



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อย 2

การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิง
วัฒนธรรม กรณีศึกษาเส้นทาง R3E

(Developing Collaborations in the Cultural Tourism Supply Chains: A
Case Study of the R3E Route)

โดย

อาจารย์ ดร. ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ และคณะ

ธันวาคม 2558

สัญญาเลขที่ RDG5650057

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการที่ 2

การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิง
วัฒนธรรม กรณีศึกษาเส้นทาง R3E
(Developing Collaborations in the Cultural Tourism Supply Chains: A
Case Study of the R3E Route)

โดย

อาจารย์ ดร. ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์

อาจารย์ ดร.จุมพฏ บริราช

อาจารย์ ดร.อาชว์บาร์มี ฤปะติวงศ์ มณีตระกูลทอง

ชุดโครงการ "การพัฒนาการบริหารจัดการของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
ในเส้นทาง R3E เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน"

สนับสนุนโดย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

โครงการย่อยที่ 2

การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม:
กรณีศึกษาเส้นทาง R3E

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ที่มาความสำคัญ

รายงานฉบับนี้ได้นำเสนอผลการศึกษา ความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A หรือ R3E โดยได้ทำการทบทวนการศึกษาที่ผ่านมาในอดีต พบว่าการท่องเที่ยววัฒนธรรมเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญอย่างมาก ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทย รวมทั้ง ภาคเหนือของ สปป.ลาว และ ทางใต้ของประเทศจีนด้วย และเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมจากคุนหมิง (จีน) ลงมาสู่ แขวงหลวงน้ำทา (สปป. ลาว) และ จังหวัดเชียงราย (ไทย) นั้นกำลังได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนจำนวนมาก

ระเบียบวิธีการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยหลายแบบ (Multiple Methods) โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative methods) และ ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Method) คือ แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Model) โดยระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณเป็นระเบียบวิธีวิจัยหลัก (Principal method) คือ การวิจัยเชิงสำรวจและวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง และ ใช้ระเบียบวิธีวิจัยคุณภาพ มีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นระเบียบวิธีที่สนับสนุน (Facilitating Method) ในการพัฒนารอบแนวคิด ระบุตัวแปรสำคัญ กำหนดลักษณะความสัมพันธ์และอธิบายผลการวิเคราะห์จากข้อมูลเชิงประจักษ์

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย และ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย

ผลการศึกษาหลัก

อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบในการสร้างความร่วมมือคือการขาดการเชื่อมโยงด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ทั้งที่เป็นข้อมูลด้านธุรกิจการท่องเที่ยวใน 3 ประเทศ รวมทั้งข้อมูลด้านกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดน ทั้งนี้งานวิจัยนี้พบว่าความมีการพัฒนาเครือข่ายผู้ประกอบการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทางนี้ โดยมีภาครัฐเป็นฝ่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศด้านกฎระเบียบ และ เมืองศักราชเอกชนเช่น หอการค้า หรือ สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นผู้ที่ประสานในภาคเอกชน โดยเน้นการสร้างเครือข่าย และฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และสามารถเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ตได้ โดยโครงการนี้ได้ศึกษารูปแบบการสร้างความร่วมมือ 10 ประเภทและพบว่าผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E มีระดับความร่วมมือในระดับต่ำและต่ำมากโดยเฉพาะการลงทุนร่วมและการตัดสินใจร่วมกัน

ปัจจัยสำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการคือ การสร้างความเชื่อใจ (Trust building) ความมุ่งมั่นร่วมมือในระยะยาว (Commitment) เพื่อให้ลดต้นทุนธุรกรรม (transaction costs) ที่เกิดจากปัญหาความยุ่งยากซับซ้อนในการติดต่อประสานงาน โดยปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ความร่วมมือประสบความสำเร็จนั้น คือการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยอาจจะเริ่มต้นที่ระดับอาชีวศึกษาซึ่งเป็นระดับที่มีความสำคัญแต่ยังขาดแคลนในตลาดแรงงานการท่องเที่ยว และจะทำให้ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมมีความสำเร็จในระยะยาวได้ จากผลการสำรวจพบว่าปัจจัยด้านการลดต้นทุนธุรกรรมนั้นมีอิทธิพลมากที่สุด รองลงมาคือการสร้างความมุ่งมั่น โดยความเชื่อใจมีระดับของอิทธิพลไม่มากนัก เพื่อเป็นการผลักดันการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาความร่วมมือโดยแบ่งออกเป็นสองส่วนคือแนวทางการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการสร้างความร่วมมือโดยเน้นที่การสร้าง ความมุ่งมั่นและลดต้นทุนธุรกรรม และแนวทางการพัฒนาความร่วมมือทั้ง 10 ประเภท

บทคัดย่อ

รายงานฉบับนี้ได้นำเสนอผลการศึกษา ความความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A หรือ R3E โดยได้ทำการทบทวนการศึกษาที่ผ่านมาในอดีตพบว่าการท่องเที่ยววัฒนธรรมเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญอย่างมาก ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทย รวมทั้ง ภาคเหนือของ สปป.ลาว และ ทางใต้ของประเทศจีนด้วย และเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมจากคุนหมิง (จีน) ลงมาสู่ แขวงหลวงน้ำทา (สปป. ลาว) และ จังหวัดเชียงราย (ไทย) นั้นกำลังได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนจำนวนมาก

อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบในการสร้างความร่วมมือคือการขาดการเชื่อมโยงด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ทั้งที่เป็นข้อมูลด้านธุรกิจการท่องเที่ยวใน 3 ประเทศ รวมทั้งข้อมูลด้านกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดน ทั้งนี้งานวิจัยนี้พบว่าความมีการพัฒนาเครือข่ายผู้ประกอบการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทางนี้ โดยมีภาครัฐเป็นฝ่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศด้านกฎระเบียบ และมีองค์กรภาคเอกชนเช่น หอการค้า หรือ สมาคมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นผู้ที่ประสานในภาคเอกชน โดยเน้นการสร้างเครือข่ายและฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และสามารถเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ตได้

ปัจจัยสำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการคือ การสร้างความเชื่อใจ (Trust building) ความมุ่งมั่นร่วมมือในระยะยาว (Commitment) ผ่านการแบ่งปันข้อมูล (Information sharing) ลงทุนร่วมกัน (Dedicated investment) และมีกิจกรรมและทีมงานกันร่วม (Joint activities) เพื่อให้ลดต้นทุนในการติดต่อ (transaction costs) ที่เกิดจากปัญหาความยุ่งยากซับซ้อนในการติดต่อประสานงาน โดยปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ความร่วมมือประสบความสำเร็จนั้น คือการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยอาจจะเริ่มต้นที่ระดับอาชีวศึกษาซึ่งเป็นระดับที่มีความสำคัญแต่ยังขาดแคลนในตลาดแรงงานการท่องเที่ยว และจะทำให้ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมมีความสำเร็จในระยะยาวได้

Abstract

This report presents a study on the supply chain collaboration in the cultural tourism on the R3E or R3A route. The study reviewed the previous literature and related research on the topic and found that cultural tourism is one of important themes in the Northern region of Thailand as well as in Lao PDR and PR China. Also the route called R3A, starting from Kunming Province in PR China to Luang Namtha Province in Lao PDR and to Chiang Rai Province in Thailand, has been an emerging route that attracted a huge number of tourists especially those who are from China, thanks to Thai popular culture recently and also the movie titled “Lost in Thailand”.

However it was found that the obstacles of the tourism along the route are to do with the collaboration between partners in the supply chain in three countries. Those issues related to the collaboration include the information about tourism on the route in terms of both tourism business database as well as the data about the tourism attractions and logistics. Based on the data collected by the supply chain diagnostic tool called “SCAAN Model” and a survey, it was found that the collaboration can be developed at 2 levels. First at the national level, the government agencies e.g.m Ministry of Tourism and Sports or Ministry of Foreign Affairs can take the leading role to develop the collaboration and link the information about regulations related to tourism. At the firm level, association such as the Council of Tourism Industry or the Chamber of Commerce can be the one who start the collaboration between businesses.

To develop a successful collaborative platform of the cultural tourism businesses, information flow is critical. Information and communication technology is the key to assist the information sharing in the supply chain. Also Commitment between the tourism firms is a decisive factor the promote collaboration sustainably. Having a joint teamwork could also develop the level of collaboration. Such collaborative platform should be able to reduce the transaction costs of the party. One of the key factor to the success of the collaboration is human resource. Therefore the development of human resource at the operations level is vital, the vocational education could play an important role to the success.

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	
สารบัญตาราง	
สารบัญภาพ	
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
บทที่ 2 ตรวจเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	6
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและการสร้างความร่วมมือ	6
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	13
บทที่ 3 วิธีดำเนินการการศึกษา	17
ระเบียบวิจัยเชิงคุณภาพ	18
ระเบียบวิจัยเชิงปริมาณ	22
บทที่ 4 ผลการศึกษา	25
โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	25
ลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	59
ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	68
ระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	71
บทที่ 5 ข้อเสนอแนะ	73
สรุปผลการศึกษา	73
ข้อเสนอแนะแนวทางการผลักดันปัจจัยส่งเสริมความร่วมมือของผู้ประกอบการ	76
ข้อเสนอแนะแนวทางการยกระดับพัฒนาความร่วมมือในแต่ละประเภท	79
 ภาคผนวก	

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรที่มีผลในการพัฒนาผลการดำเนินงาน	7
3-1	รายชื่อผู้ให้ข้อมูล	18
3-2	สรุปรายชื่อผู้ให้ข้อมูลประกอบการวิจัย	19
4-1	แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมในพื้นที่จังหวัดเชียงราย	34
4-2	แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมในเส้นทาง R3E	35
4-3	สรุปผลการศึกษาศาสนาการณความร่วมมือใน Tourism Supply Chain บนเส้นทาง R3E/A	62
4-4	รูปแบบความร่วมมือปัจจุบันในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	65
4-5	สรุปสถานการณ์ปัจจุบันของความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวด้วย SWOT analysis	67

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2-1	โครงสร้างความสัมพันธ์ และการแข่งขันระหว่างองค์กร	9
3-1	กรอบการศึกษา	17
3-2	แบบจำลองวิจัย	24
4-1	โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	26
4-2	เส้นทางจากคูนหมิงสู่สิบสองปันนา	30
4-3	เส้นทางจากสิบสองปันนาสู่เมืองล่า	31
4-4	เส้นทางจากคูนหมิงสู่เมืองล่า	32
4-5	ลักษณะความร่วมมือที่พบระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E	59
4-6	Value Stream Mapping โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A/R3E	63
4-7	โครงสร้างความร่วมมือผู้ประกอบการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A/R3E	63
4-8	ลักษณะความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E จำแนกตามเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยว	66

บทที่ 1

บทนำ

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อประเทศไทยอย่างมากทั้งด้านเศรษฐกิจซึ่งช่วยสร้างรายได้มากกว่าสินค้าส่งออกทุกประเภท ด้านวัฒนธรรมผ่านการเผยแผ่วัฒนธรรมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีงามของประเทศและเป็นความภาคภูมิใจของประชาชนชาวไทย รวมทั้งด้านสังคมและด้านชุมชน ผ่านการสร้างความร่วมมือภายในชุมชนท่องเที่ยวลดปัญหาสังคมที่ตามมา จากการศึกษาของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2550) พบว่าการท่องเที่ยวมีความผันผวนน้อยกว่าสินค้าส่งออกของไทยประเภทอื่น ๆ เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้การท่องเที่ยวกลายเป็นยุทธศาสตร์หลักที่รัฐบาลใช้เป็นนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญทั้งในยามที่เศรษฐกิจเติบโตขยายตัวและในช่วงที่ประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ โดยโจทย์สำคัญของการท่องเที่ยวคือ “การเร่งสร้างกระบวนการพัฒนาและจัดการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมต้นน้ำสู่ปลายน้ำ หรือ ปรับกระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยว (Tourism Development Paradigm) เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่อาจสร้างผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในอนาคต (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2557) กล่าวคือความเชื่อมโยงระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

จากงานการศึกษาของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ที่ไคเก็บตัวอย่างนักท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) จำนวน 2,100 ตัวอย่าง ในปี พ.ศ. 2547 พบว่ากิจกรรมที่นักท่องเที่ยวนิยมทำมากที่สุดคือการชิมอาหารพื้นเมือง (ร้อยละ 82) รองลงมาคือการทัศนอาจร (ร้อยละ 75) การซื้อสินค้าพื้นเมือง (ร้อยละ 75) การเยี่ยมชมแหล่งศิลปวัฒนธรรม (ร้อยละ 55) การเยี่ยมชมอุทยานแห่งชาติ (ร้อยละ 33) และการเยี่ยมชมชุมชนวัฒนธรรม (ร้อยละ 21) ทั้งนี้นักท่องเที่ยวที่มาจากไทยใช้จ่ายเงินในการจับจ่ายซื้อของมากที่สุด (ร้อยละ 45) ของค่าใช้จ่ายต่อวัน เป็นอันดับที่ 2 รองจากมณฑลยูนนานของประเทศจีน (ร้อยละ 50.64) โดยประเทศไทยได้คะแนนสูงสุดจากความหลากหลายและราคาสินค้า เห็นได้ว่าการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภาพรวมอย่างมาก โดยเฉพาะสำหรับภาคเหนือซึ่งไม่มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลอันเป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่สำคัญ

เมื่อพิจารณาถึงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประเทศไทยนับได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งในโลกที่มีวัฒนธรรมเป็นของตนเอง และยังมีชื่อเสียงในด้านความสวยงามของศิลปวัฒนธรรม ความเปี่ยมมิตรของคนในท้องถิ่นจนมีภาพลักษณ์ว่า “สยามเมืองยิ้ม” ประกอบกับทางรัฐบาลไทยมีความต้องการให้การท่องเที่ยวเป็นกลไกหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยความเป็นไทย หรือ “วิถีไทย” (Thainess) ในปี พ.ศ.2558 เนื่องจากการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาในอนาคตมากที่สุดและถูกจัดเป็นอุตสาหกรรมดาวรุ่ง (Rising Star) จากผลการวิเคราะห์ Thailand Competitiveness Matrix (2547)

ในปลายปี พ.ศ. 2558 นี้ประเทศไทยก็จะเข้าร่วมการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจ ที่เรียกว่าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) โดยจะมีการเคลื่อนย้ายทุนและแรงงาน รวมทั้งการเงินได้สะดวกมากขึ้น ดังนั้นระบบเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก AEC ทั้งหมด 10 ประเทศนั้น จะได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้สำหรับประเทศไทยนั้นภาคส่วนหนึ่งที่ได้รับผลสำคัญและได้รับความสนใจจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ที่จะเป็นอุตสาหกรรมที่จะเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์มหาศาลจาก AEC ที่สืบเนื่องจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Economic corridor) ที่ประเทศไทยถูกมองว่าเป็นศูนย์กลางทางของภูมิภาค (HKTRC Research, 2015) ตามความเชื่อมโยงดังภาพที่ 1-2 ดังนั้นการท่องเที่ยวโดยมองว่าการท่องเที่ยวไทยนั้นเป็นอุตสาหกรรมที่จะได้ประโยชน์อย่างมากจาก AEC โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมที่ประเทศนั้นมีต้นทุนที่ได้เปรียบอยู่ อย่างไรก็ตามภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ตลอดจนภาคเอกชน อันได้แก่ สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และสมาคมต่าง ๆ ที่เป็นสมาชิก ต่างเห็นเป็นเสียงเดียวว่าการท่องเที่ยวไทยนั้นยังมีปัญหาอยู่ที่ภาคอุปทานนั้นคือการจัดการบริหารการท่องเที่ยวโดยเฉพาะการประสานความร่วมมือของภาคส่วนต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวหากจุดนี้ไม่ได้รับการพัฒนาแล้วผู้ประกอบการท่องเที่ยวไทยจะไม่เพียงแต่เสียโอกาสแต่อาจจะได้รับผลกระทบจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ปัญหาที่ได้เกริ่นไว้้นได้รับการยืนยันจากงานวิจัย จากการศึกษาของ มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ (2550) พบว่าประเทศไทยนั้นมีปัญหาด้านอุปทานการท่องเที่ยวอย่างมากโดยเฉพาะการจัดการอย่างเป็นระบบและความร่วมมือระหว่างวิสาหกิจด้วยกันเองตลอดจนความร่วมมือระหว่างภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาชนซึ่งสอดคล้องกับภาพลักษณ์ที่นักท่องเที่ยวมองเห็นตามการศึกษาวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวไทยโดย ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ และมิ่งสรรพ ขาวสะอาด (2553, 2554 และ 2555) พบว่า นักท่องเที่ยวชื่นชมภาพลักษณ์อันดีงามด้านวัฒนธรรมของไทย เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี และอาหารไทย เป็นต้น ทว่าไม่ประทับใจกับการบริหารจัดการของทั้งภาครัฐและเอกชน โดยปัญหานี้อาจส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางมาเที่ยวประเทศไทย

จากที่ได้กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเทศไทยนั้นมีศักยภาพที่ดีที่จะได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีภายใต้ AEC โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมจากต้นทุนทางสังคมที่มีมาแต่โบราณอย่างไรก็ตามปัจจัยที่อาจจะฉุดรั้งให้ประเทศไทยเสียโอกาสหรืออาจจะสูญเสียผลประโยชน์ที่เคยได้จากภาคการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป. ลาว เวียดนาม กัมพูชาหรือแม้กระทั่งพม่า ที่กำลังเปิดประเทศนั้นต่างก็มีต้นทุนทางวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกับประเทศไทยค่อนข้างมากก็คือปัญหาทางด้านการจัดการการประสานงานร่วมมือกันของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะวิสาหกิจทั้งนี้รากเหง้าของปัญหาส่วนนั้นก็มาจากการขาดองค์ความรู้ด้านการจัดการและประสานงานภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของไทย

ดังนั้นเพื่อที่จะไม่เพียงเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากโอกาสของ AEC แต่ยังรวมถึงการป้องกันรายได้ที่ประเทศไทยเคยได้จากการท่องเที่ยวซึ่งถือเป็นรายได้หลักที่มากกว่าสินค้าส่ง (มิ่งสรรพ ขวสอาด และคณะ, 2550) ประเทศไทยจำเป็นต้องสร้างองค์ความรู้ด้านการจัดการและสร้างความร่วมมือภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านที่มีความจำเป็นอย่างมากที่สุดก็คือการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาศักยภาพที่มีอยู่ให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการเสริมสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

นอกจากนี้ การที่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะได้เริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการในปลายปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยและวิสาหกิจท่องเที่ยวไทยนั้นจึงเหลือเวลาไม่มากในการเตรียมตัวรับมือการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ สิ่งแรกที่จำเป็น (พ.ศ. 2558) คือการสร้างองค์ความรู้เพื่อให้ภาคเอกชนมีเวลาปรับตัวในพัฒนาตนเองซึ่งปกติก็จะใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ปี ดังนั้นจึงเป็นความสำคัญและจำเป็นอย่างเร่งด่วนสูงสุดที่จักต้องมีการเร่งทำการศึกษารสร้างองค์ความรู้ในการจัดการและประสานงานร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

ในการนี้คณะผู้วิจัยได้เล็งเห็นความสำคัญในการศึกษาแนวทางในการพัฒนาส่วนประสมทางการตลาดและคุณภาพการบริการเพื่อตอบสนองจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมถึงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันทางธุรกิจแก่ผู้ประกอบการชาวไทยรวมถึงแนวทางการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีภาคบริการเพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการท่องเที่ยววัฒนธรรมซึ่งเป็นภาคการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญต่อประเทศ โครงการนี้มุ่งเน้นเพื่อสร้างความเข้าใจรูปแบบและลักษณะของอุปสงค์ซึ่งจะสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมทราบถึงลักษณะส่วนบุคคลความต้องการความคาดหวังและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวตลอดจนปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวซึ่งสามารถนำมาปรับปรุงการดำเนินการปรับเปลี่ยนส่วนประสมทางการตลาดบริการและการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเส้นทางให้มีเหมาะสมกับนักท่องเที่ยวต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 2.2 เพื่อศึกษาลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 2.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 2.4 เพื่อประเมินระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 2.5 เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ฐานข้อมูลห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.2 คู่มือการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.3 ข้อเสนอแนะทางการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.4 แนวทางการพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมกรณีศึกษาเส้นทาง R3E
- 3.5 กรอบแนวคิดแบบจำลองความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรม

4. ขอบเขตของการวิจัย

4.1 ขอบเขตพื้นที่

ดำเนินการในพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนในเส้นทาง R3E ซึ่งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (GMS North – South Economic Corridor: NSEC) โดยเริ่มตั้งแต่คุนหมิง (Kunming) ในมณฑลยูนนาน (Yunnan Province) ประเทศจีนลงมาจนถึงจังหวัด ขำแดน ณ โมหาน หรือ บ่อหาน (Mohan) มายังหลวงน้ำทา ของ สปป.ลาว ที่บ่อเต็น (Boten) ลงมาต่อเนื่องจนถึงเมืองห้วยทราย (Huayxai) ที่สามารถข้ามแม่น้ำโขงมายังประเทศไทย ณ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย รวมถึงพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ในปัจจุบันนิยมเรียกว่า R3A ตามรหัสของกรมทางหลวงของประเทศไทย

4.2 ขอบเขตเนื้อหา

- 4.2.1 ศึกษาความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรม
- 4.2.2 ศึกษาปัจจัยที่จะมีผลต่อความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรม
- 4.3.3 ศึกษาประโยชน์ที่จะได้รับจากความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรม

5. นิยามศัพท์เฉพาะ

5.1 เส้นทาง R3E / R3A

หมายถึง เส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จีน - ลาว - ไทย โดยเริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2538 ภายใต้โครงการ "สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" และเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2551 และมีชื่อเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า "คุนหมิง กงลู่" คือเส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ สู่คุนหมิง ซึ่งมีต้นทางเริ่มจาก กรุงเทพมหานคร ผ่าน ชายแดนไทย-สปป.ลาว ณ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย -บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา - บ่อเต็นของประเทศลาว-บ่อหาน-เชียงรุ่งหรือจิ่งหง ในแคว้นสิบสองปันนา คุนหมิง มณฑลยูนนานของประเทศจีนโดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิง 1,800 กิโลเมตร (Edisiam, 2010) โดยชื่อเรียกเส้นทาง R3E นั้นเป็นชื่อเส้นทางตามโครงสร้าง Asian Highway ของ ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งใน ระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ส่วนเส้นทาง R3A เป็นชื่อเรียกตามรหัสของกรมทางหลวงของประเทศไทย

5.2 ห่วงโซ่อุปทาน

หมายถึง กิจกรรม ที่ทำให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมถึงการ เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า จากแหล่งที่ผลิต (Source of Origin) จนสินค้าได้มีการส่ง มอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of Consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมี ลักษณะเป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีเป้าหมายในการ ส่งมอบแบบทันเวลา (Just in Time) และเพื่อลดต้นทุน โดยมุ่งให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้า (Customers Satisfaction) และส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้ กระบวนการต่าง ๆ ของระบบโลจิสติกส์ จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องประสานกันในส่วนที่จะบรรลุ วัตถุประสงค์ร่วมกัน (Council of Supply Chain Management, 2003)

5.3 จุดผ่านแดนหรือด่านผ่านแดน

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่น ๆ โดยได้รับความเห็นชอบจาก รัฐบาล ทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนาม ในประกาศกระทรวงมหาดไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา นพรัตน์ วงศ์วิทยาพาณิชย์ (2554)

5.4 GMS (Greater Mekong Sub-region) หรือ อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

หมายถึง เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และ จีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสน ตาราง กิโลเมตร หรือประมาณ พื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน และอุดม สมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาค เอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

บทที่ 2

ตรวจเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยหัวข้อ การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเส้นทาง R3E เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและค้นคว้างานวิจัย มีรายละเอียดหลักในการนำเสนอ ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและการสร้างความร่วมมือ
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธระหว่างองค์กรและการสร้างความร่วมมือ

1.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์กร (Inter-firm relationship)

องค์กรทางธุรกิจบริหารงานด้วยเป้าหมายหลักโดยทั่วไปเพื่อต้องการกำไรของบริษัทให้ได้มากที่สุด (Profit maximization) การที่จะได้รับกำไรสูงสุดนั้นมักจะเกิดจากการลดต้นทุน ซึ่งอาจจะเกิดจากการลดราคาซื้อวัตถุดิบจากซัพพลายเออร์ รวมทั้งการขายสินค้าในราคาที่สูงซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่ลูกค้า ดังนั้นการที่องค์กรจะสร้างความร่วมมือกัน จึงเป็นจุดมุ่งหมายที่ท้าทาย อย่างไรก็ตามได้มีนักวิชาการหลายท่านได้นำเสนอทฤษฎีที่สามารถอธิบายการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการไว้หลากหลายทฤษฎี สำหรับทฤษฎีที่ใช้ในโครงการวิจัยนี้อยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีที่มุ่งอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์กร (Inter-firm behaviour) รวมทั้งปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทาน

1.1.1 ทฤษฎีความร่วมมือของวิสาหกิจในเครือข่าย (Collaborative Network Theory)

ทฤษฎีนี้กล่าวไว้ว่าการที่วิสาหกิจจะมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นนั้นจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือระหว่างวิสาหกิจในเครือข่ายธุรกิจซึ่งเกี่ยวข้องซึ่งกันและกัน ความร่วมมือภายในเครือข่ายเดียวกันนี้จะสร้างผลทั้งทางเศรษฐกิจและผลทางด้านความสัมพันธ์ระยะยาว เช่น ความร่วมมือ (collaboration) และ การช่วยเหลือกันทางธุรกิจ (business supports) ทฤษฎีนี้มีสมมติฐานว่าการพัฒนาผลการดำเนินงานขององค์กร (firm performance) นั้นนอกจากจะขึ้นอยู่กับการดำเนินงานขององค์กรเอง ยังขึ้นอยู่กับการทำงานร่วมกันขององค์กรที่เกี่ยวข้องเช่นกัน ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรนี้เองที่มีผลในการพัฒนาผลการดำเนินงานที่เกิดจากหลายปัจจัยเช่นความสัมพันธ์ร่วมระหว่างองค์กร มีรายละเอียดดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2 - 1 ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรที่มีผลในการพัฒนาผลการดำเนินงาน

ลักษณะสำคัญ	รูปแบบความร่วมมือ		
	กลไกตลาด (Market)	เครือข่าย (Network)	ลำดับชั้น (Hierarchy)
พื้นฐานความสัมพันธ์	สัญญา (Contract) ทรัพย์สินทางปัญญา (Property right)	การเสริมสร้างความแข็งแกร่ง (complementary strengths)	การจ้างงาน (Employment relationship)
รูปแบบการติดต่อสื่อสาร (Means of Communications)	ราคา (Price)	ความสัมพันธ์ (relationship)	ระเบียบแบบแผน (Routine)
รูปแบบในการแก้ไขปัญหา (Methods of conflict resolution)	การฟ้องร้อง กลไกทางศาลยุติธรรม	กลไกทางสังคม (norm) ชื่อเสียง (reputation concern)	ออกคำสั่งบังคับทางการบริหาร (Administrative fiat) การควบคุมงาน (supervision)
ระดับของความซับซ้อน (Degree of flexibility)	สูง	กลาง	ต่ำ
ระดับความผูกพันระหว่างองค์กร (Amount of commitment)	ต่ำ	กลางถึงสูง	กลางถึง
โทน (Tone) และบรรยากาศ (Climate)	ละเอียด / ระมัดระวัง	เปิดใจ / ความสัมพันธ์ ผลประโยชน์ร่วมกัน	เป็นทางการ / พึ่งพากันเชิง ทางการ
ความชื่นชอบของผู้เล่น (Actor preference)	อิสระ	ต่างพึ่งพากัน	พึ่งพาฝ่ายเดียว
รูปแบบผสมผสาน (Mixing of form)	ความถี่ในการติดต่อ (Repeat transaction)	พันธมิตรร่วม (Mutual partner)	รูปแบบองค์กรอย่างเป็นทางการ (Formal organisation)

ที่มา: Piboonrungraj (2013)

1.1.2 ทฤษฎีต้นทุนธุรกรรมทางเศรษฐศาสตร์ (Transaction Cost Economics: TCE)

ทฤษฎีนี้กล่าวไว้ว่าการติดต่อระหว่างวิสาหกิจนั้นย่อมมีต้นทุนในการดำเนินการเกิดขึ้น เนื่องจากวิสาหกิจนั้นไม่สามารถคาดเดาเหตุการณ์ในอนาคตได้ทั้งหมดและไม่สามารถหาข้อมูลข่าวสารได้ครบถ้วนโดยต้นทุนนี้จะสูงขึ้นในกรณีที่มีความไม่แน่นอนสูงตลอดจนในกรณีที่จำเป็นที่จะต้องมีการลงทุนเฉพาะที่ถ่ายโอนได้ยากอีกด้วย ดังนั้นวิสาหกิจจึงต้องพยายามลดต้นทุนเหล่านี้ในการประสานงานทำงานร่วมกับวิสาหกิจอื่น หนึ่งในวิธีนั้นก็คือการสร้างสัญญาระหว่างกันหรืออาจจะเป็นการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน เช่น ความเชื่อใจกัน (trust)

ข้อสมมติ (Assumption) ที่สำคัญของทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยต้นทุนธุรกรรม (Transaction cost economics) คือ ข้อจำกัดของมนุษย์ในการติดต่อธุรกรรม 2 ประการคือ

1) ความมีเหตุผลที่จำกัด (Bounded Rationality) หมายถึง การที่ความสามารถของมนุษย์ในการตัดสินใจแบบมีเหตุผลตามหลักเศรษฐศาสตร์แบบคลาสสิก (Classical economics) นั้นไม่สามารถทำได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ (Imperfection) เนื่องด้วยข้อจำกัดทางกายภาพในการคิดวิเคราะห์ เช่น องค์กรไม่สามารถตัดสินใจเลือกคู่ค้าที่ดีที่สุดจากปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลเสมอไปเนื่องจากความจำกัดในการประมวลปัจจัยข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

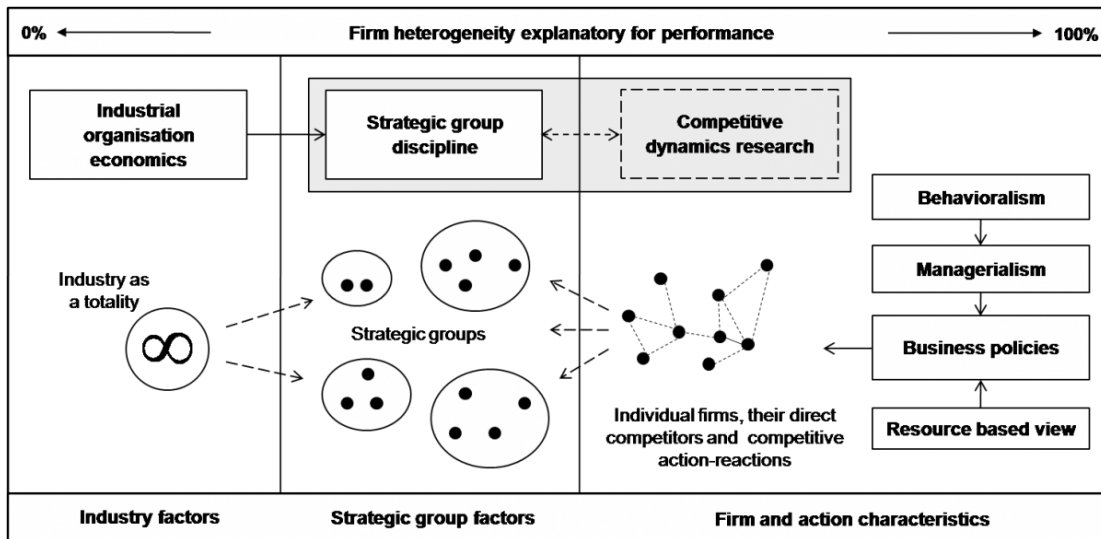
2) พฤติกรรมการจ้องเอาเปรียบ (Opportunistic behaviour) หมายถึง การที่มนุษย์นั้นย่อมจะเอาเปรียบอีกฝ่ายในการทำธุรกรรมหากทราบว่าอีกฝ่ายไม่สามารถตรวจสอบได้เพื่อให้ตนเองได้ประโยชน์มากขึ้นหรือเสียต้นทุนน้อยลงเช่น การส่งสินค้าที่ด้อยคุณภาพกว่าที่ได้ตกลงไว้หากทราบว่าอีกฝ่ายไม่มีการตรวจสอบที่ดีพอ

1.1.3 ทฤษฎีการแลกเปลี่ยนทางความสัมพันธ์ (Relational Exchange Theory: RET)

ทฤษฎีนี้กล่าวไว้ว่าการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรต่าง ๆ นั้น แต่ละองค์กรหรือวิสาหกิจจะมีขั้นตอนในการตัดสินใจที่จะดำเนินกิจกรรมสร้างความร่วมมือในรูปแบบต่าง ๆ โดยจะคำนึงถึงประโยชน์และต้นทุนที่จะได้รับจากการแลกเปลี่ยนหรือการติดต่อดังกล่าวโดยปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้การตัดสินใจการประสานงานแลกเปลี่ยนนั้นเป็นไปโดยสะดวกมากขึ้นนั้นคือการสร้างต้นทุนในความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจหรือองค์กรต่าง ๆ เช่น ความเชื่อใจหรือการตกลงใจร่วมมือในระยะยาว (commitment)

1.1.4 ทฤษฎีมุมมองที่มีทรัพยากรเป็นพื้นฐาน (Resource Based View: RBV)

ทฤษฎีนี้กล่าวไว้ว่าวิสาหกิจนั้นประกอบไปด้วยกลุ่มของทรัพยากรที่ต่างกันไปและหน้าที่ของวิสาหกิจต่าง ๆ นั้นก็คือการจัดการกับทรัพยากรของตนให้เกิดความได้เปรียบกับคู่แข่งทางธุรกิจโดยความได้เปรียบนั้นคือสิ่งที่วิสาหกิจนั้นครอบครองซึ่งสามารถสร้างคุณค่าเพิ่มในสายตาของลูกค้าได้ และสิ่งนี้จะต้องไม่ปรากฏในคู่แข่งเลยมากกว่านั้น ความได้เปรียบในการแข่งขันนี้จะต้องเป็นความได้เปรียบที่มีความยั่งยืนซึ่งมิใช่เป็นความยั่งยืนในมิติของเวลาแต่เป็นความยั่งยืนในมิติของด้านความสามารถที่จะคงความได้เปรียบนี้เข้าได้อย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 2 – 1 : โครงสร้างความสัมพันธ์และการแข่งขันระหว่างองค์กร
ที่มา: Schimmer (2010)

1.2 การวิเคราะห์วรรณกรรมด้านทฤษฎีและความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและการสร้างความร่วมมือ

จากการทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและการสร้างความร่วมมือ พบว่าการอธิบายลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจ (Economic-based relationship) และ ความสัมพันธ์เชิงสังคม (Social-based relationship) โดยความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ โดยมีพื้นฐานจากเป้าหมายของหน่วยธุรกิจคือ การแสวงหากำไรสูงสุด (Profit maximisation) ทำให้องค์กรแสวงหาการเพิ่มกำไร และ วิธีหนึ่งคือการสร้างความสัมพันธ์กับองค์กรอื่น เพื่อวัตถุประสงค์ 2 ประการหลัก คือ (1) การเพิ่มรายได้ การเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด และ การขยายช่องทางการตลาด เป็นต้น (2) การลดต้นทุน ผ่านการใช้ปัจจัยการผลิตร่วม ผ่านการสั่งปัจจัยร่วมกันเพื่อลดต้นทุนคงที่ (Fixed cost) หรือ การสร้างพันธมิตร (alliance) ซึ่งการกระทำดังกล่าวสามารถสร้างความประหยัดจากขนาด (Economy of scale) การประหยัดจากขอบเขต (Economy of scope)

อย่างไรก็ตามการสร้างความร่วมมือและความสัมพันธ์นั้นจะต้องอาศัยปัจจัยสนับสนุนเชิงเศรษฐกิจและเชิงสังคมโดยทางสังคมนั้นความถึงปัจจัยในเชิงบุคคล เช่น ความเชื่อใจในระดับองค์กร และในระดับบุคคล รวมทั้งความมุ่งมั่นผ่านทางนโยบายขององค์กร ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ต้องการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นสามารถนำเอาแนวคิดเชิงทฤษฎีเป็นแนวทางในการพัฒนาแบบจำลองเพื่อศึกษาทั้งปัจจัยส่งเสริมความร่วมมือทั้งด้านเศรษฐกิจและเชิงสังคม

2.1 แนวคิดการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Supply Chain Management)

Tapper & Font (2004) ได้เสนอแนวคิดที่ว่าภายในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนั้นมีการเชื่อมโยงของวิสาหกิจในฝั่งของอุปทานอยู่โดยแบ่งหน่วยวิสาหกิจดังกล่าวออกเป็น 16 กลุ่ม ต่อมา Zhang et al. (2009) ได้ริเริ่มพัฒนาแบบจำลองห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวขึ้นโดยมีขอบเขตอยู่ภายในแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น ต่อมา Piboonrunroj (2009) และ Piboonrunroj and Disney (2009) ได้ปรับปรุงให้เป็นแบบจำลองห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบโดยพิจารณาตั้งแต่การเริ่มวางแผนท่องเที่ยวตลอดจนช่วงที่เดินทางท่องเที่ยวไปจนถึงบริการต่าง ๆ หลังการท่องเที่ยว

โดยงานวิจัยต่อเนื่องของ Piboonrunroj and Disney (2009, 2011, 2012) ที่ได้ศึกษาถึงห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในประเทศไทย พบว่า การร่วมมือกันของวิสาหกิจต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (ได้แก่ โรงแรมที่พัก สายการบินและบริษัททัวร์) เช่น การแบ่งปันข้อมูลการตั้งทีมทำงานร่วมกัน ตลอดจนการร่วมลงทุนระหว่างกันทั้งในด้านการพัฒนาบุคลากรและการลงทุนในด้านเทคโนโลยีหรือองค์ความรู้ต่าง ๆ นั้นจะช่วยให้วิสาหกิจเหล่านั้นมีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น ทั้งด้านการเงิน และ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านโลจิสติกส์ตลอดจนทำให้ลูกค้าหรือนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจต่อบริการการท่องเที่ยวของวิสาหกิจมากขึ้น สำหรับกลไกที่ทำให้การทำงานร่วมกันของวิสาหกิจเหล่านั้นทำให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น

Piboonrunroj, Disney and Williams (2011) ได้ศึกษาพบว่า การสร้างความร่วมมือกันภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเดียวกันนั้นจะสามารถทำให้วิสาหกิจลดต้นทุนการดำเนินการ (Transaction cost) ลงได้ อันจะส่งผลให้วิสาหกิจเองมีศักยภาพในการแข่งขันเพิ่มขึ้น การศึกษาการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยั่งยืนในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมและสารสนเทศที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งออกเป็นสามส่วนคือ หนึ่ง การจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม สอง ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน และสาม ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวโดยการส่วนแรกที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมนั้นได้อยู่ในการทบทวนวรรณกรรมของโครงการวิจัยย่อยที่ 1 ดังนั้นในส่วนนี้จะกล่าวถึงแนวคิดที่ว่าด้วยห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเป็นหลัก

การศึกษาเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานนั้นถือได้ว่าเป็นศาสตร์แขนงใหม่ที่เริ่มมีการศึกษาไม่นานมานี้ ดังนั้น จึงยังไม่มีทฤษฎีที่เป็นของศาสตร์ที่ว่าด้วยห่วงโซ่อุปทานโดยตรง อย่างไรก็ตามงานวิจัยด้านห่วงโซ่อุปทานได้นำแนวคิดจากหลาย ๆ ศาสตร์มาประยุกต์ใช้เช่น เศรษฐศาสตร์ สังคมศาสตร์ การบริหารธุรกิจ และ วิศวกรรมศาสตร์ ตั้งแต่ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 1980 การจัดการโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Logistics Management & Supply Chain Management) ได้รับความสนใจอย่างมากทั้งจากวงการวิชาการและภาคธุรกิจ (Stock et al., 2010) เนื่องจากความต้องการที่จะลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นต่าง ๆ เช่น การขนส่งการจัดเก็บสินค้าและต้นทุนการส่งสินค้ารวมทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการที่สูงขึ้นของผู้บริโภคในด้านความรวดเร็วจากการส่งและการส่งสินค้ารวมทั้งคุณภาพของสินค้า (Christopher, 2011) ตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา ได้มีหลักฐานต่าง ๆ ทั้งงานวิชาการและความสำเร็จของภาคเอกชนที่ยืนยันถึง

ประโยชน์ที่ภาคธุรกิจและลูกค้าได้รับจากการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (ไพรัชพิบูลรุ่งโรจน์, 2555) ทำให้องค์ความรู้ด้านนี้ได้รับความสนใจเป็นอย่างมากทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ (Benavides & de Eskinazis 2012)

สำหรับประเทศไทยนั้นการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานนั้นได้รับการกล่าวถึงอย่างกว้างขวางเมื่อรัฐบาลได้กำหนดให้โลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติและกำหนดยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2547 และจัดทำร่างแผนแม่บทฯ ในปี พ.ศ. 2549 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2549) ส่งผลให้ทั้งภาครัฐภาคเอกชนและภาคการศึกษาต่างก็ให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน สำหรับภาครัฐแล้วแต่ละหน่วยงานได้มีแผนการพัฒนาโลจิสติกส์ออกมาอย่างต่อเนื่อง ภาคเอกชนก็มีการจัดฝึกอบรมภายในเกี่ยวกับองค์ความรู้ในการจัดการโลจิสติกส์ขององค์กร ในส่วนของภาคการศึกษามหาวิทยาลัยหลายแห่งเริ่มเปิดสอนวิชาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทั้งระดับปริญญาตรี โท และ เอก รวมทั้งให้การสนับสนุนให้คณาจารย์ศึกษาต่อในด้านนี้ทั้งในและต่างประเทศอีกด้วย

แม้จะมีการค้นพบว่าการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมีประโยชน์มากเพียงไร นิยามของการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานก็ยังไม่มีความชัดเจน (Mentzer et al. 2001) อาจจะเป็นเพราะว่าการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานนั้นมีวัฒนธรรมที่กว้างขวางและมีที่มาที่หลากหลายมีการพัฒนามาจากสาขาวิชาที่แตกต่างกัน เช่น การจัดการการดำเนินการการขนส่งการจัดซื้อวิศวกรรมศาสตร์และเศรษฐศาสตร์

