



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการ
แข่งขันของภาคท่องเที่ยว

โดย นางสาวมาลี สุขตานนท์ และคณะ

ตุลาคม 2561

สัญญาเลขที่ RDG60T0012

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาค
ท่องเที่ยว

คณะผู้วิจัย

- | | |
|---|--|
| 1. นางสุมาลี สุขตานนท์ | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. รองศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ | สำนักวิชาทรัพยากรการเกษตร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. นางสุนันทา เจริญปัญญาธิง | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

แผนงานวิจัย บทเรียนการใช้ประโยชน์ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการ
แข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. – สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

รายชื่อผู้วิจัย

- | | |
|---|-----------------|
| 1. นางสาวลลิตา สุขตานนท์ | หัวหน้าโครงการ |
| 2. รองศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ | นักวิจัย |
| 3. นางสาวนันทา เจริญปัญญาธิง | นักวิจัย |
| 4. นายวัชร เพชรดิน | ผู้ช่วยนักวิจัย |
| 5. นายพรพัชร ถวิลนพนันท์ | ผู้ช่วยนักวิจัย |

บทสรุปผู้บริหาร

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นตามความร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลไทย ลาว และจีน เพื่อยกระดับการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor) ภายใต้แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub – Region Economic Cooperation Program : GMS) นับตั้งแต่การเปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2551 จนกระทั่งถึงปัจจุบัน การใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้เพื่อการท่องเที่ยวเป็นรูปธรรมมากขึ้น จึงเป็นเส้นทางที่ควรนำมาเป็นบทเรียนในการวางนโยบายด้านการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากตลอดระยะเวลากว่า 10 ปีที่มีการเปิดใช้เส้นทางนี้ ภาคเอกชนและภาครัฐได้ลองถูกลองผิดมามากมาย ทั้งในด้านการประกอบการ การส่งเสริมและการกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยว

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมูลค่าและสัดส่วนผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A ด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการท่องเที่ยว โดยศึกษาผ่านการวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าร่วมกับการวิเคราะห์บทบาทภาครัฐของทั้งสามประเทศตามแนวเส้นทาง R3A ได้แก่ จีน ลาว และไทย ซึ่งข้อมูลที่ใช้เป็นหลักในการวิเคราะห์เป็นข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

1. สถานการณ์ท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A : จากอดีตถึงปัจจุบัน

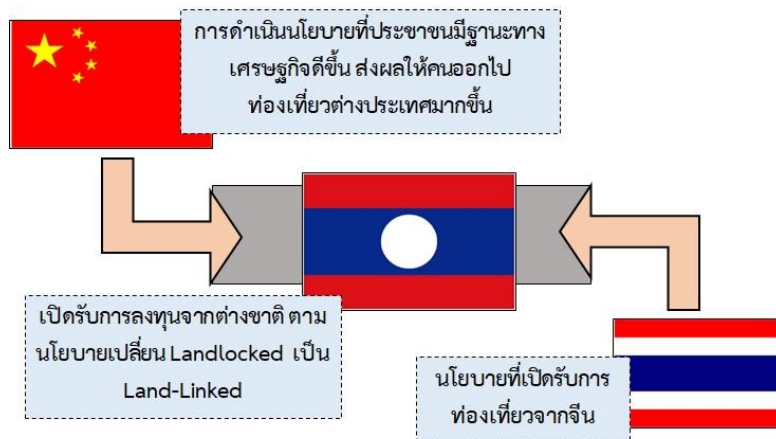
การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีมาอย่างต่อเนื่อง อาจจะกล่าวได้ว่าได้รับการพัฒนามาก่อนที่จะมีการก่อสร้างเส้นทางนี้ โดยความริเริ่มของผู้ประกอบการท่องเที่ยวชายแดนอำเภอเชียงของร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แต่เป็นรูปธรรมเมื่อมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 โดยอาจแบ่งการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A 3 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 ก่อนการก่อสร้างเส้นทาง R3A เป็นระยะบุกเบิกเพื่อสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวภายใต้โครงการจักรยานเสือภูเขาแม่น้ำโขง หรือ Mekong Challenge โดยผสมผสานระหว่างการเดินทางแม่น้ำโขงโดยทางเรือจากท่าเรือเชียงแสนไปยังเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน และเดินทางกลับโดยถนนเข้าสู่ประเทศลาวและกลับเข้าสู่เชียงของ เนื่องจากถนนในลาวส่วนใหญ่เป็นดินลูกรัง แคบ และมีความโค้งมาก เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางจึงไม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว

ระยะที่ 2 เมื่อมีการก่อสร้างเส้นทาง R3A ในช่วงแรกเป็นการท่องเที่ยวขาออกของนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปยังจีน การเดินทางใช้ทั้งเส้นทางถนนโดยรถบัสหรือรถตู้ผสมผสานกับเส้นทางแม่น้ำโขงโดยทางเรือ จุดหมายปลายทาง คือ เมืองเชียงรุ่ง เมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติไทยสิบสองปันนา ต่อมาเริ่มมีนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A ทั้งนี้เป็นผลมาจากความตกลงระหว่างจีนและลาวให้รถท่องเที่ยวจีนเข้ามายังประเทศลาวได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากรถยนต์ต้องลงแพขนานยนต์ที่เมืองห้วยทรายเพื่อข้ามแม่น้ำโขงมายังเชียงของซึ่งไม่สะดวก ทำให้ไม่ได้รับความนิยมมากนัก

ระยะที่ 3 เมื่อมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เป็นการท่องเที่ยวขาออกของนักท่องเที่ยวจีนเข้ามายังประเทศไทยโดยรถยนต์ส่วนตัว โดยมีจุดหมายปลายทางที่สำคัญ คือ เมือง

เชียงใหม่ เนื่องจากชายแดนลาวที่ต่อเนื่องจนถึงเชียงใหม่มีระยะทางเพียงประมาณ 500 กิโลเมตร จึงทำให้การท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ได้รับความนิยมอย่างมากซึ่งมีทั้งที่เข้ามาโดยผ่านบริษัทท่องเที่ยวของไทย หรือที่เรียกว่าทัวร์คาราวาน และขับรถเข้ามาท่องเที่ยวเองโดยไม่ผ่านบริษัทท่องเที่ยว หรือ FIT (Free Independent Traveler) นักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มเริ่มมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2555 เนื่องมาจากกระแสความนิยมในภาพยนตร์จีนซึ่งส่วนใหญ่ถ่ายทำในจังหวัดเชียงใหม่ ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อคนในท้องถิ่น จนกรมการขนส่งทางบกได้บังคับใช้กฎหมายจราจรกับรถนักท่องเที่ยวจีนอย่างเข้มงวด ส่งผลให้ในปัจจุบันกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนที่มาจากเส้นทาง R3A ลดหายไป



รูปที่ 1 แผนภาพแสดงนโยบายของจีน ลาว และไทยที่มีผลต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

2. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A

R3A เส้นทางสายสั้น ๆ ที่พาดผ่าน 3 ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน นับเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่ทั้ง 3 ประเทศใช้เป็นเครื่องมือในการเชื่อมต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง อย่างไรก็ตามนโยบายของแต่ละประเทศ แม้มีจุดมุ่งหมายที่ต่างกันแต่ล้วนเป็นไปในทิศทางที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ทั้งทางตรงและทางอ้อม อีกทั้งยังมีผลทำให้บทบาทของแต่ละประเทศในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ที่แตกต่างกันไป ดังนี้

■ จีน : จุดต้นทางการท่องเที่ยว

ในขณะที่จีนกำหนดนโยบายในการใช้เส้นทาง R3A เพื่อประโยชน์ด้านขยายตลาดการค้าและการลงทุน ซึ่งแฝงไว้ด้วยนัยยะสำคัญทางการเมือง ดังจะเห็นได้จากนโยบาย “หัวสะพาน” “ก้าวออกไป” และ “ปฏิบัติต่อข้าบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี” ล้วนส่งเสริมให้ชาวจีนเดินทางออกจากประเทศเพื่อแสวงหาตลาดใหม่เพื่อการค้าและการลงทุน และด้วยนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจและสังคมด้วยการขึ้นค่าแรงเพื่อส่งเสริมการผลิตเพื่อการบริโภคในประเทศ รวมถึงการส่งเสริมภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตและสันทนาการ ประกอบกับนโยบายการพัฒนาภาคตะวันตกเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกและภาคตะวันตกของจีน ได้ปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตแบบสังคมนิยมของชาวจีนให้กลายเป็นสังคมบริโภคนิยมทั้งสินค้าและบริการ และหลั่งไหลออกนอกประเทศเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อหาประสบการณ์และสินค้าตามความพอใจ ซึ่งเส้นทาง R3A นับเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

■ ลาว : ทางผ่านบนเส้นทางท่องเที่ยว

ภายใต้ยุทธศาสตร์ “จาก Landlocked สู่ Land – linked” ลาวได้พยายามอาศัยความได้เปรียบในการมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นจุดเชื่อมต่อทางแผ่นดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างประเทศไทยและจีน สำหรับลาวเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมต่อทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ด้วยปัญหาความยากจนที่สะสมมายาวนานทำให้การพัฒนาในทุกด้านต้องพึ่งพิงเงินทุนและความช่วยเหลือจากต่างประเทศมาโดยตลอด ส่งผลให้การกำหนดนโยบายการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของเจ้าของทุนและหนึ่งในนั้น คือ ประเทศจีน ในขณะที่ประเทศเจ้าของเงินก็ให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อจุดต้นทางและปลายทางของเส้นทางเป็นสำคัญ การพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่ระหว่างเส้นทางซึ่งโดยปกติต้องลงทุนโดยงบประมาณของประเทศเป็นหลักจึงทำให้ถูกมองข้ามไปโดยปริยาย ส่งผลให้ลาวมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว บุคลากร หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ น้อยมาก ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวแวะพักหรือท่องเที่ยวภายในประเทศได้ ลาวบนเส้นทาง R3A จึงกลายเป็นทางผ่านของนักท่องเที่ยวจีนเพื่อมายังประเทศไทยเท่านั้น

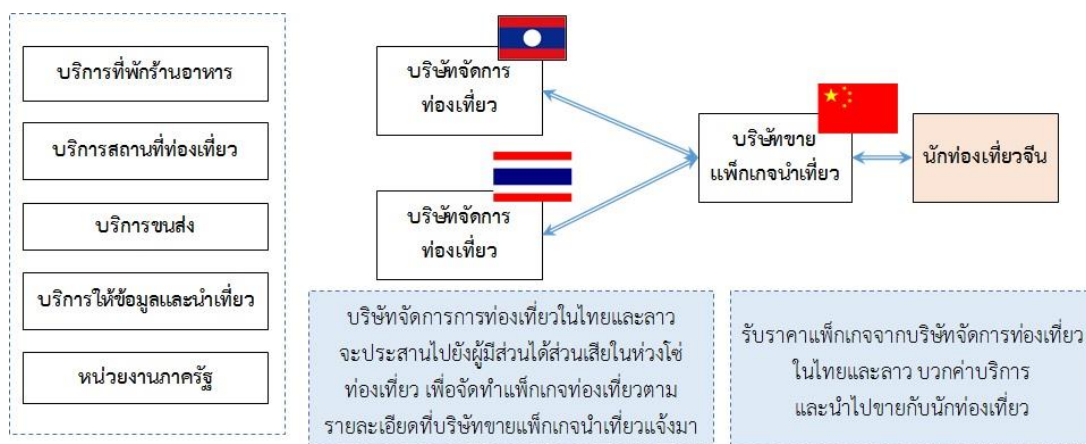
■ ไทย : จุดปลายทางการท่องเที่ยว

ด้วยนโยบายการเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และการกำหนดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ประกอบกับประสบการณ์การตลาดด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งมีเกือบศตวรรษ ประเทศไทยได้รับการส่งเสริมให้เป็นจุดปลายทางหรือจุดหมายยอดนิยมที่นักท่องเที่ยวจีนต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวและพักผ่อนมากที่สุด แผนการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ปรากฏอยู่ทั้งในระดับชาติ ระดับหน่วยงาน และระดับท้องถิ่น ได้ส่งเสริมให้เส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางที่ระยะทางที่สั้นที่สุดและสะดวกที่สุดที่เข้าสู่ประเทศไทยกลายเป็นเส้นทางที่ชาวจีนยุคใหม่ใช้เพื่อแสวงหาประสบการณ์การท่องเที่ยวในต่างประเทศในรูปแบบของทัวร์คาราวาน

3. ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

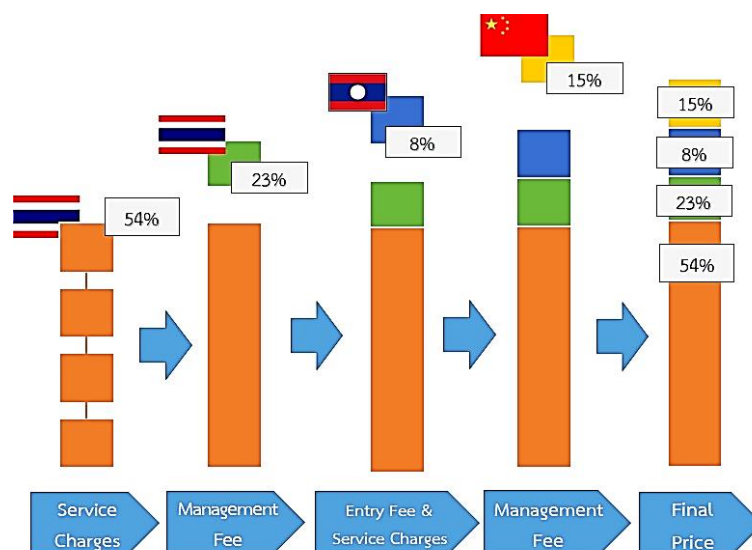
การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เป็นการศึกษาจากการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวหลักบนเส้นทางนี้ จากการศึกษาพบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของทั้ง 3 ประเทศแม้จะมีบทบาทและหน้าที่แตกต่างกันไปและก็มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน และนำไปสู่สัดส่วนรายได้ที่ต่างกันตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่การท่องเที่ยว เนื่องจากประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวซึ่งนักท่องเที่ยวใช้ระยะเวลาในการพักผ่อนและทำกิจกรรมการท่องเที่ยวมากที่สุด ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเป็นผู้ประกอบการท่องเที่ยวไทยเกือบทั้งหมด ได้แก่ โรงแรม ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว มัคคุเทศก์นำเที่ยว และบริษัทขนส่ง ในขณะที่ลาวซึ่งเป็นเพียงทางผ่านของการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านการจัดการพาหนะและการทำพิธีผ่านแดนเท่านั้น อย่างไรก็ตามทั้งไทยและลาวต่างมีส่วนในการกำหนดราคาแพ็คเกจทัวร์ซึ่งรวบรวมค่าใช้จ่ายจากผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและส่งต่อไปให้กับผู้ประกอบการท่องเที่ยวในจีนซึ่งเป็นจุดต้นทางของการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ หลังจากที่ได้รับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในประเทศจีนจะเสนอขายให้นักท่องเที่ยวจีน แม้ว่าจะมีเพียงหน้าที่เดียวแต่ก็มีความสำคัญต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยวเนื่องจากเป็นผู้กำหนดราคาขายแพ็คเกจและประชาสัมพันธ์แพ็คเกจท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยว

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : บทสรุปผู้บริหาร



รูปที่ 2 แผนผังแสดงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซาการท่องเที่ยว R3A

เมื่อพิจารณาสัดส่วนรายได้ของผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซาการท่องเที่ยว พบว่า ผู้ประกอบการไทย มีสัดส่วนรายได้ทั้งหมดจากราคาขายแพ็คเกจร้อยละ 77 ในจำนวนนี้ร้อยละ 54 เป็นรายได้ที่เกิดขึ้นกับภาคการบริการต่างๆ ของไทย ได้แก่ ที่พัก ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว บริษัทขนส่ง และบริษัทนำเที่ยวหรือมัคคุเทศก์ และอีกร้อยละ 23 เป็นรายได้ของบริษัทจัดการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยค่าบริการจัดการ ค่าดำเนินการผ่านแดนและประกันภัย สำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศจีนนั้นมีส่วนแบ่งรายได้ ประมาณ ร้อยละ 15 โดยมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญ ได้แก่ ค่าบริหารจัดการเอกสาร ค่าประชาสัมพันธ์ และการตลาด ในขณะที่ลาวมีสัดส่วนรายได้เพียงร้อยละ 8 ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 แผนภาพแสดงสัดส่วนรายได้ของผู้ประกอบการท่องเที่ยวทั่วราชอาณาจักรบนเส้นทาง R3A

นอกจากรายได้ทางตรงจากแพ็คเกจทัวร์แล้ว ประเทศไทยยังมีรายได้ทางอ้อมที่เกิดจากค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในการซื้อสินค้าและบริการที่นอกเหนือจากที่แพ็คเกจกำหนดไว้ เช่น ค่า

โดยสารธารณะ ค่าอาหารมื้อที่ไม่รวมอยู่ในแพ็คเกจ ของที่ระลึก ของฝาก สินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อนำกลับ จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่า นักท่องเที่ยวมีการใช้จ่ายเฉลี่ยมากถึง 100,000 บาทต่อคนต่อเที่ยว เนื่องจากการท่องเที่ยวแบบคาราวานมีจุดเด่นที่สำคัญ คือ นักท่องเที่ยวต้องการอิสระในการท่องเที่ยวจึงมีส่วนในการกำหนดโปรแกรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวในรูปแบบนี้จึงไม่ประสบปัญหาจากทัวร์ศูนย์เหรียญที่มักชักนำให้นักท่องเที่ยวไปใช้บริการสถานที่ท่องเที่ยว หรือซื้อหาสินค้าในร้านค้าที่เป็นเครือข่ายของผู้ประกอบการจีน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่เกิดขึ้นตกเป็นของท้องถิ่นอย่างแท้จริง แต่เป็นที่น่าเสียดายที่กิจกรรมทั้งหมดในห่วงโซ่การท่องเที่ยวต้องหยุดชะงักลง ทั้งนี้เป็นผลมาจากประกาศกรมการขนส่งทางบกลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 เพื่อจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อชุมชนในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานจากจีนลดลงจนเกือบจะไม่มีนักท่องเที่ยวอีกเลย เนื่องจากการดำเนินการเพื่อขออนุญาตนำเข้ารถท่องเที่ยวใช้เวลาามากจนเกินไป ซึ่งไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการวางแผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน

สัดส่วนรายได้ที่เกิดขึ้นดังกล่าว นอกจากจะเป็นผลมาจากนโยบายของแต่ละประเทศแล้ว ยังเกิดจากความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในห่วงโซ่และการสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากภาครัฐของแต่ละประเทศ โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอำนาจผูกขาดหรือความสามารถในการแข่งขันในห่วงโซ่มากกว่าจะทำการแทรกแซงผู้ที่อ่อนแอกว่าเพื่อช่วงชิงสัดส่วนรายได้ในห่วงโซ่ ดังนั้นแม้รายได้ของประเทศที่เป็นปลายทางการท่องเที่ยวซึ่งมักจะมีสัดส่วนรายได้มากที่สุดในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว แต่ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้เป็นของประเทศนั้น

ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีน ถือว่าเป็น สิ่งคุกคาม (Threat) ที่สำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A แม้ว่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวขาออกจากประเทศจีน โดยหลักการแล้วผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ควรเป็นของประเทศที่เป็นปลายทางของการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนซึ่งมีความสามารถและทักษะทางการค้าสูงกว่า อีกทั้งได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐทั้งด้านการเงิน ข้อมูล และการให้ความช่วยเหลือในกรณีที่เกิดปัญหาค้างขึ้นกับการดำเนินธุรกิจซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถทั้งทางตรงและทางอ้อมให้กับผู้ประกอบการจีนในการแทรกแซงเข้ามาในห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศลาวซึ่งเปิดรับเงินลงทุนจากต่างประเทศ โดยผู้ประกอบการต่างชาติสามารถลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวของลาวได้สูงถึงร้อยละ 70 ประกอบกับผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของลาวยังมีขีดความสามารถจำกัดทั้งในการประกอบธุรกิจ การใช้ภาษาจีนในการสื่อสาร และมีจำนวนไม่เพียงพอส่งผลให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนสามารถเข้าไปแทรกแซงทุกหน่วยในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของลาว ประเทศไทยซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ของนักท่องเที่ยวจีน และเป็นประเทศที่มีสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวแบบคาราวานบนเส้นทางนี้มากที่สุด ทั้งนี้เป็นผลมาจากขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่การท่องเที่ยว การสนับสนุนจากภาครัฐ และองค์กรท้องถิ่น

1) ขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการในห่วงโซ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทจัดการท่องเที่ยวทัวร์คาราวานของไทยจัดว่าเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง กล่าวคือ มีทักษะทางด้านการสื่อสารภาษาจีน การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเป็นอย่างดี ความสามารถของผู้ประกอบการไทยดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการจีนซึ่งมักจะใช้ข้ออ้างเรื่องความพร้อมของบุคลากรเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่คุณค่าไม่สามารถเข้ามาแทรกแซงได้โดยง่าย

2) บทบาทของรัฐกับพัฒนาการท่องเที่ยว

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมาอย่างยาวนาน พิจารณาได้จากการประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยวครั้งแรกใน พ.ศ. 2467 จนกระทั่งถึงปัจจุบันรวมระยะเวลากว่า 90 ปี ส่งผลให้เกิดความชำนาญในด้านการตลาดการท่องเที่ยว ขณะเดียวกัน ด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวพบว่าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจของไทยตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึงปัจจุบันได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยว ผู้ประกอบการและกำลังคนในภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการส่งเสริมการตลาด

3) ความเข้มแข็งขององค์กรท้องถิ่น

ปัจจัยสำคัญหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่การท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ยาก คือ ความเข้มแข็งของชุมชน สมาคมต่างๆ และองค์กรอิสระในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคเหนือซึ่งมีความโดดเด่นในการอนุรักษ์วัฒนธรรมและวิถีชีวิต ได้มีการรวมกลุ่มกันอย่างเข้มแข็งในการสอดส่องและติดตามความเคลื่อนไหวของผู้ที่เข้ามาประกอบกิจการในพื้นที่ และหากพบเห็นการกระทำในลักษณะที่ผิดปกติ เช่น การเข้ามาเปิดห้องพักแบบผิดกฎหมายของผู้ประกอบการจีน จะทำการแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เข้ามาตรวจสอบต่อไป ซึ่งเป็นการช่วยป้องกันการเข้ามาแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกช่องทางหนึ่ง

4. บทเรียนและข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน

เส้นทาง R3A เป็นความพยายามหนึ่งของรัฐบาลไทยในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยมุ่งเน้นประโยชน์เพื่อการค้าและการขนส่งเป็นสำคัญ ด้านการท่องเที่ยวแม้จะเป็นผลพลอยได้จากการพัฒนาเส้นทาง แต่ในมุมมองกลับกัน พบว่าเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่ไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันและสามารถกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น เพื่อให้การท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้กลับมาคงความสำคัญต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นและเป็นไปได้อย่างยั่งยืน จึงจำเป็นที่จะต้องถอดบทเรียนที่เกิดขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในเส้นทางนี้และเส้นทางการท่องเที่ยวทางบกเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านเส้นทางอื่น โดยมีหลักการ คือ **บูรณาการ สร้างมูลค่าเพิ่ม และปกป้อง** ดังรูปที่ 4 สรุปได้ดังนี้



รูปที่ 4 แผนภาพแสดงข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน

■ การบูรณาการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

การบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวมีส่วนสำคัญอย่างมากในการช่วยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับเกิดความสัมพันธ์ระหว่างการส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแล และการรับรู้ของชุมชน ซึ่งจะช่วยให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวมีความแข็งแกร่ง อีกทั้งเป็นเครื่องมือสำคัญในปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) แผนบริหารความเสี่ยงในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

ปัญหานักท่องเที่ยวจีนที่ขั้รถยนต์ส่วนตัวมาตามเส้นทาง R3A เป็นกรณีศึกษาหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นว่าในการส่งเสริมการท่องเที่ยวควรคำนึงถึงขีดความสามารถและศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการรับรู้ของชุมชนที่มีผลต่อการยอมรับนักท่องเที่ยว ดังนั้นในการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ จึงควรบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการทั้งด้านการท่องเที่ยวและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาคประชาชน ได้แก่ ชุมชนและท้องถิ่นในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบทั้งต่อชุมชนและนักท่องเที่ยว

2) มาตรการการกำกับดูแลเชิงรุก

ปัญหาเรื่องการขั้รถยนต์เข้ามาของนักท่องเที่ยวจีนเป็นตัวอย่างหนึ่งของการกำกับดูแลของภาครัฐที่ไม่ตึงก็หย่อนเกินไป ทั้งนี้เป็นผลมาจากลักษณะของการกำกับดูแลของภาครัฐส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบตั้งรับ กล่าวคือ เมื่อยังไม่เกิดปัญหาก็มักจะอะลุ่มอล่วยในการบังคับใช้กฎหมาย แต่เมื่อเกิด

ปัญหาและมีผู้ร้องเรียนหรือมีผู้เสียหายก็จะบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเข้มงวด แม้จะสามารถแก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ แต่กลับก่อให้เกิดผลกระทบอื่นตามมา ทำให้การกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมาย ในเส้นทางดังกล่าวขาดความสมดุล ดังนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนแนวทางในการกำกับดูแลเป็นเชิงรุก กล่าวคือ ในการแก้ปัญหาควรมีการบูรณาการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน ท้องถิ่น สำหรับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A แนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นรถท่องเที่ยวจีน รวมถึง สนับสนุนให้การท่องเที่ยวแบบคาราวานซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยังประโยชน์โดยตรงให้แก่ท้องถิ่น สามารถดำเนินการได้อีกครั้ง มีดังนี้

- การให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยว (บริษัททัวร์) มีส่วนร่วมในการดูแลรถท่องเที่ยว โดยให้ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวของไทยที่ได้รับอนุญาตเป็นผู้แปลเอกสารและให้สถานทูตจีนหรือสถานกงสุลจีนในประเทศไทยเป็นผู้รับรองเอกสาร หรือ ให้เป็นผู้แปลและรับรองเอกสาร เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการ ขออนุญาตนำเข้ารถท่องเที่ยว และรับผิดชอบในการดูแลรถท่องเที่ยวตลอดระยะเวลาการเดินทางที่อยู่ใน ประเทศไทย รวมถึงมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดรถท่องเที่ยวทำผิดกฎหมาย

- การมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติการนำเข้ารถท่องเที่ยว การมอบหมายให้ สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติ จะทำให้ลดเวลาในการดำเนินการและสามารถกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่าเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่นำเข้ารถท่องเที่ยว

■ การสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องสร้างมูลค่าเพิ่มให้ได้มากที่สุด ดังนี้

1) การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

โดยทั่วไปการท่องเที่ยวในรูปแบบทัวร์คาราวานที่เดินทางตามเส้นทาง R3A เป็น นักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ดังนั้น หลักการที่สำคัญ คือ การอำนวยความสะดวกการเพื่อให้การเข้า – ออก ของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว เช่น ปรับเปลี่ยนการดำเนินการเพื่อขออนุญาตนำเข้ารถ ท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการตัดสินใจในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาต การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One – Stop Service) และการ พัฒนาทักษะด้านภาษาจีนให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการผ่านแดนและเป็นไปได้ อย่างราบรื่น

2) การเพิ่มจำนวนวันพำนักร

การท่องเที่ยวแบบคาราวานเป็นการท่องเที่ยวของผู้ที่ชื่นชอบในการขับรถ ขณะเดียวกัน การท่องเที่ยวรูปแบบนี้ สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้หลากหลาย ดังนั้น จึงควรมีการประชาสัมพันธ์ แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่ยู้จักเพิ่มขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกันควรอนุญาตให้รถท่องเที่ยวสามารถเข้า – ออก ได้ทุกด่านพรมแดน เพื่อให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มวันพักและค่าใช้จ่าย สำหรับการท่องเที่ยวตามมา

3) การเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย

โดยทั่วไปแล้วนักท่องเที่ยวจีนมีพฤติกรรมชอบจับจ่ายใช้สอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการซื้อหาของฝากและของที่ระลึก อีกทั้งการท่องเที่ยวด้วยรถยนต์สามารถขนสินค้ากลับได้จำนวนมาก จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะสามารถขายสินค้าและของที่ระลึกและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น ดังนั้น ควรจัดตั้งศูนย์การค้าจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองบริเวณชายแดน เช่น เชียงของ เชียงแสน เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถซื้อหา ก่อนออกไปจากประเทศไทย อันจะเป็นการช่วยสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการจ่ายเงินของนักท่องเที่ยวจีน จึงควรมีการส่งเสริมให้เกิดการชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E – wallet) ควบคู่ไปด้วย

■ การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว

เมื่อพิจารณาสัดส่วนรายได้ของห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันพบว่า ประเทศไทยได้รับสัดส่วนสูงที่สุด อีกทั้งรายได้ส่วนใหญ่ยังคงอยู่กับผู้ประกอบการไทย แต่อย่างไรก็ตามอาจถูกคุกคามได้ทั้งปัจจัยภายนอกโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการจีน และปัจจัยภายในที่เกิดจากความขัดแย้งหรือความไม่เข้าใจของผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ดังนั้นการปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวจึงมี 2 นัยยะ คือ (1) การป้องกันการแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนที่เกิดขึ้นตลอดเวลา โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวหลักอย่างจังหวัดเชียงใหม่ และ (2) การรักษาให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการและบุคลากรในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ดังได้กล่าวในข้างต้น ความไม่พร้อมของกำลังคนเป็นข้ออ้างสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแทรกแซงกิจการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว แม้ว่าปัจจุบันปัญหาดังกล่าวยังไม่เกิดขึ้นรุนแรงในประเทศไทยดังเช่นที่เกิดขึ้นในประเทศลาว แต่ตลาดนักท่องเที่ยวจีนมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงจำเป็นที่ประเทศไทยต้องพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งด้านการบริหารจัดการ การให้บริการ และภาษาใช้ในการสื่อสาร ให้มีคุณภาพและจำนวนเพียงพอที่จะรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

2) การกระจายผลประโยชน์ด้านท่องเที่ยว

จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการจีนส่วนใหญ่มักจะแสวงหาผลประโยชน์จากพื้นที่ที่มีมูลค่าผลประโยชน์สูงและคุ้มค่ากับการลงทุน ซึ่งอาศัยช่องโหว่ต่าง ๆ เข้ามาลงทุนในหลากหลายรูปแบบ เช่น การเช่าสถานที่ การร่วมทุนกับคนไทย การใช้ผู้ดำเนินการแทน (Nominee) แนวทางที่แก้ไขที่สำคัญ ได้แก่

- การกระจายผลประโยชน์ไปยังแหล่งท่องเที่ยวรอง จากการศึกษพบว่าผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันมุ่งเน้นที่เมืองท่องเที่ยวหลัก เป็นผลให้ผู้ประกอบการจีนมักเข้าไปลงทุนและแสวงหาผลประโยชน์ในเมืองท่องเที่ยวหลัก ยกตัวอย่าง ทวีร์ศูนย์เหรียญซึ่งเกิดในกรุงเทพฯ หรือภูเก็ต อย่างไรก็ตามปัจจุบันได้มีแนวคิดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ซึ่งจะช่วยกระจายผลประโยชน์จากเมืองท่องเที่ยวหลักไปสู่เมืองรอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งท้องถิ่น การสร้างรายได้ให้แก่

ท้องถิ่นจะช่วยให้เกิดความเข้าใจในคุณค่าของการท่องเที่ยว และนำไปสู่การปกป้องและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

- การกระจายตลาดนักท่องเที่ยว การพึ่งพิงนักท่องเที่ยวเพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือประเทศใดประเทศหนึ่ง เป็นการเพิ่มปัจจัยเสี่ยงในห่วงโซ่การท่องเที่ยวในการถูกคุกคามหรือแทรกแซง เนื่องจากผู้ประกอบการจีนมักจะหาช่องทางเข้ามาลงทุนในตลาดที่มีนักท่องเที่ยวจีนเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากในแต่ละพื้นที่มีนักท่องเที่ยวหลากหลายกลุ่ม จะสามารถช่วยลดแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังช่วยให้ผู้ประกอบการมีรายได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เนื่องจากนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มแต่ละประเทศมีความต้องการรวมถึงช่วงระยะเวลาการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้ตลาดท่องเที่ยวที่สำคัญที่ไม่อาจมองข้ามไปได้เลย คือ ตลาดนักท่องเที่ยวไทย แม้ไม่ได้นำเงินตราเข้าสู่ประเทศดังเช่นตลาดนักท่องเที่ยวต่างประเทศ แต่เป็นตลาดใกล้เคียงที่ใหญ่ที่สุด และถูกแทรกแซงได้ยากที่สุด

3) ความชัดเจนของกฎหมายและการบังคับใช้

ชาวจีนมักอาศัยความไม่ชัดเจนของกฎหมายเป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันที่ระบบออนไลน์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการท่องเที่ยว เช่น การจองที่พัก การซื้อ – ขายแพ็คเกจทัวร์ ที่มีความสะดวกและรวดเร็ว ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐจึงควรวางแผนปรับปรุงกฎระเบียบให้ชัดเจนและทันต่อสถานการณ์ให้ครอบคลุมกับปัญหาที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น อีกทั้งส่งสัญญาณให้ภาคเอกชนได้รับทราบและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์

4) การจัดการสื่อสังคมออนไลน์

การบริหารจัดการสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ถือว่ามีบทบาทสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศ ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาภาพลักษณ์ของนักท่องเที่ยวจีนที่ถูกส่งต่อสื่อสังคมออนไลน์ล้วนเป็นภาพลักษณ์ในทางลบ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนเป็นตลาดที่อ่อนไหวต่อการวิพากษ์วิจารณ์ในทางลบ จึงอาจส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียตลาดนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดที่มีความสำคัญทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ดังนั้น ภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายควรมีบทบาทสำคัญในส่งเสริมการใช้สื่อสังคมออนไลน์ในการสร้างความเข้าใจอันดีให้แก่ทั้งชุมชนในแหล่งท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวจีน

5) การจัดตั้งสมาคมการท่องเที่ยวแบบคาราวาน

ปัจจุบันการประกอบธุรกิจการจัดการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานในประเทศไทยยังเป็นธุรกิจที่มีขนาดเล็ก โดยมีผู้ประกอบการเพียง 8 ราย ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย อย่างไรก็ตาม การท่องเที่ยวในรูปแบบนี้เป็นการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและอาจจะเติบโตในอนาคต ดังนั้น จึงควรมีการจัดตั้งเป็นสมาคมการท่องเที่ยวแบบคาราวานขึ้นในประเทศไทย เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองกับผู้ประกอบการต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นองค์กรที่ร่วมหารือกับภาครัฐในกรณีที่เกิดปัญหา ในทางกลับกัน ยังเป็นเครื่องมือในการเผยแพร่ข่าวสารให้แก่ภาครัฐ ซึ่งช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและการกำกับดูแลให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

■ ความท้าทายในอนาคต

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ถือว่าเป็นเส้นทางบกที่ใกล้ที่สุดที่เชื่อมระหว่างประเทศไทยกับตอนใต้ของจีน ในเชิงหลักยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวแล้ว เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่ประเทศไทยใช้เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม แม้เส้นทาง R3A จะผ่าน 3 ประเทศ แต่การพัฒนาส่วนใหญ่อยู่ภายใต้นโยบายของจีนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทยและประเทศลาว ดังจะเห็นได้จาก การพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจเพื่อการท่องเที่ยวที่ครบวงจร อีกทั้งยังได้รับการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจากรัฐบาลจีนทั้งทางถนน รถไฟ และอากาศ เขตเศรษฐกิจนี้อาจกลายเป็นจุดหมายใหม่ของนักท่องเที่ยวจีนรวมถึงทัวร์คาราวาน เนื่องจากตั้งอยู่ที่ชายแดนจีน – ลาวในแขวงหลวงน้ำทา จึงนับเป็นความท้าทายที่สุดต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมคู่ขนานกับเส้นทาง R3A ได้แก่ รถไฟ มอเตอร์เวย์ และเส้นทางแม่น้ำโขง ซึ่งแต่ละเส้นทางอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ที่จะเดินทางท่องเที่ยวเข้ามายังประเทศไทยทั้งเพิ่มขึ้นและลดลง จึงควรที่ประเทศไทยจะวางแผนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

นอกจากนี้ในปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทอย่างมากต่อการท่องเที่ยวในทุกชั้นตอน มีผลทำให้นักท่องเที่ยวอิสระ หรือ FIT เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยวตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง บทบาทของผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวกำลังลดลงตามลำดับ หากไม่มีแนวทางรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นของผู้ประกอบการไทยอาจไม่ได้มีส่วนมากที่สุดดังเช่นในปัจจุบัน

5. บทเรียนบทสุดท้าย

ภาครัฐมักให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่ละเลยที่จะให้ความสำคัญต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาระดับประเทศ อำเภอยางทองของเป็นตัวอย่างหนึ่งของท้องถิ่นที่ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาน้อยมาก ทั้งนี้เพราะการลงทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งมักเป็นโครงการขนาดใหญ่ล้วนมาจากผู้ประกอบการนอกพื้นที่ อีกทั้งท้องถิ่นยังต้องสูญเสียผลประโยชน์ที่ได้รับอยู่ทั้งด้านการค้าการขนส่งและการท่องเที่ยวชายแดนซึ่งเป็นวิถีชีวิตของคนในท้องถิ่นทั้งสองฝั่งชายแดน โดยไม่ได้รับการเหลียวแลจากภาครัฐ เนื่องจากผู้ประกอบการท้องถิ่นขาดความรู้ความเข้าใจซึ่งนำไปสู่การปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด สิ่งที่รัฐควรทำ คือ ก่อนที่จะทำการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนตามที่กฎหมายกำหนด ควรให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่โครงการพัฒนามีต่อชุมชนและประชาชนในพื้นที่ที่ถูกต้องและรอบด้านด้วยความจริงใจ โดยเฉพาะโครงการที่มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเชิงเศรษฐกิจและสังคมอย่างฉับพลัน พร้อมทั้งเตรียมแผนการในการสนับสนุนให้ท้องถิ่นสามารถปรับตัวทันการเปลี่ยนแปลงได้ และหากมีผลกระทบหรือผลเสียเกิดขึ้นภายหลัง รัฐต้องเข้ามาเยียวยาและจัดการปัญหาร่วมกับชุมชนอย่างจริงจัง เพื่อให้นโยบายการพัฒนาของรัฐสามารถยังประโยชน์ทั้งในระดับจุลภาคและมหภาค

Executive Summary

Route R3A was established under cooperation among Thailand, Lao PDR, and China with the purpose to promote transportation connectivity along North – South Economic Corridor, which is the part of Greater Mekong Sub – Region Economic Cooperation Program (GMS). From its opening in 2008 to present days, R3A has concretely become tourism route. Recognizing support and promotion policy to popularize the route for more than ten years and its achievement, such policy should be efficiently applied to other development of tourism routes that connect Thailand and her neighboring countries.

This study aims to evaluate the tourism value and proportion of benefit contributed by Route R3A in order to enhance Thai tourism businesses' competitiveness on R3A. Methodology used in this study consists of analysis of value chain and governments' contribution from three countries along the route, namely China, Lao PDR, and Thailand. Data collection methods consist of field survey and key players' in-depth interview.

1. Tourism context on Route R3A from past to present

Route R3A has long been tourism route. It was initially improved by border tourism providers in Chiang Kong and Tourism Authority of Thailand (TAT). After, the official development of the route began when there was the construction of the 4th Thai-Lao Friendship Bridge. Tourism on route R3A can be divided into 3 stages based on the route evolution.

Stage I: Before construction of route R3A: It could be considered as pioneered tourism. There was tourism route survey project titled “Mekong Challenge”. The travel began with ship transportation from Chiang Saen to Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture and return to Lao PDR and to Chiang Khong by road. Due to bad condition of the unpaved and narrow road in Lao PDR, the road was not popular among tourists.

Stage II: After the construction of route R3A: At the early stage, there were mostly outbound Thai tourists to China by road and Mekong River. The-destination was Jing Hong or Chiang Hong of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture. After mutual agreement of China and Lao PDR to allow Chinese vehicles into Lao PDR, there was increased number of Chinese tourists using route R3A. Nevertheless, the route was not yet popular since the vehicles needed to be loaded onboard to cross Mekong River.

Stage III: After the construction of the 4th Thai-Lao Friendship Bridge: There were there were mostly outbound Chinese tourists to Thailand by personal vehicles with the

main destination at Chiang Mai Province. The route leading to Chiang Mai was very popular with only 500 kilometers distance from Boten Border Crossing in Lao PDR. Two types of tourism then were caravan tour and free independent traveler. Since 2012, number of tourists had dramatically increased until it had the negative externalities on local communities. One reason was that Chiang Mai Province was main location for popular Chinese films at that time, so the province became well-known. The problems explicitly needed solution, thus, Department of Land Transport of Thailand issued the strict regulations applied to Chinese vehicles. Finally, the uncoordinated solution among the agencies caused in decreasing number of Chinese tourists.

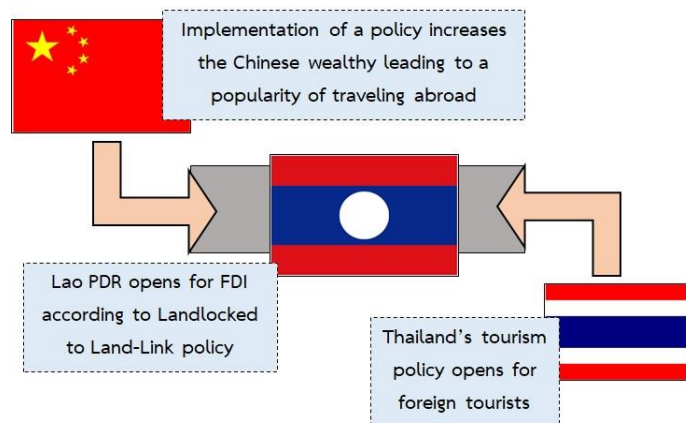


Figure 1: China, Lao PDR, and Thailand's country strategy affect the tourism on R3A

2. Policy and strategy that affects tourism on R3A

Route R3A is the short route connecting three countries on the Upper Mekong. This strategic route is significant as mechanism to connect economy, society, and politics of three countries. Even the policy of each country towards the route is different; the main purpose is to directly and indirectly promote tourism on route R3A. Figure 1 shows that different policies not only make each country differentiate their roles towards R3A tourism value chain but they are also seamlessly supportive towards one another. The details are followed by;

■ China: tourism starting point

China laid her policy to use route R3A mainly for trade and investment advantage but there also was the international politics aspect hidden behind the policy. Considering Bridgehead Strategy, Go Out Policy, and Good-neighbor Policy, which supported Chinese to seek for a new market to boost trade and investment. Other significant policies; economic and social restructuring policy to boost domestic consumption, promotion of recreation, services policy, western development policy to

decrease income gap between the east and the west, all these policies had changed socialism lifestyle of Chinese people into consumerism, and tourism was one way to satisfy themselves. Thus, the shortest land route to Thailand “R3A” was the first choice for their travel.

■ Lao PDR: gateway for tourism

Considering her strategy “From Landlocked to Land-linked”, Lao PDR utilized her borders with Mekong Sub-region countries to connect land transport especially to connect Thailand and China. Route R3A was quite vital for domestic and international transport connectivity of Lao PDR but the country could not afford the route’s development by herself. Lao PDR had always received development assistance from developed countries; one of them had been China. Hence, this situation allowed China to dominate Lao PDR development policy. China’s priority in R3A development was to connect the starting and destination point, so, even with China’s money, the section of R3A in Lao PDR was improved only to be a gateway for Chinese tourists to the third country; Thailand.

■ Thailand: tourism destination

With the policy to connect with Mekong Sub-region countries, tourism hub policy, and tourism market experience of Thailand, Thailand had been promoted to be a vacation destination for Chinese tourists. The National Tourism Development Plan had actively promoted R3A as the shortest and most convenient route to Thailand. The route was so popular among modern Chinese who wanted to seek tourism experience in caravan style.

3. Route R3A Tourism Value Chain

Route R3A tourism value chain analysis based the data on caravan tourism because it was the major type of tourism on the route. The study found that the stakeholders of three countries had different roles yet connected to one another. Each of stakeholders gained different proportion of income depending on tourism activity throughout the tourism chain. However, since Thailand was main destination, Thai tourism businesses like hotel, attractions, tour guide, and transportation, were major stakeholders in this study. Meanwhile in Lao PDR, as a gateway to Thailand, their stakeholders were mainly involved with transportation, and border crossing. Nevertheless, both Thailand and Lao PDR had a part in setting up the tour price. They collected the pricing of domestic stakeholders and forward them to Chinese tourism agency because China was tourism starting point. Chinese tourism agency would add

necessary expense before quoting the price to tourists, and another important was to promote the tour packages.

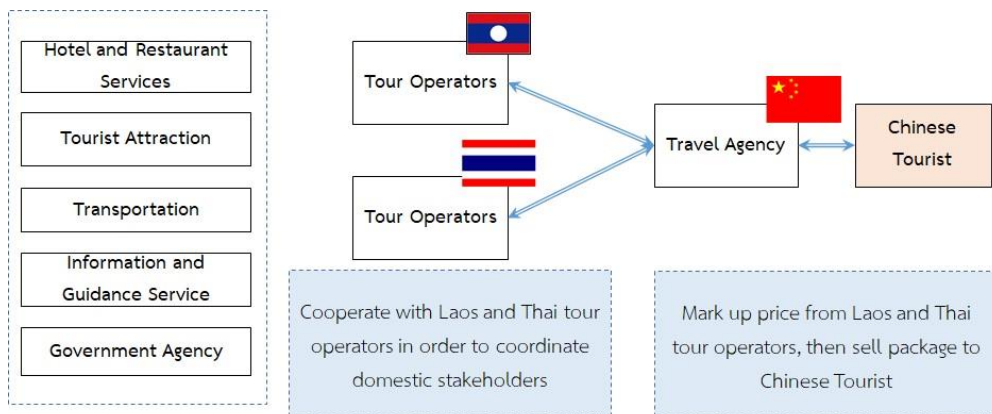


Figure 2: Stake holders in R3A tourism value chain

Considering income proportion of stakeholders, the study found that the total of Thai stakeholders was 77% which was from tour package selling; 54% of which went to services sectors like accommodation, dining, attractions, transportation, and tour guide; 23% of which went to tour operator agencies; management fee, border-crossing fee, and insurance fee. While Chinese businesses market shares was 15% from document processing, promotion and marketing. Lao PDR businesses market shares was 8%.

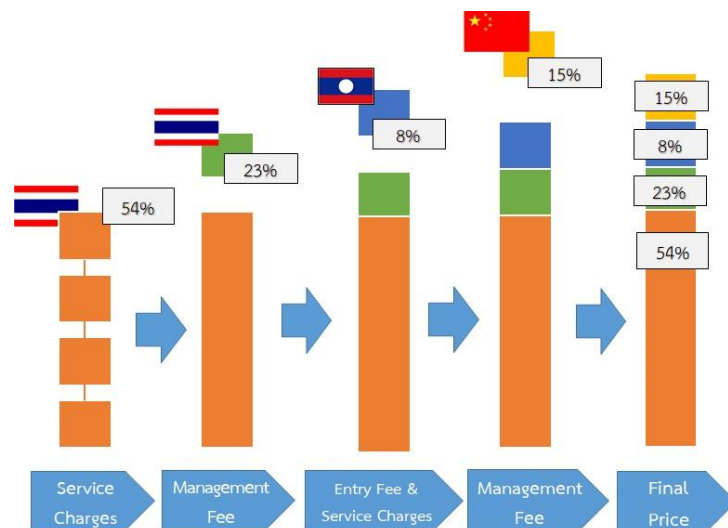


Figure 3: Income proportion from caravan tour on R3A

Apart from direct income from tour package selling, Thailand also had indirect income from tourists' expenses that were excluded from tour package, for example, public transportation, special meal, and souvenirs, etc. According to field survey, it was found that average indiricet expenditure of tourist was about 100,000 Baht each. Highlighted part of caravan tour was that tourists could design the tour program by

themselves unlike the Zero-Dollar Tour which everything was strictly set in favor of Chinese businesses and caused Thai businesses to lose some indirect income. However, caravan tour had to obstruct due to the Department of Land Transport Act on 30 March 2016 to regulate inbound Chinese vehicles to prevent the negative impact on communities. This caused the number of caravan tour from Chinese to gradually decrease since the Act was not compatible with tourists' behavior.

Those income shares came from each country's policy, tourism businesses' competitiveness, and direct/indirect support from the governments. Normally, the businesses with higher competitiveness ranking had more chances in business than those with lower competitiveness. Hence, the destination country with highest market shares was probably not the country with major proportion of benefits.

Chinese tour agencies could be a threat towards businesses on R3A tourism value chain. The outbound tourism to the destination country should, in fact, contribute economic advantage to the destination country. But Chinese tour agencies, with better capabilities together with their government's support, had higher competitiveness, thus they can interfere tourism value chain, especially in Lao PDR. Lao PDR had been opened for foreign investment and up to 70% of tourism businesses in Lao PDR belonged to foreign company and Lao tourism businesses had limited capabilities and resources. Those limitations of Lao PDR let Chinese agencies interfere Lao tourism businesses. For Thailand, the tourism destination for Chinese people, had gained the highest tourism market shares, of which caused by tourism businesses' capabilities and support from government and local sector, which can be clarified as follows;

1) Thai tourism businesses' competitiveness: Tourism businesses in this tourism value chain, especially caravan tour agencies, was quite competitive. Considering their communication and management skill, Chinese tour agencies could not easily find a gap to interfere tourism value chain in Thailand.

2) Government's roles in tourism development: Thailand had long history of tourism development. The first tourism promotion was done in 1924, more than 90 years ago. It can be said that Thailand was professional when it came to tourism. Moreover, Thailand had always prioritized tourism development agenda as national policy, since its first National Economic and Social Development Plan until the latest. Thai tourism development included attractions development, businesses development, and manpower development.

3) Strength of local units: Strength of local units was one of mechanisms to prevent Chinese' interference in tourism value chain. Such strengths were conservation

of culture and lifestyle, strong collaboration among locals, and collective monitoring on illegal tourism activities

4. Lesson-learned and policy recommendations to enhance competitiveness

Route R3A was the result of Thai's government effort to fulfill transport connectivity with neighboring countries. The main purposes were to boost trade and facilitate transportation but benefit on tourism boosting was unexpected. Route R3A was advantageous for economic growth of Thailand. Thus, in order to develop sustainable tourism on this route, the lesson-learned must be taken into account to lay tourism development strategy on route R3A and other significant routes. Principles of strategy are Integration, Value Adding, and Protection.



Figure 4: Policy recommendation to enhance competitiveness

■ Tourism value chain integration

Tourism value chain integration among insiders and outsiders of tourism businesses is vital for efficient competition. It will also bring balance to tourism promotion, supervision, and communities' recognition. It is a mechanism to protect and strengthen tourism value chain. The principles of integration are as follows;

- 1) Risk management plan in tourism promotion.

An enormous number of Chinese vehicles along route R3A reflected the lack of evaluation on area's capability and communities' recognition of tourism. To promote new tourism destination, there should be integration among involved public and private

sectors, such as, Ministry of Tourism and Sports, Tourism Authority of Thailand, tourism businesses sector, communities, and related civil society. These key players will collectively work on risk management plan.

2) Aggressive supervision plan

Chinese vehicles problem reflected inappropriate government's supervision since they only played passive role in supervision. They would strictly impose regulations when the problem had already occurred. Even the solution would work, impacts came afterwards. So, they should change supervision plan into aggressive way with the integration of stake holders. Problem from tourism on R3A should be fixed by collective solution planning, together with tourism promotion plan to boost caravan tour again. Solutions guideline are as follows;

- *Tour agencies to take part in vehicles monitoring:* Authorized Thai tour agencies should be document translators and China Embassy/ Consular in Thailand should provide document approval and/or translation service to save processing time of document on vehicles permission. Tour agencies should also be responsible for the tourists and monitor their vehicles to comply with the law throughout the trip.

- *Provincial Land Transport Office to permit the inbound vehicles:* Which will reduce the document processing time and enhance efficiency in monitoring.

■ Value-added creation in tourism value chain

To accelerate tourism benefit on R3A, value that needs to be added are as follows;

1) Increase number of quality tourists

Normally, caravan tourists are quality tourists. To increase number of these tourists, facilitation regarding entrance and exit should be done for travel to be more flow, for example, reconsider vehicles permission process, providing one-stop service, and develop Chinese language skills.

2) Increase length of stay

Caravan tour is mainly for those who love driving. They could access so many of attractions as they wish. To promote new attractions, there should be proper public relation plan, and opening of new border check point to facilitate their entrance and exit. These will result in increasing of tourists' length of stay.

3. Increase tourists' expenditure

Chinese tourists always love to spend, especially on souvenirs. The caravan travelers can buy a lot of things and bring them back by their own vehicles. This provides opportunity to local in selling local souvenirs. To accelerate their spending, there should be an establishment of local shops around border city, so that tourists can shop before they leave Thailand. To promote selling and buying, electronic wallet/payment should be available in the shops.

■ Protection of tourism value chain

Considering income shares of R3A tourism value chain which Thailand had gained the highest proportion, there could be a threat coming from Chinese businesses and internal miscommunication. Hence, there are two meanings of "Protection of tourism value chain"; (1) Protection from Chinese businesses' interference; and (2) Stabilization of tourism value chain.

1) Enhancement of tourism businesses' competitiveness

Lack of manpower could be an excuse for Chinese businesses to interfere the value chain. Even such problems have not yet been serious in Thailand, the rising number of tourist forces Thai tourism businesses to improve in every aspect, especially manpower's management and language skills.

2) Benefit distribution

The study found that most of Chinese businesses always searched for advantages from high potential area. Based on vulnerability of the law, Chinese mostly came to invest in Thailand using nominees. Solutions to the problem could be;

- *Distribution of benefit to minor tourism area*: Since most of the economic benefit gained from tourism sector were always set in major cities, Chinese businesses would find a way to invest in those major cities which had led to the Zero-dollar Tour in Bangkok and Phuket. However, with tourism promotion towards minor cities, there will be benefit distribution to those minor locals, which will promote communities' recognition on tourism value, and result in protection of tourism value chain.

- *Expand tourist targets*: Depending on one group of tourists was a risk. This gap could allow interference in tourism value chain. With many group of tourists, Chinese businesses may reduce enthusiasm of Chinese businesses. Moreover, expanding tourists target group will help earn income throughout the year, since each group of tourists has different preferable vacation period. More importantly, Thai tourists are not the ones to overlook.

3). Laws and regulation: Chinese businesses sometimes took advantage from vulnerability of the law, especially in digital era, where every tourism transaction could be done on smart devices. Thus, the government should consider reforming laws and regulation based on current circumstances and predictable problems.

4) Online social media management: Online social media management is very important for country's image. Recently, Thailand's image towards Chinese tourists has been quite negative and it may result in decreasing number of Chinese tourists. Involved parties and government should play key roles in promoting positive use of social media.

5) Establishment of caravan tour association: There are only eight caravan tour agencies in Thailand today. Most of them are located in Chiang Mai Province and Chiang Rai Province. However, considering the potential of caravan tour, there should be an establishment of caravan tour association with the purpose for those businesses to act collectively. The association can also be tourism promotion and supervision mechanism.

■ Upcoming challenges

Route R3A has been the shortest land route connecting Thailand to Southern China. With its geographical, the route helps attract Southern Chinese tourists into Thailand. However, even the route lay across three countries, most part of development policy is under China's decision, which can be either positive or negative towards Thailand and Lao PDR. The development of Boten Beautiful Land Specific Economic Zone of Lao PDR, which China has provided support regarding transportation infrastructure, can be a new destination for caravan tour since it is located at China-Lao PDR Border. This place could be a new challenge towards tourism on R3A. Moreover, there is the development of transportation connectivity apart from the route R3A, which, in the future, will affect the number of Chinese tourists that come to Thailand. The strategy for this challenge should be planned.

Nowadays, digital technology has impact towards tourism in every aspect. It results in increasing number of free independent traveler which affects the whole tourism value chain. Without strategy towards this challenge, stake holders will lose their roles and shares from the value chain.

5. The Last lesson

The government normally prioritizes transportation connectivity development as the first priority and neglects the occurred impact towards local communities. Chiang Kong District was one of the examples, the district gains very little benefit from the mega development project. They have to bear economic disadvantage from decreasing number of border tourism. One of the reasons is that they are a lack of tourism recognition and acceptance, so they are not ready for economic restructuring. Hence, before conducting the public hearing in the area, the government should sincerely provide sufficient information regarding impact that would happen in every aspect, especially how it affects their economic and social structure. The plan to support reformation of communities should also be prepared. When it comes to the negative effects, the government has to step in to fix and manage the problems with communities. This will finally lead to country's benefit, both in macro and micro level.

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษาการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยวเป็นโครงการหนึ่งในแผนงานวิจัย บทเรียนการใช้ประโยชน์ระยะเชิงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน : กรณีศึกษาเส้นทาง R3A ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ปีงบประมาณ 2560

โครงการนี้สำเร็จด้วยดีโดยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงนักวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ที่ได้ร่วมกันให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา ตลอดจนให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นและจริงใจ

ขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย สำนักงานเชียงใหม่ และสำนักงานคุณหมิง กงสุลฝ่ายพาณิชย์ (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครคุณหมิง) สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดเชียงราย ดำเนินตรวจคนเข้าเมืองเชียงใหม่ (จุดตรวจคนเข้าเมืองสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4) ผู้ประกอบการท่องเที่ยวและโรงแรม รวมถึงสมาคมท่องเที่ยวและสมาคมที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ และแม่ฮ่องสอน

ขอขอบคุณสำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมหลวงพระบาง และหลวงน้ำทา สมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง ผู้ประกอบการท่องเที่ยวและโรงแรมในเมืองห้วยทรายและหลวงน้ำทา ขอขอบคุณผู้ประกอบการท่องเที่ยวคาราวานและแม่น้ำโขงในนครคุณหมิง

ขอขอบคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ยศ สันตสมบัติ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อรัญญา ศิริผล คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และคุณสมบัติ ไตรศรีศิลป์ นายกสมาคมฮากกา จังหวัดเชียงใหม่ที่ได้ให้ความรู้ และแนวคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ของจีนที่มีต่อเส้นทาง R3A

ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาผลงานทุกท่านที่ได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเป็นผลให้การศึกษานี้สมบูรณ์ครบถ้วนยิ่งขึ้น

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณนายวัชร เพชรดิน และนายพชรพัชร ฤวิณพนันท์ ผู้ช่วยนักวิจัยซึ่งได้ร่วมเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนามในทุกประเทศโดยไม่ย่อท้อต่อหนทางและความลำบากทั้งปวง

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมูลค่าและสัดส่วนผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A ด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการท่องเที่ยวของไทยในเส้นทางนี้ โดยศึกษาผ่านการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าร่วมกับการวิเคราะห์บทบาทภาครัฐของทั้งสามประเทศตามแนวเส้นทาง R3A ได้แก่ จีน ลาว และไทย ซึ่งใช้ข้อมูลหลักจากการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ผลการศึกษาพบว่า การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจีนซึ่งรถยนต์ส่วนตัวเข้ามาในประเทศไทย โดยมีจุดหมายปลายทางที่สำคัญ คือ จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งประกอบด้วยนักท่องเที่ยว 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ นักท่องเที่ยวทัวร์คาราวาน และนักท่องเที่ยวอิสระ ซึ่งนักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานเป็นนักท่องเที่ยวที่มีการใช้จ่ายค่อนข้างสูง โดยสัดส่วนรายได้ที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่การท่องเที่ยวประเภทนี้ที่ยังไม่รวมค่าใช้จ่ายทางอ้อมของประเทศไทย จีนและลาว เท่ากับร้อยละ 77 15 และ 8 ตามลำดับ ปัจจุบันนักท่องเที่ยวที่รถยนต์เข้ามาท่องเที่ยวมีจำนวนลดลง เป็นผลมาจากกรมการขนส่งทางบกของไทยได้กำหนดมาตรการเพื่อจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเป็นจำนวนมากซึ่งสร้างผลกระทบภายนอกต่อชุมชนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย มาตรการเข้มงวดดังกล่าวแม้จะช่วยลดปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากรถท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวอิสระ และช่วยให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวของไทยได้รับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่การท่องเที่ยวชัดเจนยิ่งขึ้น แต่ด้วยการแก้ปัญหาที่ยังไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมรถท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน จึงทำให้นักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพของเส้นทางนี้ได้รับผลกระทบตามไปด้วย จึงหันไปใช้เส้นทางท่องเที่ยวอื่น เช่น เส้นทางหลวงพระบาง สปป. ลาว ส่งผลต่อมูลค่าทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ลดลง

ท้ายที่สุด การศึกษานี้ได้ถอดบทเรียนจากการดำเนินนโยบายต่างๆ บนเส้นทาง R3A เพื่อใช้เป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันทั้งในเส้นทาง R3A และเส้นทางระหว่างประเทศทางบกที่เชื่อมต่อกับประเทศอื่นๆ โดยเสนอให้มีการบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียทั้งในและนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทยทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ ตลอดจนการสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่จากการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เพิ่มจำนวนวันพำนักรวมถึงการเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย นอกจากนี้ยังเสนอแนะให้ปกป้องและป้องกันห่วงโซ่ที่ประเทศไทยได้ผลประโยชน์สูงสุดจากการคุกคามและแทรกแซงของผู้ประกอบการต่างชาติ พร้อมทั้งกลยุทธ์ในการรับมือกับความท้าทายในอนาคต

Abstract

This study aims to evaluate the tourism value and proportion of benefit contributed by Route R3A in order to enhance Thai tourism businesses' competitiveness on R3A. Methodology used in this study consists of analysis of value chain and governments' contribution from three countries along the route, namely China, Lao PDR, and Thailand. Data collection methods consist of field survey and key players' in-depth interview.

The study found that major tourism on R3A was Chinese tourists drive into Thailand, which Chiang Mai Province was their main destination. There were two major types of tourists; caravan tour, and self-guided tour. The first type of tourists, caravan tour, would spend a lot on their trips. Income proportion from caravan tour, excluded indirect cost of Thailand, China, and Lao PDR, was 75% 15% and 8%. Currently, both caravan tour and self-guided tourist who drive into Thailand had been decreasing in number. This caused by Department of Land Transport's policy to strictly regulate tourists' vehicles from China with the reason to prevent the negative impact on communities in Chiang Mai and Chiang Rai Province. Even such policy could prevent an impact on communities and facilitate Thai tourism businesses to reach benefit from tourism supply chain, it also had a negative effect on caravan tourists which caused them to use other tourism routes. This resulted in decreasing of income in tourism value chain on R3A route.

Lastly, this study's lessons-learned and analysis can deliver recommendations for competitiveness enhancement on R3A and others land routes. The study proposes the integration between key players, both tourism value chain insiders and outsiders; value enhancement in tourism value chain by increasing number of qualified tourists, increasing stay period and tourism expenditure; protection of Thailand's benefit from non-Thai tourism businesses; and preparing strategy for upcoming challenges.

