่วนกลางมีบทบาทในการกำหนดการพัฒนาสูงขึ้น ทำให้คนในพื้นที่ที่มีส่วนร่วมในการกำหนดการพัฒนาของตนเองน้อยลงส่งผลให้เกิดความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและเอกชนในที่สุด

สำหรับการลงทุนที่เกิดขึ้นในแขวงบ่อแก้ว พบว่า ก่อนปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นปีที่สะพานสร้างเสร็จ การลงทุนของผู้ประกอบการไทยในแขวงบ่อแก้วมีน้อยมาก โดยเริ่มมีการลงทุนเกิดขึ้นในช่วงหลังปี พ.ศ. 2556 แต่ก็ยังค่อน้อยมาก กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2557 มีการลงทุนประมาณ 2 โครงการ และในปี พ.ศ. 2558 และ 2560 มีการลงทุนปีละ 1 โครงการ โดยในปี พ.ศ. 2560 มีมูลค่าการลงทุน 64 ล้านบาทเท่านั้น สำหรับการลงทุนของผู้ประกอบการจีนพบว่า ปี พ.ศ. 2557 มีการลงทุน 13 โครงการซึ่งอาจดูไม่มาก แต่มูลค่าการลงทุนสูงถึง 265.6 ล้านบาท อย่างไรก็ตามที่น่าสนใจคือตัวเลขของการลงทุนของผู้ประกอบการลาว กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2560 มีการจดทะเบียน 675 ธุรกิจ มูลค่าการลงทุนประมาณ 439.8 ล้านบาท หรือเฉลี่ยธุรกิจละประมาณ 1 ล้านบาท ซึ่งตัวเลขสูงกว่าที่เราคาดหวังไว้อย่างมาก ซึ่งประเด็นนี้จะกล่าวถึงในส่วนต่อไป

สำหรับการลงทุนในแขวงหลวงน้ำทาปรากฏว่า ไม่มีการลงทุนของนักลงทุนไทยเลย แต่เราพบการลงทุนของนักลงทุนจีน โดยในปี 2560 มีการลงทุน 33 โครงการ มูลค่าการลงทุนประมาณ 1,583.5 ล้านบาท หรือเฉลี่ยโครงการละประมาณ 50 ล้านบาท และการลงทุนของนักลงทุนลาวในปี พ.ศ. 2560 มีการลงทุน 556 โครงการ มูลค่าการลงทุนประมาณ 1,218.7 ล้านบาท หรือเฉลี่ยโครงการละประมาณ 2 ล้านบาท ดูจากข้อมูลแล้วอาจคิดว่าเป็นนักลงทุนรายย่อยของ สปป.ลาว แต่จากการสัมภาษณ์นักลงทุนลาวและข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ ชวนให้สงสัยอย่างยิ่งว่า มูลค่าการลงทุนดังกล่าวนี้เป็นการลงทุนของนักลงทุนลาวหรือเป็นการลงทุนของนักลงทุนจีนแต่อยู่ในชื่อของนักลงทุนลาว เพราะนักลงทุนลาวไม่น่ามีขีดความสามารถที่จะจดทะเบียนธุรกิจได้มากมายขนาดนี้ ถึงตรงนี้ต้องขอยืมบทสรุปของงานวิจัยที่มีคุณภาพของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ซึ่งเข้าไปฝังตัวอยู่ในแขวงบ่อแก้วเป็นปี และข้อมูลที่ได้ก็สอดคล้องกับที่คณะผู้วิจัยได้ นั่นคือ “ผู้ค้าจีนมีอิทธิพลในประเทศลาวมากขึ้นและการเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว ไม่ได้เป็นการเข้าไปด้วยตัวของนักลงทุนจีนเองหากแต่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐจีนซึ่งมีหลากหลายมิติ” เช่น ตลาดจีนในเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลมณฑลยูนนานกว่า 100,000 หยวน เป็นต้น

สำหรับผลกระทบและการลงทุนที่เกิดขึ้นในมณฑลยูนนาน พื้นที่ด้านชายแดนซึ่งเป็นโครงการใหม่ของรัฐบาลจีน เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2558 รัฐบาลจีนประกาศให้เมืองเหมิงล่าเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 1 ใน 6 แห่งของประเทศจีน ต่อมาปี พ.ศ. 2559 รัฐบาลมณฑลยูนนานก็เริ่มสนองนโยบายโดยได้จัดทำแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนซึ่งอาศัยสองศูนย์กลางใหญ่คือ เมืองบ่อหานและเมืองเหมิงล่า โดยใช้สองเส้นทางหลักคือเส้นทางทางบกและทางน้ำ (แม่น้ำโขง) และมีพื้นที่ที่จะพัฒนา 5 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่วัฒนธรรมและท่องเที่ยว พื้นที่นิเวศน์ พื้นที่เกษตร พื้นที่เศรษฐกิจท่าเรือ และพื้นที่แปรรูปเพื่อการนำเข้าและส่งออก สรุปเป็น 2 ศูนย์กลาง 2 เส้นทาง 5 พื้นที่ เป็นการพัฒนาที่จะอาศัยพื้นที่เมืองบ่อหานซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และเมืองเหมิงล่าซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้า ในการพัฒนาเขตชนบทและความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ขณะเดียวกันจีนก็ได้ร่วมมือ สปป.ลาว เพื่อพัฒนาเขตชายแดนร่วมกันคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน ซึ่งแต่เดิมบ่อเต็นเคยมีการพัฒนาอยู่แล้ว อย่างที่ทราบกันคือ บ่อนคาสีโน ซึ่งได้ปิดตัวลงไปแล้วเนื่องจากมีปัญหาทำให้รัฐบาลจีนเสนอแผนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่มีความร่วมมือของทั้งสองฝ่ายทั้งหมดนี้เป็นความก้าวหน้าในพื้นที่ชายแดน

ตามแนวเส้นทาง R3A ในจีน พบว่า จากพื้นที่บริเวณใกล้ๆ เขตเมืองสิบสองปันนาเริ่มมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการทำเกษตรกรรม พื้นที่ที่พอจะเพาะปลูกได้จะเห็นภาพของแปลงผักและโรงเรือนจำนวนมาก และเมื่อเข้าไปใกล้พื้นที่ที่เริ่มทำการเกษตรอย่างจริงจังอย่างเมืองยูนซีซึ่งอยู่ใกล้กับเมืองคุนหมิง เราจะพบการปลูกผักที่ใช้พลาสติกคลุมดินเพื่อกำจัดวัชพืช ตลอดจนโรงเรือนปลูกผักที่เป็นเหมือนชุมชนแออัดซึ่งเป็นแปลงขนาดใหญ่มาก สิ่งที่น่าจับตามองไม่ใช่แค่เทคโนโลยีอย่างเดียวแต่เป็นขนาดของพื้นที่ที่ได้มีการดำเนินการด้วย

โดยสรุปแล้ว ฝั่งไทย แผนการลงทุนโดยภาครัฐและเอกชนในอำเภอเชียงของเน้นเฉพาะการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์เป็นหลัก ส่วนฝั่งลาว นักลงทุนและธุรกิจจีนครอบงำการพัฒนาตามแนวเส้นทางในแขวงบ่อแก้ว

และแขวงหลวงน้ำทา และสำหรับฝั่งจีนแผนการพัฒนาต่างๆ ค่อนข้างครบถ้วน เป็นการพัฒนาแบบองค์รวม คือ เน้นทั้งเส้นทางการคมนาคมและการพัฒนาเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ความเป็นอยู่ของประชาชน รวมถึงความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านควบคู่กันไปซึ่งต่างจากไทยที่โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษไทยไม่ได้ให้ความสำคัญกับการร่วมมือกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้านเลย แต่ของจีนจะพบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ที่เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็น-บ่อหาน เป็นต้น ซึ่งเป็นความแตกต่างสำคัญของแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยที่มักจะไม่ได้มีการร่วมมือกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน

ส่วนต่อไปจะกล่าวถึงการค้าสินค้าเกษตรตามแนวเส้นทาง R3A ซึ่งการค้าสินค้าเกษตรที่ศึกษาคือ การนำเข้าผักบร็อกโคลี่และการส่งออกทุเรียน โดยมีประเด็นที่เราสนใจคือ การเคลื่อนย้ายสินค้า รูปแบบการค้า และอิทธิพลทางการค้า และมูลค่าเพิ่มและกำไรที่เกิดขึ้น รายละเอียดมีดังนี้

การนำเข้าผักบร็อกโคลี่ ถ้ามองในแง่ของมูลค่าเพิ่มพบว่า อยู่ในมือของคนจีนประมาณ 86% และถ้าพิจารณากำไรพบว่า ตกอยู่ในมือคนจีนประมาณ 83% ซึ่งถือว่าใกล้เคียงกันในแง่ของมูลค่าเพิ่มและกำไร จะเห็นว่า ทั้งในแง่มูลค่าเพิ่มและกำไรของการนำเข้าผักตกอยู่ในมือคนจีนสูงมาก ส่วนการส่งออกทุเรียน ในกรณีที่ล้งจีนมีอิทธิพลต่อตลาดหรือมีส่วนแบ่งตลาดประมาณ 50% ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนี้ พบว่ามูลค่าเพิ่มตกอยู่ในมือคนจีน 51% และกำไรตกอยู่ในมือคนจีน 64% นั่นคือ จีนสร้างกิจกรรมที่สร้างอัตรากำไรได้ดีกว่าไทย และเมื่อสมมติต่อว่า ถ้าล้งจีนขยายอิทธิพลต่อไปเรื่อยๆ จนมีอิทธิพลต่อตลาดหรือมีส่วนแบ่งตลาด 100% พบว่า มูลค่าเพิ่มจะตกอยู่ในมือคนจีน 61% และกำไรจะตกอยู่ในมือคนจีน 77% นอกจากนี้หากสมมติต่อไปอีกว่า ถ้าล้งจีนมีส่วนแบ่งตลาด 100% หรือครอบงำตลาดได้แล้วและยังสามารถกำหนดราคาได้คือ กดราคาลง โดยหากสมมติว่าราคารับซื้อทุเรียนหน้าสวนลดลงไป 20% จะพบว่า กำไรจะตกอยู่ในมือคนจีนสูงถึง 87%

ส่วนสุดท้ายเป็นบทเรียนที่ได้จากการศึกษาการใช้ประโยชน์ระเบียบเศรษฐกิจ กรณีศึกษาเส้นทาง R3A ซึ่งสามารถสรุปได้ 5 ข้อ ดังนี้

1. ความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกของการค้าชายแดน

จากการเข้าไปสำรวจการค้าชายแดน พบว่า ข้อมูลสถิติการนำเข้าและส่งออกที่เป็นทางการมีช่องโหว่และมีความไม่สมบูรณ์ ตัวอย่างเช่น การส่งออกทุเรียนไปขายในประเทศจีน ถ้าผู้ประกอบการใช้เส้นทาง R3A แม้ว่าภาษีนำเข้าจะเป็น 0% แต่สินค้าเกษตรที่จะเข้าจีนต้องเสีย VAT 13% ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่งออกทุเรียนหันไปขนส่งในเส้นทาง R12 ทดแทน ทำให้การขนส่งทุเรียนผ่านเส้นทาง R3A ลดลงแม้ว่าจะมีระยะทางไกลกว่าก็ตาม ผู้ประกอบการหันไปใช้เส้นทาง R12 ที่ผ่านจังหวัดนครพนมด้วย 2 เหตุผล คือ เส้นทาง R12 ใกล้ตลาดที่มีความสำคัญกว่าตลาดคุณหมิงนั่นคือ ตลาดเจียงหนาน เมืองกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง และถ้านำเข้าสินค้าไปเปลี่ยนแบรนด์และสวมสิทธิเป็นสินค้าเวียดนามแล้วใช้สิทธิตามการตกลงทวิภาคีระหว่างจีนกับเวียดนาม จะเสีย VAT น้อยกว่า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบการค้า โดยถ้าเป็นการส่งออกแบบ

ทางการจะเสีย VAT 6.5% หรือถ้าเป็นการนำเข้าไปคราวละจำนวนน้อยโดยชาวบ้านท้องถิ่นตามชายแดน จะไม่มีการเสีย VAT การแปลงสัญชาติสินค้านี้ทำให้ตัวเลขสถิติการนำเข้าและส่งออกคลาดเคลื่อน เช่น ในปี พ.ศ. 2560 จะพบว่า ไทยส่งออกทุเรียนไปเวียดนามมากกว่าส่งออกไปจีน แต่ความจริงแล้วไทยส่งทุเรียนไปเวียดนามเพื่อต้องการสวมสิทธิและส่งออกไปยังจีน เป็นต้น

นอกจากนี้การค้าชายแดนยังมีข้อโหว่อีกหลายอย่าง เช่น การค้าชายแดนมีการค้าที่ไม่เป็นทางการจำนวนมาก ไม่มีใครรู้ว่ามีสัดส่วนเท่าไร ผู้ให้สัมภาษณ์หลายท่านให้ข้อมูลว่า มีมูลค่าไม่ได้น้อยกว่าการค้าที่เป็นทางการ ซึ่งการค้าไม่เป็นทางการเหล่านี้ไม่มีการรายงาน หรือในกรณีของการค้าที่เป็นทางการเอง ก็ตาม ก็มีการรายงานตัวเลขต่ำกว่าความเป็นจริง สิ่งที่กำลังจะบอกก็คือ ในการทำวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้จะพึ่งแต่สถิติที่เป็นทางการไม่ได้ จะศึกษาเศรษฐกิจมหภาคโดยดูสถิติภาพรวมไม่ได้ ต้องลงไปเจาะลึกในระดับจุลภาค ไม่เช่นนั้นตัวเลขหรือผลการวิเคราะห์ที่ได้จะมีความคลาดเคลื่อนสูง การศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยพิจารณาเพียงข้อมูลสถิติการนำเข้า-ส่งออกจะทำให้ผลการศึกษาไม่สมบูรณ์

2. ปรากฏการณ์การกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” ของจังหวัดชายแดน

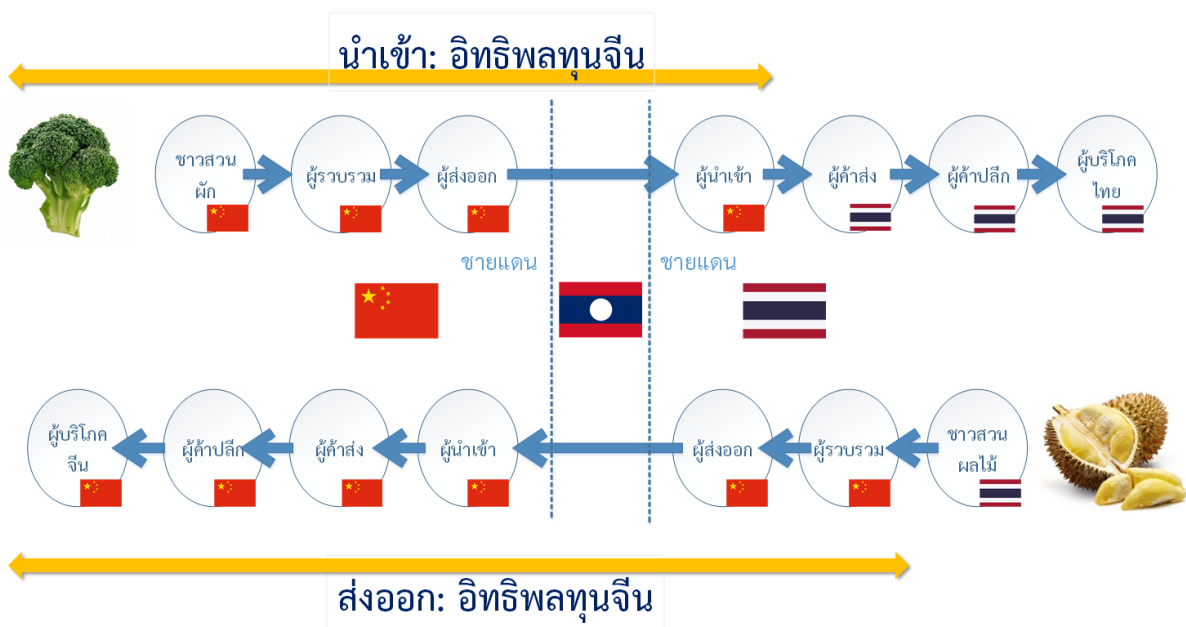
อำเภอเชียงของกลายเป็นเมืองทางผ่านเพราะไม่มีเหตุผลที่คนจะแวะเข้าเมือง กล่าวคือ เมื่อมีการสร้างเส้นทางที่ดีขึ้น ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น ก็ไม่มีเหตุผลที่ต้องแวะที่เมืองชายแดน ประเด็นนี้ไม่ค่อยเป็นที่ถกเถียงกันในประเทศไทย แม้ว่าปรากฏการณ์นี้เคยเกิดมาแล้ว ถ้าดูข้อมูลสถิติการค้าชายแดนผ่านด่านต่างๆ จะพบว่า การค้าชายแดนของด่านสะเดา จ.สงขลา มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุด แต่เมืองสะเดากลับมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจซบเซากว่าเมืองชายแดนอื่นๆ นั่นเป็นเพราะเมืองสะเดาเป็นเพียงแค่เมืองทางผ่าน เนื่องจากการค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียเป็นการค้าที่เป็นทางการเกือบทั้งหมด ฉะนั้น สินค้าจะวิ่งทะลุผ่านด่านไปเลย ขณะที่เมืองชายแดนอื่นยังมีการค้าที่ไม่ได้เป็นทางการอยู่จำนวนมาก ซึ่งจำเป็นต้องหยุดแวะที่เมืองชายแดน ในอนาคตถ้าต้องการทำเส้นทางให้ดีขึ้น ทำระบบศุลกากรให้ดีขึ้น ธุรกิจทุกอย่างจะขึ้นมาบนโต๊ะทั้งหมด และความเป็นทางการก็จะมากขึ้น คำถามคือ จะเกิดอะไรขึ้นกับเมืองชายแดนถ้าไม่มีการวางแผนรองรับ

และประเด็นที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ พลวัตของเมืองชายแดนเร็วมาก ถ้าจะพัฒนาเมืองชายแดนต้องติดตามพลวัตในประเทศเพื่อนบ้านด้วย ตัวอย่างเช่น รถไฟจีน-ลาวซึ่งอีก 4-5 ปีก็จะเชื่อมต่อมาถึงเวียงจันทน์ คำถามคือ เมื่อรถไฟจีนลงมาถึงเวียงจันทน์ เมืองเวียงจันทน์จะเปลี่ยนแปลงอย่างไร และจะกระทบกับจังหวัดหนองคายและจังหวัดอุดรธานีของไทยอย่างไร เป็นต้น ประเด็นเรื่องพลวัตนี้เป็นเรื่องสำคัญมากสำหรับเมืองชายแดน

3. การสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ามีความสำคัญมาก

ธุรกรรมการค้าแต่ละอย่างจะให้ผลประโยชน์หรือให้กำไรไม่เท่ากัน ผู้ที่จะได้กำไรสูงสุดคือ ผู้ที่มีสินค้าเป็นของตัวเองและมีอำนาจต่อรองในตัวสินค้า ถัดไปคือผู้ที่คุมตลาดหรือผู้ที่เข้าถึงลูกค้า ซึ่งนักธุรกิจจีนใช้ความสามารถทางธุรกรรมด้านเก่งมาก แต่กลับไม่ค่อยมีการกล่าวถึงในหมู่นักธุรกิจไทย ขอยกตัวอย่าง การ

นำเข้าผักบร็อกโคลี่ เหตุคนจีนได้ส่วนแบ่งสูงกว่าคนไทย ไทยเป็นลูกค้าแต่อำนาจต่อรองไปอยู่ที่คนขาย เพราะคนไทยพึ่งผักจีนเป็นหลัก ในขณะที่คนขายผักจีนไม่ต้องพึ่งตลาดไทย เนื่องจากผักที่ขายให้ไทยมีสัดส่วนน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณที่ขายภายในประเทศ ในทางกลับกันการส่งออกทุเรียนของไทยแม้ว่าเราเป็นแหล่งทุเรียนที่มีเอกลักษณ์และมีจุดเด่นในตัวสินค้ามาก แต่จีนก็เป็นตลาดเดียวของไทย ดังนั้น อำนาจต่อรองจึงกำกวมกันมาก และจีนเองก็มีวิธีที่ทำให้อำนาจต่อรองของไทยเสียไป กล่าวคือ อิทธิพลทางการค้าของจีนไม่ได้จบลงที่ชายแดนแต่ข้ามเขตชายแดน แสดงดังภาพที่ ข-3 นี่เป็นสิ่งที่ทำให้สัดส่วนกำไรของไทยและจีนไม่เท่ากัน กรณีการนำเข้าผักจีน คนจีนก็อยู่ในห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดผู้ค้าส่ง ซึ่งในอนาคตถ้ามีแพลตฟอร์มค้าปลีกของจีนเข้ามาอิทธิพลของจีนก็จะลึกเข้ามาเรื่อยๆ ทำนองเดียวกันกับกรณีการส่งออกทุเรียนที่พบว่า คนจีนเข้ามารับซื้อทุเรียนถึงหน้าสวน และในอนาคตถ้าเขาเป็นเจ้าของสวนเมื่อใด นั่นคือจีนจะมีอิทธิพลควบคุมทั้งห่วงโซ่อุปทานของการค้าทุเรียน