อย่างไรก็ตามได้มีความพยายามที่จะให้คำนิยามการจัดการโซ่อุปทานอย่างหลากหลายโดยเฉพาะจากนักวิชาการ ได้แก่ Stevens (1989), Ellram (1991), Towill et al. (1992), Cooper et al. (1997), Harland (1996), Christopher (2011) ทว่ากลับยังไม่มียานใดที่ได้รับการยอมรับอย่างเอกฉันท์ ทั้งนี้จากนิยามของสภาวิชาชีพชั้นสูงด้านการจัดการโซ่อุปทาน (Council of Supply Chain Management Professional) ซึ่งมีพื้นฐานจากงานการศึกษาของ Mentzer et al. (2001) สามารถสรุปได้ว่าการจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) นั้นเป็นการวางแผนและการจัดการทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาวัตถุดิบและปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ ทั้งในการผลิตและการดำเนินการต่าง ๆ การจัดซื้อจัดหาการแปรรูปและเปลี่ยนรูปวัตถุดิบเหล่านั้นให้เป็นเป็นสินค้าและกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด (CSCMP 2010) ดังนั้น นิยามของ CSCMP จึงรวมการจัดการโลจิสติกส์ให้อยู่ในวัฒนธรรมของการจัดการโซ่อุปทานซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผนและการนำแผนไปปฏิบัติรวมทั้งการควบคุมการไหลและการจัดเก็บสินค้าบริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นของโซ่อุปทาน (วัตถุดิบ) และปลายทางสู่ผู้บริโภคโดยรวมถึงการไหลกลับจากฝั่งผู้บริโภค (Reverse logistics) ให้มีทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้วย

2. แนวคิดเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chains)

การท่องเที่ยวเป็นระบบที่มีความซับซ้อนสูง มีองค์ประกอบที่หลากหลาย ทั้งการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวโดยตรง และ การให้บริการ (Jafari 1974, Smith 1994, McKercher 1999, Véronneau and Roy 2009) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้ประสบความสำเร็จจึงจำเป็นต้องเข้าใจระบบของห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวเสียก่อน (Véronneau and Roy 2009, Zhang et al. 2009) เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นไปอย่างยั่งยืน (Schwartz et al. 2008) โดยผ่านการประสานงานเชื่อมโยงของหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทาน (Lemmettyinen 2010) โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวดังกล่าวนี้ย่อมจะส่งผลถึงการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี (Spasić 2012)

จากความซับซ้อนของการท่องเที่ยวนั้นเองทำให้กรอบแนวคิดของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวมีความซับซ้อนไปด้วยเช่นกัน (Zhang et al., 2009) อย่างไรก็ตามนิยามของห่วงโซ่อุปทานนั้นได้รับอิทธิพลจากสามงานหลัก ๆ ได้แก่ งานวิจัยของ Tapper and Font (2004), Zhang et al. (2009) และ Piboonrungrroj and Disney (2009) โดย Tapper and Font (2004) ได้เสนอกรอบแนวคิดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวซึ่งประกอบไปด้วย 16 องค์ประกอบ ได้แก่

1. การเดินทางเข้าออกแหล่งท่องเที่ยว
2. การขนส่งทางบก
3. การดำเนินงานทางบก
4. แหล่งท่องเที่ยว
5. กิจกรรมทางวัฒนธรรมสังคมและกีฬา
6. เฟอร์นิเจอร์เครื่องแกะสลัก
7. สาธารณูปโภคบริการและทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว
8. พลังงานและแหล่งน้ำ
9. การจัดการขยะ
10. การผลิตอาหาร
11. การชกกีฬ
12. การปรุงอาหารและเครื่องดื่ม
13. ที่พักอาศัย
14. การนำเที่ยว
15. การตลาดและการขาย และ
16. ลูกค้า

โดยได้เพียงแต่โยงเส้นความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบทั้ง 16 ด้านเท่านั้น ต่อมา Zhang et al. (2009) ได้พัฒนาโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวให้เป็นภาพชัดเจนขึ้นโดยเจาะเฉพาะห่วงโซ่อุปทานภายในแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้นมีการเชื่อมโยงระหว่างซัพพลายเออร์ชั้นที่สอง (ผู้ผลิตต่าง ๆ เช่น

อาหารและเครื่องดื่ม) ซัพพลายเออร์ชั้นแรก (ผู้ให้บริการด้านต่าง ๆ เช่น ที่พักการเดินทางและอาหาร) ผู้นำเที่ยวหน้าขายทัวร์และนักท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตามเนื่องจากเครือข่ายการท่องเที่ยวไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแต่ภายในแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น Piboonrungraj and Disney (2009) จึงได้พัฒนาภาพรวมของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวโดยมีนักท่องเที่ยวเป็นจุดเริ่มต้นของกรอบ ตั้งแต่การจองบริการการท่องเที่ยวต่างๆก่อนเดินทางมารับบริการ ช่วงระหว่างการเดินทางและบริการหลังการเดินทาง จึงถึงได้ว่าเป็นภาพรวมของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

2.1 ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ปัจจุบันจึงมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากโดย Piboonrungraj และ Disney (2009) ได้พบว่าแนวโน้มของงานวิจัยในด้านนี้ตั้งแต่ปี 2005 ซึ่งเป็นปีหลังจากงานของ Xavier และ Font (2004) ทำให้ประเด็นวิจัยนี้ได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก

เพื่อให้เข้าใจถึงภาพรวมของงานวิจัยด้านห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว คณะผู้วิจัยจึงได้ทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ (Systematic Literature Search and Review) ด้วยขั้นตอนการศึกษาจาก Piboonrungraj and Disney (2009) ซึ่งทำการค้นคว้างานวิจัยในฐานข้อมูลวิจัยหลักที่เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ ได้แก่ Scopus, ABI/INFORM Global (Proquest), ScienceDirect and EBSCO รวมถึง Google Scholar เพื่อให้สามารถครอบคลุมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องให้ได้มากที่สุด โดยคำสำคัญที่ใช้ในการค้นคว้าได้แก่ “tourism supply chain”, “travel supply chain” และ “hospitality supply chain” และ ได้ติดตามอ่านงานวิจัยนั้นเพื่อวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) และสืบค้นงานวิจัยที่ถูกต้องเพื่อนำไปสู่งานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย

2.2 การวิเคราะห์วรรณกรรมด้านห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

จากการวิเคราะห์งานวิจัยที่ค้นพบแล้ว พบว่า งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว นั้นมักจะเป็นงานวิจัยที่เป็นการนำเสนอกรอบแนวคิดและการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เช่น ทฤษฎีเกมวิเคราะห์ (Zhang et al., 2009) ทำให้ยังขาดงานวิจัยเชิงประจักษ์ที่ใช้ข้อมูลจริงในการวิเคราะห์ โดยงานวิจัยที่ใช้ข้อมูลจริงสำหรับศึกษาห่วงโซ่อุปทานโดยเฉพาะห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวมีความจำเป็นและเป็นที่ต้องการอย่างมาก ทั้งในวงวิชาการภาครัฐหรือภาคเอกชนเนื่องจากห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว มีความซับซ้อนและมีปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่หลากหลาย (Veronneau and Roy 2009) กรอบแนวคิดและผลงานวิจัยที่เกิดจากการวิเคราะห์ทางคณิตศาสตร์จึงจำเป็นที่จะต้องได้รับการพิสูจน์และอธิบายด้วยงานวิจัยเชิงประจักษ์

2.3 การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E

2.3.1 สถานการณ์ความร่วมมือ

จากการทบทวนการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A นั้น พบว่า ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลข่าวสาร มีงานวิจัยด้านนี้เพียงส่วนน้อย ส่วนหนึ่ง พบว่า ธงชัย ภูวนาถวิจิตร (2554) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับบริบทการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ การเมืองและการปกครอง สังคมและวัฒนธรรม เทคโนโลยีการสื่อสาร สิ่งแวดล้อมและการตลาด รวมถึงความพร้อมด้านการท่องเที่ยว (6A's) ได้แก่ 1. สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว 2. เส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว 3. สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว 4.การบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว 5. ที่พักในแหล่งท่องเที่ยว 6. กิจกรรมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A พบว่า บริบทการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยภาพรวมเชิงของ หลวงน้ำทา และจังหวัด หลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) มีปริมาณการค้า การลงทุน ด้านการท่องเที่ยวตลอดจนนักท่องเที่ยวภายในประเทศและต่างชาติเพิ่มสูงขึ้น เป็นผลให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยวเกิดการขยายตัว มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวทั้งในภาคส่วนของรัฐและเอกชน ด้านการเมืองการปกครองแต่ละประเทศมีการจัดทำแผนการพัฒนารองรับการท่องเที่ยวภายในประเทศ และจัดทำแนวทางพัฒนาความร่วมมือกันระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามความร่วมมือต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นยังไม่ปรากฏเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

ในส่วนความพร้อมด้านการท่องเที่ยว (6A's) โดยภาพรวมยังอยู่ในระดับปานกลาง สิ่งดึงดูดใจด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมเพราะมีความงดงามโดดเด่นเฉพาะพื้นที่ อย่างไรก็ตามความพร้อมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทางคมนาคมภาพรวมก็ยังคงเป็นไปในทิศทางที่ต้องมีการพัฒนาให้ตอบสนองมากขึ้น เนื่องจากมีข้อจำกัดเพราะการเข้าถึงในบางฤดูกาล เช่น ฤดูฝน ยังเป็นไปในทิศทางค่อนข้างลำบาก เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สาธารณูปโภคพื้นฐานเกี่ยวกับให้บริการเกี่ยวกับจุดพัก น้ำดื่ม ห้องน้ำยังมีปริมาณไม่เพียงพอ รวมถึงสถานที่จุดแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศก็ยังมีไม่มากนัก ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยวในประเด็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติทั้ง 3 ประเทศกิจกรรมมีจำกัด ส่วนแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมีกิจกรรมที่หลากหลาย แต่ก็มีเพียงบางกิจกรรมเท่านั้นที่นักท่องเที่ยวสนใจเข้าร่วมผนวกกับกิจกรรมไม่ได้มีตลอดปี

จากการพัฒนาเส้นทางทางการท่องเที่ยว R3A สำหรับประเทศไทยเชียงของยังถูกใช้เป็นเพียงทางผ่าน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังไม่ได้ได้รับประโยชน์เท่าที่ควร มีเพียงผู้ประกอบการบางประเภท เช่น ธุรกิจนำเที่ยวเท่านั้นที่ได้รับผลประโยชน์ในระดับมาก ดังนั้นเชียงของจึงต้องสร้างจุดแข็งเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มองว่าไทยไม่มีจุดเด่นเรื่องแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแต่ยังไม่เทียบเท่าประเทศลาว ส่วนประเทศลาวแม้ว่าจะมีความสนใจทางด้านแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมมากกว่าไทย แต่ก็ยังไม่ดึงดูดใจเท่าแหล่งท่องเที่ยวของประเทศจีน ทั้งนี้การวางแผนส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจการลงทุนและการท่องเที่ยวของประเทศลาวที่เปิดโอกาสให้นักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศของตน นายทุนส่วนใหญ่ที่เข้ามาตั้ง

ถิ่นฐานประกอบธุรกิจในประเทศลาวส่วนใหญ่ก็เป็นชาวจีน การพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวนี้จีนจึงนับว่าเป็นประเทศที่ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด

2.3.2 แนวทางการสร้างความร่วมมือและปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือ

การสร้างความร่วมมือ (Collaboration) นั้นเป็นสิ่งที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายว่าเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้ดีขึ้น (Simatupang, 2005; Piboonrungrroj and Disney, 2011) การสร้างความร่วมมือในระดับของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Collaboration) หมายถึง “การที่องค์กรตั้งแต่สององค์กร เป็นต้นไป ทำงานร่วมกัน และได้รับผลลัพธ์ที่มากกว่าต่างคนต่างทำงาน” (Simatupang and Sridhan, 2005; Piboonrungrroj et al, 2012) Nyaga et al.(2009) ได้ศึกษาความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน 3 ด้านได้แก่ (1) การแบ่งปันข้อมูล (Information Sharing) (2) การมีคณะทำงานร่วม (Joint team) และ (3) การลงทุนเฉพาะ (Dedicated investment) และ มีตัวแปรตามหลักคือ ผลการดำเนินงานของบริษัท (firm performance) และ มีตัวแปรสื่อกลาง (mediating variables) คือ ความเชื่อใจ (trust) และ ความผูกพัน (commitment) งานวิจัยเรื่องต่อมาได้มีการศึกษาถึงการสร้างความร่วมมือในรูปแบบต่าง ๆ ระหว่างองค์กรภายในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันอย่างหลากหลาย งานวิจัยที่เสนอกรอบแนวคิดของรูปแบบของความร่วมมือและทดสอบเชิงประจักษ์ ได้แก่งานของ Cao and Zhang (2011) ซึ่งได้แบ่งรูปแบบของความร่วมมือออกเป็น 7 รูปแบบ ได้แก่ (1) Information Sharing, (2) Goal Congruence (3) Decision Synchronization (4) Incentive Alignment (5) Resource Sharing (6) Collaborative Communication (7) Joint Knowledge Creation

2.3.3 ความร่วมมือ (Collaboration) ในบริบทของจีน

สำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นประเทศต้นทางของเส้นทาง R3E นั้น แนวทางการสร้างความร่วมมือของภาคธุรกิจนั้นมักจะเริ่มต้นจากความสัมพันธ์ส่วนบุคคลเสียก่อน โดยคำว่าความร่วมมือ หรือ Collaboration นั้น อาจจะใช้คำภาษาจีน "hezou" ซึ่งหมายความว่า "to work together" (Brook, 2005: p.9) การทำงานด้วยกัน บางครั้งอาจจะใช้คำว่า "tixie" ที่แปลว่า การสนับสนุนซึ่งกันและกัน (Mutual support) หรือ xieli ที่แปลว่า "การช่วยเหลือ" (assistance) อีกคำที่มีบริบทใกล้เคียงกันคือ qishan ที่แปลว่าความรู้สึกใกล้ชิดกัน (feeling close) โดย hezou หรือ ความร่วมมือนั้นจะถูกใช้พร้อมกับคำว่า qinshan และ tixie เสมอ (Brook, 2005: p.10) ซึ่งน่าจะแสดงถึงบริบทของความร่วมมือในสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าสัมพันธ์กับความใกล้ชิดและ การช่วยเหลือกันนอกเหนือจากบริบทของการทำงานร่วมกันเท่านั้น

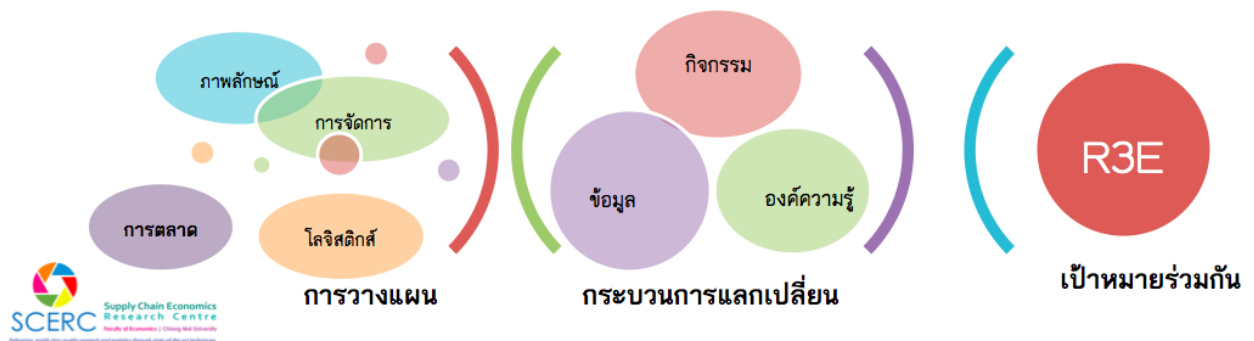
2.4 การวิเคราะห์และสังเคราะห์วรรณกรรม

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานนั้นมีพื้นฐานมาจากการงาน 2 ส่วน คืองานวิจัยทางด้านห่วงโซ่อุปทานเป็นหลักทางทฤษฎี โดยมีทฤษฎีต้นทุนธุรกรรม (Transaction Cost Economics) เป็นทฤษฎีที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากสามารถอธิบายขอบเขตขององค์กรและการเชื่อมโยงได้ดี นอกจากนี้ยังมีทฤษฎีว่าด้วยทรัพยากร (Resource Based View) ซึ่งเสริมในประเด็นของการสร้างความร่วมมือที่ได้ประโยชน์จากการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรที่อยู่นอกขอบเขตขององค์กร (extended resource based view) จากการสังเคราะห์ทั้งสอง ทฤษฎี พบว่าปัจจัยสำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการคือ ต้นทุนธุรกรรม (transaction cost) ความเชื่อใจ (trust) และความมุ่งมั่นในความสัมพันธ์ระหว่างองค์กร (commitment) ในส่วนของวรรณกรรมด้านการท่องเที่ยวมีการศึกษาในการสร้างความร่วมมือในส่วนของ การสร้างความผูกพันและความผูกพันใจเช่นกันเพราะองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะมีการแข่งขันกันสูง ซึ่งมีลักษณะสอดคล้องกัน

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษา

โครงการวิจัยนี้มีกรอบการศึกษาที่มุ่งเน้นการวิเคราะห์รูปแบบของความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E รวมทั้งปัจจัยที่มีผลต่อการสนับสนุนการสร้างความร่วมมือดังกล่าว กรอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย 3 ส่วนหลักคือ (1) ความร่วมมือในการวางแผน ประกอบด้วย การวางแผนในการสร้างความร่วมมือประกอบด้วย การร่วมสร้างภาพลักษณ์การท่องเที่ยว การสร้างระบบการจัดการร่วมกัน การทำการตลาดร่วมกัน การจัดการระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวร่วมกัน (2) ความร่วมมือในกระบวนการแลกเปลี่ยน ได้แก่การแลกเปลี่ยนด้านกิจกรรมร่วม การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง (3) การวางแผนเป้าหมายร่วมกันในการจัดการธุรกิจท่องเที่ยวของผู้ประกอบการ กรอบการศึกษาสามารถสรุปได้ตามภาพที่ 3.1



ภาพที่ 3-1 กรอบการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยหลายแบบ (Multiple Methods) โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative methods) และระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Method) โดยระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณเป็นระเบียบวิธีวิจัยหลัก (Principal method) คือ การวิจัยเชิงสำรวจและวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง และใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ มีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นระเบียบวิธีที่สนับสนุน (Facilitating Method) ในการพัฒนารอบแนวคิด ระบุตัวแปรสำคัญ กำหนดลักษณะความสัมพันธ์และอธิบายผลการวิเคราะห์จากข้อมูลเชิงประจักษ์ รายละเอียดของระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณมีเนื้อหาดังนี้

1. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Methods)

1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรประกอบด้วยภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ในพื้นที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยว R3E ซึ่งมีความแตกต่างกับเส้นทางการขนส่งสินค้า โดยเส้นทางการท่องเที่ยว R3E นั้นหลังจากข้ามแดนเข้ามาในประเทศไทย ณ อำเภอเชียงของจะเดินทางต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่เป็นจุดหมายปลายทางหลัก ซึ่งในเส้นทางขนส่งสินค้าจะไม่ผ่านจังหวัดเชียงใหม่โดยจะมุ่งตรงไปยังกรุงเทพมหานคร ตามเส้นทาง คุณมั่ง-งั่ว (คุณหมิง - กรุงเทพฯ)

การเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับบริบทและศักยภาพการท่องเที่ยวและข้อมูลเบื้องต้นอื่นๆ เพื่อพัฒนารอบแนวคิดที่สมบูรณ์จากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเส้นทาง R3E โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกตามความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ตามองค์ประกอบในห่วงโซ่อุปทาน และแยกออกเป็น 2 กลุ่มคือ ภาครัฐและเอกชน โดยมีเกณฑ์คัดเลือกตามความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และ พื้นที่ที่รับผิดชอบอยู่บนเส้นทางการท่องเที่ยว R3E ดังนี้

ตารางที่ 3 - 1 เกณฑ์การคัดเลือกหน่วยงานผู้ให้ข้อมูลประกอบการวิจัย

ที่	หน่วยงาน	ประเภท	ความเกี่ยวข้อง	พื้นที่
1	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดเชียงใหม่	ราชการ	นโยบายการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก	จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน
2	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดเชียงราย	ราชการ	นโยบายการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก	จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน
3	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	รัฐวิสาหกิจ	นโยบายการตลาดการท่องเที่ยว	จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง
4	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย	รัฐวิสาหกิจ	นโยบายการตลาดการท่องเที่ยว	จังหวัดเชียงราย พะเยา
5	สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	ราชการ	การข้ามแดนของนักท่องเที่ยว	ด่านเชียงของ
6	สถานกงสุลไทยประจำ นครคุนหมิง	ราชการ	ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีน การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวใน จีน	มณฑลยูนนาน
7	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	สถาบัน การศึกษา	หน่วยงานวิจัยด้านการท่องเที่ยว พัฒนาบุคลากรการท่องเที่ยว	จังหวัดเชียงใหม่ และพื้นที่ใกล้เคียง

ที่	หน่วยงาน	ประเภท	ความเกี่ยวข้อง	พื้นที่
8	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง	สถาบัน การศึกษา	หน่วยงานวิจัยด้านการท่องเที่ยว พัฒนาศูนย์รวมการท่องเที่ยว	จังหวัดเชียงราย และพื้นที่ใกล้เคียง
9	สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จังหวัดเชียงราย	ภาคเอกชน	ศูนย์รวมสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย	จังหวัดเชียงราย
10	สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จังหวัดเชียงใหม่	ภาคเอกชน	ศูนย์รวมสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่	จังหวัดเชียงใหม่
11	หอการค้าอำเภอเชียงของ	ภาคเอกชน	เป็นหน่วยงานในพื้นที่ที่มีความ ตื่นตัวในการรองรับการท่องเที่ยวบน เส้นทาง R3E	อำเภอเชียงของจังหวัด เชียงราย

โดยในขั้นตอนนี้จะใช้การประเมินจากผู้ทรงคุณวุฒิทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ ประกอบกับการ
สัมภาษณ์สอบถามกลุ่ม (Focus Group) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นหลัก

ตารางที่ 3 - 2 สรุปรายชื่อผู้ให้ข้อมูลประกอบการวิจัย

ที่	ชื่อ นามสกุล	ตำแหน่ง	สังกัด
1	นายสุชาติ เลียงแสงทอง	กงสุลใหญ่	กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง
2	นายธนพ ปัญญาพัฒนากุล	กงสุล	กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง
3	นางอำไพ ไชยพิจิตร	ประธาน	สภาอุตสาหกรรมภาคเหนือเขต 1
4	นายสรวิทย์ แซ่เตีย	ประธาน	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่
5	นายวิสูตร บัวชุม	ผู้อำนวยการ	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่
6	นายอภิชา ตระการสินธ์	นายกสมาคม	สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย
7	นายไพบุลย์ พิบุลย์รุ่งโรจน์	อุปนายกสมาคม	สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย
8	อ.ดร.สุเทพ นิมสย	อาจารย์	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
9	ผศ.ดร.บุษบา สติธิการ	อาจารย์	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
10	Professor Gao He	คณบดี	คณะกรรมการจัดการการท่องเที่ยวและธุรกิจ และ รอง ผู้อำนวยการสมาคมการท่องเที่ยวยูนนาน
11	Professor Tian Li	รองคณบดี	คณะกรรมการจัดการการท่องเที่ยวและธุรกิจ
12	คุณปิ่นนาค เจริญผล	ผู้อำนวยการ	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงาน คุนหมิง

13	Mr. Pao	รองผู้อำนวยการ	สำนักงานเศรษฐกิจและการค้าเมืองสิบสองปันนา
14	Ms. Liu Ru	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท International Travel Service Duty Co., Ltd
15	พตต. จีระศักดิ์ ไส้ทองคำ	เจ้าหน้าที่	ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ
16	รตอ. ธนากร ขอนะ	เจ้าหน้าที่	ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ
17	รตท. อีระชัย ยอดสนธิ	เจ้าหน้าที่	ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ
18	รตต. ชัยนันท์ มาสม	เจ้าหน้าที่	ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ
19	นายอิศรา สถาปนเศรษฐ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย
20	อาจารย์ ชัยวัฒน์ ทองอินทร์	อาจารย์ประจำ	สำนักการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
21	คุณกิตติ ทิศสกุล	นายกสมาคม	สมาคมผู้ประกอบการร้านอาหารจังหวัดเชียงราย
22	คุณอุดม ชิดนายิ	เลขานุการ	สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่และเขต 1
23	Ms. Liu Jun	อาจารย์	OxBridge University นครคุนหมิง
24	Mr.Yoki Han	อาจารย์	OxBridge University นครคุนหมิง

1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็นสองส่วนคือ (1) การลงพื้นที่สำรวจสภาพและสถานการณ์ในปัจจุบัน (2) การสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในเชิงลึก (In-dept interview)

1.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) และการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Non-Structured interview) เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ผู้วิจัยนำผลจากการศึกษาเอกสาร แนวคิด หลักการ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย และการลงสำรวจบริบทของพื้นที่ในเบื้องต้น นำข้อมูลจากสองส่วนมาพัฒนาเป็นแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง และการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง มีรายละเอียด ดังนี้

1. ททท.คุนหมิง / เชียงราย / เชียงใหม่

- (1.1) นักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางไปทางเส้นทาง R3A นั้นมีวิธีเดินทางไปอย่างไรบ้าง ใช้เวลาเดินทางเท่าไร
- (1.2) บริษัททัวร์ที่ทำธุรกิจบนเส้นทางนี้มีกลุ่มไหน ประเภทใด จำนวนประมาณเท่าไร
- (1.3) นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปตามเส้นทาง R3A นั้น มีลักษณะพิเศษอย่างไรบ้าง

- (1.4) แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมที่ ททท. ทำการตลาดมีแห่งใดบ้าง ทั้งที่สำเร็จ และ ไม่สำเร็จ และ ที่มีศักยภาพ
 - (1.5) มีหน่วยงาน (รัฐ และ เอกชน) ไດบ้างที่น่าจะเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
 - (1.6) หน่วยงานดังกล่าวมีความร่วมมือกันในด้านใดบ้าง ระดับความร่วมมือดังกล่าวนั้นมากน้อยเพียงใด
 - (1.7) ปัจจัยอะไรที่ทำให้หน่วยงานแต่ละแห่งมีความร่วมมือกันมากหรือน้อย เช่น ความเข้าใจ วัฒนธรรม ฯลฯ
-

2. บริษัทนำเที่ยว

- (2.1) ขอช่วยอธิบายเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีน กิจกรรมท่องเที่ยวและเวลาที่ใช้
 - (2.2) มีความร่วมมือกับใครบ้าง ทั้งรัฐและเอกชน และ ท่านมีรูปแบบความร่วมมือแบบใดบ้าง
 - (2.3) อะไรที่ทำให้ท่านร่วมมือกับบริษัทอื่น ๆ หรือ หน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ
-

3. หน่วยงานราชการที่ดูแลด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว

- (3.1) ทางการท่องเที่ยวจีนมีวิธีการทำการตลาดเมืองสิบสองปันนาอย่างไรบ้าง
 - (3.2) ทางการท่องเที่ยวจีนมีความร่วมมือกับภาครัฐและหรือเอกชนของไทยอย่างไรบ้าง
 - (3.3) แนวทางการสร้างความร่วมมือเป็นแบบใดบ้าง
 - (3.4) ขอช่วยอธิบายเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีน กิจกรรมท่องเที่ยวและเวลาที่ใช้
-

4. ด้านตรวจคนเข้าเมือง

- (4.1) ปริมาณนักท่องเที่ยวมากน้อยในช่วงไหนอย่างไรบ้าง
 - (4.2) เวลาที่ใช้ในการตรวจนักท่องเที่ยวเฉลี่ยประมาณเท่าไร
 - (4.3) ใช้เวลาช้า หรือ นานขึ้นอยู่กับอะไรบ้าง?
 - (4.4) ท่านร่วมมือกับหน่วยงานใดบ้าง ปัจจัยอะไรที่ทำให้ร่วมมือหรือไม่ร่วมมือ
 - (4.5) แนวทางพัฒนาความร่วมมือความเป็นอย่างไร
-

5. บริษัทขนส่งนักท่องเที่ยว

- (5.1) รับนักท่องเที่ยวกลุ่มไหนบ้าง เส้นทางเดินทางท่องเที่ยวมีทางใดบ้าง ทางใดนิยมมากที่สุด
 - (5.2) ท่านร่วมมือกับหน่วยงานใดบ้าง ปัจจัยอะไรที่ทำให้ร่วมมือหรือไม่ร่วมมือ
 - (5.3) แนวทางพัฒนาความร่วมมือความเป็นอย่างไร
-

1.5 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การสังเคราะห์โดยนักวิจัยตามกรอบการวิจัยโดยระบุตัวแปร 3 ประเภทคือ (1) รูปแบบความร่วมมือ (2) ปัจจัยที่สร้างความร่วมมือ (3) กลไกในการสนับสนุนความร่วมมือ โดยทำการสังเคราะห์ เพื่อหาจุดร่วมของข้อมูลและจุดต่างของข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงแบบจำลองที่จะใช้ในระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณต่อไป

2. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ

ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณอยู่ภายใต้ฐานปรัชญาวิจัยแบบสัจนิยม (Realism) มุ่งประกอบของระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

2.1 ประชากร

โครงการวิจัยมุ่งศึกษาผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น ธุรกิจที่พัก ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร และธุรกิจการนำเที่ยว บนเส้นทาง R3E โดยเน้นเมืองหลักเช่น ยูนนาน (จีน) ห้วยทราย (สปป.ลาว) เชียงราย และ เชียงใหม่ โดยจำนวนของประชากรนั้นไม่สามารถระบุจำนวนที่แน่นอนได้

2.2 วิธีการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง และ จำนวนตัวอย่าง

การคำนวณกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้วิเคราะห์แบบจำลองในสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling) มีวัตถุประสงค์หลักคือ ความเพียงพอของจำนวนตัวอย่างในการวิเคราะห์สำหรับระดับองศาอิสระ (Degree of Freedom) ในการกำหนดแบบจำลอง (Model Identification) โดยในงานวิจัยนี้ได้เลือกจำนวนตัวอย่างที่เหมาะสมตามคำแนะนำของ Hair et al (2000) ที่ 200 ตัวอย่าง

2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล และ เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะใช้แบบสอบถามที่ตอบด้วยตนเอง (Self-administrative questionnaire) เพื่อความสะดวกในการเก็บข้อมูลและป้องกันความเอนเอียงจากการอธิบายความที่แตกต่างกับข้อมูลที่สำรวจ ในส่วนของเครื่องมือที่เก็บรวบรวมข้อมูลนั้น เนื่องจากโครงการวิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์การศึกษาไว้ 5 ประเด็นหลัก ได้แก่ (1) ศึกษาโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E (2) ศึกษารูปแบบความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E (3) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E (4) ศึกษาระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E (5) เสนอแนวทางการพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

จากวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น คณะผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านทฤษฎีและกรอบแนวคิดของการวิจัยเพื่อพัฒนาเครื่องมือในการวิจัยการรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาความร่วมมือของผู้ประกอบการโดยเน้น รูปแบบการพัฒนาความร่วมมือและปัจจัยที่มีผลต่อความร่วมมือโดยแบ่งตัวแปรหลักที่ศึกษาดังนี้

1. ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน (ตัวแปรตาม: Dependent variable)
2. ความเชื่อใจ (ตัวแปรต้น: Independent variable)
3. ความผูกพัน (ตัวแปรต้น: Independent variable)
4. ต้นทุนการดำเนินการ (ตัวแปรเชื่อมโยง: mediating variable)

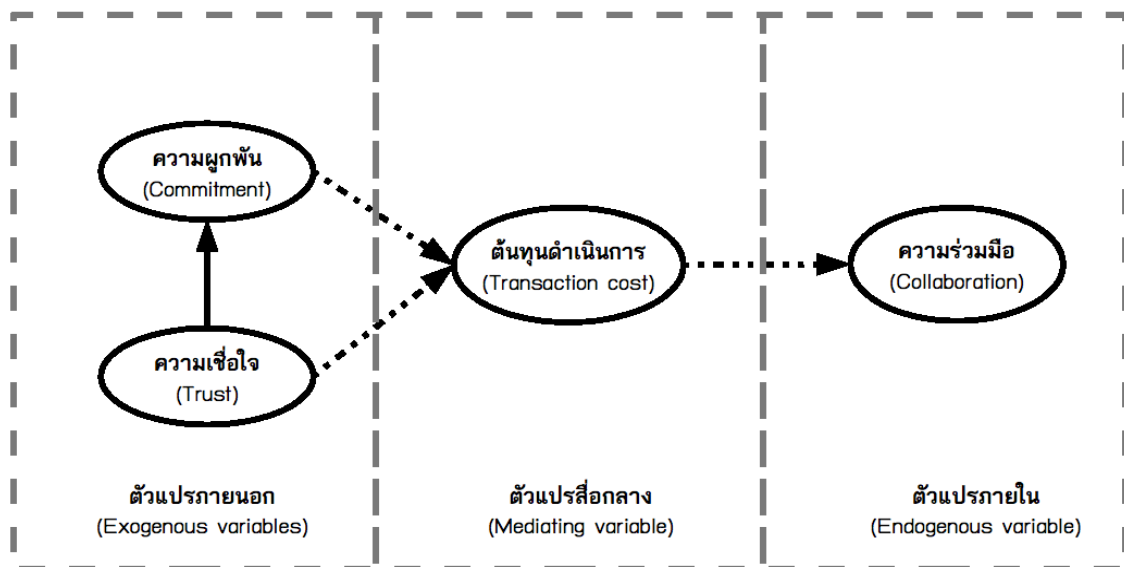
เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการวิจัยในการศึกษา ระดับของความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการบนเส้นทาง R3E และ ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือดังกล่าว แบบสอบถาม จึงได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ 1.คำถามที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการสร้างความร่วมมือทั้ง 10 แบบ จากการทบทวนวรรณกรรม โดยวัดระดับจากประสบการณ์ของผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม และ ให้คะแนนจากน้อยที่สุด (1) จนถึงมากที่สุด (7) แบบวิธีการ Likert's scale สามารถดูรายละเอียดของแบบสอบถามได้ที่ภาคผนวก

2.4 วิธีการกระจายแบบสอบถาม

วิธีการกระจายแบบสอบถามจะใช้วิธีการสุ่มแบบสะดวก (Convenient sampling) เนื่องจากพื้นที่วิจัยมีความยากลำบากในการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง และเป็นการหลีกเลี่ยง ความเอนเอียงในการเลือก (Bias of selection) อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการทดสอบว่าข้อมูลไม่มีความเอนเอียงและน่าเชื่อถือในการวิเคราะห์ข้อมูลจะมีการทดสอบเชิงสถิติเพื่อสร้างความมั่นใจในประเด็นดังกล่าว

2.5 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาความต้องการของผู้บริโภคโดยใช้เครื่องมือทางการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E จำนวน 200 ชุด แบบสอบถามจะประเมินระดับของความสัมพันธ์ตามรูปแบบของความร่วมมือตามวรรณกรรมปริทัศน์ การวิจัยครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) และ การทดสอบสมมติฐานทางสถิติ (Statistical hypothesis testing) เพื่อหาค่าทางสถิติที่สำคัญต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางการวิจัยรวมถึงเพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่มีความเที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) เพื่อผลการประเมินผลระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการคณะผู้วิจัยจึงใช้การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor analysis) เพื่อหาค่าน้ำหนักความสำคัญของแต่ละองค์ประกอบของปัจจัย นอกเหนือจากนี้คณะวิจัยได้ลงพื้นที่เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงาน โดยแบบจำลองที่ศึกษามีลักษณะดังนี้



ภาพที่ 3-2 แบบจำลองวิจัย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

จากข้อมูลในแบบสอบถามที่รวบรวมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในพื้นที่เชียงใหม่ และเชียงราย ประกอบกับการเดินทางของคณะผู้วิจัยเพื่อสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ลาว และจีน ผลการศึกษาเบื้องต้นประกอบด้วย 4 ส่วนดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
2. ลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
3. ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
4. ระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

1. โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

โครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ จากการสำรวจพื้นที่เส้นทางการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E พบว่าโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานบนเส้นทาง R3E สามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ช่วงตามเขตพื้นที่ ได้แก่

1. เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน
2. เขตปกครองพิเศษชนชาติไท สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน
3. จุดผ่านแดนใน สปป.ลาว ณ เมืองบ่อหานและบ่อเต็น เชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนและ สปป.ลาว รวมทั้ง ห้วยทราย-เชียงของเชื่อมโยง สปป.ลาว
4. อำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนที่ได้รับผลของการเปลี่ยนแปลงบนเส้นทาง R3E จากการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะสะพานมิตรภาพแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชื่อมโยง สปป.ลาว ณ เมืองห้วยทราย
5. จังหวัดเชียงราย ในพื้นที่ตัวเมืองมีแหล่งท่องเที่ยวทางด้านศิลปวัฒนธรรมที่สำคัญ เช่น วัดร่องขุน
6. จังหวัดเชียงใหม่ ถือเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ที่สำคัญ

นอกจากนี้โครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ยังสามารถแบ่งออกเป็น 5 ส่วนสำคัญได้แก่

1. ภาคการต่างประเทศ ได้แก่การประสานงานระหว่างประเทศ ทั้งประเด็นทางด้านธุรกิจและกฎระเบียบเช่นการข้ามแดนของนักท่องเที่ยว การผ่านแดนของพาหนะที่ใช้ขนส่งนักท่องเที่ยว
2. ภาคองค์ประกอบการท่องเที่ยว (7p) เน้นองค์ประกอบทางการตลาดที่สำคัญทั้ง 7 ด้าน
3. ภาคเศรษฐกิจการค้าสนับสนุน นอกจากภาคการท่องเที่ยวเองแล้วยังจำเป็นต้องมีการสนับสนุนจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ทั้งอาหารและเครื่องดื่ม และกิจกรรมทางการท่องเที่ยววัฒนธรรมอื่น ๆ เช่น การแสดง เป็นต้น
4. ภาคชุมชนและประชาชน
5. ภาคสถาบันการศึกษา



ภาพที่ 4 - 1 โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

โครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E สามารถอธิบายตามแผนภาพได้ดังนี้

1. ที่พัก (accommodations)

ผู้ประกอบการที่พักประกอบด้วยกลุ่ม โรงแรม เกสต์เฮาส์ (guesthouses) และ โฮมสเตย์ (Homestay) รวมทั้งการท่องเที่ยวชุมชน (Community-based tourism) จากการลงพื้นที่พบว่าที่พักระหว่างเส้นทาง R3E มีอยู่ค่อนข้างน้อยในพื้นที่ แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว สำหรับช่วงต้นของเส้นทางที่ประเทศจีนนั้นโรงแรมในคุนหมิง มีอยู่พอสมควรในตัวเมืองโดยส่วนใหญ่เป็นโรงแรมของท้องถิ่น และมีโรงแรมในเครือของต่างประเทศบางส่วน ปัญหาหลักอยู่ที่การสื่อสารภาษาอื่น ๆ นอกจากภาษาจีน อย่างไรก็ตามที่พักเหล่านี้ มีผู้เข้าพักส่วนใหญ่เป็นชาวจีน ปริมาณที่พักในคุนหมิงมีทั้งสิ้น 792 โรงแรม ตามฐานข้อมูลของ Ctrip 238 แห่งในฐานข้อมูล Agoda 155 ใน Agoda ปริมาณโรงแรมในสิบสองปันนามีน้อยกว่าคุนหมิงค่อนข้างมากกล่าวคือ พบเพียง 64 แห่งในฐานข้อมูล Agoda และ 87 แห่งใน booking.com ในเขต สปป.ลาวนั้นที่พักส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณด่านชายแดนกับจีนและไทย เป็นหลัก โดยเฉพาะด่านชายแดนห้วยทราย และ เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาถึงด่านเชียงของในเวลาเย็นและต้องการที่จะข้ามด่านชายแดนไปยัง สปป. ลาวก่อน และ ไม่ต้องการทำพิธีการตรวจคนเข้าเมืองในเวลาเช้าซึ่งอาจจะทำให้การเดินทางล่าช้าได้

2. การขนส่งผู้โดยสาร (passenger transports)

การเดินทางบนเส้นทาง R3E ผ่านพื้นที่ที่เดินทางยากลำบากประกอบด้วยทิวเขา และ การผ่านแดนข้ามประเทศระหว่าง จีน-ลาว และ ลาว-จีน ดังนั้นการบริการขนส่งผู้โดยสารจึงมีความสำคัญอย่างมาก โดยการขนส่งผู้โดยสารนั้นมี 2 รูปแบบ คือ การบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และการให้บริการโดยภาคเอกชน เนื่องด้วยการสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้นเข้าไปด้วยความสะดวกมากขึ้น จากสถิติของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ณ ด่านเชียงของพบว่าในช่วงวันหยุดยาวของจีน เช่น วันชาติจีน หรือ วันตรุษจีน จะมีรถยนต์ส่วนตัวของนักท่องเที่ยวชาวจีนข้ามด่านมากกว่าพันคันต่อวัน ซึ่งปริมาณนี้เริ่มมีตั้งแต่การท่องเที่ยวในเมืองไทยได้รับความนิยมเมื่อ พ.ศ.2555 ก่อนที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 จะเสร็จ และเป็นการข้ามแดน ณ ท่าเรือบักซึ่งต้องนำรถข้ามเรือใช้เวลากว่าครึ่งชั่วโมงไม่รวมระยะเวลาการรอคอยหากมีปริมาณรถจำนวนมาก โดยคิวรถข้ามฝากจะมีปริมาณมากในเวลาเที่ยง เนื่องจากเป็นระยะเวลาที่รถยนต์จากสิบสองปันนาจะเดินทางมาถึงยังด่าน ห้วยทรายเชียงของพอดี รวมทั้งช่วงเย็นก่อนที่ด่านชายแดนจะปิดซึ่งเป็นเวลาที่พอเหมาะกับการเดินทางมาจากจังหวัดเชียงใหม่ถึงชายแดนเชียงของ

3. การนำเที่ยว (tour operations)

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่าการเดินทางตามเส้นทาง R3E มีความยากลำบาก ทำให้การเดินทางนั้นมักจะต้องมีการนำเที่ยวโดยบริษัทผู้มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินการเดินทาง ข้ามแดนและเดินทางเป็นหมู่คณะ โดยรูปแบบของการนำเที่ยวนั้นอาจจะเป็นการนำเที่ยวโดยทั่วไปคือผ่านบริการของบริษัทนำเที่ยว หรือ เป็นการให้บริการเฉพาะผู้นำเที่ยวซึ่งมักจะอยู่ในรูปแบบของมัคคุเทศก์ ทั้งการเดินทางจากฝั่งไทย หรือ ฝั่งจีนนั้นส่วนใหญ่มักจะใช้บริการมัคคุเทศก์ของท้องถิ่น อย่างไรก็ตามจากการสำรวจพบว่าปัจจุบันมีปัญหาการ