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	๑
กิตติกรรมประกาศ	๒๓
บทคัดย่อ	๒๕
สารบัญตาราง.....	๒๙
สารบัญรูป	๓๑
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	2
1.4 กรอบการศึกษา.....	2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A	9
2.1 รูปแบบการท่องเที่ยว	9
2.2 นักท่องเที่ยวจีนบนเส้นทาง R3A	12
2.3 การลงทุนด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A.....	15
บทที่ 3 การกำกับและส่งเสริมการท่องเที่ยว	19
3.1 การกำกับ การสนับสนุนและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ.....	20
3.2 การกำกับการเข้า – ออกของบุคคล	32
3.3 การกำกับการเข้า – ออกของยานพาหนะ	37
3.4 ผลกระทบของกฎหมาย.....	45
3.5 บทสรุป	49
บทที่ 4 จีน ลาว ไทย ในบริบทการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A	51
4.1 นโยบายการเชื่อมต่อและการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A	51
4.2 นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของลาวที่มีผลต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A.....	61
4.3 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทยกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A.....	76
4.4 บทสรุป	89

บทที่ 5 ความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A.....	91
5.1 บทนำ.....	91
5.2 ห่วงโซ่คุณค่าบนเส้นทาง R3A.....	92
5.3 บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่.....	102
5.4 บทสรุป	106
บทที่ 6 บทเรียนและข้อเสนอแนะ	107
6.1 การบูรณาการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว.....	107
6.2 การสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยว	110
6.3 การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว	112
6.4 ความท้าทายในอนาคต.....	115
6.5 บทส่งท้าย : บทเรียนจากการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์.....	118
เอกสารอ้างอิง.....	121
ภาคผนวก ก กำหนดการการสำรวจภาคสนามและ รายนามผู้ให้สัมภาษณ์	129
ภาคผนวก ข บทสัมภาษณ์หน่วยงานและ ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวในประเทศไทย	141
ภาคผนวก ค บทสัมภาษณ์หน่วยงานและ ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวในสปป.ลาว.....	179
ภาคผนวก ง บทสัมภาษณ์หน่วยงานและผู้ประกอบการการท่องเที่ยวในสาธารณรัฐประชาชนจีน ...	197
ภาคผนวก จ สรุปข้อมูลการนำเสนอผลการศึกษา และระดมความคิดเห็น ณ สมาคมการท่องเที่ยว หลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	211
ภาคผนวก ฉ ทวีรคาราวานและสถานที่ท่องเที่ยวเชื่อมโยงเส้นทาง R3	215
ภาคผนวก ช ทวีรศุูนย์เหรียญ.....	231
ภาคผนวก ซ ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ	239

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.1	แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก	3
ตารางที่ 2.1	จำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านเส้นทาง R3A.....	10
ตารางที่ 3.1	จำนวนเงินหลักประกันธุรกิจนำเที่ยว	21
ตารางที่ 3.2	ประเภทของโรงแรมตามกฎหมายกระทรวงฯ กฎกระทรวงกำหนดประเภทและ หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจโรงแรม พ.ศ. 2551	22
ตารางที่ 3.3	มูลค่าเงินลงทุนธุรกิจการท่องเที่ยว	26
ตารางที่ 3.4	ประเภทของที่พักในประเทศลาว	27
ตารางที่ 3.5	หลักเกณฑ์ของกฎหมายการเข้าเมือง	36
ตารางที่ 3.6	เอกสารหลักฐานในการยื่นขออนุญาตนำเข้ามาในราชอาณาจักร เป็นการชั่วคราว.....	39
ตารางที่ 3.7	ขั้นตอนการทำใบอนุญาตชั่วคราว (ชนิดอายุ 30 วัน).....	40
ตารางที่ 3.8	ค่าธรรมเนียมเครื่องหมายแสดงการใช้รถ.....	40
ตารางที่ 3.9	เอกสารประกอบการทำเรื่องผ่านแดนของรถยนต์ไทยเข้าประเทศลาว	43
ตารางที่ 3.10	เอกสารประกอบการขออนุญาตนำรถยนต์เข้าพรมแดนจีน.....	44
ตารางที่ 3.11	ขั้นตอน ผลกระทบและข้อเสนอแนะจากการบังคับใช้ประกาศ กรมการขนส่งทางบก	48
ตารางที่ 4.1	รายชื่อเขตความร่วมมือเศรษฐกิจของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	52
ตารางที่ 4.2	สรุปการปฏิรูป/เปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน.....	56
ตารางที่ 4.3	สรุปผลกระทบของยุทธศาสตร์จีนที่มีต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A	60
ตารางที่ 4.4	เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมต่อ สปป.ลาวและประเทศเพื่อนบ้าน	66
ตารางที่ 4.5	เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ	67
ตารางที่ 4.6	ข้อมูลเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว.....	69
ตารางที่ 4.7	การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ จำแนกตามประเทศ ที่ลงทุน.....	76
ตารางที่ 4.8	สาระสังเขปแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ	81
ตารางที่ 4.9	รายชื่อจังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว.....	82
ตารางที่ 4.10	รายชื่อสำนักงานในประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.....	84

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : สารบัญตาราง

ตารางที่ 4.11	รายชื่อสำนักงานในต่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.....	86
ตารางที่ 5.1	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A	93
ตารางที่ 5.2	ราคาแพ็คเกจท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวบนเส้นทาง R3A	100
ตารางที่ 5.3	สัดส่วนรายได้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A	101

สารบัญรูป

รูปที่ 1.1 กรอบการศึกษา	3
รูปที่ 1.2 ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว	6
รูปที่ 2.1 จำนวนรถจีนที่เข้ามาในประเทศไทย ณ จุดผ่านแดนถาวรเชียงของ ปี พ.ศ. 2556 – 2557	12
รูปที่ 2.2 สภาพด่านชายแดนบ่อเต็น – บ่อหาน ในช่วงเทศกาลตรุษจีน ^ก	14
รูปที่ 2.3 (ซ้าย) สภาพด่านเชียงของ ช่วงเทศกาลตรุษจีน ^ข	14
รูปที่ 2.4 (ขวา) รถบ้านนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ^ค	14
รูปที่ 2.5 (ซ้าย) ภาพตัวอย่างอุบัติเหตุจากนักท่องเที่ยวจีน ^ง	14
รูปที่ 2.6 (ขวา) อุบัติเหตุจากการขับรถหลุดโค้งของนักท่องเที่ยวจีน ^จ	14
รูปที่ 2.7 แผนผังโครงการเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาน	16
รูปที่ 3.1 กฎระเบียบของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A	19
รูปที่ 3.2 หลักเกณฑ์และวิธีการขออนำรถเข้าใช้ในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว	38
รูปที่ 3.3 เครื่องหมายแสดงการใช้รถชั่วคราว	41
รูปที่ 4.1 แผนที่แสดงเส้นทาง R3A ส่วนที่อยู่ในลาว	61
รูปที่ 4.2 แผนที่แสดงเส้นทางสาย 13	63
รูปที่ 4.3 แผนที่แสดงเส้นทางสายเชื่อมต่อ สะพานเชียงกง (ลาว) – เชียงลาบ (พม่า) กับ R3A	63
รูปที่ 4.4 เส้นทางไฟสาย บ่อเต็น – นาเตย – หลวงพระบาง – นครหลวงเวียงจันทน์	64
รูปที่ 4.5 แผนที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว	68
รูปที่ 5.1 การดำเนินนโยบายที่สอดคล้องกันของจีน ลาว และไทย	91
รูปที่ 5.2 การวิเคราะห์ห่วงโซ่การท่องเที่ยว	92
รูปที่ 5.3 แผนผังแสดงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A	94
รูปที่ 5.4 โซ่อุปทานการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวตามเส้นทาง R3A ในไทย	96
รูปที่ 5.5 โซ่อุปทานการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวตามเส้นทาง R3A ในไทย	97
รูปที่ 5.6 ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A กรณีเชื่อมต่อกับแม่น้ำโขง	99
รูปที่ 5.7 สัดส่วนรายได้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A รูปแบบการวาง	101

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา แผนยุทธศาสตร์ประเทศไทยให้ความสำคัญด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการพัฒนาตามกรอบความร่วมมือต่างๆ เพื่อเชื่อมโยงและส่งเสริมการค้าการลงทุนในภูมิภาค ผ่านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานชายแดน เช่น ถนน สะพาน ด่านชายแดน รวมไปถึงการให้เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน (Concessional Loan) กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำไปใช้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ อย่างไรก็ตาม ในการประเมินผลเชิงยุทธศาสตร์และมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากโครงการการเชื่อมโยงต่างๆ ด้านการท่องเที่ยวมีเพียงการพิจารณาความสำเร็จจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ซึ่งไม่สามารถสะท้อนผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริงได้

เส้นทาง R3A หรือ R3E ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย AH 3 เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีนตอนใต้ สปป.ลาว และไทย เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่จีนเรียกว่า ถนนสายคุนหมิง – กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่จีนใช้เชื่อมต่อจีนตอนใต้กับประเทศไทย โดยเริ่มจากนครคุนหมิงเมืองเอกของมณฑลยูนนานถึงชายแดนจีน-ลาวที่บ่อหาน เมืองล่า เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนาระยะทาง 759 กิโลเมตร สภาพถนนเป็นทางหลวงพิเศษและทางหลวงชั้น 1 ใช้เวลาเดินทาง ประมาณ 10 ชั่วโมง และเข้าสู่ชายแดนลาวที่บ่อเต็น เมืองสิง แขวงหลวงน้ำทา และเข้าสู่ชายแดนไทย-ลาวที่เมืองห้วยทรายเมืองเอกของแขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 243 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง จากนั้นข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เข้าสู่เชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางบกที่คู่ขนานกับแม่น้ำโขง นำมาซึ่งความสำคัญในด้านการขนส่งทั้งเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว

จากข้อมูลในช่วง พ.ศ. 2556–2559 ภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ พบว่านักท่องเที่ยวทั้งขาเข้าและขาออกมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญระหว่างจีนตอนใต้ ลาว และไทย ซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยเส้นทางนี้ที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้โครงสร้างของภาคการท่องเที่ยวในพื้นที่มีความเปลี่ยนแปลง และเกิดการแทรกแซงจากการกลุ่มทุนจากต่างชาติ ได้แก่ ผู้ประกอบการจีน รวมถึงเกิดผลกระทบที่ภายนอกที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้

การศึกษาด้านท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาเชิงการวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวและการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว ส่วนงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และการดำเนินนโยบายของภาครัฐในการสนับสนุนผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ยังมีอยู่น้อยมาก ส่งผลให้การประเมินมูลค่าและสัดส่วนผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ด้านการท่องเที่ยวยังไม่มี ความชัดเจนและเป็นรูปธรรม

ดังนั้น การนำเส้นทาง R3A มาวิเคราะห์ความสำเร็จเชิงยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงจึงมีความเหมาะสม เนื่องจากเส้นทางนี้ได้มีการใช้ประโยชน์มากกว่า 10 ปี การวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในพื้นที่ และใช้เป็นกรณีตัวอย่างสำหรับการพัฒนาเส้นทางอื่นๆ ที่เกิดขึ้นตามแผนพัฒนาด้านการเชื่อมโยงของประเทศที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อประเมินความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบของผู้ประกอบการไทยในแต่ละกิจกรรม (Activity) หรือ แต่ละช่วงของห่วงโซ่การท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทาง R3A
- 2) เพื่อทบทวนและนำเสนอกลยุทธ์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชน ในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการท่องเที่ยว

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1) ขอบเขตพื้นที่

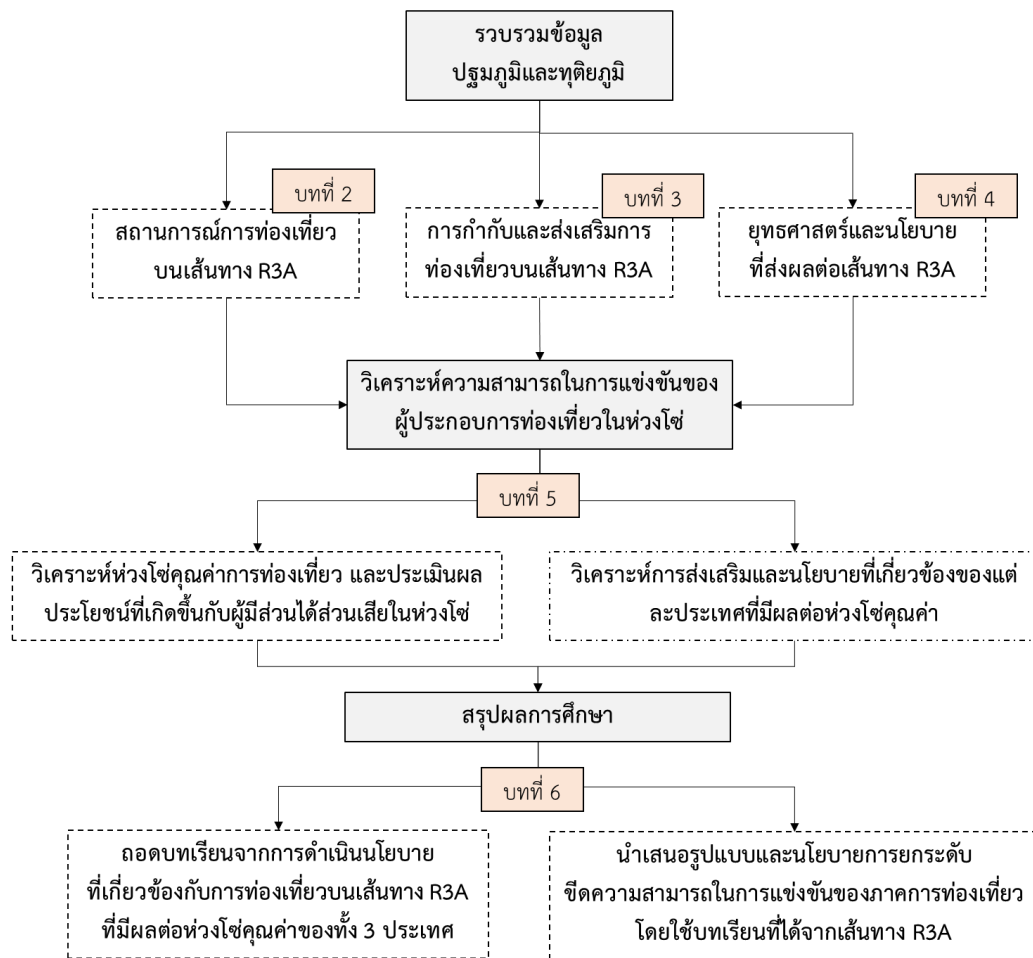
การศึกษาครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A รวมถึงจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวต่อเนื่องที่สำคัญในประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน

2) ขอบเขตด้านเนื้อหา

ประกอบด้วย การศึกษาห่วงโซ่คุณค่าด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A และยุทธศาสตร์กฎระเบียบและข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

1.4 กรอบการศึกษา

การศึกษาเริ่มต้นจากสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่สำคัญ ได้แก่ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวและการสร้างห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ข้อมูลและสถิตินักท่องเที่ยว ข้อมูลการลงทุนทั้งของไทยและต่างชาติ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว การใช้จ่ายพาหนะ และแผนงานทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A และเมื่อรวบรวมข้อมูลแล้วเสร็จจะทำการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยใช้หลักการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) เพื่อใช้ประเมินผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ โดยการประเมินจะใช้หลักการวิเคราะห์มูลค่าเพิ่ม (Value Added) ของแต่ละกิจกรรมในห่วงโซ่ นอกจากนี้การศึกษาจะทำการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแม่แบบในการถอดบทเรียนเพื่อการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่า และนำไปสู่กระบวนการท้ายที่สุด คือ การนำเสนอกลยุทธ์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชน ในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการท่องเที่ยว รายละเอียดดัง <รูปที่ 1.1>



รูปที่ 1.1 กรอบการศึกษา

1.4.1 การรวบรวมข้อมูลภาคสนาม

การรวบรวมข้อมูลภาคสนามในครั้งนี้ให้ความสำคัญกับการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ทั้งในประเทศไทย สปป.ลาว และมณฑลยูนนานในประเทศจีน เพื่อให้สามารถสะท้อนสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงกับการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพได้ในเชิงปฏิบัติ รายละเอียดดัง <ตารางที่ 1.1>

ตารางที่ 1.1 แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ให้ข้อมูล	ประเด็นสัมภาษณ์	คุณสมบัติเบื้องต้น
ผู้ที่ดำเนินธุรกิจการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ เช่น บริษัทจัดการท่องเที่ยว บริษัทขนส่ง ผู้ประกอบการที่พักและร้านอาหาร	รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยว/ความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ/ค่าใช้จ่ายและรายได้/ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น/ข้อเสนอแนะเพื่อการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน	เจ้าของกิจการ/ผู้จัดการ/เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 1.1 แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ให้ข้อมูล	ประเด็นสัมภาษณ์	คุณสมบัติเบื้องต้น
มัคคุเทศก์	พฤติกรรมการท่องเที่ยว/การใช้ยานักท่องเที่ยว/รายได้จากการให้บริการ/ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น/ข้อเสนอแนะเพื่อการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน	มัคคุเทศก์ที่ให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากเส้นทาง R3A
สภาอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว/หอการค้า	ภาพรวมการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้/ภาพรวมด้านการประกอบกิจการการท่องเที่ยว/ปัญหาและอุปสรรค/ข้อเสนอแนะ	ประธานสภาอุตสาหกรรม/หอการค้า หรือ ผู้ที่เกี่ยวข้อง
หน่วยงานส่งเสริม กำกับ และพัฒนาการท่องเที่ยว ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกรมการท่องเที่ยว น่าจะเป็นสำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด	ทิศทางการท่องเที่ยว/แผนการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว/การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว/การกำกับและส่งเสริมการท่องเที่ยว/ปัญหาและอุปสรรค/ข้อเสนอแนะ	ผู้อำนวยการ หรือ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่ง	ขั้นตอนการขออนุญาตเข้า – ออก ของรถนักท่องเที่ยว/กฎระเบียบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง/ปัญหาและอุปสรรค/ข้อเสนอแนะ	ผู้อำนวยการ หรือ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ
ตรวจคนเข้าเมือง	การเข้า – ออกของบุคคลและยานพาหนะ/ปัญหาและอุปสรรค/ข้อเสนอแนะ	เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ
หน่วยงานท้องถิ่น เช่น อำเภอ องค์การบริหารส่วนตำบล สมาคม ชมรมต่างๆ ในพื้นที่ชายแดน (อำเภอเชียงของ)	แผนการพัฒนาพื้นที่ชายแดน/การท่องเที่ยวในพื้นที่/ปัญหาและอุปสรรค/ข้อเสนอแนะ	นายอำเภอ หรือ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ
นักวิชาการ	การศึกษาการท่องเที่ยวที่เกี่ยวกับเส้นทางนี้/ปัญหาและอุปสรรค/ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาและการเก็บข้อมูล	นักวิชาการที่ทำการศึกษเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ บนเส้นทางนี้ และทำการศึกษแล้วเสร็จ

1.4.2 วิธีการศึกษา

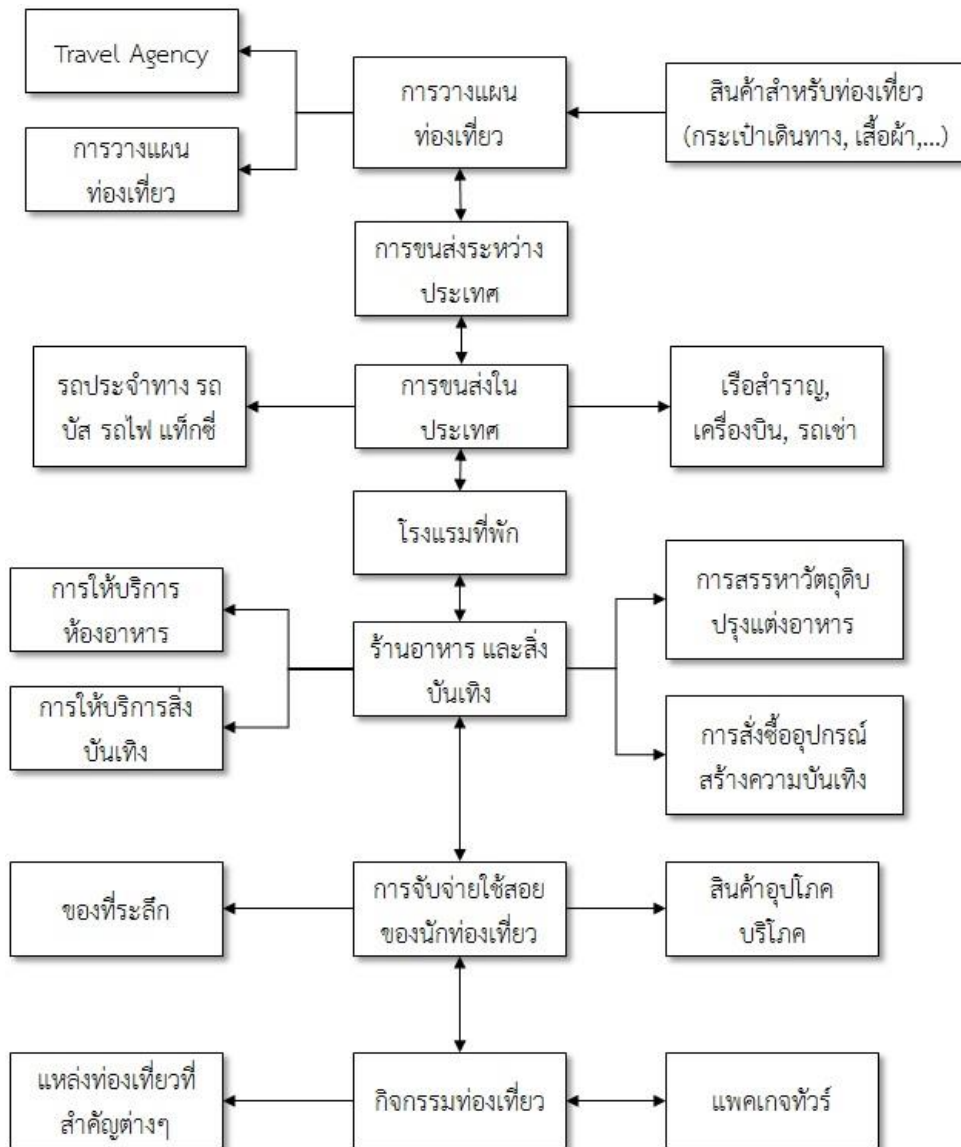
วิธีการศึกษาที่นำมาใช้สำหรับการวิเคราะห์ศักยภาพในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Analysis: VCA) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ทุกกระบวนการของการทำธุรกิจ ตั้งแต่การเลือกวัตถุดิบไปจนถึงการจัดสรรให้กับผู้บริโภคขั้นสุดท้าย โดยต้องมีความเข้าใจความสัมพันธ์ของกิจกรรมแต่ละหน่วยในห่วงโซ่ ซึ่งการวิเคราะห์ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหารายได้สูงสุดภายใต้ต้นทุนต่ำสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ Michael E. Porter (1980) ถือว่าเป็นผู้บุกเบิกในการใช้ห่วงโซ่คุณค่าในการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจได้ชี้ให้เห็นว่า การสร้างห่วงโซ่คุณค่าให้แข็งแกร่งจะสามารถนำพาธุรกิจให้มีการเติบโตอย่างมั่นคง เนื่องจากการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าเป็นกระบวนการที่องค์กรสามารถใช้เพื่อตรวจสอบตนเอง (Self-monitoring) ไปในตัว ได้แก่ การวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งขององค์กร และการวิเคราะห์หาโอกาสในการแข่งขันขององค์กร สิ่งเหล่านี้จะทำให้องค์กรมีการพัฒนาตัวเองอยู่ตลอดเวลา อันจะนำไปสู่การเติบโตที่มั่นคงได้

สำหรับการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (Global Tourism Value Chain) มีความเกี่ยวข้องตั้งแต่การวางแผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวไปจนถึงการสิ้นสุดการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ในห่วงโซ่ที่สำคัญ ได้แก่ 1) หน่วยกระจายนักท่องเที่ยว (Tourist Distribution) ซึ่งได้แก่ บริษัทจัดการท่องเที่ยว (Tour Operator) บริษัทขายแพ็คเกจ (Travel Agency) 2) บริษัทขนส่ง 3) โรงแรมและร้านอาหาร และ 4) หน่วยกิจกรรมการท่องเที่ยว (Excursion) โดยส่วนประกอบทั้ง 4 ของห่วงโซ่นี้มีความเกี่ยวข้องกันอย่างชัดเจน เช่น บริษัทจัดการท่องเที่ยวมีความเกี่ยวข้องกับบริษัทขนส่ง โรงแรมและที่พัก เป็นต้น

<รูปที่ 1.2> แสดงแนวทางการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว โดยความสัมพันธ์เริ่มขึ้นตั้งแต่การวางแผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวซึ่งเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเลือกรูปแบบการท่องเที่ยว โดยมีตัวแทนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัทจัดการท่องเที่ยว เช่น บริษัทนำเที่ยวที่ทำหน้าที่จัดรูปแบบการท่องเที่ยว (Package Tour) หรือตัวแทนส่งเสริมการท่องเที่ยว (Travel Promotion) เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ในการให้ข้อมูลการท่องเที่ยวของสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งเมื่อนักท่องเที่ยวสามารถตัดสินใจเลือกรูปแบบการท่องเที่ยวได้แล้ว จะนำไปสู่การเลือกการเดินทางระหว่างประเทศ การเลือกเดินทางภายในประเทศปลายทางที่ท่องเที่ยว การเลือกที่พัก ร้านอาหารและสิ่งบันเทิง การใช้จ่ายใช้สอยในการเลือกซื้อของที่ระลึกหรือสิ่งของอุปโภคบริโภค ตลอดจนการเลือกกิจกรรมท่องเที่ยว ทั้งการท่องเที่ยวด้วยตนเอง และการท่องเที่ยวที่ขายเป็นแพ็คเกจ

การวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวมีส่วนสัมพันธ์กับส่วนเกินผู้บริโภค (Consumer Surplus) ซึ่งหมายถึงส่วนต่างระหว่างราคาสูงสุดที่ผู้บริโภคต้องการจ่ายกับราคาที่ผู้บริโภคจ่ายจริง คูณกับราคาสินค้าต่อหน่วย ซึ่งส่วนเกินผู้บริโภคเป็นตัวสะท้อนมูลค่าสูงสุดที่นักท่องเที่ยวต้องการจะใช้จ่ายในแต่ละเที่ยว ถ้าหากส่วนเกินผู้บริโภคมีมาก แสดงให้เห็นว่าผู้บริโภคมีแนวโน้มที่จะใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มมากขึ้น เพราะยังใช้บริการมากขึ้นเท่าใดส่วนเกินของผู้ใช้บริการก็จะเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น โดย งานศึกษาของ Schep et. Al. (2014) Vanhove (2013) และ Charke and Ng (1993) ชี้ให้เห็นว่า ส่วนเกินผู้บริโภคที่เกิดขึ้นนั้นนำไปสู่การขยายตัวของเศรษฐกิจ จาก Spillover Effect ของการใช้จ่ายเมื่อนักท่องเที่ยวมีความพอใจมากขึ้น เช่น เมื่อราคาที่พักนักท่องเที่ยวยินดีที่จะจ่ายมีมูลค่ามากกว่าต้นทุนในการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวจะนำเงินที่เหลือนั้นไปใช้จ่ายในธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ซื้อของฝาก หรือเพิ่มทางเลือกเสริมในการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งมูลค่าส่วนเกินทั้งหมดนั้นจะถูกถ่ายโอนมาเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจในท้ายที่สุด โดย Yilmaz and Bitici (2006) ได้สร้าง KPI (Key Performance Index) เพื่อใช้วัดความสำเร็จในการเพิ่มมูลค่าของห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยพิจารณาจากของตัวแปรที่สำคัญของฝั่งผู้บริโภค ได้แก่ ความคุ้มค่าของเงินที่จ่าย (Value of Money) คุณภาพของการให้บริการ (Service Quality) อัตราการกลับมาเที่ยวอีกครั้ง (Percentage of Repeat Customer) ความพึงพอใจของผู้บริโภค (Customer Satisfaction)



รูปที่ 1.2 ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว
ที่มา: ปรับปรุงจาก Mete and Acuner (2014).

นอกจากนี้ การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดของห่วงโซ่คุณค่าไปด้วย โดย SNV (2010) ชี้ว่าการวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดและอุปสรรคต่างๆ ของห่วงโซ่คุณค่าควบคู่ไปกับการวิเคราะห์โอกาส จะทำให้การออกแบบห่วงโซ่คุณค่าครอบคลุมทุกผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะนำไปสู่การวางนโยบายและการพัฒนาทุกอย่างให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และในงานของ WTO/OECD/UNWTO (2013) พบว่า อุปสรรคสำคัญที่มีผลต่อการสร้างมูลค่าให้กับห่วงโซ่ทั้งในมุมมองของหน่วยผลิต และ ผู้ผลิต (Supplier) 3 อันดับแรก ได้แก่ คุณภาพของแรงงาน สภาพแวดล้อมของธุรกิจ และความสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุน

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวในประเทศไทย เริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้นเนื่องจากสามารถตอบโจทย์ของการดำเนินกลยุทธ์ด้านการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการศึกษาส่วนใหญ่มีผลลัพธ์ไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ประเทศไทยยังมีการสร้างคุณค่า (Value Creation) ให้กับผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยวค่อนข้างต่ำ หรืออาจกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวของประเทศไทยนั้นมีการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added) ให้กับสินค้าและบริการของตนเองได้ค่อนข้างน้อย เช่น Piboonrunroj (2015) ศึกษาการรวมกลุ่มระหว่างผู้ประกอบการโรงแรมที่พัก กับ ผู้ผลิต (Supplier) อาหารและเครื่องดื่ม โดยใช้วิธีสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการวิเคราะห์โดยใช้กรณีตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า อุปสรรคสำคัญที่ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวไม่สามารถรวมกลุ่มกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ ต้นทุนด้านการติดต่อประสานงาน (Transaction Cost) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ต้นทุนในการแสวงหา (Searching Cost) และต้นทุนการตรวจสอบคุณภาพ (Quality Checking Cost) ซึ่งต้นทุนทั้งสองล้วนเกิดจากการมีข้อมูลที่ไม่สมมาตรหรือไม่เท่าเทียมกัน (Asymmetric Information) ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งสองกลุ่ม เช่นเดียวกันกับ Kathrin et. Al. (2014) ที่ทำการศึกษาห่วงโซ่คุณค่าของโรงแรมระดับปานกลาง – หูหระในเกาะช้าง เพื่อยกระดับเป็นปลายทางการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ (Low Carbon) โดยการใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการเก็บแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวที่เข้าพัก ซึ่งผลการศึกษาพบว่าความร่วมมือระหว่างกลุ่มโรงแรมนั้นเกิดขึ้นได้ยากมาก เป็นผลมาจากต้นทุนการติดต่อประสานงานที่ค่อนข้างสูง แม้ว่าการเพิ่มมูลค่าโดยการยกระดับให้เกาะช้างเป็นปลายทางที่คาร์บอนต่ำ แต่รายได้ที่เพิ่มขึ้นมีความเป็นไปได้ที่จะน้อยกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้น

การศึกษาห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A หรือ R3E ของทั้งระบบ จำเป็นที่จะต้องศึกษาครอบคลุมทั้ง 3 ประเทศที่เส้นทางนี้พาดผ่าน ได้แก่ จีนตอนใต้ ภาคเหนือของ สปป.ลาว และไทย ซึ่งผลการศึกษาส่วนใหญ่ที่ผ่านมามุ่งเน้นไปที่ยุทธศาสตร์ในการเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่ เช่น ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ และคณะ (2558) และ ธนวัต ลิ้มปัทมาธิกุล (2558) ได้ศึกษาเกี่ยวกับห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A ได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกร่วมกับการใช้แบบสอบถาม/แบบประเมิน ผลการศึกษาชี้ว่า นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยโดยใช้เส้นทาง R3A ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อส่วนผสมทางการตลาดและคุณภาพการบริการของห่วงโซ่ต่างๆ ที่อยู่ในประเทศไทย นอกจากนี้ยังพบว่าปัญหาในการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าบนเส้นทางนี้ คือ ขาดการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมร่วมกับการดำเนินธุรกิจ การขาดความพร้อมด้านความร่วมมือของผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงขาดบุคลากรที่มีความสามารถในการรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ธงชัย ภูวนาลวิจิตร (2553) พบว่า ตลอดเส้นทาง R3A มีความโดดเด่นในเรื่องของการท่องเที่ยว เนื่องจากมีสภาพ

สังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ตาม ความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวที่ยังอยู่ระดับปานกลางเท่านั้น และในทำนองเดียวกัน ผลการศึกษาของ Piboonrungraj (2016) ศึกษาโดยการรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากผู้ประกอบการ 200 ตัวอย่าง ยังชี้ว่า การรวมกลุ่มบนเส้นทาง R3A ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเกิดจากการขาดแคลนการแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing) ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยกันเอง ซึ่งหากสามารถลดอุปสรรคจุดนี้จะทำให้การส่งเสริมการรวมกลุ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีการขยายตัวอย่างมั่นคง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาในครั้งนี้มีความแตกต่างไปจากการศึกษาที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์และการถอดบทเรียนจากการพัฒนาเส้นทาง R3A ที่มีผลต่อการท่องเที่ยว โดยให้ความสำคัญในระดับมหภาคซึ่งจะต้องวิเคราะห์ในลักษณะที่เป็นห่วงโซ่ระหว่างประเทศ (Global Supply Chain) เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการนำไปใช้วางนโยบายในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเส้นทางอื่นๆ ของประเทศต่อไป ซึ่งแตกต่างจากงานศึกษาที่ผ่านมาที่ให้ความสำคัญกับการเพิ่มศักยภาพในมิติเชิงจุลภาค โดยเน้นที่การสร้างมูลค่าเพิ่มส่วนใดส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การท่องเที่ยวในพื้นที่ ทั้งนี้ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ สามารถจำแนกได้ตาม หน่วยงาน ดังนี้

1.5.1 ภาคเอกชน

ภาคเอกชนสามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของตนเองเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่ให้ได้มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมรับมือกับความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีรูปแบบและแบบแผน

1.5.2 หน่วยงานภาครัฐ

หน่วยงานภาครัฐทั้งส่วนกลางและท้องถิ่นสามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของแต่ละหน่วยงานเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน รวมถึงได้รับรู้ถึงเสียงสะท้อนจากภาคธุรกิจและภาคประชาชนในท้องถิ่นที่เนื่องด้วยการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว นอกจากนี้ยังสามารถออกมาตรการเพื่อปกป้องและป้องกันห่วงโซ่จากการคุกคามจากต่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาขีดความสามารถของเอกชนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้ได้มากยิ่งขึ้น

บทที่ 2

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

เส้นทาง R3 มีจุดเริ่มต้นที่นครคุนหมิงในมณฑลยูนนาน เมื่อมาถึงเมืองเชียงรุ่ง เมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติไทลื้อสิบสองปันนาแยกออกเป็น 2 สาย คือ R3A หรือ R3E เชื่อมต่อไปยังชายแดนลาวที่บ่อเต็น และเข้าสู่ชายแดนไทยที่อำเภอเชียงของ อีกสายหนึ่ง คือ R3B หรือ R3W เชื่อมต่อไปยังชายแดนพม่าที่เมืองลา และเข้าสู่ชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย เส้นทางทั้งสองนี้ต่างขนานไปกับแม่น้ำโขง ในอดีตเมื่อเส้นทาง R3A ช่วงที่อยู่ในลาวยังไม่ได้รับการปรับปรุง การท่องเที่ยวนิยมเดินทางโดยใช้แม่น้ำโขงควบคู่กับเส้นทาง R3B เนื่องจากมีสภาพถนนที่ดีกว่า ต่อมาเมื่อรัฐบาลจีนได้ทำการปิดด่านพรมแดนต้าหลู่ในเมืองฮายจากปัญหาชาวจีนไปเล่นการพนันในเมืองลาของพม่าเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาสังคมและอาชญากรรม ประกอบกับจีนได้เข้าไปช่วยพัฒนาเส้นทาง R3A ในประเทศลาว รวมถึงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 การขนส่งจึงหันมาใช้เส้นทางนี้แทน นอกจากนี้เมื่อแม่น้ำโขงประสบปัญหาความไม่ปลอดภัยจากโจรสลัด จีนจึงได้ระงับการเดินทางในแม่น้ำโขง เส้นทาง R3A จึงเป็นเส้นทางถนนที่สั้นที่สุดในการเดินทางท่องเที่ยวจากประเทศไทยไปยังจีนตอนใต้

การทบทวนการท่องเที่ยวในบทนี้จะเป็นการประมวลข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามทั้ง 3 ประเทศ และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา ร่วมกับการวิเคราะห์ตัวเลขทางสถิติเชิงคุณภาพเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแนวโน้มการท่องเที่ยวรายละเอียดดังนี้

2.1 รูปแบบการท่องเที่ยว

<ตารางที่ 2.1> แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวเข้า-ออกระหว่างประเทศไทย – ลาว – จีน โดยใช้เส้นทาง R3A โดยเปรียบเทียบชายแดน 2 แห่ง ได้แก่ ด่านห้วยทราย ซึ่งเป็นด่านชายแดนระหว่างไทย – ลาว และด่านบ่อเต็น ซึ่งเป็นด่านชายแดนระหว่างลาว – จีน พบว่านักท่องเที่ยวไทยที่เดินทางไปยังประเทศลาว และประเทศจีนนั้นมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2559 นักท่องเที่ยวไทยที่มีจุดหมายปลายทางที่ประเทศลาวมีประมาณ 6.2 หมื่นคน และเดินทางต่อไปยังประเทศจีนมีประมาณ 1.8 หมื่นคน ซึ่งลดลงจาก พ.ศ. 2556 ที่มีจำนวน 7.1 และ 2.4 หมื่นคนตามลำดับ หรือลดลงร้อยละ 14 และ 24 ตามลำดับ สาเหตุที่การท่องเที่ยวขาออก (Out Bound) จากประเทศไทยไม่ค่อยได้รับความนิยม เนื่องจากเมืองเชียงรุ่งซึ่งเดิมเคยเป็นจุดหมายสำคัญของนักท่องเที่ยวไทยที่มีจุดประสงค์เพื่อเยี่ยมชมวัฒนธรรมต่างๆ ของชาวไทลื้อซึ่งเป็นกลุ่มชาติพันธุ์หลักของพื้นที่ แต่ในปัจจุบันรัฐบาลจีนได้ทำการพัฒนาเมืองเชียงรุ่งจนไม่เหลืออัตลักษณ์ของชาติพันธุ์ไทลื้อ และเข้าสู่ความเป็นสังคมเมืองอย่างรวดเร็ว¹ มีผลทำให้ความนิยมเข้าไปท่องเที่ยวของคนไทยลดลงอย่างมาก

¹ สัมภาษณ์ สมฤทธิ์ ไทคำ, นายกสมาคมค้าทุเรียนเชียงใหม่, 13 มิถุนายน 2560.

ตารางที่ 2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านเส้นทาง R3A

หน่วย : คน

สัญชาติ นักท่องเที่ยว	2556		2557		2558		2559	
	ช่วย ทราย	บ่อเต็น	ช่วย ทราย	บ่อเต็น	ช่วย ทราย	บ่อเต็น	ช่วย ทราย	บ่อเต็น
ไทย	71,232	24,194	59,118	23,018	64,502	22,018	61,572	18,405
จีน	19,438	172,486	23,890	250,594	59,172	346,188	67,307	362,152

ที่มา: Tourism Development Department, Laos PDR.

ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง² และการสำรวจภาคสนามพบว่าจำนวนคนจีนที่เดินทางเข้ามาเพิ่มมากขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นนักธุรกิจที่เข้ามาเมืองหลวงน้ำทาโดยใช้เพียงบัตรผ่านแดน (Border Pass) และส่วนหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่เข้าไปเที่ยวในเมืองหลวงพระบางและประเทศไทย โดยการท่องเที่ยวมีทั้งทัวร์รถบัสและท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัว สำหรับนักท่องเที่ยวที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว พบว่าร้อยละ 80 ของคนที่ใช้เส้นทางนี้ใช้เพื่อเป็นทางผ่านเข้าไปท่องเที่ยวในประเทศไทย เนื่องจากในหลวงพระบางไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก หรือห้างสรรพสินค้าให้จับจ่ายใช้สอย หรือแม้กระทั่งโรงพยาบาลนอร์ด ดังนั้น นักท่องเที่ยวที่เข้ามาหลวงพระบางส่วนใหญ่จึงเข้ามาแวะพักและเดินทางต่อไปยังประเทศไทย

นักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2559 จำนวนนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้ามายังประเทศลาวมีประมาณ 3.6 แสนคน และเดินทางต่อเนื่องเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีประมาณ 6.7 หมื่นคน ซึ่งจำนวนดังกล่าวเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2556 ประมาณ 3 เท่า สำหรับการท่องเที่ยวขาเข้า (In Bound) ในปัจจุบันแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

1) ท่องเที่ยวแบบทัวร์โดยรถบัส

นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เดินทางจากเชียงรุ่ง ผ่านเมืองลำไปยังบ่อหาน เพื่อข้ามชายแดนไปยังบ่อเต็นของประเทศลาว และเดินทางต่อไปจนถึงห้วยทรายโดยรถบัสของจีน จากนั้นเปลี่ยนเป็นรถบัสของไทยเดินทางข้ามสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เข้าสู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในอดีตเส้นทางนี้เคยได้รับความนิยมมากที่สุด เพราะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่ารูปแบบอื่นๆ อีกทั้งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุจึงได้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายจากรัฐบาลจีนร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเพียงประมาณ 5,000 บาทต่อคน ในจำนวนนี้รวมค่าพาหนะ ค่าโรงแรม ค่าอาหาร และค่าเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยว³ แต่ปัจจุบันได้รับความนิยมลดลง เนื่องจากหลังจีนได้ประกาศใช้กฎหมายการท่องเที่ยว พ.ศ. 2556 ซึ่งมีสาระเพื่อจัดการกับปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญทั้งในประเทศไทยและประเทศจีน เช่น การเพิ่มแหล่งซื้อของในโปรแกรมทัวร์อันเป็นการกระทำที่บังคับให้ลูกค้าซื้อสินค้า หรือการเปลี่ยนแปลงโปรแกรมท่องเที่ยวตามอำเภอใจ ส่งผลให้การท่องเที่ยวในเอเชีย

² สัมภาษณ์ อภิรักษ์ เรืองวงศ์, ผู้จัดการโรงแรมดอกจำปา, 2 พฤศจิกายน 2560. และ สัมภาษณ์ Vikings, ผู้จัดการบริษัท ชินซิง (ประเทศลาว) จำกัด, 14 สิงหาคม 2560.

³ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, รายงานการจัดทำข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 จังหวัดเชียงราย : ภาคผนวก ค (กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2559).

ตะวันออกเฉียงใต้มีราคาสูงขึ้นหลายเท่าตัว⁴ และวันที่ 1 มิถุนายน 2559 สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งชาติจีนได้ประกาศรายชื่อบริษัทนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการนำเที่ยวต่างประเทศจำนวน 121 บริษัท ในจำนวนนี้มีบริษัทนำเที่ยวในมณฑลยูนนานเพียง 18 บริษัทเท่านั้น

2) ท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัว

การท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้ ประเภทแรกเป็นนักท่องเที่ยวอิสระ (Free Independent Traveler : FIT) ซึ่งขับรถส่วนตัวเข้ามาท่องเที่ยวเองโดยไม่ผ่านบริษัทจัดการท่องเที่ยวหรือบริษัทนำเที่ยวทั้งในฝั่งจีนและไทย เดินทางท่องเที่ยวโดยอาศัยข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตและแผนที่ที่เกิดเป็นเครื่องมือในการนำทาง และประเภทที่สองซึ่งตรงกันข้ามกับประเภทแรก เป็นการขับรถเข้ามาท่องเที่ยวโดยผ่านบริษัทจัดการท่องเที่ยวหรือบริษัทนำเที่ยวนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มักเดินทางท่องเที่ยวเป็นคณะหรือที่เรียกว่า ทัวร์คาราวาน

การท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานอาจมีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่นครคุนหมิงหรือเมืองเซียงรุ่ง นักท่องเที่ยวมาจากหลายพื้นที่ทั้งมาจากคุนหมิง เมืองหรือมณฑลอื่นในภาคตะวันตกและภาคใต้ของจีน เช่น เสฉวน กวางโจว โดยจากการสัมภาษณ์บริษัทจัดการท่องเที่ยวที่ให้บริการนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้⁵ พบว่านักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาส่วนใหญ่มีกำลังซื้อค่อนข้างสูงและมีตำแหน่งการงานสูง เช่น ผู้จัดการ ผู้บริหาร หรือเจ้าของกิจการ จึงมีเวลาท่องเที่ยวได้นาน ซึ่งเมื่อเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยนักท่องเที่ยวจีนนิยมพักที่เชียงราย 1 คืน หลังจากนั้นจึงเดินทางไปยังเชียงใหม่ โรงแรมที่พักเป็นโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาว ส่วนใหญ่เป็นเครือต่างประเทศที่มีคนไทยเป็นเจ้าของกิจการ เช่น เชียงใหม่ แกรนด์วิว โลตัสปางสวนแก้ว ค่าห้องพักอยู่ที่ 2,000 – 3,000 บาทต่อคืน สำหรับช่วงที่นิยมมาท่องเที่ยวเป็นช่วงวันหยุดยาวในประเทศจีนซึ่งมี 2 ช่วง ได้แก่ ตรุษจีน ประมาณปลายมกราคมหรือต้นกุมภาพันธ์ ซึ่งมีวันหยุดประมาณ 7 – 10 วัน อีกช่วงหนึ่ง ได้แก่ วันชาติจีน คือ 1 – 10 ตุลาคมของทุกปี โดยเส้นทางท่องเที่ยวที่นิยมมี 2 เส้นทาง ได้แก่

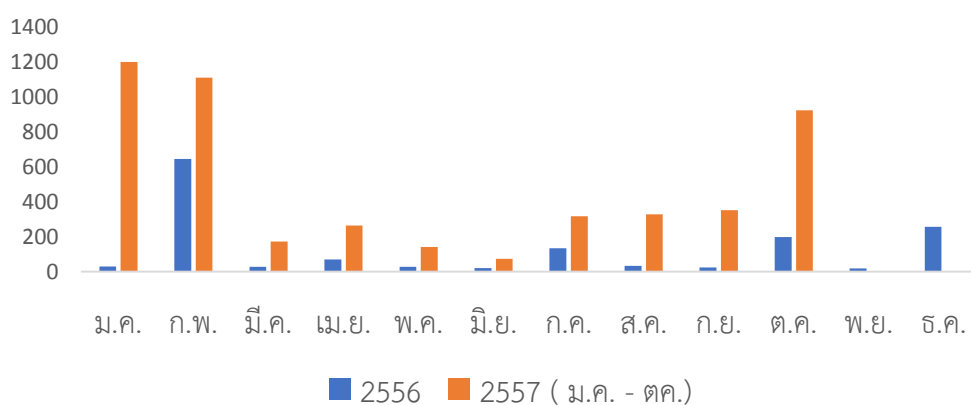
2.1) คุนหมิง – เมืองล่า – บ่อหาน – บ่อเต็น – ห้วยทราย – เชียงของ – เชียงแสน – เชียงราย – เชียงใหม่ ใช้เวลาท่องเที่ยวประมาณ 10 วัน เริ่มต้นโดยพักค้างคืนที่เมืองล่า หรือบ่อหาน ขึ้นอยู่กับจุดเริ่มต้นของการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งในแต่ละจุดหมายพักค้างคืนเพียง 1 คืน ยกเว้นเชียงใหม่จะพักคืน 2 – 3 คืน นอกจากนี้หากนักท่องเที่ยวมีเวลามากพออาจขยายเส้นทางท่องเที่ยวไปยังจังหวัดสุโขทัย อุตรดิตถ์ กรุงเทพฯ พัทยา สระแก้ว เข้าสู่ประเทศกัมพูชา ลาว และกลับสู่ประเทศจีน ซึ่งใช้เวลาประมาณ 20 วัน

⁴ ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยจีน ประกาศรายชื่อบริษัทนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการนำเที่ยวต่างประเทศ [ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=464&ID=16704 [6 มิถุนายน 2560].

⁵ สัมภาษณ์ กันชล รัตนพฤกษ์, ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัทท่องเที่ยวแบบคาราวาน, 13 มิถุนายน 2560 และ เดชา พิทักษ์วารี, ผู้จัดการบริษัท เงินห่วย จำกัด, 13 ตุลาคม 2560.

2.2) คุณหมิง – เมืองล่า – บ่อหาน – บ่อเต็น – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์ – หนองคาย – อุดรธานี หรือ เลย – สุกโขทัย – เชียงใหม่ – เชียงราย – เชียงแสน – เชียงของ ใช้เวลาท่องเที่ยวอยู่ในประเทศไทยไม่น้อยกว่า 10 วัน จากนั้นจึงกลับออกเส้นทาง R3A กลับสู่ประเทศจีน ซึ่งจำนวนวันที่พำนักร่วมสัมพันธ์กับรายได้ของผู้ประกอบการในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว กล่าวคือ ยิ่งพำนักร่วมนาน ก็ยิ่งช่วยให้ผู้ประกอบการในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของไทยมีรายได้มากขึ้น นอกจากผลประโยชน์ที่เป็นตัวเงินแล้ว นักท่องเที่ยวยังสามารถสัมผัสวัฒนธรรม ชีวิตความเป็นอยู่ของท้องถิ่นตลอดเส้นทาง การท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยสร้างโอกาสในการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ หรือชักชวนให้ญาติมิตรมาท่องเที่ยว

<รูปที่ 2.1> แสดงจำนวนรถจีนที่เข้ามาในประเทศไทยโดยผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ ใน พ.ศ. 2557 มีข้อสังเกตว่ารถจีนที่เข้ามาในประเทศไทยมีจำนวนมากที่สุดในมกราคม – กุมภาพันธ์ และตุลาคม โดยวัตถุประสงค์หลักของการท่องเที่ยวแบบคาราวาน คือ การท่องเที่ยวเป็นครอบครัว โดยรถยนต์หนึ่งคันมีผู้โดยสารประมาณ 2 – 4 คน การท่องเที่ยวรูปแบบนี้ได้รับความนิยมเนื่องจากมีความยืดหยุ่นมากกว่าการท่องเที่ยวแบบทัวร์รถบัส หรือการเดินทางโดยเครื่องบิน และสามารถเลือกซื้อสินค้าที่มีน้ำหนักมากกลับประเทศได้ตามความพอใจ เช่น ข้าวสาร หมอนยางพารา เฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น



รูปที่ 2.1 จำนวนรถจีนที่เข้ามาในประเทศไทย ณ จุดผ่านแดนถาวรเชียงของ ปี พ.ศ. 2556 – 2557
ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย.

2.2 นักท่องเที่ยวจีนบนเส้นทาง R3A

การท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวของนักท่องเที่ยวจีนมายังประเทศไทยเริ่มมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่ พ.ศ. 2555 เป็นผลมาจากกระแสความนิยมในภาพยนตร์จีนซึ่งส่วนใหญ่ถ่ายทำในจังหวัดเชียงใหม่ เป็นผลให้นักท่องเที่ยวจีนหลังไหลเข้ามาจังหวัดเชียงใหม่สูงขึ้นจากเดิมประมาณ 4 เท่า⁶ ขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวของเชียงใหม่มีอยู่อย่างจำกัด จึงไม่สามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างมากได้ทั้งที่มาจากทางอากาศและตามเส้นทาง R3A ทำให้เกิดปัญหาให้กับชาวเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาจราจร เนื่องจากถนนในตัวเมืองเชียงใหม่มีขนาดเล็กมากไม่สามารถรองรับปริมาณรถจำนวนมากได้ อีกทั้งนักท่องเที่ยวจีนไม่เคารพกฎจราจร และ

⁶ สัมภาษณ์ เลิศชาย หวังตระกูลดี, ผู้อำนวยการ สำนักงานการท่องเที่ยวเชียงราย, 15 มิถุนายน 2560.

ไม่มีวินัยในการขับชื้อก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระซึ่งเข้ามาโดยไม่ผ่านบริษัทท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีปัญหาขยะซึ่งนักท่องเที่ยวจีนมักทิ้งไม่เป็นที่ส่งผลต่อสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ ตัวอย่างดัง <รูปที่ 2.2 – 2.6> ปัญหาดังกล่าวได้ถูกส่งผ่านสื่อออนไลน์ในประเทศไทยอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้หน่วยงานเกี่ยวกับการขนส่ง คือ กรมการขนส่งทางบกต้องออกมาแก้ปัญหาเรื่องรถท่องเที่ยวจีน

กรมการขนส่งทางบกได้มีการบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดสำหรับการนำรถยนต์ที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทยชั่วคราว เพื่อลดปัญหาด้านจราจรและความขัดแย้งระหว่างประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่และรถยนต์ท่องเที่ยวส่วนตัวของนักท่องเที่ยวชาวจีน โดยในเดือนพฤษภาคม ปี 2559 กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศอนุญาตให้รถจีนเข้ามาได้เฉพาะกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์เพื่อท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หรือศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์เท่านั้น การเดินทางจากอำเภอเชียงของเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายจะต้องใช้รถที่จดทะเบียนไทย และจำกัดพื้นที่อยู่ได้เฉพาะในจังหวัดเชียงรายเท่านั้น จากสถิติเดือนมกราคมจนถึงเดือนพฤษภาคม ปี 2559 มีรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาประมาณ 6,735 คัน เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวมีผลให้ปริมาณรถจีนที่เข้ามาลดลงจนเกือบเป็นศูนย์ อย่างไรก็ตามปัญหาดังกล่าวเกิดจากรถยนต์ส่วนตัวของกลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระที่ไม่มีใครกำกับดูแล ซึ่งต่างจากกลุ่มทัวร์คาราวานที่มีบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยคอยกำกับดูแล จำนวนรถท่องเที่ยวที่ลดลงส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ผู้ประกอบการโรงแรมที่พัก ร้านอาหาร มัคคุเทศก์ ตลอดจนร้านขายของที่ระลึกต่างๆ ปัจจุบันสถานการณ์การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A นักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานยังคงมีปริมาณน้อยมาก เมื่อพิจารณาจากช่วงตรุษจีนซึ่งเป็นช่วงที่ความต้องการเข้ามาท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวสูง จากตัวเลขปี 2559 ที่มีรถจีนเข้ามาประมาณ 500 คัน แต่ในปี 2560 มีรถจีนเข้ามาเข้ามาประมาณ 30 คันเท่านั้น⁷ ซึ่งจำนวนที่หายไปมากกว่าร้อยละ 90

ด้วยเหตุนี้ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาพร้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยได้เจรจากับกรมการขนส่งทางบกให้ผ่อนปรนและยืดหยุ่น เพื่อให้รถท่องเที่ยวจีนสามารถเข้า – ออกประเทศไทยได้ทุกจุดผ่านแดนเหมือนเดิม ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้ผ่อนคลายเป็นความเข้มงวดลงบ้าง อีกทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและผู้ประกอบการได้จัดกิจกรรม “ทัวร์คาราวานรถยนต์สามล้อสันสามล้อ วัฒนธรรมและ การท่องเที่ยวไทย-จีน 2559” เพื่อประชาสัมพันธ์และเชิญชวนให้มีการท่องเที่ยวรถคาราวานสู่ประเทศไทยอีกครั้ง ซึ่งการเดินทางจะออกเดินทางจากเมืองอโดสทางตอนเหนือของจีน ในวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2560 และจะเข้าสู่ไทยประมาณช่วงปลายเดือนสิงหาคม โดยคาราวานดังกล่าวมีรถยนต์ทั้งสิ้น 10 คัน ซึ่งภายหลังจากการจัดการคาราวานดังกล่าวแล้วเสร็จ จำนวนรถนักท่องเที่ยวยังคงเข้ามาเพียงเล็กน้อยเหมือนเดิม ทั้งนี้เป็นผลมาจากการดำเนินการเรื่องเอกสารเพื่อขออนุญาตนำเขารถท่องเที่ยวจีนกับกรมการขนส่งทางบก ยังไม่ได้รับการแก้ปัญหาที่ตรงจุด รายละเอียดจะกล่าวต่อไปในบทที่ 3

⁷ สัมภาษณ์ วรณยุพา วิเศษสรรค์, หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงราย, 11 ตุลาคม 2560.

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : บทที่ 2



รูปที่ 2.2 สภาพด้านชายแดนบ่อเต็น – บ่อหาน ในช่วงเทศกาลตรุษจีน^ก



รูปที่ 2.3 (ซ้าย) สภาพด้านเชียงของ ช่วงเทศกาลตรุษจีน^ข

รูปที่ 2.4 (ขวา) รถบ้านนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย^ค



รูปที่ 2.5 (ซ้าย) ภาพตัวอย่างอุบัติเหตุจากนักท่องเที่ยวจีน^ก

รูปที่ 2.6 (ขวา) อุบัติเหตุจากการขับรถหลุดโค้งของนักท่องเที่ยวจีน^ข

ที่มา : ^ก Nation TV (2559) สืบค้นจาก: <http://www.nationtv.tv/main/content/378489355/>

^ข ไทยรัฐออนไลน์ (2559a) สืบค้นจาก: <https://www.thairath.co.th/content/573495>

^ค มติชนออนไลน์ (2559) สืบค้นจาก: https://www.matichon.co.th/local/news_40244

^ง ไทยรัสดอทคอม (2559b) สืบค้นจาก: <https://regional.kachon.com/229198>

2.3 การลงทุนด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

นับตั้งแต่การท่องเที่ยวในประเทศไทยได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวจีน และจำนวนนักท่องเที่ยวจีนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงดึงดูดผู้ประกอบการจีนเข้ามาประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งถูกและผิดกฎหมายเพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดจากนักท่องเที่ยวจีน ส่งผลให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในท้องถิ่นโดยเฉพาะผู้ประกอบการท่องเที่ยวในเมืองท่องเที่ยวสำคัญ เช่น หลวงพระบาง เชียงใหม่ เชียงราย ต้องประสบกับภาวะการแข่งขันอย่างรุนแรง ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการจีนที่เข้ามาพร้อมกับเงินทุนที่มากกว่า แม้จะเป็นผู้ประกอบการรายย่อยแต่ก็สามารถเข้าถึงเงินทุนได้จากประเทศปลายทางผ่านสมาคมการค้าของจีนที่รัฐบาลจีนให้การสนับสนุนอยู่⁸ นอกจากนี้จีนยังได้สนับสนุนข้อมูล ทักษะ ความรู้ รวมถึงกงสุลของจีนพร้อมที่จะออกเป็นกระบอกเสียงเมื่อเกิดปัญหาขึ้นกับผู้ประกอบการ กอปรกับนิสัยทุ่มเท เอาจริงเอาจังของพ่อค้าจีน จึงทำให้ผู้ประกอบการจีนมีความได้เปรียบในการแข่งขันแม้จะอยู่นอกพื้นที่ประเทศจีน

2.3.1 ภาพรวมการลงทุนด้านการท่องเที่ยวในลาว

การลงทุนของผู้ประกอบการจีนในลาวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการที่รัฐบาลลาวได้ส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยว โดยอนุญาตให้บริษัทต่างชาติถือหุ้นอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในลาวได้สูงสุดร้อยละ 70 และธุรกิจโรงแรมได้ถึงร้อยละ 100 ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของลาว⁹ พบว่า ในเมืองหลวงพระบาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่มีนักท่องเที่ยวจากจีนเข้ามาท่องเที่ยว พบว่าการลงทุนด้านการท่องเที่ยวของผู้ประกอบการจีนมีทั้ง บริษัททัวร์ โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร และแหล่งท่องเที่ยว เช่น ปางช้าง ดำเนินการโดยผู้ประกอบการจีน อย่างไรก็ตามแม้ว่ารัฐบาลลาวจะมีการส่งเสริมให้บริการเรือนพัก (เกสต์เฮาส์) ให้ผู้ประกอบการได้เฉพาะคนลาวเท่านั้น แต่พบว่ามีผู้ประกอบการจีนเข้าไปขอเช่าต่อ หรือใช้ระบบตัวแทนในการบริหารงาน จึงทำให้ปัจจุบันทั้งโรงแรมระดับ 2 – 5 ดาว รวมถึงเรือนพักบางส่วนมีผู้ประกอบการเป็นคนจีนเป็นเจ้าของ

ปัจจุบันในเมืองหลวงพระบางมีโรงแรมขนาดใหญ่ของผู้ประกอบการจีนอยู่นอกเขตเมืองมรดกโลก 1 แห่ง คือ โรงแรมสิบสองปันนา โดยเช่าพื้นที่จากรัฐบาลลาวเพื่อประกอบการ มีห้องพักจำนวน 125 ห้อง ซึ่งนับว่ามีจำนวนห้องมากโดยเปรียบเทียบกับโรงแรมทั่วไปในหลวงพระบางซึ่งมีอยู่ประมาณ 20 ห้อง หรือเรือนพัก นอกจากนี้ยังมีโรงแรมพูลแมนที่กำลังก่อสร้าง มีห้องพักประมาณ 200 ห้อง ลงทุนก่อสร้างโดยรัฐบาลจีนร่วมกับเครือข่าย (Chain) โรงแรมที่มีชื่อเสียงของโลก นักธุรกิจจีนนอกจากจะครอบงำทางธุรกิจแล้ว ยังมาตั้งรกรากและสร้างครอบครัวจึงทำให้ชาวเมืองหลวงพระบางเกิดความกังวลต่อสถานการณ์ดังกล่าว

⁸ สัมภาษณ์ ยศ สันตสมบัติ และ อรัญญา ศิริผล, อาจารย์ประจำคณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 14 มิถุนายน 2560.

⁹ สัมภาษณ์ คอนสแตน เจระคา และคณะ, สำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมหลวงพระบาง, 15 สิงหาคม 2560 และ กงจักร พันธสมบัติ และผาสุก วันสวัสดิ์, สมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง, 16 สิงหาคม 2560.



รูปที่ 2.7 แผนผังโครงการเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาน

ที่มา Investment Promotion Department, Ministry of Planning and Investment, Lao PDR. Retrieved: August 18, 2018. Web site: <http://www.investlaos.gov.la/index.php/where-to-invest/special-economic-zone?start=2>

ขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาบริเวณชายแดนลาว – จีน พบว่ารัฐบาลลาวได้ให้สัมปทานกับเอกชนจีนร้อยละ 100 ในการเข้าพัฒนาพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาน (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) <รูปที่ 2.7> โดยหากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จจะส่งผลให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่ประกอบด้วย ที่พัก โรงแรม ศูนย์สุขภาพ และแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งน่าจะมีกระทบอย่างมากต่อรูปแบบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาบริเวณชายแดนไทย – ลาว แขวงบ่อแก้ว พบว่าแนวโน้มการลงทุนจากจีนยังคงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง โดยจะเข้ามาในลักษณะเป็นนักท่องเที่ยว แต่ในขณะเดียวกันก็จะเข้ามาเพื่อแสวงหาช่องทางทำธุรกิจ หรือเข้ามาร่วมหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการลาว ในการให้บริการรถโดยสารท่องเที่ยว ทั้งนำเที่ยวในประเทศลาว และเชื่อมต่อไปยังจีน¹⁰

2.3.2 ภาพรวมการลงทุนด้านการท่องเที่ยวในไทย

จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย ถือว่าเป็นปลายทางสำคัญของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ซึ่งการท่องเที่ยวในเส้นทางดังกล่าว ยังคงมีสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวที่มาทางอากาศ เมื่อพิจารณาสถานการณ์การประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการจีนในจังหวัดทั้งสองแห่งจะอยู่ในลักษณะของระบบตัวแทน (Nominee) เนื่องจากกฎหมายไทยระบุให้การประกอบธุรกิจจะต้องมีคนไทยถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ดังนั้นจึงทำให้ผู้ประกอบการจีนที่เป็นรายย่อยไม่สามารถประกอบธุรกิจได้เองทั้งหมด นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวจีนบางส่วนเข้ามาแอบแฝงทำธุรกิจ เช่น นักท่องเที่ยวชาวจีนเช่าบ้านจัดสรรเพื่อดัดแปลงทำเป็นที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน

¹⁰ สัมภาษณ์ พงษ์ศักดิ์ คอนสวรรค์, เจ้าของเรือนพักขบใจ, 1 พฤศจิกายน 2560 และ คอนสมีย์ เจริญผล, ผู้จัดการบริษัท Bo. Sapphire Travel จำกัด, 25 ธันวาคม 2560.

ซึ่งกว่าภาครัฐจะรับรู้ก็ต่อเมื่อนักท่องเที่ยวก่อเหตุ เช่น ส่งเสียงดัง หรือนักท่องเที่ยวร้องเรียนเนื่องจากถูกผู้ประกอบการฉ้อโกง ซึ่งพบว่าที่เชียงใหม่เกิดขึ้นในสัดส่วนที่น้อยมาก¹¹

สำหรับจังหวัดเชียงรายจากการลงสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง¹² พบว่า การดำเนินธุรกิจการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในมือของคนไทย และคนท้องถิ่น มีเพียงในอำเภอเชียงแสนที่มีแนวโน้มที่ถูกรุกคืบจากจีนมากกว่า แต่น้อยกว่าเมื่อเทียบธุรกิจเกษตรที่มีคนจีนเข้ามาซื้อที่ดินเพื่อใช้เพาะปลูกสินค้าเกษตรเพื่อส่งออกไปจีน ซึ่งไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว นอกจากนี้ พบว่าผู้ประกอบการรายย่อยในพื้นที่ที่พูดภาษาจีนได้ ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนที่เข้ามาอาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงรายนานหลายชั่วคนแล้ว ด้านการท่องเที่ยวผ่านแม่น้ำโขง พบว่า มีบริษัทของจีนเพียงแห่งเดียวที่ให้บริการได้แก่ บริษัทเย็นต้า เป็นรัฐวิสาหกิจตั้งอยู่ในเมืองเชียงรุ่ง โดยมีเรือให้บริการอยู่ 2 ลำ ได้แก่ เรือเย็นต้า 7 และเรือเย็นต้า 8 เป็นเรือดัดแปลงจากเรือสินค้า มี 3 ชั้นรวมคาดฟ้า ประกอบด้วยห้องพัก ห้องอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวก กินน้ำลึก 1 – 1.5 เมตร ซึ่งให้บริการล่องเรือเป็นประจำ 5 เที่ยวต่อเดือน ทุก ๆ 5 วัน ให้บริการตั้งแต่เมืองเชียงรุ่งจนถึงเชียงแสน โดยแพ็คเกจท่องเที่ยวที่ขายจะเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ และเดินทางกลับโดยเส้นทาง R3A ซึ่งพบว่าแพ็คเกจดังกล่าวยังไม่มี ความชัดเจนว่าในขณะที่มีการท่องเที่ยวในตัวจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเป็นของผู้ประกอบการไทยแท้หรือไม่ เนื่องจากการขายแพ็คเกจดังกล่าวผู้ประกอบการทางเรือเป็นผู้จัดการติดต่อเองทั้งหมด

สำหรับการท่องเที่ยวรูปแบบทัวร์คาราวาน ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหลักบนเส้นทาง R3A ที่เข้ามายังประเทศไทย พบว่า บริษัทจัดการท่องเที่ยวทั้งหมดประกอบกิจการโดยผู้ประกอบการไทย เนื่องจากจะต้องเป็นตัวแทนยื่นเอกสารขออนุญาตนำรถเข้ามาท่องเที่ยวเกี่ยวกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะต้องเป็นบริษัทนำเที่ยวทั่วไปหรือนำเที่ยวจากต่างประเทศที่จดทะเบียนกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเท่านั้น โดยในจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ บริษัท สแตนดาร์ด ทัวร์ จำกัด บริษัท ฮัลโหล ประเทศไทย 2015 จำกัด บริษัท ไทยแอปปี จำกัด บริษัท เชียงใหม่แอปปี บริษัท หยวนจี และบริษัท หวู่ฟู่ จังหวัดเชียงราย ได้แก่ บริษัท เงินห่วย บริษัท ไทยแลนด์จีน อินเตอร์เนชั่นแนล ทราเวล และบริษัท ัญญาพร กรุงเทพมหานคร ได้แก่ บริษัท ฟู่หวา¹³ ซึ่งบริษัทที่กล่าวมาข้างต้นล้วนมีเครือข่ายผู้ประกอบการที่เป็นผู้ประกอบการไทยและมีการส่งต่อนักท่องเที่ยวระหว่างกันเป็นประจำ

¹¹ สัมภาษณ์ ผ่องพรรณ ศิริวัฒนวงศ์, รองผู้อำนวยการสำนักงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่, 9 ตุลาคม 2560.

¹² สัมภาษณ์ ปราบปรียา พลเยี่ยม, รักษาการผู้อำนวยการ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย, 11 ตุลาคม 2560. และ ผกายมาศ เวียร์ล่า และมานพ เวียร์ล่า, ประธานกรรมการ และรองประธานกรรมการ บริษัท แม็ซงเดลต้า เทรเวล เอเจนซี จำกัด, 12 ตุลาคม 2560.

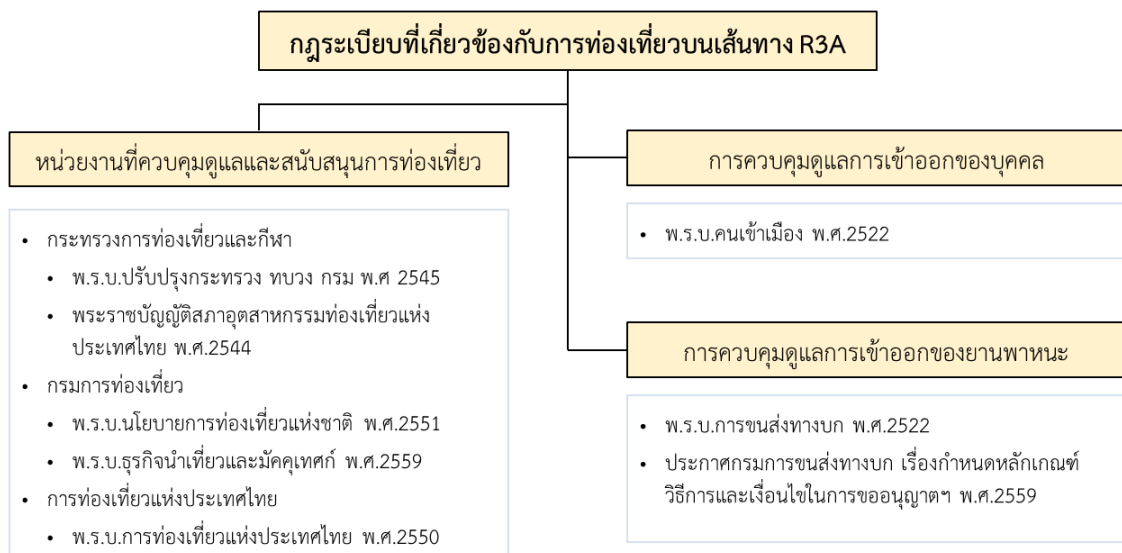
¹³ สัมภาษณ์ วรณยุพา วิเศษสรรค์.

บทที่ 3

การกำกับและส่งเสริมการท่องเที่ยว

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยเติบโตขึ้นมากทั้งรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติที่หลั่งไหลเข้ามาในประเทศ ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐในการควบคุมดูแลภาคส่วนนี้ย่อมเพิ่มขึ้นตามมา ด้วยการจัดการในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีความเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนของทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้นจึงต้องมีกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อควบคุมดูแลกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ธุรกิจการท่องเที่ยว การเดินทางผ่านเข้าออกของนักท่องเที่ยวและยานพาหนะ ฯลฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้ตระหนักและถือปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการควบคุมดูแล อย่างไรก็ตามการออกกฎหมายย่อมมีข้อดีและข้อเสียและส่งผลกระทบในแต่ละกลุ่มแตกต่างกัน กฎหมายบางประการอาจส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เติบโตยิ่งขึ้นไปแต่กฎหมายบางประการอาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาได้

เมื่อพิจารณาการจัดการท่องเที่ยวบนเส้นทางถนน R3A ที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ลาวและไทย จะพบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่เพียงแต่มีกฎหมายข้อบังคับที่ควบคุมดูแลในประเทศไทยเท่านั้น ยังเกี่ยวข้องเชื่อมโยงถึงประเทศลาวและจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนของบุคคลและยานพาหนะผ่านด่านพรมแดนทางบก รวมถึงการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในระหว่างเส้นทาง ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องสามารถจำแนกได้ 3 ประเภท <รูปที่ 3.1> ซึ่งประกอบด้วย 1) การกำกับ การสนับสนุนและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ 2) การกำกับการเข้า-ออกของบุคคล 3) การกำกับการเข้า-ออกของยานพาหนะ



รูปที่ 3.1 กฎระเบียบของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

3.1 การกำกับ การสนับสนุนและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ

ภาครัฐมีบทบาทในการกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ในขณะเดียวกันเป็นผู้สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมถึงเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถของภาคเอกชนผ่านการดำเนินนโยบายและการออกกฎหมายต่างๆ ซึ่งในแต่ละประเทศมีลักษณะดังนี้

3.1.1 ประเทศไทย

การกำกับ การสนับสนุนและการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นความรับผิดชอบโดยตรงของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยมีภาระหน้าที่หลัก 2 ประการ ได้แก่ ประการแรก การกำกับควบคุมดูแลกฎระเบียบด้านการท่องเที่ยว ประการที่สอง การสนับสนุนและพัฒนาการท่องเที่ยว ซึ่งหน่วยงานหลักที่ดูแล คือ กรมการท่องเที่ยว และ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับและสนับสนุนการท่องเที่ยวอีก เช่น กรมการปกครองเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายโรงแรม เป็นต้น

1) การกำกับควบคุมดูแลกฎระเบียบด้านการท่องเที่ยว

การกำกับดูแลกฎระเบียบด้านการท่องเที่ยวเป็นการสร้างและควบคุมดูแลมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยวและการรักษาความปลอดภัย ดำเนินการโดยเริ่มจากการศึกษา วิเคราะห์ วิจัย ตลอดจนจัดทำมาตรฐานบริการท่องเที่ยว มาตรฐานแหล่งท่องเที่ยว มาตรฐานธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ และมาตรฐานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการ ตรวจสอบประเมินและรับรองมาตรฐาน นอกจากนี้ยังบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ ซึ่งมีอำนาจควบคุมถึงการออกใบอนุญาต การประกอบการรวมถึงข้อกำหนดและข้อห้ามต่างๆ ของธุรกิจนำเที่ยว มัคคุเทศก์ และ ผู้นำเที่ยว ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1.1) ธุรกิจนำเที่ยว

ธุรกิจนำเที่ยว ในพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551¹ หมายถึง “ธุรกิจที่เกี่ยวกับการนำนักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวหรือเดินทางไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่น โดยจัดให้มีบริการหรือการอำนวยความสะดวกอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ได้แก่ สถานที่พัก อาหาร มัคคุเทศก์ หรือบริการอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวง” ต้องทำการยื่นคำขอรับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจจากนายทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์กลางหรือสาขา โดยต้องวางเงินหลักประกันการประกอบธุรกิจนำเที่ยวตามเงื่อนไข 4 ประเภทดัง <ตารางที่ 3.1> และยังต้องมีการทำประกันภัยอุบัติเหตุให้กับนักท่องเที่ยว มัคคุเทศก์และผู้นำเที่ยวในความคุ้มครองตามที่กฎหมายกำหนดอีกด้วย

¹ ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551. เล่ม 125 ตอนที่ 29 ก หน้า 1 ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2551.

ตารางที่ 3.1 จำนวนเงินหลักประกันธุรกิจนำเที่ยว

หน่วย: บาท

ประเภท	ลักษณะ	จำนวนเงิน
ทั่วไป	- ทั้งในและต่างประเทศ	200,000
นำเที่ยว จากต่างประเทศ	- ในประเทศไทยทุกจังหวัด - ไม่ให้นำเที่ยวไปยังต่างประเทศ - ให้บริการได้เฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่านั้น	100,000
ในประเทศ	- ในประเทศไทยทุกจังหวัด - ไม่ให้นำเที่ยวต่างประเทศ - บริการได้เฉพาะนักท่องเที่ยวชาวไทย	50,000
เฉพาะพื้นที่	- เฉพาะในจังหวัดที่จดทะเบียนและจังหวัด ข้างเคียงซึ่งอยู่ในพื้นที่เดียวกัน และบริการได้ เฉพาะนักท่องเที่ยวชาวไทย	10,000

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวต้องประกอบธุรกิจตามกฎหมายข้อบังคับต่างๆ รวมถึงมีบทลงโทษหากละเมิดตามพระราชบัญญัติ เช่น ต้องแสดงรายละเอียดอย่างชัดเจนทั้งข้อมูลธุรกิจและแผนการเที่ยวในการโฆษณา การจัดให้มีการประกันอุบัติเหตุระหว่างเดินทางท่องเที่ยว การเปลี่ยนแปลงรายการนำเที่ยวให้ผิดไปจากที่ได้โฆษณาหรือชี้ชวนไว้หากนักท่องเที่ยวไม่ประสงค์จะเดินทางต้องคืนเงินเต็มจำนวน เป็นต้น และได้กำหนดระเบียบไว้อย่างชัดเจนที่จะไม่ให้ประกอบธุรกิจในลักษณะทัวร์ศูนย์เหรียญ โดยห้ามไม่ใช้จัดบริการนำเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากต่างประเทศโดยไม่ได้รับค่าบริการหรือรับค่าบริการในอัตราที่เห็นได้ว่าไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย รวมถึงห้ามผู้ประกอบการท่องเที่ยวมอบหมายให้ มัคคุเทศก์ ผู้นำเที่ยวหรือบุคคลอื่นๆ นำนักท่องเที่ยวในความรับผิดชอบของตนไปท่องเที่ยวโดยเรียกเก็บเงินจากมัคคุเทศก์หรือผู้นำเที่ยวหรือให้บุคคลดังกล่าวรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเดินทาง ค่าที่พัก ค่าอาหาร หรือค่าอำนวยความสะดวกอื่นใดของนักท่องเที่ยว

1.2) มัคคุเทศก์

ผู้ประสงค์เป็นมัคคุเทศก์ต้องทำการยื่นคำขอรับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจจากนายทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์กลางหรือสาขา โดยใบอนุญาตมีอายุ 5 ปีและมัคคุเทศก์ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามรายการนำเที่ยวที่ได้ตกลงไว้กับผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวรวมถึงห้ามดำเนินการใดๆ ให้เกิดความเสียหายแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งในการรับทำงานเป็นมัคคุเทศก์นั้นห้ามไม่ให้ซื้อหรือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใดๆ เพื่อให้ได้นำนักท่องเที่ยวไปท่องเที่ยวเพื่อหวังรายได้ทางอ้อมอื่นๆ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันรูปแบบการท่องเที่ยวในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป ข้อมูลการท่องเที่ยวในอินเทอร์เน็ตหรือแอปพลิเคชันต่างๆ มีมากขึ้น รวมทั้งการท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) ได้รับความนิยมมากขึ้น ทำให้รายได้รวมถึงงานของอาชีพมัคคุเทศก์ลดน้อยถอยลง

1.3) ธุรกิจโรงแรม

การดำเนินธุรกิจโรงแรมในประเทศไทยถูกกำกับดูแลโดย พระราชบัญญัติโรงแรม² กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เพื่อประโยชน์ในการกำหนดและควบคุมมาตรฐานของโรงแรม ส่งเสริมการประกอบธุรกิจโรงแรม และส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงแข็งแรงสุขลักษณะ หรือความปลอดภัยของโรงแรม ซึ่งอ้างอิงหลักเกณฑ์ตามกฎหมายกระทรวงกำหนดประเภทและหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจโรงแรม พ.ศ. 2551 ที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับโรงแรมจำแนกได้ 4 ประเภทตามลักษณะการให้บริการ ดัง <ตารางที่ 3.2>

ตารางที่ 3.2 ประเภทของโรงแรมตามกฎหมายกระทรวงฯ กฎกระทรวงกำหนดประเภทและหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจโรงแรม พ.ศ. 2551

ประเภทของ โรงแรม	ห้องพัก	ห้องอาหาร/ สถานที่ประกอบ อาหาร	สถานบริการ** หรือ ห้อง ประชุมสัมมนา	สถานบริการ** และห้อง ประชุมสัมมนา
ประเภทที่ 1*	✓			
ประเภทที่ 2	✓	✓		
ประเภทที่ 3	✓	✓	✓	
ประเภทที่ 4	✓	✓		✓

หมายเหตุ *โรงแรมประเภทที่ 1 มีห้องพักได้ไม่เกิน 50 ห้อง **กรณีห้องพักไม่เกิน 80 ห้องห้ามมีสถานบริการ

กฎกระทรวงดังกล่าวได้ยกเว้นสถานที่พักที่มีจำนวนห้องพักรวมกันไม่เกิน 4 ห้องและมีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมดไม่เกิน 20 คน อันมีลักษณะเป็นการประกอบกิจการเพื่อหารายได้เสริมว่าไม่เป็นโรงแรม เนื่องจากการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ได้รับความนิยมมากขึ้น ในแต่ละท้องถิ่นจึงมีการให้บริการสถานที่พักขนาดเล็กซึ่งเป็นกิจการที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้แก่ท้องถิ่น

อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการรายย่อยในท้องถิ่นบางรายมีศักยภาพในการดำเนินกิจการสถานที่พักที่มีได้เป็นโรงแรมมากกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด คือ จำนวน 4 ห้อง ผู้เข้าพัก 20 คน แต่ก็ยังไม่ได้มีศักยภาพถึงการประกอบธุรกิจโรงแรม ซึ่งเป็นโอกาสที่น่าเสียดายสำหรับชาวบ้านหรือคนในพื้นที่ของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่จะได้รับประโยชน์หรือมูลค่าเพิ่มจากห่วงโซ่คุณค่า แต่ในมุมมองของผู้ประกอบการโรงแรมที่เป็นนายทุน ที่ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมายย่อมมีต้นทุนที่สูงกว่า โฮมสเตย์ เกสต์เฮาส์หรือที่พักรายย่อยอื่นๆ ทำให้เสียเปรียบทางการแข่งขันเช่นกัน ดังนั้น จึงควรมีจุดร่วมซึ่งกันและกันในการกำหนดพิจารณามาตรฐานของโรงแรมและสถานที่พักที่มีได้เป็นโรงแรม เพื่อให้ชุมชนเป็นส่วนหนึ่งที่ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยว

2) การสนับสนุนและการพัฒนาการท่องเที่ยว

การสนับสนุนและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยภาครัฐที่กระทำในระดับนโยบาย คือ การจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อกำหนดกรอบของการพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงการ

² ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติโรงแรม. เล่ม 121 ตอนพิเศษ 70 ก หน้า 12 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2547.