ภาพที่ ข-3 การขยายอิทธิพลทางการค้าข้ามชายแดน

4. การค้าเสรีที่เท่าเทียมกันอาศัยมากกว่าการยกเลิกภาษีนำเข้า

ในการเจรจาการค้าของไทยส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นแต่ประเด็นภาษีนำเข้าที่ควรจะเท่ากัน คือเป็นศูนย์หรือยกเลิกภาษีนำเข้า แต่ในความเป็นจริงประเทศต่างๆ ไม่ได้ทำแค่นี้ หลายประเทศมีการสร้างแต้มต่อขึ้นมา นั่นคือ Non-tariff Barriers ซึ่งมีมากกว่าเรื่องภาษี มันคือวิธีการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ดังนั้น ในการประเมินว่าเมื่อเราเปิดเสรีทางการค้าแล้วไทยจะแข่งขันกับประเทศอื่นได้หรือไม่ ต้องพิจารณาที่ตัวแต้มต่อดังกล่าวนี้ด้วยซึ่งจำเป็นต้องดูทั้งห่วงโซ่อุปทาน แต้มต่อดังกล่าวได้แก่

1) ตัวผู้ประกอบการ ประเด็นนี้พบว่า ผู้ประกอบการจีนกล้าได้กล้าเสียและรวมกลุ่มกันได้มากกว่าผู้ประกอบการไทย จากการสัมภาษณ์นักธุรกิจลาวโดยให้เขาเปรียบเทียบผู้ประกอบการไทยกับจีน ได้

ความเห็นที่ว่า คนจีนพอเห็นโอกาสจะลงทุนทันทีแต่คนไทยจะศึกษาแล้วศึกษาอีกแล้วก็ไม่ทำ คนลาวกล่าวว่า “คนไทยเอาแต่พูด ไม่ค่อยลงทุน” ทั้งๆ ที่ความจริงแล้วทาง สปบ.ลาว อยากให้ไทยไปลงทุนเพื่อคานอำนาจกับทุนจีน

นอกจากนี้ พ่อค้าไทยจะไปตั้งแผงขายสินค้าที่ประเทศจีนเหมือนที่พ่อค้าจีนมาตั้งแผงขายผักที่เมืองไทยได้หรือไม่ คำตอบคือ ยากมากเพราะระบบนิเวศน์ในการทำการค้า (Ecosystem) เป็นอุปสรรคอย่างมาก

2) ระบบนิเวศน์ทางการค้า (Ecosystem) ซึ่งเป็นแต้มต่อสำคัญที่ภาครัฐมีบทบาทสูงมากแต่ภาครัฐของไทยไม่ค่อยให้ความสำคัญมากนัก ระบบนิเวศน์ทางการค้าประกอบไปด้วย

2.1) วิธีการค้า ตลาดค้าส่งของจีนหลายตลาดมีผู้มีอิทธิพลควบคุมอยู่ การเข้าไปทำการค้านอกจากจะต้องผ่านด่านราชการแล้ว ยังต้องผ่านด่านผู้มีอิทธิพลเหล่านี้ด้วย สิ่งเหล่านี้ไม่ได้อยู่ในกฎหมายหรือกฎระเบียบใดๆ และไม่เป็นทางการ แต่ในการเจรจาภาครัฐไทยมักละเลยเรื่องเหล่านี้

2.2) กฎระเบียบของภาครัฐ

ก.) VAT สินค้าเกษตร สินค้าเกษตรที่นำเข้ามาประเทศไทยไม่ต้องเสีย VAT แต่ถ้าเรานำสินค้าเกษตรของเราเข้าจีนเราต้องเสีย VAT 13% ให้จีน

ข.) ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะการจดทะเบียนทางธุรกิจและสุขอนามัยที่เข้มงวดมาก พูดได้เลยว่ายากมากที่ผู้ประกอบการไทยจะไปจดทะเบียนและดำเนินธุรกิจแบบนอมินี (Nominee) ในจีน กฎหมายมีโทษที่รุนแรงและเอาจริงเอาจังมาก แต่ฝั่งไทยกลับตรงกันข้ามอย่างสิ้นเชิง สิ่งเหล่านี้ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการที่ธุรกิจไทยจะเข้าไปลงทุนในประเทศจีน ซึ่งต่างจากการเข้ามาของนักธุรกิจจีนในประเทศไทย

2.3) จีนมีนโยบาย “Go Global” ส่งเสริมให้คนไปลงทุนต่างประเทศ

การส่งเสริมมีหลายรูปแบบตั้งแต่การให้เงินทุน การคืนภาษีสำหรับการขายสินค้าไปต่างประเทศ นโยบายการลดความเสี่ยงในต่างประเทศ และการใช้อำนาจต่อรองของรัฐที่เราเรียกว่า “Soft Power” ระบบนิเวศน์ทางการค้านี้คือแต้มต่อสำคัญมากที่ทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบนอกจากตัวผู้ประกอบการเอง

5. ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่ครบเครื่อง

ยุทธศาสตร์การสร้างขีดความสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ คือ การทำอย่างไรให้พื้นที่มีศักยภาพที่จะสร้างมูลค่าเพิ่ม เช่น โครงการ EEC ซึ่งจะเห็นโครงการสร้างถนน ท่าเรือ สนามบิน สร้างเมือง สร้างแหล่งท่องเที่ยว สร้างนิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น กล่าวคือทำอย่างไรให้พื้นที่เป็นพื้นที่ที่น่าลงทุน 2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพของคนและผู้ประกอบการในพื้นที่ และ 3) ยุทธศาสตร์การพัฒนา Ecosystem เพื่อให้คนเข้มแข็งขึ้น

ยุทธศาสตร์ทั้ง 3 กลุ่มนี้มีความแตกต่างกันและส่งผลแตกต่างกันอย่างไรรันั้น สามารถอธิบายได้ด้วยตัวอย่างดังนี้ พิจารณาข้อมูลสถิติในตารางที่ 1 ก. และ ข. ตารางที่ 1 ก. แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร

จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อหัวของระยองเป็นสองเท่าของกรุงเทพมหานคร แต่ในตารางที่ 1 ข. ซึ่งแสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ซึ่งเป็นปีเดียวกันกลับพบว่า รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนของกรุงเทพมหานครเป็น 2 เท่าของระยอง จะเห็นว่าเป็นข้อมูลรายได้เฉลี่ยทั้งคู่ แต่ทำไมถึงกลับทิศกลับทางกัน นี่เป็นประเด็นที่ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างศักยภาพของพื้นที่และศักยภาพของคน โดยต้องรู้ที่มาของการเก็บข้อมูล กล่าวคือ สถิติของสศช. เกิดจากการเอาสถิติมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นในจังหวัดนั้นหารด้วยจำนวนประชากรในจังหวัดนั้นๆ ส่วนสถิติของสำนักงานสถิติแห่งชาติได้มาจากการลงพื้นที่สำรวจรายได้จริงๆ ของครัวเรือนว่ามีเงินใช้จ่ายเท่าไร ตัวเลขมีความแตกต่างกันเพราะ ระยองมีศักยภาพของพื้นที่สูงมากเนื่องจากเป็นที่ตั้งของโครงการ Eastern Seaboard (ESB) ซึ่งเป็นโครงการที่สร้างมูลค่าเพิ่มอย่างมหาศาล เมื่อนำมูลค่าเพิ่มของโครงการ Eastern Seaboard หารด้วยจำนวนประชากรของระยองก็จะได้ตัวเลขที่สูงมาก แต่ประเด็นอยู่ที่ว่า มูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นที่ระยองส่วนใหญ่ไม่ได้ตกไปถึงคนระยอง แต่มันถูกโอนกลับมาที่กรุงเทพมหานคร นี่คือการต่างระหว่างศักยภาพของพื้นที่และศักยภาพของคน ถ้าคนระยองเป็นผู้ลงทุนเองในการสร้างมูลค่าเพิ่ม คนระยองจะได้รับผลประโยชน์แต่กลับกลายเป็นว่า มันเป็นการลงทุนจากคนนอกพื้นที่ซึ่งอาจจะถือได้ว่ามีศักยภาพดีกว่า

ดังนั้น ไทยควรมีการพัฒนาทั้ง 2 ด้านควบคู่กันไปทั้งการพัฒนาขีดความสามารถของพื้นที่และขีดความสามารถของคนในประเทศให้สมดุลกัน หรืออย่างน้อยควรให้ความสำคัญกับการยกระดับขีดความสามารถของคนเหนือกว่าขีดความสามารถของพื้นที่ เพราะถ้าพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพแต่คนในพื้นที่ไม่มีศักยภาพก็จะพบว่า จะมีคนนอกพื้นที่เข้ามาตักตวงผลประโยชน์ของคนในพื้นที่นั้น ถ้าเราเปรียบเทียบระยองเป็นประเทศไทยก็จะได้ว่า ประเทศไทยมีศักยภาพดีแต่คนไทยไม่มีความสามารถ ผลคือ จะมีนักลงทุนจากต่างชาติเข้ามาตักตวงผลประโยชน์จากเรา แต่ในทางกลับกันถ้าเราพัฒนาให้คนไทยเก่งหรือมีศักยภาพถึงแม้ว่าศักยภาพของพื้นที่จะไม่ดีเท่าไร คนไทยเหล่านั้นก็สามารถไปขยายธุรกิจในต่างประเทศและส่งมูลค่าเพิ่มกลับมาในประเทศไทยได้ ดังนั้น ถ้าให้เปรียบเทียบแล้วยุทธศาสตร์ควรเน้นที่ยุทธศาสตร์คนก่อนที่จะเน้นยุทธศาสตร์พื้นที่ แต่ประเด็นปัญหาของ R3A และยุทธศาสตร์ไทยส่วนใหญ่คือ เราเน้นการพัฒนาของตัว

ตารางที่ ข-1 รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร

PER CAPITA INCOME OF POPULATION

จังหวัด	ปี 2554 (2011)
กรุงเทพมหานคร	<u>398,638</u>
สมุทรปราการ	321,337
ชลบุรี	403,186
ระยอง	<u>877,746</u>

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ ข-2 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน

จังหวัด	ปี 2554 (2011)
กรุงเทพมหานคร	<u>48,951</u>
สมุทรปราการ	23,798
ชลบุรี	23,007
ระยอง	<u>21,929</u>

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

พื้นที่ เรามีกรอบแนวทางชัดเจนว่ากระทรวงไหนทำอะไร ลงทุนเมื่อไหร่ และมีงบประมาณเท่าไหร่ แต่ไม่ค่อยเห็นภาพและรายละเอียดที่ชัดเจนของการพัฒนาคนเลย นี่ไม่ใช่เฉพาะกรณีของการพัฒนาเส้นทาง R3A เท่านั้น แต่นี่คือ ภาพที่เราพบในแผนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยทั้งหมด แม้กระทั่งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนไปจนถึงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC ที่มีภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ชัดเจน จะลงทุนอะไร ใช้งบประมาณกี่แสนล้านบาท แต่ในแง่ของการพัฒนาคน เราจะให้คนไทยเก่งเทคโนโลยีอะไรบ้าง เมื่อปีไหน และทำอะไร ยังไม่เห็นความชัดเจน สิ่งสุดท้ายที่เราจะทิ้งไว้ก็คือ “สุดท้ายเราพัฒนาเส้นทาง เราพัฒนาพื้นที่ ให้ใครใช้”

ในช่วงที่สอง เป็นการเสวนาในหัวข้อ “สินค้าเกษตร ไทย-จีน กับกรณีศึกษา R3A” โดยวิทยากรประกอบด้วย รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารูวัฒน คุณยุ เจียรยีนยงพงศ์ อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร และคุณปราโมช ร่วมสุข รายละเอียดของการเสวนาสามารถสรุปได้ดังนี้

ในรอบแรกวิทยากรได้กล่าวถึงประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

คุณปราโมช ร่วมสุข กล่าวถึงประวัติการส่งออกทุเรียนไทย สถานการณ์ปัจจุบัน และสิ่งที่น่ากังวลในอนาคต ดังนี้ เมื่อ 40 ปีก่อนไทยเริ่มส่งออกทุเรียนโดยส่งออกไปสิงคโปร์และมาเลเซีย พันธุ์ที่ส่งออกในสมัยนั้นคือ พันธุ์ชะนีและพันธุ์กระดุมทอง ใช้วิธีการขนส่งโดยรถบรรทุก ซึ่งอยากให้อนาคตมองว่าไม่ใช่การส่งออกทุเรียนอย่างเดียว แต่มันคือจุดกำเนิดของอะไรหลายอย่างอีกมากมาย ดังนี้ สิ่งแรกที่เกิดขึ้นก็คือ การคอร์รัปชันซึ่งในสมัยนั้นจะเรียกว่า 10 หยิบ 1 หรือ 10 หยิบ 2 รถขนส่งไป 10 คัน ลงบันทึกกว่าไป 7 คัน จากนั้นก็มีการพัฒนาการส่งออกเรื่อยมา โดยมีสิ่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการส่งออกก็คือ เรื่องของ “เวลา” ซึ่งมันเชื่อมโยงกับคุณภาพของผลไม้ ทำให้ต่อมาเราก็เริ่มมีการส่งออกโดยใช้เครื่องบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสิงคโปร์ ต่อมาไทยก็เริ่มส่งออกทุเรียนไปยังฮ่องกง มีการจัดตั้งสมาคมโดยผู้ประกอบการส่งออก หลังจากนั้นก็เริ่มส่งออกได้ทุกวัน โดยการใช้การขนส่งทางเรือซึ่งเป็นจุดกำเนิดของ “ทุเรียนอ่อน” เพราะการขนส่งใช้เวลาหลายวัน ในตอนนั้นช่องว่างของการส่งออกทุเรียนอ่อนก็คือ มีการลักลอบขนส่งยาเสพติดด้วยโดยการเอาเนื้อทุเรียนออกแล้วใส่ยาเสพติดเข้าไปแทน ต่อมาเมื่อตลาดได้หวั่นมีปัญหาลดลงตลาดจีนเปิดซึ่งเป็นตลาดใหญ่มาก ตอนนั้นจีนประกาศว่าจะลดตลาดอาหารในอาเซียน ทำให้ตอนนั้นภาครัฐของไทยตื่นตัวกันมาก มีการทำโครงการต่างๆ มากมายเพื่อเตรียมส่งออกสินค้าเกษตรไปจีน รวมถึงการสร้างเส้นทาง R3A ด้วย โดยที่ไม่ค่อยมีการตั้งคำถามว่า “จีนจะให้อะไรเราฟรีๆ จริงหรือ” สิ่งที่ทำให้เกิดเรื่องเหล่านี้คือ ไทยไม่เคยมียุทธศาสตร์ ภาคเกษตรกรรมของไทยมีเรื่องที่ทำกันมาตลาดและยังแก้ปัญหาไม่ได้ นั่นคือ “โค่นตอนถูก ปลุกตอนแพง แย่งกันขาย” ซึ่งสุดท้ายแล้วมันนำไปสู่ “ตายทุกคน” เช่น เมื่อปีที่แล้วสับปะรดแพง แต่ปีนี้ราคาตกลงอย่างมาก เป็นต้น ไทยไม่เคยมีข้อมูลที่เลยว่า ศักยภาพของประเทศไทยสามารถปลูกทุเรียนได้ปีละกี่ตัน

รัฐบาลเวียดนามวางแผนนโยบายเพิ่มการผลิตทุเรียนเพื่อส่งออกไปจีนให้มากขึ้น ขณะเดียวกันนักวิชาการทุเรียนเวียดนามเองก็บอกว่าเวียดนามเริ่มเข้าสู่โซนอันตรายแล้ว เพราะทุเรียนของเวียดนามส่งออกไปจีนถึงร้อยละ 70 อีกร้อยละ 30 บริโภคในประเทศ ซึ่งถ้าเราย้อนมาดูทุเรียนไทยจากสถิติทางการพบว่า ไทยส่งออก

ทุเรียนไปจีนถึงร้อยละ 82 ซึ่งแสดงว่าเราอยู่ในโซนที่อันตรายแล้วเช่นกัน แต่รัฐมนตรีบางท่านยังคงกล่าวว่า “ทำเท่าไรก็ไม่พอขายให้จีน” ขณะนี้เกษตรกรในพื้นที่เริ่มมีความกังวลแล้ว โดยสิ่งที่น่ากังวลคือ ทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ จีนทำทั้งหมด



ภาพที่ ข-4 บรรยากาศระหว่างการเสวนา

ข้อมูลล่าสุดในจังหวัดจันทบุรีพบว่า มีทุนจีนเตรียมมาลงทุนทำสวนทุเรียนพื้นที่กว่า 6,000 ไร่ ซึ่งขณะนี้ก็มีผู้ประกอบการจีนทำสวนทุเรียนโดยผ่านนอมินีและผ่านการแต่งงานกับคนไทย รวมถึงตอนนี้มีการขายต้นทุเรียนไทยไปยังอำเภอผาง จังหวัดเชียงใหม่ กว่า 100,000 ต้น ซึ่งไม่ทราบว่าได้กระจายต่อไปยังที่ใดบ้าง รวมถึงยังขายไปยังเวียดนาม มาเลเซีย และกัมพูชาอีกจำนวนมาก นอกจากนี้ในประเทศเพื่อนบ้านเราอย่าง สปป.ลาว มีบริษัทของเวียดนามไปสร้างสวนทุเรียนบนที่ราบสูงโบลาวน (พื้นที่ปลูกกาแฟดาว) พื้นที่กว่า 10,000 เฮกตาร์ หรือประมาณ 62,500 ไร่ โดยมีแผนส่งออกไปจีนซึ่งจะเป็นคู่แข่งกับไทยโดยตรง

คุณยู เจียรยีนยงพงศ์ ได้กล่าวถึงการลงทุนของจีนในประเทศต่างๆ สรุปดังนี้

ในศตวรรษที่ 21 ประเทศจีนได้ก้าวออกมาอย่างมั่นใจ ตั้งแต่ รัฐบาลจีนซึ่งเป็นผู้อยู่เบื้องหลังที่ให้การสนับสนุนเอกชนและผู้ประกอบการจีน ทั้งด้านโอกาส การสร้างกลุ่มคนรุ่นใหม่ เงินทุน และเทคโนโลยี เรียกได้ว่ามีความพร้อมในทุกเรื่อง จีนกำลังเชื่อม 3 ทวีป คือ เอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ทั้งทางบกและทางทะเลด้วยโครงการ One Belt One Road ถึงตอนนี้จีนวางแผนการเชื่อมต่อต่างๆ เสร็จแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือ การขายเทคโนโลยี คนจีนก็ถูกส่งออกไป (ไม่ได้ส่งออกแต่สินค้าอย่างเดียวแล้ว) อุตสาหกรรมที่เป็นปัญหาในประเทศ

จีนก็จะเอาออกไปตั้งเรียงรายบนเส้นทางรถไฟต่างๆ ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ ต่อไปประเทศจีนก็จะกลายเป็นประเทศสีเขียวเพราะสีน้ำตาลมันออกมาอยู่สองข้างทางรถไฟที่เกิดขึ้น สิ่งที่น่าเป็นห่วงคืออุตสาหกรรมเหล่านี้นั้นจะถูกส่งมาทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือไม่ เนื่องจากกำลังจะมีการสร้างรถไฟลาว-จีน ลงมาถึงเวียงจันทน์แล้ว เพราะจีนมีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติมากทั้งแร่เหล็ก เชื้อเพลิง รวมถึงทรัพยากรในการผลิตไฟฟ้า จีนจะเข้ามาตั้งโรงงานถลุงแร่อยู่ข้างๆ บ้านเราหรือไม่

ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จีนซื้อธุรกิจในประเทศจำนวนมากจนรัฐมนตรีของเยอรมนีต้องออกมาบอกว่าจำเป็นต้องมีการปกป้องเชิงยุทธศาสตร์สำหรับยุโรป เพราะล่าสุดจีนไปซื้อหุ้นบริษัทเดมเลอร์ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์เมอร์เซเดส-เบนซ์ในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 9.69 เป็นเงิน 9,000 ล้านเหรียญ ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่โตมากสำหรับยุโรป หากเจาะลึกในรายละเอียดจะพบว่า บริษัทจีนที่ซื้อบริษัทเดมเลอร์นั้นก็คือ บริษัทเจ้อเจียงจีลี่ ซึ่งก่อนหน้านี้ได้ซื้อหุ้นบริษัทวอลโว่มาจากฟอร์ดแล้วและประสบความสำเร็จอย่างมากในการทำตลาดรถยนต์ในจีน ในออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ก็ประกาศว่า จีนได้ไปซื้อไร่ปศุสัตว์ ไร่ฝ้าย ฟาร์มโคนม ในออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ มีข้อมูลเปิดเผยออกมาว่า จีนเข้าไปซื้อที่ดินในออสเตรเลียเท่ากับร้อยละ 2.5 ของพื้นที่เกษตรกรรมของออสเตรเลีย ในรัสเซีย จีนก็ได้ไปเช่าที่ดินในแถบวลาดิวอสตอค 8,000,000 เฮกตาร์ หรือประมาณ 50,000,000 ไร่ เพื่อทำเกษตรกรรม นอกจากนี้ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เองจีนก็มีการมาเทคโอเวอร์อยู่ด้วย เช่น บริษัท Haier จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้ารายใหญ่ในจีนก็เข้ามาซื้อบริษัท Panasonic ในโซนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดแล้ว เป็นต้น

อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร ได้กล่าวถึงกฎหมายและกฎระเบียบทางการค้าของจีน รวมถึงประเด็นที่ว่าพ่อค้าไทยสามารถไปตั้งแผงขายสินค้าหรือตั้งคลังในจีนเหมือนกับที่พ่อค้าจีนมาทำในประเทศไทยได้หรือไม่

อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร กล่าวว่า กฎระเบียบของจีน กลไกและเศรษฐกิจเครือข่ายของจีน และความริเริ่มของผู้ประกอบการไทย คืออุปสรรคสำคัญของทุนไทยในจีน โดยมีรายละเอียดดังนี้

เรื่องแรก กฎระเบียบของจีน มีประเด็นที่น่าสนใจ 4 อย่างได้แก่ ประเด็นแรกคือ ในภาพรวมแล้วกฎหมายใหญ่หรือกฎหมายกลางไม่ได้ซับซ้อน มีลักษณะเป็นเพียง Frame Work กว้าง ๆ ไม่มีรายละเอียด แต่ที่กฎหมายซับซ้อนคือ กฎระเบียบย่อย ๆ ทั้งจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้งที่เป็นกฎหมายจากฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายบริหาร ซึ่งมีลักษณะพิเศษที่ไม่เหมือนประเทศไทยคือ มีการกระจายอำนาจในการออกกฎระเบียบสูงมาก ความหมายก็คือ ในประเทศไทย ฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งคือรัฐสภาเป็นผู้ออกกฎหมายหรือพระราชบัญญัติ ในพระราชบัญญัตินั้นจะมีรายละเอียดว่า ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องไปออกกฎกระทรวงหรือกฎระเบียบอะไรก็ตาม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะไปออกกฎกระทรวง แต่จะต้องอ้างอิงไปถึงกฎหมายใหญ่ โดยของประเทศไทยจะมีแค่ส่วนกลางเท่านั้น ส่วนภูมิภาคหรือระดับจังหวัดไม่ได้ออกกฎหมายหรือกฎระเบียบอะไรมากมาย แต่ของจีนจะกระจายอำนาจ กล่าวคือ ส่วนภูมิภาคจะออกกฎอะไรก็ได้ โดยมีหลักการสำคัญข้อเดียว คือ อย่าไปออกกฎอะไรที่ขัดกับกฎหมายใหญ่ ดังนั้น แปลว่าบางเรื่องกฎหมายใหญ่อาจจะไม่ได้พูดถึงแต่ส่วนภูมิภาคอาจจะไปออกกฎหมายเพิ่มเติมได้ถ้ามันไม่ขัดกับกฎหมายใหญ่ ประเด็นที่สองคือ รัฐบาลกลางของ

จีนมีอำนาจสูงสุดก็จริงแต่ว่ากฎระเบียบของแต่ละพื้นที่แตกต่างกัน จีนไม่เหมือนสหรัฐ สหรัฐเป็นระบบสหพันธรัฐคือ รัฐบาลกลางกับรัฐบาลมลรัฐแยกกัน สิ่งที่เป็นอำนาจของรัฐบาลมลรัฐ รัฐบาลกลางจะไม่ยุ่ง แต่ของจีนรัฐบาลกลางสั่งการได้หมด แต่จะมีการกระจายอำนาจให้แต่ละมณฑลออกกฎเกณฑ์หรือกฎระเบียบต่าง ๆ ได้ซึ่งแตกต่างจากไทย เนื่องจากไทยมีรัฐบาลกลางมีอำนาจสูงสุดและไม่ได้กระจายอำนาจลักษณะนั้นออกไปในส่วนภูมิภาค

ประเด็นที่สามคือ กฎหมายจีนใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่สูงมาก หลักกฎหมายของยุโรปและอเมริกาคือ เอาไว้ควบคุมเจ้าหน้าที่และใช้จำกัดอำนาจเจ้าหน้าที่รัฐ แต่กฎหมายของจีนจะให้ดุลพินิจเจ้าหน้าที่สูงมาก จีนใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการดำเนินยุทธศาสตร์ของจีน ซึ่งแตกต่างจากยุโรปและอเมริกาที่จะพยายามไม่ให้กฎหมายไปยุ่งกับผู้ประกอบการ ไม่ไปยุ่งกับธุรกิจ จำกัดอำนาจเจ้าหน้าที่รัฐ ประเทศจีนใช้กฎหมายเป็นกลไกในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ขับเคลื่อนนโยบายของรัฐ เพราะฉะนั้นเมื่อไหร่ก็ตาม ถ้าจีนมียุทธศาสตร์และนโยบายที่ชัดเจน กฎหมายก็จะถูกบังคับใช้เพื่อดำเนินการตามนั้น และประเด็นสุดท้ายคือ เรื่องความเข้มงวดเมื่อไหร่ก็ตามที่มีความชัดเจนว่าจะต้องการอย่างไร จีนจะเข้มงวดบังคับใช้ในเรื่องนั้น

ทั้งนี้พอมานพิจารณา การส่งออกผลไม้ไทยเข้าจีน ถ้าไปดูกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องจะพบว่า ผู้นำเข้าจากฝั่งจีนต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศจีนเท่านั้น เป็นบุคคลธรรมดาไม่ได้ แม้ว่าจะอนุญาตให้จดทะเบียนเป็นบริษัททุนจีน 100% เป็นบริษัทร่วมทุนก็ได้ หรือจะเป็นบริษัททุนต่างชาติ 100% ก็ได้ แต่จะมีกฎหมายที่บอกว่า บริษัททุนต่างชาติ 100% สามารถดำเนินธุรกิจอะไรได้บ้าง โดยจะมี list ของกิจกรรมการลงทุนที่แบ่งเป็น “การลงทุนที่ส่งเสริม” (encourage) “การลงทุนที่ควบคุม” (restricted) และ “การลงทุนที่ต้องห้าม” (prohibited) ซึ่งกิจกรรมการส่งออกหรือการค้า (trading) ไม่ได้อยู่ในกิจกรรมที่ควบคุมหรือต้องห้าม แต่ก็ไม่ได้อยู่ในกิจกรรมที่ส่งเสริมด้วยเช่นกัน เพราะฉะนั้น เวลาเจรจากับจีนหรือหารือกับนักกฎหมายจีน เขาจะตอบก่อนเลยว่า สามารถทำได้ เพราะไม่ได้อยู่ใน list ที่ต้องห้าม แต่จริง ๆ แล้วมันไม่่ง่ายที่จะทำ มีความยุ่งยาก เพราะเป็นธุรกิจที่ไม่ได้รับการส่งเสริม เพราะฉะนั้นมันอยู่ที่กระบวนการในการขอ ซึ่งคาดว่าในทางปฏิบัติจริงนั้นยากมาก

มีบทความภาษาจีนที่บอกว่ากิจกรรมทางธุรกิจสามารถดำเนินการได้ แต่รัฐบาลไม่ได้บอกเวลาที่จะอนุมัติ จะอนุมัติภายในวันที่เท่าไร อาจจะยืดเวลาออกไปเรื่อย ๆ และเอกสารประกอบก็มีจำนวนมากและเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน เพราะฉะนั้นข้อเท็จจริงก็คือ บริษัทส่วนใหญ่ที่ทำ Trading company ก็เป็นบริษัททุนจีนนั่นเอง บริษัทต่างชาติมีน้อยมาก นอกจากนี้ตามที่อาจารย์สมพงษ์ได้กล่าวมาแล้วว่า มีกฎระเบียบเกี่ยวกับสุขอนามัย ซึ่งเรื่องพวกนี้จะเกี่ยวข้องกับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ถ้าเขาจะกลั่นแกล้ง เขาก็กักสินค้าไว้ขอเวลาตรวจสอบเพิ่ม เมื่อใช้เวลานานขึ้นก็จะทำให้ผักผลไม้เน่าเสีย มีการเก็บตัวอย่างสารเคมีตกค้างในพืช มีใบรับรองสุขอนามัยว่าไม่มีโรคแมลง ไม่มี SO₂ ตกค้าง การตรวจสอบไทยไม่ได้เข้มงวดแบบนี้ และประเด็นเรื่องเรียกเก็บ VAT 13% ที่หน้าด่าน

ต่อไปเป็นเรื่องที่สอง กลไกและเศรษฐกิจเครือข่ายของจีน ขอให้พิจารณาด้านล่างนี้ ภาพนี้คือภาพของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ซึ่งอวยพรปีใหม่ให้กับพี่น้องประชาชนชาวจีน มีคนจีนไปขยายภาพตู้หนังสือข้างหลัง