ลักลอบนำเข้าโดยมัคคุเทศก์ชาวจีนที่ไม่ได้รับอนุญาตในพื้นที่ประเทศไทย สำหรับการนำเข้าเที่ยวใน สปป. ลาว และ จีน ให้คณะทัวร์ที่เดินทางมาจากไทยนั้นให้บริการโดยมัคคุเทศก์ชาวจีน และ มักจะนำเข้าเที่ยวใน โปรแกรมที่ได้กำหนดไว้แล้วโดยบริษัททัวร์ โดยในโปรแกรมมักจะมีการขายสินค้าพ่วงด้วย เช่น ยา สมุนไพร หรือ สินค้าอื่น ๆ ที่เป็นที่ยอมรับแก่นักท่องเที่ยวชาวจีน โดยหัวหน้าทัวร์ หรือ มัคคุเทศก์ ถือเป็นผู้ที่ควบคุมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E เป็นหลัก สำหรับกลุ่มที่เดินทางมาครั้งแรก ซึ่งมักจะไม่นคุ้นเคยกับสภาพพื้นที่ อย่างไรก็ตามพบว่ามักมีกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งที่เดินทางมาด้วยตนเอง (ซัปรยนต์ส่วนตัว) ซึ่งมักจะสร้างปัญหาให้กับพื้นที่ได้เนื่องจากขาดการควบคุมและดูแลโดย หัวหน้าทัวร์ หรือ มัคคุเทศก์ที่ดี

4. การข้ามแดน (border crossing)

การข้ามแดนเพื่อเดินทางผ่านเส้นทาง R3E ผ่าน 2 จุดหลัก หากนักท่องเที่ยวเดินทางมาจากเมืองคุนหมิง จะมาข้ามแดนจากจีนไปสู่ สปป. ลาว ณ ด่านบ่อหาน หรือ โมหาน ในประเทศจีน ข้ามไปสู่ ด่านบ่อเต็น ของ สปป.ลาว และจะข้ามจาก สปป. ลาว ณ ด่านห้วยทราย มาสู่ประเทศไทย ณ ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย การข้ามแดนระหว่างบ่อเต็นและบ่อหานนั้นมีความสะดวกกว่าการข้ามระหว่างห้วยทรายกับเชียงของมากเนื่องจากเขตชายแดน จีน และ สปป.ลาวนั้นเป็นอาณาเขตทางบก ทว่าอาณาเขตระหว่างประเทศที่กัน สปป.ลาว และ ไทยนั้นมีแม่น้ำโขงกั้น ในอดีตการข้ามแดนจะผ่านท่าเรือบัก แต่ในปัจจุบันจะเป็การข้ามผ่านสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 และมีความสะดวกมากขึ้นอย่างไ้ก็ตามการข้ามแดน ณ ท่าเรือบักยังสามารถทำได้อยู่ในปัจจุบัน แต่เป็การข้ามแดนชั่วคราวไม่สามารถข้ามต่อไปยังด่านบ่อหานต่อเต็นได้ และใช้เอกสารเป็นใบผ่านแดนชั่วคราว การผ่านแดนถาวรโดยใช้หนังสือเดินทาง (passport) ในปัจจุบัน (สิงหาคม 2558) นั้นสามารถทำได้ทั้งด่านผ่านแดน ณ สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 เท่านั้น

5. ร้านอาหาร (restaurants)

ร้านอาหารถือเป็นเสน่ห์สำคัญของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E เนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถรับประสบการณ์การรับประทานอาหารของ 3 ชาติคือ ไทย ลาว และ จีน โดย อาหารจีนยังมีทั้งแบบสิบสองปันนา และ แบบจีนยูนนาน อย่างไรก็ตามการให้บริการอาหารระหว่างเส้นทาง R3E นั้นยังมีไม่มากเพียงพอในพื้นที่ของ สปป.ลาว จึงทำให้เกิดความร่วมมือในการสร้างร้านอาหารครัวไท ในพื้นที่ แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว จนเป็นจุดพักสำคัญของนักท่องเที่ยวที่เดินทางระหว่างเส้นทาง R3E การให้บริการร้านอาหารในประเทศไทย นั้นในส่วนของ อำเภอเชียงของซึ่งเป็นอำเภอหน้าด่านนั้นมีร้านอาหารบางส่วนทว่ายังขาดความสามารถในการรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ และ ไม่ใช่จุดหมายปลายทางสำคัญของนักท่องเที่ยวชาวจีน ต่างกับเชียงใหม่ซึ่งมีร้านอาหารจีนอยู่หลากหลาย รวมทั้งร้านอาหารไทย และ ยุโรป ที่เป็นทีสนใจของนักท่องเที่ยว อีกทั้งร้านอาหารทะเลก็เป็ที่นิยมสำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีน โดยเป็นร้านอาหารทะเลที่ราคาไม่แพงจนเกินไปส่วนใหญ่มักจะเป็ร้านหมูกระทะบุฟเฟต์ที่ผัสดัวให้บริการนักท่องเที่ยวจีนอีกด้วย นอกจากอาหารมื้อหลักแล้ว สิ่งที่เป็นทีสนใจของนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย คือ ผลไม้ โดยเฉพาะมะม่วง และ ทุเรียนที่ได้รับความนิยมอย่างมาก

6. ของที่ระลึก (shopping)

ของที่ระลึกบนเส้นทาง R3E นั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ของประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะ จังหวัดเชียงใหม่ โดยของที่ระลึกที่ได้รับความนิยมส่วนใหญ่จะเป็นอาหาร โดยเฉพาะผลไม้ ทั้งสดและแปรรูป รวมทั้งของใช้ต่าง ๆ เช่น เครื่องสำอางที่เป็นสินค้าของไทย โดยเฉพาะ เช่น ครีมเมือกหอยทาก หรือ แบรินด์สินค้าเครื่องสำอางไทย ทั้งแผนปัจจุบัน และ ที่เป็นสมุนไพร นอกจากนี้ยังมีของใช้เช่น กระเป๋าถือที่มีลวดลายอ่อนหวานและเป็นแบรนด์ที่มีวางขายในประเทศจีน ทว่าราคาอาจจะแพงกว่า ทั้งนี้ ยังพบว่าธุรกิจของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีนในเชียงใหม่มีการขยายตัวค่อนข้างมาก ในพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาจำนวนมากทำให้ร้านค้าที่มุ่งเน้นกลุ่มตลาดคนไทย กลับเปลี่ยนเป้าหมายทางธุรกิจไปตอบสนองนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีกำลังซื้อสูงกว่าแทน เช่น ร้านค้าบริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

7. แหล่งท่องเที่ยว (attractions)

แหล่งท่องเที่ยวถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E เนื่องจากเป็นเป้าหมายหลักของการเดินทางท่องเที่ยว โดยแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญคือแหล่งท่องเที่ยวปลายทาง ที่ จังหวัดเชียงใหม่ โดย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลักคือ 1 แหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยววางแผนเดินทางมา มักเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมและมีชื่อเสียง เช่น วัดพระธาตุดอยสุเทพ หรือ แหล่งท่องเที่ยวที่ชื่อเป็นมงคลเช่น วัดเจดีย์หลวง ที่คนจีนเรียกว่า วัดเซดีย์หลง ซึ่งคำว่าหลงแปลว่ามึนงงซึ่งเป็นสัตว์มงคลของจีน หรือ แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับอิทธิพลจากสื่อ เช่น ภาพยนตร์ Lost in Thailand ทำให้นักท่องเที่ยวต้องการไปวัดต้นแก้ว ที่ปรากฏในภาพยนตร์ รวมทั้ง แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการแนะนำจากหนังสือหรือ website / blogs เช่น Mafenwo หรือ website นำเที่ยวเช่น C-Trip เช่น มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ซึ่งได้รับชื่อเสียงในกลุ่มชาวจีนจากการที่ นักศึกษาชาวจีนเดินทางมาเรียนและแลกเปลี่ยนในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่จำนวนมาก และ ทำการถ่ายภาพสถานที่สวยงามในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เช่น อ่างแก้ว กลุ่มที่ 2 คือแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวไม่ได้วางแผนมาก่อนแต่อาจจะได้รับคำแนะนำระหว่างการเดินทาง หรือ พบเจอโดยบังเอิญซึ่งมีน้อยมากเนื่องจากพฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวจีนมักจะมีการวางแผนการท่องเที่ยวมาก่อน และ ไม่นิยมเปลี่ยนแปลงการท่องเที่ยวมากนัก อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่าแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวจีนบนเส้นทาง R3E นั้นจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวชาวจีนไม่สามารถเที่ยวได้ในประเทศ นอกจากที่กล่าวมา ยังมี ปางช้างซึ่งได้รับความนิยมอย่างมากเพราะหายากที่จีนและเป็นเอกลักษณ์ของไทย รวมทั้งกิจกรรม Zipline รวมทั้ง การนวดแผนไทย สปา และ การชมสาวประเพณีสองอีกด้วย

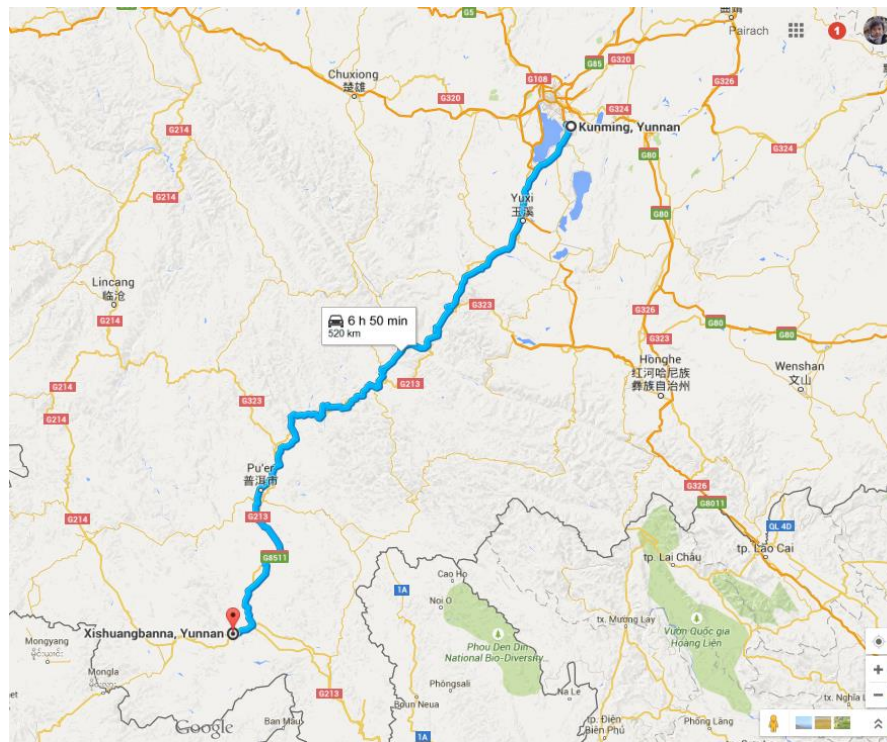
ในส่วนของการละเอียดในระดับพื้นที่ของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E ตั้งแต่ Kunming ผ่านมายัง สิบสองปันนา แขวงหลวงน้ำทา และ ข้ามมายังเชียงของ เชียงราย จนมาถึงเชียงใหม่มีดังนี้

1. สาธารณรัฐประชาชนจีน

เส้นทาง R3E เริ่มต้นที่ เมืองคุนหมิง (Kunming) เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน (Yunnan Province) สาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทางถนนเชื่อมต่อไปยังเมืองหลักทางการท่องเที่ยวคือ เขตปกครองตนเองชาติไท สิบสองปันนา (Xibshuangbanna) ประกอบไปด้วย 3 เมือง คือ

1. เมืองเชียงรุ่ง
2. เมืองฮาย
3. เมืองล่า

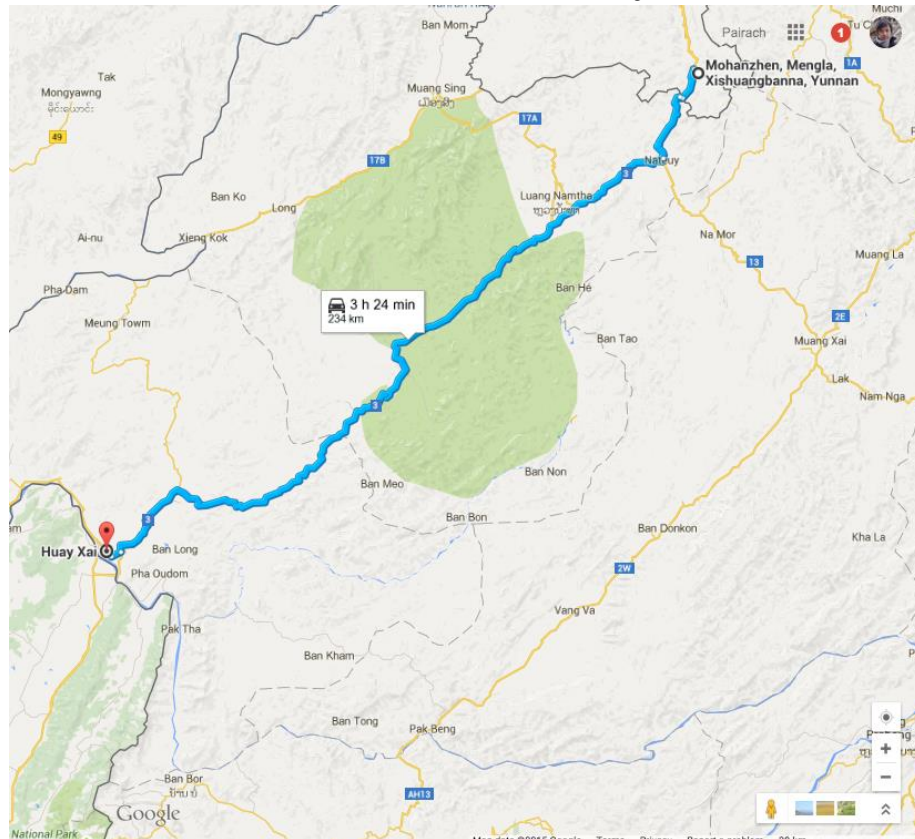
สิบสองปันนา โดยเฉพาะเมืองเชียงรุ่งนั้นมีสินค้าทางการท่องเที่ยวคล้ายกับภาคเหนือของ ประเทศไทย (อารยธรรมล้านนา) ก่อนที่จะข้ามแดนบริเวณบ่อหาน หรือ โมหาน ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ ทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกไปยังประเทศไทย ผ่านสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ เมืองบ่อเต็น เส้นทางจากคุนหมิงสู่สิบสองปันนาใช้เวลาทาง ถนน ประมาณ 6 ชั่วโมง 50 นาที



ภาพที่ 4-2 เส้นทางจากคุนหมิงสู่สิบสองปันนา
ที่มา: วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เขตประเทศ สปป.ลาว นั้นขาดร้านอาหารในการที่จะให้คณะนักท่องเที่ยวแวะพักจึงเกิดการร่วมทุนสร้างเป็นร้านอาหารครัวไทยขึ้นมา

ภาพที่ 4-4 เส้นทางจากสิบสองปันนาสู่เมืองล่า



ที่มา: วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

3. ประเทศไทย

ในพื้นที่ของประเทศไทย ผ่านเส้นทางสาย R3E ในขณะนี้ส่วนใหญ่ได้รับความนิยมมากจากนักท่องเที่ยวชาวจีน ทั้งนี้เนื่องจากจีนมีนโยบายเปิดประเทศ และประเทศไทยได้รับความไว้วางใจให้เป็นประเทศแรกๆ ที่รัฐบาลจีนอนุญาตให้ชาวจีนเดินทางออกไปท่องเที่ยวต่างประเทศ ประกอบกับเศรษฐกิจจีนเติบโตอย่างก้าวกระโดด ซึ่งจังหวัดที่จะสามารถกอบโกยรายได้จากธุรกิจด้านการท่องเที่ยว คงหนีไม่พ้น จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นจังหวัดแรกของประเทศไทยบนเส้นทาง R3E และจังหวัดอื่นๆ ใกล้เคียง

3.1 จังหวัดเชียงราย

จากการสำรวจเส้นทาง R3E ระหว่างคุนหมิง-เชียงของ มีระยะประมาณ 830 กิโลเมตร เส้นทางเป็นถนน 4 เลน ถนนหนทางค่อนข้างดี มีเฉพาะบางช่วงบริเวณแขวงหลวงน้ำทาที่เป็นถนนคดเคี้ยว บางช่วงถนนชำรุดจากดินถล่ม ระหว่าง 2 ช่วงทางเป็นพื้นที่ป่า พื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นแหล่งผลิตพืชผัก ผลไม้ ดอกไม้ จากจีนมาสู่ประเทศไทย และเมื่อเข้าสู่ประเทศไทยสถานที่แรกถือว่าเป็นประตูเปิดด้านการท่องเที่ยวสู่ประเทศไทยคือ บริเวณชายแดน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เส้นทางข้ามแดนจาก สปป.ลาว

เมื่อมีการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ - ห้วยทราย ก็เริ่มมีกลุ่มนักลงทุนแห่เข้ามาคว้านซื้อที่ดิน บริเวณดังกล่าวกันอย่างคึกคักมากขึ้น ก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจการค้า การลงทุน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างอาคารพาณิชย์เพื่อค้าขายบริเวณเขตชายแดน ธุรกิจโรงแรม การเช่าพื้นที่ทำเกษตรกรรม ตลอดจนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เข้าไปสำรวจ และกำหนดเป็นพื้นที่สีม่วงสำหรับก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีความเคลื่อนไหวของกลุ่มทุนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล อาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะอพาร์ทเมนต์และหอพัก ซึ่งเริ่มก่อสร้างกันแล้วหลายแห่ง ขณะที่พื้นที่ติดสะพานในฝั่งเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว มีบริษัท เอเอซี กรุ๊ป จำกัด เช่าพื้นที่รัฐบาลลาว 1,200 ไร่ ระยะเวลา 80 ปี ยังคงเดินหน้าก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ทั้งโรงแรม อาคารพาณิชย์ ตลาดชายแดน พื้นที่เกษตร เขตปลอดภาษี เอนเตอร์เทนเมนต์ ด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ จังหวัดเชียงราย ยังเป็นจังหวัดที่มีความโดดเด่นเฉพาะ สำหรับทางเป็นเลือกที่น่าสนใจสำหรับใครหลายคนที่ย้ายมาเที่ยวประเทศไทย ผ่านเส้นทาง R3A/E เนื่องจากมีสภาพภูมิประเทศตั้งอยู่ในที่ราบสูง อากาศค่อนข้างดี และเป็นจังหวัดที่มีประชากรหลายเชื้อชาติ ทั้งชาวไทยพื้นราบ ชาวไทยภูเขา ซึ่งแต่ละชนชาติจะมีประเพณี วัฒนธรรม วิถีชีวิตที่มีเอกลักษณ์ เป็นเสน่ห์อีกอย่างที่ทำให้เชียงรายได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยว สำหรับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเชียงรายประกอบไปด้วยสถานที่ต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 4 - 1 แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมในพื้นที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

ลำดับที่	ชื่อสิ่งดึงดูดใจ	ประเภท
1	ท่าปลาบึก บ้านหาดไคร้	วิถีชีวิต
2	วัดหลวง	ศาสนา
3	วัดศรีดอนชัย	ศาสนา
4	วัดแก้ว	ศาสนา
5	ท่าเรือผาถ่าน	วิถีชีวิต
6	ท่าเรือหัวเวียง	วิถีชีวิต
7	คูเมืองเก่า	วิถีชีวิต
8	ถนนคนเดิน	กิจกรรม

ลำดับที่	ชื่อสิ่งดึงดูดใจ	ประเภท
9	กาดเจ้า	วิถีชีวิต
10	กาดแลง	วิถีชีวิต
11	น้ำตกบ้านห้วยเม็ง	ธรรมชาติ
12	ผ้าทอไต่ลื้อบ้านศรีดอนชัย	ภูมิปัญญาท้องถิ่น / ของที่ระลึก
13	โอท็อปบ้านสถาน	ภูมิปัญญาท้องถิ่น / ของที่ระลึก
14	จุดชมวิวห้วยทรายมาน	ธรรมชาติ
15	บ้านก๊วกกาญจน์	วิถีชีวิต
16	ไต่ลื้อบ้านห้วยเม็ง	ชาติพันธุ์
17	ไต่ลื้อบ้านหาดบ้าย	ชาติพันธุ์
18	ไต่ลื้อบ้านศรีดอนชัย	ชาติพันธุ์
19	ถนนริมโขงบ้านหาดไคร้ - บ้านห้วยเวียง	วิถีชีวิต
20	น้ำตกห้วยตอง บ้านทุ่งน่าน้อย	ธรรมชาติ
21	พระธาตุจอมเม็ง บ้านห้วยเม็ง	ศาสนา
22	อ่างเก็บน้ำห้วยน้ำช้าง บ้านแพน ต.สถาน	วิถีชีวิต
23	หาดบ้านดอนมหาวัน	วิถีชีวิต
24	ทิวทัศน์สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่4	สิ่งก่อสร้างใหม่
25	พระธาตุเข่าเขียว	ศาสนา

ที่มา: จากการสำรวจ

ระบบคมนาคมขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยง อำเภอเชียงของกับเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญได้แก่ รถโดยสารประจำทาง ภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศ ดังนี้

ตารางที่ 4-2 แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมในเส้นทาง R3E

ลำดับที่	สายที่	เส้นทาง	จุดพัก	ผู้ให้บริการ
1	671	เชียงใหม่-เชียงใหม่	เชียงใหม่-แม่ชะจาน-วังเหนือ-พะเยา-ดอกคำใต้-จุน-เชียงคำ-เทิง-เชียงใหม่	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
2	962	กรุงเทพ-เชียงใหม่	กรุงเทพ-เชียงใหม่	บริษัทขนส่ง (บขส.) สมบัติทัวร์ โชค รุ่งทวีทัวร์ สยามเฟิร์สทัวร์ บุษราคัมทัวร์ เชิดชัยทัวร์
3	2243	เชียงราย-เชียงใหม่ 1	เชียงราย-เวียงชัย-พญาเม็งราย-เวียงแก่น-เชียงใหม่	บริษัท ก.สหกิจเดินรถ จำกัด
4	2127	เชียงราย-เชียงใหม่ 2	เชียงราย-เทิง-เวียงแก่น-เชียงใหม่	บริษัท ก.สหกิจเดินรถ จำกัด
5	11	เชียงราย-เชียงใหม่-ห้วยทราย	เชียงราย-เชียงใหม่-ห้วยทราย	บริษัทขนส่ง (บขส.)

ที่มา: จากการสำรวจ

เนื่องด้วยการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาตั้งแต่ก่อนเปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเกิดผลกระทบหลายด้าน ผู้วิจัยได้ทำการสรุปดังนี้

1.1 สถานการณ์การพัฒนาเส้นทาง R3E

เส้นทาง R3E เป็นหนึ่งในแนวทางการพัฒนาความเชื่อมโยงภายใต้โครงการ GMS ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน ในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้ง โอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดยความคืบหน้าการดำเนินงาน GMS ที่สำคัญดังนี้

1.2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างไทย-ลาว

1.2.1 ลักษณะทางกายภาพ

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้(North-South Economic Corridor : NSEC) หรือเส้นทาง R3E หรือ R3A เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางบกระหว่างนครคุนหมิงกับกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร โดยผ่าน 3 ประเทศ คือ จีนตอนใต้ ลาว และไทย สะพานแห่งนี้มีมูลค่าการก่อสร้าง 1,486.5 ล้านบาท ซึ่งเริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 11 มิ.ย. 2553 และจะเปิดให้บริการสิ้นปี 2556 โดยเป็นความร่วมมือกันของ 3 ประเทศ คือ รัฐบาลไทย จีน และ สปป.ลาว จุดก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงทอง-ห้วยทราย) อยู่บริเวณจุดบ้านปากอิงเหนือ ต.เวียง อ.เชียงทอง ห่างจากตัวเมือง 5 กิโลเมตรไปทางตอนใต้ มีวงเงินก่อสร้างรวม 1,487 ล้านบาท โดยไทยและจีนรับผิดชอบค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่ง มีการว่าจ้างกลุ่มซีอาร์ 5-เคที จอยท์เวนเจอร์ ภายใต้งบประมาณ 1,486.5 ล้านบาท เดิมมีกำหนดก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 11 มิ.ย.2553 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 ธันวาคม 2555 ระยะเวลา 30 เดือน แต่ได้เลื่อนออกการแล้วเสร็จออกไปด้วยปัญหาเรื่องการจ่ายงบประมาณของแต่ละประเทศ จากสถานการณ์การเมืองไทยไม่นิ่ง และเกิดปัญหาน้ำท่วม กระแสน้ำ จนกำหนดเปิดจะเป็นในวันที่ 11 ธันวาคม 2556 ณ ขณะนี้สะพานยังไม่แล้วเสร็จ วิธีการนำรถข้ามแม่น้ำโขงคือการขับลงเรือ แล้วไปขึ้นที่ฝั่งลาวแล้วขับต่อไป

1.3 นโยบายมหภาค

ตามแผนงานการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3E (R3A) ที่เชื่อมระหว่างเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ในจีนตอนใต้ผ่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้วของ สปป.ลาว เข้าสู่ประเทศไทยที่ อ.เชียงทอง จ.เชียงราย ซึ่งจะสามารถเดินทางหรือขนส่งต่อไปยังภาคอื่นๆของประเทศไทยตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ดังนั้นสะพานแห่งนี้จึงมีบทบาทในการเชื่อมระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน และสนับสนุนการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 รวมทั้งการเชื่อมระหว่างภูมิภาคอาเซียนกับจีนตอนใต้ ซึ่งสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงทองห้วยทรายแล้วเสร็จ จะถือเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จากก่อนหน้านี้ที่มีสะพานข้ามโขงแล้ว 3 แห่ง ได้แก่ หนองคาย-เวียงจันทน์, มุกดาหาร-สะหวันนะเขต , นครพนม-คำม่วน

จากการสำรวจพบว่าสภาพถนนบนเส้นทาง R3E มีคุณภาพที่แตกต่างกัน ทั้งนี้จากการสอบถามพบว่า การก่อสร้างถนนมีผู้รับเหมาหลายราย คุณภาพจึงมีความแตกต่าง อย่างไรก็ตามพบว่าสภาพถนนในประเทศจีนนั้นมีความสะดวกสบายค่อนข้างมาก เนื่องจากการตัดถนนทะลุเขา ทำให้สามารถขับรถผ่านอุโมงค์โดยไม่ต้องเสียเวลาขับรถอ้อมเขาเหมือนกับสภาพถนนใน สปป.ลาว

1.4 การพัฒนาด่านพรมแดน

ด่านพรมแดนเชียงของ มีด่านศุลกากรตั้งอยู่ที่หมู่ 2 ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย เป็นด่านศุลกากรที่สามารถนำเข้าและส่งออกได้ทุกประเภท ด่านนี้มีเขตติดต่อกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว และแขวงไชยะบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเชื่อมต่อการค้าไปถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนตอนใต้ (เมืองจิ่นหง) มีแม่น้ำโขงเป็นแนวพรมแดนระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ชายแดนของจังหวัดเชียงราย (ทั้ง พม่าและลาว) มีระยะทางยาว ทั้งทางน้ำและทางบก ยากแก่การดูแล ทำให้มีการลักลอบนำสินค้าเข้าประเทศ เป็นผลจากพรมแดนพม่าเป็นสันเขาทอดยาว 120 ก.ม. และทางฝั่งลาวบางครั้งลำน้ำขึ้น สามารถเดินข้ามนำสินค้าลักลอบข้ามพรมแดนได้ง่าย ทางประเทศไทยมีท่าเรือเชียงของ (ท่าเรื่อน้ำลึก) เป็นจุดผ่านแดนถาวร และท่าเรือบักเป็นท่าเรือนักท่องเที่ยว ซึ่งท่าเรือเชียงของเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ โดยเป็นเรือสัญชาติจีนที่ลำเลียงสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนไปขึ้นสินค้าที่ท่าเรือเชียงของสินค้าจะเป็นของใช้อุปโภคบริโภคทั่วไปและผลไม้ ขณะที่เรือขนาดเล็กจะเป็นเรือของ สปป.ลาว ซึ่งสินค้าจะเป็นพวกกระเทียม และเรือขนาดเล็กเป็นของ สปป.ลาว และไทยเป็นเรือรับส่งนักท่องเที่ยวข้ามฝากไปสปป.ลาว เพื่อขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป ขณะที่ท่าเรือเชียงของ (ท่าเรือบัก) เป็นท่าเรือรับส่งนักท่องเที่ยวข้ามฝากไป สปป.ลาว และขนส่งสินค้าโดยจะใช้เรือขนาดเล็กและมีเรือแพขนานยนต์ (โป๊ะ) เพื่อขนถ่ายรถยนต์และรถบรรทุกสินค้าสินค้าไปยัง สปป.ลาว และไปสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนตอนใต้(เมืองจิ่นหง) โดยจะใช้เส้นทาง R3E สามารถใช้การได้ระยะทาง 493 กิโลเมตรใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมงจะถึงด่านพรมแดนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนตอนใต้(เมืองจิ่นหง)

ซึ่งการเตรียมพื้นที่รองรับการเปิดสะพานเชียงของนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินงานเพื่อเตรียมความพร้อมดังนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาแนวคิดการพัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้าบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวพัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (เชียงของ-ห้วยทราย)

1.5 ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน

1.5.1 กรอบความร่วมมือตามกรอบอนุภูมิภาคุ่มโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

จากความร่วมมือของกรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจและ GMS รวมถึงการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ก่อให้เกิดการปฏิบัติการเชิงรุก โดยหอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือได้ทำความร่วมมือเศรษฐกิจกับสภาการค้าและอุตสาหกรรมของสปป.ลาวตอนเหนือ 7 แขวงตั้งแต่ 9 เมษายน พ.ศ.2551 โดยมีกรอบความร่วมมือร่วมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างกัน 7 ด้าน คือ

- 1) ด้านการเกษตร (Contract Farming) ยังต้องการการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการผลิต การตลาดและการบริหารจัดการ
- 2) ด้านการท่องเที่ยว เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สร้างเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยลดการเอารัดเอาเปรียบในการทำธุรกิจมาเป็นความร่วมมือและพัฒนากัน
- 3) ด้านขนส่งและโลจิสติกส์ การสร้างข้อตกลงเกี่ยวกับระเบียบการขนส่งและพัฒนาระบบบอจิสติกส์และ Supply Chain เพื่อรองรับการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
- 4) ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยพัฒนาคุณภาพชีวิตและสร้างความเข้มแข็งของกระบวนการประชาสังคม โดยต้องมีการวางแผนระยะยาวรองรับผลกระทบที่ตามมาหลังเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4
- 5) ด้านสินค้า หัตถอุตสาหกรรม
- 6) การพัฒนาการลงทุน
- 7) ด้านการพัฒนาตลาดนั้น เน้นการส่งเสริมและพัฒนาสินค้า บริการให้มีคุณภาพ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการและการแสวงหาตลาดใหม่ๆ เพิ่มขึ้น

1.6 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E

ปัจจุบันมีเส้นทางการบินระหว่างกรุงเทพฯ มายังนครคุนหมิง ใช้เวลาบินประมาณ 1 ชั่วโมง 50 นาที โดยสายการบินไทย (TG) และ China Eastern Airline (MU) และเส้นทางการบินระหว่างกรุงเทพฯ มายังเมืองจิ่งหง เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา โดยสายการบิน China Eastern Airline (MU) ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ปัจจุบันนอกจากการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ยังมีการขนส่งสินค้าไทยมาทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประมง และมีจุดหมายปลายทางที่นครคุนหมิง ถือเป็นสนามบินพลเรือนแห่งใหม่ในเขตเมืองใหม่ของนครคุนหมิง มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 4 ของจีนรองจากสนามบินในกรุงปักกิ่ง นครเซี่ยงไฮ้ นครกวางโจว และนครคุนหมิง เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 การคิดค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าประมาณ 45- 48 บาท ต่อκιโลกรัม

นอกจากนั้นบริษัทไทยโลจิสติกส์ อัลลายด์แอนซ์ ได้เห็นความสำคัญเป็นตลาดอันดับต้นๆ ประเทศหนึ่งที่ทางกลุ่มจะมุ่งไปเจาะตลาดในจีน โดยปัจจุบันมีหลายบริษัทในกลุ่มได้ทำโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับจีนอยู่หลายบริษัท โดยเฉพาะนิมซีเล้งซึ่งเป็นผู้ประกอบการรถขนส่งรายใหญ่ทางภาคเหนือของไทย ที่ล่าสุดได้มีการจับมือกับกลุ่มบริษัท จิ่งหง ผู้ประกอบการลอจิสติกส์จากจีน โดยทุ่มงบลงทุนกว่า 80 ล้านบาท เพื่อสร้างคลังสินค้าที่อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ และกำลังจะขยายต่อไปเปิดคลังสินค้าเพิ่มที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าด้วยงบประมาณกว่า 100 ล้านบาท ในการรองรับเส้นทาง R3E ที่จะสร้างเสร็จในปลายปีนี้ด้วย ซึ่งประธานกรรมการบริหาร บริษัท ไทยโลจิสติกส์ฯ กล่าวต่อว่า ทางกลุ่มบริษัทฯ ได้แยกการเจาะตลาดโลจิสติกส์จีนออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ ตลาดโลจิสติกส์ในไทย และตลาดโลจิสติกส์ในจีน โดยการทำตลาดโลจิสติกส์ในไทยนั้นจะเป็นจุดใหญ่ที่จะ

เน้นโดยเฉพาะในเรื่องของการพัฒนา 5 เหลี่ยมเศรษฐกิจเชื่อมจีน ซึ่งไทยอยู่ในจุดภูมิศาสตร์ที่อยู่ตรงกลางระหว่างจีนกับประเทศอื่นๆ ที่สามารถเชื่อมได้ทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จีน

อีกทั้งมีการใช้เงิน 1.12 ล้านล้านหยวน เพื่อพัฒนากิจการโลจิสติกส์ของนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน นครคุนหมิงมีกลุ่มนักธุรกิจจีนดำเนินการด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด 7 แห่ง ธุรกิจคลังเก็บสินค้าเพื่อการขนส่ง 12,041 แห่ง ธุรกิจการค้าอื่นๆ อีก 8,000 กว่ากิจการ สภาพการณ์ของกลุ่มโลจิสติกส์จะกระจายมีขนาดเล็กและไม่แข็งแรง ขาดคุณภาพ ไม่มีการจัดระเบียบในธุรกิจนี้และทำให้เกิดการทำงานซ้ำซ้อน การขาดระเบียบและกฎเกณฑ์ในการทำธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้สถานีขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าที่ไม่เป็นระเบียบดังกล่าวเกิดเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงมากและยังทำให้การบริหารจัดการโลจิสติกส์เพิ่มปัญหาให้กับธุรกิจการค้าและเศรษฐกิจของยูนนาน ภายใต้ “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 12 ระยะเวลา 5 ปี” มีเป้าหมายให้นครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ สร้างนครคุนหมิงเป็นหนึ่งในเมืองที่มีสินค้าไหลเวียนเข้าออกมากที่สุดเมืองหนึ่ง เป็นจุดเชื่อมต่อหลักสินค้าไหลเวียนของภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลนครคุนหมิงและมณฑลยูนนานจึงได้จัดทำแผนเพื่อการพัฒนากิจการด้านโลจิสติกส์ของนครคุนหมิงให้ครอบคลุมทุกด้าน ได้แก่ ท่าทางบกระหว่างประเทศ นครคุนหมิง (Kunming International Land Port) เขตพื้นที่โลจิสติกส์ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ โดยแผนการพัฒนาดังกล่าวจะทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน รวมตัวกันให้บริการกับประเภทธุรกิจอย่างทั่วถึงและเป็นระบบ ศูนย์โลจิสติกส์สามารถเชื่อมต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และขยายไปถึงพื้นที่เขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำไข่มุก (Pan Pearl River Delta : Pan – PRD) เขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ Pan – Yangtze River Delta เขตเศรษฐกิจอ่าวป๋อไห่ (แม่น้ำเหลืองไหลลงทะเลด้านตะวันออกเฉียงเหนือ)

1.7 ท่าและด้านทางบกระหว่างประเทศนครคุนหมิง

ยูนนานเป็นมณฑลที่อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีน และเป็นดินแดนที่ไม่มีทางออกทะเล ในด้านการค้าระหว่างประเทศ สินค้าเข้าและออกมณฑลจึงต้องอาศัยการนำเข้าและส่งออกจากมณฑลอื่นหรือ หากต้องการนำเข้าส่งออกสินค้าโดยตรงแล้วก็สามารถนำเข้าตามแนวชายแดนระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ เวียดนาม ลาว และพม่า ซึ่งพรมแดนระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเพื่อนบ้าน มีระยะทาง 4,060 กิโลเมตร ซึ่งตามพรมแดนระหว่างประเทศ มีด้านทางบกที่สำคัญๆ เช่น ด้านเหอไซ่ ระหว่างมณฑลยูนนานกับเวียดนาม ด้านมอฮันระหว่างมณฑลยูนนานกับลาว ด้านต้าหลี่ และรุ่ยลี่ ระหว่างมณฑลยูนนานกับพม่า การขยายตัวด้านการค้าระหว่างประเทศทำให้นครคุนหมิงได้พัฒนาด้านทางบกขึ้นมาเพื่อรองรับกับการเจริญเติบโต โดยได้พัฒนาพื้นที่เป็นท่าและด้านทางบกในนครคุนหมิงที่สำคัญคือ

1.7.1 Da Tao Hua (Kunming International Dry Port)

ตั้งอยู่เขตอันหนิง (Anning) ห่างจากกลางนครคุนหมิงประมาณ 27 กิโลเมตร จะรองรับการจัดการโลจิสติกส์ของสินค้าประเภทโลหะ กึ่งโลหะ พลังงาน วัสดุก่อสร้าง ปออสเฟต และเคมี คาดว่าการก่อสร้างศูนย์กลางแห่งนี้จะแล้วเสร็จใน ปี 2558 เขตอันหนิงจะเป็นพื้นที่ในการสร้างสาธารณูปโภคเพื่อรองรับอุตสาหกรรมหนัก เนื่องจากท่อส่งก๊าซและน้ำมันดิบจากพม่าจะเข้ามาใกล้ในเขตอันหนิง ซึ่งการกลั่นน้ำมันจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องหลายประเภท เช่น พลาสติก ยางมะตอย เคมีภัณฑ์ ฯลฯ

1.7.2 New Long March Kunming International Land Port

เป็นกลุ่มโลจิสติกส์ของบริษัทในเครือกลุ่มอุตสาหกรรมและการค้า New Long March ยูนนาน กลุ่มโลจิสติกส์ New Long March กำหนดแผนที่จะดำเนินการให้บริการโลจิสติกส์การเงิน จัดหาและบริการโครงการที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ สนับสนุนผลักดันการค้า ให้บริการด้านข่าวสารโลจิสติกส์ นอกจากนี้ บริษัทจะจัดให้มีสถานที่ให้บริการสถานที่สำหรับการทำบรรจุภัณฑ์ (Packaging) การเพิ่มมูลค่าสินค้า การขนส่ง การให้บริการด้าน ข่าวสารโครงการที่สำคัญเพื่อให้การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและเป็นส่วนหนึ่งของสังคมยูนนานคือบริการด้านการเงิน การจัดแสดงสินค้า การจัดจำหน่าย บริการด้านข้อมูลสารสนเทศ รูปแบบธุรกิจสมัยใหม่ กระตุ้นอุปสงค์ภายในประเทศ กระตุ้นการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ส่งเสริมการจ้างงานสังคม บริการด้านการชำระภาษีการค้า การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมและยกระดับภาคอุตสาหกรรมเทคโนโลยี การปรับปรุงรูปแบบธุรกิจที่ทันสมัย ปฏิบัติจริง และด้านอื่นๆ ทั้งหมด

1.7.3 New Long March

ตั้งอยู่เขตของนครคุนหมิง บริเวณเขตพื้นที่หลัวหยาง (Luo Yang) โลจิสติกส์ ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางท่ารถไประหว่างประเทศ ซึ่งมี 18 สถานี ที่จะติดต่อกับเส้นทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน โครงการสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางด่วนด้านเหนือ ใต้ ตะวันออก ตะวันตกของนครคุนหมิง โครงการนี้ใช้เงินลงทุน 1.6 พันล้านหยวน การสร้างอาคารที่มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 7 แสนตารางเมตร โครงการตั้งอยู่ภายในสถานีรถไฟขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์คลังสินค้า ประกอบด้วย พื้นที่สำหรับการบรรจุหีบห่อผลิตภัณฑ์เพื่อเป็นการสร้างและเพิ่มมูลค่าสินค้า ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

1.7.4 International Cold Chain Logistics Commercial and Trade Center

นครคุนหมิง มีแผนการสร้างศูนย์โลจิสติกส์การค้าและพาณิชย์ รวมถึงห้องเย็นครบวงจรนานาชาติ (International Cold Chain Logistics Commercial and Trade Center) ที่ใหญ่ที่สุดในด้านตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และในเอเชียใต้ ด้วยเงินลงทุนกว่า 7.2 พันล้านหยวน (ประมาณ 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ศูนย์โลจิสติกส์ฯ แห่งนี้จะถูกสร้างขึ้นทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ของนครคุนหมิง โดยตั้งอยู่ในพื้นที่ Kunming Airport Economic Zone มีพื้นที่ประมาณ 833 ไร่ซึ่งประกอบไปด้วยพื้นที่ของศูนย์โลจิสติกส์ พื้นที่ของ

โรงงานผลิตสินค้า พื้นที่สำหรับโกดังห้องเย็น ย่านธุรกิจการค้า และพื้นที่สำหรับธุรกิจบริการด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และการขนส่ง

ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จศูนย์โลจิสติกส์ฯ แห่งนี้จะครอบคลุมการดำเนินธุรกิจถึงร้อยละ 80 ของตลาดนครชุมมิง และมีมูลค่าประมาณ 4 พันล้านหยวนต่อปี (ประมาณ 635 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) สำหรับธุรกิจห้องเย็นครบวงจรนี้ เป็นลักษณะของการควบคุมอุณหภูมิความเย็นแบบเต็มรูปแบบและครบวงจรอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การรับสินค้าจนถึงการกระจายสินค้าไปสู่ผู้จำหน่ายสินค้ารายสุดท้าย ก่อนถึงผู้บริโภคที่แท้จริง ซึ่งจะเป็นการช่วยถนอมความสดและใหม่ของสินค้า อาทิ สินค้าเกษตร อาหารทะเล อาหารแช่แข็ง ภาพยนตร์ ยาและสารเคมีต่างๆ พร้อมทั้งช่วยยืดอายุการจัดเก็บสินค้าอีกด้วย

1.8 การจัดเก็บสินค้า/ช่องทางการกระจายสินค้าไทย

สินค้าไทยขนส่งเข้ามานครชุมมิงตามช่องทางต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งนำเข้าจากเมืองอื่นๆ ในจีนและเข้าสู่ตลาดค้าส่งและกระจายสินค้า เช่น ตลาดค้าส่งผลไม้ ตลาดค้าส่งสินค้าประมง ปัจจุบันมีนักลงทุนไทยขนาดกลางและเล็กเข้ามาแสวงหาโอกาสการค้าในนครชุมมิงมากขึ้น ผู้ประกอบการไทยได้เปิดกิจการค้าขายในศูนย์ค้าส่งขนาดใหญ่ที่มีชื่อเสียงของนครชุมมิง ได้แก่