ส่งเสริมด้านการตลาดโดยเฉพาะของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) การจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยว

ใน พ.ศ. 2544 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้เสนอให้มีแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศเป็นเอกภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกันและส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกับภาครัฐ จึงได้ตราพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551³ ขึ้น ซึ่งกำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (ท.ท.ช.) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และแต่งตั้งกรรมการอีก 9 คนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รัฐมนตรีว่าการท่องเที่ยวและกีฬา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น โดยให้ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นกรรมการและเลขานุการ และ ผู้ช่วยเลขานุการตามลำดับ

คณะกรรมการนโยบายท่องเที่ยวแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่หลักๆ 6 ประการได้แก่ 1) จัดทำและเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการเพื่อส่งเสริมการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว รวมถึงแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ 2) เสนอนโยบายและแนวทางการจัดทำความร่วมมือระหว่างประเทศเกี่ยวกับการท่องเที่ยว 3) กำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว พิจารณาให้ความเห็นชอบและกำกับดูแลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขต 4) กำหนดและจัดให้มีการรับรองมาตรฐานเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวหรืออุตสาหกรรมท่องเที่ยว 5) อำนาจการ ติดตาม ประเมินผล และตรวจสอบการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐให้เป็นไปตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ และนโยบายหรือมาตรการเพื่อการส่งเสริมการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว และ 6) กำกับจัดการและบริหารกองทุน นอกจากนี้ยังมีการจัดทำแผนพัฒนาอื่นในด้านต่างๆ อีก ทั้งในด้านแหล่งท่องเที่ยว บริการท่องเที่ยว ธุรกิจนำเที่ยว ตลอดจนบุคลากรด้านการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตามหน้าที่ที่สำคัญที่สุดสำหรับคณะกรรมการการท่องเที่ยวแห่งชาติ คือ ต้องดำเนินการจัดทำแผนการท่องเที่ยวแห่งชาติเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อเป็นการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว วิธีปฏิบัติและความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติลงสู่การปฏิบัติ ซึ่งวิธีการหนึ่งคือ การจัดทำแผนปฏิบัติการท่องเที่ยวโดยการพิจารณาร่วมกับภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ว่าราชการจังหวัดในเขตนั้นๆ รวมถึงชุมชนในพื้นที่ เพื่อกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อประโยชน์ในการรักษา ฟื้นฟู บริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว ซึ่งอาจเป็นกลุ่มจังหวัด จังหวัด หรือพื้นที่เฉพาะใดๆ ก็ได้ หลังจากกำหนดเขตแล้วรัฐมนตรีฯ ต้องแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวของแต่ละเขตขึ้นเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติโดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาอาจพิจารณาให้การสนับสนุนตามที่เห็นสมควรต่อไป

³ ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. เล่ม 125 ตอนที่ 27 ก หน้า 20 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2551.

สำหรับงบประมาณสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศไทยมาจาก กองทุนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวไทย ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนในการพัฒนาการท่องเที่ยว การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การพัฒนาทักษะด้านการบริหาร การตลาด หรือการอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวในชุมชน รวมถึงการดูแลรักษาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว และการส่งเสริมสินค้าทางการท่องเที่ยวใหม่ๆ ในท้องถิ่น ซึ่งเงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อกิจการสามประการ ประกอบด้วย ประการแรก เป็นเงินอุดหนุนหรือเงินให้กู้ยืมแก่หน่วยงานของรัฐ เพื่อนำไปใช้ดำเนินงานตามนโยบายหรือแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ รวมทั้งแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ประการที่สอง เป็นค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือหรือสนับสนุนการท่องเที่ยว รวมทั้งเพื่อสนับสนุนการศึกษา การค้นคว้า การวิจัย การฝึกอบรม การประชุม การประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ข้อมูล และประการสุดท้าย เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน โดย งบประมาณส่วนใหญ่มาจากเงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรได้และเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้มอบให้

2.2) การส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทย

การตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยเฉพาะ คือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522⁴ เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้านการตลาด โดยเฉพาะการส่งเสริม ชักชวน นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เที่ยวประเทศไทย นอกจากนี้ยังสามารถประกอบธุรกิจ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเท่าที่จำเป็น รวมถึงการลงทุนหรือร่วมทุนเพื่อเป็นการริเริ่มให้มีการท่องเที่ยวหรือพัฒนาปัจจัยพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว⁵

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังมีอำนาจในการจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้นทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีบทบาทอย่างมากในการประชาสัมพันธ์ดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดตั้งสำนักงานในต่างประเทศ ซึ่งในประเทศจีนมีมากถึง 5 แห่ง⁶ ได้แก่ เมืองปักกิ่ง (Beijing) เมืองเฉิงตู (Chengdu) เมืองเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) เมืองกวางโจว (Guangzhou) และเมืองคุนหมิง (Kunming) ทั้งนี้ก่อนหน้าและภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ) ส่วนงานภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถยนต์เชื่อมโยงระหว่าง จีน ลาว และ ไทย รวมไปถึงเวียดนามอย่างมาก และเพื่อเป็นการตอบรับกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในช่วงเวลาต่อมา ทำให้เส้นทางดังกล่าวมีความคึกคักและได้รับความนิยม

⁴ ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522. เล่ม 96 ตอนที่ 72 หน้า 1 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2522.

⁵ ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550. เล่ม 124 ตอนที่ 54 หน้า 1 ลงวันที่ 14 กันยายน 2550.

⁶ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. สำนักงานในต่างประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา <http://thai.tourismthailand.org/> เกี่ยวกับประเทศไทย/เกี่ยวกับ-ททท./สำนักงานในต่างประเทศ [1 เมษายน 2561].

2.3) การรวมกลุ่มของผู้ประกอบการท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการท่องเที่ยวหรือภาคเอกชนมีการรวมตัวกันเพื่อประสานความร่วมมือในการดำเนินธุรกิจร่วมกัน โดยที่เป็นรูปธรรมคือ สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ.2544⁷ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในด้านการประสานงาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์ศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี สถานที่ท่องเที่ยว โบราณสถาน และสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเอกลักษณ์ของความเป็นไทย และส่งเสริมให้มีจรรยาบรรณในการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในภาคเอกชนในรูปแบบต่างๆ เช่น สมาคม ชมรม เป็นต้น

สมาคมหรือชมรมต่างๆ จะเป็นตัวแทนของภาคเอกชนในการทำงานร่วมกับภาคเอกชนด้วยกันเองทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงทำงานร่วมกับภาครัฐ ซึ่งโดยมากจะเป็นกระบอกเสียงให้กับภาคเอกชนในการขับเคลื่อนหรือคัดค้านประเด็นต่างๆ เช่น สมาคมมัคคุเทศก์รักษาล้านนา ได้รวมตัวกันเพื่อต่อต้านมัคคุเทศก์ต่างชาติที่ไม่ได้มีใบอนุญาต เพื่อต่อต้านมัคคุเทศก์ต่างชาติที่ไม่ได้รับอนุญาตและเรียกร้องสิทธิความชอบธรรมให้กับมัคคุเทศก์ที่มีใบอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย⁸

3.1.2 ประเทศลาว

หน่วยงานหลักที่ควบคุมดูแลภาคการท่องเที่ยวของประเทศลาว คือ องค์การท่องเที่ยวแห่งชาติลาว (Lao National Tourism Administration: LNTA) เป็นส่วนราชการระดับกระทรวง มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการท่องเที่ยว (ฉบับปรับปรุง) ซึ่งมีหน้าที่ที่สำคัญตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) การพัฒนาการท่องเที่ยว

การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศลาวตามกฎหมายการท่องเที่ยวนั้นให้มีการจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะสั้นถึงระยะยาว ซึ่งประกอบด้วย แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวระดับภาค ระดับแขวง ระดับเมือง และแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โดยได้จำแนกแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น 3 ประเภท คือ การท่องเที่ยวด้านธรรมชาติ การท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์ ซึ่งต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้เกิดการผลักดันและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกและบุคลากรท่องเที่ยว รวมทั้งไม่ลืมที่จะปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคมและจารีตประเพณีอันดีงามของชาติ

2) การจัดตั้งธุรกิจการท่องเที่ยว

การจัดตั้งธุรกิจการท่องเที่ยว ซึ่งหมายถึง ธุรกิจแหล่งท่องเที่ยว ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจขนส่งนักท่องเที่ยว ธุรกิจพักรแรม ธุรกิจภัตตาคารร้านอาหาร ธุรกิจฝึกอบรมการท่องเที่ยว ธุรกิจที่ปรึกษาการท่องเที่ยว ธุรกิจสถานบันเทิง ธุรกิจของที่ระลึกและอื่นๆ สามารถกระทำได้โดยบุคคล หรือ นิติบุคคลทั้ง

⁷ ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ.2544. เล่ม 118 ตอนที่ 112 ก หน้า 8 ลงวันที่ 4 ธันวาคม 2544.

⁸ สัมภาษณ์ ธงชัย วงศ์ใหญ่, ประธานที่ปรึกษาชมรมมัคคุเทศก์รักษาล้านนา, 12 พฤษภาคม 2561.

ภายในประเทศลาวและต่างประเทศ สำหรับบุคคลหรือนิติบุคคลต่างประเทศสามารถลงทุนร่วมกับการลงทุนในประเทศได้แต่ต้องมีทุนทั้งหมด 5 พันล้านกีบ ลงทุนต่ำสุดไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และสูงสุดไม่เกินร้อยละ 70 ของมูลค่าการลงทุน ทั้งยังต้องมีเงินประกันในธนาคารของประเทศลาว 300 ล้านกีบ หากบริษัทท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เป็นบุคคล หรือนิติบุคคลหรือนิติบุคคลลาวลงทุนแต่เพียงฝ่ายเดียวนั้น ต้องมีทุนทั้งหมด 2 พันล้านกีบและต้องมีเงินค้ำประกันอยู่ธนาคารในสปป.ลาว จำนวน 100 ล้านกีบ ดัง <ตารางที่ 3.3> อย่างไรก็ตามรัฐสงวนกิจการบางอย่างไว้ให้เฉพาะคนลาวเท่านั้น เช่น อาชีพมัคคุเทศก์ ธุรกิจนำเที่ยวภายในประเทศ เรือแพก เป็นต้น

ตารางที่ 3.3 มูลค่าเงินลงทุนธุรกิจการท่องเที่ยว

หน่วย: ล้านบาท

การประกอบการ	เงินลงทุนทั้งหมด	เงินค้ำประกันในธนาคารลาว
คนลาว	2,000	300
ต่างชาติร่วมทุน	5,000	100

ที่มา: กฎหมายว่าด้วยการท่องเที่ยวลาว

3) การบริการนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ (พนักงานนำเที่ยว)

การจัดการบริการนำเที่ยวต้องดำเนินการตามแผนการหรือรายการให้ตรงตามเวลาและมีมาตรฐาน ซึ่งคิดค่าบริการอย่างเหมาะสม และหากมีการเปลี่ยนแปลงอย่างใดอย่างหนึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากนักท่องเที่ยวก่อน โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ การนำเที่ยวระหว่างประเทศ การนำเที่ยวในประเทศและการนำเที่ยวในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง

มัคคุเทศก์ของประเทศลาวสามารถสังกัดบริษัทท่องเที่ยวหรือไม่สังกัดทำโดยอิสระได้ โดยประกอบด้วย พนักงานนำเที่ยวระดับชาติ ระดับแขวงและระดับพื้นที่ และต้องเป็นพลเมืองชาวลาวยุ 18 ปี ขึ้นไป มีบัตรนำเที่ยว มีประกาศนียบัตรรับรองการฝึกอบรมด้านการท่องเที่ยวและมีความรู้ความสามารถ ซึ่งมีหน้าที่นำนักท่องเที่ยวเยี่ยมชมตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ที่เปิดให้บริการอย่างถูกต้อง รวมถึงดูแลความปลอดภัย อำนวยความสะดวก ชี้แจงอธิบายสถานที่ท่องเที่ยว และ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่

4) การประกอบธุรกิจโรงแรม

การประกอบธุรกิจหรือลงทุนในธุรกิจโรงแรมในประเทศลาวซึ่งถือเป็นหนึ่งในธุรกิจการท่องเที่ยว พลเมืองลาว คนต่างด้าวที่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศลาว และ นิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศลาว สามารถดำเนินธุรกิจได้ โดยเป็นธุรกิจที่รัฐมีการควบคุมดูแล ต้องมีการขออนุญาตจัดตั้งและดำเนินธุรกิจจากองค์การท่องเที่ยวแห่งชาติก่อนและต้องได้รับการต่ออายุทุกปี นอกจากนี้ยังไม่สามารถโอนหรือขายให้กับคนอื่นได้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ก่อน ซึ่งกฎหมายการท่องเที่ยวได้กำหนดประเภทต่างๆ ของสถานที่พักแรมโดยพิจารณาจากจำนวนห้องพัก ดังนี้ <ตารางที่ 3.4>

ตารางที่ 3.4 ประเภทของที่พักในประเทศลาว

ประเภทของที่พัก	จำนวนห้อง/ลักษณะ
โรงแรม	15 ห้องขึ้นไป
เรือนพัก*	5 – 14 ห้อง
ห้องพัก*	ไม่เกิน 4 ห้อง
รีสอร์ต	สถานที่พักที่สร้างขึ้นตามแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติเท่านั้น
โมเทล	ที่พักที่สร้างขึ้นริมถนนหลวงและมีที่จอดรถให้ผู้เดินทางที่ใช้ยานพาหนะอาศัยพักแรม
ห้องพักในยานพาหนะ	สถานที่พักชั่วคราวที่เคลื่อนย้ายไปมาได้ เช่น เรือ ตู้รถไฟ
แคมป์	สถานที่พักชั่วคราว (เต็นท์) อยู่ในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สวยงาม

หมายเหตุ *เรือนพักและห้องพักเป็นธุรกิจที่สงวนไว้สำหรับบุคคลสัญชาติลาวเท่านั้น

ที่มา: กฎหมายว่าด้วยการท่องเที่ยวลาว (ฉบับปรับปรุง)

อย่างไรก็ตามบุคคลหรือนิติบุคคลต่างประเทศสามารถดำเนินธุรกิจโรงแรมโดยสามารถถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 100 แต่ห้ามดำเนินกิจการเรือนพักและห้องพักเนื่องจากสงวนไว้ให้ชาวลาวเป็นเจ้าของเท่านั้น

3.1.3 ประเทศจีน

ประเทศจีนแบ่งองค์กรที่ออกกฎหมายเป็น 2 ระดับ⁹ คือ ระดับประเทศ เป็นกฎหมายระดับสูงสุดที่มีผลบังคับใช้กับทั้งประเทศ และ ระดับท้องถิ่น เช่น ระดับมณฑล ระดับจังหวัด เป็นต้น เป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับภายในพื้นที่ของตนเท่านั้น ดังนั้นกฎหมายท่องเที่ยวในประเทศจีนจึงมีกฎหมายระดับประเทศที่กำหนดกรอบไว้กว้างๆ เท่านั้น เพื่อความยืดหยุ่นและใช้เป็นแนวทางในการจัดทำและบังคับใช้กฎหมายระดับมณฑลและจังหวัดให้สอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน

1) กฎหมายท่องเที่ยวระดับประเทศ

ใน ค.ศ. 2016 รัฐบาลจีนได้ประกาศใช้กฎหมาย Tourism Law of the People's Republic of China (2016 Revision) ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ของนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันทรัพย์สินเสียหาย การปกป้องและใช้ทรัพยากรท่องเที่ยวอย่างเหมาะสมและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็น 3 หมวดสำคัญ ได้แก่

1.1) การกำกับดูแลนักท่องเที่ยว

กฎหมายในหมวดนี้เป็นการคุ้มครองสิทธิของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเลือกซื้อสินค้าและบริการการท่องเที่ยวให้เป็นไปตามที่ตกลงไว้ รวมทั้งควบคุมนักท่องเที่ยวให้ปฏิบัติตามจารีต ประเพณี

⁹ ศรัณย์ พิมพ์งาม และปณณธร เชื้อนแก้ว. กฎหมายจีน : ระบบกฎหมายประเทศจีนเบื้องต้น [ออนไลน์]. 2561. แหล่งที่มา: <https://businessanalysisoflaw.com/2018/02/06/introduction-chinese-legal-system/> [15 กรกฎาคม 2561].

ศีลธรรมและความเชื่อทางศาสนา เพื่อปกป้องทรัพยากรการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อมอันดีงามที่แตกต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่น นอกจากนี้สำหรับการเดินทางเป็นกลุ่ม (Tour Group) ของทั้งนักท่องเที่ยวจีนและนักท่องเที่ยวต่างชาติจะต้องเดินทางท่องเที่ยวด้วยกันตลอดรายการโดยไม่สามารถแบ่งหรือแยกออกจากกลุ่มได้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลจีน และนักท่องเที่ยวต้องแถลงความจริงเรื่องปัญหาสุขภาพส่วนบุคคลกับบริษัทนำเที่ยว (Tourism Operator) เพื่อความปลอดภัยในการจัดการและการจัดทัวร์

1.2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว

รัฐบาลท้องถิ่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งท้องถิ่นที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวมากต้องร่วมกันกับรัฐบาลกลางในการกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแบบครบวงจรในด้านต่างๆ ประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมายการพัฒนา การปกป้องและการใช้ประโยชน์ทรัพยากร การส่งเสริมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยว การพัฒนาคุณภาพการบริการ การสร้างวัฒนธรรมการท่องเที่ยว การส่งเสริมภาพลักษณ์การท่องเที่ยว และการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ นอกจากนี้รัฐบาลท้องถิ่นต้องมีแผนพัฒนาการท่องเที่ยวจำเพาะพื้นที่ของตน เนื่องจากพื้นที่ของประเทศจีนมีขนาดใหญ่ แต่ละพื้นที่จึงมีความต้องการเฉพาะตัว และท้ายที่สุดต้องจัดให้มีการประเมินการดำเนินงานตามแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยวที่ได้จัดทำขึ้นและประกาศให้ประชาชนทราบ

รัฐบาลกลางและรัฐบาลในแต่ละท้องถิ่นต้องนำแผนพัฒนาไปลงมือปฏิบัติเพื่อการพัฒนาภาคการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวข้ามภูมิภาค การบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาคการท่องเที่ยว กับ ภาคอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม สุขภาพ กีฬา วิทยาศาสตร์ การศึกษาและสาขาอื่นๆ และส่งเสริมพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ของกลุ่มชาติพันธุ์ (Ethnic Minority Group) พื้นที่ห่างไกลและพื้นที่ยากจน นอกจากนี้ต้องมีการจัดสรรกองทุนเพื่อเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Tourism Infrastructure) การบริการสาธารณะ (Public Services) และการส่งเสริมภาพลักษณ์การท่องเที่ยว (Promotion of Tourism Image)

รัฐบาลจีนได้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการจัดตั้งองค์กรเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์การท่องเที่ยวโดยเฉพาะทั้งการท่องเที่ยวภาพรวม (Overall Tourism) และการท่องเที่ยวท้องถิ่น (Local Tourism) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ รวมถึงให้มีการสร้างศูนย์ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว (Tourist Information Center) ในพื้นที่การท่องเที่ยว ทำรถทางสรรพสินค้า ฯลฯ เพื่อให้คำปรึกษาและข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวต่างๆ เช่น เส้นทาง การเดินทาง อากาศ ที่พัก ความปลอดภัย และการให้การรักษายาบาลฉุกเฉิน เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่หรือเมืองที่เป็นเมืองท่องเที่ยว อาจมีการจัดเส้นทางท่องเที่ยวหรือเส้นทางขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะเพื่อให้บริการครบวงจรแก่นักท่องเที่ยว

3) การกำกับการจัดการท่องเที่ยว (Tourism Operation)

บริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว มีหน้าที่ชักจูงนักท่องเที่ยว บริหารจัดการงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รับนักท่องเที่ยวและจัดหาบริการการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว โดยต้องได้รับอนุญาตจากกรมการ

ท่องเที่ยว (Department of Tourism) และจดทะเบียนอุตสาหกรรมและพาณิชย์ตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งต้องมีลักษณะที่สำคัญ 5 ประการ คือ มีสถานประกอบการเป็นหลักแหล่ง มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางธุรกิจที่จำเป็น มีทุนจดทะเบียนตามที่กฎหมายกำหนด มีผู้บริหารและมัคคุเทศก์ประจำสถานประกอบการ และ เงื่อนไขอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด โดยรูปแบบของบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว มี 5 ลักษณะด้วยกัน คือ (1) การท่องเที่ยวในประเทศ (2) การท่องเที่ยวต่างประเทศ (3) การท่องเที่ยวชายแดน (4) การท่องเที่ยวพาเข้า และ (5) รูปแบบการท่องเที่ยวอื่นๆ ซึ่งลักษณะของการท่องเที่ยวต่างประเทศและการท่องเที่ยวชายแดนนั้นจะต้องขอรับใบอนุญาตพิเศษจากสภาแห่งรัฐ (State Council) นอกจากนี้ บริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวต้องมีการวางเงินประกันในการจัดตั้งบริษัท สำหรับบริษัทท่องเที่ยวในประเทศเงินต้องวางเงินมัดจำ 300,000 – 500,00 หยวน และสำหรับการจัดทัวร์ในต่างประเทศ 500,000 – 1,000,000 หยวน¹⁰ เพื่อชดเชยความเสียหายหากมีการละเมิดสิทธินักท่องเที่ยวหรือเป็นเงินสำรองกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ ที่เป็นอันตรายต่อนักท่องเที่ยว หากบริษัททัวร์ทำผิดจะมีการยึดใบอนุญาตและปรับเงินขั้นต่ำ 200,000 หยวน กฎหมายดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายได้ จึงทำให้มีบริษัทใหญ่ที่ทำหน้าที่เหมือนบริษัทแม่เกิดขึ้นให้ผู้ประกอบการรายย่อยๆ เข้าไปอยู่ในสังกัดของบริษัทเหล่านี้ โดยบริษัทใหญ่มีหน้าที่สำคัญที่ทำหน้าที่ในเรื่องของบัญชีและควบคุมดูแลผู้ประกอบการรายย่อย ซึ่งหากเกิดปัญหาขึ้นรัฐบาลจะดำเนินการกับบริษัทใหญ่ ดังนั้นบริษัทใหญ่จึงต้องมีการคัดกรองผู้ประกอบการรายย่อยที่จะเข้ามาอยู่ในสังกัด¹¹

สำหรับข้อปฏิบัติของบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวมีดังนี้ 1) *การโฆษณา* ต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้องตรงตามความจริงและไม่ทำให้เกิดผลพลาดคลาดเคลื่อนทำให้นักท่องเที่ยวเข้าใจผิด 2) *การรับนักท่องเที่ยว* ต้องไม่จัดให้นักท่องเที่ยวเข้าเยี่ยมชมหรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับหรือจริยธรรมทางสังคมของจีน ต้องใช้สินค้าและบริการที่มีคุณภาพเหมาะสม และที่สำคัญที่สุดเพื่อเป็นการกำจัดการทุจริตหรือเหี้ยมโหดบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวไม่สามารถจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ในราคาที่ต่ำเกินสมควรเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวและรับเงินคืนและผลประโยชน์คืนจากทางอื่นจากการพาเข้าร้านขายสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะหรือขายรายการท่องเที่ยวแยกต่างหาก ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อันเป็นการละเมิดแล้วนักท่องเที่ยวสามารถส่งคืนสินค้าและเรียกร้องให้คืนเงินได้ภายใน 30 วันหลังจบบริษัททัวร์ ดังนั้นบริษัททัวร์ต้องมีการจัดโปรแกรมทัวร์พร้อมทั้งให้ลูกทัวร์ลงนามในสัญญารับทราบเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีรายละเอียดรวมถึงสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมต่างๆ ร้านขายของที่ระลึกที่จะพาไป นอกจากนี้ราคาเข้าสถานที่ท่องเที่ยวและราคาสินค้าในร้านขายของที่ระลึกจะต้องได้รับการอนุมัติจาก State Administration of Commodity Prices¹² และ 3) *การจัดมัคคุเทศก์* ทั้งทัวร์ขาออกและขาเข้าต้องจัดหัวหน้าทัวร์ (Tour Leader) หรือมัคคุเทศก์ (Tour Guide) ไปกับกลุ่มลูกทัวร์ตลอดการเดินทาง ทั้งนี้บริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว (Tour Agency) ต้องจัดทำสัญญาจ้างตามกฎหมายกับมัคคุเทศก์

¹⁰ สัมภาษณ์ หวาง จื้อฮว, อดีตเจ้าหน้าที่สำนักงานท่องเที่ยวสิบสองปันนา, 4 พฤศจิกายน 2560.

¹¹ สัมภาษณ์ หวาง จื้อฮว.

¹² สัมภาษณ์ หวาง จื้อฮว, อดีตเจ้าหน้าที่สำนักงานท่องเที่ยวสิบสองปันนา.

ตลอดจนจ่ายค่าตอบแทนและจ่ายค่าประกันสังคมให้กับมัคคุเทศก์ด้วย รวมทั้งต้องไม่ให้มัคคุเทศก์รับผิดชอบค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมหรือการจ่ายเงินใดๆ ล่วงหน้าไปก่อนทั้งสิ้น

ส่วนมัคคุเทศก์หรือหัวหน้าทัวร์ต้องได้รับใบอนุญาตอย่างถูกต้อง ติดใบอนุญาตตลอดเวลา ปฏิบัติตามจรรยาบรรณวิชาชีพและต้องรับทัวร์ผ่านบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว (Tour Agency) เท่านั้น นอกจากนี้ต้องปฏิบัติตามกำหนดการ (Itinerary) อย่างเคร่งครัดและไม่อาจเปลี่ยนแปลงการเดินทางหรือยุติการให้บริการโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือคำร้องขอจากนักท่องเที่ยว หรือชักชวนหลอกลวงบังคับหรือปิดบังนักท่องเที่ยวในการซื้อสินค้าหรือเข้าร่วมในการเรียกเก็บเงินค่าเดินทางแยกต่างหาก

2) กฎหมายท่องเที่ยวระดับมณฑล (มณฑลยูนนาน)

กฎหมายท่องเที่ยวของมณฑลยูนนานก็จะมีลักษณะพิเศษตามสภาวะแวดล้อมของมณฑล ซึ่งมีพื้นที่ชายแดนติดกับหลายประเทศ ได้แก่ ประเทศพม่า ลาว และ เวียดนาม นอกจากนี้ยังประกอบด้วยกลุ่มชาติพันธุ์หลายชนเผ่า ดังนั้นจึงสามารถสรุปใจความสำคัญในแต่ละด้านได้ดังนี้

2.1) การพัฒนาการท่องเที่ยว

รัฐบาลท้องถิ่นมีหน้าที่กำหนดและดำเนินทั้งนโยบายและมาตรการต่างๆ ที่เป็นประโยชน์และไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในมิติต่างๆ คือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว การค้า สภาพแวดล้อม เงินทุน เป็นต้น ซึ่งมุ่งเน้นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ การท่องเที่ยวข้ามเขตพื้นที่และการท่องเที่ยวชายแดนควบคู่ไปกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

รัฐบาลท้องถิ่นต้องจัดสรรเงินลงทุนรวมถึงให้เงินทุนสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยว ให้ความรู้และข้อมูลข่าวสารต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ เพื่อสร้างมาตรฐานและความปลอดภัยตลอดจนยกระดับการบริการและการท่องเที่ยว โดยมีการทำวิจัยและพัฒนาในพื้นที่ พัฒนาสินค้ารวมถึงบุคลากร เพื่อผลักดันการสร้างโมเดลการท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยวสำคัญ กิจกรรมต่างๆ รวมไปถึงการโฆษณาแนะนำเสนอสถานที่ท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างใหม่ นอกจากนี้ต้องรวบรวมจุดเด่นของการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ เช่น การเลือกชนเผ่าที่มีวัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์เฉพาะตัวเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว พัฒนาศูนย์บริการในชนกลุ่มน้อยต่างๆ รวมถึงสินค้าที่มีจุดเด่นหรือมีศิลปวัฒนธรรม เพื่อยกระดับการพัฒนาโดยไม่ลืมการรักษาคุณค่าของวัฒนธรรมและโดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพแวดล้อมที่ดีในการท่องเที่ยว

รัฐบาลท้องถิ่นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ พัฒนาการจราจร การขนส่งสาธารณะให้สะดวกต่อการเดินทางในเส้นทางท่องเที่ยว เช่น การสร้างเส้นทางสาธารณะ ป้ายบอกทาง ห้องน้ำ ที่พักรถ เป็นต้น รวมถึงสถานที่ทำการของเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวแบบ One Stop Service ในสถานที่ท่องเที่ยว และมีการให้บริการทางอินเทอร์เน็ตเพื่อเป็นการสร้างแหล่งข้อมูลให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้โดยง่ายเพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวอีกด้วย

2.2) การกำกับและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

รัฐบาลท้องถิ่นมีหน้าที่จัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในเขตและบูรณาการกันระหว่างเขต โดยรับผิดชอบการสำรวจ ศึกษาความเป็นไปได้ ดำเนินการก่อสร้าง พร้อมทั้งดูแลรักษาแหล่งท่องเที่ยวที่

สำคัญต่างๆ เช่น เขตการท่องเที่ยว ร้านอาหารท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งต้องวางแผนให้สอดคล้องกัน แผนพัฒนาการท่องเที่ยวและต้องปฏิบัติตามกฎหมายการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวทำกิจการโดยสร้างกิจการท่องเที่ยวสีเขียว พัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ รวมถึงดูแล การจัดการท่องเที่ยว เช่น แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติต้องเพิ่มการดูแลรักษาธรรมชาติและสัตว์ป่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมชนเผ่าและประวัติศาสตร์ต้องรักษาอัตลักษณ์ จุดเด่นและโบราณวัตถุดั้งเดิม เอาไว้ นอกจากนี้การก่อสร้างสิ่งต่างๆ ต้องให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ

2.3) การกำกับมาตรฐานการท่องเที่ยว

รัฐบาลท้องถิ่นต้องมีการควบคุมดูแลมาตรฐานต่างๆ ในภาคการท่องเที่ยว ประกอบด้วย ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว บุคลากรในภาคการท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก เขตพื้นที่ การท่องเที่ยว โรงแรมที่พัก ร้านขายของ ร้านอาหาร ยานพาหนะ คนขับรถและมัคคุเทศก์ รวมถึงข้อมูล ข่าวสารในระบบอินเทอร์เน็ตให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน บริษัททัวร์ควรใช้มัคคุเทศก์ที่มีใบอนุญาตถูกต้อง ตามกฎหมาย จ่ายค่าตอบแทน ประกันสังคม และ ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยว

ในด้านการปฏิบัติต่อนักท่องเที่ยว บริษัททัวร์ต้องทำความเข้าใจอย่างชัดเจนพร้อมทั้งลงนาม ในสัญญารายการท่องเที่ยวกับนักท่องเที่ยวที่กำหนดขึ้น โดยรายการดังกล่าวต้องได้รับการรับรองจาก หน่วยงานที่ควบคุมดูแลเรื่องการท่องเที่ยว หากมีการเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกต้องมีการทำหนังสือ ยินยอมจากนักท่องเที่ยวทุกครั้ง

3) กฎหมายท่องเที่ยวระดับจังหวัด (จังหวัดสิบสองปันนา)

กฎหมายท่องเที่ยวของจังหวัดสิบสองปันนาที่มีชายแดนติดกับประเทศลาวและพม่า พร้อมทั้ง สามารถเดินทางเข้า-ออกได้ทั้งทางบก น้ำ (แม่น้ำโขง) และอากาศ รวมถึงเป็นเขตปกครองตนเองที่เป็น ชนกลุ่มน้อยจึงมีลักษณะของกฎหมายดังสรุปใจความได้ดังต่อไปนี้

3.1) การพัฒนาการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวในจังหวัดสิบสองปันนาเน้นการใช้ศักยภาพของพื้นที่อย่างเต็มที่ในด้านธรรมชาติ ที่เป็นเขตป่าร้อนชื้นและด้านวัฒนธรรมที่เป็นชนกลุ่มน้อยในแต่ละท้องถิ่น เน้นการพัฒนาร่วมกันทั้งนี้ จะต้องรักษาผลประโยชน์ด้านสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมควบคู่กันไป โดยรวมการพัฒนาธุรกิจ การท่องเที่ยวเข้าไปในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมรวมถึงจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาโดยเฉพาะ

รัฐบาลจะสนับสนุนการลงทุนพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคเอกชนเพื่อสร้างผลิตภัณฑ์หรือ จุดเด่นของท้องถิ่น รวมถึงสร้างความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น การส่งเสริมการ ประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวร่วมกัน การประชาสัมพันธ์ข่าวสารต่างๆ รวมถึงการเตือนภัย เป็นต้น นอกจากนี้สำหรับการพัฒนาที่ท่องเที่ยวต่างๆ ต้องสอดคล้องกับกฎหมายการพัฒนาการท่องเที่ยว เช่น โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับศาสนา ควรขอความเห็นจากหน่วยงานของรัฐที่ดูแลด้าน ศาสนา เป็นต้น

3.2) การกำกับดูแลและการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว

หน่วยงานภาครัฐจะเข้ามาควบคุมดูแลการท่องเที่ยวในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณภาพการให้บริการเพื่อให้ดำเนินการอย่างมีมาตรฐาน สำหรับผู้ประกอบการท่องเที่ยวในเขตท่องเที่ยวห้ามจัดกิจกรรมใดๆ ที่เป็นการไม่เคารพหรือทำลายความรู้สึกต่อชนกลุ่มน้อยและต้องเลือกจ้างพนักงานที่เป็นชนกลุ่มน้อยก่อน ตลอดจนทำสัญญาอย่างถูกต้องและต้องจัดสวัสดิการประกันสังคมให้ด้วย สำหรับผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการสถานที่หรือกิจกรรมท่องเที่ยว เช่น รถบัส กระเช้า กิจกรรมผจญภัย ต้องได้รับอนุมัติจากหน่วยงานการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเป็นสำคัญ และสุดท้ายสำหรับมัคคุเทศก์ผู้กำลังปฏิบัติหน้าที่ต้องสวมเครื่องแบบชนกลุ่มน้อยของตน รวมถึงมีมารยาทในการให้บริการ และ ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวโดยไม่บิดเบือนในด้านประเพณีและวัฒนธรรม

กฎหมายฉบับดังกล่าวมีข้อกำหนดสำหรับผู้ดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว ได้แก่ (1) เลือกผู้ประกอบการที่ไม่พร้อมสำหรับการให้บริการ (2) เลือกใช้รถ/เรือที่ไม่ได้มาตรฐาน (3) เลือกจ้างพนักงานที่ไม่ผ่านการอบรมมาให้บริการ (4) เก็บค่าใช้จ่ายต่างๆ กับมัคคุเทศก์หรือหัวหน้าทัวร์ (5) ผลิตรหรือขายสินค้าปลอมแปลงหรือลอกลวง และสำหรับมัคคุเทศก์ ได้แก่ (1) เก็บค่าคอมมิชชั่นกับผู้ประกอบการท่องเที่ยว (2) ลอกลวงให้นักท่องเที่ยวซื้อสินค้า (3) ใช้บริการการขนส่งที่ไม่ได้มาตรฐาน (4) ขายของที่พักรหรือบัตรเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยว (5) ปรับเปลี่ยนแผนการท่องเที่ยวด้วยตนเอง นอกจากนี้หากนักท่องเที่ยวซื้อสินค้าที่ไม่มีคุณภาพจากผู้ประกอบการที่บริษัททัวร์นำเสนอ สามารถเรียกร้องค่าชดเชยได้โดยบริษัททัวร์จะเป็นผู้ออกค่าชดเชยให้ก่อนแล้วสามารถเรียกเก็บจากผู้ประกอบการต่อไป

3.3) การกำกับดูแลการท่องเที่ยวชายแดน

บริษัททัวร์ที่ได้รับอนุญาตและประชาชนที่อยู่ในพื้นที่สามารถเข้า – ออกภายในพื้นที่ในระยะเวลาที่กำหนดได้ โดยกลุ่มทัวร์นักท่องเที่ยวต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ต้องกำหนดแผนการท่องเที่ยวเสนอต่อหน่วยงานที่ควบคุมดูแล มีการทำประกันการเดินทาง ดำเนินการท่องเที่ยวตามแผนที่เสนอและสำคัญที่สุด คือ ต้องเคารพศาสนา ประเพณีส่วนบุคคลและชนกลุ่มน้อย แสดงกิริยามารยาทและแต่งกายเรียบร้อย และไม่เข้าร่วมกิจกรรมทางเพศ การพนันและยาเสพติด ส่วนมัคคุเทศก์ต้องไม่จัดกิจกรรมที่มีความเสี่ยง ต้องไม่ลอกลวงหรือบังคับนักท่องเที่ยวให้ซื้อของและต้องไม่เรียกร้อยเงินพิเศษหรือคอมมิชชั่นจากบริษัททัวร์ ไกด์หรือผู้ประกอบการท่องเที่ยว

3.2 การกำกับการเข้า – ออกของบุคคล

การเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างประเทศย่อมมีเครื่องมือในการควบคุมประชากรและทรัพย์สินสิ่งของติดตัวที่เดินทางในวัตถุประสงค์ต่างๆ ตามการกำหนดกฎเกณฑ์การเข้า – ออกราชอาณาจักรหรือประเทศของทั้งบุคคลและทรัพย์สินเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบและความเรียบร้อยตามกฎหมาย ทั้งยังเกี่ยวพันกับเศรษฐกิจ การเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งในเส้นทาง R3A ที่ทำการศึกษาจำเป็นต้องผ่านเขตแดนของทั้ง 3 ประเทศ โดยมีด่านพรมแดนสากลดังนี้ (1) ด้านเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย (2) ด้านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว (3) ด้านบ่อเต็น เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา

ประเทศลาว และ (4) ด้านบ่อหาน เมืองบ่อหาน มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งแต่ละประเทศมีกฎระเบียบควบคุมในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

3.2.1 ประเทศไทย

บุคคลและยานพาหนะที่เข้า – ออกราชอาณาจักรไทยต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522¹³ ซึ่งต้องเดินทางผ่านช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมืองเท่านั้น ซึ่งตามเส้นทาง R3A นักท่องเที่ยวจีนต้องเข้า – ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ข้อมูลทั่วไป จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) ตั้งอยู่ที่ หมู่ 9 บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย อยู่ห่างจากตัวอำเภอเชียงของประมาณ 13 กิโลเมตร ตัวสะพานก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2556 บุคคลและยานพาหนะสามารถเข้า – ออกได้ระหว่างเวลา 06.00 – 22.00 น.¹⁴ โดยอยู่ในความกำกับดูแลของด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ¹⁵

การตรวจลงตรา ในการผ่านเข้า – ออกต้องใช้หนังสือเดินทางเท่านั้น นักท่องเที่ยวต่างชาติรวมถึงนักท่องเที่ยวจีนสามารถขอรับการตรวจลงตราประเภทท่องเที่ยว ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (VISA on Arrival) และพำนักอยู่ได้ไม่เกิน 15 วัน¹⁶ แต่หากขอรับการตรวจลงตราจากสถานเอกอัครราชทูตหรือสถานกงสุลใหญ่ที่ตั้งในประเทศที่พำนักจะได้รับอนุญาตให้อยู่ในประเทศคราวละ 30 วันและได้สูงสุดไม่เกิน 90 วัน และห้ามประกอบอาชีพหรือรับจ้างทำงาน ทั้งนี้เมื่อเดินทางออกนอกประเทศถือว่าการได้รับอนุญาตเป็นอันสิ้นสุด

อย่างไรก็ตามบุคคลที่มีสัญชาติของประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทย ประกอบด้วย สหราชอาณาจักร พม่า และมาเลเซีย สามารถเดินทางข้ามพรมแดนไปมาชั่วคราวโดยใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) แทนหนังสือเดินทาง โดยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลแห่งประเทศนั้น สำหรับในอำเภอเชียงของการข้ามพรมแดนไปยัง สปป.ลาวโดยใช้บัตรผ่านแดนนั้นต้องเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรท่าเรือบักเท่านั้น โดยมีกำหนดพำนักได้ไม่เกิน 3 วัน 2 คืน มีค่าธรรมเนียมการเข้า

¹³ ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522. เล่ม 96 ตอนพิเศษ 28 หน้า 45 ลงวันที่ 1 มีนาคม 2522

¹⁴ ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เล่ม 130 ตอนพิเศษ 182 ง ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2556.

¹⁵ ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดที่ตั้งด่านตรวจคนเข้าเมืองและช่องทางให้บุคคลเข้ามาหรือออกไปนอกราชอาณาจักรและกำหนดให้บุคคลหรือพาหนะที่จะเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรผ่านการตรวจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เล่ม 130 ตอนพิเศษ 122 ง ลงวันที่ 23 กันยายน 2556.

¹⁶ กรมการกงสุล. ประเภทและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจลงตราประเภทต่าง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: www.consular.go.th/main/th/services/1287/19765-ประเภทและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจลงตราประเภทต่าง.html#touristvisa [15 มีนาคม 2561].

แผ่นดินลาววันธรรมดา 50 บาท วันหยุด 70 บาท¹⁷ แต่สำหรับกรณีดังกล่าวสามารถขออนุญาตพิเศษให้ มีกำหนดพักได้ 4 วัน 3 คืน เพื่อให้สามารถเดินทางไปเส้นทางหลวงพระบางด้วย¹⁸

3.2.2 ประเทศลาว

ประเทศลาว มีรัฐบัญญัติเกี่ยวกับการเข้าเมืองของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สำหรับชาวลาวและชาวต่างชาติ (Decree of Prime Minister on Immigration of Lao People's Democratic Republic for Lao and Foreign Nationals) ในการควบคุมดูแลการเข้าออกประเทศ ของนักท่องเที่ยวโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ข้อมูลทั่วไป ด้านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เป็นด่านพรมแดนที่ติดกับประเทศไทย ตั้งอยู่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ห่างจากตัวเมืองประมาณ 6 กิโลเมตร มีเวลาทำการ 7.30 – 20.30 น. ส่วนด่านบ่อเต็นเป็นด่านพรมแดนที่ติดกับประเทศจีน ตั้งอยู่เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา มีเวลาทำการ 9.30 – 22.30 น. (เวลาของประเทศลาว)

การตรวจลงตรา การตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว (Tourist VISA) จะได้รับอนุญาตให้ พำนักได้ไม่เกิน 30 วัน ทั้งนี้สามารถขยายเวลาเพิ่มเติมได้ 2 ครั้ง¹⁹ นักท่องเที่ยวจีนและชาติอื่นๆ ตาม ข้อตกลงฯ สามารถขอรับการตรวจลงตราที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง (VISA on Arrival) ดังกล่าวได้ นักท่องเที่ยวไทยได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา (VISA) ส่วนนักท่องเที่ยวชาติอื่นสามารถขอรับการ ตรวจลงตราที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองได้เช่นกัน และสามารถพำนักได้ 30 วัน นอกจากนี้การเดินทาง ท่องเที่ยวในประเทศลาวเป็นหมู่คณะ ต้องมีการติดต่อผ่านบริษัททัวร์ของลาวที่ได้รับรองจากองค์การ ท่องเที่ยวแห่งชาติฯ เท่านั้นและต้องมีคฤศก์ขาลาวประจำรถทัวร์หรือคาราวานด้วย ทางลาวไม่ อนุญาตให้ชาวต่างชาติทำหน้าที่เป็นไกด์ทัวร์หรือบรรยายตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ หากฝ่าฝืนมีโทษ ปรับสูงสุด 2,000 เหรียญสหรัฐ ฯ

3.2.3 ประเทศจีน

ประเทศจีน มีกฎหมายคนเข้า – ออกเมือง (Entry and Exit Law of People's Republic of China) ในการควบคุมดูแลการเข้าออกประเทศของนักท่องเที่ยวโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ข้อมูลทั่วไป ด้านบ่อห่านเป็นด่านพรมแดนของประเทศจีนที่ติดต่อกับด่านบ่อเต็นของประเทศ ลาว เปิดทำการเวลา 8.30 – 21.30 น. (เวลาของประเทศจีน) ตั้งอยู่ที่เมืองลา เขตปกครองตนเองชน ชาติไทยสิบสองปันนา อยู่ห่างจากเมืองลา เมืองจิ่งหงและเมืองคุนหมิงประมาณ 60, 140 และ 600 กิโลเมตร ตามลำดับ

¹⁷ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, สำนักงานเชียงราย. สถานที่ท่องเที่ยว เชียงของ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://thai.tourismthailand.org/สถานที่ท่องเที่ยว/เชียงของ--211> [10 เมษายน 2561].

¹⁸ สัมภาษณ์ ครสมัย เจริญผล, ผู้จัดการบริษัท Bo. Sapphire Travel, 25 ธันวาคม 2560.

¹⁹ Laos Guide. Laos Visa [Online]. Available from: <https://www.laos-guide-999.com/laos-visa.html> [12 April 2561].

การตรวจลงตรา นักท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องขอรับการตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว (Tourist VISA) จากสถานเอกอัครราชทูตจีนหรือสถานกงสุลใหญ่จีนที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ตนมีถิ่นพำนัก ยกเว้นผู้ถือหนังสือเดินทางของประเทศสิงคโปร์ บรูไนและญี่ปุ่นเท่านั้นที่ได้รับยกเว้นการตรวจลงตรา โดยการตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว (Tourist VISA) จะได้รับอนุญาตให้พำนักได้ไม่เกิน 30 วัน แต่สามารถขยายเวลาเพิ่มเติมได้ 2 ครั้ง นอกจากนี้นักท่องเที่ยวที่มาเป็นคณะทัวร์ (Tourist Group) และบุคคลที่ได้รับเชิญหรือยกเว้นเป็นกรณีพิเศษ สามารถขอรับการตรวจลงตราที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองโดยคณะทัวร์ต้องมีจำนวนนักท่องเที่ยว 5 คนขึ้นไปเข้าร่วมเดินทางเข้า – ออกประเทศ สามารถยื่นขอการตรวจลงตราเมื่อเดินทางมาถึงด่านตรวจคนเข้าเมือง (Port VISA Authorities) รวมถึงต้องท่องเที่ยวด้วยกันเป็นหมู่คณะตลอดรายการเดินทาง โดยจะสามารถพำนักอยู่ได้ไม่เกิน 30 วัน

สำหรับหลักเกณฑ์ของกฎหมายเข้าเมืองของแต่ละประเทศสามารถสรุปจำแนกเป็นการขอรับการตรวจลงตรา (Ordinary VISA) และการขอรับการตรวจลงตราที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองซึ่งมีรายละเอียดเอกสาร ค่าธรรมเนียมและระยะเวลาอนุญาตดัง <ตารางที่ 3.5>

ตารางที่ 3.5 หลักเกณฑ์ของกฎหมายการเข้าเมือง

ประเทศ	Ordinary VISA	VISA on Arrival
ไทย เอกสาร	1) หนังสือเดินทาง (มีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน) 2) ใบคำขอ (Application Form) 3) รูปถ่าย 4 X 6 ซม. 1 ใบ 4) ตั๋วเครื่องบินไปกลับ หรือ ตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ (e-ticket) 5) หลักฐานทางการเงิน (จำนวน 20,000 บาทต่อคน หรือ 40,000 บาทต่อครอบครัว)	1) หนังสือเดินทาง (มีอายุไม่น้อยกว่า 30 วัน) 2) ตั๋วเครื่องบินเดินทางออกจากประเทศไทยภายใน 15 วัน 3) รูปถ่าย 4 X 6 ซม. 1 ใบ 4) ใบคำขอ และ ใบตม. 6 5) หลักฐานการเงิน 10,000 บาทต่อคน และ 20,000 บาทต่อครอบครัว
ค่าธรรมเนียม	30 เหรียญสหรัฐ ฯ	2,000 บาท
ระยะเวลาพำนัก	ด่านพรมแดน 15 วัน หรือ ด่านท่าอากาศยาน 30 – 60 วัน	15 วัน
ลาว เอกสาร	1) หนังสือเดินทาง หน้าว่าง 2 หน้า 2) รูปถ่าย 3 X 4 ซม. 2 ใบ 3) ใบคำขอ พร้อมติดรูปถ่าย 4) แผนการเดินทาง	1) หนังสือเดินทาง หน้าว่าง 2 หน้า 2) รูปถ่าย 3 X 4 ซม. 2 ใบ 3) ใบคำขอ พร้อมติดรูปถ่าย
ค่าธรรมเนียม	30 เหรียญสหรัฐ ฯ	20 เหรียญสหรัฐ ฯ (นอกเวลาทำการเก็บเพิ่ม 1 เหรียญสหรัฐ ฯ)
ระยะเวลาพำนัก	30 วัน	15 วัน
จีน เอกสาร	1) หนังสือเดินทาง 2) แบบฟอร์มขอรับฯ 3) รูปถ่ายสี 2 ใบ 4) ใบจองตั๋วเครื่องบินหรือหนังสือเชิญจากหน่วยงานภายในหรือบุคคลที่อาศัยอยู่ในประเทศจีน	1) หนังสือตอบรับการตรวจลงตรา (Visa Notification) จากสำนักงานการท่องเที่ยวของจีน 2) แบบรายงานการตรวจลงตราคณะทัวร์ (Tourist Group Visa Form) 3) หนังสือเดินทาง
ค่าธรรมเนียม	1) ค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา (VISA) 1,000 บาท 2) ค่าธรรมเนียมการรับรองเอกสาร 700 บาท*	24 เหรียญสหรัฐ ฯ
ระยะเวลาพำนัก	30 วัน	30 วัน

หมายเหตุ: - Visa on Arrival ของประเทศจีนสามารถทำได้เฉพาะคณะทัวร์และต้องทำการแจ้งเรื่องไว้ล่วงหน้ากับสำนักงานท่องเที่ยวของจีนเท่านั้น

- การเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างบุคคลสัญชาติไทยและลาวได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา และสามารถใช้บัตรผ่านแดนได้

ที่มา: ประมวลผลจากข้อมูลกระทรวงการต่างประเทศของไทย ลาว และจีน.

3.3 การกักกับการเข้า – ออกของยานพาหนะ

การเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3A นอกจากการเดินทางของผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวแล้วยังมีการนำรถยนต์หรือยานพาหนะข้ามแดนเพื่อวัตถุประสงค์ต่างๆ รวมถึงการท่องเที่ยว ซึ่งการผ่านเขตแดนของแต่ละประเทศมีกฎหมายควบคุมที่เกี่ยวข้องกับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลข้ามแดนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

3.3.1 การเข้าพรมแดนประเทศไทย

1) รถที่จดทะเบียนในประเทศจีน

เดิมการนำยานพาหนะหรือรถยนต์เข้ามายังประเทศไทยผ่านด่านพรมแดนต่างๆ สามารถดำเนินการได้ง่ายและสะดวก เพียงปฏิบัติพิธีการศุลกากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และตรวจคนเข้าเมือง โดยสามารถยื่นเอกสารทำเรื่องที่หน้าด่านฯ ก็สามารถนำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศไทยได้เป็นเวลา 30 วัน จึงมีนักท่องเที่ยวชาวจีนขับรถเข้ามาเป็นจำนวนมากทั้งขับมาด้วยตนเองและมาเป็นคาราวานคณะทัวร์ แต่การขับขึ้นของนักท่องเที่ยวจีนในขณะนั้นยังเป็นประเด็นปัญหาที่มีความคลุมเครือตาม พ.ร.บ. จราจร พ.ร.บ. รถยนต์⁵² ฯลฯ ทำให้เกิดผลกระทบต่างๆ มากมาย รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับคนท้องถิ่น ทั้งเรื่องปัญหาจราจร อุบัติเหตุ การสื่อสารคนละภาษาและปัญหาความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีสาเหตุจากกฎจราจรและวัฒนธรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน⁵³ การไม่ชำนาญเส้นทาง รวมถึงไม่มีการอบรมหรือให้ความรู้ในด้านการขับขี่แก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีความกังวลของการเข้ามาของรถบ้านในด้านความสะอาด สุขอนามัยและการเสียประโยชน์ของท้องถิ่น

อย่างไรก็ตามหน่วยงานต่างภาครัฐ ไม่ได้เพิกเฉยต่อปัญหาที่เกิดขึ้น กระทรวงคมนาคมได้จัดประชุมร่วมกับ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กองบังคับการตำรวจทางหลวง กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อหามาตรการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้ยกร่างประกาศฯ แก้ไข และประกาศใช้ “ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559” โดยมีผลบังคับใช้วันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2559 มีรายละเอียดขั้นตอนตาม <รูปที่ 3.2> และสาระสำคัญดังนี้

⁵² สำนักข่าววอยทีวี. คุมเข้มรถจีนทะลักเที่ยวไทย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.voicetv.co.th/read/334869> [13 พฤษภาคม 2561].

⁵³ ผู้จัดการออนไลน์. ทางสองแพร่ง รถนักท่องเที่ยวจีนทะลักเที่ยวไทย 3 ปีติด – ปัญหาโผล่ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://mgronline.com/local/detail/9590000019650> [13 พฤษภาคม 2561].



รูปที่ 3.2 หลักเกณฑ์และวิธีการขออนำรถเข้าใช้ในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก.

(1) ประเภทรถ

รถที่อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ จะต้องเป็นรถของประเทศที่ไม่มีความตกลงด้านการขนส่งกับประเทศไทย ซึ่งหมายถึงรถยนต์ที่จดทะเบียนนอกเหนือจากประเทศลาว มาเลเซีย และ สิงคโปร์ โดยประเภทรถที่สามารถขออนุญาต ได้แก่ รถยนต์นั่งไม่เกิน 9 ที่นั่ง (รวมคนขับ) รถจักรยานยนต์ และ รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม

(2) เวลาและสถานที่ยื่นขออนุญาต

การดำเนินการเพื่อยื่นขออนุญาตต้องดำเนินการผ่านบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวเท่านั้น โดยสามารถยื่นเอกสาร ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ที่เป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนศุลกากรหรือตามตออิบติ กำหนดเพิ่มเติม ไม่น้อยกว่า 15 วันทำการก่อนนำรถมาใช้ ซึ่งในปัจจุบันลดระยะเวลาเหลือ 10 วัน หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ขนส่งจะทำการตรวจสอบความถูกต้อง เพื่อทำการแจ้งสถานะคำขอแก่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและออกเครื่องหมายรวมถึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียม

(3) การยื่นคำขออนุญาต

การยื่นคำขออนุญาตรถยนต์ที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย ต้องเตรียมเอกสารหลักฐานต่างๆ ทั้งของบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวซึ่งเป็นตัวแทนผู้ยื่นคำขอ ผู้ขออนุญาตใช้รถ และรถยนต์ ดัง <ตารางที่ 3.6>

ตารางที่ 3.6 เอกสารหลักฐานในการยื่นขออนุญาตนำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

เอกสารของผู้ประกอบ ธุรกิจนำเที่ยว	เอกสารของผู้ขออนุญาตใช้รถและตัว รถ	หนังสือรับรองการดูแลโดย บริษัทตัวแทนท่องเที่ยว
• บัตรประจำตัวประชาชน หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล • ภาพถ่ายใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว • หนังสือรับรองการกำกับดูแล • หนังสือมอบอำนาจ + ออกรแสตมป์ 10 บาท (กรณีผู้ได้รับใบประกอบธุรกิจนำเที่ยวมิได้มาดำเนินการด้วยตนเอง)	• ภาพถ่ายหนังสือเดินทางและวีซ่า • ภาพถ่ายใบอนุญาตขับรถ • ภาพถ่ายหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถ • หนังสือยินยอมให้ใช้รถ (กรณีผู้ขับไม่ใช่เจ้าของรถ) • ภาพถ่ายหนังสือรับรองการผ่านการตรวจสภาพรถ • ภาพถ่ายหลักฐานการเอาประกันภัยตาม พ.ร.บ. ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 • ภาพถ่ายหลักฐานการเอาประกันภัยประเภท 3 ชั้นต่ำ - ชีวิตและร่างกาย 1 ล้านบาท/คน/ครั้ง - ทรัพย์สิน 1 ล้านบาท/ครั้ง • ภาพถ่ายตัวรถ • หลักฐานรายละเอียดการเดินทาง • หนังสือชี้แจงเหตุผลความจำเป็นในการใช้รถจดทะเบียนต่างประเทศ	• จุดประสงค์ของการนำรถเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร • จำนวนรถและประเภทของรถในขบวนคาราวาน • เส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง • รายชื่อของผู้นำทางติดตามดูแลคาราวานพร้อมช่องทางการติดต่อ • ทะเบียนรถยนต์จดทะเบียนประเทศไทยที่ใช้ในการติดตามดูแลและอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยว • ลงนามด้วยเจ้าของกิจการพร้อมประทับตรา

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559).

เนื่องจากประเทศไทยรับเอกสารที่เป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษเท่านั้น เอกสารทั้งหมดที่เป็นภาษาจีนนั้นต้องทำการแปลพร้อมทั้งให้กระทรวงต่างประเทศของจีนที่ตั้งอยู่ ณ กรุงปักกิ่ง รับรองเอกสาร ซึ่งต้องใช้เวลานานและค่าใช้จ่ายสูงในการดำเนินการ จึงได้มีการผ่อนปรนให้บริษัทแปลเอกสารที่รัฐบาลจีนให้การรับรอง (Notary Public Officer) ทำการรับรองแทนกระทรวงต่างประเทศได้ ซึ่งในมณฑลยูนนานนั้นมี Notary Public Officer ตั้งอยู่ในเมืองคุนหมิงพอสมควร⁵⁴ นอกจากนี้กรมการขนส่งยังได้กำหนดให้ต้องมีการทำประกันภัยบุคคลที่ 3 และประกันอุบัติเหตุอีกด้วย นอกจากนี้เอกสารที่ต้องยื่นตามดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับรถตามที่กำหนด สำหรับใบอนุญาตขับรถของประเทศอื่นที่สามารถใช้ในประเทศไทยได้ ประกอบด้วย (1) ใบอนุญาตขับรถสากลตามอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน เจนีวา ค.ศ.1949 และ (2) ใบอนุญาตขับรถของกลุ่มประเทศอาเซียน หากไม่มีดังที่

⁵⁴ สัมภาษณ์ แก้ว, รองผู้จัดการบริษัท Yunnan Banna Panda International Travel Service 311, 3 พฤศจิกายน 2560.

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : บทที่ 3

กล่าวต้องขอรับใบอนุญาตชั่วคราวในวันแรกที่เข้ามาในประเทศไทย ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ในจังหวัดที่เดินทางเข้ามา พร้อมทั้งทำการตรวจสอบสุขภาพเพื่อขอรับใบรับรองแพทย์ ซึ่งในจังหวัดเชียงรายสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวได้ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย สาขาอำเภอเทิง ดัง <ตารางที่ 3.7>

ตารางที่ 3.7 ขั้นตอนการทำใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (ชนิดอายุ 30 วัน)

เอกสารประกอบการดำเนินการ	ขั้นตอนการขอรับ
- หนังสือเดินทางที่มีอายุเหลืออยู่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน - หนังสือรับรองที่อยู่โดยผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว - ใบรับรองแพทย์แสดงว่าผู้ขับรถไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน มีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนด ออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกินหนึ่งเดือน - ใบอนุญาตขับรถประเภทเดียวกันกับที่ขอรับซึ่งรัฐบาลของประเทศอื่นออกให้และยังไม่สิ้นอายุ พร้อมฉบับแปลภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษโดยหน่วยงานที่มีอำนาจ	- เข้ารับการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย - เข้ารับการอบรมจำนวน 1 ชั่วโมง - ชำระค่าธรรมเนียมและรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว - ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว 205 บาท - ค่าบริการถ่ายรูปและออกใบอนุญาต 100 บาท

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559).

กรมการขนส่งทางบกยังได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 โดยจัดเก็บ 2 รายการดัง <ตารางที่ 3.8> ประกอบด้วยเครื่องหมายแสดงการใช้รถ ตัวอย่างดัง <รูปที่ 3.3> และค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้ใช้รถ

ตารางที่ 3.8 ค่าธรรมเนียมเครื่องหมายแสดงการใช้รถ

หน่วย: บาท

รายการ	จำนวนเงินต่อคันต่อครั้ง
(1) เครื่องหมายแสดงการใช้รถ	
รถยนต์	500
รถจักรยานยนต์	200
(2) การอนุญาตให้ใช้รถ	
กรณีเพื่อการท่องเที่ยว	500
กรณีอื่นนอกจากการท่องเที่ยว	2,000

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : บทที่ 3

เครื่องหมายแสดงการชั่วคราว		ระยะเวลาที่นำรถเข้ามาใช้ในประเทศไทย
วันที่ 01/10/16 - 30/10/16 Valid from Valid through		ประเทศที่จดทะเบียน
รถประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน Vehicle of country		
D55GXX SHANGHAI		หมายเลขทะเบียน
- เจ้าของรถ/ผู้รถ (Owner/Applicant) MR. WEIHANG WANG - ลักษณะ (Body type) รถยนต์ส่วนบุคคล - ยี่ห้อ (Make) FORD - แบบ (Model) RAPTOR - สี (Color) สีเทา - ที่นั่ง (Seats) 5 - เลขตัวรถ (VIN) 5TFDV58118X000000 - เลขเครื่องยนต์ (Engine No.) 8F1800X - ความจุกระบอกสูบ (cc.) 5,200 - น้ำหนักบรรทุก (Weight) 2773 กก. - น้ำหนักบรรทุก (Gross weight) กก.		รายละเอียดเกี่ยวกับตัวรถ
- ด่านพรมแดนเข้า (Border of entry) ด่านศุลกากรเชียงตุง (ตง-3) - ด่านพรมแดนออก (Border of exit) ด่านศุลกากรแม่สาย (ตม-3) - ท้องที่ใช้รถ (Province) เชียงตุง		รายละเอียดด่านที่เข้า-ออก
- ผู้ขับรถ (Driver) 1. MR. WEIHANG WANG - Passport No. E54323XXX		รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ขับรถ
- ผู้ประกอบการนำเที่ยว (Name of travel agency) XXXXXXXX - ใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวเลขที่ (License No.) 11/00000		รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ประกอบการนำเที่ยว

รูปที่ 3.3 เครื่องหมายแสดงการชั่วคราวชั่วคราว

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559).

(4) เงื่อนไขที่ผู้ได้รับอนุญาตและผู้ขับรถ ต้องปฏิบัติเมื่ออยู่ในราชอาณาจักร

- มีใบอนุญาตขับรถ ที่สามารถใช้ได้ในราชอาณาจักร
- ติดเครื่องหมายแสดงการชั่วคราวไว้ที่รถในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน
- ใช้รถในเขตจังหวัดที่ระบุไว้ในเครื่องหมายแสดงการชั่วคราว ซึ่งหมายถึงจังหวัดที่เป็นที่ตั้ง

ของด่านพรมแดนศุลกากรเท่านั้น

- มีภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ พร้อมฉบับที่แปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษไว้ในรถ
- มีหลักฐานการประกันภัยไว้ในรถ
- ออกนอกราชอาณาจักร ตามเวลากำหนด เว้นแต่มีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุผลสุดวิสัย
- เข้าและออกนอกราชอาณาจักร ณ ด่านพรมแดนศุลกากรในจังหวัดเดียวกัน
- ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศไทย

(5) หน้าที่ของผู้ประกอบการนำเที่ยว

ผู้ประกอบการนำเที่ยว ต้องกำกับดูแลให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถหรือผู้ขับรถปฏิบัติตามเงื่อนไขโดยเคร่งครัด หากมีการฝ่าฝืนเงื่อนไขการใช้รถ

- ให้ถือเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการนำเที่ยว ให้เจ้าพนักงานลงโทษตามกฎหมาย

- ให้นายทะเบียนบันทึกประวัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบการนำเที่ยวไว้ในระบบฐานข้อมูล

โดยสรุปแล้วจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่เป็นนายหน้าขายทัวร์ในประเทศจีนและบริษัทนำเที่ยวที่ดำเนินการด้านเอกสารให้กับนักท่องเที่ยว พบว่า หลังการบังคับใช้ประกาศฯ เกิดปัญหาในด้านการดำเนินการด้านเอกสารโดยเฉพาะการรับรองเอกสาร ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการอย่างต่ำ 10 วัน ทำให้ระยะเวลาของกระบวนการขายทัวร์ทั้งหมดอย่างต่ำ 1 เดือน ซึ่งระยะเวลาดังกล่าวไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีนที่ตัดสินใจรวดเร็วและไม่มีการวางแผนล่วงหน้า⁵⁵ ทำให้จำนวนรถที่เข้ามาหลังประกาศฯ ดังกล่าวลดลงเกือบเท่ากับศูนย์

2) รถที่จดทะเบียนในประเทศลาว

รถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศลาวสามารถนำเข้ามาใช้ท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ตามข้อตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยทำหนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ (International Transport Permit) แล้วมาดำเนินการเรื่อง ณ ด่านพรมแดน โดยใช้หนังสือดังกล่าวประกอบกับหลักฐานต่างๆ ประกอบด้วย (1) คู่มือทะเบียนรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หรือเอกสารหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งน่าเชื่อถือ (2) ใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกลุ่มประเทศอาเซียน และ (3) หนังสือเดินทางหรือหนังสือผ่านแดน โดยต้องทำประกันภัยขึ้นต่ำ 700 บาทและค่าธรรมเนียมรถ 1,000 บาทก็จะสามารถนำรถเข้ามาใช้ในฝั่งไทยได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 เดือน ขอยายเวลาได้อีกครั้งละ 1 เดือน แต่รวมแล้วต้องไม่เกิน 6 เดือน⁵⁶

3.3.2 การเข้าพรมแดนประเทศลาว

1) รถที่จดทะเบียนในประเทศไทย

สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยสามารถนำไปใช้ในประเทศลาวได้ตาม “ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการออกเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถเพื่อนำไปใช้ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2555” โดยทำหนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ (International Transport Permit) หรือพาสปอร์ตรถ ได้ที่กรมการขนส่งทางบก เนื่องจากได้มีการทำความตกลงร่วมกันระหว่างไทยและลาว โดยใช้หลักฐาน ได้แก่ 1) สำเนาสมุดคู่มือจดทะเบียนรถ และ 2) บัตรประชาชนเจ้าของรถ ซึ่งมีค่าธรรมเนียม 55 บาท จากนั้นต้องทำการเปลี่ยนป้ายทะเบียนรถเป็นภาษาอังกฤษ แผ่นป้ายละ 100 บาท จำนวน 2 แผ่น สามารถยื่นขอได้เฉพาะที่สำนักงานที่รถจดทะเบียนไว้เท่านั้น

จากนั้นการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลของไทยออก – เข้าชั่วคราวทางด้านพรมแดนติดต่อกับต่างประเทศต้องปฏิบัติตามพิธีการศุลกากร โดยเตรียมเอกสารดัง <ตารางที่ 3.9> ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ จุดตรวจด่านพรมแดน สามารถอยู่ในประเทศลาวได้ไม่เกิน 1 เดือน

⁵⁵ สัมภาษณ์ คุณแก้ว, รองผู้จัดการบริษัท Yunnan Banna Panda International Travel Service 311,3 พฤศจิกายน 2560.

⁵⁶ สัมภาษณ์ บุญส่ง แก้วมณีวงศ์, เจ้าของร้านสะดวกซื้อเมืองหลวงน้ำทา, 2 พฤศจิกายน 2560.

ตารางที่ 3.9 เอกสารประกอบการทำเรื่องผ่านแดนของรถยนต์ไทยเข้าประเทศลาว

เอกสาร	หน่วยงานที่ออก
1) คู่มือจดทะเบียนรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์	กรมการขนส่งทางบก
2) หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ*	กรมการขนส่งทางบก
3) ใบขับขี่แบบสมาร์ตการ์ด	กรมการขนส่งทางบก
4) เครื่องหมายแสดงประเทศ	กรมการขนส่งทางบก
5) หนังสือเดินทาง	กรมการกงสุล
6) หนังสือมอบอำนาจหากมิได้เป็นเจ้าของรถ	

* เฉพาะกรณีรถยนต์ไทยออกไป สปป.ลาว ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาล
ที่มา: กรมศุลกากร.

2) รถที่จดทะเบียนในประเทศจีน

รถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศจีนสามารถนำไปใช้ในประเทศลาวเพื่อการท่องเที่ยวได้ โดยต้องมีเอกสารเกี่ยวกับรถยนต์ ประกอบด้วย หลักฐานใบขนส่งสินค้า Carnet de Passage ใบอนุญาตขับขี่ของจีน หนังสือเดินทาง และหนังสือมอบอำนาจหากเจ้าของชื่อรถยนต์ไม่ได้เดินทางด้วย ซึ่งสามารถยื่นที่ศุลกากรด่านพรมแดนของประเทศลาว พร้อมชำระค่าธรรมเนียมประมาณ 50,000 กีบ ก็จะสามารถนำรถเข้าไปใช้ในประเทศลาวได้⁵⁷ โดยสามารถไปได้ไกลที่สุดถึงเมืองหลวงพระบาง

3.3.3 การเข้าพรมแดนประเทศจีน

1) รถที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ประเทศจีนได้ดำเนินนโยบายการท่องเที่ยวอย่างเข้มงวดมากขึ้น เพื่อที่จะกำกับและควบคุมการเดินทางขับรถท่องเที่ยวด้วยตัวเองของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับรถเข้ามายังประเทศจีน การขออนุญาตนำยานพาหนะหรือรถยนต์ผ่านเข้า – ออกผ่านด่านพรมแดนประเทศจีนค่อนข้างซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับกรมการท่องเที่ยว (Tourism Department) กรมการต่างประเทศ (Foreign Affairs Department) และหน่วยงานความมั่นคงทั้งตำรวจและทหาร รวมทั้งในระดับประเทศและระดับมณฑล โดยกฎหมาย “Basic rules for China self-driving and 2015 China Driving Tour New Policy” ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนตุลาคม ปี 2015 เพื่อจัดระเบียบการขับรถท่องเที่ยวด้วยตนเองสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับรถเข้ามายังประเทศจีน⁵⁸

⁵⁷ Laos Guide. Travel to Laos [Online]. Available from: <https://www.laos-guide-999.com/travel-to-laos.html#car> [19 April 2018].

⁵⁸ China Driving. Drive your own car to China [Online]. Available from: <http://www.china-driving.com/en/itineraries/driving/> [23 April 2018].

การขับรถเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศผ่านพรมแดนของประเทศจีนต้องจัดการโดยบริษัทนำเที่ยวที่มีใบอนุญาตจากรัฐบาลเท่านั้น โดยใช้ระยะเวลาส่งเรื่องขออนุญาตอย่างน้อย 1 – 2 เดือนล่วงหน้า ซึ่งขึ้นอยู่กับเส้นทางการเดินทางที่ต้องผ่านแต่ละมณฑล ซึ่งต้องจัดเตรียมเอกสารดัง <ตารางที่ 3.10>

ตารางที่ 3.10 เอกสารประกอบการขออนุญาตนำรถยนต์เข้าพรมแดนจีน

รายการ	รายละเอียด
1) ข้อมูลส่วนตัว	ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล สัญชาติ ที่อยู่ จุดประสงค์ของการเดินทาง
2) ข้อมูลรถยนต์	ประกอบด้วย - รูปภาพของรถยนต์ทั้ง 4 ด้าน จำนวนด้านละ 2 ใบ - สำเนาหนังสือจดทะเบียนรถยนต์ ซึ่งต้องระบุรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ ชื่อเจ้าของรถยนต์ ยี่ห้อ ประเทศที่ผลิต เลขเครื่องยนต์ เลขตัวถัง มูลค่ารถยนต์ ทะเบียนรถยนต์ - ใบรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ประจำปี (safety inspection certificate)
3) ข้อมูลผู้ขับขี่	ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล สัญชาติ เพศ อาชีพ เลขหนังสือเดินทาง สำเนาใบขับขี่ สำเนาหนังสือเดินทาง
4) ข้อมูลผู้โดยสาร	ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล สัญชาติ เพศ อาชีพ เลขหนังสือเดินทาง สำเนาหนังสือเดินทาง
5) แผนการเดินทาง (Itinerary)	ต้องระบุเส้นทางและระยะเวลาอย่างชัดเจน เพื่อยืนยันให้แก่หน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องเพื่อขออนุญาต และต้องเดินทางและปฏิบัติตามแผนการเดินทางทุกประการ

ที่มา: <http://www.chinaexploration.com/Overland/Join-in-China-Overland%20-Tour-from-Laos-to-Mongolia-by-self-driving-in-2017.html>, <http://www.navo-tour.com/en/itineraries/driving/>

ตามนโยบายของรัฐบาลจีนจำเป็นต้องมีมัคคุเทศก์ท้องถิ่น (Local Guide) นำเที่ยวในขบวน รวมถึงในการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรรัฐบาลจีนไม่รับรองใบขนสินค้าชั่วคราว (CPD carnet) เอกสารค้าประกันสากล (ATA carnet) จึงต้องวางเงินค้ำประกันจำนวน 50,000 และ 20,000 หยวน สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ตามลำดับ หลังจากนั้นนักท่องเที่ยวต้องขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและป้ายทะเบียน (Temporary Driving License and Number Plates) สำหรับรถที่เข้ามาจากด่านพรมแดนที่ติดกับประเทศลาวสามารถทำได้ในเมืองล่าซึ่งมีการทดสอบสภาพรถยนต์ เช่น การทดสอบระบบห้ามล้อ การทดสอบระบบส่องสว่าง เป็นต้น และการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายของผู้ขับขี่ นอกจากนี้ยังต้องเข้ารับการอบรมการขับขี่ และทำประกันภัยรถยนต์

2) รถที่จดทะเบียนในประเทศลาว

ยานพาหนะหรือรถยนต์ที่จดทะเบียนของประเทศลาวสามารถข้ามพรมแดนเข้าสู่ประเทศจีนได้ถึงเขตเมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนานโดยไม่ต้องเปลี่ยนป้ายทะเบียนรถยนต์และผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องขอรับใบอนุญาตขับขี่ของจีน แต่ต้องทำเรื่องขออนุญาตกับจรรยา โดยใช้ใบขับขี่ของลาว พร้อมทั้งทำประกันภัยและเสียภาษีซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 530 หยวน⁵⁹ สำหรับรถโดยสารประจำทาง (ลาว – คุณหมิง) ที่จดทะเบียนในประเทศลาวสามารถขออนุญาตในการเดินทางถึงเมืองคุณหมิงได้ แต่ต้องบริการนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มที่รับเข้ามาเท่านั้นไม่สามารถรับนักท่องเที่ยวกลุ่มอื่นได้ ในกรณีที่ได้รับการรับรองจากบริษัทในประเทศจีน เนื่องจากในแต่ละมณฑลของประเทศจีนมีกฎระเบียบที่แตกต่างกัน อีกทั้งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา

3.4 ผลกระทบของกฎหมาย

กฎหมายต่างๆ ที่กำหนดกฎเกณฑ์โดยภาครัฐย่อมมีผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่มีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก มีผลกระทบในด้านต่างๆ ดังนี้

3.4.1 ผลกระทบจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลและสนับสนุนการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ที่เติบโตมากขึ้นนั้น ส่วนหนึ่งมาจากนักท่องเที่ยวชาวจีนที่หลั่งไหลเข้ามาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งทางรถที่มาจากเส้นทาง R3A และทางอากาศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเปิดเส้นทางการบินเพิ่มขึ้นมากมาย ซึ่งผลสืบเนื่องจากการเติบโตดังกล่าวนี้ทำให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นที่น่าสนใจของนักลงทุนทั้งชาวไทยเองรวมถึงนักลงทุนชาวจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยนักลงทุนจีนมองถึงโอกาสที่กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนเข้ามาเพิ่มขึ้นเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่ นักลงทุนจีนจะเข้ามาซื้อโรงแรมขนาดเล็กของคนไทย ขนาดการลงทุนราว 100 – 200 ล้านบาท โดยมีกลุ่มเป้าหมายลูกค้าคือนักท่องเที่ยวจีน⁶⁰ ซึ่งรูปแบบการลงทุนของนักธุรกิจจีนมี 3 ลักษณะ คือ (1) เข้ามาแบบถูกกฎหมายโดยเข้าร่วมลงทุนถือหุ้นร้อยละ 49 (2) เข้ามาลงทุนด้วยการให้คนไทยเป็นผู้จดทะเบียนบริษัท และบริหารตามนโยบายที่กลุ่มทุนกำหนดหรือรูปแบบ Nominee และ (3) กลุ่มนักเรียน-นักศึกษาที่เข้ามาเรียนในจังหวัดเชียงใหม่และเช่าที่อยู่เพื่อปล่อยเช่าต่อให้นักท่องเที่ยวชาวจีนใช้พัก⁶¹

ดังนั้นการกำหนดประเภทและหลักเกณฑ์ของการประกอบธุรกิจโรงแรมให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นจะเป็นการลดช่องว่างที่ชาวไทยจะเสียโอกาสทางธุรกิจให้กับนักลงทุนหรือแม้กระทั่งนักเรียน-นักศึกษาต่างชาติที่เข้ามาใช้โอกาสนี้ในการดำเนินธุรกิจ ดังตัวอย่าง ประเทศญี่ปุ่นได้ผ่านกฎหมายธุรกิจ

⁵⁹ สัมภาษณ์ บุญส่ง แก้วมณีวงศ์, เจ้าของร้านสะดวกซื้อเมืองหลวงน้ำทา, 2 พฤศจิกายน 2560.

⁶⁰ ประชาชาติธุรกิจ. จีนซึ่มลึกธุรกิจ "เชียงใหม่" หมิ่นล้าน ผุดบ้าน-คอนโดสู่หนาวาน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1457871107 [3 กรกฎาคม 2561].

⁶¹ กรุงเทพธุรกิจ. ทุนจีน"บุกเชียงใหม่ลุยซื้อ"อสังหาฯ" [ออนไลน์] แหล่งที่มา: <http://www.home.co.th/hometips/detail/81305> [3 กรกฎาคม 2561].

ให้เข้าห้องพัก⁶² เพื่อกำกับดูแลที่พักประเภทต่างๆ ที่ในปัจจุบันนี้ไม่ได้มีเพียงแต่โรงแรมเท่านั้น ยังมีอพาร์ทเมนต์ เกสต์เฮาส์ โฮมสเตย์ โฮสเทล หรือแม้กระทั่งการนำที่พักส่วนบุคคลออกเช่า ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เช่น ต้องทำการขึ้นทะเบียนที่พักทุกรูปแบบกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยจากไฟไหม้และตรวจประวัติเจ้าของ การอนุญาตให้ปล่อยเช่าห้องเฉพาะช่วงปิดเทอมเพื่อให้แก่นักเรียนต้องพบกับคนแปลกหน้าในเส้นทางที่ไปโรงเรียน เป็นต้น ซึ่งมีผลดีทั้งด้านเศรษฐกิจรายได้สำหรับคนในประเทศ ด้านความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

3.4.2 ผลกระทบจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเช่า – ออกของบุคคล

การเช่า – ออกประเทศหรือราชอาณาจักรของบุคคลถูกควบคุมดูแลโดยสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ โดยรูปแบบการเข้าเมืองนั้นมีหลายลักษณะ คือ ผ่านด่านท่าอากาศยาน ด่านพรมแดนทางบก ด่านพรมแดนทางน้ำ สำหรับด่านท่าอากาศยานจะมีการตรวจตราและคัดกรองสิ่งของต้องห้ามอย่างเข้มงวด แต่สำหรับด่านพรมแดนทางบกนั้นไม่มีอุปกรณ์ในการตรวจสอบ เช่น เครื่องสแกน เป็นต้น ทำให้สามารถเป็นช่องโหว่ด้านความมั่นคงได้⁶³

3.4.3 ผลกระทบจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

จากสถานการณ์การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ในปัจจุบัน พบว่า ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559” ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2559 นั้น ทำให้การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ที่เชื่อมต่อเข้ามายังประเทศไทยชะงักลง เนื่องจากโดยมากในเส้นทางดังกล่าวนักท่องเที่ยวนิยมขับรถยนต์ท่องเที่ยวด้วยตนเอง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวมีข้อดีและข้อเสีย ดังนี้

1) ข้อดี

การบังคับใช้ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ช่วยให้สามารถจัดระเบียบการท่องเที่ยวได้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการจราจร เนื่องจากนักท่องเที่ยวต้องมีการอบรมเพื่อจัดทำใบขับขี่ ทำประกันอุบัติเหตุ และมีรถนำและ/หรือตามขบวนคาราวาน นอกจากนี้ยังเป็นการปิดกั้นนักท่องเที่ยวประเภท FIT ที่มักสร้างปัญหาต่างๆ เนื่องจากไม่รู้กฎเกณฑ์และวัฒนธรรมการขับขี่⁶⁴ นอกจากนี้ยังเป็นการคัดกรองนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพมากขึ้นและยังพบว่าปัญหาการจราจรลดลงอย่างชัดเจน⁶⁵

2) ข้อเสีย

⁶² กองบรรณาธิการ Positioning. ญี่ปุ่นดับฝัน Airbnb ออก กม.ควบคุมธุรกิจห้องเช่า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://positioningmag.com/1168537> [4 กรกฎาคม 2561].

⁶³ สัมภาษณ์ ททัษรัตน์ จุลศาสตร์, สารวัตรด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงใหม่, 30 ตุลาคม 2560.

⁶⁴ สัมภาษณ์ กันขลุ่ รัตนพุกษ์, ผู้ช่วยผู้จัดการบริษัทฮิลล์ ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) จำกัด, 13 มิถุนายน 2560

⁶⁵ สัมภาษณ์ สีนสมุด พรมสุวรรณ, นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวไทย, 14 พฤษภาคม 2561.

ในระยะแรกหลังการบังคับใช้ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ กระทับกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A อย่างมาก จากเดิมที่นักท่องเที่ยวจีนสามารถขับรถเดินทางเข้ามาในประเทศไทยได้เลย โดยสามารถดำเนินเรื่องขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) ได้เลย ต้องเพิ่มขั้นตอนการขออนุญาตนำรถเข้า ทำใบขับขี่ชั่วคราว และ ทำประกันอุบัติเหตุ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในกระบวนการต่างๆ ดัง <ตารางที่ 3.7> อย่างน้อยที่สุด 1 เดือน ซึ่งไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนที่ตัดสินใจเร็วและไม่ค่อยมีการวางแผนล่วงหน้า⁶⁶ นอกจากนี้ ปัญหาหรือผลกระทบภายนอกต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยมากมาจากนักท่องเที่ยวที่ขับรถเข้ามาด้วยตัวเองหรือท่องเที่ยวในลักษณะ FIT หากมากับบริษัททัวร์ในรูปแบบของคาราวานจะมีไกด์คอยดูแลและให้ความรู้เรื่องกฎจราจรและวัฒนธรรมการขับขี่ รวมถึงมีรถนำและ/หรือปิดขบวน ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าวไม่สร้างปัญหา⁶⁷

นอกจากปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการขออนุญาตนำรถเข้าแล้ว ผลกระทบที่ตามมาคือ จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ปั๊มน้ำมัน ฯลฯ ขาดรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการหลายรายให้ข้อมูลตรงกันว่า ทัวร์คาราวานมีค่าใช้จ่ายต่อหัวค่อนข้างสูง ชอบสัมผัสวิถีชีวิตและชอบซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งทำให้ชุมชนได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื่องจากการท่องเที่ยวเป็นการนำรายได้มาสู่ท้องถิ่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถเข้ามาเองเมื่อเทียบเป็นสัดส่วนต่อจำนวนนักท่องเที่ยวหรือรายได้ทั้งหมดนั้นถือว่าน้อยมาก ดังนั้นการแก้ไขปัญหาควรบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานการท่องเที่ยว ตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานขนส่ง รวมถึงผู้ประกอบการท่องเที่ยว เพื่อหาวิธีการที่เหมาะสมที่สุดในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้กลับเข้ามาอีกครั้ง⁶⁸

⁶⁶ สัมภาษณ์ คุณแก้ว, รองผู้จัดการบริษัท Yunnan Banna Panda International Travel Service 311, 3 พฤศจิกายน 2560 และ จูเก๋อชิง ฟูคยหวาและหลิวเจิ้งเฉิง, ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A, 3 พฤศจิกายน 2560.

⁶⁷ สัมภาษณ์ กันขมล รัตนพฤษ, ผู้ช่วยผู้จัดการบริษัทอัลโหล ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) จำกัด, 13 มิถุนายน 2560 และ เดชา พิทักษ์วารี, ผู้จัดการบริษัท เงินเหว่ย จำกัด, 12 ตุลาคม 2560)

⁶⁸ สัมภาษณ์ หทัยรัตน์ จุลศาสตร์, สารวัตรด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงใหม่, 30 ตุลาคม 2560.

ตารางที่ 3.11 ขั้นตอน ผลกระทบและข้อเสนอแนะจากการบังคับใช้ประกาศกรมการขนส่งทางบก

ขั้นตอน	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
1) การรับรองเอกสาร	ในระยะแรก การรับรองเอกสารที่เป็นภาษาจีน เช่น ใบอนุญาตขับรถ คู่มือจดทะเบียนรถ ต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษและรับรองการแปลโดยกระทรวงต่างประเทศของประเทศจีน มีที่ตั้งสำนักงานอยู่ที่กรุงปักกิ่ง ทำให้ต้นทุนของการดำเนินการสูงมากขึ้น ทั้งด้านการเงินและเวลา ภายหลังกรมการขนส่งทางบกได้ผ่อนปรนให้บริษัทแปลเอกสารที่รัฐบาลจีนให้การรับรอง (Notary Public Officer) ทำการรับรองแทน แต่ยังคงใช้ระยะเวลาดำเนินการอย่างต่ำ 10 วัน ⁵⁰ และต้องรับรองในมณฑลที่รถจดทะเบียนเท่านั้น ซึ่งรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาประเทศไทยมาจากหลายมณฑล ทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมาก ⁵¹	- ลดความเข้มงวดในการรับรองเอกสารลง โดยไม่จำเป็นต้องให้บริษัท Notary รับรองเนื่องจากในเอกสารมีรายละเอียดตามจริงแสดงอยู่แล้ว - ประเทศลาว การยื่นเอกสารขออนุญาตสามารถทำเรื่องได้ในเวลา 4 – 5 วัน และไม่ต้องทำการแปลและรับรอง ⁵² ทำให้สามารถดำเนินการได้ในเวลาอันสั้น
2) การยื่นอนุมัติเอกสารกับกรมการขนส่งทางบก	หลังจากบริษัททัวร์ในประเทศไทยได้รับเอกสารทั้งหมดแล้ว ต้องทำการยื่นเอกสารให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงรายตรวจสอบความถูกต้องเพื่อส่งให้รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบกซึ่งได้รับมอบอำนาจจากอธิบดีฯ ทำการลงนามอนุมัติ ซึ่งกระบวนการดังกล่าวยังใช้เวลามากเกินไป ⁵³	- ควรมอบอำนาจให้ขนส่งจังหวัดสามารถพิจารณาอนุมัติเอกสารแทนอธิบดี เพื่อกระชับเวลาในการดำเนินเรื่อง ⁵⁴
3) การทำเรื่องหน้าด่าน	เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางถึงด่านพรมแดนเชียงของ ต้องใช้เวลาประมาณ 1 วันในการดำเนินเรื่องทั้งเอกสารเกี่ยวกับตัวรถ การอบรมกฎจราจร และทดสอบทำใบขับขี่ชั่วคราว ⁵⁵	- จัดตั้งศูนย์ One Stop Service ที่ด่านพรมแดนเชียงของ

⁵⁰ สัมภาษณ์ คุณแก้ว, รองผู้จัดการบริษัท Yunnan Banna Panda International Travel Service 311, 3 พฤศจิกายน 2560.

⁵¹ สัมภาษณ์ จูเก๋อิง พุคยาหวาและหลิวเซิงเฉิง, ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A, 3 พฤศจิกายน 2560. และ เตชา พิทักษ์วารี, ผู้จัดการบริษัท เงินห่วย จำกัด, 12 ตุลาคม 2560.

⁵² สัมภาษณ์ โอหยาง เจี้ยนผิง, ผู้จัดการแผนต่างประเทศ บริษัท China Youth Travel Service, 6 พฤศจิกายน 2560.

⁵³ สัมภาษณ์ ขวัญฤดี บุญยง, เจ้าหน้าที่บริษัท เงินห่วยทัวร์ จำกัด, 16 มิถุนายน 2560.

⁵⁴ สัมภาษณ์ ขวัญฤดี บุญยง, เจ้าหน้าที่บริษัท เงินห่วยทัวร์ จำกัด, 16 มิถุนายน 2560.

⁵⁵ สัมภาษณ์ กันชวล รัตนพฤกษ์, ผู้ช่วยผู้จัดการบริษัทฮัลโหล ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) จำกัด, 13 มิถุนายน 2560.

3.5 บทสรุป

การกำกับและส่งเสริมการท่องเที่ยวของแต่ละประเทศในเส้นทางดังกล่าวมีหน่วยงานหลักที่ดูแลแตกต่างกันออกไปตามลักษณะของกฎหมายในแต่ละประเทศ ในประเทศไทย หน่วยงานหลักที่ดูแลด้านการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านการควบคุมดูแล เป็นหน้าที่ของกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ซึ่งจะต้องเป็นผู้ดูแลและพัฒนาศักยภาพหรือขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวของประเทศ และรักษามาตรฐานต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการบริการให้สามารถแข่งขันได้ โดยทำงานร่วมกันกับการส่งเสริมด้านการตลาดซึ่งเป็นหน้าที่ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามเป้าหมายหลักเดียวกันคือการผลักดันส่งเสริมให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยมีการพัฒนาขยายตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านรายได้ซึ่งมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

สำหรับประเทศลาว องค์กรท่องเที่ยวแห่งชาติลาวเป็นหน่วยงานหลักที่ควบคุมดูแลด้านการท่องเที่ยว ซึ่งค่อนข้างเปิดกว้างต้อนรับทุนจากต่างชาติเข้ามาลงทุนในภาคการท่องเที่ยว เช่น การลงทุนในธุรกิจโรงแรมที่ต่างชาติสามารถลงทุนได้ ร้อยละ 100 ทั้งยังมีความต้องการให้ลงทุนในด้านการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ซึ่งสำหรับนักธุรกิจชาวลาส่วนใหญ่จะดำเนินธุรกิจขนาดเล็กๆ เท่านั้น นอกจากนี้ประเทศลาวยังมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ด้วยเหตุที่ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่กว่า ได้แก่ จีน พม่า ไทย เวียดนามและกัมพูชา นักท่องเที่ยวที่อยู่ในภูมิภาคดังกล่าวจึงสามารถเดินทางผ่านเข้าออกท่องเที่ยวในประเทศลาวได้สะดวกโดยใช้เอกสารเพียงบัตรผ่านแดนเท่านั้น

สำหรับประเทศจีนที่ลักษณะของประเทศมีพื้นที่กว้างใหญ่จึงมีกฎหมายหลายระดับการปกครอง สำหรับกฎหมายระดับประเทศมีไว้เพื่อเป็นกรอบกว้างๆ เพื่อให้กฎหมายเป็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ กฎหมาย Tourism Law of the People's Republic of China (2016 Revision) ซึ่งเขียนขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน โดยมีจุดประสงค์เพื่อปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ของนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันทัวร์ศูนย์เหรียญ การปกป้องและใช้ทรัพยากรท่องเที่ยวอย่างเหมาะสมและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ก็จะมีกฎหมายประจำมณฑล จังหวัด ท้องถิ่น ฯลฯ โดยรัฐบาลกลางค่อนข้างให้อำนาจแก่รัฐบาลท้องถิ่นในการบริหารจัดการ ดังนั้นจึงมีความยืดหยุ่นในทางปฏิบัติและสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมณฑลยูนนานที่มีอาณาเขตกว้างใหญ่และมีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับหลายประเทศ

บทที่ 4

จีน ลาว ไทย ในบริบทการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

เส้นทาง R3A เป็นส่วนหนึ่งของถนนเส้นทางสาย คุณหมิง – กรุงเทพฯ ฯ (คุนหมิงกงลู่) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อความมั่นคงซึ่งจีนใช้เพื่อเชื่อมต่อกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อออกสู่ทะเลด้านอ่าวไทย ทั้งนี้เนื่องจากภาคตะวันตกของจีนเป็นพื้นที่ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล อีกทั้งความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับประเทศในชายฝั่งตะวันออก ไม่สู้ราบรื่นเป็นผลมาจากปัญหาเขตแดนในทะเลและการเมือง ถนน คุณหมิง – กรุงเทพฯ ฯ มีความยาวทั้งสิ้น 1,850 กิโลเมตร R3A เป็นถนนสายคุณหมิง – กรุงเทพฯ ฯ ช่วงจากนครคุนหมิงผ่านจังหวัดสิบสองปันนาไปยังชายแดนจีน – ลาวที่บ่อหานในเมืองลั่วระยะทาง 759 กิโลเมตร เข้าสู่ประเทศลาวที่บ้านบ่อเต็นในเมืองสิง แขวงหลวงน้ำทา และต่อไปยังเมืองห้วยทรายในแขวงบ่อแก้ว ระยะทางทั้งสิ้น 243 กิโลเมตร¹ จากนั้นเชื่อมต่อด้วยสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ข้ามแม่น้ำโขงมายังอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เส้นทางสายนี้ นอกจากจะมีความสำคัญต่อการค้า การลงทุน และความมั่นคงแล้ว ยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญของทั้งสามประเทศบนเส้นทาง R3A ซึ่งแตกต่างกันตามแนวทางการพัฒนาของแต่ละประเทศที่มีผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการท่องเที่ยว

4.1 นโยบายการเชื่อมต่อและการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มาจากภาคตะวันตกและภาคใต้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ประเทศจีนจึงเป็นต้นทางการท่องเที่ยวที่สำคัญที่สุดของการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ สภาวะการณ์เช่นนี้เป็นผลกระทบมาจากนโยบายเศรษฐกิจที่สำคัญของจีน 2 ประการ คือ 1) การเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน การค้า การลงทุนซึ่งส่งผลทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมือง ได้แก่ นโยบาย “ก้าวออกไป” นโยบายต่างประเทศ “ปฏิบัติต่อข้างบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี” และยุทธศาสตร์ “ห้วสะพาน” และ 2) การพัฒนาเศรษฐกิจ ได้แก่ นโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจและสังคม และนโยบายการพัฒนาภาคตะวันตก

4.1.1 นโยบาย “ก้าวออกไป”

นโยบายนี้เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเสี่ยงโดยการลงทุนไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก และใช้ประโยชน์จากทุนสำรองระหว่างประเทศของจีนที่มีจำนวนสูงที่สุดในโลก (ใน ค.ศ. 2016 จีนมีทุนสำรองระหว่างประเทศ 3.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ) ในภาคการผลิตรัฐบาลจีนสนับสนุนการลงทุนของทั้งภาครัฐและเอกชนในอุตสาหกรรมทุกระดับ สำหรับภาคการเงิน ได้มีการจัดตั้งกองทุนความมั่งคั่ง เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเอเชีย ได้แก่ กองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank/AIIB) ภายใต้ยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (One Belt One Road)

¹ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน (กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), บทที่ 2 หน้า 96 – 97.

4.1.2 นโยบาย “ปฏิบัติต่อข้างบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี”

ชายแดนของจีนมีความซับซ้อนมากที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ เช่น รัสเซีย แคนาดา หรือสหรัฐอเมริกา เนื่องจากจีนมีเขตแดนทางบกยาวกว่า 22,000 กิโลเมตร เขตแดนทางทะเลกว่า 18,000 กิโลเมตร และมีเขตแดนติดต่อกับประเทศต่างๆ 15 ประเทศ ที่มีความแตกต่างกันทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม ศาสนา และวัฒนธรรม จีนมีการติดต่อสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้เป็นเวลายาวนานด้วยภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ที่แตกต่างกันและส่งผลมาจนถึงปัจจุบัน ทั้งผลประโยชน์และความขัดแย้งที่รื้อคอยการแก้ไข² ดังนั้นในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 (ค.ศ. 2006 – 2010) นโยบายต่างประเทศของจีนได้ให้ความสำคัญกับประเทศเพื่อนบ้านและชายแดน การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจตามแนวชายแดนจีนและประเทศเพื่อนบ้าน หรือ เขตความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน (Border Economic Cooperation Zone) เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจหนึ่งตามนโยบายดังกล่าว ตั้งแต่ ค.ศ. 1992 ได้มีการจัดตั้งไปแล้ว 15 แห่ง โดยเขตเศรษฐกิจชายแดนนี้แตกต่างจากเขตเศรษฐกิจเมือง กล่าวคือ ไม่ได้มีเป้าหมายเพื่อมุ่งหวังเงินทุนจากต่างประเทศ หรือผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจอันจะนำไปสู่ความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีนได้ให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ การลงทุน เงินสนับสนุนแบบให้เปล่า เทคโนโลยี ความชำนาญเพื่อช่วยในการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งลาว ซึ่งเป็นประเทศที่ยากจนที่สุดในภูมิภาคนี้ นักวิชาการตะวันตกมีข้อคิดเห็นว่านโยบายการให้ความช่วยเหลือมิตรประเทศนี้เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ที่เรียกว่า “การใช้อำนาจละมุน” (Soft Power)³ จาก <ตารางที่ 4.1> มีข้อสังเกตว่าจีนไม่ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจในชายแดนจีน – ลาว ดังเช่นชายแดนอื่น ทั้งนี้เนื่องจากลาวมีนโยบายให้ต่างชาติลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว ซึ่งจีนเป็นหนึ่งในประเทศผู้ลงทุนรายใหญ่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว ซึ่งรายละเอียดจะกล่าวต่อไป

ตารางที่ 4.1 รายชื่อเขตความร่วมมือเศรษฐกิจของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ลำดับ	เขตความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน	มณฑล/เขตปกครองตนเอง	ชายแดน
1	เหวินชุน	จีหลิน	จีน – รัสเซีย
2	แมนจูเรีย	เฮยหลงเจียง	จีน – รัสเซีย
3	สุยเฟินเหอ	เฮยหลงเจียง	จีน – รัสเซีย
4	เฮยเหอ	เฮยหลงเจียง	จีน – รัสเซีย
5	เอ้อเหลียนฮ่าวเท้อ	มองโกเลียใน	จีน – มองโกเลีย
6	ตานตง	เหลียวหนิง	จีน – เกาหลีเหนือ
7	ป้อเล่อ	ซินเจียงอุยกูร์	จีน – คาซัคสถาน

² สำนักข่าวจีน. สรุปความสัมพันธ์ทางการทูตของจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน : ปฏิบัติต่อข้างบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี [ออนไลน์]. 2003. แหล่งที่มา: <http://www.chinanews.com/n/2003-02-21/26/274931.html> [6 สิงหาคม 2560]. (แปลจากต้นฉบับภาษาจีน)

³ อรรถาธิบาย ศิริผล, ผู้ค้าจีนในชายแดนลุ่มแม่น้ำโขง (เชียงใหม่: ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2556), หน้า 62.

ตารางที่ 4.1 รายชื่อเขตความร่วมมือเศรษฐกิจของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ลำดับ	เขตความร่วมมือเศรษฐกิจ ชายแดน	มณฑล/เขตปกครอง ตนเอง	ชายแดน
8	จี๋มู่หน่าย	ซินเจียงอุยกูร์	จีน – คาซัคสถาน
9	เถาเหลียง	ซินเจียงอุยกูร์	จีน – คาซัคสถาน
10	อีหนิง	ซินเจียงอุยกูร์	จีน – คาซัคสถาน
11	ตงชิ่ง	กวางสี	จีน – เวียดนาม
12	เฟิงเสียง	กวางสี	จีน – เวียดนาม
13	เหอโข่ว	ยูนนาน	จีน – เวียดนาม
14	รู่ยี่	ยูนนาน	จีน – พม่า
15	หว่างทิง	ยูนนาน	จีน – พม่า

ที่มา: China Briefing. *China to Support Development of Border Economic Cooperation Zones*. 2012.

4.1.3 ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน”

ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” มีจุดเริ่มต้นเมื่อประธานาธิบดีหูจิ่นเทาเดินทางเยือนมณฑลยูนนานระหว่างวันที่ 25 – 28 กรกฎาคม ค.ศ. 2009 และมีข้อคิดเห็นว่ายูนนานมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ติดต่อกับภาคพื้นแผ่นดินอาเซียนถึง 3 ประเทศ คือ พม่า ลาว และไทย จึงเสมือนเป็น “หัวสะพาน” เชื่อมต่อภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ยุทธศาสตร์นี้ได้รับการยกระดับเป็นยุทธศาสตร์ระดับประเทศ⁴ ระยะเวลาในการดำเนินการตั้งแต่ ค.ศ. 2011 – 2015 หรือในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 12 ของจีน โดยเน้นการเชื่อมต่อด้านคมนาคมทั้งทางถนน รถไฟ อากาศ และแม่น้ำโขง ในแผนพัฒนามณฑลยูนนาน ฉบับที่ 13 (ค.ศ. 2016 – 2020) ได้กำหนดยุทธศาสตร์ “1 แถบ 2 วง 2 ระเบียง 3 แถบ 6 ภาค” โดยมีนครคุนหมิงเป็นแกนกลางของการพัฒนา ล้อมรอบด้วยวงแหวนเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญในภาคกลางของยูนนาน ได้แก่ ฉวีจี้จี้ ยี่ซี ฉู่หง หงเหอ (ตอนบน) เชื่อมกับระเบียงเศรษฐกิจ 2 ระเบียง ได้แก่ บังคลาเทศ – จีน – อินเดีย – พม่า และ จีน – อินโดจีน โดยส่งเสริมการจัดตั้งแถบเศรษฐกิจชายแดน ได้แก่ แถบเศรษฐกิจแนวแม่น้ำหลานชาง (แม่น้ำโขง) แถบเศรษฐกิจแนวแม่น้ำจินซา (แม่น้ำแยงซี) ในด้านการท่องเที่ยวซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้ให้กับมณฑลยูนนาน รัฐบาลมณฑลยูนนานได้จัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมณฑลยูนนาน ค.ศ. 2016 – 2020 โดยการท่องเที่ยวชายแดน เป็น 1 ใน 10 ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผน⁵

⁴ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. หนึ่งปีกับยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” ในยูนนาน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=441&ID=13590 [6 สิงหาคม 2560].

⁵ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. แผนพัฒนาการท่องเที่ยวยูนนาน 5 ปี ตัวอย่างจากไทย ยูนนานตั้งเป้าเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวแบบคาราวาน [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา: http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=611&ID=17372 [6 สิงหาคม 2560].

4.1.4 การปรับเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจและสังคม

ในช่วงปลายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (ค.ศ. 2001 – 2010) เศรษฐกิจโลกอยู่ในสภาวะตกต่ำอย่างรุนแรง เป็นผลมาจากการเกิดวิกฤตสินเชื่อด้อยคุณภาพ (Subprime Mortgage Crisis) ในสหรัฐอเมริกาใน ค.ศ. 2008 ติดตามด้วยวิกฤตหนี้สาธารณะในประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Sovereign Debt Crisis หรือ Eurozone Crisis) ใน ค.ศ. 2009 ทำให้จีนประสบปัญหาการส่งออก จีนจึงได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจที่เคยพึ่งพิงการส่งออกมาส่งเสริมการผลิตเพื่อการบริโภคในประเทศโดยการขึ้นค่าแรงเพื่อเพิ่มกำลังซื้อของคนในประเทศ เร่งการสร้างเมือง (Urbanization) ทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต และการพักผ่อนหย่อนใจของคนเมือง

4.1.5 นโยบายพัฒนาภาคตะวันตก

ภาคตะวันตกของจีนมีพื้นที่ 685 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 71.4 หรือ 2 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งประเทศ ครอบคลุมเขตบริหารระดับมณฑล 12 เขต ประกอบด้วย 6 มณฑล ได้แก่ กานซู กุ้ยโจว ซิงไห่ ส่านซี ซื่อชวน (เสฉวน) หยุนหนาน (ยูนนาน) 5 เขตปกครองตนเอง ได้แก่ กว่างซี มงโกเลียใน หิงชี่ ซิ่วจ้วง (ทิเบต) และซินเจียง และ 1 เทศบาลนคร คือ มหานครฉงชิ่ง ประกอบด้วยหลากหลายชนเผ่า ซึ่งมีวัฒนธรรมและความเป็นอยู่ที่แตกต่างกัน นโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนเกิดขึ้นเนื่องจากปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างภูมิภาคในจีน ตั้งแต่ช่วง ค.ศ. 1978 – 1990 ภายหลังกฎปฏิวัติวัฒนธรรม (ค.ศ. 1996 – 1976) จีนปฏิรูปเศรษฐกิจของประเทศด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเพื่อรับทุนต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งจีนโพ้นทะเล ได้แก่ มณฑลกวางตุ้ง (กวางตุ้ง) ประกอบด้วยเมืองต่างๆ คือ เซินเจิ้น จูไห่ ซานโถว (ซัวเถา) เมืองเซี่ยเหมินในมณฑลฝูเจี้ยน (ฮกเกี้ยน) และมณฑลห่ายหนาน (ไหหลำ) ต่อมาในช่วง ค.ศ. 1992 – 2000 จีนได้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ตลอดแนวชายฝั่ง เช่น ชางห่าย (เซี่ยงไฮ้) กว่างโจว ต้าเหลียน เพื่อรับทุนต่างชาติทั้งตะวันออก เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี และตะวันตก เช่น EU สหรัฐอเมริกา⁶ มีผลทำให้พื้นที่ชายฝั่งรวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงมีสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่ดีกว่าพื้นที่ตะวันตกซึ่งมีลักษณะลึกลงไปในแผ่นดินใหญ่ห่างไกลจากทะเล จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ปี ค.ศ. 2014 พบว่า ภาคตะวันออกของจีนมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศคิดเป็นกว่าร้อยละ 50 ของประเทศ ในขณะที่ภาคตะวันตกมีมูลค่าเพียงร้อยละ 20.2⁷ อีกทั้งประชากรที่มีประมาณ 360 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 26.8 (ข้อมูล พ.ศ. 2555) รัฐบาลจึงได้มีนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกมีระยะเวลาทั้งสิ้น 50 ปี (ค.ศ. 2001 – 2050) มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างเมือง และอุตสาหกรรมไปพร้อมกัน ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

⁶ สมภพ มานะรังสรรค์. การเปิดและปฏิรูปที่สี่ของจีน [ออนไลน์]. ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย – จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2555. แหล่งที่มา: <http://www.vijaichina.com/intervies/182> [6 สิงหาคม 2560].

⁷ สำนักข่าวซินหัว. จากการประชุมทั้งสองครั้งต่างชาติเห็นว่าการพัฒนาตะวันตก เป็นยุทธศาสตร์ที่ถูกต้อง [ออนไลน์]. 2016. แหล่งที่มา : http://www.xinhuanet.com/politics/2016-03/07/c_128780730.htm [6 สิงหาคม 2560]. (แปลจากต้นฉบับภาษาจีน)

โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อภาคตะวันตกและภาคตะวันออก และส่งเสริมให้เอกชนลงทุนในอุตสาหกรรม⁸ ซึ่งเป็นสัญญาณว่าจีนได้เปิดทุกพื้นที่ของประเทศเพื่อรับทุนต่างชาติ

4.1.6 ผลกระทบของนโยบายจีนที่มีต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

นโยบายของประเทศจีนดังกล่าวข้างต้นส่งผลต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A คือ ประการแรก การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อภาคตะวันตกและภาคตะวันออก รวมถึงการเชื่อมต่อกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวทางถนนสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นจากนครคุนหมิงสามารถขับรถถึงกรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 วัน จึงทำให้การท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานซึ่งเป็นรูปแบบที่นิยมในประเทศจีนมีนักท่องเที่ยวไม่เฉพาะแต่ในมณฑลยูนนาน ยังรวมถึงมณฑลเสฉวน และมณฑลในภาคใต้ เช่น กวางตุ้ง ขับรถโดยใช้เส้นทาง R3A เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ประการที่สอง ประชาชนของประเทศจีนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคตะวันตกมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น มีอำนาจในการใช้จ่ายและความต้องการในด้านท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จาก กองคาราวานนักท่องเที่ยวที่ขับรถเข้ามาตามเส้นทางนี้ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนตัวที่มีราคาแพง เช่น Mercedes Benz, BMW, Audi เป็นต้น อีกทั้งเลือกพักโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาว⁹ และประการที่สาม การส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ รวมถึงการที่รัฐบาลจีนหยอดเงินไว้กับสมาคมการค้าจีนในประเทศต่าง ๆ ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถระดมทุนในการประกอบการได้โดยง่าย ทำให้ผู้ประกอบการจีนสามารถลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวทั้งใน สปป. ลาวและในไทย เช่น โรงแรม รถนำเที่ยว ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อรองรับทัวร์ศูนย์เหรียญหรือทัวร์ต้นทุนต่ำ หรือนักท่องเที่ยวแบบอิสระ (Foreign Individual Tourism/FIT) ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมากต่อผู้ประกอบการท้องถิ่น นอกจากนี้ผู้ประกอบการจีนยังใช้การท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาโอกาสทางการค้าและการลงทุน <ตารางที่ 4.3>

⁸ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. เขตเศรษฐกิจภาคตะวันตก แผนพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตก [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/west.php> [6 สิงหาคม 2560].

⁹ สัมภาษณ์ กันขล รัตนพุกษ์, ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัทอัลโหล ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) จำกัด, 13 มิถุนายน 2560.

ตารางที่ 4.2 สรุปการปฏิรูป/เปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ค.ศ.	แผนพัฒนา	สถานการณ์	สาระการพัฒนา
1978 – 1990	ฉบับที่ 5 (1976 – 1980) ฉบับที่ 6 (1981 – 1985) ฉบับที่ 7 (1986 – 1990)	- สิ้นสุดการปฏิวัติวัฒนธรรม (1966 – 1976) - การพัฒนาเศรษฐกิจหยุดชะงัก - ขาดเครือข่ายผู้ประกอบการ - สถาบันการเงินมีเพียงแห่งเดียว ธนาคารแห่งประเทศไทย 1989 เกิดการประท้วงของนักศึกษาที่จัตุรัสเทียนอันเหมิน	- พัฒนาเขตเศรษฐกิจ : เซินเจิ้น จูไห่ เซี่ยเหมิน ชัวเถาไหหลำ - เปิดรับทุนต่างชาติ โดยเฉพาะจีนไต้หวัน - ตั้งธนาคารเฉพาะกิจ
1991 – 2000	ฉบับที่ 8 (1991 – 1995) ฉบับที่ 9 (1996 – 2000)	- การประท้วงที่จัตุรัสเทียนอันเหมินทำให้การเปิดประเทศหยุดชะงัก 1992 – 1993 เงินเฟ้ออย่างรุนแรง 1997 และ 1999 อังกฤษและโปรตุเกส ส่งมอบฮ่องกงและมาเก๊าคืนให้จีนภายใต้การปกครอง 1 ประเทศ 2 ระบบ	- บรรจุในธรรมนูญพรรค ฯ เศรษฐกิจตลาดสังคมนิยม (Socialist market Economy) เพื่อใช้เป็นแนวทางหลักในการพัฒนาประเทศ - เปิดรับทุนต่างชาติทุกกระแสทั้งตะวันตก (สหรัฐฯ EU) และตะวันออก (ญี่ปุ่น เกาหลี) - เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดแนวชายฝั่ง : เซี่ยงไฮ้ กว่างโจว ด้าเหลียน
2001 – 2010	ฉบับที่ 10 (2001 – 2005) ฉบับที่ 11 (2006 – 2010)	11 ธันวาคม 2001 จีนเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) ส่งผลให้ทุนต่างชาติเข้าไปตั้งโรงงานผลิตจำนวนมาก - พื้นที่ภาคตะวันออกและภาคตะวันตกมีความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมสูง	3 ปฏิรูป - การเงิน ลดค่าเงินหยวน ยกเลิกเงินหยวน 2 ระบบ (หยวนใน/หยวนนอก) เหลือเพียงระบบเดียว - ราชการ แยกรัฐวิสาหกิจออกจากราชการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพราชการ

ตารางที่ 4.2 สรุปการปฏิรูป/เปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ค.ศ.	แผนพัฒนา	สถานการณ์	สาระการพัฒนา
			- รัฐวิสาหกิจ แปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นบริษัท ให้สมาชิกพรรค ฯ ที่สนใจรับไปประกอบการ (นโยบายกระโดดลงทะเล) ต่อมาได้กลายเป็นวิสาหกิจขนาดใหญ่ของจีน • ปฏิรูประบบธนาคาร - ปรับธนาคารเฉพาะกิจให้เป็นธนาคารพาณิชย์ - สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ธนาคารจีน โดยดึงธนาคารต่างชาติที่มีชื่อเสียงร่วมถือหุ้น - ปรับธนาคารให้เป็นบริษัทมหาชน จัดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แบบทะเบียนเดียว 2 ตลาด (Dual Listing) คือ ตลาดเซี่ยงไฮ้ และตลาดฮ่องกง • ขยายการลงทุนในทุกพื้นที่ของประเทศ • นโยบายพัฒนาภาคตะวันตก ประกอบด้วย การลงทุนภาครัฐในการสร้างเมือง (Urbanization) และอุตสาหกรรม (Industrialization) และส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุนต่างชาติ การพัฒนาแบ่งออกเป็น 3 ระยะ (รวม 50 ปี) - ระยะสั้น (2001–2010) : ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การศึกษา สิ่งแวดล้อมเชิงนิเวศ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สร้างบรรยากาศการลงทุน ยกย่องอัตรา การขยายตัวทางเศรษฐกิจให้เท่าเทียมภาคตะวันออก

ตารางที่ 4.2 สรุปการปฏิรูป/เปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ค.ศ.	แผนพัฒนา	สถานการณ์	สาระการพัฒนา
			- ระยะกลาง (2011–2030) : พัฒนาระบบอุตสาหกรรม ระบบการตลาด ระบบนิเวศน์ ยกระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด - ระยะยาว (2031–2050) : เร่งพัฒนาพื้นที่ห่างไกล ความเจริญ (พื้นที่ชนกลุ่มน้อย พื้นที่ชายแดน และพื้นที่สงครามในอดีต) เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างภูมิภาค
2011 – ปัจจุบัน	ฉบับที่ 12 (2011 – 2015) ฉบับที่ 13 (2016 – 2020)	• การส่งออกของจีนประสบปัญหาเนื่องจากเกิดวิกฤตสินเชื่ออสังหาริมทรัพย์ (Subprime mortgage Crisis) ในสหรัฐ ฯ และวิกฤตหนี้สาธารณะในประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European sovereign debt crisis) ในช่วงปลายแผน ฯ 11 • ทุนต่างชาติเห็นว่าการลงทุนในจีนเริ่มเสียเปรียบด้านค่าแรง รัฐบาลจีนให้สิทธิประโยชน์กับอุตสาหกรรมที่รัฐส่งเสริมเท่านั้น เช่น การรักษาสิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงาน • จีนมีทุนสำรองระหว่างประเทศเพิ่มจาก 2 แสนล้านเหรียญ เป็น 3 ล้านล้านเหรียญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเงินมีเงินตราสกุล	• เศรษฐกิจเปลี่ยนจากการพึ่งพาปัจจัยภายนอกเป็นปัจจัยภายใน กล่าวคือ เน้นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศ มากกว่าการส่งออก - ขึ้นค่าแรง เพื่อเพิ่มกำลังซื้อคนในประเทศ - เร่งการสร้างเมือง (Urbanization) ทั่วทั้งประเทศ โดยมีเป้าหมายให้ภาคเมืองโตขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10 - ขยายตัวของภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต และการพักผ่อนหย่อนใจของคนเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ชายฝั่งทะเล • นโยบายก้าวออกไป เพื่อกระจายความเสี่ยงโดยการลงทุนไปยังภูมิภาคต่างๆ และใช้ประโยชน์จากทุนสำรองระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก <u>ภาคการผลิต</u> : อุตสาหกรรมทุกระดับ (ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ) - การส่งเสริม : ภาคเอกชนและรัฐบาลตั้งแต่ระดับมหณฑล โดยให้ทุนกู้ยืม มาตรการลดภาษี จัดทำบันทึก

ตารางที่ 4.2 สรุปการปฏิรูป/เปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ค.ศ.	แผนพัฒนา	สถานการณ์	สาระการพัฒนา
		หลักเป็นจำนวนมาก ทั้งที่ได้จากทุนต่างชาติที่เข้าไปลงทุนในจีน การส่งออก และการนำเงินหยวนไปซื้อเงินตราสกุลหลักเพื่อรักษาระดับค่าเงินหยวน	ความเข้าใจกับต่างประเทศในระดับทวิภาคีโดยรัฐบาลกลาง - จัดตั้ง China Investment Corporation เพื่อเป็นแกนกลางในการจัดการกองทุนความมั่นคงแห่งชาติ (Sovereign Wealth Funds) เพื่อสนับสนุนรัฐวิสาหกิจของจีนซึ่งมีการลงทุนร้อยละ 70 ของเงินลงทุนในต่างประเทศทั้งหมด - การควบรวมกิจการ (Merger and Acquisition/M&A) นับเป็นรูปแบบสำคัญในการลงทุนในต่างประเทศของจีน เพื่อแสวงหาตลาดใหม่ การเข้าถึงทรัพยากรธรรมชาติ การเรียนรู้เทคโนโลยี และการแสวงหาสินทรัพย์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Asset-Seeking) ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ภาคการเงิน : จัดตั้งกองทุนความมั่งคั่ง เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเอเชีย - กองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) - ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank/AIIB)

ที่มา : ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย – จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. เขตเศรษฐกิจภาคตะวันตก-แผนพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตก.

ภาคย์ บุญนุช. 2557. จีนทุ่มซื้อโลก ปักจี้และเบื้องหลังการลงทุนโดยตรงในต่างประเทศของจีน.

สมภพ มานะรังสรรค์. 2555. ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจภายใต้ผู้นำรุ่นที่ 5 ของจีน.

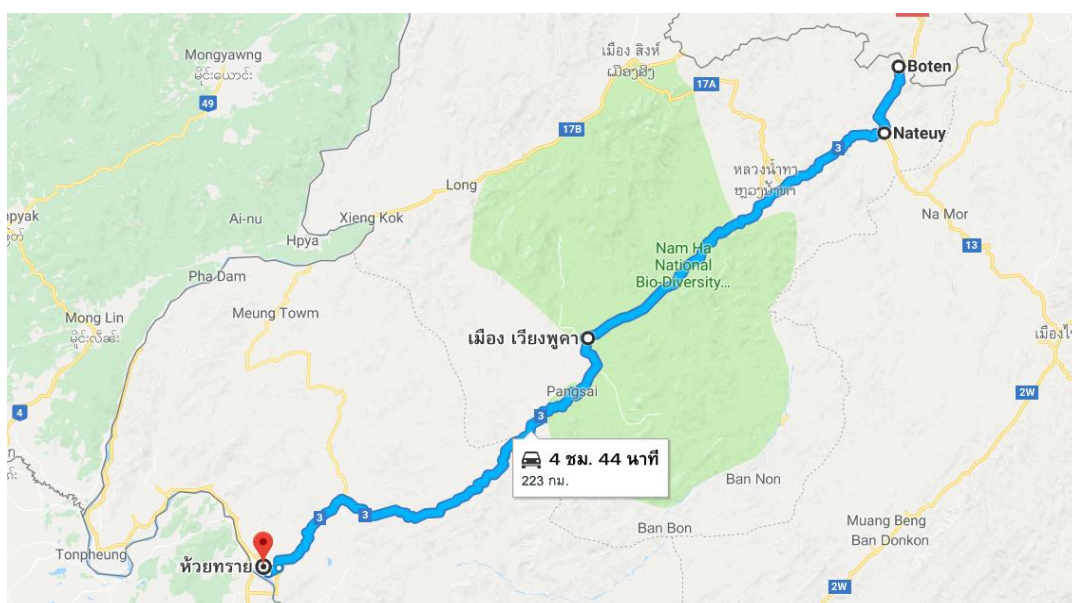
สมภพ มานะรังสรรค์ 2555. การเปิดและปฏิรูปรอบที่สี่ของจีน.

ตารางที่ 4.3 สรุปผลกระทบของยุทธศาสตร์จีนที่มีต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

ชื่อยุทธศาสตร์	ผลของยุทธศาสตร์	ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว
☐ นโยบายพัฒนาภาคตะวันตก ☐ ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” ☐ นโยบาย “ปฏิบัติต่อช้างบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี”	การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อภาคตะวันตกและภาคตะวันออก รวมถึงการเชื่อมต่อกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้การเดินทางทางถนนสะดวกรวดเร็วขึ้นจากนครคุนหมิงสามารถขับรถถึงกรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 วัน	☐ นักท่องเที่ยวแบบคาราวานจากภาคตะวันตกและภาคใต้ของจีน เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภาคเหนือของไทยตามเส้นทาง R3A เป็นจำนวนมาก ☐ นครคุนหมิงและเมืองเชียงรุ่งกลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแบบคาราวานตามเส้นทาง R3A
☐ การปรับเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจและสังคม	ประชาชนของประเทศจีนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคตะวันตกมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น มีอำนาจในการใช้จ่ายและความต้องการในด้านท่องเที่ยวมากขึ้น	☐ ท่องเที่ยวแบบคาราวาน เป็นการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ▪ ท่องเที่ยวด้วยรถส่วนตัวราคาแพง ▪ เลือกพักโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาว
☐ นโยบาย “ก้าวออกไป”	การส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ และรัฐบาลจีนหยอดเงินไว้กับสมาคมการค้าจีนในประเทศต่าง ๆ ทำให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กมีความได้เปรียบในการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวทั้งใน สปป.ลาวและไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อรองรับทัวร์ศูนย์เหรียญหรือทัวร์ต้นทุนต่ำ หรือนักท่องเที่ยวแบบอิสระ	☐ ผู้ประกอบการท้องถิ่นได้รับผลกระทบอย่างมาก ไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจีนได้ ☐ ผู้ประกอบการจีนใช้การท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาโอกาสทางการค้าและการลงทุน

4.2 นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของลาวที่มีผลต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

ถนนสาย R3A ส่วนที่อยู่ในลาวประกอบด้วยทางหลวงหมายเลข 13 และ หมายเลข 3 โดยทางหลวงหมายเลข 13 ทางหลวงสายหลักของประเทศลาวซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากชายแดนลาว – จีนที่บ่อเต็น เมืองสิง แขวงหลวงน้ำทา และสิ้นสุดที่ชายแดนลาว – กัมพูชาที่เมืองโขง แขวงจำปาศักดิ์ จากบ่อเต็นเมื่อผ่านบ้านนาเตยตัดแยกเป็นทางหลวงหมายเลข 3 ผ่านเมืองหลวงน้ำทา เมืองเวียงภูคา เข้าสู่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว แม้ถนนสาย R3A ส่วนที่อยู่ในลาวจะมีระยะทางเพียงสั้น ๆ 243 กิโลเมตร แต่มีความสำคัญอย่างมากเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของถนนสายकुหมิง – กรุงเทพฯ ฯ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นส่วนที่เชื่อมต่อนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน และกรุงเทพฯ ฯ เมืองหลวงของประเทศไทย ซึ่งลาวได้อาศัยความได้เปรียบทางที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับจีนและไทย



รูปที่ 4.1 แผนที่แสดงเส้นทาง R3A ส่วนที่อยู่ในลาว
ที่มา: Google Map.

4.2.1 นโยบายจาก Landlocked สู่ Land – linked

ประเทศลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked) ซึ่งนับเป็นจุดอ่อนของประเทศ เนื่องจากการค้าทางทะเล (Seaborne Trade) ซึ่งมีสัดส่วนมากที่สุดในการค้าระหว่างประเทศทั้งในเชิงปริมาณและมูลค่าต้องอาศัยท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งสินค้าต้องเปลี่ยนถ่ายพาหนะหลายครั้ง ทำให้สินค้ามีต้นทุนสูงและเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เสียเปรียบในระบบการค้าโลก อย่างไรก็ตามแม้ลาวจะเป็นเพียงประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นประเทศเดียวที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 5 ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ จีน (ตอนใต้) พม่า ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ดังนั้น รัฐบาลลาวจึงได้อาศัยทำเลที่ตั้งดังกล่าวเป็นชัยภูมิในการเป็นแกนกลางในการเชื่อมต่อและประกาศนโยบายให้ลาวเป็นจุดเชื่อมด้านการขนส่งทางแผ่นดิน (Land – Linked) กับประเทศในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยยึดตามการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors Development) ของกรอบความร่วมมือ GMS ซึ่งยังประโยชน์ด้านการค้า การลงทุน และ

การท่องเที่ยว ในการเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่ง ปัจจัยสำคัญคือ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน และรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลลาวได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมต่อจีนตอนใต้ ภาคเหนือของลาว และภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ในแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ ส่วนที่อยู่ในลาวได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (ค.ศ. 2006 – 2010) และต่อมาในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (ค.ศ. 2011 – 2015) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (ห้วยทราย – เชียงของ) ซึ่งเป็นช่วงสิ้นสุดของถนนสาย R3A ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างถนนสายอื่น ๆ ที่เชื่อมต่อถนนสาย R3A กับแขวงต่างๆ ในภาคเหนือของลาว (พงสาลี หลวงน้ำทา บ่อแก้ว อุดมไชย หลวงพระบาง หัวพัน และไชยะบุรี) ได้แก่

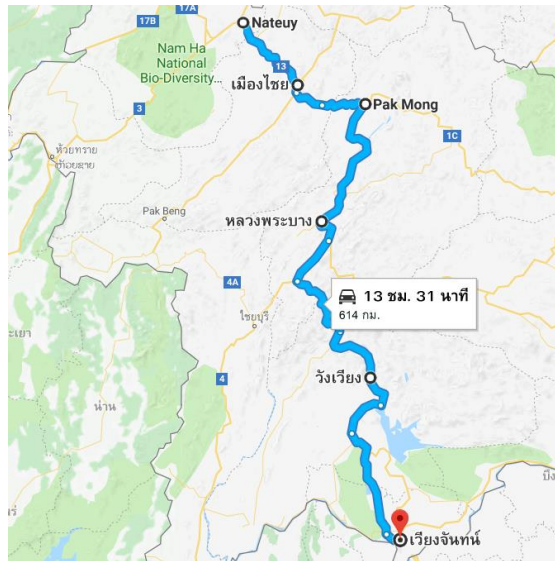
- ถนนหมายเลข 13 ช่วง บ้านนาเตย แขวงหลวงน้ำทา ผ่านเมืองไชย เมืองเอกของแขวงอุดมไชย และ ปากมอญ แขวงหลวงพระบาง⁶⁵ ระยะทาง 162 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญเส้นหนึ่งในภาคเหนือของลาว กล่าวคือ จากปากมอญหากลงใต้จะเข้าสู่เมืองหลวงพระบางและนครหลวงเวียงจันทน์ หากทางตะวันออกจะตัดกับถนนหมายเลข 6 เข้าสู่เมืองจำเหนือ เมืองเอกของแขวงหัวพัน

- ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดที่เชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำโขง ลาว – พม่า (เชียงกก – เชียงลาบ) กับเส้นทาง R3A เพื่อเข้าสู่ชายแดนจีน ระยะทางประมาณ 85 กิโลเมตร โดยจุดที่ก่อสร้างสะพานเป็นจุดที่แคบที่สุดของแม่น้ำโขงซึ่งอยู่เหนือเชียงแสนขึ้นไปตามลำน้ำโขงประมาณ 82 กิโลเมตร⁶⁶ จากเชียงลาบสามารถเข้าสู่อำเภอแม่สายประเทศไทยโดยผ่านเมืองท่าขี้เหล็กในรัฐฉาน

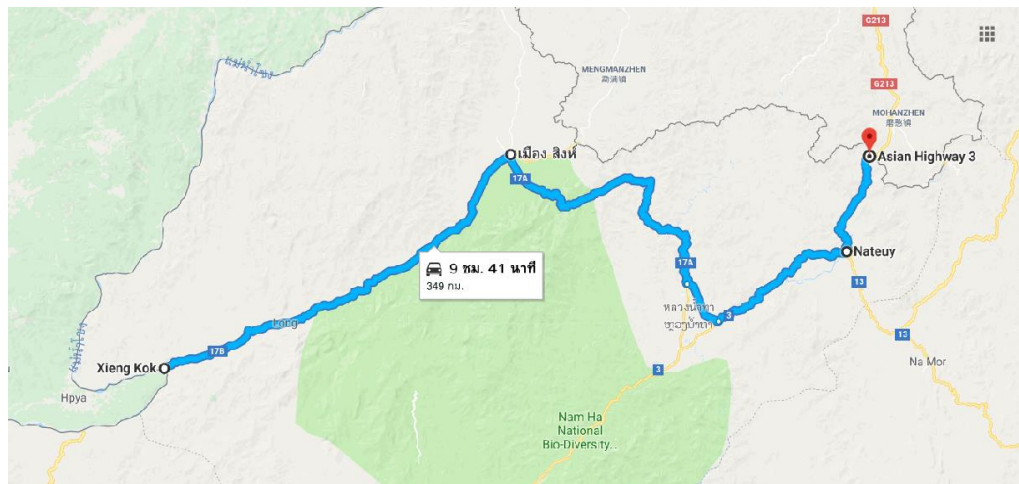
⁶⁵ Ministry of Planning and Investment, 8th Five – Year National Socio – Economic Development Plan (2016 – 2020), 2016, p. 23.

⁶⁶ อติศักดิ์ ศรีสม. บทความพิเศษ สะพานมิตรภาพเมียนมา – ลาว แห่งแรก [ออนไลน์]. Asia Information Centre, ส่วนอาเซียน สำนักการประชาสัมพันธ์ต่างประเทศ กรมประชาสัมพันธ์, 2015. แหล่งที่มา: http://www.asean thai.net/mobile_detail.php?cid=4&nid=2359 [9 กรกฎาคม 2561].

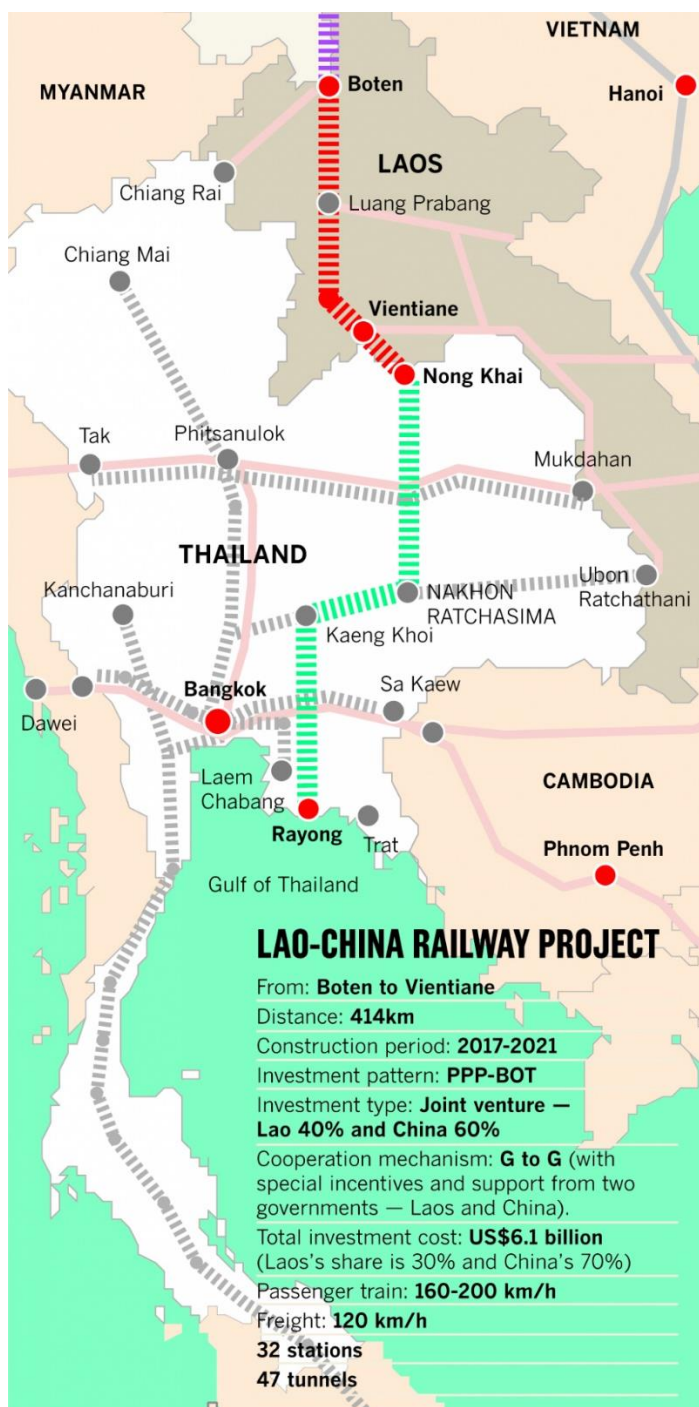
การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว: บทที่ 4



รูปที่ 4.2 แผนที่แสดงเส้นทางสาย 13
นาเตย – เมืองไชย – ปากมอ – หลวงพระบาง – นครหลวงเวียงจันทน์
ที่มา: Google Map.



รูปที่ 4.3 แผนที่แสดงเส้นทางสายเชื่อมต่อ สะพานเชียงก (ลาว) – เชียงลาบ (พม่า) กับ R3A
ที่มา: Google Map.



รูปที่ 4.4 เส้นทางไฟสาย บ่อเต็น – นาเดย – หลวงพระบาง – นครหลวงเวียงจันทน์

ที่มา: Laos; from land locked to land linked [Online].

http://www.nationmultimedia.com/detail/big_read/30326442

เส้นทางรถไฟนับเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร โดยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ได้จัดทำแผนหลักในการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์เพื่อเชื่อมโยงกับกระเปาะเศรษฐกิจต่าง ๆ สำหรับแนวเหนือ – ใต้ซึ่งเชื่อมต่อกับประเทศจีนเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “หนึ่งแถบ – หนึ่งเส้นทาง (One belt – One road)” ของรัฐบาลปักกิ่ง ซึ่ง

ลาวมุ่งหวังที่จะใช้เป็นยุทธศาสตร์การเปลี่ยนจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลเป็นประเทศที่เชื่อมต่อกับเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ⁶⁷ ทางรถไฟสายนี้เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม ปี 2014 และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2021 ในส่วนของประเทศลาวเริ่มตั้งแต่บ่อเต็น ผ่านบ้านนาเตย หลวงพระบาง เข้าสู่นครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทาง 414 กิโลเมตรประกอบด้วยสถานีทั้งสิ้น 32 สถานี ผ่านอุโมงค์ 42 อุโมงค์ และมาเชื่อมต่อกับรถไฟสายหนองคาย – ท่านาแล้ง⁶⁸ เป็นที่คาดการณ์ว่าเมื่อเส้นทางรถไฟระหว่างลาวและจีนก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวนนักท่องเที่ยวที่เคยใช้เส้นทาง R3A จะมีจำนวนลดลง เนื่องจากการเดินทางด้วยรถไฟสะดวกสบาย และมีตารางการเดินรถที่เป็นทางการ ทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาที่จะเดินทางได้

4.2.2 เขตเศรษฐกิจกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของลาว

อาจกล่าวได้ว่าประเทศลาวเริ่มพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างจริงจังในช่วงปลายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (ค.ศ. 2001 – 2005) โดยได้ประกาศใช้ กฎหมายว่าด้วยการท่องเที่ยว ฉบับแรกใน ค.ศ. 2005 ทั้งนี้เป็นผลมาจากในช่วงทศวรรษที่ 1990 การท่องเที่ยวของลาวเติบโตอย่างรวดเร็ว ในปี 2005 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นจากปี 2004 จาก 8 แสน เป็น 1.5 ล้านคน เป็นผลให้จำนวนที่พักทั้งโรงแรมและเรือนพัก (เกสต์เฮาส์) เพิ่มขึ้นตามไปด้วย⁶⁹ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติลาวฉบับที่ 6 (ค.ศ. 2006 – 2010) ซึ่งเป็นช่วงที่เส้นทาง R3A ก่อสร้างแล้วเสร็จ ลาวเริ่มนโยบายเปิดตลาดการค้าและการท่องเที่ยวชายแดนในภาคเหนือซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงถึง 4 ประเทศ ได้แก่ จีน พม่า ลาว ไทย และเวียดนามได้แก่⁷⁰

- การจัดตั้งศูนย์บริการการค้าและการท่องเที่ยวในแขวงหลวงน้ำทาซึ่งมีชายแดนติดกับจีนตอนใต้ และแขวงบ่อแก้วซึ่งมีชายแดนติดกับภาคเหนือของไทย อีกทั้งทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเขตการค้าเสรีที่ชายแดนลาว – จีน ที่บ่อเต็น และชายแดนลาว – พม่า ที่เชียงก
- กำหนดเขตการท่องเที่ยวออกเป็น ชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และการท่องเที่ยวข้ามแดน (Cross – Border Tourism) โดยมีเป้าหมายที่จะทำให้ลาวกลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
- การพัฒนาการท่องเที่ยวประกอบด้วย 3 ด้าน คือ เชิงนิเวศ วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ โดยสนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ

⁶⁷ Panna Janviroj. Laos: from land locked to land linked [Online]. The Nation, 2017. Available from: http://www.nationmultimedia.com/detail/big_read/30326442 [7 July, 2018].

⁶⁸ Ministry of Public Work and Transport, Lao PDR. อ้างใน Panna Janviroj. Laos: from land locked to land linked [Online]. The Nation, 2017. Available from: http://www.nationmultimedia.com/detail/big_read/30326442 [7 July, 2018].

⁶⁹ Ministry of Planning and Investment, 6th Five – Year National Socio – Economic Development Plan (2006 – 2010), 2016, p. 21.

⁷⁰ Ibid, p. 117.

นอกจากนี้ยังได้กำหนดกรอบและทิศทางของการพัฒนาท่องเที่ยวลาวทั้งในระดับประเทศ และในระดับกระทรวง โดยการท่องเที่ยวแห่งชาติลาว (Lao National Tourism Administration : LNTA) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีได้จัดทำยุทธศาสตร์พัฒนาด้านการท่องเที่ยวลาว ค.ศ. 2006 – 2020 (Lao PDR Tourism Strategy 2006 – 2020) ถือเป็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวระดับกระทรวงฉบับแรก จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแผนแม่บทในการกำหนดแนวทางนโยบาย เป้าหมาย และส่งเสริมการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหวังผลให้การพัฒนาการท่องเที่ยวช่วยสร้างรายได้ สร้างการจ้างงาน กระจายการพัฒนาสู่พื้นที่ชนบท และลดปัญหาความยากจน สำคัญของยุทธศาสตร์ฉบับนี้ คือ การสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สนับสนุนต่อการเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยว รวมถึงพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด และจังหวัดที่มีพรมแดนติดกับเพื่อนบ้าน ตามเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้ <ตารางที่ 4.4>

ตารางที่ 4.4 เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมต่อ สปป.ลาวและประเทศเพื่อนบ้าน

ชื่อเส้นทาง	ชายแดน	เส้นทางการเดินทาง
บ่อแก้ว – หลวงน้ำทา – เมืองลำ	ลาว – จีน	ถนนหมายเลข 3 และ 13
หลวงน้ำทา – บ่อแก้ว – เชียงของ	ลาว – ไทย	ถนนหมายเลข 3
เชียงขวาง – เหวฮาน	ลาว – เวียดนาม	ถนนหมายเลข 7
คำม่วน – กวางบิงห์	ลาว – เวียดนาม	ถนนหมายเลข 12
มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – กวางตรี	ลาว – เวียดนาม	ถนนหมายเลข 9
นครหลวงเวียงจันทน์ – ปากเซ – เสียมเรียบ	ลาว – กัมพูชา	อากาศ
หลวงพระบาง – เชียงใหม่	ลาว – ไทย	อากาศ
จำปาศักดิ์ – อุบลราชธานี	ลาว – ไทย	ถนนหมายเลข 16

ที่มา : 1) Lao National Tourism Administration. Lao PDR Tourism Strategy 2006-2020 (Unofficial Translation) [Online]. Available from: <http://www.mekongtourism.org/lao-pdr-tourism-strategy-2006-2020-unofficial-translation/> [20 October, 2017].

2) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ถนนสายสำคัญที่เชื่อมโยงแขวงต่างๆ ใน สปป.ลาว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.boi.go.th/thai/clmv/Back_up/2010_laos/2010_laos_4_2.html [25 มกราคม 2561].