และบอกว่าปีนี้ สี จิ้นผิง อ่านหนังสืออะไรบ้าง โดยปีนี้ สี จิ้นผิง อ่านหนังสือเกี่ยวกับเทคโนโลยีและ AI มาก แต่อยากจะให้อีกสิ่งหนึ่งที่หลายคนไม่ได้สังเกตก็คือ โทรศัพท์ที่วางอยู่ด้านหน้า ซึ่งมี 3 เครื่อง เป็นโทรศัพท์สีแดง 2 เครื่อง สีขาว 1 เครื่อง ในจีนมีคำพูดว่าโทรศัพท์สีแดงคือ โทรศัพท์สำหรับพรรคคอมมิวนิสต์ไว้คุยกันติดต่อกันภายในพรรคคอมมิวนิสต์ สี จิ้นผิง เป็นประธานาธิบดีจีนก็จริง แต่ สี จิ้นผิง ยังเป็นเลขาธิการอันดับหนึ่งของพรรคคอมมิวนิสต์ด้วย โทรศัพท์นี้จะบ่งบอกถึงความเป็นสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์ แม้กระทั่งพวกรัฐวิสาหกิจระดับสูง ที่โต๊ะทำงานของเขาจะมีโทรศัพท์สีแดง (แต่ก็มีโทรศัพท์สีขาว) สิ่งที่ต้องการจะบอกคือเครือข่ายที่ว่าก็คือ (1) เครือข่ายพรรคคอมมิวนิสต์ พรรคคอมมิวนิสต์เป็นเหมือนคลับ ใครเข้าไปเข้าไปอยู่ในนั้นก็เริ่มสัมพันธ์กับราชการ รัฐบาล ซึ่งธุรกิจเองก็มีธุรกิจที่เป็นสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์ เรามองเป็นเอกชนจริง ๆ แล้วเขามีสมาชิก เขาสามารถที่จะติดต่อเครือข่ายในส่วนนี้ได้ (2) รัฐวิสาหกิจจีน และ (3) เครือข่ายญาติพวกพ้อง ซึ่งเราเรียกว่า “กวนซี” ซึ่งอันนี้เราพูดกันมากกว่าเป็นเรื่องโครงสร้างและเกมการค้า เขามาเพื่อเข้ามาเป็นเครือข่าย ญาติพวกพ้อง ทำกัน กลุ่มนี้ไปทำตรงนี้ ญาติอีกกลุ่มหนึ่งไปทำ ส่งทอดต่อกันเป็นสายสัมพันธ์ เป็นเครือข่ายของสายการผลิต สายห่วงโซ่ของระบบค้าขาย

และเรื่องสุดท้าย ผู้ประกอบการไทย ซึ่งพบว่ามีอุปสรรคมากมาย ทั้งอุปสรรคด้านภาษา การเข้าใจเกมธุรกิจ คนจีนจะไม่เหมือนกับคนไทย เขาจะมาลงทุนเมืองไทย เขาจะไปศึกษาเกมธุรกิจคนไทยมีอะไรบ้าง แต่เขาจะคิดว่าเขาจะทำไมถึงจะเปลี่ยนเกมธุรกิจตรงนี้ เช่น ตอนแรกมีถังไทย เขาก็จะคิดแล้วว่าจะทำไมถึงจะตัดตอนถังไทย ไปซื้อกับสวนได้เลย คนไทยที่จะไปลงทุนที่จีนอาจจะศึกษาเกมธุรกิจแล้วเห็นว่ายากเกินไป ก็จะถอยทัพกลับมาเมืองไทย คนไทยพอใจกับผลกำไร ผลประโยชน์ในปัจจุบัน



ภาพที่ ข-5 ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงกล่าวอวยพรปีใหม่แก่ประชาชนจีน

ทั้งนี้ทำไม่ถึงเห็นว่าทุนจีนในไทยเต็มไปหมด ก็คงต้องบอกว่าส่วนหนึ่งเพราะ กฎระเบียบของไทยมีการบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ กลไกและเครือข่ายเศรษฐกิจของไทยไม่เข้มแข็ง และความริเริ่มของผู้ประกอบการจีนคือลักษณะของผู้ประกอบการจีนมาไทยง่ายกว่าไปปักกิ่ง เพราะว่าในเมืองจีนมีระบบ

ทะเบียนราษฎร์ ระบบ “หัวโขว่” จำกัดพื้นที่ จำกัดการเคลื่อนย้าย การแข่งขันในจินตคติเดิมมาก ไม่ได้ง่าย และอีกอันหนึ่งคือการถ่ายเงินออกนอกประเทศหมายความว่า ทุนจีนมาเพิ่มต้นทุนของเงินทุนเขาถูก บางที่มีการส่งเสริมจากภาครัฐ มีการกู้เงิน แต่บางที่ก็เป็นการถ่ายโอนเงินสีเทาออกจากเมืองจีนมาด้วย เนื่องจากในจีนคนไม่รู้ว่าจะถูกตรวจสอบ Corruption เมื่อไหร่ พวกเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นเขาก็เอาเงินพวกนี้ถ่ายออกมาต่างประเทศ อันนี้ก็คือ เป็นส่วนแรกที่ผมอยากจะพูดถึงว่าเมื่อดูทุนไทยในจีนเปรียบเทียบกับทุนจีนในไทยแล้วความยากง่ายต่างกันมาก

ผศ.ดร. ประมวล สุธีจารูวัฒน ได้กล่าวถึง Global Competitiveness Index สรุปดังนี้

World Economic Forum อธิบายกลไกขับเคลื่อนสำคัญของประเทศว่ามีลักษณะดังนี้ ประเทศด้อยพัฒนาจะขับเคลื่อนด้วยปัจจัยการผลิต (Factor-Driven) ลักษณะสำคัญคือ มักเน้นที่ปริมาณทรัพยากรต่างๆ เช่น มีประชากรเท่าไร มีโรงเรียนกี่แห่ง มีโรงพยาบาลกี่แห่ง เป็นต้น และเน้นอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศว่าในแต่ละปีจะมีอัตราการเติบโตเท่าไร ประเทศกำลังพัฒนาจะขับเคลื่อนด้วยประสิทธิภาพ (Efficient-Driven) นั่นคือ มุ่งเน้นว่าประเทศมีประสิทธิภาพหรือมีขีดความสามารถในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในประเทศมากน้อยเพียงใด และประเทศพัฒนาแล้วจะขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม (Innovation-Driven)

ประเทศด้อยพัฒนาจะดำเนินนโยบายด้วยการวางแผนและจัดตั้งองค์กรต่างๆ ที่จะทำหน้าที่เป็นองคาพยพในการพัฒนาประเทศ สนใจพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งต้องเข้าใจว่าโครงสร้างพื้นฐานตามนิยามของ World Economic Forum ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ 1) Basic Infrastructure ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างพื้นฐานเช่น ถนน สะพาน ท่าเรือ รถไฟ เป็นต้น 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านการศึกษา และ 3) โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี 4) โครงสร้างพื้นฐานด้านการวิจัยและพัฒนาต่างๆ สังเกตว่าเป็นความหมายกว้างกว่าที่เราเข้าใจกัน รวมถึงสนใจพัฒนา Macro-Economic และด้านสาธารณสุข เมื่อขยับเป็นประเทศกำลังพัฒนาจะเริ่มสนใจพัฒนาใน Higher Educations พัฒนา Goods Market Efficiency พัฒนา Market Size สังเกตว่าเราให้ความสำคัญกับ Market Size ด้วย ตัวอย่าง เมื่อ Alibaba เข้ามาในเมืองไทยสิ่งแรกที่เขายกมาบอกเราคือ Alibaba มีผู้ซื้อที่เป็น Active user สูงถึง 500,000,000 คน Alibaba ไม่ใช่ร้านค้าออนไลน์แต่เป็นตลาดออนไลน์ ดังนั้น เขาจึงใช้ Market size มาเป็นจุดขายของแพลตฟอร์ม จึงอยากจะเน้นย้ำว่า ประเทศไทยอยู่ในระดับประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งหากอยากส่งเสริมประเทศตัวเอง การพัฒนาตลาดของตัวเองเป็นเรื่องสำคัญ ต่อมาสิ่งที่ประเทศกำลังพัฒนาควรมุ่งเน้นคือพัฒนาตลาดแรงงาน (Labor Market Efficient) การบริหารจัดการและการเตรียมกำลังคนของประเทศเป็นสิ่งที่สำคัญซึ่งขีดความสามารถนี้จะถูกต่อยอดไปสู่สิ่งสำคัญที่ต้องพัฒนาอีกด้านหนึ่งนั่นคือ ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (Technological Readiness) หากประเทศไทยอยู่ในกลุ่มที่เรียกว่าเป็นประเทศกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีการลงทุนและส่งออกสินค้าสูง แต่หากมองย้อนกลับมาที่คนในประเทศจะพบว่า ขีดความสามารถของคนในประเทศอาจจะถูกพัฒนาไม่ทันระดับเทคโนโลยีที่ต้องการซึ่งเป็นเรื่องที่น่ากังวล ตามกล่าวมาทั้งหมดต้องการจะชี้ให้เห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบประเทศไทยกับประเทศจีน ก็ต้องถามกลับว่าโครงสร้างพื้นฐานที่เราากำลังเร่งลงทุน เช่น รถไฟความเร็วสูงสายต่างๆ เป็นต้น

การลงทุนเหล่านี้ได้เชื่อมโยงมาสู่ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (Technological Readiness) การพัฒนาขีดความสามารถของคนไทย และเรื่องของพัฒนาตลาดหรือไม่ อย่างไร เมื่อมองในเรื่องการค้าไม่ว่าจะเป็นการค้าทุเรียนการค้าลำไยก็แล้วแต่เป็นมิติหนึ่ง มิติที่สองที่ต้องมองก็คือ เทคโนโลยีที่จะไปรองรับหรือสนับสนุนธุรกรรมการค้าเหล่านี้ถูกพัฒนาขึ้นหรือเตรียมพร้อมไว้อย่างไร และมิติที่สาม คนที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจนี้ถูกเตรียมพร้อมไว้อย่างไร

การเสวนาในรอบถัดไปจะเป็นการเสวนาเพื่อหาทางออกสำหรับการค้าสินค้าเกษตรกับจีนภายใต้เงื่อนไขต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยเริ่มด้วย อ.ดร.อาร์ม ตั้งนิรันดร ซึ่งได้ตอบคำถามว่า ทำไมถึงจีนถึงสามารถเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทยได้และไทยสามารถแก้ปัญหานี้ได้อย่างไรบ้าง สรุปได้ดังนี้

คำตอบแรกของคำถามเป็นประเด็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ไปถึงจีนถึงสามารถเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย เพราะมีอำนาจต่อรองใช่หรือไม่ จากที่อาจารย์สมพงษ์ได้กล่าวไปแล้วว่า ตลาดจีนเป็นตลาดสินค้าเกษตรที่สำคัญของไทยเพราะไทยไม่มีตลาดอื่นเลย และคนจีนเองก็ใช้ประโยชน์จากกลไกและเศรษฐกิจเครือข่ายของจีน เขาแค่มารับซื้อ และหลังจากนั้นเขาก็ใช้กลไกและเครือข่ายของเขาต่อไปจนถึงขั้นการส่งออกแต่ว่าเขาสามารถทำได้อย่างไร หลายคนตั้งข้อสังเกตว่ากิจกรรมดังกล่าวถูกกฎหมายหรือไม่ อันดับแรกรูปแบบนามินี (Nominee) มีหลายรูปแบบ ตั้งแต่แบบที่นักกฎหมายคิดว่าเป็นรูปแบบที่ถูกกฎหมาย เช่น สัดส่วนถือหุ้น 51:49 (พรบ.ประกอบธุรกิจคนต่างด้าว) โดยดูจากสัดส่วนการถือหุ้น แต่ไม่ได้ดูเรื่องอำนาจการควบคุมบริษัท หมายถึง ว่าบางทีมีหุ้น 51:49 แต่หากจริงพิจารณาข้อบังคับวิธีการของแจกหุ้นต่างๆ อำนาจควบคุมไปอยู่ที่อีกฝั่งหนึ่ง ลักษณะนี้กฎหมายไทยมักคิดว่าถูกต้องตามกฎหมาย แต่ว่าถ้าเราคิดลึกลงไปจริงๆ จะเห็นว่ามันมีปัญหา อย่างเช่น ไปเอาคนขับรถมาเป็นนามินี คนขับรถไม่มีทางที่จะมีศักยภาพที่จะมีหุ้นลักษณะนั้น อย่างนี้ก็จะผิดชัดเจน