1. ศูนย์กระจายสินค้าไทยในศูนย์ค้าส่งหยุนผิง เริ่มเปิดดำเนินการตั้งแต่ปี 2551 มีผู้ประกอบการไทย และจีนที่ค้าขายสินค้าไทยประมาณเกือบ 20 แห่ง จำหน่ายสินค้าประเภทอาหาร ของขบเคี้ยว เครื่องตกแต่งบ้าน

2. ศูนย์สมาคมการค้าไทย - ยูนนาน จัดทะเบียนเป็นนิติบุคคลซื้อบริษัทการค้าแห่ง เข้าเช่าพื้นที่จากศูนย์ค้าส่งสินค้านานาชาติโหล่วซื่อวาน 2,500 ตารางเมตร เพื่อประกอบธุรกิจการค้าขายสินค้าไทย บริษัทฯ ได้จัดสรรพื้นที่ส่วนหนึ่งเพื่อดำเนินการเองประมาณ 400 ตารางเมตร จำหน่ายสินค้าประเภทหัตถกรรม สินค้าเครื่องใช้ ของตกแต่งบ้านจากประเทศไทย และจัดสรรพื้นที่อีกส่วนหนึ่งมาเป็นจุดจำหน่ายสินค้าไทยในโครงการหลวงของศูนย์ส่งเสริมศิลปาชีพระหว่างประเทศ (ศศป.) ซึ่งถือเป็นจุดจำหน่ายสินค้าของศูนย์ส่งเสริมศิลปาชีพระหว่างประเทศ (ศศป.) แห่งแรกนอกประเทศไทยอย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ บริษัทการค้าแห่งยังได้จัดแบ่งพื้นที่ให้ผู้ประกอบการไทย/จีน เช่าต่อเพื่อจำหน่ายสินค้าไทย ประเภทของใช้ ของตกแต่งบ้านประเภทไม้ ผ้าผืน เครื่องประดับ และสินค้าอาหารสำเร็จรูป เช่น หมูหยอง ฯลฯ เป็นต้น

3. โมเดิร์นเทรด / ซูเปอร์มาร์เก็ต / ร้านค้าปลีกทั่วไป นอกจากสินค้าไทยในศูนย์กระจายสินค้าแล้ว ในนครชุมมิงสามารถซื้อหาสินค้าไทยในโมเดิร์นเทรด (ห้างคาร์ฟู ห้างวอลมาร์ต) ซูเปอร์มาร์เก็ต และร้านค้าปลีกทั่วไป เช่น ขนมขบเคี้ยว (ถั่วโกโก้) ปลากระป๋องบ่มบู๊ ข้าวหอมมะลิ กุ้งสด นมถั่วเหลือง (ไวตามิลค์) น้ำผลไม้มาลี และทิปโก้ ฯลฯ

1.9 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างเชียงใหม่-เชียงราย (ทางรถไฟ เครื่องบินและทางรถ)

กระทรวงคมนาคมได้หารือกับตัวแทนสภาหอการค้า จังหวัดเชียงราย และตัวแทนเอกชนแล้ว โดยต้องการให้กรมทางหลวง (ทล.) สร้างทางพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) จากเชียงใหม่-เชียงราย ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เพื่อร่นระยะทางการขนส่งสินค้า เนื่องจากปัจจุบันปริมาณจราจรในเมืองใหญ่ติดขัดมาก ขณะนี้กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ไปศึกษาการแก้ไขปัญหาจราจรเมืองใหญ่ทั้งหมดตามสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองใหญ่ แต่ละจังหวัด เช่น เชียงใหม่ อาจจะใช้รถไฟฟ้ามวลเบา (โมโนเรล) มาแก้ไขปัญหา โดยรัฐบาลและหน่วยงานท้องถิ่นจะต้องร่วมมือกันวางแผนและแก้ไขปัญหา ขณะเดียวกัน ยังให้ สนข.ยังศึกษารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางเชียงใหม่-เชียงรายด้วย (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2555) ในขณะที่การขนส่งโดยรถไฟระหว่างเชียงราย-เชียงใหม่ยังไม่มี แต่การขนส่งโดยรถไฟจากจังหวัดอื่นในภาคเหนือตอนบนเพื่อมุ่งสู่เชียงรายและผ่านไปยังเชียงของและลาวเป็นประเด็นที่ยังรอการสรุปจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากระบบรถไฟในประเทศไทยยังเป็นแบบทางเดี่ยว ต้องมีการหลักเพื่อรออีกขบวนผ่าน จะมีระบบทางคู่แค่กรุงเทพและปริมณฑลเท่านั้น ทำให้ภาพรวมของรถไฟไทยตอนนี้ไม่ได้เน้นหลักที่บริการโดยสารแต่เป็นการขนส่งสินค้าเสียมากกว่า ตลอดช่วง 20 ปีที่ผ่านมาจะพบการพัฒนาประปราย เช่นระบบรถไฟฟ้ามวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MRT) ระบบขนส่งมวลชนแบบรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (BTS) แต่บริการหลักทั่วประเทศยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร

อีกทั้งสวท.แพร่ (2556) รายงานว่า จากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ –เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ที่จังหวัดลำปาง ในวันที่ 23 พฤษภาคม 2556 โดยมีส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง, ภาคเอกชน, ผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนที่สนใจในจังหวัดภาคเหนือตอนบนเข้าร่วมสัมมนากว่า 600 คน ซึ่งในที่ประชุมได้มีการนำเสนอแนวเส้นทางฯ เฟสต่อขยายจากพิษณุโลก-เชียงใหม่ โดยแนวเส้นทางที่เป็นไปได้มากที่สุดคือ จากสถานีพิษณุโลก ตัดแนวใหม่เข้าสู่โขทัย - ศรีสะเกษ ซึ่งไม่ผ่านสถานีเด่นชัย จังหวัดแพร่ แต่จากการประชุมหอการค้าจังหวัดแพร่ ได้ทำหนังสือถึงประธานโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ(คสศ.) ขอสนับสนุนเส้นทางเดินรถไฟความเร็วสูงผ่านเส้นทางรถไฟเดิมผ่านจังหวัดแพร่ที่สถานีเด่นชัยด้วยซึ่งเป็นเส้นทางเดินรถไฟเดิม จะมีผลประโยชน์ในด้านการค้าการลงทุนมากที่สุด เพราะจะเชื่อมโยงระบบรถไฟรางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ-ลาว-คุนหมิง(จีนตอนใต้) ที่จะสร้างขึ้นอย่างแน่นอน พร้อมกันนี้ นายอภิชาติ โตดิลกเวชช์ ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ ประธานในที่ประชุมฯได้กล่าวขอให้ทุกภาคส่วนรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์และมีความคุ้มค่าที่สุดเพื่อสนับสนุนเส้นทางรถไฟเดิมผ่านสถานีเด่นชัย ร่วมกับหอการค้าจังหวัดแพร่ เพื่อนำเสนอในที่สัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ –เชียงใหม่ เส้นทางต่อขยายจากพิษณุโลก-เชียงใหม่

ด้านการเดินทางโดยเครื่องบินระหว่างจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ นั้น ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมทำการบูรณาการโครงข่ายคมนาคมทุกระบบเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร รวมทั้งเส้นทางการบิน เช่น เชียงราย ที่มีเที่ยวบินให้บริการ 20 เที่ยวบินต่อวัน มีปริมาณผู้โดยสาร 1 ล้านคนต่อปี คาดว่า อนาคตจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.7 ล้านคนต่อปี โดยมีเที่ยวบินจากคุนหมิง-เชียงรายแล้วด้วย แต่ยังมีปัญหาที่ต้องแก้ไข สนามบินที่เชียงรายจะต้องแก้ไขปัญหารันเวย์สนามบินแม่ฟ้าหลวงยังเป็นคอขวดให้ สำเร็จ เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้มากขึ้น ส่วนอื่นๆ โครงสร้างพื้นฐานพร้อมแล้ว แต่ขาดการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้สอดคล้องกัน โดยความพร้อมของท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงรายในการรองรับการเปิดเสรีอาเซียน (AEC) ในปี 2558 ว่า ทอท. มีแผนและเป้าหมายผลักดันให้ท่าอากาศยานเชียงรายเป็นศูนย์กลางการบิน (ฮับ) ในภูมิภาคอาเซียน เพราะเล็งเห็นถึงศักยภาพและความพร้อมหลายด้าน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นที่ของสนามบิน ทั้งรันเวย์ที่มีความยาว 3,000 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับการขึ้นลงของเครื่องบิน เช่น โบอิง 747 ยกเว้นเครื่องแอร์บัส 380 ที่ขึ้นลงได้เฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งขนาดพื้นที่กว่า 3,275 ไร่ ซึ่งมากกว่าท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตถึง 1 เท่าตัว อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีเครื่องบินขึ้นลงที่ท่าอากาศยานเชียงรายวันละ 11 เที่ยวบิน แบ่งเป็นการบินไทย 3 เที่ยวบิน แอร์เอเชีย 3 เที่ยวบิน นกแอร์ 2 เที่ยวบิน โอเรียนท์ไทย 2 เที่ยวบิน และกานต์แอร์ 1 เที่ยวบิน ส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศมีสายการบินไซน่าอิสเทิร์น แอร์ไลน์ บินเส้นทางคุนหมิง -เชียงราย สัปดาห์ละ 3 วัน คือ วันอังคาร พฤหัสบดี และเสาร์ ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้นทุกปีเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปีละ 10% โดยปีงบประมาณ 2552 มีจำนวน 600,000 คน ปีงบประมาณ 2553 มีจำนวน 700,000 คน และปีงบประมาณ 2554 มีจำนวน 800,000 คน ส่วนปีงบประมาณ 2555 คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 900,000 - 1,000,000 คน

เมื่อพิจารณาถึงการเดินทางขนส่งทางบกระหว่างเชียงรายและเชียงใหม่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาทางด่วนไทยรองรับการเปิดประชาคมอาเซียนว่า กทพ.มีแนวทางในการศึกษารายละเอียดการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างจังหวัดเชียงรายกับเชียงใหม่เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง โดยเบื้องต้นจะหารือกับกรมทางหลวงถึงการปรับเส้นทางเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการก่อสร้าง ขณะที่บริษัทกรีนบัสที่ดำเนินการธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร 8 จังหวัดภาคเหนือตอนบน ได้ขยายบริการออกนอกพื้นที่ภาคเหนือตอนบน โดยการเทกโอเวอร์จากโซครุ่งทวีทัวร์ ทำให้สามารถขยายได้เส้นทางเดินรถเชียงราย-ภูเก็ต ,พิษณุโลก-สมุย และกรุงเทพฯ-เชียงรายเพิ่ม ประกาศพร้อมเดินรถเชื่อมกลุ่มประเทศอาเซียน หากภาครัฐเปิดให้สัมปทาน การเทกโอเวอร์ในครั้งนี้ ทางกรีนบัสมองในเชิงกลยุทธ์จากการขยายบริการนอกพื้นที่เพื่อมุ่งให้กรีนบัสเป็นหนึ่งในภาคเหนือ ประกอบกับปัจจุบันกรีนบัสมีรถประจำทางวิ่งเชื่อมโยงจากภาคเหนือไปภาคใต้อยู่แล้ว 2 เส้นทาง คือ เชียงใหม่และเชียงรายไปภูเก็ต เมื่อรวมกับเส้นทางที่ได้เพิ่มขึ้นมาจากการเทกโอเวอร์ จึงเป็นการเพิ่มบริการของกรีนบัสออกนอกพื้นที่ภาคเหนือตอนบนมากขึ้น โดยใช้เงินลงทุนในครั้งนี้ประมาณ 200 ล้านบาท คาดว่าจะมีการเติบโตแบบก้าวกระโดด จะมียอดขายเพิ่มขึ้นอีกไม่น้อยกว่า 20% จากยอดขาย แต่กำไรจะต้องคำนึงถึงเรื่องของต้นทุนที่เพิ่มเข้าไป ในช่วง 3-4 ปีแรก หรือ 4-5 ปีแรกกำไรอาจจะไม่ดีเท่าไร แต่ในระยะยาวจะทำให้กำไรดีขึ้น(ฐานเศรษฐกิจ,2556)

1.10 โครงสร้างพื้นฐานตามเส้นทาง R3E

1.10.1 การเปิดสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย)

การพัฒนาเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ หรือ คุน-มั่ง กงลู่ ระยะทาง 1,800 กว่ากิโลเมตร เริ่มต้นมาจากการประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงครั้งที่ 1 (Greater Mekong Sub-region; GMS) ณ กรุงมนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ เมื่อ 2535 และในวันที่ 11 ธันวาคม 2556 ก็เชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์ โดยการเปิดสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ส่งผลการเปลี่ยนแปลงมากมายต่อการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว รวมทั้งการขนส่งสินค้าหรือระบบโลจิสติกส์ของเส้นทาง R3E ที่เชื่อมระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน เนื่องจากแต่เดิมนั้นการขนส่งสินค้าผ่านบริเวณนี้ต้องใช้แพขนานยนต์ในการนำรถบรรทุกขึ้น-ลง จากนั้นวิ่งไปยังชายแดนสปป.ลาว-จีนที่ด่านเมืองบ่อเต็นเชื่อมกับเมืองบ่อหาน เป็นระยะทางประมาณ 245 กิโลเมตรและทำการแลกเปลี่ยนรถบรรทุกระหว่างเอกชนไทยและจีนอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งก่อให้เกิดภาระต้นทุนที่สูงมากและความล่าช้าของกระบวนการทั้งหมดที่ทำให้สินค้าพืชผักเน่าเสียในบางครั้ง

หลังจากใช้เวลาก่อสร้างมานานกว่า 3 ปีครึ่ง ซึ่งสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชื่อม อ.เชียงของ จ.เชียงราย กับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว และเชื่อมกับถนน R3E ไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 11 ธันวาคม 2556 ที่ผ่านมานี้แล้ว ภายใต้งบประมาณก่อสร้าง 1,486.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนของไทยและจีนฝ่ายละ 50% โดยโครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในบริเวณติดกับด่านพรมแดนเชียงของต้องใช้พื้นที่ประมาณ 280 ไร่ งบประมาณ 2,000 ล้านบาทนั้น ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเจรจาขอเวนคืนที่ดินจากชาวบ้านในพื้นที่ คาดว่าในปี 2559 จะแล้วเสร็จและสามารถรองรับได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าและระบบรางรถไฟที่จะเชื่อมต่อไปถึงในอนาคต ส่วนกรณีที่มีชาวบ้านขึ้นป้ายคัดค้านไม่ยอมให้มีการเวนคืนที่ดินนั้น ซึ่งต้องมีการเจรจากันต่อไปและคาดการณ์ว่าหลังจากเปิดสะพานมิตรภาพฯ แล้วตัวเลขมูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาวจะมีการขยายตัวไม่ต่ำกว่า 3 เท่าตัว โดยจากสถิติมูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาวผ่านพิธีการศุลกากรเชียงปีที่ 2555 ผ่านมา มูลค่าการค้าชายแดนด่านอ.เชียงของมีมูลค่าการค้ารวม 12,000 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากเดิม 30% และในช่วง 9 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2556พบว่ามีมูลค่าการค้ารวมแล้วกว่า 10,000 ล้านบาทและมูลค่าการค้าการลงทุนเส้นทางคมนาคมสะดวกขึ้นจะทำให้ความเจริญเติบโตขึ้นอีกหลายเท่าตัว (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ 2556a) และการเปิดสะพานฯ จะเป็นปัจจัยหนุนที่มีระบบการคมนาคมที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว ทำให้การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวสามารถทำได้ตลอดปี ซึ่งแตกต่างจากในอดีตที่หากในฤดูแล้งที่แม่น้ำโขงลดระดับจะเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทันที (สกวรัตน์ สิริมา, 2555)

1.10.2 การใช้บริการสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

ปัจจุบันแนวทางการบริหารจัดการการใช้สะพานมิตรภาพ 4 ร่วมไทย-สปป.ลาวจะมีการตั้งคณะกรรมการบริหารและบำรุงรักษา ซึ่งประชาชนสามารถใช้บริการข้ามสะพานได้ตั้งแต่เวลา 06.00 น.-22.00 น. อนุญาตให้เฉพาะยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน ยกเว้นรถสองแถวทุกประเภท รถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์ รวมทั้งรถที่ใช้เพื่อการเกษตรและรถดัดแปลงต่าง ๆ ใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในส่วนของค่าธรรมเนียมนั้น ประเภทรถยนต์นั่งชนิดไม่เกิน 7 คน และรถบรรทุก 4 ล้อ เก็บค่าธรรมเนียมคันละ 50 บาท หรือ 13,000 กีบ ขณะที่รถโดยสารขนาดกลาง ขนาดเกิน 12 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 24 ที่นั่ง เก็บค่าธรรมเนียม 150 บาท หรือ 40,000 กีบ และรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิน 24 ที่นั่งขึ้นไป เก็บค่าธรรมเนียม 200 บาท หรือ 54,000 กีบ รถโดยสารขนาดเล็กที่เกิน 7 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 12 ที่นั่ง เก็บค่าธรรมเนียม 100 บาท หรือ 27,000 กีบ สำหรับค่าธรรมเนียมของรถบรรทุก 6 ล้อ เก็บค่าธรรมเนียม 250 บาท หรือ 67,000 กีบ และรถบรรทุกสิบล้อเก็บค่าธรรมเนียม 350 บาท หรือ 94,000 กีบ และรถบรรทุกเกินสิบล้อขึ้นไปเก็บค่าธรรมเนียม 500 บาท หรือ 135,000 กีบ ทั้งนี้การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมให้เก็บเป็นเงินบาทไทยกรณีขึ้นสะพานในฝั่งไทย และให้เก็บเป็นเงินกีบลาวเมื่อขึ้นสะพานทางฝั่ง สปป.ลาว

ซึ่งที่ผ่านมาเอกชนที่ดำเนินธุรกิจขนส่งจากด่านพรมแดน อ.เชียงของ เพื่อข้ามแพขนานยนต์ไปยังเมืองห้วยทราย มีต้นทุนการขนส่งเที่ยวละประมาณ 1,800-2,000 บาท และเมื่อขนส่งบนถนน R3E ใน สปป.ลาว ไปจนถึงด่านบ่อเต็น-บ่อหาน มีต้นทุนอีกประมาณ 20,000 บาท และหากขนส่งจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปก็จะสูงถึงกว่า 70,000-80,000 บาท แม้ยังไม่รวมค่าความเสี่ยงอื่น ๆ หรือความเสียหายจากการขนย้ายสินค้าทั้งนี้เมื่อเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของ จะทำให้รถขนส่งสินค้าสามารถผ่านด่านจากไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้จะช่วยลดต้นทุนได้อย่างมาก เพราะค่าผ่านด่านเสียค่าธรรมเนียมในราคาที่ถูกลง อีกทั้งทำให้เกิดภาวะการค้า การลงทุนที่คึกคักมากขึ้นจากการขยายเวลาเปิดด่านตั้งแต่เวลา 06.00-22.00 น. โดยนายธนีสร์ กระจุกพร ประธานหอการค้าอำเภอเชียงของ กล่าวว่า ในช่วงที่ผ่านมาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยแพขนานยนต์และใช้ถนน R3E จำนวน 5 ราย ได้แก่ 1.บริษัท ดอยตุงขนส่ง จำกัด 2.หจก.เกรวี 3.บริษัท นาวา คัสตอมเซอร์วิส จำกัด 4.บริษัท เชียงของพีชผล จำกัด และ 5.หจก.เชียงของสามกิต ซึ่งเป็นกลุ่มทุนท้องถิ่นที่ขนส่งสินค้าทั้งไปและกลับระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ และเมื่อมีการเปิดสะพานแห่งใหม่ กลุ่มนักลงทุนไทยรายใหญ่จากส่วนกลางได้เข้าไปร่วมทุนกับเอกชนจีน เพื่อลงทุนด้านกิจการขนส่งเป็นจำนวนมาก และมีการเปิดสำนักงานอยู่ที่จีนตอนใต้ และมีรถขนส่งสินค้าของเอกชนจีนขนส่งสินค้าลงมาถึงเมืองห้วยทรายแล้ว ซึ่งในอนาคตจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเปิดสะพานมิตรภาพฯ เชื่อมจะทำให้รถบรรทุกขนส่งสินค้ามีจุดพักในเวลากลางคืน และลดความไม่แน่นอนของการข้ามพากด้วยเรือแพขนานยนต์ สิ่งเหล่านี้เน้นย้ำถึงความสำคัญของเส้นทาง R3E ที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบกที่มีต่อการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

1.10.3 โครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม

สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 4 เชื่อม อ.เชียงของ จ.เชียงราย – เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว มีความยาวรวมถึงเส้นทางรวม 11.6 กิโลเมตร ประกอบด้วย 4 ส่วนหลักๆ คือ ส่วนแรกเป็นถนนฝั่งไทย 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 60 เมตร ระยะทาง 5 กิโลเมตร มีถนนใน สปป.ลาว ขนาด 2 ช่องจราจรเขตทางกว้าง 50 เมตร ระยะทาง 6 กิโลเมตร ส่วนที่สองเป็นสะพานซึ่งเป็นคอนกรีตอัดแรงขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมทางเท้าทั้ง 2 ข้างความกว้างสะพานรวม 14.70 เมตร ความยาวสะพาน ช่วงข้ามแม่น้ำโขง 480 เมตร และสะพานเชื่อมต่อบนบกในประเทศไทยอีก 150 เมตร รวมทั้งสิ้น 630 เมตร และมีตอม่อในแม่น้ำโขง 4 ตอม่อ สำหรับส่วนที่สามเป็นด่านพรมแดนฝั่งไทยและ สปป.ลาว ซึ่งรวมพื้นที่สำหรับตรวจปล่อยร่วมกัน ณ จุดเดียวในแต่ละประเทศตามหลักการตรวจร่วมจุดเดียวหรือ Single Stop Inspection และส่วนที่สี่เป็นจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรในฝั่งไทยซึ่งอยู่ระหว่างด่านพรมแดนไทยกับสะพานดังกล่าว (ASTV ผู้จัดการรายวัน 2557) เส้นทางนี้เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์และก่อให้เกิดรายได้มหาศาลกับกลุ่มประเทศที่อยู่บนเส้นทาง R3E แห่งนี้

จากการที่รัฐบาลจีนมีแผนในการพัฒนามณฑลยูนนานให้เป็นเมืองเศรษฐกิจทางตอนใต้ของประเทศ โดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะในกลุ่มความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ของ 4 ประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือของไทย ลาว พม่า และภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อจีนได้บรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนจะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายมูลค่าทางการค้าระหว่างภูมิภาคที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ เช่น การค้าขายข้ามประเทศ ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นเส้นทางขนส่งที่นำจับตามองมากที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียอีกด้วย

ปัจจุบันเส้นทางโลจิสติกส์สำคัญในกลุ่ม GMS มี 2 เส้นทางหลัก คือ

1. เส้นทางอาร์สามบี (R3B) ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมจีนตอนใต้-เมียนมาร์-ประเทศไทย โดยมีต้นทางจากคุนหมิง-เชียงรุ่ง-เชียงตุง-อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร และ

2. เส้นทางอาร์สามเอ (R3A หรือ R3E) เชื่อมระหว่างเมืองคุนหมิง-กรุงเทพฯ ซึ่งชาวจีนเรียกว่า คุณ-มั่ง กงลู่ มีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร (ระยะทางจากเชียงราย - คุนหมิง ประมาณ 1,200 กิโลเมตร) โดยเส้นทางนี้ช่วยลดเวลาการเดินทางจากคุนหมิงมากรุงเทพฯ ที่เดิมใช้เวลา 48 ชม. เหลือเพียง 20 ชม.เท่านั้น (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ 2556) เริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ผ่านมาทางเขตปกครองตนเองไท่ลี่สือสองปันนา (มีเมืองเชียงรุ่งหรือจิ่งหงเป็นเมืองเอก) ถึงเมืองโมฮานชายแดนติดกับเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 688 กิโลเมตร จากเมืองบ่อเต็น-เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ระยะทาง 60 กิโลเมตร จากเมือง

หลวงน้ำทา-เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 194 กิโลเมตร จากเมืองห้วยทรายข้ามสะพานเชียงทอง-อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร จากอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย-กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 825 กิโลเมตร ซึ่งถนนของเส้น R3E เป็นถนน 2 เลน แต่ละเลนจะกว้างประมาณ 10 เมตรและมีไหล่ทางข้างละ 1.1 เมตร ขณะที่สภาพถนนในไทยจากสนามบินเชียงราย ไปยัง อ.เชียงทอง อยู่ในสภาพดี เป็นเส้นทางสองเลน ขับผ่านชุมชนต่างๆ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจะใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมงจะมาถึงยังริมฝั่งโขง จากนั้นหากต้องนั่งรถยนต์ข้ามฝั่งแม่น้ำโขงไปยังเมืองห้วยทราย ฝั่ง สปป.ลาว จะใช้เวลาราว 5-7 นาทีเท่านั้น เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เปิดใช้สามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าด้วยแพยนต์จากที่ใช้ระยะเวลา 42 ชั่วโมงมาเป็นขนส่งทางรถยนต์ลดลงเหลือ 20 ชั่วโมง (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ 2556b) โดยการข้ามไปที่ฝั่ง สปป.ลาว จากเมืองห้วยทราย ไปจนถึงชายแดนติดจีนที่เมืองบ่อเต็น สภาพถนนระยะทาง ค่อนข้างดี มีเพียงบางช่วงที่เป็นหลุมเป็นบ่อเพียงเล็กน้อย บรรยากาศสองข้างทางใน สปป.ลาวมีหมู่บ้านและชุมชนเป็นระยะ ๆ ขณะที่เมืองที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นเมืองเศรษฐกิจได้คือ เมืองเวียงจันทน์ เพราะเป็นเมืองเดียวซึ่งมีที่พักผ่อน ร้านค้า และห้องน้ำสะอาด แต่ในการขนส่งสินค้า ผู้ขับรถยนต์ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเนื่องจากเส้นทางคดเคี้ยวหลายพันโค้ง ผู้ใช้เส้นทางนี้ต้องมีความเชี่ยวชาญและอาจมีผลต่อต้นทุนของคนขับรถบรรทุกที่ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึงด้วย จากสปป.ลาวมาสุดที่ชายแดนลาว-จีน ใช้เวลารวม 4 ชั่วโมง จากนั้นจะผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองฝั่งลาว ก่อนเข้าไปยังด่านของฝั่งจีน ด่านทางฝั่งลาวเป็นขาออกจากประเทศ ส่วนการยื่นเรื่องผ่านแดนเข้าฝั่งจีนเป็นการทำพิธีทางการทูตเข้า แต่สภาพเส้นทาง R3E ในฝั่งจีนนั้นเป็นเส้นทางที่สะดวกสบาย เนื่องจากจีนทำการเจาะอุโมงค์ แม้ตัดผ่านเขา ทำให้เส้นทางเข้าสู่เมืองสิบสองปันนาอย่างราบรื่น อีกทั้งจีนได้ทำการสร้างทางด่วนจากคุนหมิงมายังชายแดนจีน ทำให้ย่นระยะทางจาก 827 กิโลเมตรเหลือเพียง 701 กิโลเมตรเท่านั้น (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ 2556) และจากเมืองลาถึงนครคุนหมิงของจีนเป็นทางด่วนมีรั้วกันทั้ง 2 ข้างตลอดแนวเส้นทางผ่านอุโมงค์ภูเขาขณะที่จีนก่อสร้างเส้นทางเพื่อสนองนโยบายมุ่งสู่ตะวันตก เปิดทางออกสู่ทะเลให้แก่ 5 มณฑลตอนใต้ของจีน ใช้เวลาเดินทาง 6 ชั่วโมง

แต่อย่างไรก็ตามสิ่งที่ผู้ประกอบการไทยเสนอแนะต่อหน่วยงานของรัฐ คือ การเร่งปรับปรุงพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งให้ดีขึ้น จากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพฯ ที่จะต้องมีปริมาณรถยนต์เพิ่มมากขึ้น แต่เส้นทางเชื่อมระหว่างเมืองเชียงราย ไปสู่ อ.แม่สาย ยังคงเป็นเส้นทางสายหลักเดิม ผิวถนนจำกัดและเส้นทางจากอ.เชียงแสนไปอ.เชียงของควรขยายเป็น 4 ช่องทางการจราจร รวมไปถึงการเร่งรัดให้เกิดทางรถไฟจากสถานีเด่นชัยแพร่มายังเชียงราย (เดลินิวส์ 2555) เช่นเดียวกับปัจจุบันรัฐบาลจีนประสานกับรัฐบาลไทย ในการร่วมมือสร้างรถไฟความเร็วสูง 4 สาย คือ การสร้างทางรถไฟจากจีน สาย 1 ไปประเทศเวียดนาม เชื่อมตะวันออกของไทยที่ จ.ระยอง เชื่อม จ.ชลบุรี-แหลมฉบัง เพื่อต่อไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย สายที่ 2 จากยูนนาน เข้าสู่ สปป.ลาว ทะลุ จ.ขอนแก่น เข้าสู่กรุงเทพฯ สายที่ 3 จากประเทศจีนเข้าสู่พม่า เชื่อมต่อไปยังประเทศบังกลาเทศ มายังย่างกุ้ง เข้าสู่ประเทศไทย ผ่านภาคใต้ไปยัง ปาดังเบซาร์ ประเทศมาเลเซีย และสายที่ 4 คือสายเหนือเชียงใหม่-กรุงเทพฯ ซึ่งจะมีอุโมงค์ประมาณ 3

แห่ง แต่ละแห่งมีระยะทางไม่เกิน 2-3 กิโลเมตร (หากเทียบกับประเทศจีนอุโมงค์ยาวถึง 30 ก.ม.) และอาจเชื่อมไปยัง จ.เชียงรายในระยะต่อไป โดยรูปแบบความร่วมมือยังอยู่ระหว่างการตกลง ทั้งในรูปแบบรัฐบาลจีน และไทยร่วมลงทุน หรือรัฐบาลจีนเป็นผู้ลงทุนเอง ล่าสุดมีการจัดทำร่าง TOR เรียบร้อยแล้ว

กรมการขนส่งทางบกได้มีการเตรียมพร้อมรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558 ที่จะมาถึง นอกเหนือจากใบขับขี่ที่สามารถการด์ของไทยจะใช้ได้ในกลุ่มประเทศอาเซียนเท่านั้น รถบรรทุกสินค้าและรถโดยสารของประเทศไทยยังสามารถนำเข้าไปใช้งานในประเทศภาคีคู่สัญญาได้ โดยไม่ต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากประเทศนั้นๆ เนื่องจากประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามความตกลง ว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้า และรถบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน พร้อมกันนี้รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เช่น รถบรรทุก และรถโดยสาร สามารถวิ่งเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนป้ายทะเบียนรถ เนื่องจากแผ่นป้ายทะเบียนรถดังกล่าวมีภาษาอังกฤษกำกับไว้เรียบร้อยแล้วยิ่งไปกว่านั้นยังมีความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผลักดันให้มีการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดน รวมถึงการจัดทำร่างกรอบความตกลงอาเซียนในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดน ซึ่งเป็นส่วนที่เพิ่มขึ้นจากที่ได้ดำเนินการแล้ว ในปัจจุบันคือ การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ระหว่างไทย-ลาว, ไทย-ลาว-เวียดนาม และไทย-กัมพูชา รวมทั้งการ เดินทางโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย-ลาว จำนวน 10 เส้นทาง และไทย-กัมพูชา จำนวน 2 เส้นทาง และในอนาคตคาดว่าจะมีการเปิดการขนส่งระหว่างไทย-ลาว-จีน ต่อไป โดยทางกรมได้เตรียมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ จ.เชียงราย การก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักในภูมิภาคและเมืองชายแดน 15 แห่ง เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค สร้างจุดพักรถบนเส้นทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน นอกจากนี้ ยังได้ศึกษาเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดทางเทคนิคด้านความปลอดภัยทั้งในเรื่องรูปแบบของแสงที่ออกจากโคมไฟของรถ และประตูทางขึ้นลงของรถโดยสาร ที่จะนำไปใช้บนถนนที่มีการจราจร ชิดชิดด้วย

ในวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บขส.เปิดให้บริการเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ เส้นทางสายที่ 11 เชียงราย-เชียงของ-บ่อแก้ว ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ค่าโดยสาร 220 บาท เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของทั้ง 2 ประเทศ (ขณะเดียวกันจะมีการลงนามร่วมเตรียมเปิดเดินรถเส้นทางเลย-หลวงพระบางเพิ่มอีก) โดยการเปิดเดินรถโดยสารระหว่างประเทศในครั้งนี้เป็นความร่วมมือกันของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ของไทย และกรมขนส่ง กระทรวงโยธาธิการและขนส่งแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งจะเดินรถผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทรายเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศตามแนวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและเป็นประตูสู่ความ

ร่วมมือทางเศรษฐกิจแห่งภูมิภาคเอเชีย นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) กล่าวว่า เส้นทางสายที่ 11 เชียงราย-เชียงใหม่-บ่อแก้ว เป็นเส้นทางที่ บขส.ได้เดินรถร่วมกับ บริษัท เพ็ทอาณูขนส่งโดยสาร ซึ่งเป็นผู้ประกอบการเดินรถของแขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเส้นทางเชียงใหม่-เชียงใหม่-บ่อแก้ว เดินรถด้วยรถโดยสารปรับอากาศมาตรฐาน 2 ฝ่าย ละ 3 คัน เดินรถฝ่ายละ 4-8 เที่ยวต่อวัน อัตราค่าโดยสาร 220 บาท หรือ 55,000 กีบ และจากอำเภอ เชียงของ-บ่อแก้ว อัตราค่าโดยสาร 30 บาท หรือ 7,500 กีบ โดยเดินรถผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย ถึงจุดหมายปลายทางที่สถานีโดยสารพัฒนาบ่อแก้ว แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทาง 166 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง และ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนทั้งสองฝั่ง บริษัทฯ ได้จัดรถ Shuttle Bus วิ่งให้บริการ ระหว่างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวด้วย จำนวน 1 คัน เดินรถฝ่ายละไม่น้อยกว่า 4 เที่ยวต่อวัน อัตราค่าโดยสาร 20 บาทหรือ 5,000 กีบ ยิ่งไปกว่านั้นบขส.ได้เปิดศูนย์รับ-ส่งพัสดุภัณฑ์ แห่งที่ 1 สาขาจังหวัด เชียงราย เพื่อให้บริการรับ-ส่งพัสดุภัณฑ์ทั่วไทย เป็นการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของบริษัทฯ ที่ ครบวงจร สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม เรื่องการพัฒนาระบบลอจิสติกส์การขนส่ง ให้ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ทุกพื้นที่

1.10.4 การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและกลุ่มทุนต่างๆ

สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 4 เป็นจุดสุดท้ายที่ทำให้การเชื่อมต่อของ อ.เชียงใหม่ จ.เชียงใหม่ กับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาวตามเส้นทาง R3E หรือทางด่วนคุณหมิง – กรุงเทพฯ เชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์ หลังจากกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ผลักดันเรื่องนี้มาตั้งแต่ปี 2535 โดยสะพานข้ามแม่น้ำโขงจะเชื่อมเส้นทางคุน-มั่ง กงลู่ เข้าสู่ตัวเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไต มณฑลหยุนหนัน ที่เปรียบเหมือนประตูเข้าสู่จีนตอนใต้ขณะที่พรมแดนบ่อเต็น (สปป.ลาว) – บ่อหาน (สปป.จีน) ที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษของกลุ่มทุนจีนอยู่ทั้ง 2 ฝั่ง และถือเป็นจุดขนถ่ายสินค้าบนเส้นทางคุน-มั่ง กงลู่ ที่ขยายตัวมากขึ้นทุกขณะ

โดยหลังมีพิธีเปิดสะพานฯ โดยเฉพาะการเดินทางเข้า-ออกชายแดน จะเห็นว่ากลุ่มทุนจีน ได้เข้ามาขยายตลาดในหลายธุรกิจบริเวณแถบชายแดนเชื่อม R3E ทั้งนี้ก่อนถนนจะสร้างเสร็จในปี 2551 ที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ก็มีกลุ่มทุนจีน เข้ามาสร้างตลาดอินโดจีน ขึ้นบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 5 และกลายเป็นศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าจากจีนทุกชนิด ตั้งแต่เมล็ดพันธุ์พืชเครื่องจักรกลการเกษตร เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้า จานดาวเทียมฯลฯ มีผู้ค้าจำนวนมากมาที่เป็นคนจีนทั้งสิ้น หรือ เมื่อไปตามเส้นทางจนถึงเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ที่อยู่ห่างจากเมืองห้วยทรายไปประมาณ 245 กิโลเมตรที่เป็น Gate Way ของแขวงทางตอนเหนือของลาว (แขวงบ่อแก้ว – แขวงหลวงน้ำทา) ซึ่งมีเส้นทางบกเชื่อมไป ยังแขวง อื่นๆ ด้วย ไม่ว่าจะเป็นเวียงจันทน์ เมืองเดียนเบียนฟูของเวียดนาม เมืองสิงห์ และเชียงตุง เขต รัฐฉานของพม่า ที่กำลังมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อม สปป.ลาว – พม่าอยู่ ตลอดจนเชียงรุ่ง หรือสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน จะพบว่า กลุ่มนักลงทุนจีน เข้ามาปักหลักลงทุน

ในกิจการน้อยใหญ่เป็นจำนวนมาก ครอบคลุมทั้งการลงทุนด้านการเกษตร โรงแรม ท่องเที่ยว อินเทอร์เน็ตคาเฟ่ คาปสีก โลจิสติกส์ ฯลฯ และ 95% ของสินค้าเครื่องอุปโภค บริโภค ที่วางจำหน่ายใน หลวงน้ำทา ล้วนเป็นสินค้าจีนทั้งสิ้น รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ที่รัฐบาล สปป.ลาว ให้สัมปทานแก่กลุ่มทุนจีน เข้ามาพัฒนาพื้นที่ชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน(พรมแดนลาว-จีน) จุดสิ้นสุดเส้นทาง R3E ที่ได้กลายเป็นเมืองใหม่ของจีน ใน สปป.ลาว เต็มตัวไปแล้วตั้งแต่ปี 2551 ขณะที่ โครงการแถบเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว กลุ่มทุนไทยนำโดย ดร.สิขา สิงห์สมบูรณ์ในนาม บริษัทเอเอซี กรุ๊ป เจ้าของโครงการนาคราชนคร ซึ่งได้เข้าไปเช่าพื้นที่จากรัฐบาล สปป.ลาว ระยะเวลา 80 ปี เนื้อที่ 1,200 ไร่ติดกับคอสะพาน ยังคงเดินหน้าก่อสร้างโครงการอย่างคึกคัก ทั้งโรงแรม รีสอร์ท พื้นที่ เกษตร อาคารพาณิชย์ เขตปลอดภาษีหรือดีฟริโซน สถานเอนเตอร์เทนเมนต์ รวมทั้งระบบ สาธารณูปโภคต่าง ๆ (ประชาชาติธุรกิจ 2556d)

นอกจากกลุ่มนักลงทุนจีนที่เข้ามาครอบครองธุรกิจในแถบประเทศลาวแล้ว ยังสร้างความวิตกกังวลของคนท้องถิ่นว่ากลุ่มทุนชาวจีนจะรุกเข้ามายึดกุมระบบเศรษฐกิจตามจุดยุทธศาสตร์ ต่างๆไปอย่างเบ็ดเสร็จ ทำให้คนลาวต้องอพยพไปอยู่บริเวณเขตรอบนอกแทน ขณะเดียวกันราคาที่ดินใน แถบสปป.ลาวยังขยับไปในราคาสูงกว่าที่เคยเป็นมา และปัญหาที่กำลังขยายเข้ามาคือ ประชาชนลาวจะ ขายที่ดินและกรรมสิทธิ์จะถูกเปลี่ยนมือไปอยู่กับนายทุน เพราะปัจจุบันตลอดเส้นทาง R3E ก็กลายเป็น สวนยางพารา ที่ส่วนใหญ่จะเป็นสวนยางฯของกลุ่มคนจีน ที่นำเม็ดเงิน/กล้าพันธุ์/ปุ๋ยมาลงทุนร่วมกับคน ลาว ที่จะใช้แรงงาน/ที่ดินลงทุนภายใต้สัดส่วนการแบ่งผลประโยชน์ประมาณ 60 ต่อ 40 หรือ 70 ต่อ 30 ขึ้นอยู่กับรายละเอียดข้อตกลงและผลผลิตทั้งหมดถูกส่งเข้า สปป.จีน ซึ่งขณะนี้มียุทธศาสตร์จีนเข้ามาปักหลัก ตั้งโรงงานยางพาราที่แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาวเป็นจำนวนมากขึ้น เช่นเดียวกับผลผลิตทางการเกษตรอื่น ๆ ที่มีพ่อค้าทั้งรายใหญ่ รายย่อยจาก สปป.จีน เข้ามาลงทุนโดยใช้คนลาวในท้องถิ่นเป็นแรงงาน – ที่ดิน ก่อนจะลำเลียงผลผลิตที่ได้ย้อนกลับไปตามเส้นทาง R3E เข้าสู่ตลาด สปป.จีน ด้วยตนเอง ไม่เว้นแม้แต่ไม้ – ผลิตภัณฑ์จากไม้ เห็นได้ว่าการค้าชายแดนมีอัตราเพิ่มขึ้นเช่นกัน ข้อมูลจากด่านศุลกากรเชียงของระบุว่า ในปี 2554 มีการนำเข้า 2,268 ล้านบาท ส่งออก 5,931 ล้านบาท ปี 2555 มูลค่าการนำเข้า 3,071 ล้านบาท ส่งออก 9,453 ล้านบาท ในช่วงปีงบประมาณ 2556 (ตุลาคม 2555-มิถุนายน 2556) มีมูลค่าการค้า รวมมากกว่า 12,000 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 30% สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าพืชผัก เครื่องจักร รถยนต์ ฯลฯ ส่วนสินค้าส่งออก ส่วนใหญ่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค ฯลฯ

ส่วนของการลงทุนใหม่ในอ.เชียงของ จ.เชียงรายนั้น มีทั้งเอกชนไทยและต่างชาติหลาย รายเข้าไปลงทุนอย่างคึกคัก อาทิ เทสโก้ โลตัส โครงการเชียงของเมืองใหม่ของกลุ่มทุนบริษัทเกรทเทสท์ โลจิสติกส์ และบริษัท อภิพัฒน์กิจ จำกัด ซึ่งได้เข้าไปลงทุนอาคารพาณิชย์และตลาดการค้าครบวงจร บน เนื้อที่ประมาณ 100 ไร่ ติดถนนทางไปสะพานหน้าอาคารด่านพรมแดนฝางไทย และยังมีนักลงทุนรายย่อย เข้าไปจับจองที่ดินสร้างอาคารพาณิชย์ อพาร์ทเมนต์ หอพัก ฯลฯ หรือกลุ่มธุรกิจโรงพยาบาล ได้แก่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ล้านนา โรงพยาบาลแมคคอร์มิค (เดลินิวส์ 2555) สำหรับการลงทุนภาครัฐนั้น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้เข้าไปสำรวจพื้นที่ อ.เชียงของ เพื่อเตรียมก่อตั้งนิคม