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวจะส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางมายังลาวเพิ่มมากขึ้นทุกปี ซึ่งรวมถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านเส้นทาง R3A แต่จากการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการจัดการท่องเที่ยวลาว ค.ศ. 2016 – 2018 (Lao PDR Destination Management Plan 2016 – 2018) โดยกระทรวงสารสนเทศ วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว ร่วมกับ ADB พบว่า ในปี 2014 รายได้จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในลาวยังน้อยมาก กล่าวคือ 154 เหรียญสหรัฐฯ/คน เมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวใช้จ่ายในกัมพูชา คือ 616 เหรียญสหรัฐฯ/คน ทั้งนี้เป็นผลมาจากภายในประเทศยังขาดเส้นทางที่เชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยวหรือมีแต่อยู่ในสภาพทรุดโทรม ทำให้การเดินทางต้องใช้เวลามาก ในขณะที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีเวลาจำกัด การพักค้างหรือท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องเป็นไปได้ยาก เช่น เวียงจันทน์ – เวียง – หลวงพระบาง ระยะทาง 340 กิโลเมตร ใช้เวลาถึง 7 ชั่วโมง ทำให้ลาวไม่ใช่จุดหมาย

ปลายทางของการท่องเที่ยว แต่เป็นปลายทางการท่องเที่ยวแบบร่วมหรือแฉะผ่าน (Add – on) พ่วงไปกับ การท่องเที่ยวในกัมพูชา เวียดนาม และไทย⁷¹

ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ประกอบกับการก่อสร้างถนนเพื่อ เชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในประเทศ รวมถึงการเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงไม่ สามารถเร่งให้ทันต่อความต้องการในการพัฒนาได้ ใน ค.ศ. 2011 ซึ่งเป็นปีแรกของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (ค.ศ. 2011 – 2015) รัฐบาลลาวได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Specific Economic Zone) ขึ้นเพื่อเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ โดยการจัดตั้งและลงทุนในเขต เศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะเป็นไปตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ค.ศ. 2009 คำสั่ง นายกรัฐมนตรีเดือนตุลาคม 2010 ว่าด้วย เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว และ คำสั่งนายกรัฐมนตรีเดือนตุลาคม 2010 ว่าด้วย การจัดตั้งและการปฏิบัติงานของคณะกรรมการแห่งชาติ เพื่อคุ้มครองเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ เขตเศรษฐกิจทั้ง 2 ประเภทมีรายละเอียดแตกต่างกัน ดัง <ตารางที่ 4.5>

ตารางที่ 4.5 เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ

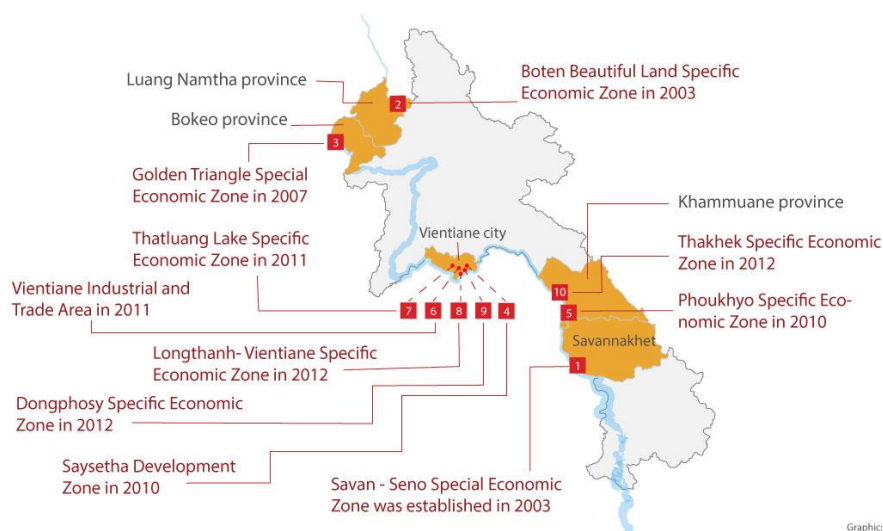
หัวข้อ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	เขตเศรษฐกิจเฉพาะ
นิยาม	(1)เขตที่รัฐบาลกำหนดให้เมืองใหม่รอบด้าน เพื่อดึงดูดการลงทุน (2)มีนโยบายส่งเสริมพิเศษและมีระบบเศรษฐกิจการเงินเป็นของตนเอง (3)มีคณะกรรมการและสภาบริหารกำกับดูแลการดำเนินการภายใน (4)มีเนื้อที่ 1,000 เฮกตาร์ หรือ 6,250 ไร่	เขตที่รัฐบาลกำหนดให้เพื่อส่งเสริมสาขาใดสาขาหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น เขตอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก เขตท่องเที่ยว เขตการค้าปลอดภาษี เขตเศรษฐกิจชายแดน ฯลฯ มีสภาบริหารกำกับดูแลการดำเนินการภายใน โดยต้องเป็นเขตที่ไม่มีประชาชนอาศัยอยู่
รูปแบบการลงทุน	มี 2 รูปแบบ คือ รัฐบาลลงทุน 100% หรือเอกชนร่วมทุนกับรัฐบาล	มี 3 รูปแบบ คือ รัฐบาลลงทุน 100% หรือเอกชนร่วมทุนกับรัฐบาล หรือเอกชนลงทุน 100%
การจัดตั้ง	ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อคุ้มครองเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ และลงนามในสัญญาสัมปทานกับรัฐบาลสำหรับเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษให้จัดตั้งโดยการลงนามสัญญาระหว่างผู้ลงทุนกับคณะบริหารหรือสภาบริหารเขตเศรษฐกิจนั้น ๆ	

⁷¹ Ministry Information, Culture and Tourism and ADB. Lao PDR Destination Management Plan 2016 – 2018 [Online]. Available from: <http://www.tiigp-laos.org/downloads/other/Lao%20PDR%20National%20Destination%20Management%20Plan%202016-2018.pdf> [5 July, 2018].

ตารางที่ 4.5 เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ

หัวข้อ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	เขตเศรษฐกิจเฉพาะ
การจัดการ	คณะกรรมการ (ผู้แทนรัฐเป็นประธาน) และสภาบริหารเศรษฐกิจ (ผู้พัฒนาเป็นประธาน)	สภาบริหารเศรษฐกิจ (ผู้พัฒนาเป็นประธาน)

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลธุรกิจในลาว. เกร็ดการทำธุรกิจ/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thaibizlao.com/lao/knownledges/detail.php?id=20414> [13 กรกฎาคม 2561].



รูปที่ 4.5 แผนที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว

ที่มา: Radio Free Asia. Lao Government Should Grant Concession Leases Based on Investment: Former Official [Online]. Available from: <http://www.rfa.org/english/news/laos/leases-04262017142704.html> [15 December, 2017].

ตารางที่ 4.6 ข้อมูลเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว

ลำดับ	เขตเศรษฐกิจ	ประเภทเขตเศรษฐกิจ	กิจกรรม	ที่ตั้ง (แขวง)	ปีที่จัดตั้ง (ค.ศ.)	พื้นที่ (เฮกตาร์)	มูลค่าลงทุน (เหรียญสหรัฐ ฯ)	รูปแบบการลงทุน	ประเทศผู้ลงทุน
1	สะหวัน – เซโน	พิเศษ	อุตสาหกรรม/ขนส่ง/ท่องเที่ยว	สุวรรณเขต	2003	954	74,000,000	รัฐบาล	รัฐบาล
2	บ่อเต็นแดนงาม	เฉพาะ	โลจิสติกส์/ท่องเที่ยว	หลวงน้ำทา	2003	1,640	500,000,000	เอกชน	จีน
3	สามเหลี่ยมทองคำ	พิเศษ	อุตสาหกรรมเกษตร/ท่องเที่ยว	บ่อแก้ว	2007	3,000	86,600,000	รัฐ+เอกชน	รัฐบาล+จีน
4	ล่องแท่ง – เวียงจันทน์	เฉพาะ	ที่พักอาศัย	นครหลวงเวียงจันทน์	2008	557.75	1,000,000,000	เอกชน	เวียดนาม
5	อุตสาหกรรมการค้า เวียงจันทน์ – โนนทอง	เฉพาะ	อุตสาหกรรมสิ่งทอ	นครหลวงเวียงจันทน์	2009	110	43,000,000	รัฐ+เอกชน	รัฐบาล+ไต้หวัน
6	ดงโพธิ์	เฉพาะ	ศูนย์การค้า/ที่พักอาศัย	นครหลวงเวียงจันทน์	2009	53.94	50,000,000	เอกชน	มาเลเซีย
7	เขตพัฒนารวมไชยเชษฐา	เฉพาะ	อุตสาหกรรม/ท่องเที่ยว	นครหลวงเวียงจันทน์	2010	1,000	128,000,000	รัฐ+เอกชน	รัฐบาล+จีน
8	ภูเขียว	เฉพาะ	อุตสาหกรรม/ท่องเที่ยว	คำม่วน	2010	4,850	708,000,000	เอกชน	ลาว
9	บึงธาตุหลวง	เฉพาะ	สถานทูต/ที่พักอาศัย	นครหลวงเวียงจันทน์	2011	365	1,600,000,000	เอกชน	จีน
10	ท่าแขก	เฉพาะ	ศูนย์กระจายสินค้า	คำม่วน	2012	1,035	80,000,000	รัฐบาล	รัฐบาล
11*	จำปาศักดิ์	พิเศษ	อุตสาหกรรม	จำปาศักดิ์	2015	995	162,500,000	เอกชน	ญี่ปุ่น+ลาว
รวม						14,561	4,432,100,000		

ที่มา: Investment Promotion Department Ministry of Planning and Investment Laos PDR. Special Economic Zone [Online]. Available from:

<http://www.investlaos.gov.la/la/index.php/where-to-invest/special-economic-zone?limitstart=0> [16 July, 2018].

*ศูนย์ข้อมูลธุรกิจในลาว. กระดานทำธุรกิจ/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.thaibizlao.com/lao/knownledges/detail.php?id=20414> [13 กรกฎาคม 2561]. และ Pakse – Japan SME SEZ Development., Ltd. [Online]. Available from:

<https://pjsez.com/en/> [16 July, 2018].

ลาวมีนโยบายให้สัมปทานแก่ทุนต่างชาติเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Specific Economic Zone) ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 11 แห่ง ลงทุนทั้งโดยรัฐบาล เอกชน และเอกชนร่วมทุนกับรัฐบาล <รูปที่ 4.5> และ <ตารางที่ 4.6> ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะจะมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจทั้ง 2 ประเภทเพิ่มขึ้นอีก 30 แห่ง รวมเป็น 41 แห่ง⁷² ซึ่งในจำนวนเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่มีอยู่ 11 แห่งที่มีอยู่ในปัจจุบันมี 5 แห่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว โดย 3 แห่งเป็นการลงทุนโดยเอกชนจีนหรือร่วมทุนกับรัฐบาลลาว และในจำนวนนี้มี 2 แห่งที่ตั้งอยู่บนเส้นทาง R3A โดยตั้งอยู่ในแขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้ว ได้แก่

- เขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็นแดนงามเป็นโครงการร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ระหว่างเมืองบ่อเต็นของลาวและเมืองบ่อหานของจีน โดยวางแผนให้มีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เช่น สถานที่ท่องเที่ยว โรงแรม พื้นที่สินค้าปลอดภาษี สถานีเติมน้ำมัน แหล่งที่พักอาศัย นอกจากนี้ มีการก่อสร้างพื้นที่เก็บรักษาและกระจายสินค้า โดยได้มีการวิจัยและประเมินศักยภาพพื้นที่นี้ และคาดว่าจะการพัฒนาพื้นที่จะช่วยส่งเสริมศักยภาพของแขวงหลวงน้ำทาของลาวและมณฑลยูนนานของจีน⁷³

แต่เดิมเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม ถูกกำหนดให้เป็นเขตความร่วมมือการค้าข้ามแดนบ่อหาน – บ่อเต็น ใน ค.ศ. 2003 นักธุรกิจชาวฮ่องกง ได้รับสัมปทานที่ดิน ครอบคลุมพื้นที่ 16.4 ตารางกิโลเมตร อายุสัญญา 30 ปี ต่อได้อีก 2 ครั้ง รวม 90 ปี สำหรับพัฒนาโครงการ “บ่อเต็นเมืองทอง” (Golden Boten City) ในรูปของเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว กิจกรรมแรกในเขตเศรษฐกิจ คือ บ่อนคาสิโน ซึ่งเปิดให้บริการใน ค.ศ. 2007⁷⁴ และใน ค.ศ. 2011 คาสิโนแห่งนี้ถูกกดดันทั้งจากรัฐบาลจีนและลาวจนต้องปิดตัวลง เนื่องจากปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ เป็นผลมาจากนักพนัน โดยเฉพาะชาวจีนที่ถูกหลอกไปเล่นการพนันถูกจับเป็นตัวประกัน บางรายที่ไม่สามารถคืนเงินที่เสียพนันให้กับบ่อนการพนัน เนื่องจากดอกเบี้ยเงินกู้ที่สูงมากถูกฆาตกรรมจนเสียชีวิต⁷⁵ ต่อมาในปีเดียวกันกลุ่มบริษัท หยุนหนานไห่เฉิงได้ซื้อเขตพัฒนาเศรษฐกิจบ่อเต็นต่อจากนักธุรกิจฮ่องกง และได้รับอนุญาตจาก

⁷² ศูนย์ข้อมูลธุรกิจในลาว. เกร็ดการทำธุรกิจ/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thaibizlao.com/lao/knownledges/detail.php?id=20414> [13 กรกฎาคม 2561].

⁷³ Investment Promotion Department, Vientiane Capital, Laos PDR. Special and Specific Economic Zones in the Lao PDR [Online]. <http://www.investlaos.gov.la/index.php/special-economic-zone> [15 December, 2017].

⁷⁴ ณัฐกร วิทิตานนท์. นโยบายต่อต้านการพนันของจีนกับการตื่นตัวของทุนคาสิโนในภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงตอนบน [ออนไลน์]. ศูนย์ศึกษาปัญหาการพนัน. แหล่งที่มา: http://www.gamblingstudy-th.org/issues_topic_1/260/2/1/casinoUSA/ [27 มกราคม 2561].

⁷⁵ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง. ยูนนานดัน “เขตความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนบ่อหาน (ยูนนาน) - บ่อเต็น (ลาว) เริ่มเป็นรูปร่างในเบื้องต้น คาดปีหน้าเดินชมดิวตี้ฟรีที่บ่อเต็นแบบชิวชิว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=469&ID=13708 [26 มกราคม 2561].

รัฐบาลลาวให้พัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะบนพื้นที่ประมาณ 20 ตารางกิโลเมตร อายุสัมปทาน 90 ปี วัตถุประสงค์เพื่อให้บ่อเต็นกลายเป็นเมืองที่ทันสมัย ประกอบด้วย 4 พื้นที่สำคัญ ได้แก่ เขตการค้า เขตแปรรูปและโลจิสติกส์ เขตท่องเที่ยว และสนามกอล์ฟ⁷⁶

เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็นแดนงามนับเป็นเขตเศรษฐกิจที่ถือเป็นหน้าด่านเศรษฐกิจของประเทศจีนในชายแดนลาว เพราะนอกจากการท่องเที่ยวแล้ว ยังเป็นศูนย์โลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้เข้าสู่ประเทศลาวและไทยทั้งทางถนนและทางรถไฟ ดังจะเห็นได้จากรัฐบาลจีนได้ให้การสนับสนุนเขตเศรษฐกิจนี้ทางอ้อมโดยการลงทุนสร้างทางรถไฟ และพัฒนาถนน เส้นทางจากเมืองเชียงรุ่งมายังชายแดนบ่อเต็นจาก 4 เป็น 8 ช่องทางจราจร สร้างสนามบินห่างจากบ่อเต็นประมาณ 30 กิโลเมตรเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและประกอบธุรกิจ รวมถึงใช้ขนส่งสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย เช่น ผลไม้ และผักต่างๆ จากจีนตอนใต้มาไว้ที่บ่อเต็นเพื่อส่งเข้าลาวและไทย การพัฒนาดังกล่าวจะทำให้บ่อเต็นเป็นเมืองหน้าด่านเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามเส้นทาง R3A มีความคดเคี้ยวเนื่องจากตัดผ่านภูเขาสูง รัฐบาลจีนจึงมีแผนที่จะเตรียมก่อสร้างมอเตอร์เวย์ที่มีลักษณะเป็นเส้นตรงโดยการเจาะอุโมงค์ผ่านภูเขา ซึ่งนอกจากจะช่วยลดระยะทางจาก 243 กิโลเมตร เหลือเพียง 200 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจากจุดพักรถมายังชายแดนไทยซึ่งจะใช้ระยะเวลาเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น⁷⁷ แล้วยังลดอุบัติเหตุและรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถวิ่งได้โดยสะดวก อีกทั้งการก่อสร้างรถไฟจากบ่อเต็นถึงนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งได้มีข้อตกลงที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟไทยในอนาคต

- เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ (Golden Triangle Special Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ จัดตั้งขึ้นใน ค.ศ. 2007 ในเมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของลาว เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมทองคำมีขนาดพื้นที่เพื่อการพัฒนา 3,000 เฮกตาร์ หรือประมาณ 18,750 ไร่ อยู่ตรงข้ามบ้านสบรวก ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยรัฐบาลลาว ได้อนุมัติเนื้อที่ให้แก่กลุ่มดอกจิวคำ นำโดยบริษัท จินมู่เหมิน จำกัด⁷⁸ เข้าดำเนินการทั้งหมด 14 โครงการ สัญญาเช่า 99 ปี ภายใต้โครงการคิงส์โรมันและเขตพัฒนาการท่องเที่ยว (Kings Romans of Laos Asian & Tourism Development Zone) รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ออกเป็น 5 เขต ดังนี้⁷⁹

⁷⁶ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง. ยูนนานดัน “เขตความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนบ่อเต็น (ยูนนาน) - บ่อเต็น (ลาว) เริ่มเป็นรูปร่างในเบื้องต้น คาดปีหน้าเดินขบวนรถไฟที่บ่อเต็นแบบขีวขีว [ออนไลน์].

⁷⁷ ฐานเศรษฐกิจ. เขตเศรษฐกิจลาวแข่งไทย เงินท่วม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อเต็น - บ่อเต็น ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,177 วันที่ 24 - 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา <http://www.thansettakij.com/content/74340> [26 มกราคม 2561].

⁷⁸ บริษัท จินมู่เหมิน (Jin Mu Mian) บริษัทจดทะเบียนในฮ่องกง ผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการก่อตั้ง คือ ‘จ้าวเหว่ย’ (ชื่อตามหนังสือเดินทางคือ Chio Wai มหาเศรษฐีชาวจีนที่เคยทำคาสีโนที่เมืองลา ประเทศพม่ามาแล้ว (มูลนิธิชีวิตไท. “เอามั้ย? ‘เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสีโน’ พุนเงินได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหม้อบ้าน”. วารสารมนุษยศาสตร์ ปีที่ 14 ฉบับที่ 2 แหล่งที่มา : <https://www.tcijthai.com/news/2016/6/scoop/6258> [25 มกราคม 2561])

⁷⁹ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ ประเทศลาว [ออนไลน์]. สำนักบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยบูรพา แหล่งที่มา : http://www.uniserv.buu.ac.th/forum2/topic.asp?TOPIC_ID=6573 [25 มกราคม 2561].

- เขต A : เขตการค้า พาณิชยกรรม คาสีโน การเงิน/การธนาคาร
- เขต B : เขตกิจการท่าเรือ
- เขต C : เขตกิจการด้านวัฒนธรรม
- เขต D : เขตกิจการด้านโบราณสถาน
- เขต E : เขตการท่องเที่ยวธรรมชาติ ภายใต้แนวคิดพัฒนาชนบทให้กลายเป็นเมืองใหญ่

เช่นเดียวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อนคาสิโนและบริการที่เกี่ยวข้อง เป็นกิจกรรมแรกๆ ที่ให้บริการเมื่อวันที่ 9 กันยายน ค.ศ. 2009 ซึ่งตั้งอยู่ใจกลางของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ ตามแผนที่กำหนดไว้ในบริเวณนี้ยังมีโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ศูนย์การค้า แหล่งบันเทิง สนามกอล์ฟ และอื่น ๆ รวมถึงแผนก่อสร้างสนามบินนานาชาติเพื่อรองรับเที่ยวบินตรงจากหลายเมืองหลักของจีน รวมถึงมาเก๊าและฮ่องกง ซึ่งมีการประเมินกันว่ามูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจจะยาวจนถึง ค.ศ. 2020 คาดว่าใช้เงินทุนรวมมากถึง 2.25 พันล้านเหรียญสหรัฐ ⁸⁰ อย่างไรก็ตาม นอกจากคาสิโนแล้วการพัฒนาในส่วนอื่น ๆ ยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร อีกทั้งกิจกรรมคาสิโนยังก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรมและสังคมให้แก่ทั้งฝั่งลาวและฝั่งไทย

4.2.3 ทุนต่างชาติกับนโยบายการพัฒนาของลาว

ถึงแม้ว่าลาวจะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 5 (ค.ศ. 2001 – 2005) มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในอาเซียน⁸¹ แต่ก็ยังเป็นหนึ่งในประเทศที่ยากจนที่สุด ดังจะเห็นได้จากประเทศลาวจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries/LDC) ซึ่งมีทั้งหมด 47 ประเทศ⁸² ในจำนวนนี้เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล 17 ประเทศ ซึ่งลาวเองได้พยายามที่จะออกจากกับดักความยากจนโดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 8 (ค.ศ. 2016 – 2020) ลาวได้ตั้งเป้าหมายที่จะออกจากกลุ่มประเทศ LCD ใน ค.ศ. 2020 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของแผนพัฒนาฉบับนี้

ตลอดเวลาที่ผ่านมาการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ลาวอาศัยเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทุกฉบับได้กำหนดจำนวนเงินช่วยเหลือ ODA⁸³ ที่คาดหวังจะได้จากต่างประเทศซึ่งมีสัดส่วนสูงกว่าเงิน

⁸⁰ มุลนิธิชีวิตไท. “เอามั้ย? ‘เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสิโน’ ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน”.วารสารมนุษยศาสตร์ ปีที่ 14 ฉบับที่ 2 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://www.tcijthai.com/news/2016/6/scoop/6258> [25 มกราคม 2561].

⁸¹ Ministry of Planning and Investment, 6th Five – Year National Socio – Economic Development Plan (2006 – 2010), 2006, p. 16.

⁸² UNCTAD. Least Developed Countries (LDCs) [Online]. Available from: <http://unctad.org/en/Pages/ALDC/Least%20Developed%20Countries/LDCs.aspx> [5 July, 2018].

⁸³ ODA ย่อมาจาก Official Development Assistance เป็นโครงการช่วยเหลือด้านการเงินที่กลุ่มสมาชิกประเทศที่พัฒนาแล้วขององค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) ให้แก่กลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งมีอยู่ประมาณ 150 ประเทศ ในด้านต่าง ๆ แต่ทั้งนี้ไม่รวมด้านการทหาร การสนับสนุนประกอบด้วยบริจาค เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (soft loan) ความช่วยเหลือทางวิชาการ

งบประมาณของรัฐบาล นอกจากนี้ยังมีกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ ใน ค.ศ. 2016 มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศจำนวน 7,203 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 45 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) ซึ่งนับว่าสูงมาก ซึ่งหนี้สินจำนวนมากเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ลาวตกอยู่ในสภาพยากจน แม้จะช่วยให้เศรษฐกิจมีอัตราเติบโตอย่างต่อเนื่องก็ตาม อีกทั้งการพึ่งพางบประมาณจากภายนอกเป็นผลให้การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศของลาวตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ได้รับอิทธิพลมาจากนอกประเทศมากกว่าเกิดขึ้นจากความต้องการภายในประเทศ หน่วยงานหรือประเทศที่มีบทบาทในการให้ความช่วยเหลือแก่ลาวที่สำคัญมีดังนี้

- องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organisation for Economic Co – Operation and Development : OECD)

องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ หรือ OECD จัดตั้งขึ้นใน ค.ศ. 1961 โดยพัฒนามาจาก OEEC (Organisation for European Economic Co – operation) ซึ่งจัดตั้งขึ้นใน ค.ศ. 1948 เพื่อบริหารเงินช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ภายใต้แผนมาร์แชล (Marshall Plan) เพื่อบูรณะฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจและสังคมของยุโรปภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 OECD มีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศสมาชิก โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ส่งเสริมการค้าเสรี และให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาทั้งในประเทศอุตสาหกรรมและประเทศกำลังพัฒนา ปัจจุบัน OECD มีสมาชิก 36 ประเทศ ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ครอบคลุมทั่วโลกจากอเมริกาเหนือและใต้ ไปจนถึงยุโรปและเอเชียแปซิฟิก⁸⁴

ภารกิจของ OECD ได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เน้นการตรวจสอบนโยบายในด้านต่างๆ ของประเทศสมาชิกไปสู่การวิเคราะห์แนวทางที่กำหนดนโยบายต่างๆ ปัจจุบัน OECD ได้รับการยอมรับว่าเป็นองค์กรวิจัยที่มีคุณภาพที่สุดองค์กรหนึ่งของโลก เป็นแหล่งรวมข้อมูลวิจัยต่างๆ ให้ประเทศสมาชิกเพื่อใช้ประโยชน์ ให้คำปรึกษารวมทั้งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวปฏิบัติและการพัฒนาในด้านต่างๆ⁸⁵ นอกจากนี้ประเทศสมาชิกใน OECD ยังจัดให้มีโครงการช่วยเหลือด้านการเงินที่กลุ่มสมาชิกประเทศที่พัฒนาแล้ว หรือ Official Development Assistance (ODA) ให้แก่กลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งมีอยู่ประมาณ 150 ประเทศ ในด้านต่าง ๆ ทั้งนี้ไม่รวมด้านการทหาร ให้แก่ประเทศที่ปรากฏในรายชื่อประเทศกำลังพัฒนาผู้รับความช่วยเหลือของคณะกรรมการความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา (Development Assistance Committee : DAC) ซึ่งมีอยู่ประมาณ 150 ประเทศ การสนับสนุนประกอบด้วยบริจาค เงินกู้ ดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) และความช่วยเหลือทางวิชาการ ความช่วยเหลือนี้ให้โดยหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ รวมทั้งรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น หรือโดยหน่วยงานบริหารของรัฐ และมีวัตถุประสงค์หลักในการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจและสวัสดิการของประเทศกำลังพัฒนา การให้ความช่วยเหลือมีลักษณะผ่อนปรน (Concessional) และมีส่วนของการให้เปล่า (Grant) ไม่ต่ำกว่า 25% (คำนวณจากอัตราลด 10 %)⁸⁶

⁸⁴ OECD. Current Membership [Online]. Available from: <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/> [16 August, 2018].

⁸⁵ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงต่างประเทศ. ประวัติและพัฒนากิจการ OECD [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.mfa.go.th/business/th/customize/16520-ประวัติและพัฒนากิจการ OECD.html> [16 สิงหาคม 2561].

⁸⁶ กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงต่างประเทศ. ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาคืออะไร [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.tica.thaigov.net/main/th/aid/40407->

นับตั้งแต่ปี 1960 ถึงปัจจุบัน ลาวได้รับการจัดสรรเงินช่วยเหลือ ODA จากประเทศสมาชิก ภายใต้แผนงาน OECD อย่างต่อเนื่อง ตลอดที่ผ่านมา 57 ปี (ค.ศ. 1960 – 2016) ลาวได้รับวงเงินช่วยเหลือรวมสุทธิ (ODA Total Net) 11,219.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑ ในจำนวนนี้เป็นช่วยเหลือแบบให้เปล่า รวม 10,715.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ร้อยละ 96) ที่เหลือเป็นเงินกู้รวมดอกเบี้ย 506.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ⁸⁷ จากสถิติปี 2016 พบว่า มีวงเงินช่วยเหลือสุทธิ 398 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑ ซึ่ง 3 อันดับแรกของการให้ความช่วยเหลือ คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม (Social Infrastructure) คิดเป็นร้อยละ 35 มูลค่าประมาณ 140 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑ อันดับสอง คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (Economic Infrastructure) คิดเป็นร้อยละ 14 มูลค่าประมาณ 57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑ และอันดับสาม Multi – Sector คิดเป็นร้อยละ 10 มูลค่าประมาณ 41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑ โดยมีประเทศ/องค์กรที่เป็นผู้บริจาค 3 อันดับแรก ได้แก่ ญี่ปุ่น กองทุนพิเศษของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (AsDB Special Funds) และ International Development Association ของธนาคารโลก (IDA)⁸⁸

- ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB เป็นธนาคารเพื่อการพัฒนาแบบพหุภาคี ถู้อันโดยประเทศสมาชิกจำนวน 67 ประเทศ ในจำนวนนี้ 48 ประเทศตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และอีก 19 ประเทศมีที่ตั้งกระจายอยู่ในภูมิภาคอื่น เครื่องมือสำคัญที่ ADB ใช้ในการช่วยเหลือประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนา ได้แก่ การแลกเปลี่ยนแนวความคิดด้านนโยบาย การให้เงินกู้ การเข้าร่วมทุนในโครงการ การค้าประกัน การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบให้เปล่า และความช่วยเหลือทางวิชาการ⁸⁹ นอกจากนี้ ADB ยังเป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนแผนงาน GMS⁹⁰

นับตั้งแต่ ค.ศ. 2001 ซึ่งลาวเข้าเป็นสมาชิก ADB ลาวได้รับการจัดสรรเงินช่วยเหลือจาก ADB ภายใต้แผนงาน GMS รวม 417 โครงการ โดยมีวงเงินกู้สะสมที่ได้รับอนุมัติทั้งการกู้ยืม ความช่วยเหลือทางวิชาการ และความช่วยเหลือแบบให้เปล่า รวมทั้งหมด 2,520.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑ โดย 3 อันดับแรกของการจัดสรร คือ สาขาการขนส่ง (ร้อยละ 20.70 มูลค่า 521.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑) สาขาลงงาน (ร้อยละ 20.12 มูลค่า 507.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๑) การเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติ และการพัฒนา

%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2.html [16 สิงหาคม 2561].

⁸⁷ OECD. Aid (ODA) disbursements to countries and regions [DAC2a] [Online]. Available from: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=Table2A#> [16 August, 2018].

⁸⁸ OECD. Compare your country – Aid statistics by donor, recipient and sector – recipient view -Laos [Online]. Available from: <https://www2.compareyourcountry.org/aid-statistics?cr=625&cr1=oe&lg=en&page=1> [16 August, 2018].

⁸⁹ ธนาคารพัฒนาเอเชีย. ข้อมูลทั่วไปของประเทศสมาชิก [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28937/tha-2016-th.pdf> [15 ธันวาคม, 2561].

⁹⁰ เรื่องเดียวกัน.

ชนบท (ร้อยละ 17.41 มูลค่า 438.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ) ใน ค.ศ. 2016 ADB มียุทธศาสตร์ให้ความช่วยเหลือลาวใน 4 ภาคหลัก ได้แก่ ภาคการเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติ การพัฒนาชนบทลาวในด้านการศึกษา พลังงาน และน้ำ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยในปีเดียวกัน ADB อนุมัติเงินรวมทั้งสิ้น 120.33 เหรียญสหรัฐ ฯ แบ่งเป็นเงินกู้ยืม 47.45 เหรียญสหรัฐ ฯ ความช่วยเหลือทางวิชาการ 3.57 เหรียญสหรัฐ ฯ และความช่วยเหลือแบบให้เปล่า 69.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ⁹¹

ADB จึงนับเป็นแหล่งเงินทุนที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาของลาวในทุก ๆ ด้าน ซึ่งนโยบายส่วนใหญ่ของ ADB สอดคล้องกับนโยบายของ ASEAN และจีน โดยเฉพาะด้านการขนส่งที่เป็นไปตามยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity) และจีน ดังนั้นการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนาของจีน ASEAN และ ADB หรือ 3 ประสานนี้ จึงเป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของลาว

• ประเทศจีน

หากเปรียบเทียบสัมพันธ์ระหว่างไทยกับลาวว่า “บ้านพี่เมืองน้อง” ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับลาวเป็นความสัมพันธ์แนบแน่น มั่นคง และเด่นชัดมากกว่า เพราะหากย้อนกลับไปในเดือนเมษายน ค.ศ. 1961 รัฐบาลลาว ซึ่งนำโดยเจ้าสุวรณภุมมา นายกรัฐมนตรีได้เดินทางเยือนจีน และลงนามในข้อตกลงเพื่อสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างลาวกับจีนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 เมษายน 1961 ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ 1976 ได้มีก่อตั้งสมาคมมิตรภาพลาว – จีน (The Laos – China Friendship Association) รัฐบาลของทั้ง 2 ประเทศได้มีการเดินทางเยือนระหว่างกันในทุกระดับ ทั้งในระดับผู้นำประเทศ ระดับกระทรวง และระดับหน่วยงาน โดยหากนับเฉพาะการเยือนระหว่างรัฐที่นำมาสู่การลงทุนในข้อตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจหรือสังคมตั้งแต่ปี 1989 – 2010 มีการลงนามในข้อตกลงรวม 86 เรื่อง⁹²

ด้วยบริบททางประวัติศาสตร์ของลาวซึ่งเป็นประเทศขนาดเล็กที่ตั้งอยู่ท่ามกลางประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่และมีอิทธิพลทางการเมืองมากกว่า ลาวจึงดำเนินนโยบายทางการเมืองและการต่างประเทศที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานการพึ่งพิงหรือรับการอุปถัมภ์มาโดยตลอด ประกอบกับสายสัมพันธ์ที่แนบแน่นที่มีมาช้านานตั้งแต่ประเทศลาวเริ่มเปิดประเทศ จีนจึงได้ให้การสนับสนุนทั้งด้านเงินลงทุนมากมายผ่านการทำข้อตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับรัฐต่อรัฐ และหน่วยงานต่อหน่วยงาน จากข้อมูล ค.ศ. 2014 จีนเป็นประเทศที่มียอดการลงทุนที่สูงที่สุดในลาว ด้วยมูลค่าการลงทุน 5.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ สูงกว่าประเทศไทยและเวียดนามที่เคยมีบทบาทในการลงทุนสูงมาก่อนหน้า ในขณะที่มูลค่าการค้าทางการค้าแบบทวิภาคีมีอยู่อยู่ที่ 3.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ รัฐบาลจีนมีแผนที่จะลงทุนใน 240 โครงการนำร่องเขตเศรษฐกิจ ซึ่งมีมูลค่ากว่า 200 พันล้านหยวน (หรือ 31.45 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ) ในแนวเขตชายแดนจีนที่ติดกับลาว อันเป็นส่วนหนึ่งของแผนเพื่อการพัฒนาความร่วมมือในภูมิภาค

⁹¹ Asian Development Bank. *Asian Development Bank Member Fact Sheet Laos* [Online]. Available from: <https://www.adb.org/publications/lao-pdr-fact-sheet> [15 December, 2017].

⁹² Embassy of the People's Republic of China in the Lao People's Democratic Republic. (KPL) *Laos – China cooperation continues to grow (part 1)* [Online]. Available from: <http://la.china-embassy.org/eng/zlgx/xz/t1034300.htm> และ (KPL) *Laos–China cooperation continues to grow (part 2)* [Online]. Available from: <http://la.china-embassy.org/eng/zlgx/xz/t1034827.htm> [15 November, 2017].

ภายใต้ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่ไม่สมมาตรระหว่างลาวกับจีน ภายใต้แนวคิดในการสร้างความเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค (Regional Connectivity) ของรัฐบาลลาวซึ่งมุ่งหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างกว้างขวาง อย่างไรก็ตามการพึ่งพิงความช่วยเหลือจากจีนเป็นสิ่งสำคัญ ส่งผลให้ลาวกลายเป็นส่วนขยายของโครงการพัฒนาของจีนไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ของลาวได้ถูกเปลี่ยนให้เป็นสินค้าที่สร้างกำไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในแง่ของการเปลี่ยนแปลงการใช้ทรัพยากรขนาดใหญ่ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ และการอพยพโยกย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ทำกิน⁹³ จีนนับเป็นประเทศที่มีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจสูงที่สุดทั้งในจำนวนโครงการ ทุนจดทะเบียน และมูลค่าการลงทุน รายละเอียดดัง <ตารางที่ 4.7>

ตารางที่ 4.7 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ จำแนกตามประเทศที่ลงทุน

ลำดับ	ประเทศ	จำนวนโครงการ	ทุนจดทะเบียน	มูลค่าการลงทุน
ต่างประเทศ		322	1,883,802,611	7,734,722,353
1	จีน	234	1,480,912,411	6,404,273,140
2	ไทย	29	27,887,300	59,898,500
3	ญี่ปุ่น	19	21,880,000	19,080,000
4	พม่า	16	27,900	55,800
5	มาเลเซีย	5	2,645,000	1,815,000
6	ฝรั่งเศส	5	1,900,000	29,200,000
7	เวียดนาม	4	335,300,000	1,163,499,913
8	อิตาลี	3	10,350,000	20,400,000
9	เนเธอร์แลนด์	2	1,000,000	1,500,000
10	เดนมาร์ก	1	500,000	-
11	เยอรมัน	1	100,000	-
12	สหรัฐอเมริกา	1	-	33,000,000
13	เกาหลี	1	1,300,000	2,000,000
14	ฮ่องกง	1	-	-
ในประเทศ		76	499,103,950	1,431,605,972
ความร่วมมือ		22	1,775,480,000	7,885,856,000
รวมทั้งสิ้น		420	4,158,386,561	17,052,184,325

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลธุรกิจในลาว. เกร็ดการทำธุรกิจ/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thaibizlao.com/lao/knownledges/detail.php?id=20414> [13 กรกฎาคม 2561].

4.3 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทยกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวสูง มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยเริ่มแรกการท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้สำคัญที่นำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศ ต่อมาเป็นแกนกลางของธุรกิจบริการ

⁹³ ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี. ทุนนิยมคาสโน เซตเศรษฐกิจพิเศษจีน กับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว. ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2559.

ที่ช่วยสร้างงานและสร้างรายได้ให้แก่คนในประเทศ ดังนั้น แผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่กำหนดขึ้นจึงเป็นการส่งเสริมให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวสำคัญแห่งหนึ่งของโลก โดยเริ่มแรกมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวจากยุโรป ต่อมาจากเอเชียตะวันออก สำหรับนักท่องเที่ยวจีนเริ่มหลั่งไหลเข้ามาในประเทศไทยในปี 2548 โดยเริ่มต้นเข้ามาทางอากาศเป็นหลัก และต่อมาชายแดนจีนด้านมณฑลยูนนานได้เชื่อมต่อผ่านลาวเข้ามาถึงประเทศไทยด้วยเส้นทาง R3A แผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่สำคัญประกอบด้วย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว และแผนการตลาดของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

4.3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประเทศไทยได้เล็งเห็นถึงศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในด้านการสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ ได้มีการจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (อศท.) ใน พ.ศ. 2502 และองค์การที่สนับสนุนการท่องเที่ยว เช่น การจัดตั้งบริษัทการบินไทย ในปี 2503 พร้อมกับการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 – 2509) ซึ่งสาระในแผนได้กำหนดนโยบายในการส่งเสริมการท่องเที่ยว นับแต่นั้นเป็นต้นมาจนกระทั่งถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับปัจจุบัน ยังคงให้ความสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาอื่นอันมีส่วนส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอันได้แก่ การเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งจีนตอนใต้ เป็นผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาอาจแบ่งออกเป็นระยะต่าง ๆ ดังนี้

ระยะที่ 1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 (พ.ศ.2504 – 2519)

การพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะนี้เป็นการพัฒนาองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (อศท.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2502 โดยในแผนพัฒนาฉบับที่ 1 ระยะที่ 2 (พ.ศ.2507 – 2509) รัฐบาลจัดสรรเงินให้แก่องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจำนวน 21.5 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากในปี 2502 มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพียง 62,000 คน และเพิ่มขึ้นเป็น 150,000 คนในปี 2506⁹⁴ อย่างไรก็ตาม ความสำคัญของการท่องเที่ยวยังไม่ได้มุ่งเน้นที่การสร้างรายได้ให้กับประเทศ ดังจะเห็นได้จากในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 ได้กำหนดให้องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจที่มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อส่งเสริมสวัสดิการสังคม ศิลปกรรมและศีลธรรมของประเทศ โดยไม่หวังผลกำไร แต่มีบทบาทในการส่งเสริมเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม⁹⁵ อีกทั้งเป็นรัฐวิสาหกิจบริการที่ไม่สามารถดำเนินการจากเงินรายได้ของตนเองต้องพึ่งเงินงบประมาณแผ่นดิน⁹⁶

⁹⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504 – 2509), หน้า 206.

⁹⁵ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510 – 2514), หน้า 104.

⁹⁶ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515 – 2519), หน้า 120.

ระยะที่ 2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 6 (พ.ศ. 2520 – 2534)

การพัฒนาในระยะนี้มุ่งเน้นเรื่องส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ประเทศไทยให้เป็นจุดหมายปลายทางที่เป็นที่รู้จักในเวทีท่องเที่ยวโลก⁹⁷ การท่องเที่ยวเริ่มมีบทบาทในฐานะที่เป็นแหล่งที่นำเงินตราเข้าสู่ประเทศและเป็นแหล่งสร้างงานที่สำคัญ เป็นผลมาจากเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515 – 2519) จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยมีจำนวนเฉลี่ยปีละ 1 ล้านคน ซึ่งสูงเป็นอันดับ 3 ของภูมิภาค รายได้จากการท่องเที่ยวประมาณปีละ 4 พันล้านล้านบาท สูงเป็นอันดับ 4 เมื่อเทียบกับรายได้จากการส่งออกอื่น ๆ⁹⁸ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับแรกได้จัดทำขึ้นด้วยความช่วยเหลือจาก Institute of tourism Development Consultants ของประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ อสท. และแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับนี้ได้รวมเข้าไปอยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (2520 – 2524)⁹⁹ เริ่มมีการกำหนดเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว รวมถึงแผนงานสนับสนุนเพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้เวลาในการท่องเที่ยวในประเทศไทยนานขึ้น ต่อเนื่องมาจนถึงในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 (2520 – 2524) ได้มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนทั้งจากภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทั้งที่มีอยู่แล้วและแหล่งท่องเที่ยวใหม่

ในการพัฒนาการท่องเที่ยวในช่วงที่ผ่านมาเน้นปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้ส่งผลให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม ชุมชนและท้องถิ่นไม่มีส่วนร่วมและได้รับผลประโยชน์น้อยมาก¹⁰⁰ ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 – 2534) แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจึงปรับเปลี่ยนโดยมุ่งเป้าไปยังนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่มีคุณภาพ นอกจากแหล่งท่องเที่ยวแล้วยังได้พัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อให้มีการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น บทบาทของการท่องเที่ยวได้เพิ่มขึ้น กล่าวคือ นอกจากจะเป็นแหล่งนำเงินตราเข้าสู่ประเทศแล้วยังเป็นแหล่งสร้างงานที่สำคัญ ดังจะเห็นได้จากได้กำหนดให้ปี 2534 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของแผนพัฒนาฉบับนี้รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น 3.7 ล้านคน และสร้างงานได้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 150,000 คน¹⁰¹

ระยะที่ 3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 – 9 (พ.ศ. 2535 – 2549)

⁹⁷ ภาวเดช พยัฆวิเชียร, “การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยทั้งอดีตปัจจุบันและอนาคต” จุลสารวิชาการท่องเที่ยว 2/2549 : 3. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.etatjournal.com/web/menu-read-web-etatjournal/menu-2006> [7, มิถุนายน, 2561].

⁹⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (2520 – 2524), หน้า 240.

⁹⁹ ภาวเดช พยัฆวิเชียร, “การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยทั้งอดีตปัจจุบันและอนาคต” จุลสารวิชาการท่องเที่ยว 2/2549 : 1.

¹⁰⁰ ภาวเดช พยัฆวิเชียร, “การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยทั้งอดีตปัจจุบันและอนาคต” จุลสารวิชาการท่องเที่ยว 2/2549 : 5.

¹⁰¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525 – 2529), หน้า 228.

ผลจากการพัฒนาใน 2 ระยะที่ผ่านมา แม้ว่าจะได้จากการท่องเที่ยวจะช่วยให้เศรษฐกิจไทยดีขึ้น รายได้ประชาชาติสูงขึ้น แต่ก็ก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมามากมาย การพัฒนาในระยะนี้ทฤษฎีการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนได้เกิดขึ้นและนำมาประยุกต์ใช้¹⁰² การพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะนี้ มุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน¹⁰³ การท่องเที่ยวกลายเป็นเครื่องมือหนึ่งในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศในการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค¹⁰⁴ ได้มีการก่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมและโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานระหว่างเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาคให้เชื่อมโยงกับเมืองอื่น ๆ ในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน¹⁰⁵ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

อาจกล่าวได้ว่าตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 จนถึงฉบับที่ 12 มีผลทำให้นักท่องเที่ยวชาวจีนจากจีนตอนใต้เดินทางเข้ามายังประเทศไทย กล่าวคือ ในปี 2535 ซึ่งเป็นปีแรกของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 – 2539) ได้มีการขอความร่วมมือที่สำคัญ คือ แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program : GMS Program/GMS) หรืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบไปด้วย ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ วัตถุประสงค์ของกรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านเศรษฐกิจในสาขาต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการท่องเที่ยว และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก โดยการพัฒนา 3 ด้าน คือ การสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) และการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) กรอบความร่วมมือนี้ได้รับการสนับสนุนด้านการเงินและวิชาการจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ในการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนน ในปี 2538 ได้เริ่มการก่อสร้างเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมต่อจีนตอนใต้ ลาว และไทย แต่การก่อสร้างเส้นทางมีความคืบหน้าช้ามากโดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนที่อยู่ในประเทศลาว

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) นับเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมต่อกับจีนตอนใต้ กล่าวคือ ได้มีการกำหนดให้พื้นที่ภาคเหนือซึ่งมีวัฒนธรรมเอกรักษ์แบบล้านนาได้รับการอนุรักษ์ให้สามารถเชื่อมโยงเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีเชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง เป็นศูนย์กลาง และการพัฒนาเมือง

¹⁰² ภูวเดช พยัฆวิเชียร, “การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยทั้งอดีตปัจจุบันและอนาคต” *จุลสารวิชาการท่องเที่ยว* 2/2549 : 6.

¹⁰³ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539)*, หน้า 55.

¹⁰⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545 – 2549)*, หน้า 16.

¹⁰⁵ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540 – 2544)*, หน้า 90.

ชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจสำหรับพื้นที่เศรษฐกิจแนวเหนือ – ใต้ โดยเชื่อมโยงระหว่างไทย – พม่า – ลาว – จีนตอนใต้ (ยูนนาน)¹⁰⁶

ระยะที่ 4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 – 12 (พ.ศ. 2550 – 2564)

ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 10 ได้ปรับโครงสร้างภาคบริการให้เป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของภูมิภาค¹⁰⁷ ในระยะนี้การเชื่อมต่อกับภูมิภาคแม่น้ำโขงมีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากตั้งแต่ปี 2551 จีนได้เข้ามามีบทบาทสำคัญขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor Forum: ECF) ซึ่งได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนว โดยแนวพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อภาคเหนือของประเทศไทย คือ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor) ซึ่งครอบคลุมจังหวัดในภาคเหนือและภาคกลาง 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร ตาก พิชณุโลก นครสวรรค์ อุทัยฯ กรุงเทพฯ¹⁰⁸ โดยมีเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมต่อ จีนได้เร่งรัดจนเป็นผลให้เส้นทาง R3A ส่วนที่อยู่ในลาวก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2551 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (2555 – 2559) ประเทศไทยได้มีการลงทุนในการก่อสร้างเส้นทางทั้งในไทยและลาวเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางส่วนที่จีนก่อสร้างตั้งแต่คุนหมิงลงมาถึงชายแดนจีน – ลาว และส่วนที่อยู่ในประเทศลาว ดังจะเห็นได้จากการลงทุนร่วมกับจีนในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย สะพานแห่งนี้เปิดใช้ในปี 2556 เป็นผลให้การเชื่อมต่อแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ ส่งผลให้การขนส่งระหว่างกรุงเทพ ฯ – คุนหมิงลดลงจาก 77 – 78 ชั่วโมงในปี 2543 เหลือเพียง 30 ชั่วโมงในปี 2558¹⁰⁹

4.3.2 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติจัดขึ้นตามที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2551 จัดทำโดยคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (ท.ท.ช.) ทั้งนี้เป็นผลมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ผ่านมา มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์เป็นหลัก ซึ่งมีเป้าหมายสำคัญเพื่อเพิ่มรายได้ด้านการท่องเที่ยวโดยการเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวต่างประเทศให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย แต่ขาดนโยบายและระบบการบริหารจัดการอย่างถูกต้องและเหมาะสม เป็นเหตุให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรมและด้อยคุณภาพ นำมาซึ่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อระบบเศรษฐกิจ

¹⁰⁶ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545 – 2549), หน้า 57.

¹⁰⁷ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550 – 2554), หน้า 83.

¹⁰⁸ สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors Development) [ออนไลน์]. กันยายน 2554. แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5136 [7 มิถุนายน 2561].

¹⁰⁹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560 – 2564), หน้า 50.

สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และเป็นอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติมีเป้าหมายสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว สร้างและกระจายรายได้โดยอาศัยความสมดุลและยั่งยืน โดยจัดทำมาแล้ว 2 ฉบับ ได้แก่ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2555 – 2559) และ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) รายละเอียดสังเขปดัง <ตารางที่ 4.8>

ตารางที่ 4.8 สารสังเขปแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ

ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2555 – 2559)	ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564)
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการท่องเที่ยว	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาสินค้า บริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว	ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความเชื่อมั่นและส่งเสริมการท่องเที่ยว	ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการบริหารจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยว	ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยวและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ

ที่มา : ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ เรื่องแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2555-2559) เล่ม 128 ตอนพิเศษ 67 ง หน้า 14 ลงวันที่ 17 มิถุนายน 2554.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ เรื่องแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2560-2564) เล่ม 134 ตอนพิเศษ 43 ง หน้า 49 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560.

4.3.3 แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว

เช่นเดียวกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวจัดขึ้นตามที่กำหนดไว้ พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2551 ซึ่งได้กำหนดให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาการท่องเที่ยวขึ้น และแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับบริบททางสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ ปัจจุบันมีเขตพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งหมด 9 เขต ครอบคลุมจังหวัดในภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยรวม 37 จังหวัด และได้มีการประกาศใช้แผนปฏิบัติการการพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับแรก พ.ศ. 2559 – 2563 สำหรับ 8 เขต โดยใน พ.ศ. 2558 ได้ประกาศใช้ 4 เขต และใน พ.ศ. 2560 ได้ประกาศใช้เพิ่มอีก 4 เขต และมี 1 เขตอยู่ระหว่างดำเนินการ รายละเอียดดัง <ตารางที่ 4.9>

ตารางที่ 4.9 รายชื่อจังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

ลำดับ	เขตพัฒนาการท่องเที่ยว	จังหวัด
1.	ฝั่งทะเลตะวันตก	เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง
2.	ฝั่งทะเลตะวันออก	ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด
3.	อารยธรรมล้านนา	เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา
4.	อันดามัน	ภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง สตูล
5.	อีสานใต้	นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี
6.	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง	พระนครศรีอยุธยา สิงห์บุรี อ่างทอง ปทุมธานี นนทบุรี
7.	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง	หนองคาย เลย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร
8.	มรดกโลกด้านวัฒนธรรม	สุโขทัย กำแพงเพชร ตาก พิษณุโลก
9.	หมู่เกาะทะเลใต้	สุราษฎร์ธานี (เกาะพะงัน เกาะเต่า หมู่เกาะอ่างทอง)

หมายเหตุ : จังหวัดในลำดับแรกเป็นศูนย์ปฏิบัติการของเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

ลำดับที่ 9 อยู่ในระหว่างดำเนินการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

ที่มา : ลำดับที่ 1 – 5 ประมวลจาก ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ.2559 – 2563 เล่ม 132 ตอนพิเศษ 213 ง หน้า 39 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558.

ลำดับที่ 6 – 8 ประมวลจาก ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม พ.ศ.2560 – 2564. เล่ม 134 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 11 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2560.

ลำดับที่ 9. สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 11 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวหมู่เกาะทะเลใต้ (เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า และหมู่เกาะอ่างทอง) พ.ศ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99324947 [18 สิงหาคม 2561].

แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ได้แก่ แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา พ.ศ. 2559 – 2563 ซึ่งครอบคลุม 5 จังหวัดในภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง และพะเยา วิสัยทัศน์ของแผนปฏิบัติการ ฯ ได้กล่าวถึง การทำให้เขตการพัฒนานี้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ เชื่อมโยงไทย ลาว พม่าและจีน ซึ่งมีผลต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A สำหรับโครงการและแผนงานที่มีส่วนส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A ได้แก่

1) โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว 5 เชียง (เชียงใหม่ – เชียงราย – เชียงตุง – เชียงรุ่ง – เชียงของ) เป็นการศึกษาจัดทำระบบข้อมูลสารสนเทศการท่องเที่ยว จัดทำโปรแกรมเชื่อมโยงการท่องเที่ยวตามเส้นทางท่องเที่ยว และจัดกิจกรรมคาราวานท่องเที่ยว 5 เชียง

2) การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมระหว่างเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนากับประเทศกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง เป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงไทย พม่า ลาว และจีน แบ่งออกเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางบก และเส้นทางท่องเที่ยวทางแม่น้ำโขง

4.3.4 แผนการตลาดของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีประวัติความเป็นมาที่ยาวนาน การตลาดด้านการท่องเที่ยวได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบมาโดยตลอดและมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากการส่งเรื่องราวเกี่ยวกับเมืองไทยไปเผยแพร่ในสหรัฐอเมริกา เป็นผลให้ในปี 2467 ได้จัดตั้งแผนกโฆษณาของการรถไฟขึ้นเพื่อทำหน้าที่รองรับและอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว รวมถึงการโฆษณาเผยแพร่ประเทศไทยให้เป็นที่รู้จักของชาวต่างประเทศ ปี 2479 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้นเมื่อกระทรวงเศรษฐการได้เสนอโครงการบำรุงอุตสาหกรรมท่องเที่ยวต่อคณะรัฐมนตรี ปี 2492 ได้โอนกิจการส่งเสริมการท่องเที่ยวมาอยู่ที่สำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งจัดตั้งขึ้นใหม่เป็นหน่วยงานในสังกัดสังกัดกรมโฆษณา สำนักนายกรัฐมนตรี ต่อมาในปี 2502 ได้แยกออกมาเป็นองค์การอิสระ โดยใช้ชื่อว่า องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือ อ.ส.ท. และจัดตั้งเป็น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือ ททท. ในปี 2522¹¹⁰

ปัจจุบัน ททท. เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว นอกจากสำนักงานใหญ่แล้วยังมีสำนักงานในจังหวัดต่าง ๆ 40 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 77 จังหวัด และสำนักงานในต่างประเทศ 28 แห่ง สำหรับประเทศจีนมีสำนักงาน 5 แห่ง ตั้งอยู่ที่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กวางโจว เฉิงตู และคุนหมิง ครอบคลุมพื้นที่ทั้งประเทศจีน ได้แก่ 22 มณฑล 5 เขตปกครองตนเอง และ 4 มหานคร โดยสำนักงานในประเทศจะร่วมมือกับผู้ประกอบการและท้องถิ่นในการสร้างกิจกรรมท่องเที่ยว และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายหลัก คือ ให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศใช้เวลาท่องเที่ยวในประเทศไทยนานขึ้นและใช้จ่ายมากขึ้น ส่วนสำนักงานต่างประเทศจะทำการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในประเทศให้แก่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในต่างประเทศ รวมถึงร่วมมือกันในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวในประเทศนั้น ๆ นอกจากนี้ ยังมีการร่วมมือกับสายการบินต่าง ๆ ในการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยสำนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศจะทำงานร่วมกันภายใต้กลยุทธ์ที่ ททท. กำหนด เช่น การนำเทคนิค Destination Management Company คือ การบูรณาการร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สมาคมผู้ประกอบการ บริษัทท่องเที่ยว ชุมชน ทั้งการจัดเส้นทางและกิจกรรมการท่องเที่ยว และให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในต่างประเทศไปเสนอขายเป็นแพ็คเกจ ซึ่งทำให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอยู่ที่ผู้ประกอบการในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากการประชาสัมพันธ์เรื่องแหล่งท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยแล้ว ยังสร้างความเข้าใจให้กับนักท่องเที่ยวในเรื่องของวัฒนธรรมของไทย ยกตัวอย่างเช่น ในช่วงแรนกักตักนักท่องเที่ยวจีนซึ่งยังไม่มี ความเข้าใจในวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีของไทย จึงมีพฤติกรรมที่สร้างความไม่พอใจให้กับคนในท้องถิ่น ททท. จึงได้ทำการสอดแทรกเรื่องดังกล่าวในสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ทำให้ระยะหลังปัญหาเบาบางลง¹¹¹

¹¹⁰ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับ ททท [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://thai.tourismthailand.org> [7 มิถุนายน 2561].

¹¹¹ สัมภาษณ์, พรนันท์ สันหจันท์, ผู้อำนวยการ ททท. สำนักงานคุนหมิง, 8 พฤศจิกายน 2560.

ตารางที่ 4.10 รายชื่อสำนักงานในประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ลำดับ	ที่ตั้งสำนักงาน		พื้นที่รับผิดชอบ
	ภาค	จังหวัด	
1	เหนือ	เชียงราย	เชียงราย พะเยา
2	เหนือ	เชียงใหม่	เชียงใหม่
3	เหนือ	แม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน
4	เหนือ	ลำปาง	ลำปาง ลำพูน
5	เหนือ	ตาก	ตาก
6	เหนือ	แพร่	แพร่ น่าน
7	เหนือ	สุโขทัย	สุโขทัย กำแพงเพชร อุตรดิตถ์
8	เหนือ	พิษณุโลก	พิษณุโลก เพชรบูรณ์
9	เหนือ	นครสวรรค์	นครสวรรค์ พิจิตร
10	เหนือ	อุทัยธานี	อุทัยธานี
11	ตะวันออกเฉียงเหนือ	เลย	เลย หนองบัวลำภู
12	ตะวันออกเฉียงเหนือ	อุดรธานี	อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ
13	ตะวันออกเฉียงเหนือ	นครพนม	นครพนม มุกดาหาร สกลนคร
14	ตะวันออกเฉียงเหนือ	ขอนแก่น	ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์
15	ตะวันออกเฉียงเหนือ	อุบลราชธานี	อุบลราชธานี อำนาจเจริญ ยโสธร ศรีสะเกษ
16	ตะวันออกเฉียงเหนือ	สุรินทร์	สุรินทร์ บุรีรัมย์
17	ตะวันออกเฉียงเหนือ	นครราชสีมา	นครราชสีมา ชัยภูมิ
18	ตะวันออก	นครนายก	นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว
19	ตะวันออก	ฉะเชิงเทรา	ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ
20	ตะวันออก	พัตยา	ชลบุรี
21	ตะวันออก	ระยอง	ระยอง จันทบุรี
22	ตะวันออก	ตราด	ตราด
23	กลาง	พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา สระบุรี
24	กลาง	ลพบุรี	ลพบุรี สิงห์บุรี ชัยนาท อ่างทอง
25	กลาง	สุพรรณบุรี	สุพรรณบุรี นครปฐม
26	กลาง	กาญจนบุรี	กาญจนบุรี ราชบุรี
27	กลาง	กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ ปทุมธานี นนทบุรี
28	กลาง	สมุทรสงคราม	สมุทรสงคราม สมุทรสาคร
29	กลาง	เพชรบุรี	เพชรบุรี
30	กลาง	ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์
31	ใต้	ชุมพร	ชุมพร ระนอง
32	ใต้	สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี
33	ใต้	เกาะสมุย	เกาะสมุย เกาะเต่า เกาะพะงัน (สุราษฎร์ธานี)
34	ใต้	นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช พัทลุง
35	ใต้	พังงา	พังงา
36	ใต้	ภูเก็ต	ภูเก็ต
37	ใต้	กระบี่	กระบี่
38	ใต้	ตรัง	ตรัง

ตารางที่ 4.10 รายชื่อสำนักงานในประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ลำดับ	ที่ตั้งสำนักงาน		พื้นที่รับผิดชอบ
	ภาค	จังหวัด	
39	ใต้	หาดใหญ่	สงขลา สตูล
40	ใต้	นราธิวาส	นราธิวาส ปัตตานี ยะลา

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับ ททท./สำนักงานในประเทศไทย [ออนไลน์] แหล่งที่มา: <https://thai.tourismthailand.org> [15 มิถุนายน 2561].

ภาพยนตร์โฆษณาเป็นสื่อการตลาดที่สำคัญที่ ททท. ใช้ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น ภาพยนตร์โฆษณาชุด Amazing Thailand หรือภาพยนตร์โฆษณาท่องเที่ยววิถีไทย สำหรับตลาดนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวจีนที่หลั่งไหลเข้ามาเที่ยวประเทศเป็นจำนวนมากในระยะเวลาอันรวดเร็วเป็นผลมาจาก ททท. ได้ส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดจีนผ่านภาพยนตร์เรื่อง Lost in Thailand ซึ่ง ททท. ได้ร่วมสนับสนุนงบประมาณและส่งเจ้าหน้าที่เดินทางอำนวยความสะดวกและควบคุมในการเดินทางถ่ายทำภาพยนตร์ในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา และเชียงใหม่ ภาพยนตร์เรื่องนี้ออกฉายในปี 2555 ซึ่งหลังจากกระแสของภาพยนตร์ดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทนำเที่ยวในประเทศจีนจัดแพ็คเกจท่องเที่ยวตามรอยภาพยนตร์ ทำให้ชาวจีนเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ถ่ายทำภาพยนตร์เรื่องนี้ มีนักท่องเที่ยวชาวจีนเพิ่มขึ้นกว่า 4 เท่า¹¹²

¹¹² สัมภาษณ์, เลิศชาย หวังตระกูลดี, ผู้อำนวยการ ททท. สำนักงานเชียงราย, 15 มิถุนายน 2560.

ตารางที่ 4.11 รายชื่อสำนักงานในต่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ลำดับ	ภูมิภาค	ที่ตั้งสำนักงาน		พื้นที่รับผิดชอบ
		ประเทศ	เมือง	
1	ยุโรป	สหราชอาณาจักร	ลอนดอน	สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ อัฟริกาใต้ ไนจีเรีย เคนยา
2	ยุโรป	สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	แฟรงก์เฟิร์ต	เยอรมนี ออสเตรีย สโลวีเนีย โครเอเชีย สวิสเซอร์แลนด์ ลิกเตนสไตน์ บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา เซอร์เบีย
3	ยุโรป	สาธารณรัฐฝรั่งเศส	ปารีส	ฝรั่งเศส เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ โมร็อกโก โมนาโก ตูนิเซีย แอลจีเรีย
4	ยุโรป	สาธารณรัฐอิตาลี	โรม	อิตาลี สเปน กรีซ โปรตุเกส อิสราเอล ไซปรัส
5	ยุโรป	ราชอาณาจักรสวีเดน	สตอกโฮล์ม	สวีเดน นอร์เวย์ เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ไอซ์แลนด์ เอสโตเนีย ลัตเวีย ลิทัวเนีย
6	ยุโรป	สหพันธรัฐรัสเซีย	มอสโก	รัสเซีย เบลารุส จอร์เจีย อาร์เมเนีย อาเซอร์ไบจาน คาซัคสถาน อุซเบกิสถาน ทาจิกิสถาน เติร์กเมนิสถาน คีร์กีซสถาน
7	ยุโรป	สาธารณรัฐเช็ก	ปราก	สาธารณรัฐเช็ก โปแลนด์ ฮังการี สโลวาเกีย บัลแกเรีย โรมาเนีย ยูเครน เซอร์เบีย มอลโดวา มาซิโดเนีย มอนเตเนโกร แอลเบเนีย
8	เอเชีย	มาเลเซีย	กัวลาลัมเปอร์	มาเลเซีย บรูไนดารุสซาลาม
9	เอเชีย	สาธารณรัฐสิงคโปร์	สิงคโปร์	สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์
10	เอเชีย	สาธารณรัฐอินโดนีเซีย	จาการ์ตา	อินโดนีเซีย
11	เอเชีย	เขตบริหารพิเศษฮ่องกง	ฮ่องกง	ฮ่องกง มาเก๊า
12	เอเชีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	ปักกิ่ง	ปักกิ่ง เหลียวหนิง จีหลิน เทียนจิน เหอเป่ย์ เฮยหลงเจียง ซานซี เหอหนาน มงโกเลียใน มงโกเลีย
13	เอเชีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	เฉิงตู	ซินเจียงอุยกูร์ ซิงไห่ หนิงเซียหุย กานซู ซานซี ฉงชิ่ง เสฉวน อีเบต
14	เอเชีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	เซี่ยงไฮ้	เซี่ยงไฮ้ ซานตง หูเป่ย์ อานฮุย เจียงซู เจ้อเจียง
15	เอเชีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	กวางโจว	เจียงซี ฝูเจี้ยน กวางตุ้ง ไหหลำ หูหนาน
16	เอเชีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	คุนหมิง	ยูนนาน กุ้ยโจว กวางสี
17	เอเชีย	ไต้หวัน	ไทเป	ไต้หวัน
18	เอเชีย	ญี่ปุ่น	โตเกียว	ภาคเหนือของฮอนชู (โทโฮคุ คันโต) ฮกไกโด

ตารางที่ 4.11 รายชื่อสำนักงานในต่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ลำดับ	ภูมิภาค	ที่ตั้งสำนักงาน		พื้นที่รับผิดชอบ
		ประเทศ	เมือง	
19	เอเชีย	ญี่ปุ่น	โอซากา	ภาคใต้ของฮอนชู (คันโซ ชูโงกุ ซาบุ) กิซุ ชิโกกุ โอกินาวะ
20	เอเชีย	สาธารณรัฐเกาหลี	โซล	เกาหลี
21	เอเชีย	สาธารณรัฐอินเดีย	นิวเดลี	อินเดีย (ภาคเหนือ) บังคลาเทศ เนปาล ภูฏาน
22	เอเชีย	สาธารณรัฐอินเดีย	มุมไบ	อินเดีย (ภาคใต้และภาคตะวันออก) ศรีลังกา มัลดีฟส์
23	เอเชีย	สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	โฮจิมินห์	เวียดนาม ลาว กัมพูชา
24	เอเชีย	สหรัฐอเมริกา	ดูไบ	บาห์เรน อิหร่าน อิรัก จอร์แดน คูเวต เลบานอน โอมาน กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย ซีเรีย เยเมน เอมิเรตส์ ลิเบีย อียิปต์
25	อเมริกาเหนือ	สหรัฐอเมริกา	นิวยอร์ก	อเมริกา (แอลแบมา อาร์คันซอ คอนเนตทิคัต เดลาแวร์ ฟลอริดา จอร์เจีย อิลลินอยส์ อินเดียน่า ไอโอวา เคนทักกี ลุยเซียนา เมน แมรีแลนด์ แมสซาชูเซตส์ มิชิแกน มินนิโซตา มิสซิสซิปปี มิสซูรี นิวยอร์ก นิวแฮมป์เชียร์ นิวเจอร์ซีย์ นอร์ทแคโรไลนา โอไฮโอ เพนซิลเวเนีย โรดไอแลนด์ เซาท์แคโรไลนา เทนเนสซี เวอร์มอนต์ เวอร์จิเนีย วอชิงตันดีซี เวสเวอร์จิเนีย วิสคอนซิน) ภาคตะวันตกของ แคนาดา (แอลเบอร์ตา บริติชโคลัมเบีย แมนิโทบา นอร์ทเวสเทอริเทอริสส์ ซัสเซสเชวัน ยูคอน ออน แทรีโอ ควิเบค นิวบรันสวิก โนวาสโกเชีย นิวฟันด์แลนด์) ปวยร์โตรีโก บาฮามาส
26		สหรัฐอเมริกา	ลอสแอนเจลิส	อเมริกา (อะแลสกา แอริโซนา แคริฟอร์เนีย โคโลราโด ฮาวาย ไดาโฮ แคนซัส มอนทานา เนแบรสกา เนวาดา นิวเม็กซิโก นอร์ทดาโคตา โอคลาโฮมา ออริกอน เซาท์ดาโคตา เท็กซัสยูทาห์ วอชิงตัน ไวโอมิง) เกาะกวม ทุกประเทศในอเมริกาใต้
27		แคนาดา	โทรอนโท	ไม่มีข้อมูล
28		ออสเตรเลีย	ซิดนีย์	ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และแปซิฟิกใต้

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับ ททท./สำนักงานในต่างประเทศ [ออนไลน์] แหล่งที่มา: <https://thai.tourismthailand.org> [15 มิถุนายน 2561].

ถึงแม้การส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A จะมีอย่างต่อเนื่อง แต่เป็นรูปธรรมเมื่อมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ทั้งนี้เป็นผลมาจากเดิมเมื่อไม่มีสะพาน นักท่องเที่ยวอิสระ (Free Independent Traveler หรือ FIT) จากยุโรปและอเมริกันนิยมเดินทางมาอำเภอเชียงของ พักค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน แล้วเดินทางไปยังเมืองห้วยทรายโดยเรือข้ามฟาก เพื่อโดยสารเรือต่อไปยังเมืองหลวงพระบาง เมื่อมีการสร้างสะพานการใช้ข้ามแม่น้ำโขงโดยเรือฟากหรือจุดผ่านแดนทำเรือข้ามอนุญาตให้เฉพาะคนไทยและคนลาวเท่านั้น ส่วนชาวต่างชาติต้องไปข้ามแดนโดยใช้สะพาน ฯ เท่านั้น ทำให้นักท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ปรับเปลี่ยนการเดินทางไปพักที่เมืองห้วยทรายแทน เพื่อความสะดวกในการโดยสารเรือต่อไปยังเมืองหลวงพระบาง ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่องเที่ยว ที่พัก และร้านอาหารในอำเภอเชียงของเป็นอย่างมาก เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ททท. จึงได้มีแผนการตลาดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A โดยสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ให้เข้ามาเที่ยวประเทศไทยโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือที่เรียกว่าการท่องเที่ยวแบบคาราวาน โดยเดินทางเข้ามาตามเส้นทาง R3A และพักค้างคืนที่เชียงของจากนั้นจึงเดินทางต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างดี¹¹³ โดยสรุปการพัฒนาการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A อาจแบ่งออกเป็น 3 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 ก่อนการก่อสร้างเส้นทาง R3A ททท. เชียงราย ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเส้นทางนี้โดยการจัดการกิจกรรมเสือภูเขาแม่น้ำโขง หรือ Mekong Challenge วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอำเภอเชียงของกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ลาว และจีน¹¹⁴ โดยเริ่มต้นจากอำเภอเชียงของไปลงเรือสินค้าที่อำเภอเชียงแสนเพื่อเดินทางท่าเรือกว๋นเหล่ยในเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน หลังจากนั้นขึ้นจักรยานไปถึงเมืองเชียงรุ่ง เมืองเอกของสิบสองปันนา ส่วนขากลับขึ้นจักรยานจากเชียงรุ่งเลียบแม่น้ำโขงมาจนถึงเมืองกะหลั่นป้า – เมืองล่า – บ่อหาน – หลวงน้ำทา – ห้วยทราย – เชียงของ การท่องเที่ยวในช่วงนี้ถนนในลาวมีความลำบากมาก เส้นทางเป็นดินลูกรัง แคบและมีความโค้งมาก จึงไม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว¹¹⁵

ระยะที่ 2 เมื่อมีการก่อสร้างเส้นทาง R3A ในช่วงแรกยังคงเป็นนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปจีน การเดินทางใช้ทั้งเส้นทางถนนโดยรถบัสหรือรถตู้ผสมผสานกับเส้นทางแม่น้ำโขงโดยทางเรือจุดหมายปลายทางคือ เมืองเชียงรุ่ง เมืองหลวงของจังหวัดสิบสองปันนา ต่อมาได้รับความนิยม เนื่องจากการพัฒนาเมืองเชียงรุ่งจนไม่เหลือความเป็นอัตลักษณ์ของชาวไทลื้อซึ่งเป็นชนเผ่าหลักของเมืองสิบสองปันนา¹¹⁶ ในทางกลับกันนักท่องเที่ยวจีนเริ่มเข้ามาท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A ทั้งนี้เป็นผลมาจากได้มีความตกลงระหว่างจีนและลาวให้รถท่องเที่ยวจีนเข้ามายังประเทศลาวได้ ประกอบกับรัฐบาลจีนสั่งห้ามเรือจีนทั้งเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวเดินทางในแม่น้ำโขง สืบเนื่องมาจากกรณีสลัดแม่น้ำโขงสังหารลูกเรือสินค้าจีนกลางแม่น้ำโขงในช่วงสามเหลี่ยมทองคำ การท่องเที่ยวจึงต้องใช้เส้นทาง R3A เท่านั้น

¹¹³ สัมภาษณ์ เลิศชาย หวังตระกูลดี.

¹¹⁴ MGR Online. ททท.จัดปั่น จยย.ท่องเที่ยวไทย – ลาวสองแผ่นดิน [ออนไลน์]. 18 ตุลาคม 2552. แหล่งที่มา: <https://amp.mgrounline.com/local/9520000123750.html> [13 มิถุนายน 2561].

¹¹⁵ สัมภาษณ์, อลิสา นวลใส, อุปนายกฝ่ายท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย, 30 ตุลาคม 2560.

¹¹⁶ สัมภาษณ์, สมฤทธิ์ ไทคำ, นายกสมาคมมัคคุเทศก์เชียงใหม่, 13 มิถุนายน 2560.

