

# ระเบียบเศรษฐกิจ R3A

## กับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน



ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ หรือที่นิยมเรียกกันตามหมายเลขเส้นทางว่า ถนน R3A คือทางหลวงนานาชาติที่เชื่อม กรุงเทพฯสู่จังหวัด เชียงรายด้วยทางหลวงหมายเลข 1 พหลโยธินของประเทศไทย จากนั้นข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ที่อำเภอ เชียงของ สู่เมืองห้วยทราย ของสปป. ลาววิ่งผ่านแขวงหลวงน้ำทา สู่ชายแดน สปป.ลาว - จีน ที่เมืองบ่อหาน จากนั้นใช้เส้นทางด่านในประเทศจีนจาก เมืองบ่อเต็น (Mohan) สู่เขตปกครองตนเองชนชาติไท-สิบสองปันนา ซึ่งมี เมืองเอกคือ จิงหง (Jinghong หรือ เชียงรุ่ง) และเชื่อมด้วยทางด่วนมอเตอร์เวย์เข้าสู่มหานครคุนหมิง (Kunming) เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน อีกหนึ่งมณฑลที่ทางการจีนหมาย มั่นจะให้เป็ปากประตูสู่อินทรมณฑลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS)

เส้นทาง R3A มีระยะทาง 1,888 กิโลเมตร จากทอม-คุนหมิง นับเป็นหนึ่งในเส้นทางที่สั้นและใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดในการขนส่งสินค้า ระหว่างไทย-จีน คนจีนนิยมเรียก เส้นทางนี้ว่า **คุนหมิง กงลู่ 昆曼公路** ซึ่งแปลตรงตัวเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ

เส้นทางนี้ถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งกับฝ่ายไทย โดยเฉพาะเกษตรกรและผู้ค้าผู้ส่งออกสินค้าเกษตร เพราะทางการจีนอนุญาตให้มีการนำเข้าผัก และผลไม้เข้ามาในประเทศจีนได้เพียง 9 เมืองท่าทางทะเล (กว๋างดุง, เหลียวหนิง, ซานตง, ปักกิ่ง, เซียงไฮ้, หนิงโป, เซี่ยเหอหมิน, นานจิง และเทียนสิน) และ 2 เมืองการค้าชายแดน (บ่อหาน มณฑลยูนนาน และ โฮยวอ มณฑลกว่างสี) เท่านั้น ดังนั้นเส้นทางขนส่งทางบกที่ต้นทุนต่ำที่สุด และ

ระยะทางสั้นที่สุดจึงเป็นการเดินทางด้วยถนน R3A

แม้ปัจจุบันถนนหลายสายที่เชื่อมโยไทยผ่าน สปป.ลาว เวียดนาม และจีน จะอยู่ในสถานะที่สามารถใช้ขนส่งสินค้าได้ แต่ปัญหาเรื่องกฎระเบียบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitations: TFs) ยังไม่มีการบังคับใช้อย่างแท้จริง ข้อตกลงและบันทึกความเข้าใจ อาทิ บันทึกความเข้าใจในการริเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Implementation of the Cross Border Transport Agreement- MOU on the IICBTA) ก็มีเพียงบนเส้นทางระเบียงตะวันตกตะวันออก (East-West Economic Corridor, เส้นทางจากมุกดาหาร/นครพนม เข้าสู่ สปป.ลาว ผ่านเวียดนาม และเข้าจีนทางกว่างสี) เท่านั้น ซึ่งก็มีระยะทางที่ไกล และต้องใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าเส้นทาง R3A

บนเส้นทาง R3A เองแม้จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าคือพิธีสารการขนส่งผลไมระหว่างไทยกับจีนผ่านประเทศที่ 3 บนเส้นทาง R3A แต่ในทางปฏิบัติ พิธีสารนี้ก็มีผลผูกพันเฉพาะไทยและจีน ในขณะที่ สปป.ลาว ยังไม่เห็นประโยชน์จากการที่จะให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านจากไทยไปสู่อิน และจากจีนสู่ไทยโดยไม่มีการทำธุรกรรมที่เกิดประโยชน์ในทางเศรษฐกิจใน สปป.ลาว