อุตสาหกรรมบริเวณตำบลศรีดอนชัย ห่างจากสะพานประมาณ 5 กิโลเมตรติดถนนสายเชียงใหม่-เชียงราย พื้นที่ประมาณ 16,000ไร่ นอกจากนี้ อำเภอเชียงของได้เสนอของบประมาณปี 2557 วงเงิน 170 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างศูนย์ราชการแห่งใหม่ ที่บ้านตอง ตำบลศรีงะแง้ว เนื้อที่ประมาณ 200 ไร่

1.10.5 ธุรกิจการท่องเที่ยว

หลังจากการเปิดใช้เส้นทาง R3A อย่างเป็นทางการในปี 2551 ก่อให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวการลงทุน ของอ.เชียงของ เมืองหลวงน้ำทา และสิบสองปันนา แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวร่วมกันระหว่างไทย จีนและสปป.ลาว ยังไม่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมมากนัก การพัฒนายังคงเป็นลักษณะของแต่ละฝ่ายพัฒนาในรูปแบบของตนเอง ต่างฝ่ายต่างปรับตัวด้านการท่องเที่ยว (ธงชัย ภูวนาถวิจิตร 2553) แต่อย่างไรก็ตามหลังจากการเปิดใช้เส้นทาง R3E อย่างเป็นทางการในปี 2551 ก่อให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวการลงทุน ของอ.เชียงของ เมืองหลวงน้ำทา และเมืองจันทบุรี ตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา แม้นักท่องเที่ยวจีนนิยมเดินทางผ่านถนน R3E มายัง จ.เชียงราย ปีละกว่า 25,000 คน (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ 2556d) แต่ทางการจีนต้องการให้คนจีนเดินทางลงมาท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ให้มากขึ้น สาเหตุสำคัญเพราะปัญหาเรื่องการเดินทางที่ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมไทย-สปป.ลาว ทำให้ต้องนำรถยนต์ข้ามแพขนานยนต์เข้าสู่ อ.เชียงของ ดังนั้นเมื่อสะพานมิตรภาพฯ เปิดใช้ อย่างเป็นทางการก็ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น คาดว่านักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นอย่างน้อยปีละ 10% ซึ่งนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางผ่านเส้นทางนี้ นิยมไปเที่ยวทั้งใน จ.เชียงราย และเดินทางต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่ ภูเก็ต หรือชายทะเลภาคตะวันออกของไทย เช่น ระยอง จันทบุรี ฯลฯ โดยมีทั้งการนำรถเดินทางมาเอง และใช้บริการบริษัททัวร์ โดยสมาคมผู้ประกอบการนักท่องเที่ยวควรกระตุ้นแพคเกจการประกอบการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวจีนเพื่อส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนจะเข้ามายังไทยทางเชียงรายเพื่อผ่านไปยังเชียงใหม่ กรุงเทพฯ และพัทยา อีกทั้ง นายสุรนาถ ทวีทรัพย์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พีบี ทราเวล เอเจนซี จำกัด เปิดเผยว่า บริษัทดำเนินกิจการนำเที่ยวในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมานาน ล่าสุดได้ขยายกิจการไปสู่การเปิดร้านอาหาร กาแฟ และเครื่องดื่มติดกับถนน R3E เชื่อม อ.เชียงของ จ.เชียงราย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ ตั้งอยู่ที่บ้านนาล้อ เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 12 ไร่ ใช้เงินลงทุน 2,000 ล้านบาท หรือประมาณ 8 ล้านบาท โดยเป็นกิจการร้านอาหารแห่งที่ 2 ในแขวงหลวงน้ำทา หลังจากเปิดร้านเฮือนลาวเมื่อ 5ปีก่อนซึ่งได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีการเข้า ไปลงทุนบนถนน R3E ในแขวงหลวงน้ำทา เพราะเป็นจุดกึ่งกลางระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน และเชื่อมต่อไปยังบ้านนาเตย-เดียนเบียนฟู ประเทศเวียดนามได้อีกด้วย ซึ่งเส้นทางนี้เป็นทางผ่านที่สำคัญ โดยมีนักท่องเที่ยวทั้งไทยและจีนตอนใต้ หรือเขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน เวียดนาม ก่อนเดินทางไปมาระหว่างสองประเทศเพื่อรองรับการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงของอีกด้วย

1.10.6 การขยายตัวของเมืองและราคาที่ดิน

พรมแดนไทย-ลาว จุดก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 4 ซึ่งเชื่อมสะพานฝั่งไทย อยู่ในเขตบ้านดอนมหาวัน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ส่วนฝั่งลาว อยู่ในเขตบ้านดอนไซนก (ดอนซันก) เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้วนั้น ซึ่งราคาที่ดินที่ปรับตัวสูงขึ้นกว่า 5-6 ล้านบาท ตั้งแต่ก่อนที่จะมีการเปิดใช้สะพานอย่างเป็นทางการแล้ว ขณะที่พื้นที่ซึ่งสะพานฝั่ง สปป.ลาว ได้กลายเป็นที่ตั้งของโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ของบริษัทเอเอซี กรีนซิตี ลาวจำกัด โดยบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท เอเอซีกรีนซิตี จำกัดของครอบครัวสิงห์สมบุญกลุ่มทุนไทยที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของธนาคารร่วมพัฒนา ซึ่งเป็นธนาคารพาณิชย์แห่งแรกของ สปป.ลาวกับกลุ่มทุนเกาหลีใต้ในสัดส่วน 80: 20 โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์นี้อยู่บนพื้นที่กว่า 1,200 ไร่ ติดแม่น้ำโขง บริเวณดอนไซนก (ฝั่งไทยเรียกดอนซันก) เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว อยู่ห่างจากจุดก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เพียงไม่ถึง 1 กิโลเมตร และห่างจากถนนสาย R3E เพียง 6 กิโลเมตร ซึ่งได้รับสัมปทานพัฒนาที่ดินแปลงนี้ จากสภาแห่งชาติ สปป.ลาว และได้เซ็นสัญญาสัมปทานกับรัฐบาล สปป.ลาว เมื่อวันที่ 5 มิ.ย.2550 นอกจากนั้นยังมีโครงการนาคาชนคร นอกจากพื้นที่ซึ่งจะพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว ยังมีพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งภายในจะประกอบด้วย อาคารพาณิชย์ ศูนย์การค้า ร้านค้าปลอดภาษี รวมทั้ง แหล่งสันทนาการต่างๆ รวมทั้งจะมีศูนย์เปลี่ยนถ่ายหัวรถตู้คอนเทนเนอร์ มีโครงการที่พักอาศัยลักษณะรีสอร์ทธรรมชาติ จำนวน 50 ห้อง โรงแรมขนาด ห้าดาว อยู่ติดริมแม่น้ำโขงจำนวน 120 ห้อง มีท่าเรือน้ำเที่ยว ซึ่งจะนำนักท่องเที่ยวล่องเรือจากเมืองห้วยทรายลงไปถึงเมืองหลวงพระบางรวมถึงสนามกอล์ฟ สวนสาธารณะ บ่อเลี้ยงปลาบึก ขนาดลึก 25 เมตร ฯลฯ (ASTV ผู้จัดการรายวัน 2557)

ขณะที่พื้นที่ถัดจากตัวสะพานในฝั่งไทยด้านตัวเมืองเชียงของ มีทุ่งสามหมอนที่กว้างขวางที่ ต.ศรีดอนชัย และ ต.สถาน ติดถนนเชียงของ-เชียงราย ที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เคยเข้าไปสำรวจ และกำหนดเป็นพื้นที่สีม่วง สำหรับก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมเอาไว้ประมาณ 16,000 ไร่ ซึ่งมีกลุ่มทุนเข้าไปถมดิน และประกอบกิจการแปรรูปทางการเกษตรแล้วหลายแห่ง ล่าสุดกำลังเสนอให้รัฐบาลพิจารณารูปแบบการลงทุนอยู่ จากที่นายเกษฎาพงศ์ แสงสว่าง ผู้จัดการทั่วไปโครงการเชียงของเมืองใหม่ กลุ่มทุนเกรทเทสต์ โลจิสติกส์ บริษัท อภิพัฒน์กิจ จำกัด กล่าวว่า บริษัทได้ลงทุนก่อสร้างอาคารพาณิชย์ 3 เฟส รวม 74 คูหา แล้วเสร็จราวปี 2557 เพื่อเปิดขายในราคา 4-4.5 ล้านบาทต่อยูนิต และอาจขยายการลงทุนเพิ่มอีก เพื่อพัฒนาให้เป็นตลาดสินค้าชายแดน พืชผัก ผลไม้ อาหารทะเล ห้องแถว โดยจะมีการบริหาร และพัฒนาตลาด และอื่นๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้จับจองค้ำทุ่นอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังมี ความเคลื่อนไหวของกลุ่มทุนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล อาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะอพาร์ทเมนต์ และหอพัก ซึ่งเริ่มก่อสร้างกันแล้วหลายแห่ง

อีกทั้งเชียงใหม่ (2557) ระบุว่า การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว-จีนตามเส้นทาง R3A ขยายตัวแบบก้าวกระโดดจาก 7 หมื่นตันต่อปีเมื่อ 10 ปีที่แล้วเป็น 1.27 ล้านตันต่อปี แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการในเขตอ.เชียงของ จ.เชียงรายประสบปัญหาขาดตลาดหดหายกว่า 70% เพราะ

หลังจากเปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทรายในวันที่ 11 ธันวาคม 2556 ที่ผ่านมาแล้ว สปป.ลาวได้ปิดด่านตรวจคนเข้าเมืองที่สะพานมิตรภาพฯ และคงเหลือด่านตรวจคนเข้าเมืองถาวรไปยังสะพานแม่น้ำโขงเพียงแห่งเดียวอย่างด้วยเหตุการณ์ขาดแคลนบุคลากรและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ทำให้ผู้ประกอบการในเขตท่าเรือบัก ร้านค้าในตลาดเมืองเก่า และการค้าฝั่งท่าเรือ ตลาดห้วยทรายฝั่งลาวได้รับผลกระทบ เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานยนต์ต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นจึงกระทบต่อรายได้ชุมชน (ไทยรัฐ 2557) จึงได้มีการประสานงานระหว่างหอการค้าเชียงราย หน่วยงาน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งไทยและลาว เพื่อเรียกร้องให้เปิดด่านที่สะพานมิตรภาพฯอีกแห่งตามเดิม โดยภาคเอกชนยินดีสนับสนุนอุปกรณ์เครื่องใช้ คอมพิวเตอร์เพื่อให้วิถีชีวิต และการประกอบอาชีพของประชาชนเป็นไปตามเดิมที่เคยเป็นมา

การดำเนินการเกี่ยวกับผังเมืองรวม ในพื้นที่ชายแดนไทย – สปป.ลาว ด้าน อ.เชียงของ จ.เชียงราย จนถึงขณะนี้ยังคงอยู่ในระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ แต่ยังไม่มีการประกาศใช้ โดยการดำเนินการได้เริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2547 ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการตั้งคณะกรรมการระดับต่างๆ เพื่อพิจารณาเรื่อยมากระทั่งปี 2552 มีการร่างเป็นผังเมืองรวมอำเภอเชียงของขึ้น ปรับเพิ่มให้มีการศึกษาเรื่องการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเข้าไปด้วย จากนั้นได้นำเสนอไปยังการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จนได้ข้อสรุปร่วมระหว่าง กนอ.และกลุ่มรักษ์เชียงของ ในฐานะเครือข่ายภาคประชาชน ว่า พื้นที่อุตสาหกรรมประมาณ 16,000 ไร่ ในเขต ต.ศรีดอนชัย และ ต.สถาน สามารถให้มีอุตสาหกรรมได้ แต่ต้องเป็นอุตสาหกรรมสะอาดหรืออุตสาหกรรมสีเขียว เพียงแค่ 9 ประเภทเท่านั้น และให้ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมก่อน รวมทั้ง มีการศึกษาเรื่องการเชื่อมโยงกับอาเซียน โดยเฉพาะการรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งในส่วนของประชากรที่อาศัยอยู่จริง และประชากรแฝง เพราะหลังการเปิดประชาคมอาเซียน คาดว่า ภายในพื้นที่อำเภอเชียงของ จะมีจำนวนประชากรโดยรวมเพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน จากเดิมที่มีอยู่ 30,610 คน ในปัจจุบัน การวางผังเมืองนั้นได้มีการนำเสนอผังเมืองเพื่อรองรับอนาคตระยะเวลา 20 ปีไปยังคณะกรรมการผังเมืองแล้วในปี 2555 และต้องมีการปรับผังเพิ่มเติมทุกๆ 5 ปี โดยระเบียบของการประกาศใช้ผังเมืองจะต้องปฏิบัติผ่าน 18 ขั้นตอน รวมไปถึงการทำประชาพิจารณ์ในพื้นที่อย่างน้อย 1 ครั้ง ก่อนการปิดประกาศในพื้นที่ภายใน 90 วัน เป็นต้น เห็นได้ว่าต้องอาศัยการพิจารณาในคณะกรรมการระดับต่างๆ และปัจจัยอื่นๆอีกมาก แต่จากร่างผังเมืองอำเภอเชียงของ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน พื้นที่ใหญ่จะเห็นได้ว่าเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่การเกษตร พื้นที่อุตสาหกรรมสีม่วง พื้นที่สีเหลือง สีส้มและแดง ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นน้อยไปหาความหนาแน่นมาก เมื่อถนนสายใหม่ซึ่งเชื่อมจากถนนสายเชียงราย-เชียงของ ต.สถาน ได้เบี่ยงไปทางโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 บริเวณดังกล่าวยังมีพื้นที่อีกจำนวนไม่น้อยที่เป็นกรรมสิทธิ์ถือครอง สปก.4-01 อยู่อีก ซึ่งหากจะมีการสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ รองรับกับสะพาน ก็อาจต้องยกเลิกเขต สปก.4-01 ดังกล่าวด้วย เพราะกรณีนี้ก็อาจเป็นผลทำให้ต้องมีการปรับร่างผังเมืองรวมต่อไป อีกทั้งกรณีการศึกษาเส้นทางรถไฟ ที่ยังไม่มีวี่แวงแน่นอนต่อการกำหนดเส้นทางเพื่อเข้าสู่อำเภอเชียงของ ขณะที่พื้นที่เทศบาล ต.เวียง และ ต.สถาน ซึ่งมีสิ่งปลูกสร้างต่างๆ มากขึ้นเรื่อยๆ ปรากฏว่าในช่วงที่ไม่มีผังเมืองรวมนี้ จะมีการใช้เพียง พรบ.ควบคุม

อาคาร ซึ่งผู้ปลูกสร้างต้องขออนุญาตไปยังหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน แต่ก็ไม่มีระเบียบควบคุมความสูงของอาคาร เพราะยังไม่มีผังเมืองรวมดังกล่าวประกาศบังคับใช้ในพื้นที่

ปัจจุบัน จ.เชียงราย มีผังเมืองที่ประกาศและบังคับใช้แล้ว 5 แห่ง คือ เมืองเชียงราย อ.เวียงชัย ต.บ้านเหล่า อ.เวียงเชียงรุ้ง ต.บุญเรือง อ.เชียงของ ซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นในเข้ามา ซึ่งทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพยายามดำเนินการ แต่กรณีของ 3 อำเภอชายแดน คือ อ.แม่สาย อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ ยังคงอยู่ระหว่างการดำเนินการ ดังนั้นจะมีผังเมืองรวมของจังหวัดเชียงรายเกิดขึ้นก่อนเพื่อบังคับใช้ ซึ่งหากยังไม่มีผังเมืองระดับอำเภอ ก็สามารถให้ผังเมืองรวมระดับจังหวัดไปก่อน แต่อาจจะไม่ละเอียดเท่ากับผังเมืองที่แยกย่อยระดับอำเภอ จากช่วง 1 – 2 ปีที่ผ่านมา พื้นที่อ.เชียงของเปลี่ยนแปลงไปสู่การพัฒนาอย่างมาก เพราะมีสะพานข้ามโขงที่เชื่อมระหว่างเชียงของ – เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ซึ่งการเจริญเติบโตนี้ ไม่สามารถรอกกลไกการควบคุมของรัฐ เพื่อการจัดระเบียบต่างๆได้ และในความเป็นจริงแล้วแผนงานต่างๆที่รองรับนี้ควรจะเสร็จสิ้นไปแล้วตั้งแต่ปี 2554 ปีที่การพัฒนาขยายตัวอย่างชัดเจนเนื่องจากสะพานเชื่อมช่วยให้การเดินทางจากประเทศไทยไปยังจีนตอนใต้ทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น จากชายแดนไทยที่อ.เชียงของ จ.เชียงรายอยู่ห่างจากชายแดนยูนนานที่ด่านบ่อหาน 250 กิโลเมตร โดยสินค้าที่ส่งออกจากชายแดนไทยไปยังจีนตอนใต้ ได้แก่ ข้าวหอมมะลิไทย ผลไม้ไทย สินค้าหัตถกรรม จากการเปิดสะพานฯ ทำให้กลุ่มทุนต่างๆ จากจีนแพร่ขยายเข้าไปในสปป.ลาวแล้ว ยังข้ามน้ำโขงเข้ามามีบทบาททางการค้าสำคัญ ๆ ของไทยมากมาย เช่น กลุ่มทุนจีนเข้ามาเปิดบริษัทชิปปิ้ง ใจกลางชุมชนบ้านถวาย แหล่งสินค้าหัตถกรรมขึ้นชื่อของเชียงใหม่ เริ่มจากบริษัทจินส่วย ที่เข้ามาเปิดเมื่อปี 2552 จากนั้นในปี 2553 ก็มีนักธุรกิจจีนเข้ามาเปิดเพิ่มอีก 3 บริษัทเพื่อรับส่งสินค้าจากบ้านถวาย ให้กับลูกค้าชาวจีนที่อยู่ในเมืองจีนและกำลังขยายมากขึ้นเรื่อยๆ หรือแม้แต่ขณะที่สวนทุเรียนหลง-หลินลับแล ผลไม้ขึ้นชื่อของอุดรดิตถ์ เมื่อถึงฤดูเก็บผลผลิต ก็จะมีพ่อค้าจีน รวมถึงเวียดนาม เข้าไปขอเช่าหรือซื้อสวนผลไม้ผ่านนายหน้าคนไทย ซึ่งกรณีนี้มีผลกระทบทางลบในระยะยาวชาวสวนทุเรียน ลองกอง และลำไยสดแลอย่างยิ่ง เพราะหากเกษตรกรปล่อยให้ทุนจีนและเวียดนามเช่าหรือซื้อสวนผลไม้กันหมด ในอนาคตชาวบ้านจะเป็นเพียงผู้รับจ้างทำงานในสวน รับเงินรายวันเท่านั้น เหมือนกับเช่นกลุ่มพ่อค้าชาวจีนเคยใช้กับกระบวนการซื้อขายลำไยของลำพูน-เชียงใหม่ จนสามารถเข้าควบคุมกลไกการซื้อขายกระจายอยู่ในพื้นที่ได้มากกว่า 90% แล้ว ทำให้ขณะนี้พ่อค้าลำไยจีนสามารถกำหนดราคาซื้อได้เองทั้งตลาดเชียงใหม่-ลำพูน เรื่อยไปจนถึงจังหวัดอื่น ๆ (ASTV ผู้จัดการรายวัน 2557)

ปัจจุบันสินค้าไทยที่ส่งมาจีน มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี แต่สัดส่วนกำไรกลับลดลง เนื่องจากผู้ประกอบการไทยต้องนำสินค้าเข้ามาฝากขายที่ศูนย์กระจายสินค้า บริเวณชายแดนจีน ซึ่งมีผู้นำเข้าผูกขาดเป็นคนกำหนดราคา จึงมีการกดราคาและรวมถึง ปัญหาสำคัญในปัจจุบันของสินค้าเกษตรไทยคือ รัฐบาลไทยยังไม่สามารถหาตลาดหรือแหล่งกระจายให้สินค้าเหล่านี้ได้ ทั้งในด้านการขนส่ง ธุรกิจโกดัง และการหาตลาด ผลกำไรจึงตกอยู่ที่พ่อค้าผูกขาดรายเดิม ปัจจุบัน สินค้าผลไม้เหล่านี้ ถูกนำมาขายในตลาดจีน สูงกว่าราคาที่ซื้อจากไทยมากถึง 10 เท่า สิ่งที่รัฐบาลดำเนินการ คือเข้าไปบุกเบิกน่านน้ำธุรกิจไทย เข้าไปลงทุนด้านการค้าและโลจิสติกส์ในจีน ซึ่งการเปิดนำไปเปิดตลาดโดยภาครัฐจะมีอำนาจในการ

ต่อรองสูงกว่าแน่นอน ขณะเดียวกันนายวิบูลย์ ตั้งกิตติภาภรณ์ ที่ปรึกษาโครงการเตรียมความพร้อมยุทธศาสตร์เชิงรุกเพื่อร่วมมือจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศเสนอแนะการแก้จุดอ่อนอีก 2 ประการคือ 1) กระบวนการที่ด้านศุลกากร และ 2) มาตรการกีดกันการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ซึ่งทำให้สินค้าติดอยู่ที่ด่านกักกันสินค้าของจีน (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ 2556b) โดยยุทธศาสตร์ที่ไทย-จีนต่างเห็นร่วมกันในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3E ในแง่การค้าและโลจิสติกส์และควรส่งเสริมสนับสนุนความร่วมมือลงทุนด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างไทย-จีนจากการเพิ่มมูลค่า และลดปัญหาการนำเข้าสินค้าพืชผัก ผลไม้ของไทยมาสู่จีน อีกทั้งการเดินทางขนส่งโดยรถบรรทุกจากคุนหมิงมาไทยต้องมีการเปลี่ยนหัวรถบรรทุก (Drop and Pull Transportation) หรือขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนรถบรรทุกที่บ่อเต็นของลาว ส่งผลให้เกิดการเสียเวลาล่าช้า และอาจเกิดการเน่าเสียหรือบอบช้ำของสินค้า รวมไปถึงปริมาณการนำเข้าส่งออกตามเส้นทางที่ไม่สมดุลและต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เพราะเกิดการขนส่งทางเดียว (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน 2556) โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครคุนหมิง รายงานว่า ทางเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาชนชาติได้มีการเร่งผลักดัน "เขตการค้า ชายแดนจีน-ลาว-พม่า-ไทย" เพื่อรองรับ เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และเพื่อให้มณฑลยูนนานเปิดกว้างสู่ภายนอก เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของมณฑลยูนนาน มีดินแดนติดกับประเทศอาเซียน คือ ลาว พม่าและเวียดนาม ยังตั้งอยู่ใกล้กับไทยมากที่สุด มีความใกล้ชิดและติดต่อกับไทยมานานตั้งแต่มีความร่วมมือกันภายใต้กรอบความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ แม้ว่าจะไม่มีพรมแดนติดต่อกันโดยตรง แต่สามารถใช้เส้นทางถนนเส้นทางรถยนต์ R3E โดยผ่านประเทศลาว (เชียงของ-บ่อหาน) (คุนหมิง- ลาว - กรุงเทพฯ) และสามารถใช้เส้นทางทางขนส่งทางแม่น้ำโขงหรือทางเจียง (สิบสองปันนา- เชียงของ) รวมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ทำให้จีน ไทย ลาวและพม่าสามารถติดต่อค้าขายกันโดยตรงทางการค้าชายแดน ภายใต้แผนความร่วมมือการค้าข้ามแดนบ่อหาน-บ่อเต็น (จีน-ลาว) ได้มีการผลักดันก่อตั้ง "เขตการค้าชายแดน" ครอบคลุมเขตบ่อหานในสิบสองปันนา หลวงน้ำทา-บ่อแก้วในลาว เชียงของ จังหวัดเชียงรายของไทย และเชียงตุงของ พม่า รวม 4 ประเทศ และยกระดับการเปิดกว้างการค้าของมณฑลยูนนาน เพื่อให้ เขตสิบสองปันนาเป็นเมืองหน้าด่านหรือประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งการกำหนดให้เขตความร่วมมือการค้าข้ามแดนบ่อหาน-บ่อเต็น เป็นจุดเปิดสำหรับความร่วมมือและการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน และยังมีเส้นทางขนส่งทางถนน R3E ที่สร้างเสร็จแล้ว หรือทางรถไฟพ่ายาที่กำลังจะก่อสร้างซึ่งเป็นข้อได้เปรียบสำหรับพื้นที่แห่งนี้ นอกจากนี้ จะเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมยาแผนโบราณของชนชาติไต ชาผู่เออร์ และอาหารชีวภาพที่ปลอดภัยต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนให้สิบสองปันนาเป็น "เขตการค้าชายแดน" อย่างสมบูรณ์แบบ (AEC News 2556) นอกจากนี้ ยังมีการก่อสร้างและยกระดับความสามารถของท่าเรือจิ่งหง และท่าเรือกวานเหล่ย รวมทั้งเร่งโครงการผลไม้เมืองหนาวแลกเปลี่ยนผลไม้เมืองร้อน ตลอดจนก่อสร้างตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าในแนวชายแดน (จีน-ลาว-ไทย) และผลักดันเชียงตุงของพม่าเข้ามามีส่วนร่วม พร้อมเร่งแก้ปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ โดยโอกาสการค้าในสิบสองปันนาและมณฑลยูนนานมีมาก สำหรับผู้ประกอบการ ไทยที่สนใจจะนำสินค้าไทยไปขาย เนื่องจากคนจีนมีกำลังซื้อและชอบสินค้าไทย แม้ว่าราคาจะสูงกว่าสินค้าจีน

ทั้งสินค้าบริโภคอย่างอื่น เช่น เครื่องแกงสำเร็จรูป น้ำพริก น้ำปลา ซึ่งในเมืองไทยขายกล่องละ 55-60 บาท แต่ที่จีนจะมีราคาถึง 150-160 บาท (AEC News 2556)

ขณะเดียวกันแม้สะพานมิตรภาพ 4 จะช่วยให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่อ่อนไหวหรือเน่าเสียง่ายกรณีขนส่งทางน้ำ แต่การขนส่งผ่านรถบรรทุกและคอนเทนเนอร์จะช่วยเร่งเวลาและเก็บสินค้าให้ไม่บอบช้ำ (ASTV ผู้จัดการรายวัน 2554) แต่อย่างไรก็ตามอุปสรรคของการรองรับต่อการค้า การลงทุนตามเส้นทาง R3E ยังคงเป็นจุดแลกเปลี่ยนคอนเทนเนอร์ระหว่างรถบรรทุกไทย-จีนมีเพียงจุดเดียว คือ บ่อเต็น-ม่ฮาน ชายแดนสปป.ลาว-จีนตอนใต้ (สุสิทธิ์ บุตรโคตร 2556) และจากเส้นทางคมนาคมที่กำลังจะเกิดขึ้นทั้งหมดแม้จะเชื่อมต่อเส้นทางโลจิสติกส์ระดับประเทศเหล่านี้ แต่หากไม่มีการจัดระบบและวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน เพื่อให้มีการกระจายรายได้และการพัฒนาเศรษฐกิจที่เข้าถึงชุมชนท้องถิ่นและคนในพื้นที่ อาจไม่ส่งผลดีกับท้องถิ่นมากนักเพราะท้องถิ่นจะเป็นเพียงทางผ่าน และจุดแวะพักของการขนส่งเท่านั้น ซึ่งภาครัฐควรพิจารณาถึงยุทธศาสตร์ในส่วนท้องถิ่นด้วยมากกว่าการให้ต่างชาติเข้ามาใช้ทำธุรกิจ หรือกอบโกยประโยชน์ โดยประชาชนหรือเจ้าของพื้นที่ไม่ได้อะไรและชีวิตของคนท้องถิ่นล่มสลาย ทั้งการค้า เกษตรกรรม ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มห้างขนาดใหญ่ที่มาตั้งที่เชียงของที่มุ่งรองรับลูกค้าจีนที่มีการซื้อขายในระดับใหญ่ แต่การค้าระดับชุมชนจะได้รับผลกระทบจนถึงกับต้องปิดตัวลง โดยที่ผ่านมามีสินค้าของไทยจะถูกส่งไปขายในประเทศลาว ผ่านพ่อค้าแม่ค้าที่รับซื้อสินค้าผ่านเรือข้ามแม่น้ำโขง แต่หากเกิดภาคธุรกิจการค้าที่เชื่อมโยงธุรกิจในระดับสายตรงจากจีนมายังไทย พ่อค้าแม่ค้าหรือผู้ประกอบการรายย่อยในท้องถิ่น เช่น เชียงราย จะล่มสลายไปใน ขณะเดียวกันการที่จีนจัดทำแผนเพื่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไปสู่ทุกทิศทางซึ่งจะเชื่อมต่อเส้นทางกันหมด แต่ธุรกิจที่เคยจะต้องมีคนกลางติดต่อซื้อขายให้ระหว่างพ่อค้าชาวจีนกับพ่อค้าในกรุงเทพฯ จะถูกลดบทบาทไป เมื่อพ่อค้าชาวจีนติดต่อค้าขายกันผ่านเส้นทาง R3E แล้ว การติดต่อในอนาคตคู่ค้าระหว่างคนไทยในภูมิภาคอื่นกับชาวจีนย่อมใช้ช่องทางติดต่อกันเอง วิ่งลงไปถึงกรุงเทพฯ หรือไกลกว่านั้น เพราะการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ที่กำลังก้าวหน้าไปอย่างมากในขณะนี้ นำรายได้ที่จะเข้าสู่ประเทศไทยมากขึ้น แต่รัฐบาลเองก็ต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มธุรกิจขนาดเล็กด้วย การแก้ไขรูปแบบหนึ่ง คือ ความพยายามรวมตัวกันของกลุ่มคนในภาคประชาชนใน อ.เชียงของ เพื่อเคลื่อนไหวเรียกร้องให้ภาครัฐหันมาให้ความสนใจกับการบริหารจัดการ และเตรียมการเพื่อรับการเข้ามาของการพัฒนาอันรวดเร็วนี้ นอกจากการขอให้รัฐบาลหันกลับมามอง และหาแนวทางช่วยเหลือกลุ่มธุรกิจท้องถิ่น ในภาคต่าง ๆ ไม่เพียงแต่ภาคการเกษตร แต่ต้องรวมไปถึงธุรกิจการค้าในทุกระดับ รวมถึงการรับมือในมิติของสังคม เพื่อให้เกิดการพัฒนาไปในทุกระดับ พร้อมกับรักษาความเป็นเมืองเก่าของเชียงของในอดีตไว้ด้วย (สุสิทธิ์ บุตรโคตร 2556)

1.10.7 ความคืบหน้าตามเส้นทาง R3E และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การมุ่งพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจตามเส้นทาง R3A ภายใต้กรอบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการชาวไทยเข้าไปดำเนินธุรกิจในเขตตามแนวทาง R3E เป็นจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งเส้นทางตามแนว R3E ถูกมองว่ามีคู่ทางการเจริญเติบโตมากกว่าเส้นทาง R3B ซึ่งต้องผ่านเส้นทางในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยรัฐฉาน ของประเทศพม่า

ซึ่งมีการเรียกเก็บภาษผ่านด่านตลอดเส้นทาง ทำให้ต้นทุนของการขนส่งเพิ่มขึ้นตามไปด้วย และยังรวมไปถึงสถานการณ์ทางการเมือง และความปลอดภัยในการเดินทางตามแนว R3B ขณะเดียวกันในเขตเส้นทาง R3E ในเขตแขวงหลวงน้ำทาของลาวซึ่งมีความสมบูรณ์ของทรัพยากรที่พร้อมกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจมากมาย เช่น อูร์กิงแปรรูปไม้ พืชผลทางการเกษตร หรือแม้แต่ธุรกิจการท่องเที่ยว ขณะที่มณฑลยูนนานซึ่งนอกเหนือจากการสนับสนุนงบประมาณมหาศาลจากประเทศจีนในการเปิดประเทศแล้ว ยูนนานยังมีจุดแข็งทางทรัพยากรพืชเศรษฐกิจเช่นเดียวกัน เช่น ข้าวสาลี ถั่ว ข้าวเจ้า และแร่ธาตุต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นดีบุก ทองแดง ตะกั่ว สังกะสี หินอ่อน รวมไปถึงศักยภาพทางการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ จะเห็นได้จากการก่อสร้างเขื่อนและโรงไฟฟ้าขนาดใหญ่ที่เมืองเชียงรุ่ง แล้วทำการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าดังกล่าวให้ทางไทย นอกจากนั้นแล้วเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาของชาวไทลื้อในเส้น R3E ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและมีการติดต่อค้าขาย หรือการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศไทยอีกด้วย

จากโอกาสการเจริญเติบโตของธุรกิจตามแนวเส้นทาง R3E ทำให้ประเทศจีนได้จัดสรรเครดิตสินเชื่อจำนวน 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงในอาเซียน รวมทั้งโครงการสำคัญอื่นๆ ในอาเซียน รวมทั้งจัดตั้งกองทุนเพื่อการลงทุนอาเซียน-จีน (China – ASEAN Investment Cooperation Fund - CAF) โดยเฉพาะมณฑลยูนนานซึ่งได้พัฒนาและปรับนโยบายต่างๆ เพื่อรองรับการเชื่อมกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ตั้งแต่ปี 2554 ซึ่งมีแนวทางให้คุนหมิงเป็นศูนย์กลางของพื้นที่ภาคกลางของยูนนานเพื่อเชื่อมต่อกับเขตต่างๆ อีกทั้งความพยายามที่จะผลักดันระบบต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเหล่านี้นอกจากถูกบรรจุในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปี 2554-2558) แล้ว ปัจจุบันคุนหมิงกำลังเร่งพัฒนาระบบคมนาคม ไม่ว่าจะเป็นการเร่งการขุดเจาะทั้งทางด่วน รถไฟใต้ดิน และรถไฟความเร็วสูงหรือการพัฒนาบรรณารวมเชื่อมกับมณฑลตอนในของจีน เพื่อลดเวลาการเดินทางภายในมณฑลและเอื้อต่อการขนส่งในเส้นทาง R3E มากขึ้น ขณะเดียวกันการก่อสร้างที่จะลดเวลาเดินทางไปยังส่วนอื่นเช่นกัน อาทิเช่น เติ่งตู-ฉงชิ่งภายในเวลา 3-4 ชม. กว่างโจว 6 ชม. เซี่ยงไฮ้ 8 ชม. และปักกิ่ง 10 ชม. นอกจากนั้นการก่อสร้างที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเพื่อพัฒนาเป็นแหล่งสถาบันการศึกษา ศูนย์ราชการ ย่านธุรกิจในเขตเมืองใหม่เฉิงกัง (ห่างจากตัวเมืองคุนหมิง 20 กม.) ยิ่งไปกว่านั้นคุนหมิงยังดำเนินการโครงการ “เครือข่าย 1234” ที่มุ่งพัฒนาคุนหมิงให้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าระหว่างจีนตอนใต้และเอเชีย โดยใช้งบประมาณถึง 1.12 ล้านล้านหยวน และผลักดันการสร้างระเบียงเศรษฐกิจ 4 เส้นทาง คือ คุนหมิง-ฮานอย คุนหมิง-กรุงเทพฯ คุนหมิง-ย่างกุ้งและคุนหมิง-กัลกัตตา ซึ่งการพัฒนาเส้นทางและโครงสร้างพื้นฐานในถนน R3E จากคุนหมิงนี้ จะทำให้ไทยและเขตภูมิภาคมีโอกาสขยายการค้าการลงทุนมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นจากการสนับสนุนจากรัฐบาลเมืองคุนหมิง รัฐบาลมณฑลยูนนาน และบริษัทโลจิสติกส์ยูนนานถึงจีนจำกัด ทำการพัฒนาเขตนิคมโลจิสติกส์คลังสินค้าให้เป็นเขตนิคมโลจิสติกส์หลากหลายรูปแบบที่มีศักยภาพสมบูรณ์ สำหรับเป็นฐานเชื่อมการขนส่งทางถนนและทางรถไฟที่ใหญ่ที่สุดของมณฑลยูนนาน รวมถึงเป็นฐานการขนถ่ายสินค้าและคลังสินค้าขนาดใหญ่ขนาด 5 แสนตารางเมตร การนำเข้าส่งออกสินค้าและสิ่งของกับอาเซียน สำหรับการสร้างโครงสร้างพื้นฐานนั้น มีการเชื่อมการขนส่งทางถนนและทางรถไฟ เพื่อเป็นจุดพักการขนส่งสินค้า

และสร้างความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทานทางการค้า เมื่อการขยายตัวของเส้นทาง R3E ในโครงสร้างพื้นฐานและทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงการเปิดสะพานมิตรภาพเชียงของในปลายปี 2556 ที่ผ่าน มา ทำให้เกิดความคึกคักของการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจากคันทิงของจีน ผ่านมายังลาวข้ามสะพาน ที่เชียงของ จ.เชียงรายส่งต่อไปถึงแหลมฉบัง ดังนั้นจากการรองรับพื้นที่นิคมฯถึงจวัน ตามแนวเส้นทาง R3E ได้มีการก่อสร้างเส้นทางซึ่งเชื่อมต่อจีน-สปป.ลาว-ไทยเข้าด้วยกัน ทางรถไฟเส้นที่จะตัดเข้า สปป. ลาว มายังไทย ซึ่งได้เริ่มก่อสร้างแล้วจากทางหลวงพระบางทางตอนเหนือของลาว ผ่านหลวงพระบาง และต่อเนื่องมายังไทย นอกจากนี้ยังคาดการณ์ว่า การก่อสร้างโปรเจกต์ใหญ่ครั้งนี้ จะก่อสร้างสะพานเป็น จำนวนถึง 154 สะพาน อุโมงค์จำนวน 76 อุโมงค์และสถานีรถไฟ 31 สถานี รวมไปถึงคนงานประมาณ 20,000 คนสำหรับเส้นทางจากบ่อเต็นมายังเวียงจันทน์ โดยโครงการจะสิ้นสุดในปี 2562 (Eimer 2014) และหากเป็นไปได้การพัฒนาที่จะสร้างเส้นทางรถไฟจากคันทิง มายังไทยนี้จะเชื่อมต่อไปยังภาคใต้ของ ไทยและมาเลเซียอีกด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ส่งผลให้ประเทศลาวมีการขยายตัวด้านการ ท่องเที่ยวอย่างมากมาย โดยปีที่ผ่านมามีคนท่องเที่ยวเดินทางไปยังลาวประมาณ 3.7 ล้านคนซึ่งเป็น นักท่องเที่ยวจากไทย เวียดนาม จีน เกาหลีใต้และสหรัฐอเมริกา ขณะนี้ลาวกำลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในประเทศอย่างมากมายทั้งสำหรับรองรับเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วตามแนวเส้นทาง R3E หรือ เส้นทางอื่น เช่น การเชื่อมต่อระหว่าง ลาว-เวียดนาม โดยการลงทุนของรัฐบาลลาวในด้านพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมหรือเครือข่ายทางคมนาคมนั้น ใช้งบประมาณมากกว่าร้อยละ 40 ของ งบประมาณประจำปีของลาว (The Nation 2013). หรือแม้แต่ไทยที่มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีน เพิ่มขึ้นตามเส้นทาง R3E เช่นกัน และสำหรับการรองรับการพัฒนาทางนิคมอุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทยกำลังพิจารณาความร่วมมือกับทางนิคมอุตสาหกรรมถึงจวันที่จะจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าใน เขตพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากจีนมายังไทยตามเส้นทาง R3E ขณะที่ในประเทศเกิด การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานจากการเตรียมพัฒนาเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงรายเพื่อเชื่อมโยง ให้เกิดเครือข่ายคมนาคมเต็มรูปแบบสำหรับเตรียมการรองรับการขนส่งและกระจายสินค้าเข้าสู่กรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง อีกทั้งการขยายตัวของการค้าขายตามแนวทาง R3E ที่เพิ่มมากขึ้นเพราะความ สะดวกของเส้นทางและการเปิดสะพานมิตรภาพที่อ.เชียงของ ทำให้เส้นทาง R3E เป็นเส้นทางสำคัญด้าน การขนส่งที่บริษัทโลจิสติกส์ทำการใช้เคลื่อนย้ายสินค้าของเส้นทาง 1 ใน 4 เส้นทางหลักที่เชื่อมประเทศ ไทยกับประเทศอื่นในเขต GMS โดยเส้นทางที่มีการขนย้ายสินค้ามากที่สุดคือ เส้นทาง R9 (41.18%) และ รองลงมาคือ R3E (21.57%) นอกจากนั้นจากสถิติการค้าขายตามแนวชายแดนของไทย-ลาวในปี 2556 อยู่ที่ 14% และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกถึงประมาณ 30% ในช่วง 2-3 ปีนี้ (Changsorn 2014) แต่อย่างไรก็ ตามผลกระทบของการค้าขาย R3E อีกทั้งการเข้าสู่ AEC อาจส่งผลกระทบต่อระบบลอจิสติกส์ของไทย ดังนั้นบริษัทด้านโลจิสติกส์ขนาดเล็กที่มีจำนวนรถบรรทุกน้อยกว่า 50 คันควรทำการร่วมทุนหรือควบรวม กับบริษัทโลจิสติกส์ต่างชาติเพื่อความมั่นคงและการบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงเป็นไปตาม เงื่อนไขการถือครองหุ้นของบริษัทโลจิสติกส์ต่างๆ ด้วย โดยการพัฒนาเส้นทาง R3E สามารถสรุปเป็นกา ลานุกรม (Timeline)

2. ลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องพบว่าลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม พบลักษณะของความร่วมมือจำแนกตามประเภทของสมาชิกในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวทั้ง 6 ประเภทได้แก่

1. ผู้ประกอบการนำเที่ยว (Travel agents)
2. ผู้ประกอบการร้านอาหาร (Foods and beverages)
3. ผู้ประกอบการธุรกิจที่พัก (Accommodation)
4. ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยว (Transports)
5. ผู้ประกอบการธุรกิจ(จำหน่ายและผลิต)ของที่ระลึก (Souvenirs)
6. ผู้ประกอบการสิ่งดึงดูดใจด้านวัฒนธรรม (Cultural attractions)

ลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E สามารถจำแนกได้ตามประเภทของผู้ประกอบการทั้ง 6 รูปแบบดังภาพที่ 4.2

	นำเที่ยว	ร้านอาหาร	ที่พัก	ขนส่ง	ของที่ระลึก	วัฒนธรรม
นำเที่ยว	ส่งลูกค้า Sale call	วางแผน Package ร่วม	ส่งลูกค้า Marketing	รับจ้าง วางแผน Package ร่วม	ส่งลูกค้า ทำ Sale call ร่วม	ส่งลูกค้า วางแผนร่วม
ร้านอาหาร	วางแผน Package ร่วม	จัดงานร่วม Sale call	ส่งลูกค้า Road show	ส่งลูกค้า รับ Commissions	ทำ PR ร่วม Share ข้อมูล	Share ข้อมูล วางแผนร่วม
ที่พัก	ส่งลูกค้า ระหว่างประเทศ	ส่งลูกค้า Road show	Roadshow ร่วม	รับจ้างส่ง นักท่องเที่ยว	รับฝากขาย PR ร่วม	ทำ Event ร่วม กัน Marketing
ขนส่ง	รับจ้าง ส่วนใหญ่เจ้า เดียวกัน	ส่งลูกค้า รับ Commissions	รับจ้างส่ง นักท่องเที่ยว	ส่งต่อ นทท.ข้าม แดน	ส่งลูกค้า Marketing	ส่งลูกค้า ช่วย PR
ของที่ระลึก	ส่งลูกค้า ทำ Sale call ร่วม	ทำ PR ร่วม แลกเปลี่ยน ข้อมูล	รับฝากขาย PR ร่วม	ส่งลูกค้า Marketing	จัดงานร่วม / สมาคม Sale call	ทำ Event ร่วม กัน Marketing
วัฒนธรรม	ส่งลูกค้า วางแผนร่วม	Share ข้อมูล วางแผนร่วม	ทำ Event ร่วม กัน Marketing	ส่งลูกค้า ช่วย PR	ทำ Event ร่วม กัน Marketing	จัดงานร่วม