โดยรถยนต์จะข้ามแม่น้ำโขงโดยแพขนานยนต์หรือเรือบักที่เมืองห้วยทรายมายังเชียงของ ซึ่งไม่สะดวก ทำให้ไม่ได้รับความนิยมมากนัก¹¹⁷

ระยะที่ 3 เมื่อมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เดิมเมื่อยังไม่มีสะพาน นักท่องเที่ยวอิสระ (Free Independent Traveler FIT/FIT) จากฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกา นิยมมา อำเภอเชียงของ พักค้างคืนอย่างน้อยหนึ่งคืน แล้วข้ามแม่น้ำโขงโดยเรือไปยังเมืองห้วยทราย และโดยสารเรือไปยังเมืองหลวงพระบาง เมื่อมีการสร้างสะพานการใช้ทำเรือข้ามฟากอนุญาตให้เฉพาะคนไทยและคนลาวเท่านั้น ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติต้องเดินทางผ่านสะพาน ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปพักค้างคืนที่เมืองห้วยทรายแทน ซึ่งมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการที่อำเภอเชียงของเป็นอย่างมาก เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ททท. จึงได้นำเสนอการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยการสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ให้เข้ามาเที่ยวโดยรถส่วนตัว หรือที่เรียกว่า “ทัวร์คาราวาน” โดยเดินทางเข้ามาตามเส้นทาง R3A และพักค้างคืนที่เชียงของ ก่อนเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งก็ได้รับความนิยมเป็นอย่างดี ส่วนหนึ่งเป็นเพราะในช่วงนั้นประเทศไทยอนุญาตให้ชาวจีนสามารถขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) และพำนักอยู่ในราชอาณาจักรได้ไม่เกิน 15 วัน เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวจีนที่มาทางอากาศ นักท่องเที่ยวจีนตามเส้นทาง R3A หลังไหลเข้ามาเป็นจำนวนมากในปี 2555 ซึ่งเป็นผลจากภาพยนตร์ Lost in Thailand และก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อคนในท้องถิ่น จนกรมการขนส่งทางบกได้บังคับใช้กฎหมายจราจรกับรถนักท่องเที่ยวจีนอย่างเข้มงวด ส่งผลให้กลุ่มนักท่องเที่ยวจีนที่มาจากเส้นทาง R3A ลดหายไป¹¹⁸

4.4 บทสรุป

R3A เส้นทางสายสั้น ๆ ที่พาดผ่าน 3 ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน นับเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่ทั้ง 3 ประเทศใช้เป็นเครื่องมือในการเชื่อมต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง อาจกล่าวได้ว่า “การท่องเที่ยว” เป็นเพียงผลพลอยได้ของการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A ทั้งนี้ความสำเร็จในการใช้ประโยชน์เส้นทาง R3A ในเชิงการท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับขีดความสามารถในทางการตลาดเป็นสำคัญ

ในขณะที่จีนกำหนดนโยบายในการใช้เส้นทาง R3A เพื่อประโยชน์ด้านขยายตลาดการค้าและการลงทุน ซึ่งแฝงไว้ด้วยนัยยะสำคัญทางการเมือง ดังจะเห็นได้จากนโยบาย “หัวสะพาน” “ก้าวออกไป” และ “ปฏิบัติต่อข้างบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี” ล้วนส่งเสริมให้ชาวจีนเดินทางออกจากประเทศเพื่อแสวงหาตลาดใหม่สำหรับการค้าและการลงทุน แต่ด้วยนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจและสังคมด้วยการขึ้นค่าแรงเพื่อส่งเสริมการผลิตเพื่อการบริโภคในประเทศ รวมถึงการส่งเสริมภาคบริการที่เกี่ยวกับวิถีชีวิตและการพักผ่อนหย่อนใจของชาวจีน ประกอบกับนโยบายการพัฒนาภาคตะวันตกเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกและภาคตะวันตกของจีน ได้ปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตแบบสังคมนิยมของชาวจีนให้กลายเป็นสังคมบริโภคนิยมทั้งสินค้าและบริการ และหลั่งไหลออกนอกประเทศเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อหาประสบการณ์และสินค้าตามความพอใจ

¹¹⁷ สัมภาษณ์, อลิสา นวลใส.

¹¹⁸ สัมภาษณ์, เลิศชาย หวังตระกูลดี.

ด้วยนโยบายการเชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และการกำหนดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ประกอบกับประสบการณ์การตลาดด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งมีเกือบศตวรรษ แผนการพัฒนากการท่องเที่ยวที่ปรากฏอยู่ทั้งในระดับชาติ ระดับหน่วยงาน และระดับท้องถิ่น ได้ส่งเสริมให้เส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางที่ระยะทางที่สั้นที่สุดและสะดวกที่สุดที่เข้าสู่ประเทศไทยกลายเป็นเส้นทางที่ชาวจีนยุคใหม่ใช้เพื่อแสวงหาประสบการณ์การท่องเที่ยวในต่างประเทศในรูปแบบของทัวร์คาราวาน

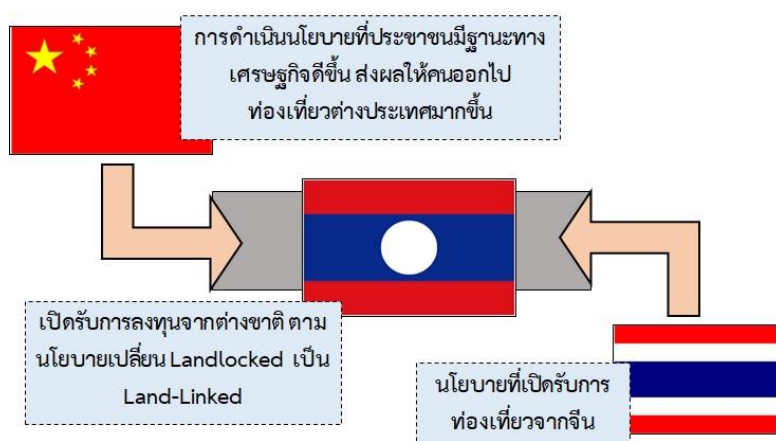
สำหรับประเทศลาวได้พยายามอาศัยความได้เปรียบในการมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นจุดเชื่อมต่อทางแผ่นดิน (Land – linked) โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างประเทศไทยและจีนซึ่งลาวมีสถานะเป็นรัฐกั้นชน เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมต่อทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ด้วยปัญหาความยากจนที่สะสมมายาวนานทำให้การพัฒนาในทุกด้านต้องพึ่งพิงเงินทุนและขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศมาโดยตลอด ส่งผลให้การกำหนดนโยบายการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของเจ้าของทุนและหนึ่งในนั้น คือ ประเทศจีน ซึ่งได้อาศัยเส้นทาง R3A รวมถึงเส้นทางคู่ขนานอื่นอันได้แก่ แม่น้ำโขง รถไฟ และมอเตอร์เวย์สายใหม่ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง R3A ในรูปของเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวส่งผลให้ลาวกลายเป็นส่วนต่อขยายโครงการพัฒนาของจีนโดยปริยาย

บทที่ 5

ความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

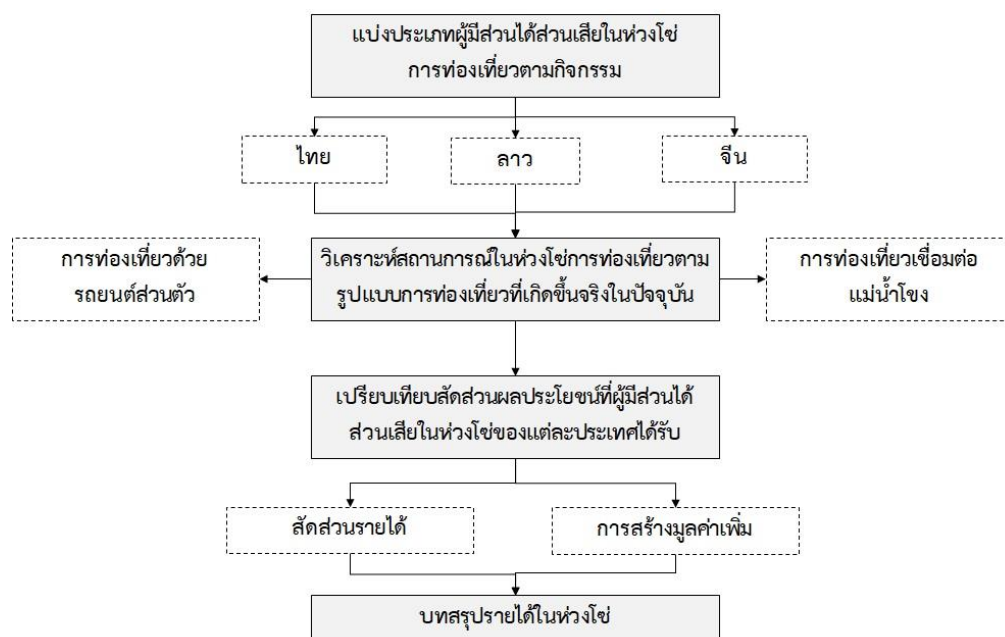
5.1 บทนำ

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีนักท่องเที่ยวจีนเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มใหญ่ที่สุดของการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ เมื่อพิจารณาจากนโยบายของทั้ง 3 ประเทศที่เส้นทาง R3A พาดผ่าน พบว่ามีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ นโยบายปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศ และกระจายความเจริญไปยังภาคตะวันตกของประเทศจีน ส่งผลให้ประชากรในภาคตะวันตกโดยเฉพาะอย่างยิ่งมณฑลยูนนานเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทาง R3A มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น อีกทั้งการขึ้นค่าแรงในประเทศ การส่งเสริมภาคบริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพักผ่อนหย่อนใจ ส่งผลให้ความต้องการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันประเทศไทยซึ่งให้ความสำคัญกับการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากต่างชาติมาอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินนโยบายการตลาดหลากหลายรูปแบบเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีน จึงทำให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจีน นอกจากนี้ การดำเนินนโยบายของลาวที่เน้นการเชื่อมต่อกับประเทศที่มีชายแดนติดกัน ตามยุทธศาสตร์ “จาก Land – locked สู่ Land – Linked” ส่งผลให้การท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีนเป็นไปได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น รายละเอียดดัง <รูป 5.1>



รูปที่ 5.1 นโยบายของจีน ลาว ไทยที่มีผลต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

สิ่งที่น่าสนใจของห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ คือ นโยบายทั้งสามประเทศมีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งโดยหลักการแล้วผู้ประกอบการของทั้งสามประเทศควรได้รับผลประโยชน์ในส่วนของตนและเกิดความร่วมมือในการท่องเที่ยวร่วมกัน แต่ในความเป็นจริงแล้ว ด้วยความต่างทั้งศักยภาพของผู้ประกอบการและการกำกับและส่งเสริมจากภาครัฐของแต่ละประเทศ ส่งผลให้เกิดการแทรกแซงจากผู้ที่มีศักยภาพมากกว่าและนำไปสู่การแข่งขันกันของผู้ประกอบการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว ดังนั้น การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันในบทนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาทั้งในมุมของภาคเอกชนและการกำหนดนโยบายจากภาครัฐ เพื่อให้การท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางทางการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน เกิดความร่วมมือระหว่างกัน และเป็น



รูปที่ 5.2 กรอบการวิเคราะห์ห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

รูปแบบการท่องเที่ยวที่สามารถแข่งขันกับการท่องเที่ยวในตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคอื่นหรือรูปแบบการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคตบนเส้นทางนี้

5.2 ห่วงโซ่คุณค่าบนเส้นทาง R3A

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวเป็นแนวทางเบื้องต้นสำหรับการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกิจกรรมของการท่องเที่ยว เนื่องจากการวิเคราะห์บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกกระบวนการของกิจกรรมการท่องเที่ยว ตั้งแต่การวางแผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวไปจนถึงการสิ้นสุดการเดินทางของนักท่องเที่ยว สำหรับเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ได้แก่ จีน ลาว และไทย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ทั้ง 3 ประเทศจึงมีบทบาทแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการสนับสนุนจากภาครัฐของแต่ละประเทศ ดังนั้น การศึกษาในส่วนนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของแต่ละประเทศ ซึ่งจะช่วยให้เห็นภาพรวมและบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางนี้ชัดเจนมากขึ้น โดยผลการศึกษาที่ได้สามารถนำไปวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3A และนำไปสู่แนวทางในการวางนโยบายเพื่อเพิ่มศักยภาพอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย

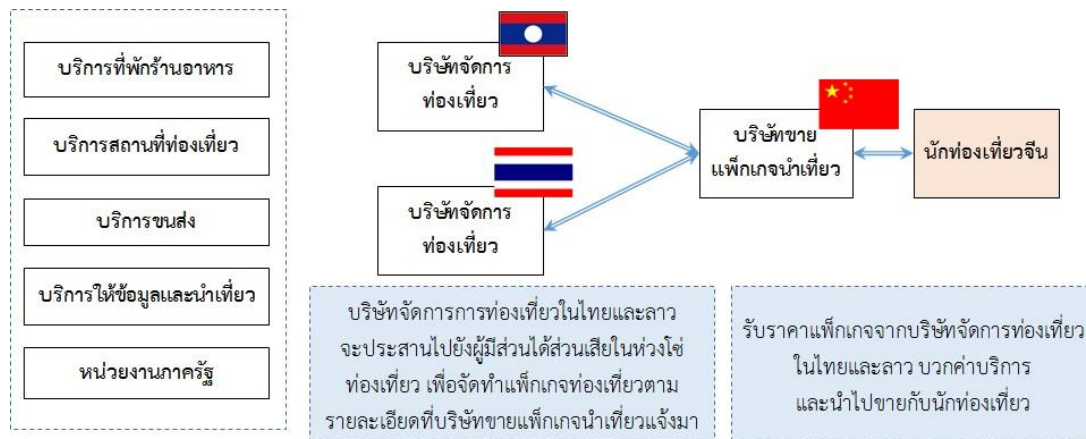
<รูปที่ 5.2> แสดงกรอบการวิเคราะห์ห่วงโซ่การท่องเที่ยว จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 ถึงบทที่ 4 พบว่า การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเข้าประเทศไทย โดยรูปแบบการท่องเที่ยวมีทั้งการท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนตัว และการท่องเที่ยวตามเรือเส้นทางแม่น้ำโขงเชื่อมต่อเส้นทาง R3A การวิเคราะห์อุปทานการท่องเที่ยวในบทนี้จึงเป็นการวิเคราะห์การท่องเที่ยวเฉพาะเข้าประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถส่วนตัวเข้ามาเที่ยวในประเทศไทย ทั้งในรูปแบบทัวร์คาราวาน และขับรถส่วนตัวมาท่องเที่ยวเอง

ตารางที่ 5.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	กิจกรรม	ประเทศ	รายได้
ทางตรง			
บริษัทขายแพ็คเกจนำเที่ยว (Travel Agency)	ขายแพ็คเกจให้กับนักท่องเที่ยว	จีน	ค่าส่วนต่างจาก ราคาขายแพ็คเกจ
บริษัทจัดการท่องเที่ยว (Tour Operators)	ทำหน้าที่จัดการการท่องเที่ยวตาม แพ็คเกจที่เสนอขายให้นักท่องเที่ยว โดยทำหน้าที่ประสานกับบริษัทขนส่ง โรงแรม ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว และมัคคุเทศก์ เพื่อส่งต่อไปยังบริษัท ขายแพ็คเกจ หรือ ในบางกรณีบริษัทขาย แพ็คเกจจะกำหนดแผนการท่องเที่ยว มาแล้วให้บริษัทจัดการท่องเที่ยวทำ หน้าที่ประสานงานต่อ	ไทย	ค่าบริการจัดการ
บริษัทขนส่ง	จัดพาหนะรับ – ส่ง นักท่องเที่ยว	ไทย/ลาว	ค่าบริการขนส่ง
โรงแรมและร้านอาหาร	บริการที่พักและอาหาร	ไทย	ค่าที่พักและอาหาร
สถานที่ท่องเที่ยว	บริการสถานที่ท่องเที่ยว	ไทย	ค่าเข้าสถานที่
บริการให้ข้อมูลและนำ เที่ยว (Guiding Services)	บริการนำเที่ยว และอำนวยความสะดวก สะดวกให้กับนักท่องเที่ยว	ไทย	ค่าบริการ/ค่าทิป
หน่วยงานภาครัฐ	เก็บค่าธรรมเนียมผ่านแดนต่างๆ/ ค่าธรรมเนียมการขนส่ง	ไทย/ลาว	ค่าธรรมเนียม
ทางอ้อม			
ร้านขายของที่ระลึก ผู้ผลิตอื่นๆ	จำหน่ายสินค้าและให้บริการที่ เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว	ไทย/ลาว	ค่าสินค้า/บริการ

5.2.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ท่องเที่ยว

<ตารางที่ 5.1> แสดงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบน
เส้นทางนี้ จำแนกตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นของการท่องเที่ยว พบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็น
ผู้ประกอบการท่องเที่ยวไทยเกือบทั้งหมด เนื่องจากประเทศไทยเป็นปลายทางของการท่องเที่ยวและ
นักท่องเที่ยวใช้ระยะเวลาส่วนใหญ่ในการท่องเที่ยวในประเทศไทย ต่างจากประเทศลาวซึ่งระหว่าง
เส้นทางทางไม่มีแหล่งที่น่าสนใจจึงเป็นเพียงทางผ่าน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเกี่ยวข้องกับการดำเนินการ
ด้านขนส่งเป็นหลัก สำหรับประเทศจีน บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากจีนมีเพียงส่วนเดียว คือ
บริษัทขายแพ็คเกจนำเที่ยว ซึ่งทำหน้าที่ในการขายแพ็คเกจนำเที่ยวให้นักท่องเที่ยวจีน



รูปที่ 5.3 แผนผังแสดงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีบทบาทสำคัญ ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวรูปแบบนี้ คือ บริษัทขายแพ็คเกจนำเที่ยว (Travel Agency) และบริษัทจัดการท่องเที่ยว (Tour Operators) เนื่องจากเป็นผู้กำหนดราคา การให้บริการท่องเที่ยวก่อนที่จะขายให้กับนักท่องเที่ยว โดยบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยทำหน้าที่เป็นตัวแทนหลักในการติดต่อประสานงานกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ทั้งหมดในประเทศไทย ได้แก่ บริษัทขนส่ง โรงแรมและร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว มัคคุเทศก์นำเที่ยว รวมถึงติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของรัฐเพื่อดำเนินพิธีการขออนุญาตให้นักท่องเที่ยวผ่านแดนเข้าประเทศไทย โดยจะรวบรวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดมากำหนดราคาแพ็คเกจ แล้วจึงส่งราคาให้กับบริษัทขายแพ็คเกจในประเทศจีนเพื่อรวมกับราคาจากบริษัทจัดการท่องเที่ยวในลาวที่ส่วนใหญ่จะทำหน้าที่ในการประสานงานกับบริษัทขนส่ง มัคคุเทศก์ และการดำเนินการเอกสารผ่านแดนในช่วงที่เดินทางผ่านลาว โดยหลังจากบริษัทขายแพ็คเกจท่องเที่ยวในจีนได้รับราคาจากผู้จัดการท่องเที่ยวจากไทยและลาวแล้ว จะบวกค่าบริหารจัดการต่างๆ แล้วจึงนำไปเสนอขายกับนักท่องเที่ยวจีน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวาน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการอิสระและมีความเป็นตัวของตัวเองสูง จึงอาจจัดทำแผนท่องเที่ยวที่ต้องการให้แก่วัฒนธรรมนักท่องเที่ยวในจีน ซึ่งเมื่อบริษัทในจีนได้รายละเอียดแล้วจะแจ้งไปยังบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยและลาวเพื่อประสานงานไปยังหน่วยต่างๆ ในห่วงโซ่ รายละเอียดดัง <รูปที่ 5.3> ซึ่งอาจเปรียบได้ว่า บริษัทขายแพ็คเกจเป็นหน้าร้าน ส่วนบริษัทจัดการท่องเที่ยวจะทำหน้าที่เป็นหลังร้านในการจัดรูปแบบการท่องเที่ยวต่างๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้ บริษัทจัดการท่องเที่ยว ถือว่ามีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ในห่วงโซ่การท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นหน่วยที่ติดต่อกับบริษัทขายแพ็คเกจนำเที่ยวโดยตรง และเป็นหน่วยงานหลักในการติดต่อประสานงานกับหน่วยต่างๆ ภายในประเทศ ดังนั้น หากบริษัทจัดการท่องเที่ยวของไทยเป็นบริษัทที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการไทยซึ่งไม่ใช่ตัวแทน (Nominee) ของผู้ประกอบการต่างชาติ อำนาจการต่อรองและการจัดการท่องเที่ยวภายในประเทศย่อมจะอยู่ในมือผู้ประกอบการไทย

5.2.2 ห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่สามารถเชื่อมกับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศ โดยเมื่อพิจารณาการท่องเที่ยวเข้า พบว่า การท่องเที่ยวที่ผ่านเส้นทางนี้ นอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีนแล้ว ยังสามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่งในประเทศลาวได้ เช่น หลวงพระบาง วังเวียง และนครหลวงเวียงจันทน์ หรือเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวทางเรือโดยแม่น้ำโขงได้ ซึ่งการท่องเที่ยวแต่ละรูปแบบสามารถแยกวิเคราะห์รูปแบบการท่องเที่ยวได้ดังนี้

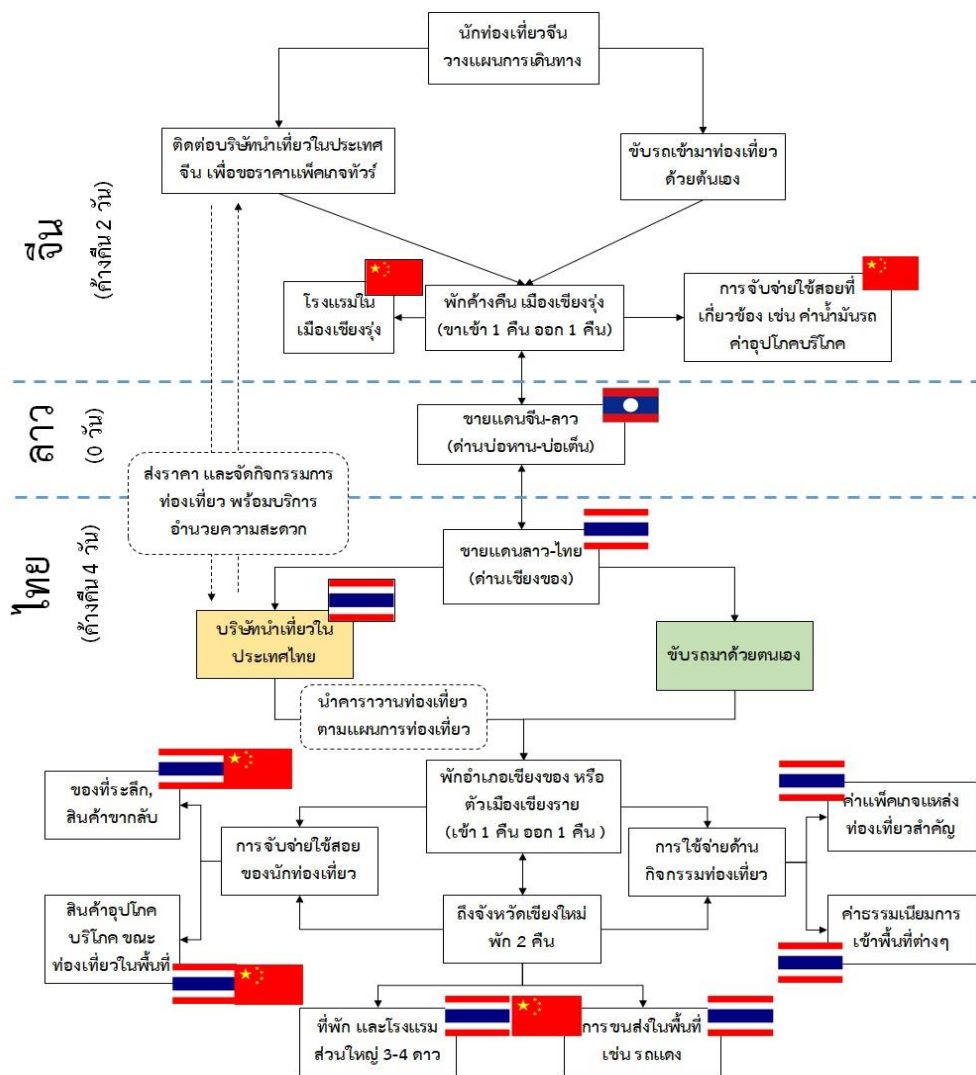
1) ห่วงโซ่การท่องเที่ยวของเส้นทาง R3A กรณีท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัว

การท่องเที่ยวรูปแบบนี้เป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมมากที่สุด โดยมีปลายทางการท่องเที่ยวที่จังหวัดเชียงใหม่ นักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถส่วนตัวตามเส้นทาง R3A แบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ แบบทัวร์คาราวาน ซึ่งผ่านการจัดการของบริษัทท่องเที่ยวในประเทศไทย และแบบอิสระที่ขับรถเข้ามาท่องเที่ยวเองโดยไม่ผ่านบริษัทท่องเที่ยว โดยทั้ง 2 ประเภทจะใช้เวลาท่องเที่ยวอยู่ในไทยประมาณ 4 – 5 วัน โดยวันแรกที่มาถึงจะพักที่อำเภอเชียงของ หรืออำเภอเมืองเชียงราย หลังจากนั้นจึงจะเดินทางต่อมายังจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งเป็นปลายทางหลักของการท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้

การท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ได้รับความนิยมอย่างมากจากนักท่องเที่ยวจีน จึงทำให้มีรถท่องเที่ยวจีนหลังไหลเข้ามายังประเทศไทยตามเส้นทาง R3A เป็นจำนวนมาก ทั้งที่ผ่านบริษัททัวร์และนักท่องเที่ยวอิสระ (FIT) ซึ่งในระยะแรกยังไม่มีการกำกับดูแลรถท่องเที่ยวเหล่านี้ จึงก่อให้เกิดผลกระทบในรูปของอุบัติเหตุและปัญหาต่อชุมชนท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดการต่อต้านรถนักท่องเที่ยวจีนจากชุมชนในจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย เป็นผลให้กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลการขนส่งทางบกในประเทศ จึงออกประกาศเพื่อจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามายังประเทศไทยอย่างเข้มงวด โดยรถท่องเที่ยวที่เข้ามายังประเทศไทยต้องผ่านบริษัทจัดการท่องเที่ยวในไทยเท่านั้น อีกทั้งต้องทำใบขับขี่ชั่วคราว ประกันภัย ตรวจสุขภาพผู้ขับขี่ และอบรมกฎระเบียบจราจร ซึ่งในการขออนุญาตนำรถเข้ามาในประเทศไทยแต่ละครั้งต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการทั้งหมดอย่างน้อย 1 เดือน

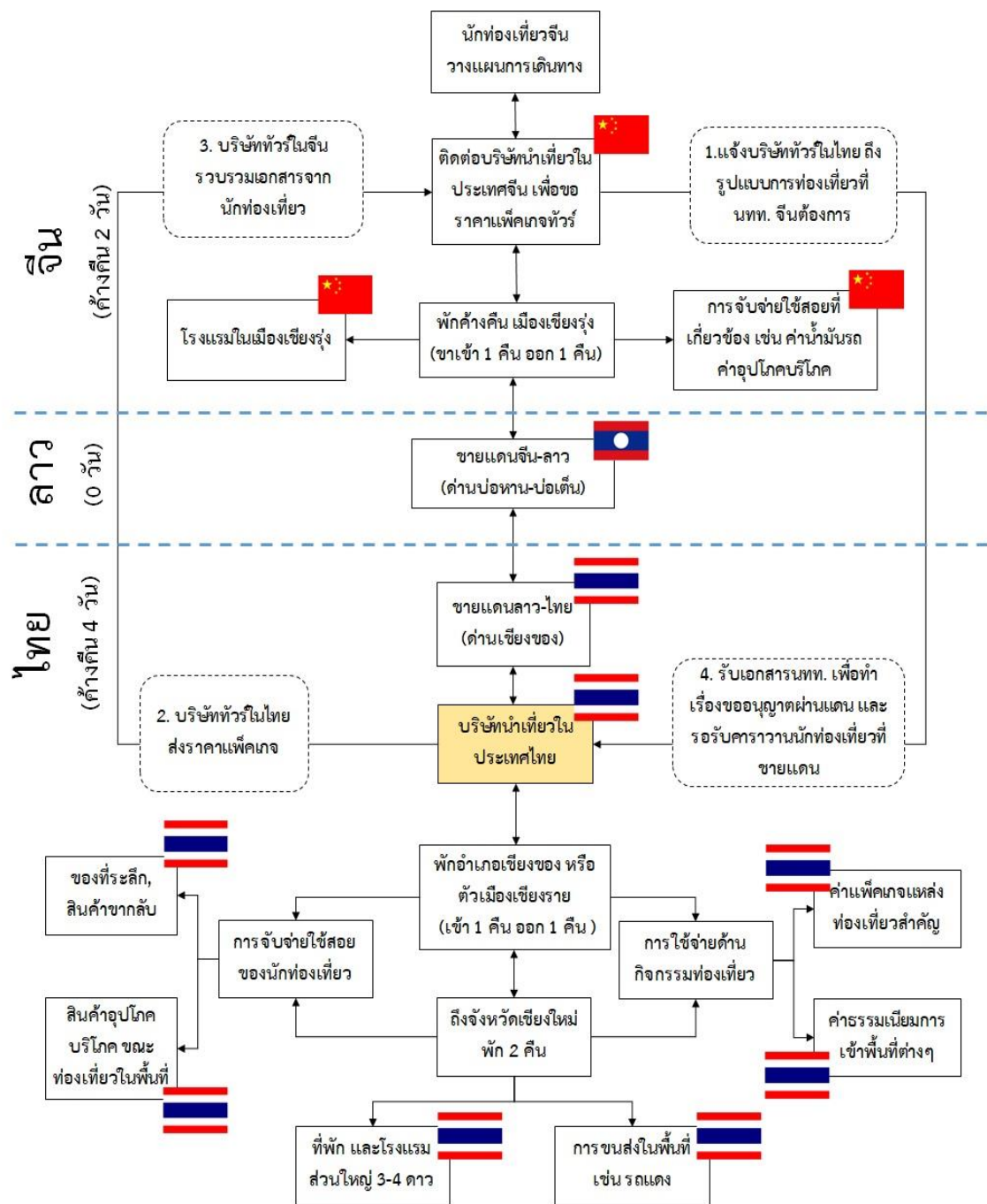
<รูปที่ 5.4> แสดงแผนภาพผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการขับรถเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทยก่อนประกาศของกรมการขนส่งทางบก จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวแบบอิสระ (FIT) ซึ่งการท่องเที่ยวโดยไม่ผ่านบริษัทท่องเที่ยว ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้เป็นของผู้ประกอบการไทยทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนประเภทนี้สามารถเลือกพักโรงแรม ตลอดจนร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก โดยผ่านแอปพลิเคชัน หรือ บริษัทจัดการท่องเที่ยวที่เป็นตัวแทน (Nominee) จีน หรือนายหน้าท่องเที่ยวที่เป็นชาวจีนซึ่งอาศัยช่องว่างทางกฎหมายเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของไทย ซึ่งสิ่งเหล่านี้แม้ภาครัฐของไทยจะพยายามเข้มงวดกวดขัน แต่เป็นการยากที่จะตรวจสอบและควบคุมได้

<รูปที่ 5.5> แสดงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่หลังจากประกาศของกรมการขนส่งทางบก พบว่านักท่องเที่ยวอิสระไม่สามารถเข้ามาได้อีกต่อไป เนื่องจากได้กำหนดรถท่องเที่ยวที่เข้ามาต้องผ่านบริษัทจัดการท่องเที่ยวเท่านั้น ซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการในห่วงโซ่การท่องเที่ยวไทยได้รับผลประโยชน์มากขึ้น และลดปัญหาด้านจราจรและสิ่งแวดล้อมที่เกิดกับชุมชน อีกทั้ง กฎระเบียบดังกล่าวยังช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถของคนไทย เพราะต้องทำ พรบ.คุ้มครองบุคคลที่ 3 และประกันภัยรถยนต์



รูปที่ 5.4 โซ่อุปทานการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวตามเส้นทาง R3A ในไทย ก่อนประกาศกรมการขนส่งทางบก

และประกันอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ประกาศดังกล่าวยังเป็นการป้องกันการเข้ามาแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนในห่วงโซ่การท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งด้วย เนื่องจากบริษัทจัดการท่องเที่ยวของไทยเป็นผู้จัดการที่พัก ร้านอาหาร ตลอดจนกิจกรรมการท่องเที่ยวต่างๆ โดยตรง และจัดการให้กับพันธมิตรทางการค้าที่เป็นของคนไทยทั้งหมด ส่งผลให้บทบาทของนายหน้าท่องเที่ยวที่เป็นชาวจีนในห่วงโซ่ หรือที่פקักผิดกฎหมายผ่านแอปพลิเคชันที่ขายให้กับนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้หายไป



รูปที่ 5.5 โซลูชันการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวตามเส้นทาง R3A ในไทย
หลังประกาศกรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ตาม ประกาศของกรมการขนส่งทางบกจะช่วยจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาตามเส้นทาง R3A และทำให้ผลประโยชน์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นมีความชัดเจนกับผู้ประกอบการไทยมากขึ้น แต่ขณะเดียวกันระยะเวลาในนำรถเข้ามาในประเทศไทยที่ต้องใช้ระยะเวลาการดำเนินการจัดเตรียมเอกสารในฝั่งและการดำเนินการการขออนุญาตนำรถเข้ามาในประเทศไทยรวมกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

ระยะเวลาดังกล่าวไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวแบบคาราวาน กล่าวคือ การท่องเที่ยวด้วยรถส่วนตัววัตถุประสงค์หลัก คือ การเดินทางเป็นครอบครัว จึงเป็นการยากมาในการวางแผนเดินทางพร้อมกันทั้งครอบครัว อีกทั้งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน มีการวางแผนในระยะเวลาที่สั้น เป็นผลให้จำนวนรถที่ขับเข้ามามีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่องจนเกือบจะเป็นศูนย์ และส่งผลกระทบต่อการรายได้ของผู้ประกอบการตลอดห่วงโซ่การท่องเที่ยวของไทย ในขณะเดียวกัน นักท่องเที่ยวจีนก็แก้ปัญหาด้วยการขับรถไปท่องเที่ยวในลาวแทน โดยใช้เส้นทาง หลวงน้ำทา-หลวงพระบาง-วังเวียง-นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งมีความยุ่งยากน้อยกว่าและมีราคาต่ำกว่าการมาขับรถมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

2) ห่วงโซ่ท่องเที่ยวของเส้นทาง R3A กรณีเชื่อมต่อแม่น้ำโขง

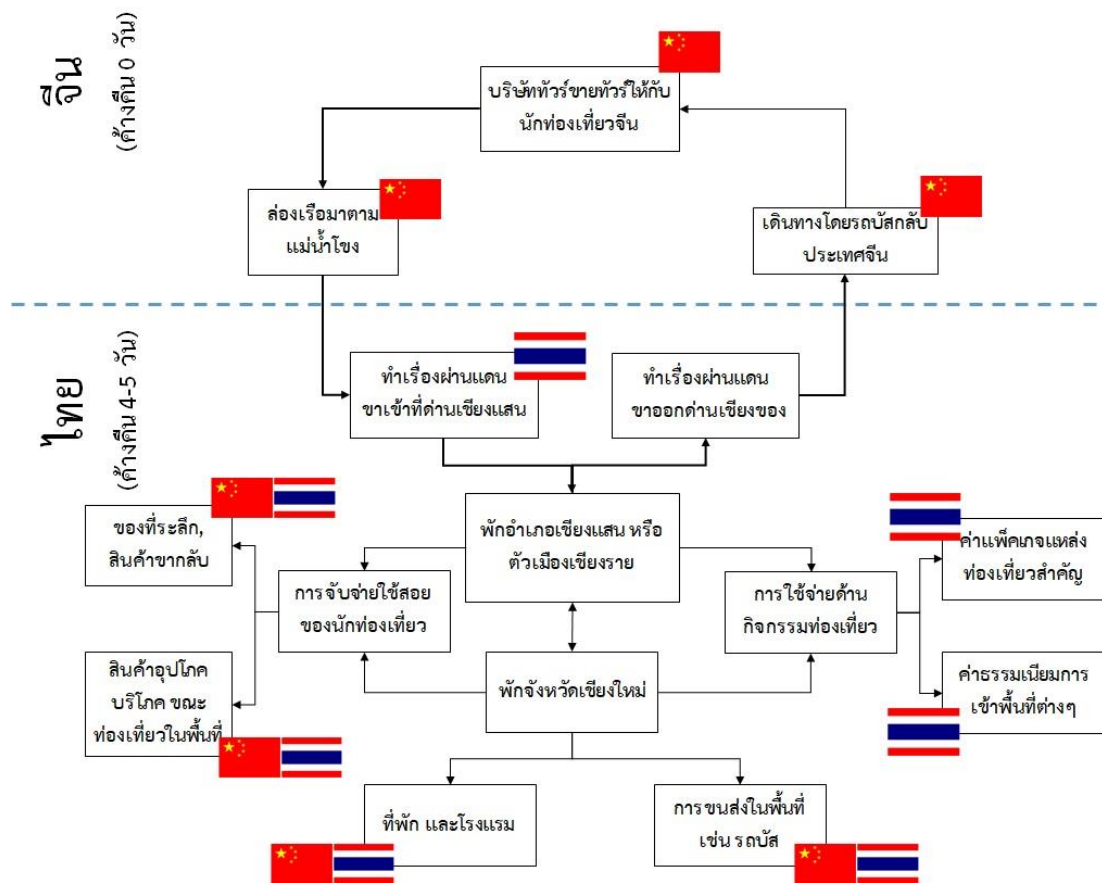
การท่องเที่ยวรูปแบบนี้ นักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้ามาประเทศไทยโดยทางเรือมาตามแม่น้ำโขง โดยลงเรือที่ทำเรือกวานเหล่ย์ เมืองเชียงรุ่ง ในเขตปกครองตนเองชนชาติไทยสิบสองปันนามายังท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง หลังจากทำเรื่องพิธีการผ่านแดนที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสนแล้ว จะโดยสารรถบัสเพื่อท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย และต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่ และกลับออกไปโดยรถบัสตามเส้นทาง R3A ที่อำเภอเชียงของ ระยะเวลาที่ใช้ท่องเที่ยวประมาณ 4 – 5 วัน

<รูปที่ 5.6> แสดงห่วงโซ่การท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขงเชื่อมต่อกับเส้นทาง จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า เป็นรูปแบบที่ประเทศไทยมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลประโยชน์ในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับกรณีท่องเที่ยวโดยรถส่วนตัวหรือทัวร์คาราวาน ทั้งนี้เพราะ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่มีแนวโน้มที่จะถูกแทรกแซงในห่วงโซ่ได้ง่ายที่สุด เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีบริษัทท่องเที่ยวที่บริหารจัดการท่องเที่ยวลักษณะนี้โดยเฉพาะ ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงที่ผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาแทรกแซงตั้งแต่ การกำหนดราคาและการขายแพ็คเกจ การให้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวโดยรถโดยสารในประเทศไทย ที่พัก และร้านอาหาร ทั้งนี้ แม้ว่าในแม่น้ำโขงจะมีเรือของไทยที่ให้บริการโดยสารท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ แต่ก็ไม่สามารถทำการแข่งขันได้ เนื่องจากผู้ประกอบการจีนที่ให้บริการอยู่นั้นมีเครือข่ายธุรกิจตลอดทั้งห่วงโซ่ ทั้งในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดเชียงราย

อย่างไรก็ตาม การท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ ปัจจุบันยังไม่ได้ได้รับความนิยมมากนัก เนื่องจากการเดินทางทางเรือใช้เวลาไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง ระหว่างทางไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถแวะจอดได้ อีกทั้งทัศนียภาพไม่น่าสนใจ สองข้างทางเป็นแต่ป่าเขา ไม่มีชุมชนและบ้านเรือน หากกลับตามเส้นทาง R3A ก็ประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกัน ในด้านผู้ประกอบการก็ประสบปัญหาที่สำคัญ คือ ไม่มีผู้โดยสารกลับ ทำให้ต้องตีเรือเที่ยวเปล่ากลับ ซึ่งไม่คุ้มทุนในการให้บริการ

5.2.3 ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A เป็นการท่องเที่ยวที่ผ่าน 3 ประเทศ โดยเริ่มต้นในจีนตอนใต้ ผ่านประเทศลาว และมีปลายทางในประเทศไทย การวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจึงแสดงถึงภาพรวมของการเที่ยวในเส้นทางนี้ว่าในแต่ละประเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับประโยชน์หรือสัดส่วนของรายได้มากน้อยเพียงใด การวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจึงเป็นเปรียบเทียบระหว่างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ที่เกิดขึ้นในแต่ละห่วงโซ่การท่องเที่ยว



รูปที่ 5.6 ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A กรณีเชื่อมต่อกับแม่น้ำโขง

เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจน การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะวิเคราะห์จากรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับนิยามมากที่สุด ได้แก่ การท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวรูปแบบทัวร์คาราวาน เนื่องจากเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยังคงให้บริการอยู่และมีข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์การท่องเที่ยวรูปแบบอื่นในเส้นทางนี้ได้

1) แพคเกจการท่องเที่ยว

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามและการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งสามประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชน พบว่าราคาแพคเกจที่เสนอขายให้กับนักท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวผ่านบริษัทท่องเที่ยว ประกอบด้วยที่พักระดับ 4 – 5 ดาว อาหาร รถนำขบวน มัคคุเทศก์ ค่าเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยว ค่าประกันภัยและเอกสารการผ่านแดนต่างๆ โดยแพคเกจที่นิยมมากที่สุด ได้แก่ แพคเกจ 1 คนหมิง/เชียงรุ่ง – เชียงใหม่ ระยะเวลา 6 วัน 5 คืน ราคาประมาณ 60,000 บาทต่อคน (1 คน 2 คน) โดยจุดเริ่มต้นของคาราวานอาจอยู่ที่คุนหมิงหรือเชียงรุ่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับที่ตั้งของบริษัทจัดการท่องเที่ยวหรืออาจตามมาสมทบชายแดนลาว – จีนที่บ่อหาน รายละเอียดแพคเกจดังแสดงใน <ตารางที่ 5.2>

ตารางที่ 5.2 ราคาแพ็คเกจท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวบนเส้นทาง R3A

หน่วย: บาท

ประเภทแพ็คเกจท่องเที่ยว	ราคาแพ็คเกจ/ เที่ยว/คัน
แพ็คเกจ 1: รถยนต์: คุณหมิง/เชียงใหม่ – เชียงใหม่ (6 วัน 5 คืน)	60,000
แพ็คเกจ 2: รถยนต์: คุณหมิง/เชียงใหม่ – เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน (7 วัน 6 คืน)	62,000
แพ็คเกจ 3: รถยนต์: คุณหมิง/เชียงใหม่ – หลวงพระบาง – หนองคาย – กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (15 วัน 14 คืน)	120,000
แพ็คเกจ 4: รถยนต์: คุณหมิง/เชียงใหม่ – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์ (4 วัน 3 คืน)	24,000

หมายเหตุ: ราคาสำหรับ 2 คน ต่อรถยนต์ 1 คัน สีเหลืองน่าจะตัดทิ้ง

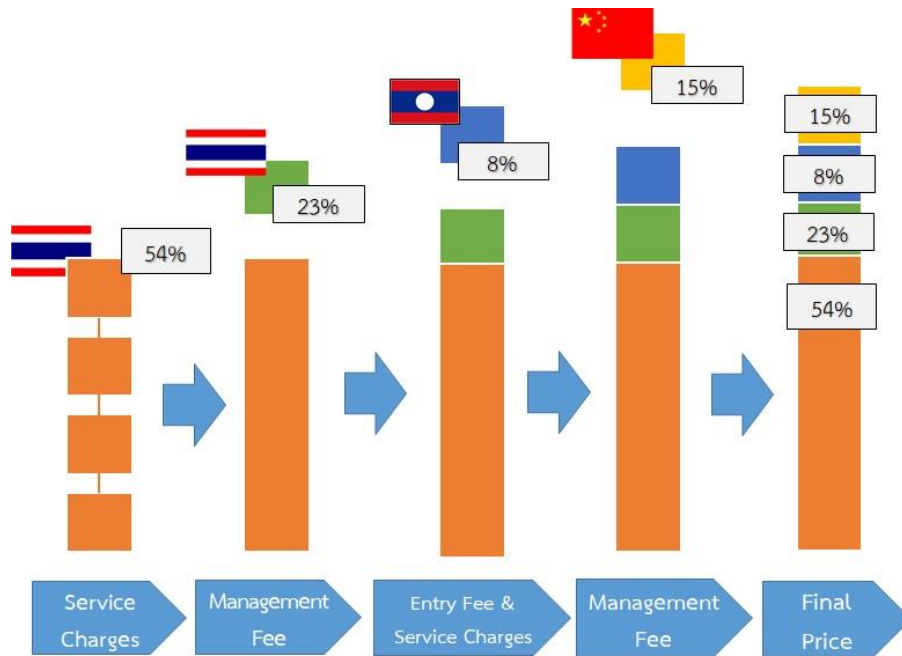
ราคาแพ็คเกจไม่รวมค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาถึงจุดนัดพบ

สำหรับแพ็คเกจที่ 2 – 3 ได้รับความนิยมน้อยกว่าแพ็คเกจที่ 1 เนื่องจากใช้เวลานานกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง แพ็คเกจที่ 3 นิยมเฉพาะนักท่องเที่ยวฐานะดีที่อยู่ในวัยเกษียณ หรือที่อยู่ในวัยทำงาน ซึ่งอยู่ในตำแหน่งที่สูง จึงสามารถใช้เวลาท่องเที่ยวได้เป็นระยะเวลานาน และในบางครั้งจะมีการขยายเส้นทางการท่องเที่ยวออกไปยังจังหวัดสุโขทัย พัทธยา หรือ นครสวรรค์ สำหรับแพ็คเกจที่ 4 ถือว่าเป็นแพ็คเกจที่กำลังได้รับความนิยมอย่างมาก เป็นผลมาจากประกาศของกรมการขนส่งทางบกเพื่อจัดระเบียบรถยนต์ส่วนตัวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนเปลี่ยนเส้นทางไปท่องเที่ยวในประเทศลาวแทน โดยช่วงที่นิยมมาท่องเที่ยวเป็นช่วงวันหยุดยาวของประเทศจีน ได้แก่ ตรุษจีน ในเดือนมกราคมหรือกุมภาพันธ์ ซึ่งมีวันหยุดประมาณ 7 – 10 วัน และวันชาติช่วง 1 – 10 ตุลาคม

2) สัดส่วนรายได้

ในการวิเคราะห์จะใช้แพ็คเกจที่ 1 ซึ่งเป็นแพ็คเกจที่ได้รับความนิยมและเป็นแพ็คเกจหลักที่ขายให้กับนักท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนตัวมาวิเคราะห์สัดส่วนรายได้ที่แต่ละหน่วยได้รับ พบว่า ราคาขายแพ็คเกจในตลาดอยู่ที่ 60,000 บาท ผู้ประกอบการไทย ลาว และจีน จะได้ส่วนแบ่ง 46,000 5,000 และ 9,000 บาท ตามลำดับ โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนที่เกิดขึ้นพบว่า ผู้ประกอบการไทยมีสัดส่วนรายได้ทั้งหมดจากราคาขายแพ็คเกจเท่ากับ ร้อยละ 77 ในจำนวนนี้ร้อยละ 55 เป็นรายได้ที่เกิดขึ้นกับภาคการบริการต่างๆ ของไทย ได้แก่ ที่พักร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว บริษัทขนส่ง และบริษัทนำเที่ยวหรือมัคคุเทศก์ และอีกร้อยละ 23 เป็นรายได้ของบริษัทจัดการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยค่าบริการจัดการค่าดำเนินการผ่านแดนและประกันภัย สำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศจีนนั้นมีส่วนแบ่งรายได้ประมาณ ร้อยละ 15 โดยมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญ ได้แก่ ค่าบริหารจัดการเอกสาร ค่าประชาสัมพันธ์และการตลาด ทั้งนี้บริษัทท่องเที่ยวจีนมีค่าประชาสัมพันธ์อยู่ที่ประมาณ 2,500 บาท (500 หยวน) ต่อกลุ่มคาราวาน รายละเอียดแสดงใน <รูปที่ 5.7> และ <ตารางที่ 5.3>¹

¹ สัมภาษณ์ แก้ว, รองผู้จัดการ บริษัท Yunnan Banna Panda International Travel Service จำกัด, 14 สิงหาคม 2560.



รูปที่ 5.7 สัดส่วนรายได้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A รูปแบบคาราวาน

ตารางที่ 5.3 สัดส่วนรายได้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A

กิจกรรม/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	รายได้	สัดส่วนรายได้
การขนส่ง ที่พักและร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยวบริการนำเที่ยว	32,000	ร้อยละ 54
บริษัทจัดการท่องเที่ยว (รวมค่าประกันภัย บริการและเอกสารผ่านแดน)	14,000	ร้อยละ 23
บริการภาครัฐและเอกชน (ค่าผ่านแดน, โก้ด อื่นๆ) ในลาว	5,000	ร้อยละ 8
บริษัทขายแพ็คเกจนำเที่ยวในจีน	9,000	ร้อยละ 15
รวม	60,000	ร้อยละ 100

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายทางอ้อม ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในการซื้อสินค้าและบริการที่นอกเหนือจากที่แพ็คเกจกำหนดไว้ เช่น ค่าโดยสารรถสาธารณะ ค่าอาหารมื้อที่ไม่รวมอยู่ในแพ็คเกจ ของที่ระลึก ของฝาก สินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อนำกลับ พบว่า นักท่องเที่ยวมีการใช้จ่ายเฉลี่ยมากถึง 100,000 บาทต่อคนต่อเที่ยว² ซึ่งหมายความว่าประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวคาราวานรูปแบบนี้มากกว่า 1 แสนบาทต่อคนต่อเที่ยว ในทำนองเดียวเมื่อพิจารณาคาราวานเส้นทางอื่นๆ พบว่ามีลักษณะไปในทำนองเดียวกัน คือ ยังมีระยะเวลาการท่องเที่ยวในไทยมากเท่าไร ก็ยิ่งทำให้ผู้ประกอบการในห่วงโซ่ท่องเที่ยวในประเทศไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น

² สัมภาษณ์ เตชา พิทักษ์วารี, ผู้จัดการบริษัท เงินเหว่ย จำกัด, 13 ตุลาคม 2560

5.3 บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่

ผลการวิเคราะห์ห่วงโซ่ข้างต้น แสดงให้เห็นว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของแต่ละประเทศมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน และในความสัมพันธ์ที่กล่าวนี้ นำไปสู่สัดส่วนรายได้ที่แตกต่างกันตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนดังกล่าวสามารถเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่เปลี่ยนแปลง โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอำนาจผูกขาดหรือความสามารถในการแข่งขันในห่วงโซ่มากกว่าจะทำการแทรกแซงบทบาทของผู้ที่อ่อนแอกว่าเพื่อช่วงชิงสัดส่วนรายได้ในห่วงโซ่ ดังนั้น การวิเคราะห์ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ และปัจจัยที่ส่งผลต่อสัดส่วนรายได้ที่เกิดขึ้น โดยทำการวิเคราะห์แยกตามประเทศ ดังนี้

5.3.1 จีน : ก้าวอย่างบน R3A

นับตั้งแต่ที่จีนได้เปิดประเทศและปฏิรูประบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การปรับเปลี่ยนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลให้คนจีนมีรายได้และฐานะดีขึ้น รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในต่างประเทศ ตามนโยบาย “ก้าวออกไป” ซึ่งเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์หนึ่งตามนโยบายนี้ การก้าวออกไปของคนจีนเพื่อท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เป็นเพียงผลพลอยได้จากนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีน อย่างไรก็ตาม ก้าวอย่างออกมาของคนจีนไม่ใช่เฉพาะการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังมีผู้ประกอบการจีนยังมีบทบาทอย่างมากต่อการจัดการการท่องเที่ยวในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A อีกทั้งผู้ประกอบการส่วนหนึ่งยังแอบแฝงมากับการท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาสินค้าและการลงทุนในด้านอื่น ๆ

ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีน ถือว่าเป็น สิ่งคุกคาม (Threat) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เป็นอย่างมาก เนื่องจากการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวขาออกจากประเทศจีน โดยหลักการแล้วผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ควรเป็นของประเทศที่เป็นปลายทางของการท่องเที่ยว ได้แก่ ไทย และลาว อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนซึ่งมีความสามารถและทักษะทางการค้าสูงกว่า อีกทั้งได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐทั้งด้านการเงินและข้อมูล จึงอาศัยช่องว่างและความไม่ชัดเจนของกฎหมายเข้ามาแทรกแซงและยึดครองส่วนต่างๆ ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวในประเทศปลายทาง

แม้ว่ายุทธศาสตร์ของจีนจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมให้คนจีนออกไปเที่ยว หรือให้ผู้ประกอบการจีนออกไปประกอบธุรกิจการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้โดยตรง แต่เมื่อพิจารณารอบด้านพบว่า รัฐบาลจีนได้ให้การสนับสนุนผู้ประกอบการทางอ้อม เช่น การให้เงินสนับสนุนสมาคมการค้าเงินที่อยู่ในไทยและลาว เพื่อให้ผู้ประกอบการจีนที่ออกไปประกอบธุรกิจสามารถทำการกู้ยืมได้สะดวก หรือการตั้งกงสุลจีนในเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญต่างๆ เพื่อใช้เป็นกระบอกเสียงกับผู้ประกอบการจีน หากเกิดปัญหาขึ้น นัยยะดังกล่าวจึงทำให้ผู้ประกอบการจีนมีความได้เปรียบทั้งการระดมเงินทุน และการขอความช่วยเหลือหากเกิดปัญหาขึ้นกับการดำเนินธุรกิจหรือการถูกคนในพื้นที่เอาเปรียบ ความได้เปรียบที่กล่าวถึงถูกใช้เพื่อสร้างโอกาสในการเข้าไปแข่งขันในห่วงโซ่การท่องเที่ยวได้ของผู้ประกอบการในพื้นที่

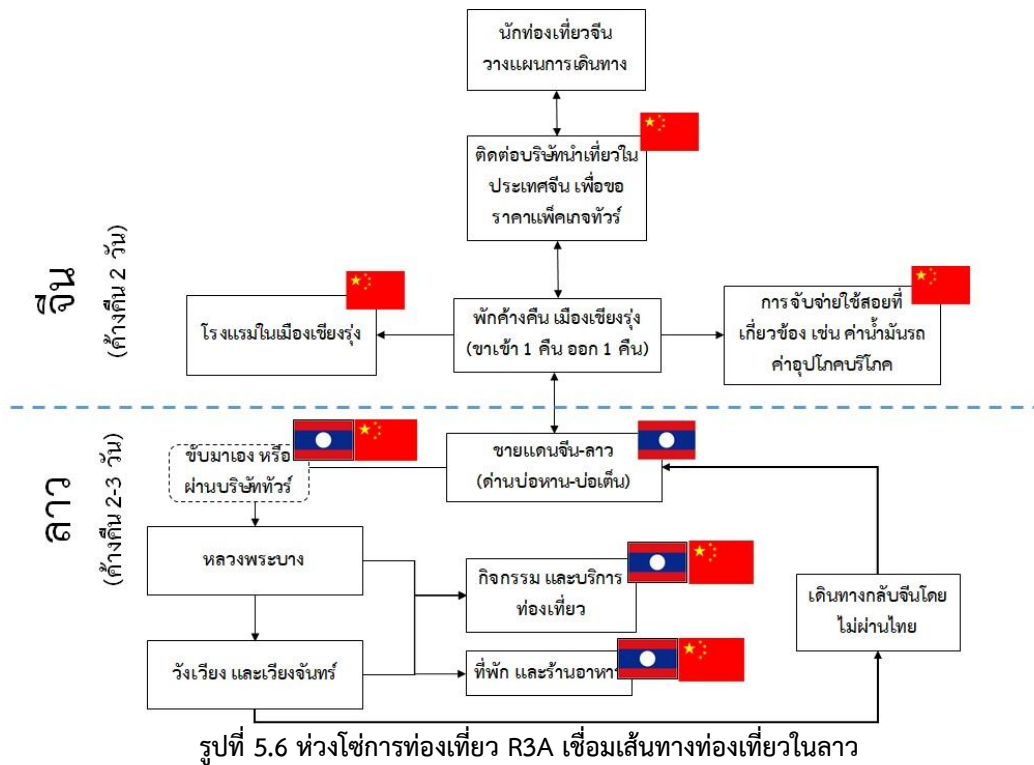
5.3.2 ลาว : เชื่อมต่อหรือต่อขยาย

จากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลแต่มีพรมแดนพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มแม่น้ำโขง 5 ประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ “จาก Land Locked สู่ Land – Linked” ลาวได้ปรับเปลี่ยนบทบาทเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและแม่น้ำโขง ทั้งนี้เงินลงทุนในการพัฒนาเส้นทางหรือโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ลาวอาศัยจากการกู้ยืมจากต่างประเทศเป็นหลัก เช่น จีน ไทย หรือ ญี่ปุ่น ผลที่ตามมา คือ ทิศทางในการพัฒนาของลาวจึงต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือยุทธศาสตร์ของประเทศผู้ให้กู้เป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทาง R3A ซึ่ง จีนเป็นผู้ลงทุนทั้งทางถนนและรถไฟ

การพึ่งพิงเงินกู้ยืมจากต่างประเทศ ส่งผลให้ลาวไม่สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องจากประเทศผู้ให้กู้ส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับประเทศต้นทางและปลายทางเป็นสำคัญ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นการก่อสร้างเพียงถนนเพื่อเชื่อมต่อกันเท่านั้น การพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่ระหว่างทางจึงถูกมองข้ามไปในสายตาประเทศผู้ให้กู้ ส่งผลให้ลาวมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว้น้อยมาก ทั้งการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว บุคลากร หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เนื่องจากจะต้องใช้เงินงบประมาณของลาวเองในการพัฒนา อย่างไรก็ตาม ลาวยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจึงเปิดรับเงินลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยอนุญาตให้บริษัทต่างชาติถือหุ้นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของลาวได้สูงสุดร้อยละ 70 และโรงแรมได้ถึงร้อยละ 100 จึงทำให้ที่พักและร้านอาหารต่างๆ มีนักลงทุนจากต่างชาติเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในหัวเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญต่างๆ เช่น เมืองหลวงพระบาง

<รูปที่ 5.6> แสดงห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A ในประเทศลาวเชื่อมต่อเมืองหลวงพระบาง พบว่าผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนได้เข้าไปแทรกแซงทุกหน่วยในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของลาว ทั้งบริษัทจัดการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยวตลอดจนบริการต่างๆ ผลที่ตามมา คือ บริษัทจัดการท่องเที่ยวสัญชาติจีนในลาว ทำหน้าที่นายหน้าในการให้บริการท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวจีน อีกทั้งนักท่องเที่ยวจีนต่างเลือกใช้บริษัทที่ถือหุ้นส่วนใหญ่โดยผู้ประกอบการจีน เนื่องจากสามารถต่อรองราคาและไม่มีอุปสรรคในการสื่อสาร ส่งผลให้รายได้ส่วนใหญ่อยู่ในมือผู้ประกอบการจีน³ ปัจจุบันรายได้ที่เป็นของลาวโดยแท้มีเพียงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับการขออนุญาตผ่านแดนซึ่งมีมูลค่าประมาณ 5,000 บาท ต่อทริปต่อคน หรือคิดสัดส่วนร้อยละ 8 เท่านั้น

³ สัมภาษณ์ กงจักร พันธสมบัติ และผาสุก วันสวัสดิ์ ประธาน และสมาชิกสมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง, 16 สิงหาคม 2560.



นอกจากนี้การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่ลาวใช้เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างกว้างขวางแบบก้าวกระโดด เช่นเดียวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเขตเศรษฐกิจยังคงอาศัยทุนต่างชาติเป็นหลัก ในจำนวนนี้มีเขตเศรษฐกิจเพื่อการท่องเที่ยว 2 แห่ง ซึ่งนอกจากจะตั้งอยู่บนเส้นทาง R3A แล้ว ยังตั้งอยู่ในปลายสุดท้ายสองด้านบนเส้นทาง R3A ได้แก่ บ่อเต็น (ชายแดนลาว – จีน) และต้นผึ้ง (ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง ตรงข้ามบ้านสบรวก อำเภอเชียงแสน และห่างจากเมืองห้วยทราย กับลาว – ไทย 56 กิโลเมตร) อีกทั้งลงทุนโดยผู้ประกอบการจีนโดยมีรัฐบาลจีนสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางอากาศ และทางแม่น้ำโขง ส่งผลให้ลาวกลายเป็นส่วนต่อขยายการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนบนเส้นทางแบบเบ็ดเสร็จ และนับเป็นสิ่งที่คุกคามต่อการท่องเที่ยวทั้งของลาวและไทยบนเส้นทาง R3A ที่สำคัญในอนาคต

5.3.3 ไทย : วิฤตบนโอกาส

ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ของนักท่องเที่ยวจีน และเป็นประเทศที่มีสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวแบบคาราวานบนเส้นทางนี้มากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดสัดส่วน คือ ผู้เกี่ยวข้องที่อยู่ทั้งในนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ดังนี้

1) ศักยภาพของผู้ประกอบการในห่วงโซ่

ผู้ประกอบการในห่วงโซ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทจัดการท่องเที่ยวแบบคาราวานของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูง กล่าวคือ มีทักษะด้านภาษาจีนสามารถสื่อสารกับผู้ประกอบการจีนได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังมีความสามารถในการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และความร่วมมือกันระหว่าง

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ที่เข้มแข็ง ทั้งหมดที่กล่าวมานี้ทำให้ผู้ประกอบการจีนซึ่งมักจะใช้เรื่องความพร้อมของบุคลากรเป็นข้ออ้างเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่คุณค่าไม่สามารถเข้าแทรกแซงได้โดยง่าย

2) บทบาทของรัฐกับพัฒนาการท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยมาว่าครึ่งศตวรรษ ดังจะเห็นได้จากการบรรจุการพัฒนาการท่องเที่ยวไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึงฉบับปัจจุบัน การท่องเที่ยวได้รับการสอดแทรกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในประเทศรวมถึงการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ อีกทั้งได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรที่รับผิดชอบในการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการพัฒนากำลังคนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทและบริบทของการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ความสำเร็จด้านการท่องเที่ยวยังเป็นผลมาจากประสบการณ์ด้านการตลาดซึ่งมีมาอย่างยาวนาน นับตั้งแต่เอกสารประชาสัมพันธ์ฉบับแรกได้ถูกเผยแพร่ออกไปยังต่างประเทศใน พ.ศ. 2467 จนกระทั่งถึงปัจจุบันรวมระยะเวลากว่า 90 ปี

3) ความเข้มแข็งขององค์กรท้องถิ่น

ปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่การท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ยาก คือ ความเข้มแข็งขององค์กรท้องถิ่น ซึ่งหมายรวมถึงผู้ประกอบการ องค์กรวิชาชีพการรวมกลุ่มกันอย่างเข้มแข็งในการสอดส่องดูแลและติดตามความเคลื่อนไหวของผู้ประกอบการต่างชาติที่มีแนวโน้มที่จะเข้ามาแทรกแซงห่วงโซ่การท่องเที่ยวอันจะทำให้ผู้ประกอบการไทยและรัฐสูญเสียผลประโยชน์ นอกจากนี้ภาคเหนือของประเทศไทยซึ่งมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง มีความเข้มแข็งด้านวัฒนธรรม ซึ่งนับเป็นจุดขายด้านการท่องเที่ยวที่โดดเด่นของภาคเหนือ ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวในปัจจุบันได้ให้ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น จึงทำให้ชุมชนในท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญในการในการปกป้องรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยว

แม้ว่าไทยจะได้ประโยชน์สูงสุดในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A แต่ปัจจุบันต้องหยุดชะงักลง เป็นผลมาจากรถท่องเที่ยวจีนซึ่งเข้ามาจำนวนมากโดยขาดการควบคุมก่อให้เกิดผลกระทบภายนอกต่อท้องถิ่น จนเป็นเหตุให้กรมการขนส่งทางบกต้องออกมาตรการเพื่อจัดระเบียบรถท่องเที่ยวเหล่านี้ ซึ่งในด้านหนึ่งเป็นผลดีต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยว เพราะการจำกัดให้เฉพาะรถท่องเที่ยวที่เข้ามาต้องผ่านบริษัทท่องเที่ยวของไทยเท่านั้น ทำให้รถของนักท่องเที่ยวอิสระไม่สามารถเข้ามาได้ ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้สนับสนุนทางอ้อมให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนสามารถเข้ามาแทรกแซงในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของไทยตามเส้นทางนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้นิยมใช้แอปพลิเคชันในการค้นหาข้อมูลที่ปัก จึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการจีนสามารถดำเนินการตลาดได้โดยตรงกับนักท่องเที่ยวจีน ดังนั้น แม้จำนวนนักท่องเที่ยวที่ขับรถเข้ามาเป็นจำนวนมากก็ไม่สามารถยืนยันได้ว่ารายได้ที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการในห่วงโซ่การท่องเที่ยวของไทย⁴

⁴ สัมภาษณ์ คุณกันขล รัตนพฤกษ์, ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัทท่องเที่ยวแบบคาราวาน, 13 มิถุนายน 2560.

ในขณะเดียวกันมาตรการของกรมการขนส่งทางบกที่เข้มงวดและใช้ระยะเวลาดำเนินการที่มากเกินไปได้กลับทำให้นักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานไม่สามารถดำเนินการได้ ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ในมุมมองกลับกันประเทศไทยควรใช้โอกาสนี้ ในการทบทวนแผนนโยบายต่างๆ ตลอดจนเตรียมการพัฒนาจุดอ่อนหรือจุดด้อยที่เกิดขึ้นที่อาจจะเป็นช่องทางให้เกิดการแทรกแซงในห่วงโซ่การท่องเที่ยวจากผู้ประกอบการจากต่างชาติในอนาคต ผ่านการถอดบทเรียนที่เกิดขึ้นจากการใช้งานเส้นทาง R3A ซึ่งแนวทางและข้อเสนอแนะดังกล่าวจะแสดงในบทถัดไป

5.4 บทสรุป

ผลการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ พบว่า สัดส่วนรายได้ที่เกิดขึ้นดังกล่าวเกิดจากความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในห่วงโซ่และการสนับสนุนจากภาครัฐของแต่ละประเทศ โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอำนาจผูกขาดหรือความสามารถในการแข่งขันในห่วงโซ่มากกว่าจะทำการแทรกแซงบทบาทของผู้ที่อ่อนแอกว่าเพื่อช่วงชิงสัดส่วนรายได้ในห่วงโซ่ ส่งผลให้แม้การท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นกับประเทศที่เป็นปลายทางการท่องเที่ยว แต่ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้เป็นของประเทศนั้นโดยแท้ ทั้งนี้ บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่ และปัจจัยที่ส่งผลต่อสัดส่วนรายได้ที่เกิดขึ้น โดยเมื่อพิจารณาจากรูปแบบการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานซึ่งเป็นการท่องเที่ยวหลักบนเส้นทางนี้ และเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีการใช้จ่ายสูง พบว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวประเภทนี้มากที่สุด เนื่องจากความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในไทยและประสบการณ์ในการตลาดของประเทศไทยที่มีมาอย่างยาวนาน

การแก้ปัญหาของกรมการขนส่งทางบกของไทยถือว่ามาในทิศทางที่ถูกต้อง ทั้งในส่วนของการลดผลกระทบภายนอก และการปกป้องผู้ประกอบการท่องเที่ยวไทยในห่วงโซ่การท่องเที่ยว R3A เพียงแต่ยังไม่สอดคล้องกับเรื่องพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน โดยแม้จะทำให้ผลกระทบภายนอกลดลง ขณะเดียวกันรายได้จากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่มีการใช้จ่ายสูงก็ลดลงตามไปด้วย

บทที่ 6

บทเรียนและข้อเสนอแนะ

ขณะที่ประเทศไทยมีนโยบายเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น ACMECS GMS หรือ แม้แต่ ASEAN อีกทั้งกำหนดยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นตามความร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลไทย ลาว และจีน เพื่อเป็นการยกระดับการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor) ภายใต้แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program : GMS) ส่งผลให้การเดินทางทางถนนระหว่างไทย – ลาว – จีน สะดวกมากขึ้น โดยนับตั้งแต่การเปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2551 จนกระทั่งถึงปัจจุบัน การใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้เพื่อการท่องเที่ยวเริ่มเป็นรูปธรรมมากขึ้น จึงเป็นเส้นทางที่ควรนำมาเป็นตัวอย่างของการวางนโยบายด้านการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากตลอดระยะเวลากว่า 10 ปีที่มีการเปิดใช้เส้นทางนี้ ได้มีการลองถูกลองผิดมาแล้วหลายครั้งทั้งการส่งเสริมและการกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยว จึงสามารถนำไปเป็นบทเรียนและแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในเส้นทางอื่นที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาในส่วนนี้จึงเป็นการประมวลภาพรวมและบทเรียนที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องในมิติต่างๆ ที่มีผลต่อการท่องเที่ยว

6.1 การบูรณาการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

นับตั้งแต่มีเส้นทาง R3A ประเทศไทยได้ส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้มาโดยตลอด โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบไปตามสภาพแวดล้อมและสถานการณ์การท่องเที่ยว และเมื่อเส้นทาง R3A ได้รับการเชื่อมต่อจนเสร็จสมบูรณ์ กล่าวคือ เมื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2556 ประเทศไทยเล็งเห็นการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในด้านการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ให้เดินทางเข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวในภาคเหนือของไทยด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางหนึ่งที่ได้รับค่านิยมจากนักท่องเที่ยวจีนมากที่สุด ดังจะเห็นได้จากการที่จังหวัดเชียงใหม่ได้รับการลงคะแนนให้เป็นจุดหมายปลายทางหรือจุดหมายยอดนิยมที่นักท่องเที่ยวจีนต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวและพักผ่อนมากที่สุด (The Best Destination) ตามโครงการ The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวนอกจากจะประกอบด้วยผู้มีส่วนได้เสีย เช่น บริษัทท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร รถขนส่ง ร้านขายของที่ระลึกแล้ว ยังมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลทั้งการท่องเที่ยวและกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกรณีการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากการเดินทางมาทางถนนนอกจากตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากรแล้ว ยังมีกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลรถท่องเที่ยวที่เข้ามาตามเส้นทางนี้ และที่ละเลยไปไม่ได้ คือ ชุมชนที่อยู่ในท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งของ

แหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น การบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่นอกห่วงโซ่การท่องเที่ยวจึงมีส่วนสำคัญในการช่วยให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

สำหรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A ปัญหาที่เกิดขึ้นจนกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่อยู่ในประเทศไทย เกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างการส่งเสริมการท่องเที่ยว การกำกับดูแล และการรับรู้ของชุมชน ซึ่งเป็นผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ในการสร้างสมดุลให้เกิดขึ้นต้องอาศัยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) แผนบริหารความเสี่ยงในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

อาจกล่าวได้ว่าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวมีประสิทธิภาพอย่างมากในการทำการตลาดด้านการท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดต่างประเทศ ทั้งนี้เป็นผลมาจากประเทศไทยมีประสบการณ์ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวต่างประเทศมาอย่างยาวนานกว่า 90 ปี ซึ่งระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการปรับเปลี่ยนแผนการตลาดให้สอดคล้องกับบริบทของนักท่องเที่ยวมาโดยตลอด สำหรับตลาดนักท่องเที่ยวจีนเริ่มเข้ามาประเทศไทยอย่างมากตั้งแต่ พ.ศ. 2555 ทั้งทางอากาศ และทางถนนผ่านเส้นทาง R3A จำนวนมาก ซึ่งสร้างปัญหาอย่างมากให้กับเชียงใหม่ เนื่องจากขีดความสามารถหรือศักยภาพของการรองรับของพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตตัวเมือง (ภายในคูเมือง) ที่มีพื้นที่จำกัดในการรองรับทั้งรถบัสและรถยนต์ส่วนตัว และยิ่งก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบภายนอกหลายด้านตามมา อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงแล้วเชียงใหม่มีใช้จุดหมายปลายทางเดียวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจีน ยังมีปลายทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ ฯ กระบี่ และภูเก็ต ซึ่งจำนวนท่องเที่ยวสูงกว่าเชียงใหม่หลายเท่า แต่ไม่ได้เกิดปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้เป็นผลมาจากจังหวัดเหล่านี้มีศักยภาพและประสบการณ์ในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และมีรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลาย¹

จากปัญหาดังกล่าวของนักท่องเที่ยวจีนที่ขั้รถยนต์ส่วนตัวมาตามเส้นทาง R3A เป็นกรณีศึกษาหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นว่าในการส่งเสริมการท่องเที่ยวควรคำนึงถึงขีดความสามารถและศักยภาพของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ รวมถึงการรับรู้ของชุมชนที่มีผลต่อการยอมรับนักท่องเที่ยว ดังนั้นในการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ จึงควรบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการทั้งด้านการท่องเที่ยวและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาคประชาชน ได้แก่ ชุมชนและท้องถิ่นในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบทั้งต่อชุมชนและนักท่องเที่ยว

2) มาตรการการกำกับดูแลเชิงรุก

ปัญหาเรื่องการขั้รถยนต์เข้ามาของนักท่องเที่ยวจีนเป็นตัวอย่างหนึ่งของการกำกับดูแลของภาครัฐที่ไม่ถึงก็หย่อนเกินไป ทั้งนี้เป็นผลมาจากลักษณะของการกำกับดูแลในรูปแบบตั้งรับ กล่าวคือเมื่อยังไม่เกิดปัญหาก็มักจะอะลุ่มอล่วยในการบังคับใช้ กฎหมาย แต่เมื่อเกิดปัญหาและมีผู้ร้องเรียนหรือมีผู้เสียหายก็จะบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเข้มงวด แม้จะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ แต่กลับ

¹ สัมภาษณ์ เลิศชาย หวังตระกูลดี, ผู้อำนวยการ สำนักงานการท่องเที่ยวเชียงราย, 15 มิถุนายน 2560.