นั่นทำให้ในทางปฏิบัติ สินค้าเมื่อข้ามชายแดนจากไทยเข้าสู่ สปป.ลาว จะต้องถูกขนถ่ายจากรถบรรทุกไทยขึ้นรถบรรทุกลาว และอีกครั้งที่ชายแดน สปป.ลาว-จีน ที่สินค้าต้องถูกขนถ่ายจากรถบรรทุก สปป.ลาว ขึ้นรถบรรทุกของผู้ประกอบการชาวจีน นั่นทำให้เกิดการเสียเวลา การขนส่ง



เศรษฐีสวน  
จุฬาทักษะ

■ ผศ.ดร.ปิติ ศรีแสงนาม  
ศูนย์อาเซียนศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ล่าช้า เกิดการแตกหักเสียหายบอบช้ำของสินค้าที่ขนส่ง โดยเฉพาะสินค้าผักผลไม้ซึ่งเน่าเสียและบอบช้ำง่าย ทำให้ต้นทุนต่อเที่ยวการขนส่งเพิ่มขึ้นอีกในราว 600 หยวน หรือ 3,000 บาท โดยไม่จำเป็น และที่สำคัญกว่านั้นคือทางการ สปป.ลาว เองก็ไม่เห็น

ความจำเป็นในการบำรุงรักษาเส้นทางที่ตนเองไม่ได้ใช้ประโยชน์ ดังนั้นสภาพถนน R3A ในช่วงเวลาที่ผ่านมามี จึงเป็นถนนที่ขาดการซ่อมบำรุง

คำถามที่สำคัญคือ ทำอย่างไร จะให้ สปป.ลาว ซึ่งมีตลาดขนาดเล็กเนื่องจากประชากรน้อยและยังมี

กำลังซื้อในพื้นที่ไม่สูงนัก ได้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ และประโยชน์จะไม่ตกเฉพาะกับ สปป.ลาว หากแต่ผู้ประกอบการในไทยและจีนก็ได้รับประโยชน์ด้วย

ในการนี้ศูนย์อาเซียนศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จึงจัดทำงานโครงการวิจัยเพื่อการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเส้นทาง R3A ไทย สปป. ลาว และจีน เพราะเราเชื่อมั่นว่า การท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาอย่างถูกต้องจะทำให้การใช้ประโยชน์ถนน R3A เกิดขึ้นอย่างยั่งยืน และทุกฝ่ายได้ประโยชน์

โดยข้อเสนอเบื้องต้นจากทางคณะวิจัยเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวให้ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน มีดังนี้

**1. Safety** ความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว โดยต้องคำนึงถึงมิติทางด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และการบังคับใช้ อาทิ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและมิฉฉาชีพที่จะเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว มาตรฐานด้านความปลอดภัยและสุขอนามัย กฎจราจรและการบังคับใช้ ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะในอดีต เส้นทาง R3A คือเส้นทางที่นักท่องเที่ยวจีนนิยมขับรถเข้ามาเที่ยว และไม่ทราบกฎจราจรทำให้ชาวบ้านเดือดร้อนทั้งในไทยและสปป.ลาว

แต่เมื่อบังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวดเกินจำเป็นและไม่ทำความเข้าใจกับนักท่องเที่ยว ก็ทำให้นักท่องเที่ยวจีนหายไปเกือบหมดจนผู้ประกอบการทั้งในไทยและ สปป.ลาว ขาดรายได้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน เช่น การประกันภัยและการประกันชีวิต การประกันสุขภาพ ก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง

**2. Accessible** ต้องพัฒนาให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงสถานที่และบริการทางการท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก เริ่มตั้งแต่สื่อและการบริหารจัดการสื่อ อาทิ ป้ายบอกเส้นทาง, Online Platform Applications เพื่อบอกแผนที่การเดินทาง และประชาสัมพันธ์กิจกรรมการท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ, การเข้าถึงความแตกต่างของภาษา, ระบบการชำระเงิน, การตรวจลงตรา (Visas) และพิธีการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration and Border Protocol)

โครงสร้างพื้นฐาน (โรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้า), การเชื่อมโยงเส้นทาง และการบริการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะจากเมืองหลัก ไม่ว่าจะเป็น รถประจำทาง เรือ รถตู้ แท็กซี่