ภาพที่ 4-5 ลักษณะความร่วมมือที่พบระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E

2.1 สถานการณ์ความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในปัจจุบัน

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปสาระสำคัญจากการสัมภาษณ์ได้ว่าก่อนหน้าที่จะมีการเปิดสะพานมิตรภาพได้มีหลายหน่วยงานเข้าศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ทำให้ชาวเชียงของก็ได้มีการเตรียมพร้อม และวางแผนตั้งรับจากเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น เพื่อจะพัฒนาเชียงของคู่ความไปกับการดำรงไว้ซึ่งเมืองวัฒนธรรมภายใต้ ยุทธศาสตร์ที่คนเชียงของ 1 เมือง 2 แบบ อย่างไรก็ตามยังมีปัญหาหลายประการที่เกิดขึ้นหลังจากเปิดสะพานดังกล่าว จากการขาดความร่วมมือของทางภาครัฐและเอกชน ดังนี้คือประการแรก ปัญหาที่เป็นผลมาจากทางภาครัฐระหว่างประเทศคือ หลังจากที่เปิดสะพานดังกล่าวขึ้น ทางลาวปิดเส้นทางการเดินทางข้ามฝั่งไทยลาว สำหรับการเดินทางข้ามแดนโดยการใช้ Passport โดยไม่ประสานกับทางฝ่ายไทย ทำให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือไม่สามารถเดินทางไปฝั่งลาวได้ ในขณะเดียวกันก็ไม่สามารถข้ามจากฝั่งไทยได้เช่นกัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อชาวเชียงของที่ทำอาชีพเป็นชาวเรือ โดยแต่เดิมการขนส่งทางเรือวันหนึ่งมีมากถึง 100-200 เที่ยวต่อวัน แต่หลังจากเปิดสะพานมิตรภาพ อัตราการคมนาคมทางเรือลดลงเหลือเพียงร้อยละ 1 และยังส่งผลกระทบด้านการค้าและผู้ประกอบธุรกิจบริเวณท่าเรือ เพราะการเดินทางเรือทั้งฝั่งที่มาจากลาว และไทย มาถึงอย่างน้อยก็เข้ามาพัก หรือเดินเล่นจับจ่ายใช้สอยบริเวณย่านการค้าธุรกิจย่านท่าเรือจึงซบเซาซึ่งการแก้ไขปัญหานี้ต้องได้รับการช่วยเหลือจากทางภาครัฐเพราะอยู่ภายใต้หน่วยงานระดับประเทศ แต่ปัจจุบันมีการหาทางหาทางเมืองการเมืองไทยยังไม่นิ่ง จึงยังไม่มีตัวแทนทางภาครัฐไทยไปเจรจาต่อเรื่องนี้ได้ประการที่สอง ภาครัฐของไทยยังขาดการส่งเสริมสนับสนุน ผู้ประกอบฝั่งไทย ทั้งนี้เนื่องจากมีบทบาทในท้องที่ส่วนใหญ่โดยเฉพาะ นายอำเภอ ปลัด ตลอดจนเจ้าหน้าที่มีบทบาทขับเคลื่อนพัฒนาท้องถิ่น ไม่มีความกระตือรือร้นในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและความเจริญในพื้นที่ มุ่งดำรงตำแหน่งเพื่อโยกย้าย ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนปลัด นายอำเภอ ที่เคยมีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนามาก่อนก็ไม่ได้มีการสานต่อโครงการ ทั้งภาคราชการนายอำเภอที่มีอำนาจหน้าที่ควบคุมพื้นที่ก็ยังไม่มีการขับเคลื่อนพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณดังกล่าว

ประการที่สองผู้ประกอบการแต่ละภาคส่วนภายในประเทศก็ยังไม่มีการประสานงานร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหา ส่วนใหญ่ยังมุ่งประกอบการแบบส่วนใครส่วนมัน อย่างไรก็ตามเมื่อเริ่มมีผลกระทบมากขึ้นจากการปิดด่านทางเรือดังกล่าว ผู้ประกอบการส่วนต่างๆเริ่มรวมกลุ่มกันหาแนวทางแก้ไขปัญหาบางส่วนบ้างแล้ว อีกประการสำคัญคือเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศภาคเอกชนยังมีน้อย เช่นการติดต่อกับบริษัททัวร์ต่างๆในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อดึงนักท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศ ยังไม่ค่อยมี นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคด้านความสัมพันธ์ระหว่างรัฐและเอกชนมี ที่ขาดการส่งเสริมสนับสนุนร่วมกัน เอกชนยังรอการสนับสนุนจากภาครัฐเป็นหลักมากกว่า จากการลงพื้นที่สำรวจและสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E แล้วพบว่ารูปแบบของความร่วมมือนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทได้แก่ ความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ (Government-to-Government: G2G) และ ความร่วมมือแบบภาคธุรกิจต่อภาคธุรกิจ (Business-to-Business)

ประการที่สาม หลังจากเปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ก่อให้เกิดการกระจายอำนาจเขตการปกครองเมืองเชียงของ ส่วนของเมืองเก่าและเมืองใหม่ ภาครัฐขาดความร่วมมือในการแยกส่วนพัฒนาเศรษฐกิจ ไม่ประสานงานร่วมมือกันพัฒนาแบบแยกส่วน มุ่งพัฒนาเฉพาะพื้นที่ของตนเอง และนอกจากนี้ การกำหนดเวลาผ่านเข้าออกข้ามแดนระหว่างประเทศยังไม่รองรับการท่องเที่ยว ซึ่งประเทศอื่นมีการกำหนดเวลาข้ามแดนเวลาเพื่อเอื้อต่อการเข้าพักและท่องเที่ยวในประเทศตน แต่ไทยยังไม่มี ประการสุดท้ายระบบการจัดการและกฎหมายต่างๆในการเดินทางข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ยังไม่ชัดเจน การอำนวยความสะดวก ด้านสาธารณูปโภคต่างๆยังไม่ดีเท่าที่ควร ด้านปัญหาอุปสรรคที่มาจากภาคส่วนเอกชนปัจจุบันประการสำคัญอย่างแรกคือ ชาวเชียงของยังหาจุดยืนของตัวเองยังไม่ได้ และขาดความร่วมมือขัดแย้งกันระหว่างพื้นที่ในการวางแผนกำหนดยุทธศาสตร์ความโดดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์ทั้งนี้เคยมีการศึกษาจากนักวิชาการ ร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์จุดยืนของชาวเชียงของ 3 ประการว่าจะเป็นเมืองเน้นชา เมืองปลาบึก หรือการผจญภัย แต่ชาวเชียงของที่อยู่ในแต่ละพื้นที่แต่ละตำบลก็ยังคงมีความขัดแย้งกันในการกำหนดยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนร่วมกัน

2.2 สรุปสถานการณ์ความร่วมมือใน Tourism Supply Chain บนเส้นทาง R3E/A

สภาพปัจจุบันความร่วมมือใน Tourism Supply Chain บนเส้นทาง R3A ปัจจุบันแบ่งออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ระหว่างรัฐ และ ดังนี้

2.2.1 ความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ (G2G Collaboration)

เป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐด้วยกันเอง โดยอาจจะเป็นระหว่างรัฐบาลกลาง เช่น รัฐบาลไทย กับ รัฐบาล สปป. ลาว ทำความร่วมมือในการเปิดด่านผ่านแดน หรือ อาจจะเป็นระหว่างรัฐบาลท้องถิ่น เช่น ความร่วมมือในระดับท้องถิ่นในการอำนวยความสะดวก และ ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวข้ามชายแดนระหว่างไทย กับ สปป. ลาว และ ประเทศจีน ผ่าน การประชุมร่วมระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐในระดับจังหวัดหรือระดับอำเภอ โดยการประชุมนี้จะมีทุกไตรมาส เจ้าภาพสลับกันระหว่าง อำเภอเชียงของ และ อำเภอบ่อหาน ในประเทศจีน ในภาพรวมความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐนี้จะเป็นลักษณะความร่วมมือ ในรูปแบบของนโยบาย และ กฎระเบียบ ในเส้นทาง R3A นั้นผ่าน 3 ประเทศคือ ประเทศจีน สปป. ลาว และ ประเทศไทย ดังนั้นในบางครั้งความร่วมมือจึงเป็นการเจรจาตกลงกันในรูปแบบไตรภาคี ระหว่างทั้งสามประเทศ โดยมีการประชุมกันในระดับท้องถิ่นเป็นกลไกขับเคลื่อนความร่วมมือ และ ตอบสนองนโยบายระดับประเทศ ตลอดจนแก้ปัญหาในพื้นที่เช่น ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวหลัก ๆ เช่น ในช่วงปีใหม่สากล และ ช่วงตรุษจีน ที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A จำนวนมาก อย่างไรก็ตามความร่วมมือระหว่างภาครัฐนั้นมีการประสานงานในสองรูปแบบ คือ (1) ผ่านสถานทูตไทยประจำคุนหมิง โดยกงสุลร่วมกับทีมไทยแลนด์ที่มี การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยที่ทำความร่วมมือด้านการตลาดกับหน่วยงานภาครัฐและโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชนที่ต้นทาง ณ นครคุนหมิง ในส่วนของกงสุลได้มีการจัดกิจกรรมที่ทำให้ชาวจีนได้มีความรู้จักประเทศไทยมากขึ้นผ่านงานเทศกาล โดยเฉพาะงาน Thai Festival และ งาน Thai Cultural Festival ที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างดี

ตารางที่ 4-3 สรุปผลการศึกษาศาณการณความร่วมมือใน Tourism Supply Chain บนเส้นทาง R3E/A

ที่	ระดับ	หน่วยงาน	ประเด็นความร่วมมือ	ตัวอย่างความร่วมมือ
1	รัฐบาล	รัฐบาล	ทิศทางนโยบาย, ครอบคลุมความร่วมมือ, กฎระเบียบต่าง ๆ	การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4, การอำนวยความสะดวกทางด้านการผ่านแดน
2	หน่วยงานท่องเที่ยวระดับชาติ (NTO)	กระทรวงการท่องเที่ยวฯ, ททท.	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน, การสนับสนุนการท่องเที่ยว, การพัฒนาการให้ข้อมูลข่าวสาร	ททท. ร่วมมือกับ องค์การท่องเที่ยวฯ จัดทำเว็บไซต์ท่องเที่ยวไทย กระทรวงการท่องเที่ยวฯ จัดคาราวานสำรวจเส้นทางท่องเที่ยว
3	ราชการท้องถิ่น	อำเภอ	การดำเนินการสนับสนุนการท่องเที่ยวในระดับพื้นที่ การแก้ปัญหาในระดับท้องถิ่น	การประชุมสามประเทศ ทำความ ร่วมมือด้านการท่องเที่ยว เวลาการเปิดปิดด่าน

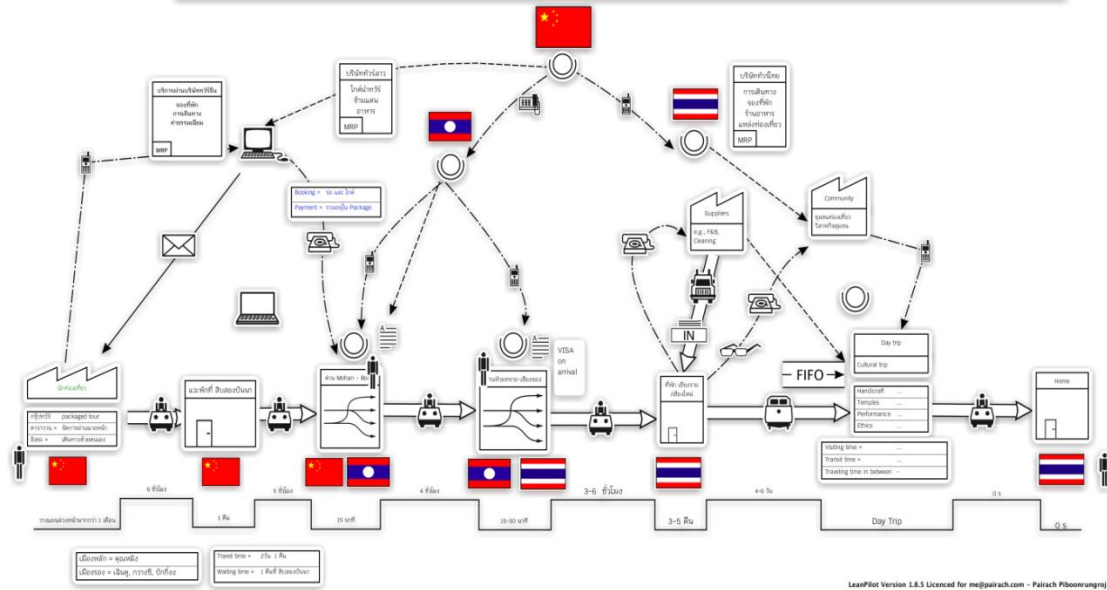
2.2.2 ความร่วมมือแบบเอกชนต่อเอกชน (B2B Collaboration)

ความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนนี้ถือได้ว่าหัวใจหลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากการเดินทางข้ามแดนทั้งสามประเทศนั้น ยังมีอุปสรรคในหลาย ๆ ด้าน เช่น กฎระเบียบในกรนำรถ หรือ ยานพาหนะอื่น ๆ ที่ใช้ในการเดินทางผ่านแดน ทำให้ต้องมีการโอนถ่ายผู้โดยสารในบางกรณี และ อุปสรรคทางด้านภาษา เนื่องจากทั้งสามประเทศต่างก็มีภาษาราชการหลักเป็นของตนเอง ดังนั้นในปัจจุบัน โดยภาพรวมของห่วงโซ่อุปทานบนเส้นทาง R3A สามารถสรุปได้ดังภาพที่ 4-5 ซึ่งเป็นการนำเอาเทคนิค Value Stream Mapping มาวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วงตามเขตพื้นที่ คือ จีน สปป.ลาว และ ไทย

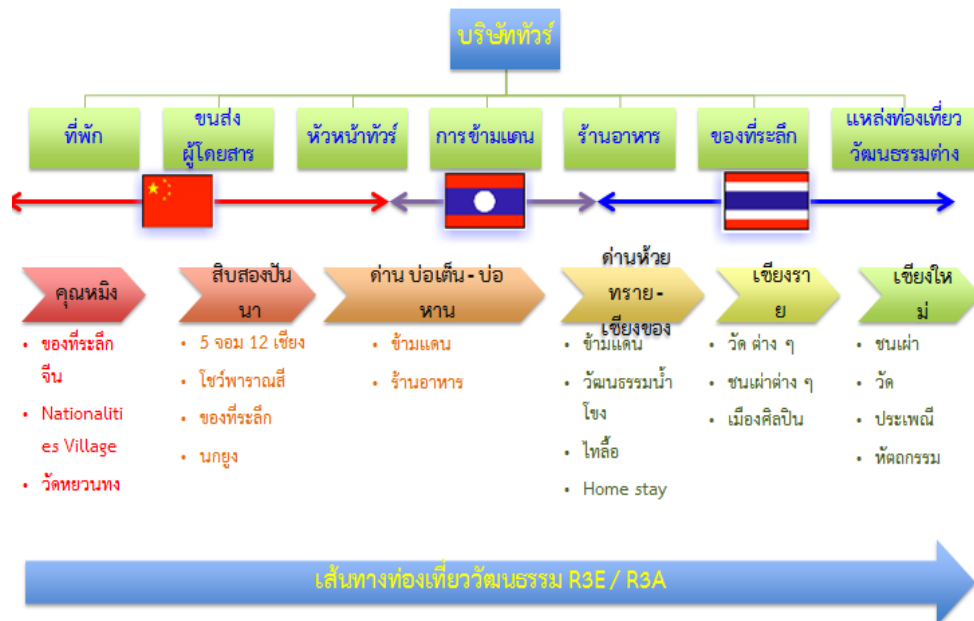
2.2.3 โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรม บนเส้นทาง R3E

โครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ 1 ทางด้านกายภาพ 2.โครงสร้างทางด้านข้อมูล และ 3.โครงสร้างทางการเงิน ในส่วนโครงสร้างทางด้านกายภาพพบว่า โครงสร้างพื้นที่ในประเทศจีนนั้นมีการพัฒนามากที่สุด ทั้งสาธารณูปโภค และแหล่งท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามแหล่งท่องเที่ยว เช่น 9 จอม 12 เชียง ใน สิบสองปันนานั้นเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นใหม่ ยังขาดประวัติศาสตร์และความน่าสนใจเมื่อเทียบกับแหล่งท่องเที่ยวใน เชียงใหม่ หรือ เชียงราย ที่เกิดขึ้นตามประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตามแหล่งท่องเที่ยวใน สิบสองปันนาก็ยังเป็นที่น่าสนใจสำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ยังไม่เคยสัมผัสแหล่งท่องเที่ยวดังเดิมในประเทศไทย ประกอบกับการเดินทางที่สะดวกไวกว่า และ การสื่อสารด้วยภาษาเดียวกัน

Value Stream Mapping โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A / R3E



ภาพที่ 4-6 Value Stream Mapping โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A/R3E



ภาพที่ 4-7 โครงสร้างความร่วมมือผู้ประกอบการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A/R3E

เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบทางการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ทั้ง ที่พัก การขนส่งนักท่องเที่ยว หัวหน้าทัวร์ การข้ามแดน ร้านอาหาร ของที่ระลึก และ แหล่งท่องเที่ยวแล้วพบว่าพื้นที่ในจังหวัดเชียงใหม่ความดึงดูดมากที่สุด ทำให้นักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางมาจากคุนหมิงหรือ เมืองอื่น ๆ แล้วใช้เส้นทางการท่องเที่ยว R3E มีเป้าหมายในการเดินทางให้เร็วที่สุด (Time compression) เพื่อให้เดินทางถึงเชียงใหม่ให้เร็วที่สุด การแวะพักตามที่ต่าง ๆ นั้นเกิดจากความจำเป็นทางกายภาพเป็นหลักเช่นระยะทาง และการข้ามแดน ดังนั้นจากการลงพื้นที่จึงพบว่า นักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E นั้นส่วนใหญ่มักจะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเป็นครั้งแรกและมีรายได้ไม่สูงมากนัก ทั้งนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์บนเส้นทาง R3E มาก่อนมักจะพบว่า ระหว่างการเดินทางนั้นไม่มีความน่าสนใจทั้งวิวทัศนียภาพที่มีแต่ป่าเขา และ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจสักเท่าไร จึงมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางครั้งต่อไปด้วยเส้นทางอื่น ๆ ที่สะดวกกว่าเพื่อมุ่งไปสู่จุดหมายปลายทางคือจังหวัดเชียงใหม่ โดยวิธีการเดินทางที่ได้รับความนิยมค่อนข้างมากคือ การเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากมีราคาที่ไม่ต่างกันมากนัก แต่สามารถใช้เวลาในการเดินทางในการท่องเที่ยวได้มากกว่า ดังนั้นแนวทางการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวท่องเที่ยวจึงมุ่งเน้นการสร้างความสำเร็จให้นักท่องเที่ยวระหว่างการเดินทางเป็นหลักเพื่อให้เส้นทาง R3E มีความน่าสนใจมากขึ้น ดังตัวอย่างในส่วนต่อไป

2.2.4 รูปแบบความร่วมมือปัจจุบันในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง

R3E

ดังที่ได้กล่าวมาในส่วนที่แล้วพบว่ารูปแบบของการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการนั้นมีความหลากหลายตามประเภทของธุรกิจของตนเองและขององค์กรที่ต้องการสร้างความร่วมมือด้วย จากตารางข้างต้นพบว่าคู่องค์กรที่สร้างความร่วมมือระหว่างกันจากการสัมภาษณ์ลงพื้นที่นั้นมีหลากหลายรูปแบบ เช่น บริษัทนำเที่ยว มักต้องการสร้างความร่วมมือในการดักนักท่องเที่ยว และ ทำการตลาดเป็นหลัก ในส่วนของธุรกิจที่ให้บริการเช่น ที่พักร้านอาหาร มักจะสร้างความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกันทั้งการจัดกิจกรรมเทศกาล และ พัฒนาข้อมูลข่าวสารทางด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน สิ่งที่พบจากการลงพื้นที่คือ เป้าหมายของการสร้างความร่วมมือนั้นมี 2 ด้านคือ การสร้างรายได้และกำไรให้แก่ธุรกิจ และ หากผู้ประกอบการเป็นคนที่ในพื้นที่โดยเฉพาะในเชียงใหม่พบว่าการสร้างความร่วมมือยังมีเป้าหมายเพื่ออนุรักษ์วัฒนธรรมและอัตลักษณ์ของพื้นที่อีกด้วย อย่างไรก็ตามการเข้ามาของผู้ประกอบการต่างถิ่นนั้นอาจจะมาร่วมอนุรักษ์วัฒนธรรมหรือ เข้ามาเพื่อหาประโยชน์ขึ้นอยู่กับเป้าหมายในการเข้ามาในพื้นที่เป็นหลัก

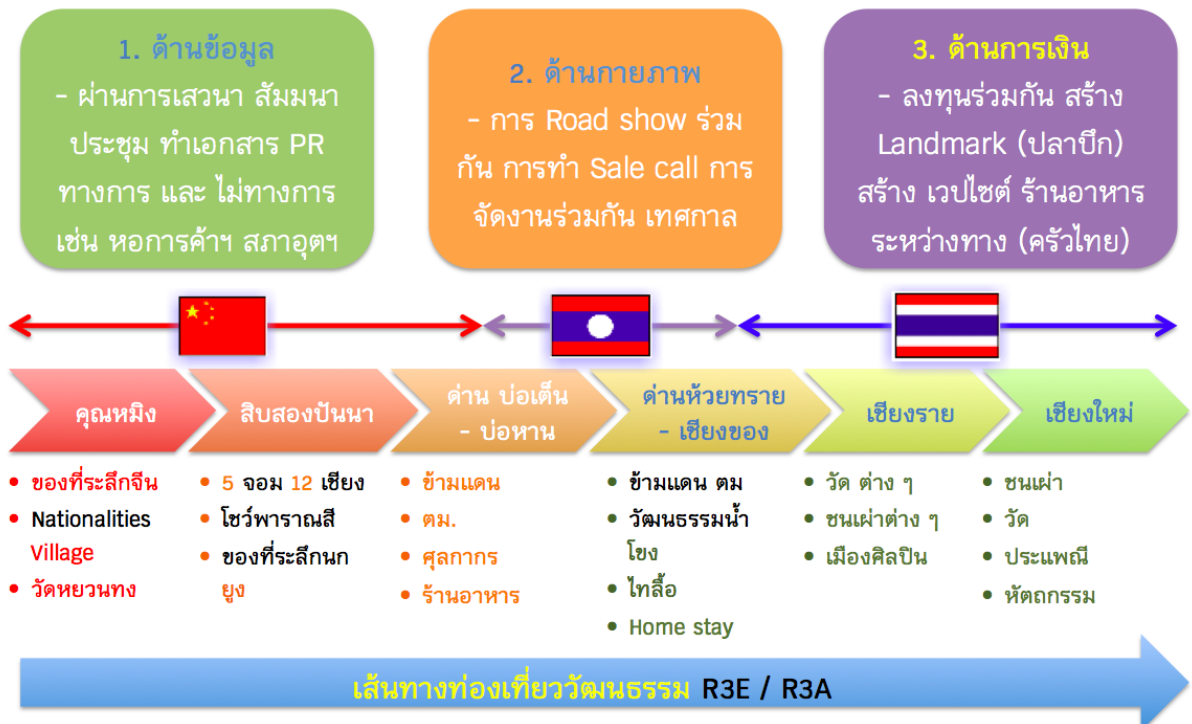
ตารางที่ 4-4 รูปแบบความร่วมมือปัจจุบันในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

	นำเที่ยว	ร้านอาหาร	ที่พัก	ขนส่ง	ของที่ระลึก	วัฒนธรรม
นำเที่ยว	ส่งลูกค้า Sale call	วางแผน Package ร่วม	ส่งลูกค้า Marketing	รับจ้าง วางแผน Package ร่วม	ส่งลูกค้า ทำ Sale call ร่วม	ส่งลูกค้า วางแผนร่วม
ร้านอาหาร	วางแผน Package ร่วม	จัดงานร่วม Sale call	ส่งลูกค้า Road show	ส่งลูกค้า รับ Commissions	ทำ PR ร่วม Share ข้อมูล	Share ข้อมูล วางแผนร่วม
ที่พัก	ส่งลูกค้า ระหว่าง ประเทศ	ส่งลูกค้า Road show	Roadshow ร่วม	รับจ้างส่ง นักท่องเที่ยว	รับฝากขาย PR ร่วม	ทำ Event ร่วมกัน Marketing
ขนส่ง	รับจ้าง ส่วนใหญ่เจ้า เดียวกัน	ส่งลูกค้า รับ Commission s	รับจ้างส่ง นักท่องเที่ยว	ส่งต่อ นทท. ข้าม แดน	ส่งลูกค้า Marketing	ส่งลูกค้า ช่วย PR
ของที่ ระลึก	ส่งลูกค้า ทำ Sale call ร่วม	ทำ PR ร่วม แลกเปลี่ยน ข้อมูล	รับฝากขาย PR ร่วม	ส่งลูกค้า Marketing	จัดงานร่วม / สมาคม Sale call	ทำ Event ร่วมกัน Marketing
วัฒนธรรม	ส่งลูกค้า วางแผนร่วม	Share ข้อมูล วางแผนร่วม	ทำ Event ร่วมกัน Marketing	ส่งลูกค้า ระหว่างกัน/ร่วมกัน ทำการตลาด	ทำ Event ร่วมกัน Marketing	จัดงานร่วม

2.2.5 ลักษณะความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3E

เมื่อจำแนกลักษณะความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวตามเส้นทางการเดินทางสามารถแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

- (1) ความร่วมมือด้านข้อมูล (Information-based collaboration)
- (2) ความร่วมมือด้านกายภาพ (Physical-based collaboration)
- (3) ความร่วมมือด้านการเงิน (Financial-based collaboration)



ภาพที่ 4-8 ลักษณะความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E จำแนกตามเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยว

หากแบ่งประเภทของความร่วมมือออกเป็นลักษณะของความร่วมมือแล้วสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ

(1) ความร่วมมือทางด้านกายภาพ ได้แก่การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เช่น อนุสาวรีย์ปลาบึก การจัดงานเทศกาลต่าง ๆ เช่น งานวัฒนธรรมเชียงของ งาน Roadshow R3E/R3A

(2) ความร่วมมือทางด้านข้อมูล ได้แก่การแบ่งปันข้อมูลซึ่งกันและกัน ทั้งรูปแบบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว กฎระเบียบต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งการพัฒนาองค์ความรู้ระหว่างกัน

(3) ความร่วมมือทางการเงิน ในส่วนนี้ถือว่ายังมีไม่มากนัก อย่างไรก็ตามได้พบตัวอย่างของการลงทุนร่วมทุนในการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว เช่น การลงทุนร่วมทุนในการสร้างร้านอาหารครัวไทย หรือ การลงทุนร่วมทุนในการผลิตแผ่นพับให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว

โดยสรุปสถานการณ์ความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นสามารถใช้กรอบSWOT analysis เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของความร่วมมือโดยแบ่งออกเป็นปัจจัยภายในคือ จุดแข็ง (strengths) และ จุดอ่อน (weakness) รวมทั้งปัจจัยภายนอก ได้แก่ โอกาส (opportunities) และ อุปสรรค (threats) ดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 สรุปสถานการณ์ปัจจุบันของความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวด้วย SWOT analysis

ปัจจัยเชิงบวก		ปัจจัยเชิงลบ	
ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weakness)	
	1. มีต้นทุนวัฒนธรรมที่แข็งแกร่ง เช่น ไทลื้อ วิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง ปลาบึก ล้านนา ฯลฯ 2. ความหลากหลายทางวัฒนธรรม 3 ชาตินี 26 ชนเผ่า 3. เส้นทางได้รับการพัฒนา มี การลงทุนทั้งรัฐและเอกชน 4. มีหน่วยงาน สมาคม หลากหลาย	1. ผู้ประกอบการขาดความร่วมมือ อย่างต่อเนื่อง 2. ขาดผู้นำ (บุคคลและองค์กร) ในการสร้างความร่วมมือระดับาน 3. ขาดการประสานงานระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ (มีแต่ B2B) 4. การร่วมมือยังกระจาย เป็นเบี้ยหัวแตก	
ปัจจัยภายนอก	โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threats)	
	1. เส้นทาง R3A/R3E ได้รับความสนใจจากรัฐบาลไทย และ จีนเป็นอย่างมากในฐานะประตูการค้า 2. กระแสการเที่ยวประเทศไทย จาก Pop Culture (ThaiPop / Thai Soap opera) และ ภาพยนตร์ Lost in Thailand 3. กระแสนักท่องเที่ยวจีนยุคใหม่ (การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ / การท่องเที่ยวแบบอิสระยุคดิจิทัล)	1. ความไม่สงบทางการเมือง ขาดรัฐบาลทำให้การประสานงานระหว่างประเทศล่าช้า 2. เปลี่ยน ข้าราชการ ในพื้นที่บ่อย (อำเภอ) 3. นโยบาย ระเบียบจาก สป.ลาว และ จีน ไม่แน่นอนคาดการณ์ได้ยาก	

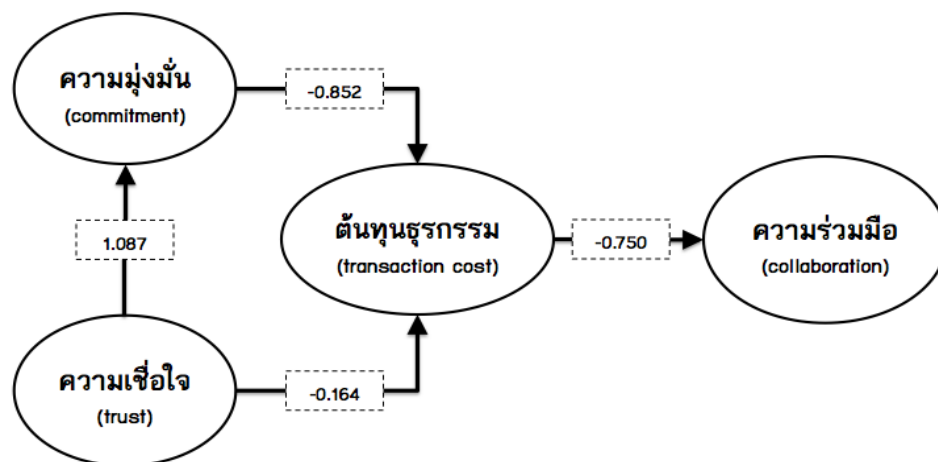
ที่มา: สรุปจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องระหว่างการสำรวจพื้นที่

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E พบว่า มีโอกาสอย่างมากจากการที่นักท่องเที่ยวชาวจีนได้รับโอกาสในการเดินทางไปต่างประเทศเพื่อท่องเที่ยวและสอดคล้องกับจุดเด่นของไทยที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวชาวจีนชื่นชอบอย่างมาก และ โอกาสของการเปิดเส้นทาง R3E นี้ ที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวจีนสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่โดดเด่นทั้ง วิถีชีวิตความเป็นไทย ภาษา และอาหารไทยที่เป็นที่นิยมของชาวจีน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาของเส้นทาง R3E คือ โอกาส (Opportunity: O) และ ต้นทุนทางวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวของภาคเหนือของไทย โดยเฉพาะเชียงใหม่และเชียงรายนั้นคือจุดเด่น (Strength: S) ดังนั้นกลยุทธ์ที่สำคัญกับ (O-S) คือกลยุทธ์เชิงรุก ซึ่งจะทำให้ได้ต้องมีความร่วมมือกันของผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน

3. ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

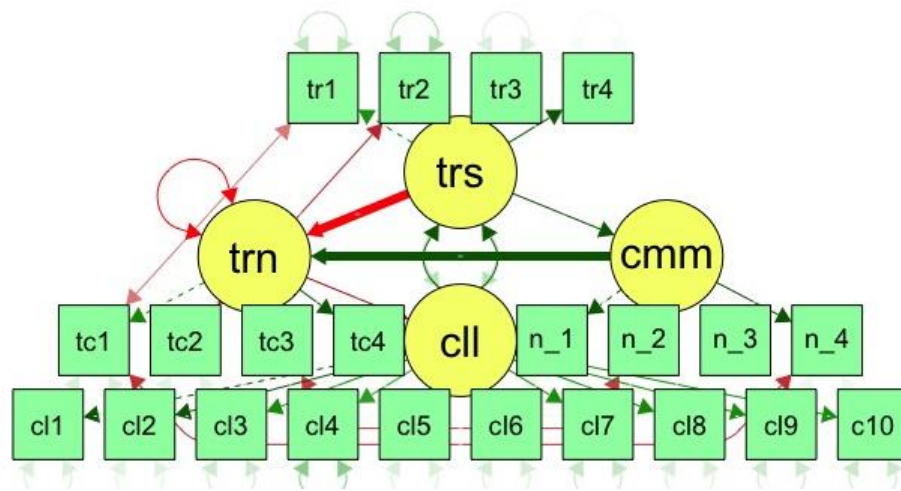
จากการทบทวนวรรณพบว่าปัจจัยหลักที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานนั้นประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลักได้แก่ ความเชื่อใจ (trust) ความผูกพัน (commitment) และต้นทุนในการดำเนินการ (transaction cost) ในการศึกษาครั้งนี้จึงได้ทำการทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานทั้ง 3 ปัจจัยนี้ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างและข้อมูลจากการสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการท่องเที่ยวด้วยแบบสอบถามจำนวน 200 ชุด ได้ผลการศึกษาดังนี้

3.1 การทดสอบความเหมาะสมของแบบจำลองทางสถิติ (Goodness of fit testing)



ภาพที่ 4-8 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

ผลของแบบจำลองพบว่าการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้น สามารถทำได้ 3 แนวทาง คือ (1) สร้างความเชื่อใจระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวด้วยกันว่าอีกฝ่ายจะร่วมกันทำงานด้วยกันจริง (2) การสร้างความมุ่งมั่นระหว่างผู้ประกอบการว่าจะร่วมกันและมีความตั้งใจในการทำงานด้วยกันในระยะยาว ซึ่งทั้ง 2 ด้านนี้เป็นจุดอ่อนที่สำคัญของผู้ประกอบการไทยที่ไม่นิยมทำงานร่วมกันทั้งในระดับบุคคลและระดับองค์กร อีกทั้งยังมีความไม่ไว้วางใจกันอีกด้วย ทว่าหากสามารถสร้างความเชื่อใจ และ ความมุ่งมั่นระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่แล้ว จะสามารถทำให้การประสานงานร่วมกันเป็นไปด้วยความสะดวก และ ลดขั้นตอนความยุ่งยากในการทำงาน (ต้นทุนธุรกรรม) ระหว่างกัน



ภาพที่ 4-9 แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง
ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

ภาพที่ 4-9 แสดงผลการวิเคราะห์แบบจำลองการสร้างความร่วมมือจากข้อมูลของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ด้วย Package 'lavaan' ใน โปรแกรม R และวาดด้วย คำสั่ง SEMplot ภาพที่นำเสนอขึ้น สี่เหลี่ยมสีเขียวคือตัวชี้วัดปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ความเชื่อใจ ความมุ่งมั่น ต้นทุนธุรกรรม และ ความร่วมมือ ซึ่งแสดงในรูปของวงกลมสีเขียว ค่าของอิทธิพลของปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือนั้นสามารถสรุปได้ในตารางที่ 4.6 ซึ่ง นำเสนอค่าสัมประสิทธิ์ ที่เครื่องหมายบวกหมายถึงตัวแปรมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน และ ค่าความเบี่ยงเบนแสดงถึงความน่าเชื่อถือของค่าอิทธิพล ที่สามารถวัดได้ในรูปแบบของความน่าจะเป็นที่ค่าสัมประสิทธิ์จะผิดพลาด คือค่าล้นน้สุดท้าย โดยพบว่าโอกาสผิดพลาดน้อยกว่า ร้อยละ 0.1 ซึ่งถือว่าต่ำมาก

ตารางที่ 4.6 ค่าทางสถิติจากผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือ

ที่	ตัวแปรสาเหตุ (Cause)	ตัวแปรผลลัพธ์ (Effect)	ค่าสัมประสิทธิ์ (Estimate parameter)	ค่าความเบี่ยงเบน (Standard error)	P(> z)
1	ความเชื่อใจ	ความมุ่งมั่น	1.087	0.041	< 0.001
2	ความเชื่อใจ	ต้นทุนธุรกรรม	-0.164	0.037	< 0.001
3	ความมุ่งมั่น	ต้นทุนธุรกรรม	-0.852	0.041	< 0.001
4	ต้นทุนธุรกรรม	ความร่วมมือ	-0.750	0.044	< 0.001

ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

3.2 การวิเคราะห์ผลกระทบรวม (Total effects)

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างที่มีตัวแปรผลลัพธ์สุดท้ายคือ ความร่วมมือ (collaboration) และมีตัวแปรสาเหตุหลักทั้ง 3 ตัวแปรคือ ความเชื่อใจ (trust) ความมุ่งมั่น (commitment) และ ต้นทุนธุรกรรม (Transaction cost) แม้ว่าในแบบจำลองจะมีเพียงตัวแปรต้นทุนธุรกรรมที่มีผลกระทบทางตรง (direct effect) ต่อ ความร่วมมือ อย่างไรก็ตาม อีก 2 ตัวแปรนั้นยังมีผลกระทบต่อความร่วมมือผ่านตัวแปรต้นทุนธุรกรรมนี้ที่ทำหน้าที่เป็นตัวแปรส่งผ่าน (mediating variable) ดังนั้นเพื่อเป็นการเปรียบเทียบผลกระทบของปัจจัยทั้งสามที่ส่งผลต่อความร่วมมือนั้นสามารถทำได้โดยการคำนวณผลกระทบรวม (total effects) โดยการนำค่าสัมประสิทธิ์ของผลกระทบทางอ้อมทั้งหมดที่ส่งต่อจากตัวแปรสาเหตุไปจนถึงตัวแปรผลลัพธ์มาคูณกัน

ตารางที่ 1 ค่าผลกระทบรวม (total effects) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือ

ที่	ตัวแปรสาเหตุ (Cause)	ค่าสัมประสิทธิ์ (Estimator)	ค่าความเบี่ยงเบน (Standard error)	ค่ามาตรฐาน (standardised est.)	P(> z)
1	ความเชื่อใจ (trust)	0.123	0.001	0.060	< 0.001
2	ความมุ่งมั่น (commitment)	0.717	0.001	0.543	< 0.001
3	ต้นทุนธุรกรรม (transaction cost)	-0.750	0.043	-0.664	< 0.001

ที่มา: การคำนวณจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง

จากการคำนวณค่าอิทธิพลของตัวแปรทั้ง 3 ต่อการสร้างความร่วมมือพบว่า ต้นทุนธุรกรรม (Transaction costs) มีผลกระทบโดยรวม (total effects) มากที่สุด คือ -0.75 หมายความว่าหากการสร้างความสัมพันธ์หรือการติดต่อทางธุรกรรมมีต้นทุนที่ต่ำ ก็จะมีผลให้ผู้ประกอบการยินดีที่จะสร้างความร่วมมือมากขึ้น โดยมีความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 99.9 มีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standardised error) อยู่ที่ 0.043 ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบแล้วมีค่าสัมประสิทธิ์มาตรฐานเท่ากับ -0.664

รองลงมาคือความมุ่งมั่นที่จะสานสัมพันธ์กันในระยะยาว (Commitment) ถือได้ว่ามีอิทธิพลต่อการสร้างความร่วมมืออย่างมากเช่นกัน โดยมีค่าสัมประสิทธิ์แสดงผลกระทบโดยรวมเท่ากับ 0.717 โดยมีความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 99.9 มีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standardised error) อยู่ที่ 0.001 ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำมาก เมื่อเปรียบเทียบแล้วมีค่าสัมประสิทธิ์มาตรฐานเท่ากับ -0.543

อย่างไรก็ตามในส่วนของความเชื่อใจระหว่างผู้ประกอบการ (trust) ถือได้ว่ามีอิทธิพลไม่มากนักโดยมีค่าสัมประสิทธิ์แสดงผลกระทบโดยรวมเพียง 0.123 โดยมีความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 99.9 มีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standardised error) อยู่ที่ 0.001 ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำมาก เมื่อเปรียบเทียบแล้วมีค่าสัมประสิทธิ์มาตรฐานเท่ากับ -0.060 ซึ่งถือว่ามีความน้อยมาก ซึ่งอาจวิเคราะห์ได้ว่าความมุ่งมั่นมีอิทธิพลเหนือความเชื่อใจ

4. การประเมินระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

จากการสำรวจได้วัดระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมทั้ง 10 ประเภท ด้วยการให้ค่าคะแนนตามวิธีของ Likert (Likert's scale) และทำการถ่วงน้ำหนักด้วยค่า Loading factors ที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงยืนยันหรือ Factor analysis ทำให้ได้ค่าคะแนนเฉลี่ยดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทาน

ลำดับที่ (No)	ประเภทของความร่วมมือ (Collaboration type)	ค่าเฉลี่ย (Average/mean)	ค่าน้ำหนัก (Weight)	ค่าเฉลี่ยที่ถ่วงน้ำหนักแล้ว (Weighted average)	ระดับความร่วมมือ (Collaborative Level)
1	การวางเป้าหมายร่วมกัน	2.565	0.945	2.424	ต่ำ
2	การแบ่งปันข้อมูล	2.465	0.955	2.354	ต่ำ
3	การทำกิจกรรมร่วมกัน	2.475	0.923	2.284	ต่ำ
4	การแบ่งปันความรู้	2.315	0.940	2.176	ต่ำ
5	การสื่อสารร่วมกัน	2.280	0.945	2.155	ต่ำ
6	การแบ่งผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม	2.295	0.938	2.153	ต่ำ
7	การแบ่งความเสี่ยงอย่างเป็นธรรม	2.315	0.908	2.102	ต่ำ
8	การใช้ทรัพยากรร่วมกัน	2.250	0.918	2.066	ต่ำ
9	การลงทุนร่วมกัน	2.415	0.783	1.891	ต่ำมาก
10	การตัดสินใจร่วมกัน	2.020	0.924	1.866	ต่ำมาก

ที่มา: การคำนวณจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง

ผลการสำรวจพบว่าผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E มีระดับความร่วมมือที่ค่อนข้างต่ำ (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก < 2.5) โดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือประเภทการลงทุนร่วมกัน (dedicated investment) และ การตัดสินใจร่วมกัน (collaborative decision) ที่อยู่ในระดับที่ต่ำมาก (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก < 2.00)

