

## 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. ลาวได้ที่ท่าเรือบักในตัวของเมืองเชียงของ จะเข้าพำนักที่เมืองเชียงของก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขง การที่มีเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการกำหนดให้การผ่านด่านด้วยพาสปอร์ตดำเนินการได้ที่สะพานเท่านั้น ไม่สามารถดำเนินการได้ที่ท่าเรือบักในตัวของเมืองเชียงของได้ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวลดลงไปเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อก่อน ผู้ประกอบการท้องถิ่นเคยทำการค้ากับเมืองห้วยทราย สปป. ลาว ผ่านทางเรือ แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพาน การขนส่งสินค้าของพ่อค้าท้องถิ่นจากอำเภอเชียงของไปยังห้วยทราย จำเป็นต้องอ้อมไปใช้สะพาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 10 กิโลเมตร ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นกว่าเดิมมาก เส้นทาง R3A อาจให้ประโยชน์กับพื้นที่เชียงของ ในแง่ของการดึงดูดการลงทุนที่ใช้งบประมาณจากส่วนกลางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งอยู่บ้าง แต่การลงทุนนั้นส่งผลให้ราคาที่ดินที่เส้นทางพาดผ่านสูงขึ้นไปอีกหลายเท่าตัว เจ้าของที่ดินเดิมที่เป็นคนในพื้นที่ อาจได้ประโยชน์อยู่บ้างจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น แต่คนที่ได้ประโยชน์มากจริง ๆ กลับเป็นนักธุรกิจและนักลงทุนต่างถิ่นที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรก ๆ และทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก จนทำให้นักลงทุนเปลี่ยนใจไม่กล้า

เข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทาง นอกจากนี้ ถึงแม้จะเป็นส่วนหนึ่งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของจังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของไม่ค่อยได้ประโยชน์จากการลงทุนโดยภาคเอกชนนัก 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 มณฑลยูนนานได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมเกษตร โดยผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในงานเกษตรกรรม 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 อันเนื่องจากการค้านอกระบบที่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากร 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 อีกทั้งยังขาดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบนิเวศน์ (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 ต้องออกมาตราการเข้มงวดกับการนำรถท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศไทย โดยรถท่องเที่ยวที่จะเข้ามาในประเทศไทยต้องผ่านบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยเท่านั้น อีกทั้งต้องมีการทำใบขับขี่ชั่วคราว ทำประกันภัย ตรวจโรค และอบรมเรื่องกฎระเบียบจราจร และทำเรื่องขออนุญาตนำรถเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 15 วัน ทั้งนี้ บริษัทจัดการท่องเที่ยว ถือว่าเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นหน่วยที่ติดต่อกับหน่วยท่องเที่ยวของประเทศจีนโดยตรง และเป็นหน่วยงานหลักในการติดต่อประสานงานกับหน่วยต่าง ๆ ภายในประเทศ หากบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยเป็นบริษัทที่ดำเนินโดยคนไทยผู้ประกอบการไทย อำนาจการค้าจะอยู่ในมือคนไทย ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนจะแทรกตัวเข้ามาในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ยาก ในทางตรงข้าม หากบริษัทจัดการท่องเที่ยวเป็นของทุนจีน หรือ เป็นการท่องเที่ยวที่มีลักษณะอิสระ (Foreign Individual Tourism: FIT) มีโอกาสสูงที่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนจะเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวในประเทศไทย กฎระเบียบการนำรถเข้ามาท่องเที่ยวในไทยของกรมการขนส่งทางบก โดยหลักการแล้ว จึงสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวไทยได้รับผลประโยชน์มากขึ้น และเป็นการป้องกันการเข้ามาแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนเข้ามาในห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวไทย

อย่างไรก็ตาม แม้ประกาศของกรมการขนส่งทางบกจะช่วยจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาตามเส้นทาง R3A อีกทั้งทำให้ผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างเต็มที่ แต่เงื่อนไขระยะเวลาในการขออนุญาตนำรถเข้ามาในประเทศไทย ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมรถท่องเที่ยวของ

นักท่องเที่ยวจีน ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่คาร์ราวานลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นผลจากการแก้ปัญหาขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐซึ่งกำกับดูแลรถท่องเที่ยวเกี่ยวกับภาคเอกชนซึ่งประกอบธุรกิจท่องเที่ยว แม้ว่าในปัจจุบันไทย น่าจะได้ประโยชน์อย่างมากจากเส้นทาง R3A ในด้านการท่องเที่ยว แต่ยังมีช่องว่างด้านกฎหมาย รูปแบบการลงทุน ความพร้อมด้านบุคลากร ซึ่งอาจเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเงินเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวได้ในอนาคต

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

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

คำสำคัญ : ระเบียบเศรษฐกิจ, 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