**3. Positive Sum** ทุกฝ่ายต้องได้ประโยชน์ร่วมกัน(ทั้งในประเทศต่างประเทศ และในทุกระดับทั้งภายใน/ต่างประเทศ) ต้องไม่ให้ใครรู้สึกเป็นแค่ทางผ่านและถูกทิ้งให้ไม่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา (Left-out) การท่องเที่ยวต้องเป็นการเดินทางทั้ง 2 ทิศทาง (2-way tourism) ไม่ใช่แค่ต้อนรับและส่งเสริมให้คนจีนมาเที่ยวเมืองไทยเท่านั้น หากแต่ต้องส่งเสริมให้ทั้งคนไทย และคนลาว ได้มาท่องเที่ยวในทั้ง 3 ประเทศ กฎระเบียบและความร่วมมือเรื่องการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในแต่ละประเทศที่ชัดเจนและบังคับใช้ได้จริง ระบบแบ่งปันผลประโยชน์ ระหว่างประเทศและระหว่างภาคส่วนในท้องถิ่นทั้งในภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจท่องเที่ยว

**4. Volume** ปริมาณนักท่องเที่ยวที่มากพอ เพื่อให้การส่งเสริมการท่องเที่ยวเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) หรือทำให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลง เนื่องจากมีปริมาณนักท่องเที่ยวมากพอที่จะมาถัวเฉลี่ยต้นทุนที่เป็นต้นทุนคงที่ ดังนั้นการจะหวังพึ่งเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนเพียงชาติเดียวคงไม่พอ ต้องส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวไทย สปป.ลาว และ ประเทศที่ 3 ทั้งจากอาเซียน และนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกมาเที่ยวในเส้นทางนี้ (ปัจจุบัน เน้นส่งเสริมและบริการเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน ไทย เท่านั้น)

**5.Travel with Theme** ต้องส่งเสริมแผนการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ๆ ที่เพิ่มมูลค่า หรือเพิ่มค่าใช้จ่ายต่อหัวของนักท่องเที่ยว อาทิ MICE (Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions หรือบางครั้ง C หมายถึง Conferencing และ E หมายถึง Events หมายถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดประชุมบริษัท ข้ามชาติ การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล การประชุมนานาชาติ และการจัดนิทรรศการ)

การทำศุนศึกษาของนิสิตนักศึกษาจากทั่วโลกให้มาเรียนรู้วิถีชีวิตสังคมและวัฒนธรรมของผู้คนใน

พื้นที่, แม่เหล็กการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ แหล่งท่องเที่ยว ธรรมชาติ วัฒนธรรม งานประเพณี การสร้าง Campaign gimmick การท่องเที่ยว การสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ การ Re-branding Repositioning แหล่งท่องเที่ยวเดิม, Events Concerts and Fairs, Travel with Themes, Arts Exhibition แหล่งท่องเที่ยวโดยเฉพาะใน สปป.ลาว ที่มีลักษณะ Unseen ไม่ว่าจะเป็นภูเขา ป่าไม้ น้ำตก สัตว์ป่า นก ดอกไม้ และศิลปวัฒนธรรม รวมทั้งวัดวาอารามยังมีอีกมากที่จะสามารถดึงดูดสายตาดูโลกได้มากกว่าการที่จะมอง สปป.ลาวเป็นทางผ่านระหว่างไทยกับจีนเท่านั้น

**6.Be Prepare** ทุกภาคส่วนต้องมีการวางแผนร่วมกันในการบริหารจัดการในภาวะวิกฤติ นี่คือนอีกสิ่งหนึ่งที่หลายๆ แหล่งท่องเที่ยวยังไม่มีแผนเตรียมแผนการล่วงหน้าในยามที่เหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น เช่น หากเกิดภัยธรรมชาติ น้ำท่วม พายุ ถนนเส้นทางขาด หากเกิดโรคระบาด หากเกิดไฟไหม้ป่า จะมีแผนรับมืออย่างไร หน่วยงานไหนจะเป็นเจ้าภาพ ใครทำหน้าที่อะไรในยามเกิดเหตุ งบประมาณจะมาจากส่วนไหน และการเยียวยาหลังเกิดเหตุจะเป็นอย่างไร

แน่นอนว่าการคิดเผื่อวางแผนล่วงหน้า หลายฝ่ายอาจมองว่าเป็นการทำเกินกว่าเหตุ สิ้นเปลือง แต่เชื่อเถอะว่าเมื่อเกิดวิกฤติ การมีแผนล่วงหน้าจะทำให้ทุกภาคส่วนสามารถผ่านวิกฤติได้ด้วยสติและจำกัดความเสียหายได้ดีกว่าการที่ต่างคนต่างทำงาน โดยไม่มีแผนการล่วงหน้า ■