ตาม พ.ร.บ. การประกอบธุรกิจคนต่างด้าว สิ่งที่จะต้องขออนุญาตเพราะเป็นธุรกิจให้บริการ เป็นกิจการที่อยู่ในข่ายบัญชีต้องขออนุญาต ต้องมีกรรมการมาพิจารณา การแก้ปัญหาคือต้องไปตรวจสอบว่าเงินขออนุญาตจริงหรือไม่ ในกรณีพ.ร.บ. แข่งขันทางการค้า จะเกี่ยวข้องเมื่อมีการตกลงร่วมกันเพื่อกำหนดราคา ในกรณีของพ.ร.บ. การทำงานของคนต่างด้าว คนจีนที่เข้ามาเขามีใบอนุญาตหรือไม่ เข้ามาเป็นนักท่องเที่ยว แต่ว่าเข้ามาทำธุรกิจหรือไม่ สิ่งส่งออกมีใบ GAP หรือ GMP ของกระทรวงเกษตรจริง หรือว่าใช้วิธียืมใบ GAP และ GMP ของคนอื่น เสียภาษีถูกต้องหรือไม่ สิ่งเหล่านี้คือเรื่องของ การบังคับใช้กฎหมาย

คำถามที่อยากจะเพิ่มเติมเข้าไปก็คือ อันดับแรกนโยบายของไทยชัดเจนหรือยัง เพราะว่าทางหน่วยงานรัฐบางแห่งบอกว่า เงินจริง ๆ ก็ไม่ได้เลวร้ายนะ เพราะว่าเกษตรกรขายผลผลิตได้ราคาสูงขึ้น ไม่น่าไปยุ่งอะไรกับเขา แต่บางคนบอกว่าต่อไปในอนาคตเงินจะเป็นผู้กำหนดราคาเองหรือไม่ ประเทศไทยมีความชัดเจนหรือยัง ยกตัวอย่างเกี่ยวกับรูปแบบนามินี 51:49 จริง ๆ มีประวัติศาสตร์กฎหมายอยู่ก็คือ มีช่วงหนึ่งมีการโต้เถียงกันว่าทำแบบนี้ 51 (ไทย) 49 (ต่างชาติ) แต่พอไปดูอำนาจการควบคุมกลับไปอยู่ที่คนต่างชาติ เป็นการผิดวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมายหรือไม่ ในอดีตทฤษฎีนิติศาสตร์ว่า “ผิด” ผิดเจตนารมณ์ทำอย่างนี้ได้ ตอนนั้นขุนนางกันทั้งประเทศ เพราะว่า ตอนนั้นยังไม่ใช่คนจีน เป็นนักลงทุนยุโรปและอเมริกา

แต่คนไทยตกใจกันหมด กลัวนักลงทุนยุโรปและอเมริกาจะถอยทัพกลับหมด ทำอย่างนี้ไม่ได้ ทำอย่างนี้แล้วเราเสียหายมาก เลยไปออก พ.ร.บ. ที่กำหนดชัดเจนเลยว่า พิจารณาเพียงแค่สัดส่วนการถือหุ้น เพราะฉะนั้นเรื่องนี้ ถ้าเป็นในวงการกฎหมายจะถือว่าค่อนข้างที่มีความชัดเจนแล้ว ว่าเราให้ ผมแค่ยกประเด็นนี้มาเป็นตัวอย่างเพื่อชี้ให้เห็นว่า บางทีเรายังไม่แน่ใจว่าเราต้องการอะไร นโยบายเราต้องการอะไรกันแน่ แล้วเราคิดต่อหรือยัง ถ้าไม่มีสิ่งจูงใจมันจะมีอะไรมาแทนที่ จะกลายเป็นล้งไทยแทน เป็นพ่อค้าคนกลางแต่ว่าเป็นคนไทย หรือว่าเป็นผู้ประกอบการไทยที่จะใช้โมเดลธุรกิจแบบไหน จะพัฒนาโมเดลธุรกิจอย่างไร แล้วจะเชื่อมกับตลาดเงินอย่างไร เรื่องพวกนี้เป็นเรื่องที่ผมคิดว่าเราต้องคิดต่อไป ไม่ใช่แค่คิดง่าย ๆ คนไทยมีลักษณะว่าเราจะคิดว่าเอาหรือไม่เอา ยอมหรือห้าม แต่ผมว่ามันต้องการรายละเอียดที่ชัดเจนกว่านี้

ตอนนี้เริ่มคุยกันมากขึ้นถึงเรื่องของการปฏิรูปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เพราะว่า กฎหมายที่กล่าวถึงมานี้ใช้มาหลายสิบปีแล้ว ไม่ได้แก้ไขกันมานานแล้ว และนิยามของคนต่างด้าวจะนิยามอย่างไร จะพิจารณาถึงอำนาจการควบคุมด้วยหรือไม่ และการตั้ง List ของธุรกิจต่าง ๆ กิจกรรมใดต้องขอ หรือไม่ต้องขออนุญาต ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ถ้าตามกฎหมายการบริการทั้งหมดไม่ได้คือต้องขออนุญาต บริษัทคนต่างด้าวทำไม่ได้ แต่พอมีข้อจำกัดมาก อย่างนี้กลายเป็นว่านักลงทุนจีนหันไปใช้รูปแบบนอมินีหรือรูปแบบอื่นหมด

คุณยู เจียรยีนยงพงศ์ ได้เสนอทางออกเพื่อให้นักลงทุนไทยแข่งขันกับนักลงทุนจีนได้อย่างไรบ้าง ดังนี้

โอกาสต่างๆ ของคนจีนรุ่นใหม่ที่มาศึกษาในไทยสูงมาก คนจีนในยุคเริ่มแรกที่เข้ามาเรียนในไทยพอกลับไปไม่มีอะไรเกิดขึ้นแต่ในปัจจุบันพอมาเรียนแล้วมาดูช่องทางทำธุรกิจ มาดูช่องทางการลงทุน รวมถึงมาดูตลาดการค้าต่างๆ ด้วย พอเรียนจบกลับไปส่วนใหญ่ถูกจ้างงานเกือบทั้งหมดโดยเฉพาะบริษัทที่ต้องการมาขยายตลาดในประเทศไทย นักศึกษาพวกนี้นอกจากได้ความรู้เรื่องตลาดแล้ว ยังได้ภาษาอีกด้วยหลายคนกลับไปเป็นไคต์และหลายคนก็กลายเป็นพนักงานของบริษัทจีนที่มาเปิดตลาดในไทย แล้วถูกส่งมาไทยเพื่อมาสานต่อกิจการของบริษัทที่วางแผนไว้ เพราะคนจีนจะไว้วางใจคนจีนด้วยกันมากกว่า จึงมักจ้างคนจีนมากกว่าจ้างคนไทย จะเห็นว่า โอกาสของคนรุ่นใหม่ในจีนค่อนข้างสูงในการมาทำงานในไทย นอกจากมาในรูปแบบนักศึกษาที่มาเรียนในไทยแล้วปัจจุบันยังมาในรูปแบบของนักท่องเที่ยวยุคด้วย

สำหรับนักธุรกิจที่เข้ามาในเมืองไทย กลุ่มแรกเป็นนักลงทุนที่อยากจะมาลงทุนจริงๆ ก็เดินทางเข้ามา แต่อีกกลุ่มหนึ่งคือคนที่ไม่มีที่ยืนในจีนแล้วจึงต้องออกมาทำธุรกิจในประเทศ เพราะในจีนมีการแข่งขันสูงมากและการรองรับประชากรในจีนก็ไม่พอ เช่น ปีนี้มีคนสมัครเรียนมหาวิทยาลัยในจีน 9 ล้านคน แต่จีนรับได้เพียง 7 ล้านคน ดังนั้นจะมี 2 ล้านคนที่ไม่มีการเรียน แต่จีนจะมีแผนรองรับคือสนับสนุนให้ออกมาเรียนต่างประเทศ โดยมีไทยเป็นเป้าหมายหลักที่จะเดินทางมาศึกษาด้วย คนกลุ่มนี้อยู่ที่จีนไม่มีที่ยืนแต่มาอยู่ที่ไทยมักมีเป้าหมายชัดเจน คือมาทำมาหากินหรือทำธุรกิจที่ประเทศไทยและยังนำของจากไทยไปขายที่จีนได้ด้วย ส่วนใหญ่นักศึกษาจีนที่มาเรียนมหาวิทยาลัยรัฐของไทยมักจะมีเป้าหมายมาศึกษาของหน่วยงานรัฐบาลแบบเจาะลึก ส่วนนักศึกษาที่มาเรียนที่ ABAC ส่วนใหญ่กลับไปจะเป็นพ่อค้า เรียกได้ว่า นักศึกษาจีนที่มาในไทยมาเพื่อหาช่องทางทำธุรกิจด้วย ไม่ได้มาเรียนอย่างเดียว โอกาสของคนรุ่นใหม่จีนจึงถือว่าสูงมาก

ผศ.ดร.ประมวล สุธีจรรวฒน ได้เสนอวิธีการแก้ปัญหาการค้าสินค้าเกษตรของไทยกับจีน 2 วิธี ดังนี้