ก่อให้เกิดผลกระทบอื่นตามมา การแก้ปัญหาที่ขาดการบูรณาการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชนและประชาชนรวมถึงชุมชน ทำให้การกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายในเส้นทางดังกล่าว คือ ประกาศกรมการขนส่งทางบก ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559² ขาดความสมดุล กล่าวคือ รถท่องเที่ยวจีน ก่อให้เกิดปัญหากับเมืองเชียงใหม่ แต่การแก้ปัญหาของกรมการขนส่งทางบกกลับส่งผลกระทบอย่าง รุนแรงกับทั้งห่วงโซ่การท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งอำเภอเชียงของ อีกทั้งมาตรการในการแก้ปัญหา ครอบคลุมไม่รอบด้านซึ่งอาจเกิดปัญหาได้อีกในอนาคต ดังนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนแนวทางในการกำกับ ดูแลเป็นเชิงรุก ซึ่งจำเป็นต้องมีการบูรณาการระหว่างกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแล เรื่องยานพาหนะทางถนนและหน่วยงานท่องเที่ยวทั้งภาครัฐและเอกชน และประชาชนเพื่อหาแนวทาง ป้องกันก่อนเกิดปัญหา และรวมถึงการบรรเทาผลกระทบหลังเกิดปัญหา เพื่อกำหนดแนวทางร่วมกันจะ ช่วยให้การกำกับดูแลเป็นไปอย่างเหมาะสม ไม่เกิดผลกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยวเหมือนกับลักษณะ ที่เกิดในปัจจุบัน ที่จำนวนรถท่องเที่ยวลดลงจนแทบจะไม่มีรถท่องเที่ยวเข้ามาอีกเลย ข้อเสนอแนะใน การแก้ปัญหาเพื่อให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ในประเทศไทยสามารถดำเนินต่อไปได้มีดังนี้

2.1 การให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยว (บริษัททัวร์) มีส่วนร่วมในการดูแลรถนักท่องเที่ยว

เนื่องจากประเทศจีนไม่ได้เป็นภาคีสัญญาวาดด้วยการจราจรทางบก ระหว่างประเทศ ฉบับ ลงวันที่ 19 กันยายน 2494 (Convention on International Road Traffic of 19 September 1949) จึงทำให้นักท่องเที่ยวจีนไม่สามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่สากลที่ใช้ในประเทศไทยได้ อีกทั้ง ใบอนุญาตขับรถรวมถึงคู่มือจดทะเบียนรถเป็นภาษาจีน ในประกาศกรมการขนส่งทางบก ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ข้อ 4 (2) และ (3) จึงได้กำหนดให้เอกสารดังกล่าวต้องเสนอพร้อมฉบับแปลที่เป็น ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษซึ่งต้องรับรองการแปลเอกสารจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศจีน ได้แก่ บริษัทแปลเอกสารที่รัฐบาลจีนให้การรับรอง (Notary Public Office) ซึ่งเป็นปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะต้องใช้เวลาดำเนินการที่นานมาก จากสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนในจังหวัดสิบสองปันนาที่เป็นผู้ดำเนินการขออนุญาตนำรถนักท่องเที่ยวไทยเข้าไยยังจีนพบว่า ผู้ประกอบการ ท่องเที่ยวจีนจะเป็นผู้ดำเนินการแปลเอกสารเองและให้สำนักงานของกระทรวงต่างประเทศของจีนในสิบสองปันนารับรองเอกสาร³ ซึ่งอาจนำมาประยุกต์กับการขออนุญาตนำเข้ารถนักท่องเที่ยวจีนดังนี้

■ ให้ผู้ประกอบการจีนนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวตามพระราชบัญญัติ ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ.2551 ประเภทยานพาหนะจากต่างประเทศเป็นผู้แปลเอกสารและให้ สถานทูตจีนหรือสถานกงสุลจีนในประเทศไทยเป็นผู้รับรองเอกสาร หรือ

■ ให้ผู้ประกอบการจีนนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวตามพระราชบัญญัติ ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ.2551 ประเภทยานพาหนะจากต่างประเทศเป็นผู้แปลและรับรองเอกสาร

² ประกาศประกอบธุรกิจนำเที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวตามพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและ กรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้ รถและเครื่องหมายแสดงการขับรถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มี ความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559

³ สัมภาษณ์ แก้ว, รองผู้จัดการ Yunnan Banna Panda International Travel Service, 3 พฤศจิกายน 2560.

และรับผิดชอบในการดูแลนักท่องเที่ยวตลอดระยะเวลาการเดินทางที่อยู่ในประเทศไทย รวมถึงมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทำผิดกฎหมาย

2.2) การมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติการนำเข้ารถท่องเที่ยว

ปัจจุบันการขอนำเข้ารถท่องเที่ยวตามประกาศกรมการขนส่งทางบกลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ต้องเสนอมายังกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายพิจารณาอนุมัติ ซึ่งเป็นผลให้การดำเนินการใช้ระยะเวลา 3 – 5 วัน หากมอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้อนุมัติ ก็จะช่วยลดเวลาในการดำเนินการ อีกทั้งยังกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่าเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่นำเข้ารถท่องเที่ยว

6.2 การสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

แม้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนตามเส้นทาง R3A จะมีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาทางอากาศ แต่ในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ ประเทศไทยได้รับรายได้ในสัดส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศจีนและลาว เนื่องจากประเทศไทยเป็นปลายทางการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวใช้เวลาหรือมีวันหยุดพักผ่อนที่สุด อีกทั้งรายได้ยังตกอยู่ในมือของผู้ประกอบการไทยและท้องถิ่นโดยตรงตลอดห่วงโซ่การท่องเที่ยว เป็นผลจากการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวหลักในเส้นทางดังกล่าว นักท่องเที่ยวต้องการมีอิสระในการกำหนดแผนการท่องเที่ยว จึงทำให้ธุรกิจทัวร์ศูนย์เหรียญไม่สามารถเข้ามาแทรกแซงได้ นอกจากนี้ประเทศไทยยังสามารถเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 3 ประการ คือ การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ การเพิ่มจำนวนวันพัก และการเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย โดยมีแนวทางดังนี้

1) การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

โดยทั่วไปแล้วการท่องเที่ยวในรูปแบบทัวร์คาราวานที่เดินทางตามเส้นทาง R3A เป็นนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ สังเกตได้จากคุณลักษณะต่างๆ กล่าวคือ พาหนะในการท่องเที่ยวเป็นรถยนต์ราคาแพง การเลือกพักในโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาว นักท่องเที่ยวเหล่านี้อยู่ในวัยทำงานและมีรายได้สูง วัตถุประสงค์หนึ่งในการเลือกรูปแบบการท่องเที่ยวแบบนี้ เนื่องจากต้องการเดินทางเป็นครอบครัว ข้อเสนอแนะในการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีดังนี้

1.1) ปรับเปลี่ยนการดำเนินการเพื่อขออนุญาตนำเข้ารถท่องเที่ยว

เนื่องจากขั้นตอนในการขออนุญาตนำรถท่องเที่ยวจีนเข้ามาในประเทศไทยเป็นปัญหาที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก ดังนั้น จึงควรทบทวนกระบวนการในการกำหนดหลักเกณฑ์อีกครั้ง เพื่อปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับพฤติกรรมความต้องการในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาต ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

1.2) การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One – Stop Service)

เพื่อให้การทำใบขับขี่ชั่วคราว การอบรมกฎระเบียบจราจร การทำประกันภัยรถยนต์ การตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขี่ สามารถทำได้ที่ ณ ด่านพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ได้แก่ ช่วงตรุษจีนในเดือนมกราคม/กุมภาพันธ์ และช่วงวันชาติในเดือนตุลาคม ซึ่งการบริการแบบเบ็ดเสร็จนี้นอกจาก

จะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวแล้ว ยังลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดินทางจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ต้องขับรถไปจนถึงจังหวัดเชียงราย สาขาอำเภอเทิง ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 85 กิโลเมตรเพื่อทำใบขับขี่ชั่วคราว โดยปราศจากประกันอุบัติเหตุและการประกันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คุ้มครอง

1.3) การพัฒนาทักษะด้านภาษาจีนให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ

ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ได้แก่ ตรวจคนเข้าเมืองและกรมการขนส่งทางบก ไม่สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวด้วยภาษาจีน จึงควรมีการอบรมเพื่อเพิ่มทักษะในด้านนี้ ซึ่งจะช่วยให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวอันจะทำให้การดำเนินการเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

2) การเพิ่มจำนวนวันพำนักร

แผนการท่องเที่ยวของทัวร์คาราวานโดยปกติจะพำนักรอยู่ในประเทศไทยที่ 4 – 5 วัน โดยมีจุดหมายที่สำคัญ คือ เชียงรายและเชียงใหม่ และอาจจะเพิ่มเป็น 10 – 15 วัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนจุดหมายที่ต้องการท่องเที่ยว เช่น แม่ฮ่องสอน สุโขทัย นครสวรรค์ กรุงเทพฯ ฯ พัทยา ภูเก็ต ฯลฯ ข้อเสนอแนะในการเพิ่มจำนวนวันพำนักรสำหรับการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A มีดังนี้

2.1) การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้น

เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจีนกลุ่มนี้ อาจจะกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวทัวร์คาราวาน เป็นนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวโดยทั่วไป กล่าวคือ ความต้องการด้านท่องเที่ยวแล้วยังขึ้นชอบการขับรถ เนื่องจากสามารถชมทิวทัศน์ และสัมผัสวัฒนธรรมท้องถิ่นได้อย่างใกล้ชิด จึงควรประชาสัมพันธ์เส้นทางขับรถเพื่อการท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้

2.2) อนุญาตให้รถท่องเที่ยวสามารถเข้า – ออก ได้ทุกด่านพรมแดน

การอนุญาตให้รถท่องเที่ยวสามารถเข้า – ออก ได้ทุกด่านพรมแดน จะช่วยขยายเส้นทางการท่องเที่ยวให้กว้างและไกลขึ้น เช่น จากภาคเหนือไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และออกจากประเทศไทยที่จังหวัดหนองคาย เข้าสู่เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และกลับออกไปทางเส้นทาง R3A ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ในความเป็นจริงแล้วรูปแบบนี้เคยปฏิบัติมาก่อน แต่ระงับไปเมื่อกรมการขนส่งทางบกบังคับใช้ประกาศกรมการขนส่งทางบกลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมรถท่องเที่ยว

3) การเพิ่มจำนวนเงินที่ใช้จ่าย

โดยทั่วไปแล้วนักท่องเที่ยวจีนมีพฤติกรรมชอบใช้จ่ายใช้สอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการซื้อหาของฝากและของที่ระลึก ต่างกันที่สินค้าที่เป็นที่นิยมนอกจากสินค้าฟุ่มเฟือยที่ซื้อหาได้ตามห้างสรรพสินค้าแล้ว ยังมีสินค้าพื้นเมืองที่พบเห็นตามเส้นทางท่องเที่ยว ข้อเสนอแนะมีดังนี้

3.1) จัดตั้งร้านค้า/ศูนย์สินค้าพื้นเมือง (OTOP) บริเวณชายแดน

ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น วัตถุประสงค์หนึ่งของการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวาน คือ เพื่อต้องการซื้อหาสินค้าในช่วงขากลับ ดังนั้น พื้นที่ด่านชายแดนจึงเป็นจุดที่สำคัญ สำหรับการจำหน่าย

สินค้าที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก เช่น ข้าวสาร ซึ่งที่ผ่านมานักท่องเที่ยวมักจะซื้อตามห้างสรรพสินค้าหรือร้านสะดวกซื้อ เช่น โลตัส โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอำเภอเชียงของ ดังนั้น ควรจัดตั้งศูนย์การจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองบริเวณชายแดน เช่น เชียงของ เชียงแสน เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถซื้อหาก่อนออกไปจากประเทศไทย อันจะเป็นการช่วยสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น

3.2) การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E – wallet)

ประเทศจีนได้พัฒนาเข้าสู่สังคมไร้เงินสดอย่างรวดเร็ว การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นที่นิยมในประเทศจีน แม้กระทั่งพ่อค้าแม่ค้าร้านค้าริมทางหรือในตลาดนัด และชาวบ้านทั่วไปก็ชำระเงินด้วยระบบนี้กันอย่างแพร่หลาย ในขณะที่ประเทศไทยยังนิยมใช้เงินสด การชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยนิยมใช้เฉพาะในกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีการศึกษา หรือในห้างสรรพสินค้า จึงควรพัฒนาให้มีการใช้แพร่หลายขึ้น เพื่อการซื้อสินค้าและบริการสามารถกระทำได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

6.3 การปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ในปัจจุบันเมื่อพิจารณาสัดส่วนรายได้ของห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A พบว่าประเทศไทยได้รับสัดส่วนสูงที่สุด อีกทั้งรายได้ส่วนใหญ่ยังตกอยู่กับผู้ประกอบการไทย แต่อย่างไรก็ตาม อาจถูกคุกคามได้ทั้งปัจจัยภายนอกโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการจีน และปัจจัยภายในที่เกิดจากความขัดแย้งหรือความไม่เข้าใจของผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่และผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่ ดังนั้นการปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวจึงมี 2 นัยยะ คือ (1) การป้องกันการแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนที่เกิดขึ้นตลอดเวลา โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวหลักอย่างจังหวัดเชียงใหม่ และ (2) การรักษาให้ห่วงโซ่การท่องเที่ยวสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการและบุคลากรในห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ความไม่พร้อมของกำลังคนเป็นช่องโหว่ประการหนึ่งที่ผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาแทรกแซงกิจการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว ซึ่งเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในลาว ตัวอย่างเช่น ในเมืองหลวงพระบาง การจัดการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนถูกดำเนินการโดยผู้ประกอบการจีน เนื่องจากผู้ประกอบการลาวไม่มีศักยภาพเพียงพอ กล่าวคือ ไม่สามารถสื่อสารภาษาจีนได้ อีกทั้งไม่มีความสามารถและความรักในอาชีพบริการ⁴ หรือในกรณีของเมืองหลวงน้ำทาที่เป็นทางผ่านของรถยนต์นักท่องเที่ยวจีนที่จะเข้ามายังประเทศไทย พบว่า ร้านมีร้านอาหารจีนจำนวนมากประกอบการโดยผู้ประกอบการจีน ทั้งนี้เพราะชาวลาวไม่สามารถประกอบอาหารจีนได้และไม่มีการปรับตัวเพื่อสอดรับกับโอกาสใหม่ๆ จึงถูกผู้ประกอบการจีนคุกคาม สะท้อนให้เห็นว่าหากต้องการแข่งขันหรือปกป้องห่วงโซ่จากผู้ประกอบการจีน ผู้ประกอบการไทยควรเน้นด้านคุณภาพ โดยเฉพาะคุณภาพด้านการบริการ⁵ จึงจำเป็นที่ประเทศไทย

⁴ สัมภาษณ์ อภิรักษ์ เรืองวงศ์, ผู้จัดการโรงแรมดอกจำปา, 3 พฤศจิกายน 2560.

⁵ สัมภาษณ์ แก้ว, รองผู้จัดการ Yunnan Banna Panda International Travel Service, 3 พฤศจิกายน 2560.

ต้องพัฒนาผู้ประกอบการไทยและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งด้านการบริหารจัดการ การให้บริการ และภาษาใช้ในการสื่อสาร เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2) การกระจายผลประโยชน์ด้านท่องเที่ยว

โดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการจีนมักจะแสวงหาผลประโยชน์จากพื้นที่ที่มีมูลค่าผลประโยชน์สูงและคุ้มค่ากับการลงทุน ซึ่งจะอาศัยช่องทางต่าง ๆ เข้ามาลงทุน ในหลากหลายรูปแบบ เช่น การเช่าสถานที่ การร่วมทุนกับคนไทย การใช้รูปแบบผู้ดำเนินการแทน (Nominee) เป็นต้น โดยส่วนใหญ่เป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้ประกอบการท้องถิ่น อีกทั้งทำให้รัฐสูญเสียผลประโยชน์ในการจัดเก็บรายได้ เป็นเหตุให้ผลประโยชน์ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวทั้งหมดหรือบางส่วนตกอยู่ในมือของผู้ประกอบการจีน เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวจึงควรกระจายผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวดังนี้

2.1) การกระจายผลประโยชน์ไปยังแหล่งท่องเที่ยวรอง

ผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันมุ่งเน้นที่เมืองท่องเที่ยวหลัก เป็นผลให้ผู้ประกอบการจีนมักเข้าไปลงทุนและแสวงหาผลประโยชน์ในเมืองท่องเที่ยวหลัก ยกตัวอย่าง ทวีร์ศูนย์เหรียญซึ่งเกิดในกรุงเทพฯ ฯ หรือภูเก็ต อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีแนวคิดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ซึ่งจะช่วยกระจายผลประโยชน์จากเมืองท่องเที่ยวหลักไปสู่เมืองรอง รวมถึงท้องถิ่นซึ่งช่วยสร้างความพึงพอใจให้แก่ท้องถิ่น⁶ และเข้าใจในคุณค่าของการท่องเที่ยว และนำไปสู่การปกป้องและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

2.2) การกระจายตลาดนักท่องเที่ยว

การพึ่งพิงนักท่องเที่ยวเพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือประเทศใดประเทศหนึ่ง เป็นการเพิ่มปัจจัยเสี่ยงของห่วงโซ่การท่องเที่ยวต่อการถูกคุกคามหรือแทรกแซง เนื่องจากผู้ประกอบการจีนมักจะหาช่องทางเข้ามาลงทุนเมื่อนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความเสี่ยงในด้านรายได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มแต่ละประเทศมีลักษณะรวมถึงช่วงระยะเวลาการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันออกไป การมีนักท่องเที่ยวจากหลากหลายประเทศและภูมิภาคจะช่วยให้ผู้ประกอบการมีรายได้อย่างต่อเนื่อง และตลาดไม่ใหญ่พอที่นักลงทุนจีนจะเข้ามาลงทุนเพื่อกอบโกยผลประโยชน์ ดังจะเห็นได้จากจังหวัดเชียงรายที่มีนักท่องเที่ยวไทยประมาณร้อยละ 70 และนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประมาณร้อยละ 30 มาจากประเทศหลัก คือ จีน และฝรั่งเศส ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มมีความสนใจที่แตกต่างกัน เช่น นักท่องเที่ยวฝรั่งเศสสนใจการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ส่วนนักท่องเที่ยวจีนเน้นไปสถานที่ยอดนิยมที่เป็นที่รู้จัก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวยังเป็นของคนไทย⁷ นอกจากนี้ตลาดท่องเที่ยวที่สำคัญที่ไม่อาจมองข้ามไปได้เลย คือ ตลาดนักท่องเที่ยวไทย แม้ไม่ได้นำเงินตราเข้าสู่ประเทศดังเช่นตลาดนักท่องเที่ยวต่างประเทศ แต่เป็นตลาดใกล้ชิดตัวที่ใหญ่ที่สุด และถูกแทรกแซงได้ยากที่สุด

⁶ สัมภาษณ์ เลิศชาย หวังตระกูลดี.

⁷ สัมภาษณ์ เลิศชาย หวังตระกูลดี.

3) ความชัดเจนของกฎหมายและการบังคับใช้

ชาวจีนมักอาศัยความไม่ชัดเจนของกฎหมายไทยเป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ทั้งยังเข้ามาในหลายรูปแบบ เช่น ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว นักเรียน ฯลฯ ตัวอย่างหนึ่งคือ การที่กฎหมายไม่ได้ระบุชัดเจนว่าสามารถให้เช่าวาร์ตเมนต์เป็นรายวัน เช่นเดียวโรงแรม ทำให้มีผู้ประกอบการจีนจำนวนมากมาซื้ออาคารห้องชุดเพื่อปล่อยเช่ารายวันราคาถูกในเว็บไซต์⁸ ยิ่งไปกว่านั้นการชำระเงินยังผ่านแอปพลิเคชันซึ่งทั้งผู้รับและผู้จ่ายมีบัญชีเงินฝากอยู่ในประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ด้านการท่องเที่ยวรวมถึงการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้อง⁹ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วภายใต้ระบบสังคมนิยม คนจีนคุ้นเคยกับการอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่เข้มงวด เมื่อมาอยู่ในประเทศไทยซึ่งกฎหมายไม่ชัดเจน อีกทั้งไม่มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด จึงอาศัยเป็นช่องทางแสวงหาผลประโยชน์ ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐจึงควรวางแผนปรับปรุงกฎระเบียบให้ชัดเจนและทันต่อสถานการณ์ให้ครอบคลุมกับปัญหาที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น อีกทั้งส่งสัญญาณให้ภาคเอกชนได้รับทราบและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์¹⁰

4) การจัดการสื่อสังคมออนไลน์

สื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) นับเป็นสื่อที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีผู้ใช้เป็นจำนวนมากและไร้ขอบเขต จึงทำให้สามารถแพร่กระจายข่าวสารไปยังสาธารณชนได้อย่างรวดเร็ว การใช้สื่อประเภทนี้อาจส่งผลกระทบทั้งในทางลบและทางบวกได้ในเวลาเดียวกัน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนเป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวมาก กระแสสังคมที่ต่อต้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิพากษ์วิจารณ์บนสื่อสังคมออนไลน์จะกระทบกับความเชื่อมั่นและความต้องการเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนอย่างรุนแรงและกว้างขวาง¹¹ อาจส่งผลให้สูญเสียตลาดนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดที่มีความสำคัญทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนี้

5) การบูรณาการในและนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว

ดังที่กล่าวมาข้างต้น การบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่และผู้เกี่ยวข้องนอกห่วงโซ่การท่องเที่ยว ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและกำกับดูแล และชุมชนในแหล่งท่องเที่ยว เป็นเครื่องมือสำคัญทั้งการปกป้องคุณค่าในห่วงโซ่การท่องเที่ยวและรักษาห่วงโซ่การท่องเที่ยวให้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

6) การจัดตั้งสมาคมสำหรับการท่องเที่ยวแบบคาราวาน

การขายแพ็คเกจทัวร์คาราวานในปัจจุบัน เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างบริษัทจัดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและบริษัทขายแพ็คเกจในประเทศจีน ซึ่งในอนาคตหากการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น นักท่องเที่ยวมีจำนวนมากขึ้น การแข่งขันก็必将มีความรุนแรงยิ่งขึ้น อาจนำไปสู่การ

⁸ สัมภาษณ์ ธงชัย วงศ์ใหญ่, ประธานที่ปรึกษาชมรมมัคคุเทศก์รักษ์ล้านนา, 12 พฤษภาคม 2561.

⁹ สัมภาษณ์ นพดล จริภักดิ์ และชำนาญ เผือกวัฒนะ, ประธานและเลขานุการสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, 9 ตุลาคม 2560.

¹⁰ สัมภาษณ์ นพดล จริภักดิ์ และชำนาญ เผือกวัฒนะ.

¹¹ สัมภาษณ์ เลิศชาย หวังตระกูลดี.

ตัดราคาขายระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเอง ดังเช่นที่ปรากฏในการท่องเที่ยวแบบแพ็คเกจเครื่องบิน จึงเป็นต้นเหตุของการเกิดทัวร์ศูนย์เหรียญ

การประกอบธุรกิจการจัดการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวานในประเทศไทยยังเป็นเรื่องที่มีขนาดเล็ก โดยมีผู้ประกอบการประมาณ 8 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย การท่องเที่ยวแบบคาราวานอาจเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่ได้รับความนิยมทั้งในยุโรป อเมริกา และออสเตรเลียมานานแล้ว และมีการจัดตั้งเป็นชมรม/สมาคมทำหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารท่องเที่ยวของสมาชิกเพื่อให้ผู้สนใจเข้าร่วม ฝึกอบรมให้แก่นักท่องเที่ยวหน้าใหม่ เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ความรู้แก่สมาชิก อันเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว¹² ดังนั้น ควรมีการจัดตั้งเป็นสมาคมอย่างเป็นรูปธรรมในประเทศไทย เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในเครือข่ายเดียวกันอยู่แล้ว เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองกับบริษัทขายแพ็คเกจในจีน อีกทั้งยังเป็นองค์กรร่วมหารือกับภาครัฐในกรณีที่เกิดปัญหา ในทางกลับกันยังสามารถเผยแพร่ข่าวสารหรือเป็นกระบอกเสียงให้แก่ภาครัฐ ซึ่งช่วยให้การส่งเสริมการท่องเที่ยวและการกำกับดูแลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

6.4 ความท้าทายในอนาคต

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ถือว่าเป็นเส้นทางบกที่ใกล้ที่สุดที่เชื่อมระหว่างประเทศไทยกับตอนใต้ของจีน ซึ่งจีนได้กำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นหัวสะพานเพื่อเชื่อมต่อกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจากด่านพรมแดนบ่อหานในเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา มณฑลยูนนานถึงด่านชายแดนเชียงของของไทยมีระยะทางเพียง 243 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง ดังนั้น โดยเชิงกลยุทธ์ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวแล้ว เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่ประเทศไทยใช้เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ด้านการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นพบว่ามีผลกระทบในหลายๆ ด้าน ทั้งด้านกฎระเบียบ ด้านยุทธศาสตร์ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่องเที่ยว เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางระหว่างประเทศ การดำเนินนโยบายของประเทศหนึ่งย่อมส่งผลทั้งทางบวกและทางลบต่ออีกประเทศหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งความท้าทายต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีดังนี้

1) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนลาว – จีน

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) ที่ชายแดนลาว – จีนในแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเอกชนจีนได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวในการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวเป็นเวลา 90 ปี เขตเศรษฐกิจนี้ตั้งอยู่บนพื้นที่ 20 ตารางกิโลเมตร ในด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วยโรงแรมระดับ 5 ดาว รีสอร์ท สนามกอล์ฟ แหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม และห้างสรรพสินค้า เขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงามนับเป็นสิ่งท้าทายที่สุดสำหรับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากอยู่ติดกับชายแดนประเทศจีน อีกทั้งจีนได้ขยายถนนจากเมืองเชียงรุ่งจนถึงชายแดนที่บ่อหานจาก 4 เป็น 8 ช่องทางจราจร และก่อสร้างสนามบิน 1 แห่งที่บ่อหานซึ่งอยู่ตรงข้ามบ่อเต็น เขตเศรษฐกิจเฉพาะนี้อาจกลายเป็นจุดหมายใหม่ของ

¹² The Historic Caravan Club. History – A Brief History of Touring Caravans [Online]. Available from: <http://www.historiccaravanclub.co.uk/8.html> [23 July, 2018].

นักท่องเที่ยวจีนรวมถึงทัวร์คาราวาน ดังที่เคยเกิดขึ้นเมื่อชาวจีนหลังไหลเข้ามาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ หลังจากภาพยนตร์เรื่อง Lost in Thailand ออกฉาย จีนได้ทุ่มงบประมาณพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว “แก๊จอมสึบสองเชียง” ขึ้นในเมืองเชียงรุ่ง ในจังหวัดสิบสองปันนาซึ่งมีวัฒนธรรมใกล้เคียงกับภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเมืองเชียงรุ่ง ในขณะเดียวกันเพื่อลดการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวที่หลังไหลออกนอกประเทศ

2) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมคู่ขนานกับเส้นทาง R3A

โครงข่ายคมนาคมที่จีนพัฒนาควบคู่กับเส้นทาง R3A ได้แก่ รถไฟ มอเตอร์เวย์ และเส้นทางแม่น้ำโขง ซึ่งแต่ละเส้นทางส่งผลต่อการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A ทั้งในประเศลาวและประเทศไทยดังนี้

● 2.1) การพัฒนารถไฟสายบ่อเต็น – นาเตย – หลวงพระบาง – นครหลวงเวียงจันทน์

การพัฒนารถไฟสายนี้มีผลกระทบอย่างมากทั้งรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวและเส้นทางการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น การเดินทางไปยังหลวงพระบางซึ่งตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันนิยมเดินทางทางแม่น้ำโขงโดยลงเรือที่เมืองห้วยทรายซึ่งต้องใช้เวลา 2 วันจึงจะถึงเมืองหลวงพระบาง เนื่องจากระหว่างทางต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่ง 1 คืน แต่การเดินทางโดยรถไฟสามารถเดินทางจากบ่อเต็นถึงหลวงพระบางได้ภายในไม่กี่ชั่วโมง รถไฟสายนี้มีแนวโน้มช่วยให้การท่องเที่ยวในหลวงพระบางได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งนอกจากใช้เวลาในการเดินทางน้อย เดินทางได้สะดวกรวดเร็วแล้วยังเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในลาว ได้แก่ วังเวียง เวียงจันทน์ และเข้าสู่หนองคายของประเทศไทย¹³ ปัจจุบันเริ่มมีผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนไปประกอบการในหลวงพระบางเพื่อรอคอยโอกาสเมื่อการก่อสร้างรถไฟแล้วเสร็จ นอกจากนี้อาจมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวแบบคาราวานทำให้เสื่อมความนิยม

● 2.2) โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่จีนได้รับสัมปทานก่อสร้างและเก็บค่าผ่านทางจากประเศลาว เป็นผลมาจากเส้นทาง R3A มีสภาพคดเคี้ยว อีกทั้งอยู่ในสภาพทรุดโทรม เนื่องจากลาวมีงบประมาณในการบำรุงรักษาจำกัด ประกอบกับเป็นเส้นทางนี้ใช้ขนส่งสินค้าจากจีนเข้าสู่ลาวและไทยจึงทำให้ไม่ปลอดภัยและเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง เส้นทางมอเตอร์เวย์จะตัดตรงโดยการเจาะอุโมงค์ผ่านภูเขาทำให้ย่นระยะทางจากบ่อเต็นถึงเชียงของจาก 243 กิโลเมตรเหลือเพียง 200 กิโลเมตรและใช้เวลาเดินทางเพียง 2 ชั่วโมง ในด้านการท่องเที่ยวมอเตอร์เวย์สายนี้จะช่วยให้รถท่องเที่ยวเดินทางถึงภาคเหนือของไทยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจำนวนมากขึ้น จึงควรที่ประเทศไทยจะวางแผนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทัวร์คาราวานที่อาจจะเพิ่มขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตามกรมการขนส่งทางบกควรต้องปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการนำเข้ารถท่องเที่ยว มิฉะนั้นรถท่องเที่ยวจีนทั้งหมดอาจเปลี่ยนจุดหมายไปประเศลาวแทน

¹³ สัมภาษณ์ Viking, ผู้จัดการ บริษัท ซินซิง (ประเศลาว) จำกัด, 14 สิงหาคม 2560.

• 2.3) การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง

ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง จะต้องมีการปรับปรุงร่องน้ำช่วงที่เหลื่ออยู่ คือ เชียงของ – ห้วยทราย โดยการระเบิดแก่งขนาดใหญ่ ได้แก่ แก่งไก่อ หรือคอนผีหลงในอำเภอเชียงของ นอกจากนี้จีนใช้เขื่อนในเมืองเชียงรุ่งเป็นเขื่อนหลักในการควบคุมระดับน้ำ จีนมีแผนที่จะก่อสร้างเขื่อนแห่งใหม่ที่กาหลันป่าเพื่อรักษาระดับน้ำ ในขณะที่ลาวได้มีการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ที่แขวงไซยะบุรี ผลกระทบการระเบิดแก่งและเขื่อนควบคุมระดับน้ำจะทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูงขึ้นในพื้นที่อำเภอเชียงของและเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย รวมถึงหลวงพระบาง ส่งผลให้เรือใหญ่สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปีตั้งแต่เชียงรุ่งจนถึงหลวงพระบาง ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะทำให้การท่องเที่ยวได้รับผลประโยชน์ การปรับปรุงเส้นทางเดินเรือนี้จะมีผลกระทบการท่องเที่ยวในบริเวณบ้านสบรวก อำเภอเชียงแสน หรือสามเหลี่ยมทองคำ เนื่องจากระดับน้ำที่เพิ่มสูงขึ้นและกระแสน้ำที่แรงขึ้นเป็นผลให้ขนาดเรือเล็กจะไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัยซึ่งรวมถึงเรือบริการท่องเที่ยวที่อยู่ในสามเหลี่ยมทองคำ¹⁴

ปัจจุบันการท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขงไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากการเดินทางใช้เวลานานถึง 12 ชั่วโมง อีกทั้งระหว่างทางยังไม่มีแหล่งท่องเที่ยว ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเองก็ประสบปัญหาไม่คุ้มทุนเนื่องจากนักท่องเที่ยวจะเดินทางกลับเข้าจีนโดยรถบัสตามเส้นทาง R3A นักท่องเที่ยวไม่นิยมโดยสารจากเชียงแสนกับไปเชียงรุ่ง เนื่องจากการล่องเรือทวนน้ำจะใช้เวลามากกว่า 12 ชั่วโมง ทำให้ต้องตีเรือเที่ยวเปล่ากลับเพราะไม่มีนักท่องเที่ยว ดังนั้น หากในอนาคตมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขง และการเดินทางกลับโดยใช้มอเตอร์เวย์ที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่ จะทำให้การท่องเที่ยวเป็นที่นิยมซึ่งผลกระทบจะเกิดแก่อำเภอเชียงแสนเนื่องจากเป็นท่าเรือปลายทางของการท่องเที่ยว ดังที่ได้วิเคราะห์ในบทที่ 5 ห่วงโซ่การท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ถูกบริหารจัดการโดยผู้ประกอบการจีนเกือบทั้งหมด จึงควรวางแผนในการปกป้องห่วงโซ่การท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้เพื่อให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเป็นของผู้ประกอบการไทยมากที่สุด รวมถึงเรือท่องเที่ยวขนาดเล็กที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง

3) การใช้เทคโนโลยีในการท่องเที่ยว

ในปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทอย่างมากต่อการท่องเที่ยวในทุกขั้นตอน มีผลทำให้นักท่องเที่ยว FIT เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทจัดการท่องเที่ยวซึ่งลดบทบาทลงตามลำดับ ทั้งนี้เพราะเทคโนโลยีช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถจองพาหนะเดินทาง จองที่พัก ค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเดินทาง ชำระเงิน ได้ด้วยตัวเอง นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อมัคคุเทศก์ ซึ่งเคยเป็นผู้ให้ข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวหมดความสำคัญเนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถหาข้อมูลเองได้จากเว็บไซต์ต่าง ๆ รวมถึงขาดรายได้พิเศษค่านายหน้า (Commission) จากร้านขายสินค้าและของที่ระลึก เนื่องจากมีช่องทางการขายสินค้าออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะมีราคาถูกกว่าร้านค้าแล้ว ยังจัดส่งให้ถึงบ้านไม่ต้องหิวติดตัวระหว่างท่องเที่ยว หากบ

¹⁴ สัมภาษณ์ ภาณุมาศ เวียร์ลา และมานพ เวียร์ลา, ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการ บริษัทแม่โขงเดลต้า เทรเวล เอเจนซี จำกัด, 12 ตุลาคม 2560.

มัลดีฟส์ก็ไม่สามารถดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวได้ จะทำให้การประกอบอาชีพมัลดีฟส์ประสบปัญหาได้ในอนาคต¹⁵

แม้กระทั่งทัวร์คาราวานซึ่งปัจจุบันต้องอาศัยบริษัทท่องเที่ยวและมัลดีฟส์เป็นหลักจัดการท่องเที่ยวก็อาจได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคตเมื่อจีนเข้าเป็นภาคีสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกระหว่างประเทศ ฉบับลงวันที่ 19 กันยายน 2494 ซึ่งหมายความว่านักท่องเที่ยวจีนสามารถมีใบอนุญาตขับขี่สากล รูปแบบการท่องเที่ยวอาจปรับเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางเข้าประเทศไทยโดยทางเครื่องบิน และมาใช้บริการเช่ารถท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาดังเช่นที่คาราวานประเภท FIT เคยก่อให้เกิดมาแล้ว ดังนั้นจึงควรใช้บทเรียนที่ได้จากการท่องเที่ยวแบบคาราวานตามเส้นทาง R3A ในการวางแผนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้

นอกจากนี้ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในปัจจุบันยังอาจสามารถใช้ร่วมกับการควบคุมดูแลรถนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาได้ เช่น การใช้ระบบกำหนดตำแหน่งบนพื้นโลก (GPS) กับรถนักท่องเที่ยว ซึ่งนอกจากจะเป็นการกำกับติดตามเส้นทางการเดินทางได้แล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวหากเกิดปัญหาขึ้น โดยจะมีพิกัดตำแหน่งที่ชัดเจน รวมทั้งเป็นการลดอุปสรรคทางด้านการสื่อสารในการเข้าช่วยเหลือของเจ้าหน้าที่

6.5 บทส่งท้าย : บทเรียนจากการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์

R3A เป็นความพยายามหนึ่งของรัฐบาลไทยในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยมุ่งเน้นประโยชน์เพื่อการค้าและการขนส่งเป็นสำคัญ อำเภอยิงขอมพื้นที่ชายแดนซึ่งเป็นปลายสุดของเส้นทางนี้ จึงได้รับการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ จนกระทั่งในวันที่ 24 เมษายน 2558 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้ประกาศให้มีการการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 20 ตำบลใน 3 อำเภอชายแดน ได้แก่ อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย¹⁶ ในขณะที่ผลประโยชน์จากการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าและการขนส่งเพื่อเชื่อมต่อกับจีนตอนใต้จะเป็นของจีนมากกว่าไทยและลาว สำหรับผลประโยชน์จากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่สามารถมองเห็นได้เป็นรูปธรรม แต่การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ซึ่งเป็นส่วนสุดท้ายที่ทำให้เส้นทาง R3A เสร็จสิ้นสมบูรณ์ กลับกระทบเศรษฐกิจท้องถิ่นของเชียงของซึ่งส่วนหนึ่งพึ่งพิงการท่องเที่ยวชายแดนอย่างรุนแรง

1) ภูมิหลังการท่องเที่ยวชายแดน เชียงของ – ห้วยทราย – ปากแบ่ง – หลวงพระบาง

เชียงของเป็นอำเภอชายแดนเล็ก ๆ ที่มีพื้นที่เพียง 837 ตารางกิโลเมตรประกอบด้วยพื้นที่ราบสลับกับเทือกเขา ทิศเหนือและทิศตะวันออกมีพรมแดนติดต่อกับแขวงบ่อแก้ว ประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาวโดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน เนื่องจากภูมิประเทศในภาคเหนือของลาวส่วนใหญ่

¹⁵ สัมภาษณ์ ธงชัย วงศ์ใหญ่, ประธานที่ปรึกษาชมรมมัลดีฟส์รักซ์ล้านนา, 12 พฤษภาคม 2561.

¹⁶ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. คำสั่ง/ประกาศเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและมาตรการส่งเสริมการลงทุน - การกำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/article_attach/s2-2.pdf [12 ตุลาคม 2561].

เป็นภูเขาสูง การเดินทางโดยถนนไม่สะดวกเพราะเส้นทางที่ตัดผ่านภูเขาส่งมีขนาดเล็ก คดเคี้ยว และส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม การเดินทางไปยังเมืองหลวงพระบางเมืองท่องเที่ยวอันดับ 1 ในภาคเหนือของลาวจึงใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางหลัก เชียงของจึงได้อาศัยข้อได้เปรียบนี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายพาหนะจากทางถนนเป็นทางเรือเพื่อข้ามแม่น้ำโขงไปยังเมืองห้วยทรายเมืองเอกของแขวงบ่อแก้ว และเดินทางต่อไปยังหลวงพระบางซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำโขงห่างจากห้วยทรายไป 357 กิโลเมตร เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือนี้ได้รับความนิยมนอกเหนือจากทางเครื่องบิน นักท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวยุโรปซึ่งมีตลอดทั้งปี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ฝรั่งเศส นอกจากนี้ยังมีญี่ปุ่น เกาหลี สำหรับช่วงฤดูท่องเที่ยว (High Season) คือ ตุลาคม – มีนาคม รูปแบบการท่องเที่ยวประกอบด้วย¹⁷

1.1) นักท่องเที่ยวอิสระแบคแพคเกอร์

นักท่องเที่ยวประเภทนี้จะเดินทางมายังเชียงของโดยรถโดยสารประจำทาง และพักค้างคืนที่เชียงของหรือห้วยทราย 1 คืน และเดินทางต่อไปยังหลวงพระบางโดยเรือโดยสารประจำทางขนาด 30 – 200 ที่นั่ง ส่วนใหญ่โดยสารเรือเที่ยว 11.00 น. เวลาในการเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมงถึงเมืองปากแบ่งในแขวงอุดมไซพักค้างคืน 1 คืน วันรุ่งขึ้นเดินทางต่อเข้าหลวงพระบางอีก 4 – 5 ชั่วโมง ส่วนมากกลับเป็นการเดินเรือทวนน้ำซึ่งใช้เวลามากกว่าขาไปและต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่งเช่นกัน หรืออาจเดินทางต่อโดยทางถนนไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นในลาว เช่น วังเวียง

1.2) นักท่องเที่ยวแบบแพ็คเกจทัวร์

แพ็คเกจทัวร์ประเภทนี้เกิดจากการรวมกลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยวในภาคเหนือของไทยและลาว ได้แก่ ผู้ประกอบการที่พักในเชียงใหม่ เชียงของ และห้วยทราย ผู้ประกอบการเดินเรือแม่น้ำโขง และผู้ให้บริการรถรับ – ส่ง ซึ่งค่าใช้จ่ายรวมค่าอาหาร ค่าที่พัก และค่าพาหนะทั้งรถและเรือ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวซึ่งซื้อผ่านบริษัททัวร์ในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภาคเหนือของประเทศไทย อีกทั้งได้มามีการลงทุนที่พักในเชียงของมานานแล้ว เมื่อได้ลูกค้าจะส่งมาที่เชียงของพักค้างคืน 1 คืน สำหรับการเดินทางไปหลวงพระบางจะเช่าเหมาลำเรือของผู้ประกอบการเรือในห้วยทราย โดยใช้เวลาเดินเรือ 1 วัน อาจจะพักหรือไม่พักค้างคืนที่เมืองปากแบ่งแล้วแต่เวลาที่เรือออก แต่หากกลับเรือต้องวิ่งทวนน้ำจึงจำเป็นต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่ง 1 คืน

1.3) นักท่องเที่ยวแบบกรุ๊ปทัวร์

การท่องเที่ยวประเภทนี้จะเป็นแพ็คเกจที่ขายเบ็ดเสร็จโดยบริษัทท่องเที่ยวที่เป็นทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของที่พักของลาว เช่น หลวงไซย ลาวพันดาว เป็นต้น แพ็คเกจประเภทนี้มีราคาสูง เนื่องจากเดินทางโดยเรือสำราญ โดยเดินทางข้ามฝั่งไปยังประเทศลาวเวลาประมาณ 7.00 น. ออกเดินทางจากห้วยทรายประมาณ 8.00 น. ถึงหลวงพระบางในช่วงเย็น ราคาทัวร์รวมค่าอาหาร ค่าที่พัก ค่าพาหนะทั้งรถและเรือ รวมทั้งค่าอาหารกลางวันบนเรือ

¹⁷ สัมภาษณ์ พงษ์ศักดิ์ คอนสวรรค์, เจ้าของเรือนพักขอบใจ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว, 1 พฤศจิกายน 2560. และคอนสมัย เจริญผล, ผู้จัดการ บริษัท Bo. Sapphire Travel เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว, 25 ธันวาคม 2560.

2) ผลกระทบจากสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4

อาจจะกล่าวได้ว่า เศรษฐกิจท้องถิ่นของเชียงของดีที่สุดในช่วงก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ผ่านผู้ประกอบการในเชียงของเป็นหลัก ผลกระทบที่สำคัญที่สุดของการเปิดใช้สะพาน คือ การที่ตรวจคนเข้าเมืองทั้งไทยและลาวยกเลิกให้ชาวต่างประเทศจากประเทศที่ 3 ข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนท่าเรือบักทั้งในอำเภอเชียงของและเมืองห้วยทราย โดยให้ไปใช้จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 แทน โดยต่างฝ่ายต่างกล่าวอ้างว่ามีปัญหามาจากความไม่พร้อมด้านกำลังคนด้านตรวจคนเข้าเมืองของอีกฝ่าย เป็นผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ที่พัก ร้านอาหาร รถรับ – ส่ง ทั้งในเชียงของและเมืองห้วยทรายลดลงอย่างมาก เนื่องจากสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ตั้งอยู่ก่อนถึงตัวอำเภอเชียงของและเมืองห้วยทราย 10 กิโลเมตร¹⁸ นักท่องเที่ยวสามารถข้ามสะพานโดยไม่ต้องผ่านเข้าตัวอำเภอเชียงของและเมืองห้วยทราย

3) แนวทางแก้ไข

ปัญหาเกิดขึ้นกับอำเภอเชียงของเป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งของผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วไม่ได้กระทบเฉพาะการท่องเที่ยวชายแดนเท่านั้น แต่ยังมีผลกระทบต่อการค้าชายแดนซึ่งเป็นการค้าระดับชาวบ้านที่มีมายาวนาน กล่าวคือ คนลาวที่เดินทางข้ามมายังฝั่งไทยเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคและขนส่งกลับไปด้วยเรือข้ามฟาก หรือเรือบักหรือแพขนานยนต์ที่ใช้ขนส่งรถบรรทุกสินค้าข้ามฟาก และใช้รถรับจ้างเพื่อเดินทางและขนส่งสินค้า แต่เมื่อมีสะพาน ฯ สามารถขับรถยนต์ส่วนตัวหรือรถบรรทุกเพื่อซื้อสินค้ากลับไปจากซูเปอร์สโตร์ ได้แก่ โลตัส ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับสะพาน ฯ โดยไม่จำเป็นต้องเข้ามาซื้อหาสินค้าที่ตัวอำเภอเชียงของอีกต่อไป บางครั้งเดินทางไปถึงตลาดสี่มุมเมืองเพื่อซื้อผลไม้ ส่งผลให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นตกกับคนในพื้นที่น้อยลง¹⁹ ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ไทย – ลาว ทุกแห่ง ตั้งแต่แห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคาย แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร แห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม และแห่งที่ 4 ที่จังหวัดเชียงราย

แม้ว่าการพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจมหภาค แต่ประชาชนในท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์น้อยมาก เนื่องจากการลงทุนและผู้ประกอบการส่วนใหญ่มาจากนอกท้องถิ่น หรือแม้กระทั่งนอกประเทศ อีกทั้งยังกระทบต่อเศรษฐกิจจุลภาคของท้องถิ่น เนื่องจากผู้ประกอบการท้องถิ่นขาดความรู้ความเข้าใจซึ่งนำไปสู่การปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด สิ่งที่รัฐควรทำนอกเหนือจากการรับฟังความคิดเห็นประชาชน คือ ความจริงจังในการให้ข้อมูลที่ถูกต้องและรอบด้านก่อนดำเนินการตามโครงการใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อชุมชนและประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะโครงการที่มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเชิงเศรษฐกิจ และสังคมอย่างฉับพลัน พร้อมทั้งเตรียมแผนการในการสนับสนุนให้ท้องถิ่นสามารถปรับตัวทันการเปลี่ยนแปลงได้ และหากมีผลกระทบหรือผลเสียเกิดขึ้นภายหลัง รัฐต้องเข้ามาเยียวยาและจัดการปัญหาร่วมกับชุมชนอย่างจริงจัง เพื่อให้นโยบายการพัฒนาของรัฐสามารถยังประโยชน์ทั้งในระดับจุลภาคและมหภาค

¹⁸ สัมภาษณ์ อลิสา นวลใส, อุปนายกฝ่ายท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย, 30 ตุลาคม 2560.

¹⁹ เรื่องเดียวกัน.

เอกสารอ้างอิง

- กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงต่างประเทศ. ประวัติและพัฒนาการ OECD สืบค้นจาก <http://www.mfa.go.th/business/th/customize/16520-ประวัติและพัฒนาการOECD.html> [16 สิงหาคม 2561].
- กรมการกงสุล. ประเภทและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจลงตราประเภทต่าง. สืบค้นจาก www.consular.go.th/main/th/services/1287/19765-ประเภทและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจลงตราประเภทต่าง.html#touristvisa [15 มีนาคม 2561].
- กรุงเทพธุรกิจ. ทุนจีน บุกเชียงใหม่ลุยซื้อ“อสังหาฯ”. สืบค้นจาก <http://www.home.co.th/hometips/detail/81305>. [3 กรกฎาคม 2561].
- กองบรรณาธิการ Positioning. ญี่ปุ่นดับฝัน Airbnb ออก กม.ควบคุมธุรกิจห้องเช่า. สืบค้นจาก <https://positioningmag.com/1168537>. [4 กรกฎาคม 2561].
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับ ททท. สืบค้นจาก <https://thai.tourismthailand.org> [7 มิถุนายน 2561].
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2559). รายงานการจัดทำข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 จังหวัดเชียงราย : ภาคผนวก ค.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย. สถานที่ท่องเที่ยว เชียงของ. สืบค้นจาก <https://thai.tourismthailand.org/สถานที่ท่องเที่ยว/เชียงของ--211>. [10 เมษายน 2561].
- ฐานเศรษฐกิจ. เขตเศรษฐกิจลาวแข่งไทย จีนทุ่ม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อหาน – บ่อเต็น. สืบค้นจาก <http://www.thansettakij.com/content/74340> [26 มกราคม 2561].
- ณัฐกร วิทิตานนท์. นโยบายต่อต้านการพนันของจีนกับการดิ้นรนของทุนคาสิโนในภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน. สืบค้นจาก http://www.gamblingstudy-th.org/issues_topic_1/260/2/1/casinoUSA/ [27 มกราคม 2561].
- ธงชัย ภูวนาถวิจิตร. (2553). ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ บนเส้นทางยุทธศาสตร์ R3A (เชียงราย - คุณหมิง). มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
- ธนวัต ลิ้มปัทมชัยกุล. (2558). การพัฒนาส่วนประสมทางการตลาดบริการและคุณภาพบริการของผู้ประกอบการเพื่อตอบสนองรูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3E.
- ธนาคารพัฒนาเอเชีย. ข้อมูลทั่วไปของประเทศสมาชิก. สืบค้นจาก <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28937/tha-2016-th.pdf> [15 ธันวาคม 2561].
- ประชาชาติธุรกิจ. จีนซึ่มลึกธุรกิจ "เชียงใหม่" หมื่นล้าน ผุดบ้าน-คอนโดฯสู่ชนาหวาน. สืบค้นจาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1457871107. [3 กรกฎาคม 2561].
- ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี. (2559). ทุนนิยมคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีน กับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว. ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ผู้จัดการออนไลน์. ทางสองแพร่ง รถนักท่องเที่ยวจีนทะลักเที่ยวไทย พง 3 ปีติด-ปัญหาโผล่. สืบค้นจาก <https://mgronline.com/local/detail/9590000019650>. [13 พฤษภาคม 2561].
- ไพรัช พิบุลย์รุ่งโรจน์ จุมพฏ บริราช และ อาชว์บาร์มี ณะติวงศ์ มณิระกุลทอง. (2558). การพัฒนาความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม กรณีศึกษาเส้นทาง R3E.

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : รายการอ้างอิง

ภราเดช พยัฆวิเชียร. การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยทั้งอดีตปัจจุบันและอนาคต. จุลสารวิชาการท่องเที่ยว, 6(2/2549).

มูลนิธิชีวิตไท. “เอามั้ย? ‘เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสิโน’ ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน”. สืบค้นจาก <https://www.tcijthai.com/news/2016/6/scoop/6258>. [25 มกราคม 2561].

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522. เล่ม 96 ตอนพิเศษ 28 หน้า 45 ลงวันที่ 1 มีนาคม 2522.

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522. เล่ม 96 ตอนที่ 72 หน้า 1 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2522.

ราชกิจจานุเบกษา.. พระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ.2544. เล่ม 118 ตอนที่ 112 ก หน้า 8 ลงวันที่ 4 ธันวาคม 2544.

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติโรงแรม. เล่ม 121 ตอนพิเศษ 70 ก หน้า 12 ลงวันที่ 10 กันยายน 2547.

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550. เล่ม 124 ตอนที่ 54 หน้า 1 ลงวันที่ 14 กันยายน 2550.

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. เล่ม 125 ตอนที่ 27 ก หน้า 20 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2551.

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551. เล่ม 125 ตอนที่ 29 ก หน้า 1 ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2551.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงใหม่ – ห้วยทราย) บำบัดถนนห้วยทราย ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย. เล่ม 130 ตอนพิเศษ 182 ง ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2556.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดที่ตั้งด่านตรวจคนเข้าเมืองและช่องทางให้บุคคลเข้ามา หรือออกไปนอกราชอาณาจักรและกำหนดให้บุคคลหรือพาหนะที่จะเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักร ผ่านการตรวจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง. เล่ม 130 ตอนพิเศษ 122 ง ลงวันที่ 23 กันยายน 2556.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2559 – 2563. เล่ม 132 ตอนพิเศษ 213 ง หน้า 39 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน พ.ศ.2559 – 2563. เล่ม 132 ตอนพิเศษ 213 ง หน้า 40 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ. 2559 – 2563. เล่ม 132 ตอนพิเศษ 213 ง หน้า 41 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558.

ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา พ.ศ.2559-2563. เล่ม 132 ตอนพิเศษ 213 ง หน้า 42 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558.

- ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ พ.ศ. 2559 – 2563. เล่ม 132 ตอนพิเศษ 213 ง หน้า 43 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558.
- ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง เรื่อง การพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง พ.ศ.2560 – 2564. เล่ม 134 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 11 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2560.
- ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม พ.ศ.2560 – 2564. เล่ม 134 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 12 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2560.
- ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง เรื่อง แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง พ.ศ. 2560 – 2564. เล่ม 134 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 13 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2560.
- ศรัณย์ พิมพงาม และปณณธร เชื้อนแก้ว (2561). กฎหมายจีน : ระบบกฎหมายประเทศจีนเบื้องต้น. สืบค้นจาก <https://businessanalysisoflaw.com/2018/02/06/introduction-chinese-legal-system>. [15 กรกฎาคม 2561].
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. หนึ่งปีกับยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” ในยูนนาน. สืบค้นจาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=441&ID=13590 [6 สิงหาคม 2560].
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. (2556). ประกาศรายชื่อบริษัทไทยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการนำเที่ยวในต่างประเทศ. สืบค้นจาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=464&ID=16704. [6 มิถุนายน 2560].
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. (2559). เขตเศรษฐกิจภาคตะวันตก แผนพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตก. <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/west.php>
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. (2560). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวยูนนาน 5 ปี ตัวอย่างจากไทย ยูนนานตั้งเป้าเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวแบบคาราวาน. http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/interesting-facts/detail.php?SECTION_ID=611&ID=17372 [6 สิงหาคม 2560].
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง. ยูนนานดัน “เขตความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนบ่อหาน (ยูนนาน) - บ่อเต็น (ลาว) เริ่มเป็นรูปร่างในเบื้องต้น คาดปีหน้าเดินชมดิวตี้ฟรีที่บ่อเต็นแบบชีวชีว. http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=469&ID=13708 [26 มกราคม 2561].
- ศูนย์ข้อมูลธุรกิจในลาว. เกร็ดการทำธุรกิจ/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว. สืบค้นจาก <http://www.thaibizlao.com/lao/knowledges/detail.php?id=20414> [13 กรกฎาคม 2561].
- ศูนย์ข้อมูลธุรกิจในลาว. เกร็ดการทำธุรกิจ/สรุปข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว. สืบค้นจาก <http://www.thaibizlao.com/lao/knowledges/detail.php?id=20414> [13 กรกฎาคม 2561].
- สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2549). รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน. หน้า 96-97. กรุงเทพฯ.

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : รายการอ้างอิง

สมภพ มานะรังสรรค์. (2555). การเปิดและปฏิรูปกรอบที่สี่ของจีน. สืบค้นจาก <http://www.vijaichina.com/intervies/182> [6 สิงหาคม 2560].

สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554). สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สืบค้นจาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5136 [7 มิถุนายน 2561].

สำนักข่าวจีน. (2003). สรุปความสัมพันธ์ทางการทูตของจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน : ปฏิบัติต่อข้างบ้านดี จะได้เพื่อนบ้านดี. สืบค้นจาก <http://www.chinanews.com/n/2003-02-21/26/274931.html>. [6 สิงหาคม 2560].

สำนักข่าวซินหัว. (2016). จากการประชุมทั้งสองครั้งต่างชาติเห็นว่าการพัฒนาตะวันตก เป็นยุทธศาสตร์ที่ถูกต้อง. สืบค้นจาก http://www.xinhuanet.com/politics/2016-03/07/c_128780730.htm [6 สิงหาคม 2560].

สำนักข่าววอยทีวี. คุมเข้มรถจีนทะลักเที่ยวไทย. สืบค้นจาก <https://www.voicetv.co.th/read/334869>. [13 พฤษภาคม 2561].

สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 11กรกฎาคม 2560 เรื่อง ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวหมู่เกาะทะเลใต้ (เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า และหมู่เกาะอ่างทอง) พ.ศ. สืบค้นจาก https://cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99324947 [18 สิงหาคม 2561].

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504 – 2509).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510 – 2514).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (2520 – 2524).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525 – 2529).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525 – 2529).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540 – 2544).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545 – 2549).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545 – 2549).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550 – 2554).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560 – 2564).

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515 – 2519).
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ถนนสายสำคัญที่เชื่อมโยงแขวงต่างๆ ใน สปป.ลาว. สืบค้นจาก http://www.boi.go.th/thai/clmv/Back_up/2010_laos/2010_laos_4_2.html [25 มกราคม 2561].
- อดิศักดิ์ ศรีสม. (2015). บทความพิเศษ สะพานมิตรภาพเมียนมา – ลาว แห่งแรก. สืบค้นจาก http://www.asean thai.net/mobile_detail.php?cid=4&nid=2359. [9 กรกฎาคม 2561].
- อรุณญา ศิริผล. (2556). ผู้ค้าเงินในชายแดนลุ่มแม่น้ำโขง. ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เชียงใหม่.
- อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ ประเทศลาว. สืบค้นจาก http://www.uniserv.buu.ac.th/forum2/topic.asp?TOPIC_ID=6573 [25 มกราคม 2561].
- Asian Development Bank. (Asian Development Bank Member Fact Sheet Laos). Retrieved from <https://www.adb.org/publications/lao-pdr-fact-sheet> [December 15, 2017].
- Bilgen, M., & Elif, A. (2014). A Value Chain Analysis of Turkish Tourism Sector International Journal of Business and Management Studies, 03(02), 499-506.
- China Briefing. China to Support Development of Border Economic Cooperation Zones. 2012. [Online]. Available from: <http://www.china-briefing.com/news/2012/12/10/china-to-support-development-of-border-economic-cooperation-zones.html>. [9 July, 2017].
- China Driving. Drive your own car to China Retrieved from <http://www.china-driving.com/en/itineraries/driving/>. [2018, 23 April].
- Clarke, H. R. and Y.-K. Ng. 1993. "Tourism, Economic Welfare and Efficient Pricing." Annals of Tourism Rmmh, 20: 613 – 632.
- Dischereit, K., et al. 2014. Value Chain Analysis on mid-range and Luxury Hotels on Koh Chang. Internation Field Project 2014. W. University.
- Embassy of the People's Republic of China in the Lao People's Democratic Republic. (KPL) Laos – China cooperation continues to grow (part 1). Retrieved from <http://la.china-embassy.org/eng/zlgx/xz/t1034300.htm>. [November 15, 2017].
- Embassy of the People's Republic of China in the Lao People's Democratic Republic. Laos-China cooperation continues to grow (part 2). [November 15, 2017].
- Harry, R. C., & Yew-Kwang, N. (1993). Tourism, Economic Welfare and Efficient Pricing. Annals of Tourism Rmmh, 20, 613-632.
- Investment Promotion Department Ministry of Planning and Investment Laos PDR. Special Economic Zone Retrieved from <http://www.investlaos.gov.la/la/index.php/where-to-invest/special-economic-zone?limitstart=0> [July 16, 2018].
- Investment Promotion Department, V. C., Laos PDR. Special and Specific Economic Zones in the Lao PDR Retrieved from <http://www.investlaos.gov.la/index.php/special-economic-zone> [December 15, 2017].

- Kathrin, D., Malena, H., Mária, G., Carole, P., & Michèle, S. (2014). *Value Chain Analysis on mid-range and Luxury Hotels on Koh Chang*. Internation Field Project 2014.
- Kunze, G. A., & Tolentino, V. V. J. (2008). *In Laos: Land – linked, not Land – locked*. Retrieved from <https://asiafoundation.org/2008/08/27/in-laos-land-linked-not-land-locked>. [July 5, 2018].
- Lao National Tourism Administration. *Lao PDR Tourism Strategy 2006-2020 (Unofficial Translation)* Retrieved from <http://www.mekongtourism.org/lao-pdr-tourism-strategy-2006-2020-unofficial-translation/> [October 20, 2017].
- Laos Guide. *Laos Visa* Retrieved from <https://www.laos-guide-999.com/laos-visa.html>. [2561, 12 April].
- Laos Guide. *Travel to Laos* Retrieved from <https://www.laos-guide-999.com/travel-to-laos.html#car> [2018, 19 April].
- Mete, B., & Acuner, E. (2014). A value chain analysis of Turkish tourism sector. *International Journal of Business and Management Studies*, 2(2), 499-506.
- MGR Online. (18 ตุลาคม 2552). *ททท.จัดปิ่น จยย.ท่องเที่ยวไทย – ลาวสองแผ่นดิน* Retrieved from <https://amp.mgsonline.com/local/9520000123750.html> [13 มิถุนายน 2561].
- Ministry Information, C. a. T. a. A. *Lao PDR Destination Management Plan 2016 – 2018* Retrieved from <http://www.tiigp-laos.org/downloads/other/Lao%20PDR%20National%20Destination%20Management%20Plan%202016-2018.pdf>. [July 5, 2018].
- Ministry of Planning and Investment. (2006). *6th Five – Year National Socio – Economic Development Plan (2006 – 2010)*.
- Ministry of Planning and Investment. (2016a). *6th Five – Year National Socio – Economic Development Plan (2006 – 2010)*.
- Ministry of Planning and Investment. (2016b). *8th Five – Year National Socio – Economic Development Plan (2016 – 2020)*.
- Ministry of Public Work and Transport, L. P. (2017). *Laos; from land locked to land linked* Retrieved from http://www.nationmultimedia.com/detail/big_read/30326442 [July 7, 2018].
- Norbert, V. (2013). Consumer Surplus and Macro Valuation of Tourism Projects. *Pozan University of Economics Review*, 13(4).
- OECD. *Aid (ODA) disbursements to countries and regions [DAC2a]* Retrieved from <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=Table2A#>
- OECD. *Compare your country – Aid statistics by donor, recipient and sector – recipient view -Laos*. Retrieved from <https://www2.compareyourcountry.org/aid-statistics?cr=625&cr1=oe&lg=en&page=1> [August 16, 2018].
- OECD. *Current Membership* Retrieved from <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/>
- Pairach, P., & S. M., D. (2015). Supply Chain Collaboration in Tourism: A Transaction Cost Economics Analysis. *International Journal of Supply Chain Management*, 4(3).

- Pairach Piboonrungraj, Benjenop Buranasiri, Wasittee Moonpim, Pimpika Chawalit, & Korawan Sankakorn. (2016). A Structural Model of Cultural Tourism Supply Chain Collaboration on the R3A Route. International Journal of Supply Chain Management, 5(3).
- Panna Janviroj. (2017). Laos; from land locked to land linked Retrieved from http://www.nationmultimedia.com/detail/big_read/30326442. [July 7, 2018].
- Piboonrungraj, P., & Disney, S. M. (2015). Supply chain collaboration in tourism: a transaction cost economics analysis. International Journal of Supply Chain Management, 4(3), 25-31.
- Piboonrungraj, P., et al. (2016). "A Structural Model of Cultural Tourism Supply Chain Collaboration on the R3A Route." International Journal of Supply Chain Management 5(3).
- Porter, M. E. (1980). Industry structure and competitive strategy: Keys to profitability. Financial analysts journal, 30-41.
- Porter, M. E. (1985). Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. New York, The Free Press.
- Radio Free Asia. Lao Government Should Grant Concession Leases Based on Investment: Former Official. Retrieved from <http://www.rfa.org/english/news/laos/leases-04262017142704.html> [December 15, 2017].
- Schep, S., et al. 2014. Does Tourism Growth on the Galapagos Islands Contribute to Sustainable Economic Development? An Ecosystem Valuation from a Tourist Perspective and a Cost-Benefit Analysis of Tourism Growth Scenarios. I. f. E. S. V. U. Amsterdam. SNV Netherlands Development Organisation. (2010). A Practical Guide for Promoting Pro-Poor, Sustainable Tourism Along the Great Himalaya Trail.
- SNV Netherlands Development Organisation. 2010. A Practical Guide for Promoting Pro -Poor, Sustainable Tourism Along the Great Himalaya Trail.
- Stijn, S., Mirte, R., Viviana, L. G., Pieter, v. B., & Wouter, B. (2014). Does Tourism Growth on the Galapagos Islands Contribute to Sustainable Economic Development? An Ecosystem Valuation from a Tourist Perspective and a Cost-Benefit Analysis of Tourism Growth Scenarios
- UNCTAD. Landlocked Developing Countries (LLDCs) Retrieved from <http://unctad.org/en/Pages/ALDC/Landlocked%20Developing%20Countries/UN-recognition-of-the-problems-of-land-locked-developing-countries.aspx>. [July 5 , 2018].
- UNCTAD. Least Developed Countries (LDCs) Retrieved from <http://unctad.org/en/Pages/ALDC/Least%20Developed%20Countries/LDCs.aspx>. [July 5, 2018].
- Vanhove, N. 2013. "Consumer Surplus and Macro Valuation of Tourism Projects." Pozan University of Economics Review 13(4). WTO, UNWTO, & OECD. (2013). AID for Trade and Value Chains In Tourism In.
- Yilmaz, Y., & Bitici, U. (2006) Performance measurement in tourism: A value chain model. International Journal of Contemporary Hospitality Management, 18 (4), 341-349.