จากผลการวิเคราะห์พบว่า รูปแบบของการสร้างความร่วมมือที่อยู่ในระดับต่ำเนื่องจากผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นยังมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจระหว่างกันในระดับที่ต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่ยังใหม่ และ ผ่านถึง 3 ประเทศ ทว่ามีแหล่งท่องเที่ยวหลักอยู่เพียงต้นทางและปลายทาง อีกทั้งเส้นทางและรูปแบบของการท่องเที่ยวยังมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ในส่วนของรูปแบบความร่วมมือที่มีระดับต่ำมากคือ การลงทุนร่วมกันและการตัดสินใจร่วมกัน

นั่นถือได้ว่าเป็นความร่วมมือระดับสูงในห่วงโซ่อุปทานที่จำเป็นต้องใช้ความไว้วางใจ ความมุ่งมั่นร่วมกัน และมีต้นทุนธุรกรรมที่ไม่สูงมากนัก ซึ่งเส้นทาง R3E ยังขาดความพร้อมนี้

4.1 การวิเคราะห์ผลการศึกษาเทียบเคียงกับวรรณกรรม

ผลการวิจัยนี้พบว่าการสร้างความร่วมมือนั้นเกิดจากความต้องการที่จะสร้างผลการดำเนินการเชิงธุรกิจที่ดีกว่าการดำเนินธุรกิจด้วยตนเองซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของSimatupang (2005) ในด้านการท่องเที่ยวโครงการวิจัยนี้ยังสนับสนุนผลการศึกษาของ Piboonrungraj and Disney (2011) ที่ศึกษาการสร้างความร่วมมือในระดับของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Collaboration) พบว่าการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันนั้นจะสร้างความสามารถในการแข่งขันและการทำกำไรที่มากขึ้น

ในประเด็นของปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ได้ผลที่สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Nyaga et al.(2009) ได้ศึกษาความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน 3 ด้านได้แก่ (1) การแบ่งปันข้อมูล (Information Sharing) (2) การมีคณะทำงานร่วม (Joint team) และ (3) การลงทุนเฉพาะ (Dedicated investment) และ มีตัวแปรตามหลักคือ ผลการดำเนินงานของบริษัท (firm performance) และ มีตัวแปรสื่อกลาง (mediating variables) คือ ความเชื่อใจ (trust) และ ความผูกพัน (commitment)

เนื่องจากในโครงการวิจัยนี้ได้รับขอบเขตในการศึกษาเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ได้ผลการศึกษาที่ขยายผลกรอบแนวคิดของPiboonrungraj et al. (2012) ซึ่งได้วิเคราะห์ปัจจัยทั้งด้านเศรษฐกิจผ่านตัวแปร “ต้นทุนธุรกรรม” (transaction costs) และ ตัวแปรเชิงสังคมคือ “ความเชื่อใจ” (trust) และ “ความมุ่งมั่น” (commitment) ซึ่งเป็นการต่อยอดงานจากกรอบแนวคิดของรูปแบบของความร่วมมือและทดสอบเชิงประจักษ์ ได้แก่งานของ Cao and Zhang (2011)

ผลการศึกษาจากการวิจัยในโครงการนี้เป็นการยืนยันทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ที่ผ่านมาซึ่งสนับสนุนการสร้างร่วมมือระหว่างองค์กร และการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีปัจจัยสนับสนุนจากปัจจัยทางสังคมคือความเชื่อใจและความมุ่งมั่นในความสัมพันธ์ และส่งต่อไปยังการลดต้นทุนการทำธุรกรรมระหว่างองค์กร โดยงานวิจัยนี้ได้สร้างองค์ความรู้ใหม่ ว่าในการสร้างความร่วมมือนั้น การวางเป้าหมายร่วมกัน (Goal congruence) นั้นมีความสำคัญอย่างสูง รวมทั้งการแบ่งปันข้อมูล (Information sharing) เป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญในการสร้างความเชื่อใจ และ ความมุ่งมั่นในการสร้างความร่วมมือให้ประสบความสำเร็จ

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. สรุปผลการศึกษา

1.1 สรุปผลจากเนื้อหาการวิจัย

ในบทที่ 1 ได้นำเสนอความสำคัญของการท่องเที่ยวโดยเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในประเทศไทย และเส้นทาง R3E ซึ่งเริ่มจากคุนหมิงสู่ กรุงเทพฯ แต่เมื่อพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยว ได้มีเส้นทางหลักจากคุนหมิงสู่เชียงใหม่ (เชียงใหม่ไม่ได้อยู่ในเส้นทาง R3E ของทางหลวง) เนื่องจากเส้นทางวัฒนธรรมของจังหวัดเชียงใหม่ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการที่จะนำไปสู่ความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยั่งยืน (Sustained Competitive Advantage)

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 ได้แสดงถึงปัจจัยหลักที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการได้แก่ การสร้างความเชื่อใจ (Trust building) การส่งเสริมความมุ่งมั่นในความสำพันธ์ระยะยาวระหว่างผู้ประกอบการ (Commitment building) และ การลดต้นทุนธุรกรรมระหว่างผู้ประกอบการ (Transaction cost economisation) เพื่อให้การสร้างความร่วมมือระหว่างกันนั้นเป็นไปได้โดยง่าย ซึ่งเป็นพื้นฐานมาจาก 2 ทฤษฎีหลักคือ ทฤษฎีต้นทุนธุรกรรมทางเศรษฐศาสตร์ (Transaction Cost Economics: TCE) และ ต้นทุนมุมมองฐานทรัพยากร (Resource Based View: RBV) โดย TCE เน้นการสร้างความสะดวกในการสร้างความร่วมมือและ RBV เน้นการแลกเปลี่ยนทรัพยากรในความสัมพันธ์เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยั่งยืน

บทที่ 3 ได้นำเสนอระเบียบวิธีวิจัยซึ่งเป็นลักษณะ Deductive กล่าวคือเริ่มจากการพัฒนาแบบจำลองเพื่อศึกษาระดับของความร่วมมือของผู้ประกอบการด้วย measurement model และ การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความร่วมมือด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) โดย SEM มีแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามและประเมินแบบจำลองว่าเข้ากับข้อมูลเชิงประจักษ์ได้หรือไม่ โดยการพัฒนาแบบจำลองนั้น คณะผู้วิจัยได้มีการปรับแบบจำลองตั้งต้นที่พัฒนาจากการทบทวนวรรณกรรมให้เข้ากับบริบทของการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ด้วยการลงพื้นที่จริง และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

จากผลการศึกษาในบทที่ 4 ได้แก่ โครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E รูปแบบความร่วมมือของผู้ประกอบการ ระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการ และปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ทำให้สามารถเข้าใจสถานการณ์ความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมในปัจจุบัน และ เชื่อมโยงสู่แนวทางการพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ซึ่งแบ่งแนวทางการพัฒนาออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 แนวทางการพัฒนาความร่วมมือที่พิจารณาจากปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือคือ การสร้างความไว้วางใจ (Trust building) และ การสร้างความผูกพัน (Commitment

development) และ ส่วนที่ 2 คือแนวทางการพัฒนารูปแบบของความร่วมมือทั้ง 10 รูปแบบโดยแบ่งเป็นแนวทางในระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว

1.2 สรุปผลตามวัตถุประสงค์

งานวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา 5 ประการ ในส่วนนี้จะขอสรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ตามตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 วัตถุประสงค์งานวิจัยและคำตอบงานวิจัย

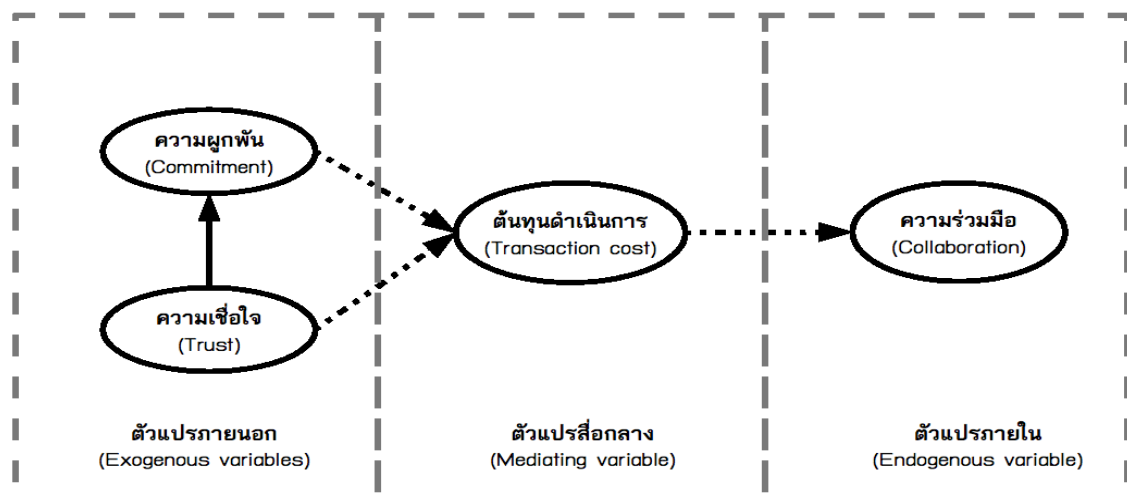
ที่	วัตถุประสงค์	คำตอบโดยย่อ
1	เพื่อศึกษาโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	โครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน (ภาพที่ 4-1) ได้แก่ ส่วนที่ 1 ประเภทของผู้ประกอบการ 7 ประเภท ได้แก่ (1) ที่พัก (2) การขนส่งผู้โดยสาร (3) การนำเที่ยว (4) การข้ามแดน (5) ร้านอาหาร และ (6) ของที่ระลึก ส่วนที่ 2 พื้นที่ในเส้นทางที่สำคัญจำนวน 6 พื้นที่ ได้แก่ (1) คุณหมิง (2) สิบสองปันนา (3) จุดผ่านแดนบ่อเต็นบ่อหาน (4) จุดผ่านแดนห้วยทรายเขียวของ (5) จังหวัดเชียงราย และ (6) จังหวัดเชียงใหม่ และ ส่วนที่ 3 ประเด็นด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ (1) การต่างประเทศ ประกอบด้วย การทำวีซ่า ระบบศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการตรวจโรค (2) องค์ประกอบการท่องเที่ยว 7P (3) เศรษฐกิจการค้าเชื่อมโยงระหว่างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (4) ชุมชน (5) สถาบันการศึกษา ทั้งระดับอุดมศึกษา และ อาชีวศึกษาที่สนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่
2	เพื่อศึกษาลักษณะความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E	รูปแบบของการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการนั้นมีความหลากหลายตามประเภทของธุรกิจของตนเองและขององค์กรที่ต้องการสร้างความร่วมมือด้วย จากตารางข้างต้นพบว่าคู่องค์กรที่สร้างความร่วมมือระหว่างกันจากการสัมภาษณ์ลงพื้นที่นั้นมีหลากหลายรูปแบบ เช่น บริษัทนำเที่ยว มักต้องการสร้างความร่วมมือในการดิงนักท่องเที่ยว และ ทำการตลาดเป็นหลัก ในส่วนของธุรกิจที่ให้บริการเช่น ที่พักร้านอาหาร มักจะสร้างความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกันทั้งการจัดกิจกรรมเทศกาล และ พัฒนาข้อมูลข่าวสารทางด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน สิ่งที่พบจากการลงพื้นที่คือ เป้าหมายของการสร้างความร่วมมือนั้นมี 2 ด้านคือ การสร้างรายได้และกำไรให้แก่ธุรกิจ และ หากผู้ประกอบการเป็นคนในพื้นที่โดยเฉพาะใน

ที่	วัตถุประสงค์	คำตอบโดยย่อ
		เชิงของพบว่าการสร้างความร่วมมือยังมีเป้าหมายเพื่ออนุรักษ์วัฒนธรรมและอัตลักษณ์ของพื้นที่อีกด้วย อย่างไรก็ตามการเข้ามาของผู้ประกอบการต่างถิ่นนั้นอาจจะมาร่วมอนุรักษ์วัฒนธรรมหรือ เข้ามาเพื่อหาประโยชน์ขึ้นอยู่กับเป้าหมายในการเข้ามาในพื้นที่เป็นหลัก
3	เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E	ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานนั้นประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลักได้แก่ ความเชื่อใจ (trust) ความผูกพัน (commitment) และต้นทุนในการดำเนินการ (transaction cost) ในการศึกษาครั้งนี้จึงได้ทำการทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานทั้ง 3 ปัจจัยนี้ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างและข้อมูลจากการสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการท่องเที่ยวด้วยแบบสอบถามจำนวน 200 ชุด ได้ผลการศึกษาที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) และ มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในระดับสูง ($> 95\%$)
4	เพื่อประเมินระดับความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E	ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E มีระดับความร่วมมือที่ค่อนข้างต่ำ (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก < 2.5) โดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือประเภทการลงทุนร่วมกัน (dedicated investment) และ การตัดสินใจร่วมกัน (collaborative decision) ที่อยู่ในระดับที่ต่ำมาก (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก < 2.00) จากผลการวิเคราะห์พบว่า รูปแบบของการสร้างความร่วมมือที่อยู่ในระดับต่ำเนื่องจากผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E นั้นยังมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจระหว่างกันในระดับที่ต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นเส้นทางการท่องเที่ยวที่ยังใหม่ และผ่านถึง 3 ประเทศทว่ามีแหล่งท่องเที่ยวหลักอยู่เพียงต้นทางและปลายทาง อีกทั้งเส้นทางการท่องเที่ยวยังมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ในส่วนของรูปแบบความร่วมมือที่มีระดับต่ำมากคือ การลงทุนร่วมกันและการตัดสินใจร่วมกัน นั่นถือได้ว่าเป็นความร่วมมือระดับสูงในห่วงโซ่อุปทานที่จำเป็นต้องใช้ความไว้วางใจ ความมุ่งมั่นร่วมกัน และมีต้นทุนธุรกรรมที่ไม่สูงมากนัก
5	เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E	แนวทางในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการตามการศึกษาที่พบว่าอยู่ในระดับต่ำ และ ต่ำมากนั้น ผลการศึกษายังชี้ว่าปัจจัยสำคัญในการพัฒนาความร่วมมือคือการลดต้นทุนธุรกรรมในการสร้างความร่วมมือเพื่อให้ผู้ประกอบการร่วมมือกันได้ง่ายขึ้นมีปัญหาคความซับซ้อนน้อยลง รวมทั้งการสร้างความเชื่อใจระหว่างกันและความมุ่งมั่นในความสัมพันธ์ระยะยาว ทั้งนี้ข้อเสนอแนะได้แบ่งออกเป็นข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาประสานกันตามแนวทาง Triple Helix รวมทั้งแบ่งเป็นแนวทางตามโซ่อุปทาน

ที่	วัตถุประสงค์	คำตอบโดยย่อ
		ทั้งต้นน้ำในส่วนของทรัพยากร กลางน้ำเรื่องของกลไก และ ปลายน้ำในประเด็นทางด้านการบริการและการตลาด

2. แนวทางการผลักดันปัจจัยส่งเสริมความร่วมมือของผู้ประกอบการ

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยทั้ง 3 ประการที่มีความสำคัญต่อการสร้างความร่วมมือของผู้ประกอบการได้แก่ ความเชื่อใจ (trust) ความมุ่งมั่น (commitment) และ การลดต้นทุนธุรกรรม (transaction cost) ในส่วนนี้จะเป็นการเสนอแนะแนวทางในการผลักดันปัจจัยดังกล่าวให้เอื้อต่อการสร้างบรรยากาศในการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมในบริบทของเส้นทาง R3E ข้อเสนอแนะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อภาครัฐและข้อเสนอแนะเชิงธุรกิจต่อผู้ประกอบการ



ภาพที่ 5-1 ปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือ

ที่มา: ผลการวิจัย

จากผลการศึกษาพบว่า การสร้างความมุ่งมั่นระหว่างผู้ประกอบการมีผลมากกว่าความเชื่อใจ และการลดต้นทุนธุรกรรมมีผลมากที่สุด ในส่วนนี้คณะผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการผลักดันปัจจัยสนับสนุนการสร้างความร่วมมือทั้ง 3 ด้าน โดยจะเน้นแนวทางการพัฒนาความมุ่งมั่นและความเชื่อใจเนื่องจากเป็นตัวแปรตั้งต้น ส่วน ต้นทุนธุรกรรมเป็นตัวแปรกลไกที่จะพัฒนาตามตัวแปรตั้งต้น โดยแนวทางการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5-2 ดังนี้

ตารางที่ 5-2 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนความร่วมมือของผู้ประกอบการ

ที่	ปัจจัย	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	สถาบันการศึกษา
1	ความมุ่งมั่น	1.1 ภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทางทาง R3E เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นระหว่างผู้ประกอบการ 1.2 ภาครัฐสามารถสร้างกลไกในการสร้างความสัมพันธ์ในระยะยาวระหว่างผู้ประกอบการ สร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E	1.1 ภาคเอกชนควรมีการวางแผนร่วมกันผ่านสมาคมที่เกี่ยวข้อง อาทิ เช่น สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว หรือ หอการค้า ที่อยู่ในพื้นที่ 1.2 ผู้ประกอบการควรตั้งวิสัยทัศน์ ให้ชัดเจนในการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และดำเนินการตามแผน สร้างความชัดเจนในการสร้างความร่วมมือกับ พันธมิตรทางธุรกิจ	1.1 สนับสนุนการวางนโยบายของภาครัฐและเอกชน ด้วยการวิเคราะห์ทางวิชาการ หรือ งานวิจัยเชิงประจักษ์ 1.2 เสนอแนะแนวทางการวางกลไกการพัฒนาความมุ่งมั่นระหว่างผู้ประกอบการ ด้วยการวิเคราะห์ทางวิชาการ
2	ความเข้าใจ	2.1 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้ทำกิจกรรมร่วมกันผ่านโครงการพัฒนาผู้ประกอบการโดยให้ความรู้ 2.2 สร้างโอกาสทางการตลาด และมีกิจกรรมร่วมกัน โดยอาจจะพัฒนาผู้ประกอบการเป็นรุ่นต่าง ๆ เช่น หลักสูตรการพัฒนาผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	2.1 เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะช่วยให้รู้จักผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน 2.2 ส่งเสริมให้มีการทำกิจกรรมร่วมกันกับองค์กรอื่น ๆ 2.3 มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่	2.1 ให้ความรู้กับภาคเอกชนให้ตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างความเข้าใจ 2.2 ร่วมพัฒนากิจกรรมในการสร้างความเข้าใจระหว่างผู้ประกอบการ 2.3 จัดกิจกรรมบริการวิชาการโดยเน้นการสร้างองค์ความรู้และสอดแทรกกิจกรรมให้ผู้ประกอบการได้ทำความรู้จักกัน
3	ต้นทุนธุรกรรม	3.1 อำนวยความสะดวกให้ภาคเอกชน สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่น ลดปัญหา	3.1 สร้างความเข้าใจให้ตรงกันในการทำงาน วางแนวทางการพัฒนา	3.1 เสนอแนะแนวทางการพัฒนารูปแบบการทำงานที่ลดต้นทุนธุรกรรม

จากตารางที่ 5-1 ได้เสนอแนวทางการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนออกเป็นสำหรับ 3 กลุ่มหลัก คือ ภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงวัฒนธรรมและกระทรวงการต่างประเทศ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งภาคการศึกษาที่มีส่วนในการสนับสนุนทางด้านวิชาการ โดยข้อเสนอสามารถแบ่งได้ดังนี้

2.1 ภาครัฐ

สำหรับภาครัฐ ในการสร้างและส่งเสริมความมุ่งมั่นระหว่างภาคเอกชนควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทางทาง R3E เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นระหว่างผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ภาครัฐสามารถสร้างกลไกในการสร้างความสัมพันธ์ในระยะยาวระหว่างผู้ประกอบการ สร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

ในการสร้างความเชื่อมั่นนั้นควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้ทำกิจกรรมร่วมกันผ่านโครงการพัฒนาผู้ประกอบการโดยให้ความรู้ และควรส่งเสริมการสร้างโอกาสทางการตลาด และมีกิจกรรมร่วมกัน โดยอาจจะพัฒนาผู้ประกอบการเป็นรุ่นต่าง ๆ เช่น หลักสูตรการพัฒนาผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ในส่วนของการลดต้นทุนธุรกรรมสามารถอำนวยความสะดวกให้ภาคเอกชน สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่น ลดปัญหา ในการประสานงานและการทำงานระหว่างกัน

2.2 ภาคเอกชน

สำหรับภาคเอกชนขั้นแรกควรมีการพัฒนาความมุ่งมั่นระหว่างกันโดยมีการวางแผนร่วมกันผ่านสมาคมที่เกี่ยวข้อง อาทิ เช่น สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว หรือ หอการค้า ที่อยู่ในพื้นที่และ ผู้ประกอบการควรตั้งวิสัยทัศน์ ให้ชัดเจนในการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และดำเนินการตามแผน สร้างความชัดเจนในการสร้างความร่วมมือ กับ พันธมิตรทางธุรกิจ

นอกจากนี้ในส่วนของการสร้างความเชื่อใจระหว่างกันนั้น สามารถทำได้โดยเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะช่วยให้รู้จักผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน รวมทั้งการพัฒนาและส่งเสริมให้มีการทำกิจกรรมร่วมกันกับองค์กรอื่น ๆ นอกจากนี้เพื่อให้มีการสร้างความเชื่อใจระหว่างกันได้ควรสร้างการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่

2.3 ภาควิชาการ

สิ่งที่ภาควิชาการหรือภาคการศึกษาสามารถทำได้คือการสนับสนุนองค์ความรู้ และช่วยวางแผนทางการพัฒนาความร่วมมือทั้งการสร้าง ความเชื่อใจ ส่งเสริมแนวทางการสร้างความมุ่งมั่น และ ลดต้นทุนธุรกรรม โดยสนับสนุนการวางนโยบายของภาครัฐและเอกชน ด้วยการวิเคราะห์ทางวิชาการ หรือ งานวิจัยเชิงประจักษ์ รวมทั้ง เสนอแนะแนวทางการวางกลไกการพัฒนาความมุ่งมั่นระหว่างผู้ประกอบการ ด้วยการวิเคราะห์ทางวิชาการ นอกจากนี้ยังสามารถให้ความรู้กับภาคเอกชนให้ตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างความเชื่อใจ ร่วมพัฒนากิจกรรมในการสร้างความเชื่อใจระหว่างผู้ประกอบการ รวมทั้งจัดกิจกรรมบริการวิชาการโดยเน้นการสร้างองค์ความรู้และสอดแทรกกิจกรรมให้ผู้ประกอบการได้ทำ ความรู้จักกัน รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการพัฒนารูปแบบการทำงานที่ลดต้นทุนธุรกรรม

3. แนวทางการยกระดับพัฒนาความร่วมมือในแต่ละประเภท

จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมทั้ง 10 ประเภท นั้นอยู่ในระดับที่ต่ำ และ ต่ำมาก เพื่อเป็นการพัฒนาระดับของความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยว วัฒนธรรม โดยแนวทางที่นำเสนอมีพื้นฐานจากการข้อมูลในการสำรวจและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งออกเป็นการพัฒนาความร่วมมือใน 3 ระดับของห่วงโซ่อุปทาน คือ ต้นน้ำ (upstream collaboration) กลางน้ำ (mid-stream collaboration) และปลายน้ำ (downstream collaboration)

3.1 ความร่วมมือระดับต้นน้ำ (Upstream collaboration)

การสร้างความร่วมมือสามารถเริ่มจากการวางแผนการทำงานการตัดสินใจร่วมกัน และ การตกลงแบ่งผลประโยชน์และร่วมการรับผิดชอบ โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ การมีนโยบายที่ชัดเจน การวางเป้าหมายที่เข้าใจตรงกันวัดผลได้ การมีกลไกการทำงานร่วมกัน การมีระบบฐานข้อมูลและการสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System: DSS) การมีระบบการประมาณการผลตอบแทนและความเสี่ยง รวมทั้ง การมีระบบการจัดสรรผลประโยชน์และความเสี่ยงและแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน และเพื่อให้การพัฒนาความร่วมมือในระดับต้นน้ำมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลนั้นภาครัฐ ภาคเอกชน และ ภาควิชาการสามารถร่วมกันดำเนินโครงการดังนี้ได้

- 3.1.1 โครงการพัฒนาแผนแม่บทการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.1.2 โครงการหลักสูตรพัฒนาผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.1.3 โครงการจัดตั้งศูนย์สนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.1.4 โครงการศึกษาผลประโยชน์และความเสี่ยงของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E
- 3.1.5 โครงการจัดตั้งเครือข่ายการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

3.2 ความร่วมมือระดับกลางน้ำ (Mid-stream collaboration)

การสร้างความร่วมมือในระยะต่อไปคือการพัฒนาการทำงานในระหว่างการค้าดำเนินการการใช้ทรัพยากรร่วมกัน การแบ่งปันข้อมูล และ องค์ความรู้ระหว่างกัน ผ่านระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งมีแนวทางการพัฒนา เช่น การมีข้อตกลงแนวทางการใช้ทรัพยากรร่วมกัน การมีรูปแบบ กลไก การใช้ทรัพยากรร่วมกัน การมีระบบฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและสามารถใช้งานได้จริง การมีระบบการติดต่อสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การมีข้อตกลงในการสื่อสารที่เข้าใจตรงกันและสนับสนุนการตัดสินใจ การมีระบบการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge management) และ การมีรูปแบบในการแบ่งปันความรู้ระหว่างกัน (Knowledge sharing platform) เพื่อให้การพัฒนาความร่วมมือในระดับกลางน้ำมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลนั้นภาครัฐ ภาคเอกชน และ ภาควิชาการสามารถร่วมกันดำเนินโครงการดังนี้ได้

- 3.2.1 โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.2.2 โครงการหลักสูตรพัฒนาทักษะการสื่อสารผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.2.3 โครงการจัดตั้งศูนย์การจัดสรรทรัพยากรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E
- 3.2.4 โครงการศึกษาแนวทางการวางระบบสื่อสารระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3E

3.3 ความร่วมมือระดับปลายน้ำ (Downstream collaboration)

เมื่อมีการพัฒนาความร่วมมือในระดับต้นน้ำ ที่เป็นการวางแผนและการสร้างความตกลงร่วมกัน รวมทั้งการพัฒนาความร่วมมือในระดับกลางน้ำในการแลกเปลี่ยนทั้งข้อมูล องค์ความรู้และทรัพยากรร่วมกันแล้ว ผู้ประกอบการก็จะมีรากฐานที่ดีในการสร้างความร่วมมือในระดับปลายน้ำ

ดังนั้นการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E จะประสบความสำเร็จได้นั้นควรเริ่มต้นจากการสร้างความเชื่อใจ และ ความมุ่งมั่นเพื่อลดต้นทุนธุรกรรม และ สนับสนุนการพัฒนารูปแบบความร่วมมือตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 การนำเสนอแนวทางการพัฒนาความร่วมมือรูปแบบต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทาน

ที่	รูปแบบ	ตำแหน่ง	กรอบแนวทางการพัฒนา
1	การวางเป้าหมายร่วมกัน (Goal congruence)	ต้นน้ำ	การมีนโยบายที่ชัดเจน การวางเป้าหมายที่เข้าใจตรงกันวัดผลได้
2	การตัดสินใจร่วมกัน (Collaborative decision)	ต้นน้ำ	การมีกลไกการทำงานร่วมกัน การมีระบบฐานข้อมูลและการสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System: DSS)
3	การแบ่งผลตอบแทนอย่างเป็น ธรรม (Shared Benefits)	ต้นน้ำ	การมีระบบการประมาณการผลตอบแทน การมีระบบการจัดสรรผลประโยชน์และแนวทางที่ชัดเจน
4	การแบ่งความเสี่ยงอย่างเป็น ธรรม (Risk sharing)	ต้นน้ำ	การมีระบบการประมาณความเสี่ยง การมีระบบการจัดสรรความเสี่ยงและแนวทางที่ชัดเจน
5	การใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Pooled resources)	กลางน้ำ	การมีข้อตกลงแนวทางการใช้ทรัพยากรร่วมกัน การมีรูปแบบ กลไก การใช้ทรัพยากรร่วมกัน
6	การแบ่งปันข้อมูล (Information sharing)	กลางน้ำ	การมีระบบฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและสามารถใช้งานได้จริง
7	การสื่อสารร่วมกัน (Collaborative communication)	กลางน้ำ	การมีระบบการติดต่อสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การมีข้อตกลงในการสื่อสารที่เข้าใจตรงกันและสนับสนุนการตัดสินใจ
8	การแบ่งปันความรู้ (Knowledge sharing)	กลางน้ำ	การมีระบบการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge management) และ การมีรูปแบบในการแบ่งปันความรู้ระหว่างกัน (Knowledge sharing platform)
9	การลงทุนร่วมกัน (Dedicated investment)	ปลายน้ำ	การมีระบบการประเมินโอกาสการลงทุนร่วมกัน การมีรูปแบบการพัฒนาโครงการร่วมกัน การมีระบบตรวจสอบความคุ้มค่าในการลงทุนร่วม
10	การทำกิจกรรมร่วมกัน (Joint activities)	ปลายน้ำ	การมีกลไกในการพัฒนาการทำกิจกรรมร่วมกัน ผ่านสมาคมที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจจะมีอยู่แล้วหรือเกิดขึ้นใหม่ การมีการสนับสนุนกิจกรรมให้ผู้ประกอบการได้มีส่วนร่วม

ในท้ายที่สุดทางคณะผู้วิจัยมีข้อสรุปว่า การพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการนั้นจำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการท่องเที่ยว โดยเฉพาะความร่วมมือในภาคชุมชน และการสนับสนุนจากภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และมีรูปแบบของความร่วมมือระหว่างภาคส่วนทั้ง 3 ส่วนหลัก หรือที่เรียกว่า Triple Helix โดยมีหน่วยงานหลัก ๆ ดังนี้

ภาครัฐ	ราษฎร์ - เอกชน	วิชาการ
ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด	เครือข่ายการท่องเที่ยวโดยชุมชน	สถาบันระดับอาชีวศึกษา
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือเขต 1	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
กระทรวงวัฒนธรรม	หอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
กระทรวงคมนาคม	สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว เชียงใหม่ เชียงราย	สถาบันอบรมฝีมือฯ
กระทรวงแรงงาน	สมาคมมัคคุเทศก์	โรงเรียนของรัฐบาล
กระทรวงต่างประเทศ	สมาคมท่องเที่ยวไทยจีน	โรงเรียนเอกชน
องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	ภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง	ปราชญ์ชาวบ้าน

ภาพที่ 5-1 เครือข่ายความร่วมมือ Triple Helix ในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง

R3E

ที่มา: สังเคราะห์จากข้อมูลการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2555). เส้นทาง R3A ถนนคนอาเซียน. AEC News Alert.
- กรวรรณ สังขกร, จักรี เตชะวารี และ กาญจนา จีรัตน์. (2556). พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนยุคใหม่: กรณีศึกษานักท่องเที่ยวจีนในจังหวัดเชียงใหม่. สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- คมสัน สุริยะ. (2548). เส้นทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ธงชัย ภูวนาถวิจิตร. (2554). ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการบนเส้นทางยุทธศาสตร์ R3A (เชียงใหม่ - คุณหมิง). ดุษฎีนิพนธ์. มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
- ทรงฤทธิ์ โพนเงิน. (2556). จีนเริ่มสร้างทางรถไฟเชื่อมลาว-ไทย-อาเซียน. AEC Tourism Thailand. กรมการท่องเที่ยว.
- เชียงใหม่นิวส์ . 2556. ภาพการลงทุนเชียงใหม่ของคึกคัก รับเปิดสะพาน.(ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: <http://www.chiangmainews.co.th/page/?p=157828>. สืบค้นวันที่ 18 ธันวาคม 2556.
- ธิดา พัทธธรรม. (2556). บทบาทของประเทศไทยในการส่งเสริมการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานใน AEC. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา www.efa.or.th/images/stories/file/2012/ppt4/2013-05-30.pdf. (9 ตุลาคม 2556)
- ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์. (2555). พจนานุกรมการจัดการและเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Dictionary of Logistics and Supply Chain Management and Economics). Supply Chain Economics Research Centre คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์. (2555). [การจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยว คืออะไร?](#) Supply Chain Economics Research Centre คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ อัครพงศ์ อ้นทอง และ มิ่งสรรพ ขาวสอาด. (2549). การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม: กรณีศึกษาจังหวัดเชียงใหม่. สถาบันวิจัยสังคมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มิ่งสรรพ ขาวสอาด. (2555). เชียงรายกับชีวิตที่กำลังจะเปลี่ยนไป. มติชนรายวัน. วันที่ 28 พฤศจิกายน. หน้า 6.
- มิ่งสรรพ ขาวสอาดและคณะ. (2550). โครงการพัฒนาการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงปีที่ 3: การเปรียบเทียบเชิงโลจิสติกส์. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เทิดชาย ช่วยบำรุง (2557) การท่องเที่ยวไทยท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง การประชุมสมคมนักวิชาการ การท่องเที่ยว (ประเทศไทย) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) 2 พฤษภาคม 2557.
- สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ. (2555). "โลจิสติกส์ไทย-ยูนิคาน" กับโอกาสเจาะตลาดจีน ตะวันตก. สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2547). ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2549. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย. แหล่งที่มา (ระบบออนไลน์)

<http://www.nesdb.go.th/national/competitiveness/attach/MasterPlan-Draft.pdf> (22 พฤศจิกายน 2549)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2549. นิยามการบริหารจัดการโลจิสติกส์. แหล่งที่มา (ระบบออนไลน์)
<http://www.nesdb.go.th/national/competitiveness/attach/data43.ppt> (22 พฤศจิกายน 2549)

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2555. เส้นทาง R3A ถนนคนอาเซียน. AEC News Alert. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา www.dtn.go.th/filesupload/26_Sep_2012.pdf (22 สิงหาคม 2556).
ชูลีพร บุตรโคตร. 2556. จีนรับและสะพาน'ลาว-เชียงของ' ทุนยักษ์รอเขมือบ-ท้องถิ่นตาปริบ จีนขวางสินค้า-ส่ง'จีเอ็มโอ'ดีไทย. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา:

<http://transbordernews.in.th/home/?p=1962>. สืบค้นวันที่ 18 ธันวาคม 2556.

ทรงฤทธิ์ โพนเงิน. 2556. จีนเริ่มสร้างทางรถไฟเชื่อมลาว-ไทย-อาเซียน. AEC Tourism Thailand
ธิดา พัชธรธรรม. 2556. บทบาทของประเทศไทยในการส่งเสริมการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานใน AEC. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา www.efa.or.th/images/stories/file/2012/ppt4/2013-05-30.pdf. (9 ตุลาคม 2556).

ฐานเศรษฐกิจ. 2556. ส่งยุทธศาสตร์โลจิสติกส์นครคุณหมิง: ช่องทางกระจายสินค้าไทยภาคเหนือสู่จีน. 33(2880). (ระบบออนไลน์).

แหล่งที่มา: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/articles/detail.php?BLOCK_ID=70&SECTION_ID=532&ELEMENT_ID=13134. สืบค้นวันที่ 27 มกราคม 2557.

ประชาชาติธุรกิจ. 2550. มธ.จับมือ มช.เจาะลึกเส้นทาง R3A-R3E สสำรวจระบบโลจิสติกส์รับFTA อาเซียน-จีน. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา www.thaifta.com/thaifta/NewsFTA/NewsFTA2/tabid/156/.../Default.aspx (22 กันยายน 2556).

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. 2555. เล็งผูกมอเตอรเวย์เชียงใหม่-เชียงราย 150 กม. หวังร่นระยะทางขนส่ง. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1355383437&grp_id=10&cat_id=00 (22 กันยายน 2556).

มติชนออนไลน์. 2556. ก่อสร้างสะพานน้ำโขงแห่งที่ 4 สูดียึดเยื้อ คุลกาการเผยยอดการค้าเพิ่มสูง. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1372567049&grp_id=03&cat_id=03 (9 ตุลาคม 2556).

เดลินิวส์. 2555. R3A ความหวังของเชียงราย. (ระบบออนไลน์).

แหล่งที่มา:<http://www.dailynews.co.th/Content/economic/4275/R3A+%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%AB%E0%B8%A7%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A2>. สืบค้นวันที่ 22

มกราคม 2557.

ไทยรัฐ. 2557. โอดเปิดสะพานมิตรภาพ 4 กระทบการค้าเชียงของ. (ระบบออนไลน์).

แหล่งที่มา:<http://www.thairath.co.th/content/eco/393850>. สืบค้นวันที่ 25 มกราคม 2557.

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2557). ศักยภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยต่อโอกาสในการใช้เส้นทางเศรษฐกิจ R3A ประตุการค้าของไทยสู่กลุ่มประเทศ GMS. (ระบบออนไลน์).

แหล่งที่มา:<http://www.freightmaxad.com/magazine/?p=5848>. สืบค้นวันที่ 25 มกราคม 2557.

ธงชัย ภูวนาถวิจิตร. 2553. ยุทธศาสตร์การพัฒนากองต่อเรือเชิงบูรณาการ บนเส้นทางยุทธศาสตร์ R3A (เชียงราย - คุณหมิง). ปรัชญาดุสิตบัณฑิต สาขาวิชาสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. 2556a. กลุ่มทุนธุรกิจแห่บุก "เชียงของ" รับสะพานแม่น้ำโขง 4 – อาเซียน.

(ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา:http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1372923087. สืบค้นวันที่ 18 มกราคม 2557.

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. 2556b. ส่อง "เชียงของ-ลาว-คุณหมิง" เจาะ R3A ยุทธศาสตร์ไทยรับ AEC. (ระบบออนไลน์).

แหล่งที่มา:http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1359347778. สืบค้นวันที่ 18 มกราคม 2557.

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. 2556c. สะพานโขง 4 ปลุกโลจิสติกส์ R3A คึก ขงปลดปล่อยรถบรรทุกสินค้าเข้า-ออกด่านพรมแดน. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1387130902. สืบค้นวันที่ 18 มกราคม 2557.

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. 2556d. เปิดสะพานข้ามโขงเชียงของ "ลงทุน-ค้าขายแดน-ท่องเที่ยว" รับอานิสงส์เต็มร้อย. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1386745088. สืบค้นวันที่ 18 มกราคม 2557.

ปรารณา บุญญฤทธิ์. 2552. เปิดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมตามเส้นทาง R3: ถนนสายเศรษฐกิจเชื่อมโยงไทย-ลาว-เมียนมา-จีน. วารสารเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 5(15), 1-5.

สกาวรัตน์ ศิริมา. 2555. สะพานข้ามโขงแห่งที่ 4 ดันการค้าไทย-ลาวพุ่ง 3 เท่า. กรุงเทพธุรกิจ. 26 (8847), 6.

สยามธุรกิจ. 2555. ทอท.ปิ่นเชิงรายทาบ'ฮับอาเซียน'2 ปียอดพุ่ง1.3 ล. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา http://www.dbdlogistics.com/news_detail.html?masterid=111#sthash.CcOOi3eM.dpuf(22 กันยายน2556).

สถาบันขงจื้อ. 2554. จาริตประเพณี. ค้นหาเมื่อ 26 ตุลาคม 2556,จาก http://thai.chinese.cn/chineseculture/article/2011-07/12/content_296062.html.
สวท.แพร่ 2556. หอการค้าแพร่คัดค้านเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ไม่ผ่านสถานีเด่นชัย. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา <http://region3.prd.go.th/ct/news/viewnews.php?ID=130609132039> (10 ตุลาคม 2556).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2547. Summary of Thailand Competitiveness Matrix. 15 ธันวาคม 2547.
[Online]<URL=http://www.nesdb.go.th/portals/0/tasks/dev_ability/cmu/6/1547-S~1.PDF>(10 ตุลาคม 2556).

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ. 2555. " โลจิสติกส์ไทย-ยูนนาน " กับโอกาสเจาะตลาดจีนตะวันตก. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.ditp.go.th/index.php/market/main-asia-china/asia-china-country-name/asia-china-ch/cn-business-opportunities?aid=69296> (22กันยายน 2556).

ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน. 2556. สะพานข้ามโขงแห่งใหม่:ความหวังที่จะเป็นประตูเชื่อมการค้าอาเซียน-จีนตอนใต้. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/articles/detail.php?IBLOCK_ID=70&SECTION_ID=13469&ELEMENT_ID=13469. สืบค้นวันที่ 25 มกราคม 2557.

ภาษาอังกฤษ

A good place to visit Wenhua Xiang. (2010). Retrieved October 26, 2013, from http://foreign.ynufe.edu.cn/eng/html/Living_in_Kunming/20110530/141.html.

ASTVผู้จัดการออนไลน์. 2548. สแกนหาถักนิตในคุนหมิง. ค้นหาเมื่อ 23 ตุลาคม 2556, จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9480000073856>.

ADB. 2010. STRATEGY and ACTION PLAN for the GREATER MEKONG SUBREGION NORTH-SOUTH ECONOMIC CORRIDOR
[Online]<URL=<http://adb.org/sites/default/files/pub/2010/gms-north-south-action-plan.pdf>>(10 ตุลาคม 2556).

- AEC News. 2556. สิบสองปันนา. (ระบบออนไลน์).แหล่งที่มา: <http://www.aecnews.co.th/aec/read/632> สืบค้นวันที่ 12 มกราคม 2557.
- ASTV ผู้จัดการรายวัน. 2554. ค้าไทย-จีนผ่าน r3a บูมรับโขงแห้ง. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา:<http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9540000022614>. สืบค้นวันที่ 12 มกราคม 2557.
- ASTV ผู้จัดการรายวัน. 2557. “ทุ่งเศรษฐี”ฟื้น-ราคาที่ดินพุ่งรับ“ข้าวมิดตะพาน 4” (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา:<http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9570000000012>. สืบค้นวันที่ 20 มกราคม 2557.
- ASTV ผู้จัดการรายวัน. 2557. กลุ่มทุนจีนรุกทุกระดับ! คุม“คุน-มั่ง กงลู่”ผ่านสะพานข้ามโขง. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา:<http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9570000000012>. สืบค้นวันที่ 20 มกราคม 2557.
- ASTV ผู้จัดการออนไลน์. 2556. บขส.เปิดเดินรถข้ามสะพานมิตรภาพ 4 ไทย-ลาว เชื่อมเชียงใหม่-เชียงใหม่-บ่อแก้ว (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: <http://www.manager.co.th/iBizchannel/viewNews.aspx?NewsID=9560000152974>. สืบค้นวันที่ 20 มกราคม 2557.
- Brook, T. 2005, Collaboration: Japanese Agents and Local Elites in Wartime China Boston: Harvard University Press. เข้าถึงจากGoogle book<URL=http://www.amazon.com/Collaboration-Japanese-Agents-Elites-Wartime/dp/0674015630/ref=sr_1_1?s=books&ie=UTF8&qid=1407588587&sr=1-1&keywords=9780674015630>(เข้าถึงเมื่อวันที่1 กุมภาพันธ์ 2557).
- CCTS China Travel. (n.d.). Kunming Food. Retrieved October 24, 2013, from <http://www.cctsbeijing.com/china-travel-guide/city/kunming/food.html>
- Changson, P. 2014. Thailand set to boom as GMS logistics hub under AEC, Study finds. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: <http://www.nationmultimedia.com/business/Thailand-set-to-boom-as-GMS-logistics-hub-under-AE-30225957.html>. สืบค้นวันที่ 11 มีนาคม 2557.
- China Connection Tours. (n.d.). Yunnan Nationalities Village. Retrieved October 24, 2013, from <http://www.china-tour.cn/Kunming/Yunnan-Nationalities-Village.htm>
- China Highlights. (2012). Kunming Location Map. Retrieved October 24, 2013, from <http://www.chinahighlights.com/kunming/map.html>
- Colorful-China Travels and Tours. (n.d.). Kunming (Spring City). Retrieved October 24, 2013, from <http://www.colorfulchina.com/Yunnan-Travel-Destination-Kunming.html>.