1) เมื่อเราคุยกรณี R3A จริงๆ แล้วไม่ใช่เส้นทางใหม่ แต่มีการใช้งานผ่านมาแล้วประมาณ 10 ปี ต้นตอของเรื่องคือความพยายามทำ FTA อาเซียน-จีน เริ่มต้นเมื่อปี 2546 แล้วจึงมาทำเส้นทาง R3A ในช่วงปี 2551 ประเด็นที่น่าสนใจคือ Business model ที่เกิดขึ้นในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา คือกลุ่มพ่อค้าจีนต้องการขนส่งสินค้าเกษตรมาขายที่ไทย ช่วงแรกเริ่มคือผู้ส่งออกจากจีนคงจะประสบปัญหาพอสมควร เพราะกลุ่มผู้นำเข้าไทยขยับตัวเข้า จึงเกิดอาการล้าเส้น โดยมีกลุ่มทุนจีนส่วนหนึ่งเข้ามาเป็นผู้นำเข้าในเมืองไทย กล่าวคือ ผู้ส่งออกชาวจีนทำงานร่วมกับผู้นำเข้าชาวจีนที่อยู่ในเมืองไทย เมื่อเริ่มเข้าใจรูปแบบ Business model แล้วก็ขยับจากการเป็นผู้นำเข้ากลายเป็นผู้ส่งออกผลไม้ชาวจีน ขยับไปทำธุรกิจจริง และขยับไปครอบงำส่วน ซึ่งก็จะเป็นภาพเดียวกับ Alibaba แต่จะแตกต่างกันคือเป็นตลาดดิจิทัลแบบไร้พรมแดน แต่ความสนใจของ Alibaba คือมีศูนย์ Logistic provider ในประเทศไทย ซึ่งอยากชวนให้คิดว่าทำยังไงให้ต่างคนต่างถอยกลับไปยืนที่ดินแดนของตัวเอง คือจะทำยังไงให้ผู้ส่งออกคนจีนคุยกับผู้นำเข้าคนไทย ในทางกลับกันผู้ส่งออกไทยคุยกับผู้นำเข้าจีน นั่นคือ ผมเสนอให้ประเทศไทยมี Platform เหมือนกับที่ Alibaba ทำ แล้วกลไกที่เกิดขึ้นคือทำให้ Platform ของไทยคุยกับ Platform ของจีน ซึ่งจะไม่เกิดการล้าเส้น กล่าวคือ ต่างคนต่างทำหน้าที่ของตนเองในรูปแบบ virtual

2) ลูกศิษย์ของผมคนหนึ่งซึ่งตอนนี้อยู่ที่ประเทศจีนได้เล่าให้ผมฟังว่า อาจารย์ที่ปรึกษาของเขาได้รับโจทย์มาจากรัฐบาลจีนว่า จะทำยังไงที่ส่งเสริมการใช้มาตรฐานอุตสาหกรรมของจีนให้แพร่หลายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเมื่ออาจารย์ที่ปรึกษารู้ว่าลูกศิษย์ผมคนนี้เป็นคนไทยก็ได้ให้โจทย์แก่เขาว่า ให้มาศึกษาว่าประเทศมีมาตรฐานการทำชิ้นส่วนรถไฟฟ้าความเร็วสูงและรถไฟฟ้าประเภทอื่นอย่างไรบ้าง และประเทศไทยได้ทำมาตรฐานรถไฟสำหรับประเทศไทยไว้อย่างไรบ้าง ซึ่งประเด็นนี้มีความสำคัญมากเพราะเมืองไทยไม่ได้ทำเรื่องมาตรฐานที่เป็นของไทยเลย เช่น จีนตอนใต้เริ่มทำรถไฟฟ้าความเร็วสูง จีนได้จ้างบริษัทผลิตรถไฟจาก 4 ประเทศโดยตั้งเงื่อนไขว่าแต่ละบริษัทต้องออกแบบและผลิตรถไฟภายใต้มาตรฐานที่จีนกำหนดเท่านั้น เพื่อให้รถไฟในแต่ละเส้นทางสามารถเดินรถหรือใช้งานร่วมกันได้ เป็นต้น หันกลับมามองที่ประเทศไทยจะพบว่า เราไม่สามารถนำรถไฟ BTS ไปวิ่งบนรางของ MRT ได้ ใช้อะไหล่ร่วมกันไม่ได้ แม้ว่าเราจะซื้อมาจากบริษัทผลิตเดียวกันก็ตาม ดังนั้น หากมองมาที่การค้าผลไม้ ประเทศไทยควรมีการกำหนดมาตรฐานการค้าอย่างมีระบบ

คุณปราโมช ร่วมสุข ได้เสนอให้หาเจ้าภาพหรือหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบเกี่ยวกับการค้าผลไม้ เช่น ทูเรียน เป็นต้น โดยวางแผนและพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพราะประเทศไทยตอนนี้ไม่มีเจ้าภาพหรือหน่วยงานรับผิดชอบอย่างเป็นทางการ โดยเสนอว่าอาจจำเป็นต้องใช้มาตรา 44 เข้ามาจัดการจึงจะสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

สำหรับการพัฒนาคนคิดว่าเจ้าหน้าที่รัฐทำมาผิดทางเพราะไปเน้นที่การฝึกอบรมเป็นหลัก ทุกวันนี้มีการฝึกอบรมอะไรต่างๆ มาก วันเดียวมี 3-4 งาน เพราะเร่งใช้งบประมาณกัน งานอบรมมากเสียจนคนเข้าร่วมอบรมไม่พอสำหรับงานที่จัด จนเกิดการจ้างเพื่อให้คนไปอบรม และมักจะสรุปผลแค่ได้จัดงานฝึกอบรมเสร็จสิ้น

แล้ว แต่ไม่ได้มีการติดตามผลว่าได้นำความรู้ที่ได้มาใช้ประโยชน์จริงหรือไม่ รวมถึงบางกระทรวงยังคงทำสิ่งที่ล้าสมัย เช่น จัดงานแฟร์ ออกранขายของ ในขณะที่คนรุ่นใหม่หันไปใช้การซื้อขายออนไลน์ เป็นต้น และควรมีการปรับกระบวนการคิดของผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานรัฐให้ทันต่อโลกด้วย สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นเพราะเราไม่มีผู้รับผิดชอบหลัก ซึ่งส่งผลให้เราไม่มียุทธศาสตร์ พอสิ่งเหล่านี้ไม่เกิดขึ้นจึงเกิดคำถามต่อไปอีกว่า มาตรฐานทุเรียนไทยอยู่ที่ไหน คำตอบคือ อยู่ที่จีนกำหนดอยู่ที่ล้งจีนกำหนด จะเอาทุเรียนขึ้น จะต้องใส่กล่องแบบนี้ ที่ผ่านมามีปัญหาเรื่องตะกร้ามังคุด มีบริษัทจีนในไทยไปสร้างตะกร้าแบบใหม่และไปจดสิทธิบัตรตะกร้า ต่อมาทางฝั่งจีนก็กำหนดว่าต้องใช้ตะกร้าแบบนี้ไม่เช่นนั้นราคาตก พอบริษัทอื่นๆ ไปใช้ตะกร้าแบบนี้ บริษัทดังกล่าวก็ฟ้องศาลว่าละเมิดลิขสิทธิ์



ภาพที่ ข-6 ตอบคำถามในห้องเสวนา

และสุดท้าย รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ได้กล่าวสรุปการเสวนา ดังนี้

การแข่งขันการค้าระหว่างประเทศ รูปแบบของการแข่งขันมันเปลี่ยนไป ในยุคแรกเป็นยุคที่แต่ละประเทศตั้งรับในประเทศและแข่งขันกันส่งออกสินค้า ยุคที่สองเป็นยุคที่ส่งออกพ่อค้า คือการเอาพ่อค้าไปอยู่ต่างประเทศ เพื่อนำเข้าสินค้าจากประเทศตัวเองเข้าไปขายในประเทศที่ส่งพ่อค้าไป และยุคที่สามคือส่งออกแพลตฟอร์มในการค้า ซึ่งมี 2 ประเภทคือ แพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซซึ่งจะดูแลข้อมูลทุกอย่างไป และแพลตฟอร์มที่สองคือ มาตรฐานสินค้า ซึ่งถ้าสามารถคุมแพลตฟอร์มสองประเภทนี้ได้เท่ากับสามารถควบคุมการเชื่อมโยงการค้าทั้งระบบและควบคุมเคลื่อนไหวของสินค้าทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละประเทศได้ เวลาเราพูดถึงศูนย์กลางเราชอบกล่าวถึงนโยบายการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง แต่การเป็นเป็นเพียงแค่ศูนย์กลางขนส่ง มันจะทำให้ประเทศไทยเป็นเพียงแค่ทางผ่าน รถวิ่งไปวิ่งมาโดยเราไม่ได้อะไร สุดท้ายของการเป็นศูนย์กลางจริงๆ คือ

“เป็นผู้บัญชาการทางการค้าทั้งระบบ” สิ่งที่เราจะอยากเห็นคือ สินค้าวิ่งไปไหนก็ได้ไม่เป็นไร แต่เราต้องเป็นคนบงการทั้งหมดและสามารถสร้างกำไรได้จากการค้าเหล่านั้น

และในเวลาที่ Alibaba เข้ามา มีรัฐมนตรีหลายท่านออกมาบอกว่าโลกมันเปลี่ยนแล้วนักธุรกิจไทยต้องปรับตัว สิ่งที่ดีอีกก็คือ ขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยส่วนหนึ่งต้องอาศัยระบบนิเวศทางธุรกิจ (Ecosystem) จากภาครัฐ ซึ่งระบบนิเวศทางการค้าการลงทุนของไทยไม่เอื้อเลย แต่รัฐชอบบอกว่าให้เอกชนไทยเป็นหัวหอก ถ้าอยากจะเลียนแบบจีนต้องมองลึกๆ ซึ่งจะเห็นว่าเบื้องหลังของเอกชนจีนคือรัฐจีนทั้งนั้นเลยที่เราพูดกันมาทั้งหมด จะเห็นว่ารัฐจีนได้สร้าง Ecosystem ให้ผู้ประกอบการของเขาเก่งขึ้นทั้งนั้น แต่หน่วยงานราชการไทยชอบออกมาบอกให้เอกชนไทยปรับตัว แต่ไม่เคยออกมาบอกว่าตัวราชการเองจะปรับตัวเมื่อไหร่และอย่างไร ราชการยังคงติดกรอบเป็นประเทศส่งออกสินค้าอยู่ ทั้งๆ ที่รูปแบบการค้าได้เปลี่ยนไปเป็นการส่งออกแพลตฟอร์มแล้ว เรายังดีใจกับตัวเลขส่งออกสินค้าอย่างเดียวคือเรายังติดกรอบเดิมของการค้าระหว่างประเทศ สุดท้ายคงต้องบอกว่า เจ้าหน้าที่รัฐทั้งหลายคงต้องปรับ Mindset ได้แล้ว ยุคนี้ให้เอกชนปรับตัวอย่างเดียวไม่พอแล้วและต้องออกแบบระบบนิเวศทางธุรกิจใหม่ทั้งหมด



ภาพที่ ข-7 ถ่ายรูปหมู่ร่วมกัน