- Daderot. (2011). Food for sale-Kunming, Yunnan. Retrieved October 25, 2013, from http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Food_for_sale_-_Kunming,_Yunnan_-_DSC03371.JPGhtml
- Dickman, S. (1996). Tourism: An introductory text 2nd.ed. Sydney: Hodder Education
- Eimer, D. 2014. China's 120 mph railway arriving in Laos. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/laos/10572583/Chinas-120mph-railway-arriving-in-Laos.html>. สืบค้นวันที่ 8 มีนาคม 2557.
- Frommermedia LLC. (2013). Wenhua Xiang. Retrieved October 26, 2013, from <http://www.frommers.com/destinations/kunming/attractions/632933>.
- Google maps. (2013). 文化巷昆明. Retrieved October 24, 2013, from <https://maps.google.co.th/maps?q=文化巷昆明>.
- HKTDC Research (2015) Thailand: ASEAN's Key Logistics Hub. 23rd April. [Online]<URL=<http://hkmb.hktdc.com/en/1X0A25UR/hktdc-research/Thailand-ASEAN%E2%80%99s-Key-Logistics-Hub>> and [Online]<URL=<http://imageck.com/94671095-logistics-market-the-country-s-emerging-role-as-asean-s-logistics-hub.html>> (Accessed on 30th April 2015).
- Horton, C. (2007). Kunming named China's 'Solar City'. Retrieved October 24, 2013, from http://www.gokunming.com/en/blog/item/295/kunming_named_chinas_solar_city.
- Joint Fact-finding Survey on R3A route. (2007). [Online] <http://en.oncb.go.th/document/act-R3A-2011-0307.htm> (16 January 2014).
- Kunming Changshui International Airport. (2013). Retrieved October 26, 2013, from http://www.arup.com/Projects/Kunming_Changshui_International_Airport.aspx
- Kunming History. (n.d.). Retrieved October 26, 2013, from <http://www.golf-kunming.com/visit-kunming/kunming-history/>.
- Lots like love. 2554. แบกเป้ ลุยเดี่ยว เที่ยวยูนนาน ตอนที่4 หยวนหยาง นาขั้นบันไดและสังคมในอุดมคติ. ค้นหาเมื่อ 26 ตุลาคม 2556, จาก <http://www.oknation.net/blog/lotslikelove/2012/05/08/entry-1>
- Magnusson, L. 2014. Laos enjoys land-linked era. TTR Weekly. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: 23 January. <http://www.ttrweekly.com/site/2014/01/laos-enjoys-land-linked-era/>. สืบค้นวันที่ 9 มีนาคม 2557.
- Marcia. (2010). Kunming-The Spring City. Retrieved October 23, 2013, from <http://rnrblog.roughandreadytours.net/2010/03/kunming-spring-city.html>

- Megbryson. (2007). Kunming Taxi. Retrieved October 25, 2013, from <http://www.flickr.com/photos/megbryson/2256826968/>
- Minds Abroad. (2008). Stone Forest. Retrieved October 23, 2013, from <http://www.mindsabroad.com/GENERAL/Day-Trips-Near-Kunming.htm>.
- Moonfleet. 2554. ถนนคนเดิน จินปู้หลู่ หรือ ถนน ม้าทอง ไก่มรกต แห่ง นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน. ค้นหามื่อ 23 ตุลาคม 2556, จาก <http://www.bloggang.com/viewdiary.php?id=moonfleet&month=06-2011&date=10&group=163&gblog=113>.
- Scarpino, M. (2010) Tourism Systems: An Analysis of the Literature for Improved Sustainable Development [Online]<URL=http://www.tourgune.org/uploads/tinymce/filemanager/ConferenciaTourismSystems_SubntlDevpmt_Shelly072010.pdf>
- Sten. (n.d.). Guangdong Seafood Restaurant. Retrieved October 23, 2013, from <http://www.localyte.com/attraction/47266—Guangdong-Seafood-Restaurant—China--Yunnan--Kunm>.
- The Nation. 2013. Laos trumpets transport success. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา:<http://www.nationmultimedia.com/aec/Laos-trumpets-transport-success-30201498.html>. สืบค้นวันที่ 3 มีนาคม 2557.
- Thiengburanathum, P., Banomyong, R and Sopadang, A. 2549. The Impacts of Kunming-Bangkok Express Way: Logistics Channel Analysis. การประชุมสัมมนาเชิงวิชาการประจำปี 2549 การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ครั้งที่ 6.
- Travel Impact Newswire. 2014. TAT to maintain arrivals and revenue targets, revise strategic plan. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา: <http://www.travel-impact-newswire.com/2014/02/tat-to-maintain-arrivals-and-revenue-target-revise-strategic-plan/#axzz2w6nkuNT4>. สืบค้นวันที่ 3 มีนาคม 2557.
- Wikipedia. (2013). Kunming-Singapore Railway. Retrieved October 23, 2013, from http://en.wikipedia.org/wiki/Kunming%E2%80%93Singapore_Railway
- Wikipedia. (2013). Stone Forest. Retrieved October 24, 2013, from http://en.wikipedia.org/wiki/Stone_Forest
- Wikipedia. (2013). 2008 kunming bus bombings. Retrieved October 26, 2013, from http://en.wikipedia.org/wiki/2008_kunming_bus_bombings

Wikipedia. (2013). 2008 Transport in Yunnan. Retrieved October 26, 2013, from
http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Yunnan

Wikipedia. (2013). Kunming. Retrieved October 24, 2013,
from <http://en.wikipedia.org/wiki/Kunming>.

ภาคผนวก

1. เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย

แบบสอบถาม 5 ฉบับ จำแนกตามประเภทธุรกิจท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

- 1.1. แหล่งท่องเที่ยวและการนำเที่ยว
- 1.2. การเดินทางขนส่ง
- 1.3. ที่พักและโรงแรม
- 1.4. ภัตตาคารและร้านอาหาร
- 1.5. ร้านจำหน่ายของที่ระลึก

2. ฐานข้อมูลห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E

- 2.1 ฐานข้อมูลการพัฒนาสาธารณูปโภคเส้นทาง R3A
- 2.2 ฐานข้อมูลโครงสร้างการท่องเที่ยวคุณหมิง
- 2.3 ฐานข้อมูลโลจิสติกส์การท่องเที่ยววัฒนธรรม R3A

3. รูปภาพระหว่างดำเนินการศึกษา และการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา

วันที่ / /



เลขที่.....

แบบสอบถามผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมเส้นทาง R3E/R3A

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการวิจัย “การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E/R3A” โดย ศูนย์วิจัยเชิงรุก (SCERC: Supply Chain Economics Research Centre) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยได้รับทุนวิจัยจาก เครือข่ายบริหารงานวิจัยแห่งชาติ ข้อมูลที่ได้จะนำไปใช้วิเคราะห์ทางวิชาการเพื่อพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยว ทางคณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ตอบแบบสอบถามนี้ หากมีข้อสงสัยประการใดสามารถติดต่อได้ที่หัวหน้าโครงการโดยตรง

อาจารย์ ดร.ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ (e-mail: me@pairach.com)

หัวหน้าโครงการวิจัย ศูนย์วิจัยเชิงรุก คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ส่วน ก. ข้อมูลทั่วไปของธุรกิจ

1. ประเภทกิจการของท่าน ☐ ที่พัก ☐ ร้านอาหาร ☐ ขนส่งผู้โดยสาร ☐ ของที่ระลึก ☐ นำเที่ยว ☐

อื่น ๆ (โปรดระบุ)

2. สถานที่ตั้งของธุรกิจ อำเภอ จังหวัด ประเทศ

3. อายุของธุรกิจ เดือน ปี

4. จำนวนพนักงาน คน ไทยคน | ลาวคน | จีน คน

5. ท่านมีความร่วมมือกับธุรกิจประเภทใดบ้าง

โปรดเลือกธุรกิจที่ท่านร่วมมือด้วย (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ และ กรุณายกตัวอย่างความร่วมมือกับธุรกิจนั้น ๆ

☐ ที่พัก มีความร่วมมือด้าน

☐ ร้านอาหาร มีความร่วมมือด้าน

☐ ขนส่งผู้โดยสาร มีความร่วมมือด้าน

☐ ของที่ระลึก มีความร่วมมือด้าน

☐ นำเที่ยวมีความร่วมมือด้าน

☐ อื่น ๆ (ระบุ) มีความร่วมมือด้าน

ส่วน ข. ผลการดำเนินงานของธุรกิจ (7P)

ธุรกิจของท่านมีผลการดำเนินการในแต่ละด้านในระดับใดบ้าง (กรุณาประเมินตนเอง ตามประสบการณ์)

ผลการดำเนินงาน	ระดับของความสำเร็จของธุรกิจ						
	ดีที่สุด	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ไม่ค่อยดี	ไม่ดี	แย่ที่สุด
(1) เพิ่มยอดขาย	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(2) ลดต้นทุนให้ลดลง	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(3) ส่วนแบ่งการตลาด	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(4) ความพึงพอใจของลูกค้า	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(5) ความสัมพันธ์ต่อชุมชน	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(6) การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(7) สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

ส่วน ค. ส่วนประสมทางการตลาด (7P)

ธุรกิจของท่านมีการร่วมมือกับธุรกิจอื่นในการพัฒนาคุณภาพของส่วนประสมทางการตลาดทั้ง 7 ข้อในระดับใดบ้าง (กรุณาประเมินตนเอง ตามประสบการณ์)

ส่วนประสมการตลาด	ระดับของความร่วมมือกับธุรกิจอื่น ๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพ						
	เป็นประจำ	บ่อย ๆ	บ่อย	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก	ไม่มีเลย
(1) การบริการ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(2) ราคา	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(3) ช่องทางการจำหน่าย	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(4) การส่งเสริมการตลาด	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(5) พนักงาน	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(6) กระบวนการ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(7) สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

ส่วน ง. กลยุทธ์การสร้างความร่วมมือ (Collaborative Strategies)

ธุรกิจของท่านมีการร่วมมือกับธุรกิจอื่นแบบใดบ้าง (กรุณาประเมินตนเอง ตามประสบการณ์)

กลยุทธ์การสร้างความร่วมมือ	ระดับของความร่วมมือกับธุรกิจอื่น ๆ						
	เป็นประจำ	บ่อย ๆ	บ่อย	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก	ไม่มีเลย
(1) การวางแผนความร่วมมือ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(2) การแบ่งปันข้อมูล	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(3) การทำกิจกรรมร่วมกัน	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(4) การลงทุนร่วมกัน	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(5) การสื่อสารร่วมกัน	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(6) การแบ่งผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(7) การแบ่งความเสี่ยงอย่างเป็นธรรม	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(8) การแบ่งปันความรู้	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(9) การตัดสินใจร่วมกัน	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(10) การแบ่งปันทรัพยากรร่วม	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

ส่วน จ. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ท่านมีข้อเสนอใด ๆ บ้างที่จะช่วยพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการบนเส้นทาง R3E/R3A ได้บ้าง

.....

.....

☐☐☐☐☐ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ☐☐☐☐☐

ภาคผนวก ภาพกิจกรรมในโครงการวิจัย

ภาพการนำเสนอผลการวิจัยในการจัดทำแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวใน 8 จังหวัดภาคเหนือตอนบน



ภาพผลการวิจัยที่นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ
ประธานคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยวของสภาผู้แทนราษฎรไทย (สภาผู้
แทนราษฎร) เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ณ ห้องประชุม ๒๐๑ อาคาร
โกลด์แลนด์ โรงแรมโกลด์แลนด์ไฮแลนด์เชียงใหม่ ๒ (เชียงใหม่) (เชียงใหม่)
จังหวัด เชียงใหม่

วันที่ ๒๕
ณ สภาผู้แทนราษฎร อาคารเมืองเชียงใหม่
วันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๗ เวลา ๐๙:๐๐ - ๑๒:๓๐ น.

ภาพผลการวิจัยที่นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ
ประธานคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยวของสภาผู้แทนราษฎรไทย (สภาผู้
แทนราษฎร) เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ณ ห้องประชุม ๒๐๑ อาคาร
โกลด์แลนด์ โรงแรมโกลด์แลนด์ไฮแลนด์เชียงใหม่ ๒ (เชียงใหม่) (เชียงใหม่)
จังหวัด เชียงใหม่

สื่อสังคม
Social Local Mobile

ประโยชน์ที่ผู้เกี่ยวข้องจะได้รับ

1. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
2. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
3. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
4. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
5. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
6. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
7. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ
8. ผู้ประกอบการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่นๆ

เวลา	กิจกรรม
08.30-09.00	ลงทะเบียน
09.00-09.15	ประธานเปิดงานและกล่าวต้อนรับ
09.15-09.30	ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิจัย
09.30-10.00	การอภิปรายและซักถาม
10.00-10.30	การนำเสนอผลการวิจัย
10.30-11.00	การนำเสนอผลการวิจัย
11.00-11.30	การนำเสนอผลการวิจัย
11.30-12.00	การนำเสนอผลการวิจัย
12.00-12.30	การนำเสนอผลการวิจัย
12.30-13.00	การนำเสนอผลการวิจัย

หมายเหตุ

1. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
2. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
3. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
4. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
5. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
6. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
7. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ
8. การนำเสนอผลการวิจัยของคณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และ ประธานคณะกรรมาธิการ



ภาพการหารือร่วมกับภาคเอกชนในพื้นที่วิจัย



หารือร่วมกับหอการค้าเชียงราย



หารือร่วมกับสมาคมท่องเที่ยว

ภาพการหารือร่วมกับภาครัฐ (สถานกงสุลไทยประจำนครคุนหมิง) และเอกชน (หอการค้าจังหวัดเชียงราย) ในการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E ในการจัดงาน Thai Cultural Festival ณ นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีน



ประชุมร่วม กงสุล-หอการค้า-นักวิจัย



นักวิจัยหารือร่วมกับ กงสุลใหญ่ คุนหมิง

ภาพการเข้าพบหารือกับพาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่ในการพัฒนาด้านชายแดนและการท่องเที่ยวชายแดน



หารือแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวชายแดน กับ ท่านพาณิชย์ จังหวัดเชียงใหม่

ภาพการเข้าร่วมประชุมวิชาการนานาชาติและการนำเสนอผลงานวิจัยในการประชุมวิชาการนานาชาติ
ด้านการท่องเที่ยว ณ Kunming Normal University ณ นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน
จีน



29th October - arrival and registration
30 & 31st - conference programme
1st November - optional excursion

Keynote speakers

- Professor Susanne Becken, Professor of Sustainable Tourism at Griffith University, Australia
- Mr. Alain Dupeyron, Head of Tourism at the OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)
- Professor Kevin Hannam, Professor of Tourism Mobilities, Leeds Metropolitan University, UK
- Professor Leo Jago, Australia's Chief Economist for Tourism and General Manager of Tourism Research Australia
- Mr. Stephen Phillips, Chief Executive, China-Britain Business Council (CBBC), UK
- Professor Haiyan Song, Chair Professor and Associate Dean of the School of Tourism and Hotel Management, Hong Kong Polytechnic University, Hong Kong
- Professor Rhonda Thomas, Professor of Tourism and Events Policy, Leeds Metropolitan University, UK
- Professor Honggang Xu, Deputy Dean of School of Tourism Management, Sun Yat Sen University, China

Key dates (2014)

- Deadline for Abstract Submission: 30 April
- Deadline for submitting full papers (optional): 31 July
- Registration opens: 15 June

The International Conference on Sustainable Tourism, Events Planning and Policy, 2014

Call for papers

The conference is being organised by the Sino-UK Centre for Research in Events and Tourism (SUCRET). SUCRET is a collaborative research centre comprised of the International Centre for Research in Events, Tourism and Hospitality (ICRETH) at Leeds Metropolitan University (UK), Yunnan Normal University (China) and the Yunnan Education Centre For International Exchange of Yunnan Provincial Department of Education (China).

This conference aims to demonstrate the linkages between sustainable tourism and events policy making.

Conference themes

- Sustainable tourism
- Events Planning and Policy

(more information is available on the Conference website www.2014sucretconference.com)



Why should you attend this conference

- The conference is in collaboration with the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) and China-Britain Business Council (CBBC) and brings together academic researchers and industry practitioners.
- Yunnan province is rich in tourism resources and is making progress in sustainable tourism development. This conference offers a platform for idea exchanges between Chinese scholars and those from outside of China.
- The conference offers an opportunity to showcase tourism and events research.
- Excellent opportunities for presenters to publish papers in the following journals:

Journal of China Tourism Research
Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events
Tourism and Hospitality Research
International Journal of Event and Festival Management
Tourism Tribune



LEEDS METROPOLITAN UNIVERSITY
International Centre for Research in Events, Tourism and Hospitality



云南师范大学
YUNNAN NORMAL UNIVERSITY



OECD



China-Britain Business Council
中英贸易协会

Queries about papers can be sent to sucret@leedsmet.ac.uk
For more information, please visit: www.2014sucretconference.com

กำหนดการการลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ อ.เขียงของ จ.เขียงราย



กำหนดการ R3A Cultural Tourism Trip – July 2014

คณะนักวิจัย

- | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| 1. นางสาว จารุณี สุนทรนาถ | SCERC คณะเศรษฐศาสตร์ | มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ |
| 2. นางสาว วาสิฏฐิ์ มูลพิมพ์ | SCERC คณะเศรษฐศาสตร์ | มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ |
| 3. นางสาว ปราณณา จันทนสกุลวงศ์ | SCERC คณะเศรษฐศาสตร์ | มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ |

วันที่	เวลา	กิจกรรม	หมายเหตุ
4 กรกฎาคม 2557	17:00 -20:30 น.	เดินทาง เชียงใหม่ → เชียงราย โดย รถตู้ (พินท์)	(แวะพักรับประทาน อาหารเย็น)
	21:00 น.	เข้าพักที่ โรงแรมคำตนา อ.เมือง จ.เชียงราย	
5 กรกฎาคม 2557	07:00 – 9:00 น.	เดินทางจาก อ.เมือง จ.เชียงราย → อ. เชียงของ	
	09:30 – 12:00 น.	เข้าไปสำรวจด้าน และ เมืองห้วยทราย ทางเรือ และสำรวจด้านสะพานมิตรภาพ	
	12:00 – 13:00 น.	รับประทานอาหารเที่ยง ณ เชียงของ	
	13:00 – 16:00 น.	สำรวจแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ณ เชียงของ	
	17:00 – 20:00 น.	สำรวจ ถนนวัฒนธรรมเชียงของ	รับประทานอาหาร
	21:00 น.	เข้าพักที่โรงแรมเชียงของ ทีค	
6 กรกฎาคม 2557	07:00 – 8:00 น.	รับประทานอาหารเช้า	
	08:00 – 12:00 น.	เข้าไปสำรวจด้านทางสะพานมิตรภาพ	
	12:00 – 13:00 น.	รับประทานอาหารเที่ยง	
		สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และ แจก แบบสอบถาม เชียงราย	
		รับประทานอาหารเย็น	
7 กรกฎาคม 2557	8:00 – 17:00 น.	เชียงของ → เชียงราย → เชียงใหม่ โดย รถตู้	อาจจะแวะเชียงแสน หรือ อ.เมือง จ.เชียงราย ระหว่าง ทาง

ภาพการประชุม สัมมนาแลกเปลี่ยนขับเคลื่อนแผนงานวิจัย
การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการการท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรมในเส้นทาง R3E/R3A
เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
วันที่ 30 มกราคม 2557 เวลา 09.00 น.-12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรม เชียงของทีคการ์เด็น



ภาคผนวก

การสร้างความร่วมมือภายในโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรม R3A ของกงสุลไทยในคุนหมิง

การที่ตำแหน่งกงสุลมีฐานะเป็นตัวแทนรัฐบาลและกลุ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของไทยอย่างเป็นทางการทำให้กงสุลสามารถแสดงบทบาทที่สำคัญที่การสร้างความร่วมมือภายในโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมได้หลายด้าน ได้แก่

1. การเป็นตัวกลาง (Intermediaries) อย่างเป็นทางการของรัฐบาลไทยในการสื่อสารข้อมูลอย่างสร้างสรรค์ระหว่างรัฐและกลุ่มธุรกิจของทั้งไทยและจีน
2. เป็น intelligence unit ที่คอย monitor ข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวหรือผู้บริโภคชาวจีน แนวโน้มการปรับเปลี่ยนโครงสร้างตลาดจีน และหาช่องทางการตลาดเพื่อสนับสนุนให้กับผู้ประกอบการไทย
3. เป็น Coordinator ที่ผู้ประกอบการในโซ่อุปทานให้ความเชื่อมั่นและกล้าที่จะให้ความร่วมมือในระดับสูง เช่น สามารถทำให้ผู้ประกอบการมาร่วมมือกันในการวางแผนงานที่กลุ่มผู้ประกอบการและกงสุลจะดำเนินงานร่วมกันภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด

ทีมวิจัยแนะนำโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่เกี่ยวกับประเทศจีน และผลการศึกษาเบื้องต้น

1. ผลกระทบนักท่องเที่ยวจีนในเชียงใหม่ในมุมมองของคนเชียงใหม่ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสามารถชดเชยผลกระทบทางสังคมได้อย่างสมราคา แม้แต่ผู้ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับอาชีพท่องเที่ยวก็ยอมรับผลกระทบทางสังคมจากนักท่องเที่ยวจีนด้วยตระหนักถึงความสำคัญของนักท่องเที่ยวจีนต่อเศรษฐกิจเชียงใหม่

2. การพัฒนาการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่ม SoLoMo: social local mobile ซึ่งเป็นการเดินทางโดยนักท่องเที่ยวค้นหาข้อมูลผ่านทางอุปกรณ์สื่อสารแบบพกพา เช่น โทรศัพท์มือถือ (mobile phones) ระหว่างเที่ยว ใช้ social media เป็นแหล่งอ้างอิง ใช้ location-based searching ในการหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

แนวคิดและกิจกรรมที่กงสุลจะดำเนินการเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจไทย-จีน

แนวคิดในการทำงานคือ รวมกลุ่มเล็กๆ ที่คิดตรงกันแล้วร่วมมือกันทำให้เกิดผล (คิดไม่ตรงกันไม่ต้องชวนมาเสียเวลา) ผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นจะสร้างแรงดึงดูดให้มีผู้คนเข้าร่วมกันทำงานในวงกว้างและขยายความสำเร็จต่อไป กงสุลใช้แนวคิดดังกล่าวในการดำเนินกิจกรรมดังต่อไปนี้

1. จัดบูธในการไทย Festival ที่คุนหมิงให้กับกลุ่มหอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือจำนวน 4 บูธ เพื่อให้ผู้ประกอบการได้สัมผัสกับตลาดจีนแล้วเกิดความมั่นใจ เชื่อมั่นว่าตลาดจีนมีศักยภาพและกล้าที่จะลงทุนเตรียมการบุกตลาด
2. จัดประชุมร่วมระหว่างกงสุลกับกลุ่มหอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ ในวันที่ 28-30 ส.ค. 57 เพื่อร่างแผนงานที่ทั้งสองฝ่ายจะร่วมดำเนินงานไปด้วยกัน ประชุมเตรียมการจัดงาน Mini

Thai festival ที่

คุณหมิง ระหว่างวันที่ 22-27 ก.ย. 57 สำหรับกลุ่มหอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือโดยเฉพาะ

3. ในคราวเดียวกันนี้ท่านกงสุลจะหารือร่วมกับอธิการบดีมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวงเกี่ยวกับความร่วมมือในการจัดหลักสูตรร่วมกับมหาวิทยาลัยจีนและแนวทางการรองรับนักศึกษาแลกเปลี่ยนจากจีน พร้อมทั้งหารือกับคณบดีกวิจยและอาจารย์เกี่ยวกับการทำวิจัยควบคู่ไปกับแผนงานข้างต้นเพื่อเป็นThink tank ให้แผนงาน
4. ระหว่างวันที่ 28-30 ส.ค. 57 นี้ กงสุลจะพาคณบดีนักข่าวและสื่อจากคุณหมิงมาด้วยเพื่อใช้โอกาสดังกล่าวในการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว สินค้า และบริการของเชียงรายไปในตัว
5. กงสุลจะจัดประชุมร่วมกับกลุ่มหอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนืออย่างสม่ำเสมอเพื่อ update สถานการณ์ ผลักดันแผนงานที่ร่วมกันที่ทั้งสองฝ่ายร่วมกันร่างให้สำเร็จ

แนวคิดของท่านกงสุลในการพัฒนาการท่องเที่ยว

1. การส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบหลักสูตรร่วมหรือนักศึกษาแลกเปลี่ยนกับตลาดนักศึกษาชาวจีนควรทำเป็นหลักสูตรร่วม 3 มหาวิทยาลัย เช่น จีน ไทย และยุโรป จะสามารถดึงดูดนักศึกษาชาวจีนให้มาร่วมโครงการได้มากขึ้น โปรแกรมแลกเปลี่ยนนักศึกษาก็ควรจัดให้เป็นรูปแบบเดียวกัน มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวงมีศักยภาพที่จะส่งเสริมการจัดการศึกษาร่วมในลักษณะนี้
2. คนไทยเราไม่ตระหนักว่าประเทศไทยเราดีขนาดไหนในสายตาของชาวจีน การท่องเที่ยวของเราโคตรดีโคตรถูกอยู่แล้ว เพียงประชาสัมพันธ์ดีๆ เหล่านั้นให้ไปสู่ชาวจีนในวงกว้างก็เพียงพอแล้ว ไม่จำเป็นต้องใช้มาตรการส่งเสริมที่เป็นการทำร้ายตนเอง เช่น Free VISA ไปแก่ชาวจีน ซึ่งจะทำให้เราทั้งสูญเสียรายได้และสิทธิในการคัดกรองบุคคลเข้าประเทศ
3. ปัญหาที่แท้จริงอยู่การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากเกินกว่าความสามารถในการรองรับของไทยในปัจจุบัน การแก้ปัญหาดังกล่าวต้องใช้การบูรณาการของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
4. Best practicesการจัดการท่องเที่ยวโดยใช้กลไกราคาในการบรรเทาผลกระทบจากนักท่องเที่ยวชาวจีน เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมในการเยี่ยมชมหาลัย Oxford หรือการคิดค่าเช่าเป็นรายสัปดาห์ของอังกฤษซึ่งสร้างรายได้โดยรวมสูงกว่าการเก็บแบบรายเดือน
5. ในความเห็นของกงสุล ถนนR3A มีศักยภาพแน่นอนแต่มันจะมีภัยคุกคามตามมาด้วยแน่นอนรัฐบาลไทยควรควรสงวนสิทธิ์ในการบริหารจัดการเอาไว้ ส่วนเส้นทางใหม่ไปผ่านไปทางเวียดนามแทน R3A นั้นเป็นธรรมชาติของระบบตลาดที่จะต้องมีการแข่งขันเสมอการมีคู่แข่งน่าจะช่วยกระตุ้นให้ผู้ที่อยู่ในโซ่อุปทานบนเส้นทาง R3A ร่วมมือกันมากขึ้น

6. โอกาสของศูนย์กระจายสินค้าที่ลำปาง คงสรุปคิดว่าศูนย์กระจายสินค้านี้คงกล่าวเป็นปลายทางของ Roadmap ในเบื้องต้นควรทำตลาดในจีนให้ได้ก่อนด้วยการหาผู้นำเข้าในฝั่งจีนที่มีศักยภาพมาเป็นผู้ทำตลาดให้เราเพราะรู้จักตลาดจีนมากกว่าเรา
7. การทำวิจัยอย่าให้เป็น At the end of the day just another paper การทำวิจัยต้องไปให้เกินกว่าที่ได้ข้อมูลมาเขียนต่อกันแล้วจบ

ประเด็นการพัฒนาความร่วมมือทางการท่องเที่ยว

จากการไปลงพื้นที่ ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน การพัฒนาเชื่อมโยงการท่องเที่ยวของจีนในด้านต่างๆจึงเป็นโอกาสสำคัญที่จะก่อการสร้างสรรค์สัมพันธภาพพัฒนาการท่องเที่ยวระหว่างไทย จีน ซึ่งสำหรับประเทศไทยและจีนนั้น มีการเปิดเส้นทางการค้า การขนส่งและการท่องเที่ยวสายสำคัญที่หลายคนรู้จักกันในนาม R3A/E หรือ คุณมัน-กงลู่ อันเป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากจีนตอนใต้ไปยังภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ทำให้มีนักท่องเที่ยวจีนอาศัยเส้นทางดังกล่าว หลังไหลไปท่องเที่ยวประเทศไทยมากขึ้น ผสมกับการที่เศรษฐกิจของจีนพัฒนาไปรวดเร็วและรวดเร็วและการประกาศเปิดประเทศของรัฐบาล

จากการเข้าไปแลกเปลี่ยนข้อมูลเข้าพบท่านสุชาติเลียงแสงทอง กงกุลใหญ่ ณ คุนหมิง ได้ข้อมูลสำคัญสำหรับเหตุผล 3 ประการที่สำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวจีนหลังไหลเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทย คือประการที่หนึ่ง ประเทศไทยมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่หลากหลายและดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวจีน ประการที่สองค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวประเทศไทยไม่แพงมากเกินไปนักที่นักท่องเที่ยวจีนจะรับได้ และประการสุดท้ายคือการเดินทางไปท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย ใช้เวลาน้อย แต่อย่างไรก็ตามการที่นักท่องเที่ยวจีนเดินทางไปท่องเที่ยวประเทศไทยนั้น ผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยวหลายภาคส่วนไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ ทั้งที่เป็นโอกาสสำคัญในการสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในประเด็นของแหล่งท่องเที่ยวเมืองสำคัญเชื่อมต่อเส้นทางการท่องเที่ยวนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายกลับเป็นทางผ่านสำหรับนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางไปท่องเที่ยวเมืองสำคัญอื่นๆในประเทศไทย

ท่านกงสุลให้ความเห็นว่า สิ่งสำคัญในการร่วมมือแก้ไขปัญหาคือผู้ประกอบการไทยต้องหันมาร่วมมือรวมใจกันและสร้างเครือข่าย ต้องมีการเตรียมความพร้อมเพราะอย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวจีนเลือกไปเที่ยวประเทศไทยอย่างแน่นอนจากเหตุผล 3 ประการข้างต้น เพราะทั้งที่เคยไปแล้วก็อยากไปอีกแต่ไม่รู้จะไปไหน เนื่องจากไทยยังขาดการประชาสัมพันธ์ โดยการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน ทางกงสุลใหญ่จะเข้ามาเป็นหน่วยงานหลักที่จะช่วยในการประชาสัมพันธ์ขับเคลื่อนเรื่องการท่องเที่ยวจังหวัดภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ทั้งนี้ทางกงสุลเองก็มีโครงการจะจัดงาน Thai Cultural Festival ขึ้นที่คุนหมิง ระหว่างวันที่ วันที่ 12-21 กันยายน พ.ศ.2557 ซึ่งปลายเดือนกรกฎาคมนี้ท่านกงสุลจะลงไปช่วยประชาสัมพันธ์พร้อมสื่อโทรทัศน์และหนังสือพิมพ์จากประเทศจีน เพื่อให้นักท่องเที่ยวจีนได้รู้จักเชียงรายและสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่ถูกมองข้ามทั้งรู้จักตัวสินค้าของไทยมากขึ้นโดยจะไปคุยกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้เขารวมตัวสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยท่านจะเป็นผู้นำเสนอให้ และจะไปประชุมกับ 10 จังหวัดภาคเหนือเพื่อพัฒนาแผนงานขึ้นมารองรับประสานความร่วมมือทางการท่องเที่ยว และนอกจากจะไปช่วยด้านเศรษฐกิจการค้า จะไปช่วยประสานความร่วมมือในเรื่องการศึกษาด้วย ซึ่งปัจจุบันก็มีการจัดทำโครงสร้างการศึกษาแลกเปลี่ยนระหว่างไทยจีนหลากหลายสถาบัน ขอเพียงแต่ให้คนไทยเตรียมความพร้อมสำหรับกลยุทธ์ต่างๆที่จะสร้างความร่วมมือ

อย่างไรก็ดีสิ่งสำคัญที่จะสามารถตอบสนองนักท่องเที่ยวได้นั้นเป็นโจทย์สำคัญสำหรับผู้ประกอบการการท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการต้องตอบโจทย์ให้ได้ว่าจะอะไรจะเป็นตัวดึงดูด ดึงเช่น จังหวัดเชียงรายเองที่ประสบปัญหาเมืองที่ได้กลายเป็นทางผ่านการท่องเที่ยวไปเพราะขาดความร่วมมือและการประชาสัมพันธ์ อีกประการคือไม่รู้จักขายจุดเด่นข้อดีของตนที่ตอบสนองความต้องการนักท่องเที่ยวจีน เพราะว่ามีวัดสำคัญวัดหนึ่งชื่อว่าวัดห้วย

ปลากั้ง ซึ่งมีการสร้างอย่างใหญ่โต มีรูปปั้นเจ้าแม่กวนอิม ที่จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจีนได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนบางส่วนสนใจในศาสนา และนับถือเจ้าแม่กวนอิมมาก จึงเป็นเหตุผลสำคัญอีกประการที่เราต้องดูความต้องการของกลุ่มเป้าหมายการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการการท่องเที่ยวจึงต้องหาสาเหตุของปัญหาให้พบระบุให้ชัดเจนไปว่าเหตุผลใดทำให้ผู้ประกอบการขาดศักยภาพ และจะมีแนวทางในการพัฒนาความร่วมมืออย่างไร ประเด็นสำคัญอีกประการคือเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นบนเส้นทางการท่องเที่ยวแล้ว ให้มองถึงผลกระทบและเตรียมรับมือกับสิ่งที่จะเกิดขึ้นด้วย สุดท้ายทั้งกรณีการเก็บค่าวีซ่านักท่องเที่ยวจีน ปัญหาการเมืองภายในประเทศ ตลอดจนการที่จีนจะเปิดเส้นทางการท่องเที่ยวใหม่ไปทางเวียดนามก็ดี ก็ไม่เป็นอุปสรรคแต่อย่างใด หากประเทศไทยมีการพัฒนาและเตรียมความพร้อมรองรับ

ภาพแผนยุทธศาสตร์การพัฒนการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบน
โดยสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือเขต1ที่ได้รับข้อมูลสนับสนุนการวางแผนยุทธศาสตร์จาก
โครงการวิจัยนี้



(ร่าง)
ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือ

สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือ (เขต 1)

อำเภอ ไชยพิสัย
28 เมษายน 2558

1. วิสัยทัศน์ (Vision)

- การท่องเที่ยวในภาคเหนือ 8 จังหวัดเป็นจุดหมายปลายทางที่โดดเด่นด้านวัฒนธรรมวิถีถิ่นล้านนา (World Class Cultural Destination.)
- เชื่อมโยงวัฒนธรรมล้านนาสู่อาเซียนและชาตินานาชาติ
- สร้างรายได้ที่ยั่งยืนแก่ชุมชน และ อาเซียน
- สร้างความสุขให้เจ้าบ้านและนักท่องเที่ยว

2. พันธกิจ (Mission) และ เป้าประสงค์ (Goals)

- ส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางที่มีคุณภาพและปลอดภัยกับวิถีชีวิตล้านนาท้องถิ่นล้านนา
- โดย ยกระดับท่องเที่ยวชุมชน ศิลปะ วัฒนธรรม กิจกรรม เป็นสินค้าของภาคเหนือสู่สากล ภายใต้กรอบ "วิถีถิ่นล้านนา"

2. พันธกิจ (Mission) และ เป้าประสงค์ (Goals)

พันธกิจ (Mission)	เป้าประสงค์ (Goals)
1. ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาและส่งเสริมให้ 8 จังหวัดในภาคเหนือเป็นจุดหมายปลายทางที่มีคุณภาพและปลอดภัย	มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้น 8 จังหวัดในภาคเหนือ
2. สนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมล้านนาสู่อาเซียนและชาตินานาชาติ	สร้างรายได้ที่ยั่งยืนแก่ชุมชนและอาเซียน
3. ยกระดับชุมชนท้องถิ่นให้มีความสามารถแข่งขันในระดับอาเซียนและชาตินานาชาติ	ยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนท้องถิ่นในภาคเหนือ / ภาคใต้ / ภาคกลาง และภาคตะวันออกให้มีความสามารถ
4. พัฒนาศักยภาพของภาคการท่องเที่ยว	พัฒนาภาคการท่องเที่ยวให้มีความสามารถแข่งขันในระดับอาเซียน
5. ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาและส่งเสริมให้ 8 จังหวัดในภาคเหนือเป็นจุดหมายปลายทางที่มีคุณภาพและปลอดภัย	ยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนและอาเซียน

3. ประเด็นยุทธศาสตร์

- การพัฒนาเมืองยุทธศาสตร์สู่เป้าหมายวิถีถิ่นล้านนา 8 จังหวัดภาคเหนือ (City DNA) คือวิถีชีวิตวิถีถิ่นล้านนาที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัววิถีถิ่นล้านนาที่มีคุณภาพและปลอดภัยวิถีถิ่นล้านนาที่มีคุณภาพและปลอดภัย (Lanna DNA)
- อย่างไรก็ตามมีความเป็นล้านนา (Lanna-ness) 5 ด้านความยั่งยืนในมิติวัฒนธรรม 8 จังหวัด และจุดเด่นสำคัญ (Unique Selling Point) ของแต่ละจังหวัด (เช่น เชียงใหม่ เชียงราย น่าน พะเยา) เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนา (Product Positioning) ที่สอดคล้องกัน
- เมื่อ Lanna DNA ใช้ในการพัฒนาและส่งเสริมให้ภาคการท่องเที่ยว

Lanna DNA 8 ด้าน 8 จังหวัด



3. ประเด็นยุทธศาสตร์

- พัฒนาความเชื่อมโยงทางด้านการท่องเที่ยวของ 8 จังหวัด (Connectivity improvement)
- ยกระดับการท่องเที่ยววิถีถิ่นล้านนา (World Class Development) เช่น UNESCO World Heritage / Creative Cities Network
- ส่งเสริมการเชื่อมโยงด้านการพัฒนาวิถีถิ่นล้านนา (Innovative) และการมีส่วนร่วมของชุมชน (Local Community)
- สนับสนุนการพัฒนาและส่งเสริมให้ชุมชน (Innovation and Active Destination Management) มีจุดเด่นเฉพาะตัว (Innovative Community Center / Big Data)
- การพัฒนาการท่องเที่ยววิถีถิ่นล้านนา (Innovation and Active Destination Management) มีจุดเด่นเฉพาะตัว (Innovative Community Center / Big Data)
- การพัฒนาการท่องเที่ยววิถีถิ่นล้านนา (Innovation and Active Destination Management) มีจุดเด่นเฉพาะตัว (Innovative Community Center / Big Data)
- การพัฒนาการท่องเที่ยววิถีถิ่นล้านนา (Innovation and Active Destination Management) มีจุดเด่นเฉพาะตัว (Innovative Community Center / Big Data)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือ



การอบรมให้ความรู้ผู้ประกอบการ
เรื่องการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A

กำหนดการ



กำหนดการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตร

“ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อรองรับเส้นทาง R๓E (R๓A)”

ภายใต้โครงการวิจัย “การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R๓E (R๓A)”

จัดโดย

ศูนย์วิจัยเชิร์ค (SCERC: Supply Chain Economics Research Centre)

คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (TRON)

และ สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือเขต ๑

ณ โรงแรมเมณีนารากร (๙๙ ถนนศรีดอนชัย) <http://www.maninarakorn.com/>

วันศุกร์ที่ ๒๙ พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๕๔ เวลา ๐๘:๐๐ – ๑๖:๓๐ น.

เวลา	กำหนดการ
๐๘:๐๐ – ๐๘:๕๕ น.	ลงทะเบียน
๐๘:๕๕ – ๐๙:๐๐ น.	กล่าวเปิดการอบรม โดย ดร.พิสิฐ ลี้อาธรรม คนบดี คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และ คุณอำไพ ไชยพิจิตร ประธานสมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือ เขต ๑
๐๙:๐๐ – ๐๙:๕๐ น.	๑) “การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมกับวิถีไทย” โดย คุณ กวรวรณ สัจจักร นักวิจัยชำนาญการพิเศษ สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๐:๐๐ – ๑๐:๔๕ น.	๒) “เข้าใจนักท่องเที่ยววัฒนธรรมบนเส้นทาง R๓A” โดย อาจารย์ อรรถธิกา พังงา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (ศรีราชา)
๑๐:๔๕ – ๑๑:๐๐ น.	พัก รับประทานอาหารว่าง และ พุดคุยสร้างเครือข่าย
๑๑:๐๐ – ๑๑:๒๐ น.	๓) “เทคนิคการสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม” โดย อาจารย์ ดร.ไพรัช พิบุลย์รุ่งโรจน์ ผู้อำนวยการ ศูนย์วิจัย SCERC คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๑:๒๐ – ๑๒:๐๐ น.	๔) “เทคนิคการประสานงานกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม” โดย ดร.อาชว์บาร์มี มณีตระกูลทอง นักวิจัย สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๒:๐๐ – ๑๒:๐๐ น.	รับประทานอาหารเที่ยง และ พุดคุยสร้างเครือข่าย
๑๒:๐๐ – ๑๒:๕๐ น.	๕) “เคล็ดลับการสร้างความร่วมมือในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม” โดย คุณอำไพ ไชยพิจิตร ประธานสมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือ เขต ๑
๑๒:๕๐ – ๑๔:๐๐ น.	พัก รับประทานอาหารว่าง และ พุดคุยสร้างเครือข่าย
๑๔:๐๐ – ๑๕:๐๐ น.	๖) “เคล็ดลับการบริหารธุรกิจท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างสร้างสรรค์” โดย คุณสรณคมน์ ชูติมา ผู้บริหารศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดเชียงใหม่
๑๕:๐๐ – ๑๖:๓๐ น.	รับมอบใบประกาศนียบัตร สำหรับผู้ที่เข้าร่วมตลอดรายการ ร่วมถ่ายภาพหมู่ และ ปิดการอบรม

หมายเหตุ: กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม



Your trusted MICE in Thailand

ภาพประกอบการอบรมให้ความรู้หลักสูตรประกาศนียบัตร
“ผู้ประกอบการท่องเที่ยววัฒนธรรมเพื่อรองรับเส้นทาง R3E (R3A) ” ภายใต้แผนงานวิจัย
การพัฒนาความร่วมมือผู้ประกอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อรองรับเส้นทาง R3E (R3A)
วันศุกร์ที่ 29 พฤษภาคม 2558 เวลา 08.00 น. – 16.30 น.
ณ โรงแรมณีนารากร จังหวัดเชียงใหม่



ภาพประกอบการอบรมให้ความรู้ผู้ประกอบการ (ต่อ)