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ก

ภาคผนวก ก

กำหนดการการสำรวจภาคสนามและ
รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

กำหนดสำรวจภาคสนาม
โครงการวิจัย การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A
เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว

ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย วันที่ 12 – 17 มิถุนายน 2560

วันจันทร์ที่ 12 มิถุนายน 2560

- 10.00 – 11.15 น. ออกเดินทางสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 270 ไปยังเชียงใหม่
13.00 – 15.00 น. ประชุมวางแผนการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงใหม่

วันอังคารที่ 13 มิถุนายน 2560

- 09.30 – 11.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่
11.00 – 12.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่
13.00 – 15.00 น. สรุปรายชื่อผู้ประกอบการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงใหม่

วันพุธที่ 14 มิถุนายน 2560

- 09.00 – 11.00 น. สัมภาษณ์ศาสตราจารย์ ดร.ยศ สันตสมบัติ อาจารย์ประจำคณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
13.00 – 17.00 น. เดินทางไปยังจังหวัดเชียงราย (ระยะทาง 186 กม.)
17.00 – 18.00 น. สรุปรายชื่อผู้ประกอบการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงราย

วันพฤหัสบดีที่ 15 มิถุนายน 2560

- 09.00 – 11.00 น. สัมภาษณ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย
13.00 – 15.30 น. เดินทางไปยังอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ระยะทาง 96 กม.)
15.30 – 17.30 น. สรุปรายชื่อผู้ประกอบการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเชียงของ

วันศุกร์ที่ 16 มิถุนายน 2560

- 09.00 – 10.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในอำเภอเชียงของ
13.00 – 15.00 น. สังเกตการณ์ข้ามแดนที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 และท่าเรือบัก
14.30 – 16.00 น. สรุปรายชื่อผู้ประกอบการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเชียงของ

วันเสาร์ 17 มิถุนายน 2560

- 09.00 – 11.00 น. เดินทางไปอำเภอเมืองเชียงราย
13.00 – 14.00 น. เดินทางไปสนามบินเชียงราย
15.20 – 16.40 น. ออกเดินทางกลับสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 234

ครั้งที่ 2 ณ จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย วันที่ 8 – 14 ตุลาคม 2560

วันอาทิตย์ที่ 8 ตุลาคม 2560

- 14.35 – 15.50 น. ออกเดินทางสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 906 ไปยังเชียงใหม่
16.00 – 18.00 น. ประชุมวางแผนในการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เชียงใหม่

วันจันทร์ที่ 9 ตุลาคม 2560

- 10.00 – 12.00 น. สัมภาษณ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่
13.30 – 15.30 น. สัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่
15.30 – 18.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เชียงใหม่

วันอังคารที่ 10 ตุลาคม 2560

- 10.00 – 12.00 น. สัมภาษณ์ สมาคมฮากกาจังหวัดเชียงใหม่
13.30 – 17.30 น. เดินทางไปยังจังหวัดเชียงราย (ระยะทาง 186 กม.)
17.30 – 18.30 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เมืองเชียงราย

วันพุธที่ 11 ตุลาคม 2560

- 10.30 – 12.00 น. สัมภาษณ์ สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงราย
13.30 – 15.30 น. สัมภาษณ์ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย
15.30 – 17.30 น. เดินทางไปยังอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย (ระยะทาง 60 กม.)
สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอแม่สาย

วันพฤหัสบดี 12 ตุลาคม 2560

- 10.00 – 12.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวแม่น้ำโขงทางเรือ (แม่สาย)
12.30 – 14.30 น. เดินทางไปยังอำเภอเชียงแสน (ระยะทาง 90 กม.)
14.30 – 17.30 น. เดินทางไปหมู่บ้าน 1 ตำบลวาวี อำเภอแม่สรวย จังหวัดเชียงราย
สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอแม่สรวย

วันศุกร์ 13 ตุลาคม 2560

- 10.00 – 12.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวคาราวานตามเส้นทาง R3A
13.30 – 15.30 น. เดินทางไปยังอำเภอเมืองเชียงราย
พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงราย

วันเสาร์ 14 ตุลาคม 2560

- 10.00 – 12.00 น. ประชุมสรุปประมวลผลการสัมภาษณ์
15.20 – 16.40 น. ออกเดินทางกลับสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 234

ครั้งที่ 3 ณ แขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว วันที่ 14 – 17 สิงหาคม 2560

วันจันทร์ที่ 14 สิงหาคม 2560

- 10.40 – 12.40 น. ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 0941 ไปยังเมืองหลวงพระบาง
- 12.30 – 14.00 น. เดินทางเข้าพัก ณ Villa Maydou Boutique Hotel
- 15.00 – 17.00 น. ประชุมวางแผนในการสัมภาษณ์
- 16.00 – 17.00 น. ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในหลวงพระบาง

วันอังคารที่ 15 สิงหาคม 2560

- 09.00 – 11.00 น. สำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม หลวงพระบาง
- 13.00 – 15.00 น. สมาคมที่พัก โรงแรม หลวงพระบาง
- 15.00 – 17.00 น. สรุปรวบรวมข้อมูลการสัมภาษณ์

วันพุธที่ 16 สิงหาคม 2560

- 10.00 – 12.00 น. สมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง
- 13.00 – 16.00 น. สํารวจภาคสนามร้านขายสินค้าที่ระลึก และร้านอาหาร
- 16.00 – 17.00 น. สรุปรวบรวมข้อมูลการสัมภาษณ์และข้อมูลการสำรวจภาคสนาม

วันพฤหัสบดีที่ 17 สิงหาคม 2560

- 09:00 – 12.00 น. สํารวจภาคสนามร้านขายสินค้าที่ระลึก และร้านอาหาร
- 13.00 – 14.00 น. สรุปรวบรวมข้อมูลสำรวจภาคสนาม
- 14.00 – 15.00 น. เดินทางไปท่าอากาศยานนานาชาติหลวงพระบาง
- 17:25 – 19.25 น. ออกเดินทางกลับประเทศไทยด้วยเที่ยวบิน PG 0946

ครั้งที่ 4 ณ แขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงน้ำทา สปป. ลาว และมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน

วันที่ 29 ตุลาคม – 10 พฤศจิกายน 2560

วันอาทิตย์ที่ 29 ตุลาคม 2560

- 13.20 – 14.15 น. ออกเดินทางสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 233 ไปยังเชียงราย
- 14.00 – 16.00 น. เดินทางจากเชียงรายไปยังอำเภอเชียงของ
- 12.30 – 14.00 น. ประชุมวางแผนการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เชียงของ

วันจันทร์ที่ 30 ตุลาคม 2560

- 13.30 – 15.00 น. สัมภาษณ์ตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ
- 17.00 – 18.30 น. อุปนายกฝ่ายท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย
- 18.30 – 19.30 น. สรุปรวบรวมข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เชียงของ

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ก

วันอังคารที่ 31 ตุลาคม 2560

- 09:00 – 10.30 น. สัมภาษณ์นายอำเภอเชียงใหม่
- 10.30 – 11.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการโรงแรมในอำเภอเชียงใหม่
- 13.30 – 15.00 น. เดินทางไปด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย – ลาว ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง เข้าสู่ชายแดนลาวที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ระยะทาง 40 กิโลเมตร)
- 15.00 – 17.00 น. สัมภาษณ์แหล่งท่องเที่ยวในเมืองห้วยทราย
- 17.00 – 19.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เมืองห้วยทราย

วันพุธที่ 1 พฤศจิกายน 2560

- 10.30 – 11.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการโรงแรมในเมืองห้วยทราย
- 13.00 – 16.00 น. เดินทางไปยังเมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา (ระยะทาง 130 กิโลเมตร)
- 16.00 – 17.00 น. สัมภาษณ์แหล่งท่องเที่ยวในเมืองหลวงน้ำทา
- 19.00 – 20.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านค้าในเมืองหลวงน้ำทา
- 20.30 – 21.30 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เมืองหลวงน้ำทา

วันพฤหัสบดีที่ 2 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 10.00 น. สัมภาษณ์สำนักงานการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม หลวงน้ำทา
- 10.30 – 11.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการโรงแรมในเมืองหลวงน้ำทา
- 13.00 – 15.00 น. เดินทางไปยังชายแดนลาว – จีน ที่บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง – ออกเมือง เข้าสู่ชายแดนจีนที่บ่อหาน เมืองล่า เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา (ระยะทาง 54 กิโลเมตร)
- 15.00 – 17.00 น. เดินทางไปยังเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา (ระยะทาง 160 กิโลเมตร)
- 19.00 – 20.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เมืองเชียงรุ่ง

วันศุกร์ที่ 3 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 15.00 น. สัมภาษณ์แหล่งท่องเที่ยวในเมืองเชียงรุ่ง
- 16.00 – 17.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวทัวร์คาราวาน
- 17.00 – 18.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เมืองเชียงรุ่ง

วันเสาร์ที่ 4 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 12.00 น. สัมภาษณ์ภาคสนามร้านขายสินค้าที่ระลึก และร้านอาหารในเมืองเชียงรุ่ง
- 14.00 – 15.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านอาหาร
- 16.00 – 17.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่เมืองเชียงรุ่ง

วันอาทิตย์ที่ 5 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 12.00 น. สำรวจแหล่งท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่
15.00 – 16.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวทัวร์รถบัส
17.00 – 18.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
 พักค้างคืนที่เมืองเชียงใหม่

วันจันทร์ที่ 6 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 11.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวทางเรือ
16.00 – 17.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการบริการรถท่องเที่ยว
18.00 – 19.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
 พักค้างคืนที่เมืองเชียงใหม่

วันอังคารที่ 7 พฤศจิกายน 2560

- 11.15 – 12.25 น. เดินทางไปนครชุมน์หมิงโดยเที่ยวบินที่ MU 5723
15.00 – 17.00 น. วางแผนการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลภาคสนาม
 พักค้างคืนที่นครชุมน์หมิง

วันพุธที่ 8 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 11.30 น. สัมภาษณ์ สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครชุมน์หมิง
 (โทร. +86 8 716 317 1664 คุณสุนทร +86 136 6872 7457)
13.30 – 15.30 น. สัมภาษณ์กงสุลไทย ฝ่ายการพาณิชย์ นครชุมน์หมิง
16.00 – 17.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
 พักค้างคืนที่นครชุมน์หมิง

วันพฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน 2560

- 09.00 – 15.00 น. สำรวจแหล่งท่องเที่ยวในนครชุมน์หมิง
15.00 – 17.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในนครชุมน์หมิง
17.00 – 18.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
 พักค้างคืนที่นครชุมน์หมิง

วันศุกร์ที่ 10 พฤศจิกายน 2560

- 15.20 – 16.35 น. เดินทางไปกลับประเทศไทยโดยเที่ยวบินที่ TG 613

ครั้งที่ 5 ณ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว วันที่ 24 – 26 ธันวาคม 2560

วันอาทิตย์ที่ 24 ธันวาคม 2560

- 13.20 – 14.45 น. ออกเดินทางสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 233 ไปยังเชียงราย
16.00 – 18.00 น. เดินทางไปอำเภอเชียงของ
 พักค้างคืนที่อำเภอเชียงของ

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ก

วันจันทร์ที่ 25 ธันวาคม 2560

- 10.00 – 11.00 น. ที่ว่าการอำเภอเชียงของ ทำบัตรผ่านแดน
- 12.00 – 13.00 น. เดินทางไปยังท่าเรือบัค ทำพิธีผ่านแดนไปยังเมืองห้วยทราย
- 13.00 – 15.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในเมืองห้วยทราย
- 15.30 – 16.30 น. เดินทางไปยังท่าเรือเมืองห้วยทราย ทำพิธีผ่านแดนกลับมาอำเภอเชียงของ
- 18.00 – 19.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเชียงของ

วันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2560

- 09.00 – 11.00 น. เดินทางไปอำเภอเมืองเชียงราย
- 13.30 – 14.30 น. เดินทางไปยังสนามบินเชียงราย
- 15.30 – 18.30 น. ออกเดินทางสนามบินเชียงรายโดยเที่ยวบินที่ PG 234 กลับกรุงเทพมหานคร

ครั้งที่ 6 จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดแม่ฮ่องสอน วันที่ 12 – 15 พฤษภาคม 2561

วันเสาร์ที่ 12 พฤษภาคม 2561

- 08.45 – 09.55 น. ออกเดินทางสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ TG 104 ไปยังเชียงใหม่
- 14.00 – 15.00 น. สัมภาษณ์ชมรมมัคคุเทศก์รักษาล้านนา
- 13.00 – 15.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงใหม่

วันอาทิตย์ที่ 13 พฤษภาคม 2561

- 09.00 – 16.00 น. สัมภาษณ์แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจีนในจังหวัดเชียงใหม่
- 16.00 – 17.00 น. สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม
พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงใหม่

วันจันทร์ที่ 14 พฤษภาคม 2561

- 09.00 – 13.00 น. เดินทางไปอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
- 14.00 – 15.30 น. สัมภาษณ์ นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว อำเภอปาย
- 15.30 – 17.00 น. สัมภาษณ์แหล่งท่องเที่ยวในอำเภอปาย
- 17.00 – 18.00 น. สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์
พักค้างคืนที่อำเภอปาย

วันอังคารที่ 15 พฤษภาคม 2561

- 09.00 – 13.00 น. เดินทางไปสนามบินนานาชาติเชียงใหม่
- 15.10 – 16.20 น. ออกเดินทางสู่สนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ TG 111

ครั้งที่ 7 ณ แขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว วันที่ 12 – 14 สิงหาคม 2561

วันอาทิตย์ที่ 12 สิงหาคม 2561

- 14.40 – 16.50 น. ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิโดยเที่ยวบินที่ PG 0945 ไปยังเมืองหลวงพระบาง
- 17.00 – 18.00 น. เดินทางเข้าพัก

วันจันทร์ที่ 13 สิงหาคม 2561

- 09.00 – 11.00 น. นำเสนอผลการวิจัยต่อสมาคมท่องเที่ยวหลวงพระบาง
- 13.00 – 16.00 น. ประชุมระดมสมองเพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการพัฒนาร่วมกัน
- 16.00 – 17.00 น. สรุปข้อมูลการระดมความคิดเห็น

วันอังคารที่ 14 สิงหาคม 2561

- 09.00 – 11.00 น. สรุปข้อมูลการระดมความคิดเห็น
- 14.00 – 15.00 น. เดินทางไปท่าอากาศยานนานาชาติหลวงพระบาง
- 17:30 – 19.35 น. ออกเดินทางกลับประเทศไทยด้วยเที่ยวบิน PG 0946
-

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	วัน เดือน ปี	เวลา	ประเทศ	ชื่อหน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อบุคคลที่สัมภาษณ์	ตำแหน่ง
1.	13 มิย 60	09.30 – 11.00	ไทย	บริษัท ฮัลโหล ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณกันชนล รัตนพฤกษ์	ผู้ช่วยผู้จัดการ
2.	13 มิย 60	11.00 – 12.00	ไทย	นายกสมาคมมัคคุเทศก์เชียงใหม่	สมาคม/ชมรม	คุณสมฤทธิ์ ไชคำ	นายกสมาคม
3.	14 มิย 60	09.00 – 11.00	ไทย	คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	ศ.ดร.ยศ สันตสมบัติ ผศ.ดร.อรัญญา ศิริผล	อาจารย์
4.	15 มิย 60	09.00 – 11.00	ไทย	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณเลิศชาย หวังตระกูลดี	ผู้อำนวยการ
5.	16 มิย 60	09.00 – 10.30	ไทย	บริษัท เงินห่วยทั่ว จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณขวัญฤดี บุญยง	เจ้าหน้าที่
6.	14 สค 60	17.00 – 18.00	ลาว	บริษัท ชินซิง (ประเทศลาว) จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณ Viking	ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนในหลวงพระบาง
7.	15 สค 60	09.00 – 11.00	ลาว	สำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม หลวงพระบาง	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณคอนสะหวัน เจริญ คุณพายหวัน จันทะสุข คุณทองหวัน ยุทธเศรษฐ	หัวหน้าส่วนคุ้มครองธุรกิจ รองหัวหน้าส่วนการพัฒนาการท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่พนักงานตลาด
8.	15 สค 60	13.00 – 15.00	ลาว	สมาคมผู้ประกอบการโรงแรมในหลวงพระบาง	สมาคม/ชมรม	คุณดาวเพชร บัวพาพันธ์	นายกสมาคม
9.	16 สค 60	10.00 – 11.30	ลาว	สมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง	สมาคม/ชมรม	คุณกัจกร พันธสมบัติ คุณผาสุก วันสวัสดิ์	รองประธานสมาคม สมาชิกสมาคม
10.	9 ตค 60	10.00 – 12.00	ไทย	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณผ่องพรรณ ศิริวัฒนาวงศา	รองผู้อำนวยการ
11.	9 ตค 60	13.30 – 15.30	ไทย	สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	สมาคม/ชมรม	คุณนพดล จริภักดิ์ คุณชำนาญ เพือกวิณะ	ประธานสภา เลขานุการสภา
12.	10 ตค 60	10.00 – 12.00	ไทย	สมาคมฮากกา จังหวัดเชียงใหม่	สมาคม/ชมรม	คุณสมบัติ ไตรศรีศิลป์	นายกสมาคม
13.	11 ตค 60	10.00 – 12.00	ไทย	สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงราย	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณวรณยุพา วิเศษสรรค์	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง
14.	11 ตค 60	13.30 – 15.30	ไทย	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดเชียงราย	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณปรานปรียา พลเยี่ยม	รักษาการผู้อำนวยการ
16.	12 ตค 60	10.00 – 12.00	ไทย	บริษัทแม็ซงเคลต้า เทรเวล เอเยนซี จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณผกายมาศ เวียร์ลา คุณมานพ เวียร์ลา	ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ
15.	13 ตค 60	10.00 – 12.00	ไทย	บริษัท เงินห่วย จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณเดชา พิทักษ์วารี	ผู้จัดการ
17.	30 ตค 60	13.30 – 15.00	ไทย	ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	พ.ต.ท.หทัยรัตน์ จุลศาสตร์	สารวัตร
18.	30 ตค 60	17.00 – 18.30	ไทย	สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย	สมาคม/ชมรม	คุณอลิสา นวลใส	อุปนายกฝ่ายท่องเที่ยว

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	วัน เดือน ปี	เวลา	ประเทศ	ชื่อหน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อบุคคลที่สัมภาษณ์	ตำแหน่ง
19.	31 ตค 60	09.00 – 10.30	ไทย	อำเภอเชียงของ	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณทัศนัย สุธาพนธ์	นายอำเภอเชียงของ
20.	31 ตค 60	10.30 – 11.30	ไทย	โรงแรม Ibis Style เชียงของ	ผู้ประกอบการโรงแรม	คุณไพฑูรย์ อำนวยวิทยานุกูล	ผู้จัดการทั่วไป
21.	1 พย 60	10.30 – 11.30	ลาว	เรือนพักขอบใจ	ผู้ประกอบการโรงแรม	คุณพงษ์ศักดิ์ คอนสวรรค์	เจ้าของกิจการ
22.	1 พย 60	19.00 – 20.30	ลาว	ร้านสะดวกซื้อ	ผู้ประกอบการร้านค้า	คุณบุญส่ง แก้วมณีวงศ์	เจ้าของกิจการ
23.	2 พย 60	09.00 – 10.00	ลาว	สำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม หลวงน้ำทา	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณสมสวัสดิ์ น้าอินทะ	หัวหน้าแผนกการท่องเที่ยว
24.	2 พย 60	10.30 – 11.30	ลาว	โรงแรมดอกจำปา	ผู้ประกอบการโรงแรม	คุณอภิรักษ์ เรืองวงศ์	ผู้จัดการ
25.	3 พย 60	16.00 – 17.30	จีน	บริษัท Yunnan Banna Panda International Travel Service 311 จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณแก้ว	รองผู้จัดการ
26.	4 พย 60	14.00 – 15.30	จีน	ร้านอาหารไทยลื้อ	ผู้ประกอบการร้านค้า	คุณหวาง จื้อขาว	เจ้าของกิจการ
27.	5 พย 60	15.00 – 16.30	จีน	บริษัท China Youth Travel Service จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณจ้าว เจียนเหมย	ผู้จัดการ
28.	6 พย 60	09.30 – 11.30	จีน	บริษัท China Youth Travel Service จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณโอหยาง เจียนผิง	ผู้จัดการแผนกต่างประเทศ
29.	6 พย 60	16.30 – 17.30	จีน	บริษัท Great Mekong Subregion Corporation	ผู้ประกอบการรถบัส	คุณยวี อิงลี (ยุวดี)	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
30.	8 พย 60	09.30 – 11.30	ไทย	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครพนม	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณพรนันท สันหจันท์ คุณขุนเทา	ผู้อำนวยการ เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาด
31.	8 พย 60	13.30 – 15.30	ไทย	กงสุลฝ่ายพาณิชย์ นครพนม	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	คุณณชธร มโนปัญจสิริ คุณเจนณรงค์ เพ็ญสมบูรณ์	ผู้อำนวยการ รองผู้อำนวยการ
32.	9 พย 60	15.00 – 17.30	จีน	ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในนครพนม	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณจูเก๋อิง คุณฟูคายหาว คุณหลิวเจียงเฉิง	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว
33.	25 ธค 60	13.30 – 15.30	ลาว	บริษัท Bo. Sapphire Travel จำกัด	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณคอนสมัย เจริญผล	ผู้จัดการ
34.	12 พค 61	14.00 – 15.00	ไทย	ชมรมมัคคุเทศก์รักษ์ล้านนา	สมาคม/ชมรม	คุณธงชัย วงศ์ใหญ่	ประธานที่ปรึกษา
35.	14 พค 61	14.00 – 15.30	ไทย	สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวปาย	สมาคม/ชมรม	คุณสินสมุด พรหมสุวรรณ	นายกสมาคม

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข



บก. ฮัลโหล ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) : หน้า 145



สมาคมัคคุเทศก์เชียงใหม่ : หน้า 147



ศ.ดร. ยศ สันตสมบัติ : หน้า 148



ททท. สำนักงานเชียงราย : หน้า 149



บก. เงินช่วยเหลือ : หน้า 151



ททท. สำนักงานเชียงใหม่ : หน้า 153

ภาคผนวก ข

บทสัมภาษณ์หน่วยงานและ
ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวในประเทศไทย

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข



สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จ.เชียงใหม่ : หน้า 155



สมาคมฮากกา จ.เชียงใหม่ : หน้า 157



สำนักงานขนส่ง จ.เชียงราย : หน้า 159



สนง.ท่องเที่ยวและกีฬา จ.เชียงราย : หน้า 161



ผู้ประกอบการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง : หน้า 162



บก. เงินช่วยเหลือ : หน้า 164



ตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน อ.เชียงของ : หน้า 166



ชมรมร้านอาหาร อ.เชียงของ : หน้า 168

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข



อำเภอเชียงของ : หน้า 170



ผู้ประกอบการโรงแรม อ.เชียงของ : หน้า 171



ททท. สำนักงานคุณหมิง : หน้า 172



กงสุลฝ่ายพาณิชย์ ณ นครคุนหมิง : หน้า 174



ชมรมมัคคุเทศก์รักษ์ล้านนา : หน้า 175



สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว อ.ปาย : หน้า 177

วัน เดือน ปี	13 มิถุนายน 2560	เวลา	09.30 – 11.00 น.
สถานที่	บริษัท ฮัลโหล ทราเวล 2011 (ไทยแลนด์) จำกัด อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณกันขชล รัตนพุกษ์	ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการ
เรื่อง	การท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A		

รูปแบบการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A

รูปแบบการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวแบบคาราวาน ครึ่งละประมาณ 30 – 40 คัน มีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่นครคุนหมิง โดยนักท่องเที่ยวมีทั้งมาจากคุนหมิง มณฑลอื่นในภาคตะวันตกคือ เสฉวน และมณฑลทางทิศใต้ ได้แก่ กวางโจว นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อค่อนข้างสูง ดังจะเห็นได้จากรถยนต์ส่วนตัวที่ใช้ในการท่องเที่ยวเป็นรถยนต์ที่มีราคาแพง เช่น Mercedes Benz, BMW, Audi เป็นต้น หรืออยู่ในตำแหน่งงานที่สูงที่มีเวลาในการท่องเที่ยวมาก เช่น ผู้จัดการ ผู้บริหาร หรือเจ้าของกิจการ โดยการจัดเส้นทางท่องเที่ยวที่นิยมมี 2 รูปแบบ ได้แก่

1) คุนหมิง – เมืองล่า – บ่อหาน (ประเทศจีน) – บ่อเต็น (ประเทศลาว) – เชียงของ – เชียงแสน หรือเชียงราย – เชียงใหม่ (ประเทศไทย) โดยจะค้างคืนที่เมืองล่า หรือบ่อหาน ขึ้นอยู่กับจุดเริ่มต้นของการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งเส้นทางนี้จะใช้เวลาในการท่องเที่ยวประมาณ 10 วัน นอกจากนี้อาจจะขยายเส้นทางไปยังสุโขทัย ออยุธยา กรุงเทพฯ พัทยา สระแก้ว เข้าสู่ประเทศกัมพูชา เขาลาว และกลับสู่ประเทศจีน ซึ่งเส้นทางนี้จะใช้เวลาประมาณ 20 วัน

2) คุนหมิง – เมืองล่า – บ่อหาน (ประเทศจีน) – บ่อเต็น – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์ (ประเทศลาว) – หนองคาย – อุดรธานี – สุโขทัย – เชียงใหม่ – เชียงราย – เชียงแสน/เชียงของ (ประเทศไทย) แล้วจึงกลับออกเส้นทาง R3A สู่ประเทศจีน

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการเดินทางทั้ง 2 เส้นทาง ซึ่งใช้เวลาพักผ่อนมากกว่าเมืองอื่นๆ กล่าวคือ ประมาณ 2 คืน ในขณะที่เมืองอื่น ๆ ประมาณ 1 คืน และที่พักแรมเป็นโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาว ส่วนใหญ่เป็นเครือต่างประเทศที่มีคนไทยเป็นเจ้าของกิจการ เช่น เชียงใหม่แกรนด์วิว โลตัสปางสวนแก้ว ค่าห้องประมาณ 2,000 – 3,000 บาทต่อคืน

สำหรับช่วงที่นิยมมาท่องเที่ยวได้แก่ ช่วงตรุษจีน ซึ่งมีวันหยุดประมาณ 7 – 10 วัน และช่วงวันชาติ 1 – 10 ตุลาคม การท่องเที่ยวทั้งสองรูปแบบนิยมขับรถกันมาเป็นครอบครัว โดยรถหนึ่งคันมีผู้โดยสารประมาณ 4 คน การท่องเที่ยวรูปแบบนี้ได้รับความนิยมเนื่องจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวมีความยืดหยุ่นมากกว่าการมาเที่ยวแบบกรุ๊ปทัวร์ หรือ มาโดยเครื่องบิน และสามารถเลือกซื้อสินค้าที่มีน้ำหนักมากกลับประเทศได้ เช่น ข้าวสาร ปัจจุบันบริษัทที่จัดการท่องเที่ยวรูปแบบนี้ในจังหวัดเชียงใหม่มีอยู่ประมาณ 5 บริษัท

การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว

การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวรูปแบบนี้ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) ค่าแพ็คเกจทัวร์ ขั้นต่ำประมาณ 20,000 บาทต่อคน โดยร้อยละ 70 จะแบ่งให้ผู้ประกอบที่อยู่ในประเทศไทย เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการ ซึ่งได้แก่ ค่ามัคคุเทศก์ ค่าดำเนินการเอกสารผ่านแดนทั้งผู้โดยสารและพาหนะ ค่าประกันภัย ค่าที่พักและอาหาร ค่าเยี่ยมชมสถานที่ ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 จะเป็นของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในประเทศจีน ซึ่งเป็นค่าการตลาด และค่าบริหารจัดการ

2) ค่าใช้จ่ายนอกเหนือค่าแพ็คเกจทัวร์ ได้แก่ ค่าใช้อาหารในมือที่ไม่รวมอยู่ในแพ็คเกจ ค่าซื้อสินค้า ของฝาก ของที่ระลึก ค่าเช่าเหมารถในเมือง โดยนักท่องเที่ยวมีการใช้จ่ายประมาณ 20,000 บาทต่อคน สินค้าที่ซื้อส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภค

ปัญหาและอุปสรรค

การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบเรื่องการนำยานพาหนะเข้าประเทศไทย โดยแต่เดิมนักท่องเที่ยวสามารถขับรถมาที่ชายแดนและทำ VISA on arrival ต่อมาเกิดปัญหานักท่องเที่ยวชาวจีนขับรถเข้ามาแล้วเกิดอุบัติเหตุ และเกิดปัญหาจราจร กรมการขนส่งทางบกจึงได้เปลี่ยนแปลงวิธีการนำรถเข้ามาขับในประเทศไทย โดยต้องยื่นเอกสารขออนุญาตนำรถเข้าอย่างน้อย 15 วัน (เริ่มแรกที่ประกาศ คือ 30 วัน แต่มีการต่อรองจากผู้ประกอบการเหลือเพียง 15 วัน) นอกจากนี้ประเทศไทยและประเทศจีน ไม่รับรองใบขับขี่ซึ่งกันและกัน จึงทำให้ผู้ที่ต้องการมาเที่ยวต้องทำใบขับขี่ชั่วคราว โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 1 วัน ซึ่งทำให้เวลาท่องเที่ยวลดลง ความนิยมในการท่องเที่ยวจึงลดลงมาก โดยปริมาณการท่องเที่ยวเหลือเพียงร้อยละ 20 หรือประมาณ 5 ถึง 6 กลุ่มต่อปี โดยนักท่องเที่ยวจีนหันไปท่องเที่ยวในเส้นทางที่ 2 คือ ผ่านหลวงพระบาง และออกทางเวียดนามแทน ซึ่งทำให้ประเทศไทยเสียผลประโยชน์เป็นอย่างมาก

ข้อเสนอแนะ

แม้ว่าการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการนำรถเข้ามาขับในประเทศไทยของกรมการขนส่งทางบกนั้นสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการทัวร์ไทยได้รับผลประโยชน์มากขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาต้องผ่านบริษัททัวร์เท่านั้น ซึ่งช่วยจัดระเบียบนักท่องเที่ยวประเภท FIT ที่นำรถเข้ามาเอง ที่มักจะสร้างปัญหาให้กับชุมชน อีกทั้งกฎระเบียบดังกล่าวยังช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถของคนไทย กล่าวคือรถทุกคันที่เข้ามานั้นจะต้องมีการวางเงินประกันคันละ 50,000 บาท และต้องมี พรบ.คุ้มครองบุคคลที่ 3 ประกันภัยชั้น 3+ และประกันอุบัติเหตุนักท่องเที่ยว ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นสามารถนำเงินวางประกันนี้มาใช้ได้ แต่อย่างไรก็ตาม กฎระเบียบที่ออกมามีข้อเสีย คือ ระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาอนุญาตให้รถท่องเที่ยวเข้ามาใช้เวลานานเกินไปซึ่งไม่ทันต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ดังนั้น หากสามารถลดระยะเวลาการพิจารณาอนุญาตลงเหลือประมาณ 7 วันทำการ จะสามารถทำให้การท่องเที่ยวรูปแบบนี้กลับมาได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นอีกครั้ง

วัน เดือน ปี	13 มิถุนายน 2560	เวลา	11.00 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท เชียงใหม่ แอสซิพิค เวิลด์ จำกัด โรงแรมแชงกรีล่า อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมฤทธิ์ ไชคำ	ตำแหน่ง	นายกสมาคมมัคคุเทศก์เชียงใหม่
เรื่อง	การท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A		

รูปแบบการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A

การท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A ที่เป็นขาเข้า มีจุดปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) กลุ่มที่ขับรถเข้ามาเอง โดยไม่ผ่านบริษัททัวร์ 2) กลุ่มที่ขับรถเข้ามาเป็นคาราวานโดยผ่านบริษัททัวร์ และ 3) กลุ่มที่มาโดยรถบัส ปัจจุบันรูปแบบที่ 1 และ 2 มีปริมาณลดลง เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎระเบียบควบคุมรถของนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาในประเทศไทย เข้มงวดมากขึ้น สำหรับการท่องเที่ยวออกมีปลายทางที่เมืองเชียงใหม่ เดินทางโดยรถบัส หรือรถตู้ ซึ่งปัจจุบันมีความนิยมลดลง เนื่องจากประเทศจีนมีการพัฒนาเมืองเชียงใหม่จนไม่เหลือความเป็นอัตลักษณ์ของชาวไทลื้อซึ่งเป็นกลุ่มชาติพันธุ์หลักของเมืองสิบสองปันนา จึงทำให้ความนิยมลดลง

ปัญหาที่เกิดจากการท่องเที่ยว

รถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดปัญหาดังนี้

- 1) เกิดอุบัติเหตุจากรถจีน และหาผู้รับผิดชอบไม่ได้ เนื่องจากไม่มีบริษัทประกันรับประกันภัย
- 2) ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของคนในจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่

- ปัญหาเรื่องการจราจร เนื่องจากถนนในจังหวัดเชียงใหม่เป็นถนนที่เล็ก รถท่องเที่ยวจีนที่มาเป็นคาราวานทำให้เกิดรถติดเป็นอย่างมาก อีกทั้งนักท่องเที่ยวจีนไม่เคารพกฎจราจร และไม่มีวินัยในการขับซิ่งรถ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

- ปัญหามลภาวะ นักท่องเที่ยวจีนโดยเฉพาะกลุ่มที่จัดกันเอง มักทิ้งของเสียไม่เป็นที่เป็นทาง อีกทั้งปริมาณรถที่เข้ามามีหลายคัน จึงทำให้การปล่อยก๊าซ CO₂ มาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อม

- 3) สิ่งอำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยวไม่เพียงพอ เช่น ปั้มน้ำมัน ที่จอดรถ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

เส้นทาง R3A มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อประเทศไทย ลาวและจีน เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นหลัก การท่องเที่ยวได้ประโยชน์จากเส้นทางนี้น้อยมาก ดังนั้นภาครัฐควรเน้นนโยบายไปที่การส่งเสริมการขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันพบว่าประเทศจีนใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักในการกระจายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย และประเทศลาว ส่วนประเทศไทยนั้นมีการค้าการขนส่งเพิ่มขึ้นกับลาวเท่านั้น ประเทศจีนแทบจะไม่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นภาครัฐควรส่งเสริมให้เอกชนเข้าไปศึกษาความต้องการสินค้าทั้งในประเทศจีน และลาว เพื่อเพิ่มปริมาณการค้า อันจะนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

วัน เดือน ปี	14 มิถุนายน 2560	เวลา	09.00 – 11.00 น.
สถานที่	คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	ศาสตราจารย์ ดร.ยศ สันตสมบัติ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อริยญา ศิริผล	ตำแหน่ง	อาจารย์ประจำคณะ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
เรื่อง	การแผ่อิทธิพลของจีนในอุษาคเนย์		

ประเทศในอุษาคเนย์อยู่ใต้อิทธิพลจีนมานานับพันปี ในอดีต Greater China ประกอบด้วยประเทศจีน ฮองกง สิงคโปร์ มาเก๊า และได้หวัน แต่ปัจจุบันได้รวมอุษาคเนย์ไว้ด้วย และเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายความมั่นคงของจีน ซึ่งหมายรวมถึงด้านเศรษฐกิจและการเมืองด้วย ในการแผ่อิทธิพลจีนใช้ทุกรูปแบบ สำหรับอุษาคเนย์ จีนใช้ชายแดนเป็นช่องทางในการแผ่อิทธิพล แล้วจึงเข้าสู่เมืองใหญ่สำหรับประเทศไทยที่ไม่มีชายแดนติดกับประเทศจีน ถ้าไทยไม่ให้ความสำคัญกับแม่น้ำโขง อิทธิพลของจีนก็จะเข้าสู่ประเทศตามเมืองชายแดนที่ติดกับแม่น้ำโขง สำหรับเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสำหรับผู้ประกอบการค้ารายเล็กจากสิบสองปันนา และกวางสี ที่จะเข้าสู่ประเทศลาวและไทย นอกจากนี้เส้นทาง R3A จีนยังใช้เพื่อขนส่งสินค้าเกษตรซึ่งมีฐานอยู่ที่ลาวเพื่อส่งกลับไปยังจีน

การแผ่อิทธิพลของจีน เริ่มขึ้นตั้งแต่ต้นนโยบายก้าวออกไป (Going Out) ของจีนเริ่มขึ้นตั้งแต่ ค.ศ. 1990 โดยทำทั่วโลก และหลายด้านพร้อมๆ กัน กลยุทธ์ที่สนับสนุนรายย่อยของจีนในเรื่องการระดมทุนจีนได้หยอดเงินไว้กับสมาคมการค้าของจีนซึ่งผู้ประกอบการจีน สามารถยึดได้ ดังนั้นข้อได้เปรียบของผู้ประกอบการจีนจึงสามารถระดมทุนได้หลายด้าน นอกจากนี้จีนยังได้สนับสนุนข้อมูล ทักษะ ความรู้ รวมถึงกงสุลของจีนพร้อมที่จะออกเป็นกระบอกเสียงเมื่อเกิดปัญหาขึ้นกับผู้ประกอบการ รวมทั้งนิสัยทุ่ทุเท เอาจริงเอาจังของพ่อค้าจีน จึงทำให้จีนสามารถแผ่อิทธิพลการค้าการลงทุนไปได้ทั่วโลก

ประเทศจีนทุ่ทุเทเป็นอย่างมากเพื่อสร้างความเป็นหนึ่ง จะเห็นได้จากในทุกประเทศที่จีนแผ่อิทธิพลเข้าไปจะมีสถาบันขงจื้อ เพื่อสร้างความเป็นจีนที่เป็นหนึ่งเดียว ซึ่งในความเป็นจริงแล้วลูกหลานของคนจีนโพ้นทะเลในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันตามบริบทของประเทศนั้น ๆ

ด้านการท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ถึงกฎระเบียบข้อปฏิบัติถือว่าเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากหากไม่มีการประกาศให้ชัดเจน นักท่องเที่ยวจีนจะคิดว่าสามารถทำได้ ซึ่งในความเป็นจริงนักท่องเที่ยวจีนพร้อมที่จะทำตามกฎระเบียบ เนื่องจากมีความคุ้นเคยกับการอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่เข้มงวด

ในขณะที่รัฐบาลไทยสนใจอยู่เฉพาะตัวเลขนักท่องเที่ยวที่เข้ามา รวมถึงการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจีน ว่าจ่ายให้กับใคร ใครเป็นเจ้าของ เช่น การใช้จ่ายผ่านแอปพลิเคชัน อาลีบาบา นอกจากนี้ผู้ประกอบการจีนยังใช้การท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาโอกาสการค้าและการลงทุนด้วย ตัวอย่างเช่น การปลูกลำไย ทุเรียน การขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าปัจจุบันเกษตรกรไทยกลายเป็นแรงงานที่รับจ้างปลูกให้กับจีน เช่นเดียวกับประเทศลาวที่เกษตรกรต้องเช่าพื้นที่ตนเองจากนายทุนจีนที่ได้รับสัมปทานมาจากประเทศลาว เพื่อเพาะปลูกข้าวของตนเอง

โดยสรุป วันนี้จีนแข็งแกร่งการต้านอิทธิพลจีนนั้นไม่สามารถทำได้ สิ่งที่เราควรทำ คือ เราจะอยู่ร่วมกับจีนให้ได้ประโยชน์สูงสุดได้อย่างไร

วัน เดือน ปี	15 มิถุนายน 2560	เวลา	09.00 – 11.00 น.
สถานที่	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณเลิศชาย หวังตระกูลดี	ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงราย
เรื่อง	จังหวัดเชียงรายกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A		

ภาพรวมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A กับจังหวัดเชียงราย

ก่อนมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 นักท่องเที่ยวประเภท FIT จากฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกา นิยมมาอำเภอเชียงของ ค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน แล้วข้ามไปยังเมืองห้วยทราย เพื่อโดยสารเรือไปยังเมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว ต่อมาเมื่อมีการสร้างสะพาน การใช้ท่าเรือข้ามฟาก หรือท่าเรือบัคคอนุญาตให้เฉพาะคนไทยและคนลาวเท่านั้น ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะต้องไปข้ามที่สะพาน จึงทำให้นักท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ปรับเปลี่ยนแผนการเดินทางไปพักที่เมืองห้วยทรายแทน เพื่อความสะดวกในการโดยสารเรือต่อไปยังเมืองหลวงพระบาง เพื่อแก้ปัญหาจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง ททท. จึงได้นำเสนอการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ให้เข้ามาเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือที่เรียกว่าการท่องเที่ยวแบบคาราวาน ซึ่งก็ได้รับความนิยมเป็นอย่างดี โดยเดินทางเข้ามาตามเส้นทาง R3A และพักค้างคืนที่เชียงของจากนั้นจึงเดินทางต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่

ต่อมาจำนวนนักท่องเที่ยวจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมาก เป็นผลมาจากมีภาพยนตร์จีนเรื่อง Lost in Thailand ซึ่งส่วนใหญ่ถ่ายทำตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมอย่างมาก ทำให้นักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมาทางอากาศหลังไหลเข้ามาในจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นประมาณ 4 เท่า เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และเมื่อรวมกับกลุ่มคาราวานที่มาจากเส้นทาง R3A จึงสร้างปัญหาให้กับชาวเมืองเชียงใหม่อย่างมาก ซึ่งความจริงแล้วเชียงใหม่มีจุดจุดหมายปลายทางเดียวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจีน ยังมีปลายทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ กระบี่ และภูเก็ต ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวสูงกว่าเชียงใหม่ แต่ไม่ได้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับเชียงใหม่ เนื่องจากมีประสบการณ์ในการรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากและรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลาย

ปัญหาเกิดขึ้นได้ถูกถ่ายทอดผ่านสื่อออนไลน์ต่างๆ ในประเทศไทยอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน กรมการขนส่งทางบกจึงได้มีการบังคับใช้ระเบียบการนำเข้ารถท่องเที่ยวอย่างเข้มงวด ส่งผลให้กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาจากเส้นทาง R3A ลดลงอย่างฮวบฮาบ กระทั่งการท่องเที่ยวและกีฬา จึงได้เจรจากับกรมการขนส่งทางบกให้ผ่อนปรนและยืดหยุ่น แต่ก็สามารถทำได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งปริมาณการท่องเที่ยวก็ยังคงลดลง ปัจจุบัน ททท. ได้แก้ปัญหาโดยการประชาสัมพันธ์และนำเสนอการท่องเที่ยวโดยใช้การล่องเรือมาตามแม่น้ำโขงจากเมืองเชียงรุ่งยังเชียงแสน และเดินทางไปยังจังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่ และเดินทางกลับที่เชียงของโดยเส้นทาง R3A ซึ่งอยู่ในระยะเริ่มต้น ซึ่งเริ่มดำเนินการในช่วงวันแรงงาน ในพฤษภาคม 2560 เพื่อชดเชยนักท่องเที่ยวที่หายไป

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

บทเรียนจากเชียงใหม่ทำให้คนในจังหวัดเชียงราย กลัวการเติบโตของการท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าว กล่าวคือ นักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่มีประมาณ 9 – 10 ล้านคนต่อปี มีรายได้ประมาณ 9

หมื่นล้านบาท พิชญ์โลกมีนักท่องเที่ยว 3 ล้านคนต่อปี รายได้ประมาณ 7 พันล้านบาท ขณะที่เชียงรายมีนักท่องเที่ยวประมาณ 3 ล้าน แต่มีรายได้ประมาณ 2.3 หมื่นล้าน ซึ่งถือว่าเป็นตัวเลขใกล้เคียงกับจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้นทุกภาคส่วนจึงได้คิดหาแนวทางร่วมกันในการพัฒนาการท่องเที่ยวที่เน้นชุมชนเป็นหลัก เป็นการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ตัวชี้วัดผลสำเร็จของการท่องเที่ยวจะพิจารณาทั้งรายได้จากการท่องเที่ยว การกระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่น ความพึงพอใจของท้องถิ่น นอกจากนี้ยังได้วางแผนนโยบายการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปยังจังหวัดพะเยา เพื่อดึงดูดและประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวร่วมกัน

องค์ประกอบของนักท่องเที่ยวไม่ก่อให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับจังหวัดเชียงใหม่ที่พึ่งพิงนักท่องเที่ยวจีนเพียงกลุ่มเดียว เนื่องจากจังหวัดเชียงรายที่มีนักท่องเที่ยวไทยประมาณร้อยละ 70 และนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประมาณร้อยละ 30 มาจากประเทศหลัก คือ จีน และฝรั่งเศส ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มมีความสนใจที่แตกต่างกัน เช่น นักท่องเที่ยวฝรั่งเศสสนใจการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ส่วนนักท่องเที่ยวจีนเน้นไปสถานที่ยอดนิยมที่เป็นที่รู้จัก

นอกจากนี้ ททท. ได้พยายามเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวสูงวัย ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีเวลาและกำลังซื้อสูง รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งในฝรั่งเศสและจีน โดยชูประเด็นของการท่องเที่ยวแบบสงบและเรียบง่าย ซึ่งก็ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี

สนามบินเชียงใหม่กำลังเต็มขีดความสามารถ และไม่สามารถขยายต่อไปได้ ส่งผลให้ปัจจุบันสายการบินต่างๆ ได้มีแผนที่จะมาลงที่สนามบินเชียงรายเพิ่มมากขึ้น เช่น คุณหมิง ไหหล้า กวางโจว ฉางชา หางโจวและฮ่อกง ดังนั้นจังหวัดเชียงรายจึงมีแนวโน้มที่จะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1) ความหวาดระแวงเรื่องผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาลงทุนในธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัด ซึ่งในความเป็นจริงแล้วสามารถทำได้ยาก เพราะ

- จากการตรวจสอบแล้วพบว่าผู้ประกอบการรายย่อยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการท้องถิ่น ส่วนผู้ประกอบการรายย่อยที่พูดภาษาจีน พบว่าเป็นชาวจีนที่เข้ามาอาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงรายนานมาแล้ว ซึ่งปัจจุบันยังไม่พบนักธุรกิจจากประเทศจีนที่เข้ามาประกอบธุรกิจในจังหวัดเชียงราย ถ้าเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น บริษัทบุญรอดที่มหาไร้ชา ก็ไม่ได้มุ่งแสวงผลกำไร แต่เป็นการคืนประโยชน์ให้กับสังคม

- รัฐบาลจีนควบคุมการเข้า – ออกของเงินอย่างเข้มงวดมาก จึงเป็นการยากที่ผู้ประกอบการจีนจะนำเงินเข้ามาลงทุนในประเทศอื่น

2) ปัญหาเรื่องการจ่ายเงินด้วยแอปพลิเคชัน เช่น ALIPAY หรือ We Chat Pay ที่มีข้อกังวลว่าเงินจะเข้าประเทศหรือไม่ ซึ่งข้อกังวลดังกล่าวทางธนาคารแห่งประเทศไทยได้เข้ามากำกับดูแลแล้ว

3) กลุ่มนักท่องเที่ยวจีนเป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวมาก หากมีกระแสสังคมที่ต่อต้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระแสที่มีการวิพากษ์วิจารณ์ออนไลน์จะกระทบกับความเชื่อมั่นและความต้องการเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนอย่างรุนแรงและกว้างขวาง

วัน เดือน ปี	16 มิถุนายน 2560	เวลา	09.00 – 10.30 น.
สถานที่	โรงแรม Ibis ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณขวัญฤดี บุญยง	ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่ บริษัท เงินเหว่ยทัวร์ จำกัด
เรื่อง	การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A		

ภาพรวมการท่องเที่ยวในปัจจุบัน

นักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทาง R3A จะขับรถเข้ามาเป็นคาราวานประมาณ 5 – 10 คัน แบ่งออกเป็น 2 ประเภท กลุ่มที่ผ่านบริษัททัวร์ กับกลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระ (FIT) เส้นทางท่องเที่ยวในไทย คือ เชียงแสน เชียงราย เชียงใหม่ โดยหากเป็นผ่านบริษัททัวร์ บริษัททัวร์ในไทยจะเป็นการจัดการทั้งที่พัก และโปรแกรมทัวร์ จากตัวเลขทางสถิติปี 2558 มีรถจีนที่เข้ามาโดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 จำนวน 9,400 คัน และคาดการณ์ว่าปี 2559 จะมีรถจีนเข้ามาประมาณ 10,000 คัน แต่ในเดือนพฤษภาคม 2559 กรมการขนส่งทางบกออกมาตรการเข้มงวดกับรถของนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งในครั้งแรกได้ประกาศอนุญาตให้รถท่องเที่ยวจีนเข้ามาได้เฉพาะกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์เพื่อท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หรือศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ และวิ่งได้เฉพาะในจังหวัดเชียงรายเท่านั้น และการเดินทางจากเชียงของเข้าสู่เชียงรายจะต้องใช้รถไทยเท่านั้น จึงทำให้จำนวนรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาแทบจะเป็นศูนย์ โดยจากสถิติจนถึงเดือนพฤษภาคม มีรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาประมาณ 6,735 คัน ทั้งนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวอิสระ (FIT) แต่การประกาศนั้นกระทบนักท่องเที่ยวทั้งหมด ซึ่งหลังจากที่ประกาศปริมาณนักท่องเที่ยวแทบจะไม่เข้ามา ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่องเที่ยวในอำเภอเชียงของทั้งที่พัก ร้านอาหารและร้านค้า

สาเหตุสำคัญดังกล่าวมาจากเรื่องเอกสารการขออนุญาต โดยในช่วงแรกที่มีการประกาศ บริษัททัวร์จะต้องยื่นเอกสารขออนุญาตก่อนล่วงหน้าประมาณ 30 วันทำการ และต้องมาทำใบขับขี่หลังจากผ่านแดน ซึ่งใช้ระยะเวลาประมาณ 1 วัน ต่อมาได้มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพื่อขอเจรจากับกรมการขนส่งทางบกให้ผ่อนปรนข้อกำหนดให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น ผลสุดท้ายสามารถลดระยะเวลาในการดำเนินการเหลือ 15 วัน แต่เมื่อรวมระยะเวลาในการดำเนินงานของบริษัททัวร์จากจีน ก็ยังคงใช้ระยะเวลา 30 วัน ซึ่งเท่ากับว่าในหนึ่งเดือนบริษัททัวร์ในไทยจะมีรายได้เพียงเดือนละหนึ่งกลุ่มเท่านั้น ปัจจุบันขั้นตอนในการดำเนินการต่อการดำเนินการขนส่งมีดังนี้

- บริษัททัวร์รวบรวมเอกสารจากบริษัททัวร์ในจีน
- เสนอต่อฝ่ายวิชาการของ สำนักงานการขนส่งทางบก จังหวัดเชียงรายเพื่อตรวจสอบเอกสาร จากนั้นจึงส่งไปยังกรมการขนส่งทางบก ที่กรุงเทพฯ ฯ เพื่อตรวจสอบเอกสารอีกครั้ง ก่อนส่งให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเพื่อลงนามอนุมัติ
- เมื่อนักท่องเที่ยวผ่านด่านพรมแดน ถึงเชียงของ พักที่เชียงของหนึ่งคืน จากนั้นไปทำใบขับขี่ที่สำนักงานการขนส่งเชียงราย หรือ สำนักงานการขนส่ง สาขาอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย

ค่าใช้จ่ายในการจัดทัวร์คาราวาน

เมื่อบริษัทจีนติดต่อเข้ามาที่บริษัททัวร์ในประเทศไทยเพื่อขอให้จัดทัวร์ บริษัทจีนจะชำระเงินมัดจำล่วงหน้าร้อยละ 30 ให้กับบริษัททัวร์ในไทย และเมื่อได้รายชื่อแน่นอนจนถึงขั้นตอนการจองโรงแรมจะต้องชำระเพิ่มอีกร้อยละ 20 และเมื่อถึงวันที่ทัวร์เข้ามาจนถึงชายแดนไทยจะต้องชำระส่วนที่เหลืออีก

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

ร้อยละ 50 นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่ทางบริษัททัวร์ไทยจะต้องจ่าย คือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบขับขี่ชั่วคราว 1,315 บาท ประกอบด้วยค่าเอกสาร 1,000 บาทต่อคัน ค่าใบขับขี่ 305 บาทต่อคัน และค่าธรรมเนียม 10 บาท

ในทำนองเดียวกันบริษัททัวร์ไทยมีรายได้บางส่วนจากการพาทัวร์เข้าร้านของที่ระลึก โดยรายได้ดังกล่าวจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนได้แก่ ส่วนที่ 1 ให้กับบริษัททัวร์ไทย ร้อยละ 70 มัคคุเทศก์ไทยร้อยละ 10 และมัคคุเทศน์จีน ร้อยละ 10 และบริษัททัวร์ในจีนอีก ร้อยละ 10

ข้อเสนอแนะ

- ลดจำนวนวันในการอนุมัติให้รถท่องเที่ยวของจีน เนื่องจากระยะเวลาดังกล่าวใช้ระยะเวลานานเป็นอย่างมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับรูปแบบการตัดสินใจท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน ที่มีการตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวด้วยระยะเวลาอันสั้น
- มอบอำนาจให้ขนส่งจังหวัดสามารถพิจารณาอนุญาตให้เข้าสู่ประเทศไทยได้ เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการขออนุญาต
- ช่วยอำนวยความสะดวกในการขออนุมัติใบขับขี่ชั่วคราว

วัน เดือน ปี	9 ตุลาคม 2560	เวลา	10.00 – 12.00 น.
สถานที่	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณผ่องพรรณ ศิริวัฒนาวงศา	ตำแหน่ง	รองผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่
เรื่อง	สภาพการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่		

บทบาทของ ททท. สำนักงานเชียงใหม่

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดย ททท. สำนักงานเชียงใหม่ มีหน้าที่หลักในการทำการตลาดด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ โดยส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยวของคนไทยในประเทศเป็นหลัก ไม่เกี่ยวข้องกับการทำตลาดต่างประเทศที่เป็นหน้าที่ของ ททท. สำนักงานใหญ่ และสำนักงานท่องเที่ยวในต่างประเทศ ซึ่งในประเทศจีนมีสำนักงานท่องเที่ยว 5 แห่ง ได้แก่ ปักกิ่ง เชียงไฮ้ กวางโจว เฉินตู และ คุณหมิง

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานสำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดซึ่งอยู่ภายใต้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีหน้าที่ในการพัฒนากำลังคนด้านการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยว เช่น มัคคุเทศก์ ทั้งยังเป็นเลขานุการของคณะกรรมการที่ดูแลเรื่องการท่องเที่ยวของจังหวัด

นโยบายของ ททท. เน้นเรื่องราวที่ได้ที่ได้จากการท่องเที่ยวมากกว่าปริมาณหรือจำนวนนักท่องเที่ยว โดยการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดจะมีการทำงานร่วมกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวและสนับสนุนในกรณีการเข้าบูทในงานแสดงสินค้าในต่างประเทศเพื่อให้ผู้ประกอบการไปประชาสัมพันธ์สำหรับการตลาดในปี 2561 จะเน้นไปที่นักท่องเที่ยวชาวไทยรุ่น Gen Y และ Silver Age และรูปแบบการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่เน้นที่วัฒนธรรมและชุมชน แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม เช่น แม่กำปอง โดยสิ่งที่เพิ่มขึ้นมา คือ ให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการทำผลิตภัณฑ์ OTOP ด้วยฝีมือตนเองและสามารถซื้อกลับไปได้

ภาพรวมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

ปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมของจังหวัดเชียงใหม่อยู่ที่สี่แยกกลางเวียงและถนนนิมมานเหมินท์ กิจกรรมท่องเที่ยว เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ฯลฯ ส่วนใหญ่ยังเป็นของคนเชียงใหม่ ไม่ว่าจะเป็นโรงแรมระดับห้าดาว เช่น ดาราเทวี หรือแม้แต่โรงแรมที่เป็นเครือต่างประเทศ เช่น โฟร์ซีซั่น รวมถึงโรงแรมแบบ Boutique ยังมีเจ้าของเป็นคนเชียงใหม่ นักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวไทยที่เข้ามาเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่จะใช้จ่ายคนละประมาณ 3,000 บาทต่อวันและ 2,500 บาทต่อวัน นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยที่ทำให้เชียงใหม่ยังคงรักษาวัฒนธรรมและปกป้องธุรกิจไว้ได้ ส่วนหนึ่งมาจากหน่วยงาน NGOs มีความเข้มแข็งในการดำรงรักษาไว้ซึ่งสังคม ประเพณีและวัฒนธรรม

ปัญหาการท่องเที่ยว

1) จังหวัดเชียงใหม่มีผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพที่ดีแต่ราคาถูก เนื่องจากผู้ประกอบการมักจะทำการค้าราคาตัวเอง ส่งผลให้การรวมกลุ่มของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในจังหวัด

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

เชียงใหม่เป็นไปอย่างหลวมๆ ไม่มีประสิทธิภาพ เช่น การตัดราคากันเองของผู้ประกอบการสนามกอล์ฟ เป็นต้น

2) ผู้ประกอบการจีนเข้ามาแอบแฝงทำธุรกิจ เช่น นักท่องเที่ยวชาวจีนเข้าบ้านจัดสรรเพื่อดัดแปลงทำเป็นที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน โดยกว่าภาครัฐจะรับรู้ก็ต่อเมื่อนักท่องเที่ยวก่อเหตุ เช่น ส่งเสียงดัง ร้องเรียนเนื่องจากถูกผู้ประกอบการจีนหลอก ซึ่งส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่พัทยาและภูเก็ต แต่ที่เชียงใหม่เกิดขึ้นน้อยมาก

3) ทัวร์เถื่อนจากบริษัททัวร์ที่ขาดอายุหรือไม่ได้รับรองธุรกิจ ทำให้เมื่อนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น ไม่พาไปท่องเที่ยวตามโปรแกรม ไม่สามารถจองโรงแรมที่พักตามที่ตกลงกันได้

4) ผู้ประกอบการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของเชียงใหม่ยังทำการตลาดไม่มีประสิทธิภาพ การซื้อทัวร์ต่างๆ ยังต้องผ่านผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่กรุงเทพฯ

5) สำนักสงฆ์บางแห่งหรืออารามที่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับสำนักพุทธศาสนา เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าพักได้ในช่วงที่ไม่มีการปฏิบัติธรรม และขายแพ็คเกจปฏิบัติธรรมซึ่งกำลังเป็นที่นิยมของชาวต่างชาติ รวมทั้งการท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการโรงแรมในจังหวัดเชียงใหม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พยายามที่จะเข้าไปแก้ปัญหาแต่ก็เป็นไปได้อย่างยากลำบาก เนื่องจากประเด็นที่เกี่ยวข้องกับศาสนามีความอ่อนไหว แต่อย่างไรก็ตามการผนวกวัฒนธรรม ประเพณี ศาสนสถาน เข้ากับการท่องเที่ยวมีตัวอย่างที่ดี เช่น อุทยานล้านนาได้จัดพิธีกรรมการปล่อยโคมลอยในวันลอยกระทง ได้รับความนิยมอย่างมากในหมู่นักท่องเที่ยวตะวันตก ญี่ปุ่นและจีน ซึ่งมีการจัดการที่ดีและขายแพ็คเกจที่มีราคาสูงได้

ข้อเสนอแนะ

ผู้ประกอบการจำเป็นที่จะต้องมีการรวมตัวในกลุ่มธุรกิจเดียวกันเพื่อป้องกันการตัดราคาระหว่างกัน อีกทั้งนำไปสู่การต่อรองทางด้านราคา

วัน เดือน ปี	9 ตุลาคม 2560	เวลา	13.30 – 15.30 น.
สถานที่	โรงแรมเมย์ฟลาวเวอร์ แกรนด์ เชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณนพดล จริภักดิ์ คุณชำนาญ เพือกวิณะ	ตำแหน่ง	ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด เชียงใหม่ เลขานุการสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด เชียงใหม่
เรื่อง	การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A กับจังหวัดเชียงใหม่		

ภาพรวมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนในจังหวัดเชียงใหม่

ปัจจุบันรูปแบบการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป จากเดิมเป็นการซื้อทัวร์เข้ามาเที่ยวเป็นหมู่คณะ มาเป็นการท่องเที่ยวด้วยตนเอง โดยอาศัยข้อมูลในเว็บไซต์ หรือในแอปพลิเคชัน เป็นแนวทางในการวางแผนการท่องเที่ยว

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวในภาคเหนือของไทยกับภาคใต้ของจีนได้ดีที่สุด แต่อุปสรรค คือ รถบัสไทยสามารถเข้าไปได้ถึงแค่บ่อเต็นและต้องทำการเปลี่ยนรถเป็นรถจีนหรือรถลาว ดังนั้นเพื่อความสะดวกจึงทำการเปลี่ยนรถที่บ่อแก้วแล้วต่อรถลาวเข้าไปยังเมืองเชียงรุ่งในจังหวัดสิบสองปันนา สำหรับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวไม่สามารถเข้าประเทศจีนได้เลย อย่างไรก็ตามการท่องเที่ยวขาออกไปจีนตามเส้นทางนี้ไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากตลอดทางไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ทำให้จากเชียงใหม่ถึงเชียงรุ่งต้องเดินทางติดต่อกันถึง 12 ชั่วโมง

ในช่วงที่ผ่านมานักท่องเที่ยวจีนเข้ามาเป็นจำนวนมากจากเหตุผลหนึ่งคือ ประเทศไทยมีการยกเว้น VISA เป็นเวลา 3 เดือน (1 ธันวาคม – 28 กุมภาพันธ์ 2560) และต่ออายุให้อีก 6 เดือน (1 มีนาคม - 31 สิงหาคม 2560) รวมเป็น 8 เดือน ซึ่งหมดไปแล้วในเดือนกันยายนที่ผ่านมา และไม่มีนโยบายที่จะขยายเวลาอีกต่อไป ปัจจุบันเก็บค่าธรรมเนียมคนละ 2,000 บาท ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านยกเว้นวีซ่าในนักท่องเที่ยวจีน เป็นผลให้นักท่องเที่ยวเบนเส้นทางไปยังประเทศดังกล่าว ได้แก่ พม่าและลาว เป็นผลให้ช่วงวันชาติจีนในปีนี้นักท่องเที่ยวจีนลดลงเป็นจำนวนมาก รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลจีนเองที่ดำเนินนโยบายจีนเที่ยวจีน

จากกฎระเบียบของกรมการขนส่งทางบกที่เข้มงวดมากขึ้นในการนำรถสัญชาติอื่นเข้ามาในประเทศไทย ต้องมีการขออนุญาตเข้าเมือง ขออนุญาตนำรถ ทำใบขับขี่ชั่วคราว ทำประกันอุบัติเหตุ ซึ่งกระบวนการต่างๆ ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน ทำให้นักท่องเที่ยวที่มาตามเส้นทาง R3A มีจำนวนลดลง และจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงนั้นส่งผลให้ผู้ประกอบการต่างๆ เช่น บริษัทท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร ฯลฯ ขาดรายได้ จากรถที่มาตามคาราวาน 1 คัน ซึ่งมีอำนาจซื้อ สังเกตได้จากรถที่ใช้เป็นรถหรูที่มีราคาสูงมาก พักโรงแรมห้าดาว เช่น ดาราเทวี เลอเมอริเดียน โพรซีชั่น เป็นต้น ค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวอาจสูงถึง 3 – 4 แสนบาท ซึ่งนอกจากค่าใช้จ่ายด้านท่องเที่ยวโดยตรง ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น การเติมน้ำมันขาเข้า ได้แก่ สิบสองปันนา เชียงของ เชียงใหม่ และขาออกได้แก่ เชียงใหม่ เชียงของ จากนั้นวิ่งยาวไปเติมอีกครั้งที่สิบสองปันนา การเติมน้ำมันแต่ละครั้งประมาณ 3 – 4 พันบาท ซึ่งเป็นผลประโยชน์ที่ตกอยู่กับประเทศไทย

ในช่วงที่นักท่องเที่ยวจีนเข้ามาจำนวนมาก เมืองเชียงใหม่ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งร้านอาหาร โรงแรม ฯลฯ แต่เมื่อมีการยกเลิก Visa On Arrival (VOA) และกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้ารถจีนมากขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวลดลงทันที ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบอย่างมากและปรับตัวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ปัญหาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

1) คนจีนที่เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 กลุ่มนักศึกษาแลกเปลี่ยนที่เข้ามาศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ และกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่เข้ามาทำธุรกิจโดยระบบตัวแทน (Nominee) ยกตัวอย่างเช่น การมาเช่าห้อง อะพาร์ตเมนต์ หรือ บ้าน และมีการปล่อยเช่าต่อแบบผิดกฎหมายให้กับนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ โดยบริหารจัดการเองทั้งหมด การชำระเงินจ่ายเงินผ่านแอปพลิเคชันที่มีบัญชีอยู่ในจีนทั้งผู้รับและผู้จ่าย ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้รวมถึงการจัดเก็บภาษีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้แม้ว่าตำรวจการท่องเที่ยวจะปราบปราม แต่ก็เป็นไปได้ว่ายากลำบาก เนื่องจากมีปัญหาทั้งด้านการสื่อสารและข้ออ้างต่างๆ เช่น อ้างว่าเป็นเครือญาติ หรือเพื่อนเข้ามาพัก ซึ่งในกรณีที่มีการจับกุมได้ ตำรวจท่องเที่ยวทำได้เพียงแจ้งเรื่องไปยังสถานศึกษาที่นักศึกษาแลกเปลี่ยนเหล่านั้นศึกษาอยู่ นอกจากนี้ปัญหาของระบบตัวแทนเกิดขึ้นจากการเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวของตัวแทนที่เป็นชาวไทย

2) การปรับตัวของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการท่องเที่ยว เช่น ด้านกลยุทธ์ทางการตลาด การประชาสัมพันธ์ และการตัดสินใจในการทำธุรกิจ

ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลไทยไม่มีการวางแผนในการดำเนินนโยบายต่างๆ และไม่มีการส่งสัญญาณให้ภาคเอกชนและประชาชนรับรู้และปรับตัวได้อย่างทันต่อสถานการณ์ ดังนั้นการออกนโยบายแต่ละครั้งควรมีการศึกษาและการกำหนดกฎระเบียบให้ครอบคลุมกับปัญหาที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น

วัน เดือน ปี	10 ตุลาคม 2560	เวลา	10.00 – 12.00 น.
สถานที่	สมาคมฮากกา อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมบัติ ไตรศรีศิลป์	ตำแหน่ง	นายกสมาคม
เรื่อง	สมาคมชาวจีนในจังหวัดเชียงใหม่		

บทบาทของสมาคมชาวจีนในจังหวัดเชียงใหม่

สมาคมชาวจีนในจังหวัดเชียงใหม่มีประมาณ 40 สมาคม แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1) สมาคมตระกูลที่มีแซ่เดียวกัน 2) สมาคมที่มีถิ่นกำเนิดเดียวกันในประเทศจีน 3) สมาคมคนที่พูดภาษาเดียวกัน และ 4) สมาคมสาธารณประโยชน์ ศาลเจ้าต่างๆ เกิดขึ้นโดยชาวจีนที่เข้ามาในยุค 90 ปีที่ผ่านมาซึ่งหนีความยากจนและออกไปทำมาหากินในต่างประเทศจึงอยู่ในฐานะเป็นประชาชนชั้นสองของประเทศ โดนถูกเหยียดหยามโดยประชาชนเจ้าของประเทศและไม่รู้กฎระเบียบ ภาษา วัฒนธรรม ฯลฯ จึงเกิดการรวมกลุ่มกันเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน แต่ในปัจจุบันสมาคมต่างๆ มีบทบาทน้อยลงเนื่องจากประชาชนชาวจีนเริ่มมีฐานะดีขึ้น สามารถส่งลูกหลานเรียนสูงได้ โดยมากจะไปเรียนในยุโรปหรืออเมริกา จึงไม่สนใจในการสืบทอดกิจการและกิจกรรมของสมาคม รวมถึงยังละทิ้งภาษาจีนอีกด้วย

ศูนย์ประสานงานช่วยเหลือชาวจีน (Overseas Chinese Service Center) เป็นศูนย์ฯ ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อช่วยเหลือชาวจีนที่หนีออกมาตามชายแดนสมัยที่เกิดสงครามกลางเมืองในประเทศจีน แต่ในปัจจุบันสภาพการณ์เปลี่ยนแปลงไปการช่วยเหลือยังมีอยู่แต่เปลี่ยนรูปแบบไป ภายหลังเมื่อพรรคคอมมิวนิสต์จีน สามารถครอบครองจีนและปิดประเทศเป็นเวลานาน ปัจจุบันเมื่อเศรษฐกิจของจีนดีขึ้นมีความมั่งคั่งมากขึ้น ด้วยคุณธรรมเรื่องความกตัญญูของชาวจีนที่ฝังรากลึกจึงมีความปรารถนาจะตอบแทนชาวจีนโพ้นทะเลที่เคยให้ความช่วยเหลือในช่วงที่ยากลำบาก จึงตอบแทนโดยการให้ความช่วยเหลือโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการสร้างโรงเรียน หรือแม้แต่การเชิญนักธุรกิจรุ่นใหม่ดูงานในประเทศจีนเพื่อผูกสายสัมพันธ์ ซึ่งเน้นที่ด้านภาษาและวัฒนธรรม

บทบาทของคนจีนรุ่นใหม่ที่มีต่อจังหวัดเชียงใหม่

คนจีนรุ่นใหม่ที่เข้ามาในจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนใหญ่มาจากหัวเมืองที่อยู่ตามเส้นทาง R3A เช่น สิบสองปันนา คุณหมิง ส่วนใหญ่เข้ามาเรียนหนังสือโดยเฉพาะภาษาไทย วัตถุประสงค์เพื่อใช้ติดต่อในการทำธุรกิจ เนื่องจากคนไทยไม่สามารถติดต่อโดยใช้ภาษาจีนได้ ซึ่งในระหว่างที่เรียนคนจีนเหล่านั้นก็จะมองหาช่องทางทำธุรกิจด้วย โดยเน้นไปที่ธุรกิจดังนี้

1) ธุรกิจอาหารและเกษตร เพื่อใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการผลิตเพื่อส่งออก เพราะผลผลิตทางการเกษตรที่ผลิตในประเทศจีนมีปัญหาปนเปื้อนสารเคมีและการปลอมแปลงสินค้า ในช่วงที่ผ่านมาที่ดินการเกษตรของเชียงใหม่ถูกผู้ประกอบการจีนครอบครองพื้นที่เป็นจำนวนมาก ปัจจุบันเจ้าของพื้นที่เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการจีน หากไม่มีแนวทางในการรับมืออย่างชัดเจน ในอีก 10 ปีข้างหน้าพื้นที่เกษตรเกือบทั้งหมดจะอยู่ในมือของผู้ประกอบการจีน

2) ธุรกิจท่องเที่ยว ได้แก่ บริษัทนำเที่ยว โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และร้านจำหน่ายของที่ระลึก โดยโรงแรมที่พักในจังหวัดเชียงใหม่ที่เข้ามาครอบครองยังอยู่ในขนาดกลาง เช่น โรงแรมระดับไม่เกิน 3 ดาว โดยมีกลุ่มลูกค้าหลัก คือ กลุ่มวัยรุ่นจีน เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ไม่นิยมท่องเที่ยวผ่านทัวร์

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาระยะเวลาความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ พบว่า คนจีนรุ่นเก่าที่เข้ามานั้นมีลักษณะเสียเปรียบหมอบใจจึงทำให้ระยะเวลาในการสร้างตัวและประสบความสำเร็จนั้นใช้ระยะ 30 – 50 ปี ซึ่งในบางครั้งอาจจะไปประสบความสำเร็จในรุ่นลูก แต่สำหรับคนจีนรุ่นใหม่ที่เข้ามาพร้อมกับเงินทุน การศึกษา เทคโนโลยี และความรู้ด้านภาษาที่ใช้ทำธุรกิจ ดังนั้นจึงทำให้ระยะเวลาในการประสบผลสำเร็จในการดำเนินธุรกิจลดลงเหลือประมาณ 3 – 5 ปี ดังนั้น จะเห็นว่าคนจีนรุ่นใหม่เข้ามาครอบครองธุรกิจอย่างรวดเร็ว ดังเช่น ในประเทศลาว ซึ่งในไม่ช้าประเทศลาวจะกลายเป็นบริวารทางเศรษฐกิจของจีน หากประเทศไทยยังไม่มีปรับตัวจะทำให้ประเทศไทยเป็นไปเช่นเดียวกันกับประเทศที่จะเข้ามาลงทุนเพื่อเป็นประโยชน์ในการทำธุรกิจ ลาว ทั้งนี้กลุ่มจีนทั่วโลกเป็นหน่วยงานที่ประสานงานกับคนจีนในพื้นที่เพื่อหาข้อมูลข่าวสารให้กับคนจีน

ข้อเสนอแนะ

1) การท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ในอีก 3 ปีข้างหน้า จะมีชาวต่างชาติเข้ามาอย่างมหาศาล ทั้งนี้เนื่องจากเชียงใหม่เพิ่งเป็นที่รู้จัก จากเหตุการณ์ที่เที่ยวบินไม่สามารถลงจอดได้ที่กรุงเทพฯ ฯ จากเมื่อครั้งน้ำท่วมใหญ่ในปี 2554 นักท่องเที่ยวจึงเปลี่ยนจุดหมายปลายทางมาจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบกับนักท่องเที่ยวที่เคยมาท่องเที่ยวในเชียงใหม่มีโอกาสสูงในการกลับมาเที่ยวซ้ำและบอกต่อ ทั้งนี้เป็นเพราะวัฒนธรรมที่งดงามและนิสัยของผู้คนที่อ่อนโยนและเป็นมิตร ดังนั้น การที่จะรักษาลาดการท่องเที่ยวไว้ได้ต้องรักษาความดั้งเดิมของตนเองไว้โดยให้คนในท้องถิ่นเห็นคุณค่าพร้อมทั้งสร้างความแข็งแกร่ง การท่องเที่ยวของเชียงใหม่จึงจะปลอด

2) ปัจจุบันในจังหวัดเชียงใหม่ รายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติร้อยละ 60 มาจากชาวจีน โดยนักท่องเที่ยวชาวจีนจำนวนไม่น้อยเดินทางมาโดยเส้นทาง R3A แต่เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่รู้กฎหมายต่างๆ ของประเทศไทยจึงเกิดปัญหามากมาย ดังนั้นจำเป็นต้องเข้าใจลักษณะอุปนิสัยของคนจีนและเพิ่มกระบวนการต่างๆ ในการขออนุญาตที่จะนำรถเข้ามาเพื่อขับขี่ เช่น ควรมีการฝึกให้คุ้นเคยกับการจราจรในประเทศไทยอย่างน้อยครึ่งชั่วโมง จัดให้มีการประกันภัย เป็นต้น ปัญหาที่เกิดขึ้นจะลดลงทำให้สามารถรักษาระดับรายได้ไว้ได้

3) พยายามรวมตัวกันในทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นภาครัฐบาล ธุรกิจ นักวิชาการ ต้องรวมตัวช่วยกันขบคิด เพื่อนำความรู้ความสามารถที่แต่ละส่วนในการสร้างความร่วมมือกันเพื่อใช้ประโยชน์จากผู้ประกอบการจีน

4) จากรากเหง้าของปัญหาต่างๆ ที่เป็นลักษณะเฉพาะของคนไทย เช่น การศึกษาของไทยเน้นให้พึ่งพาคนอื่นออกไปเป็นลูกจ้าง รัฐบาลต้องพึ่งพาและพึ่งเสียงของภาคเอกชนที่เป็นกลุ่มทุนใหญ่ในประเทศ รัฐบาลไม่มีความชำนาญในด้านการติดต่อค้าขาย ผู้วางนโยบายของประเทศมีความคิดเห็นต่างๆ กันไปตามประสบการณ์การศึกษาต่างไปในแต่ละแห่งที่จบมากับการเอามาปรับใช้กับประเทศไทย จึงเป็นเหตุให้ภาคส่วนต่างๆ ของประเทศไม่สามารถรวมตัวกันและบูรณาการสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมออกมาได้ มีความขัดแย้งตั้งแต่ระดับบุคคลถึงระดับประเทศ ดังนั้น จึงควรส่งเสริมและยกย่องการทำงานเป็นทีม เพื่อให้ตระหนักถึงการรวมตัวกันทำเพื่อองค์กร ส่วนรวม ตลอดจนประเทศชาติ รวมถึงการส่งเสริมให้กล้าคิดนวัตกรรมใหม่ ๆ

วัน เดือน ปี	11 ตุลาคม 2560	เวลา	10.00 – 12.00 น.
สถานที่	สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงราย อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวรณยุพา วิเศษสรรค์	ตำแหน่ง	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง
เรื่อง	การนำรถเข้ามาท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A		

ความเป็นมาและเหตุผลในการออกมาตรการเข้มงวดกับรถท่องเที่ยวจีน

เดิมเมื่อยังไม่มีกำหนดมาตรการเข้มงวดเรื่อง รถท่องเที่ยวจีน นักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถเข้ามาตามเส้นทาง R3A สามารถทำ VOA ได้ที่ด่านชายแดน ซึ่งมีความสะดวกต่อการเข้า – ออก ส่งผลให้มีรถท่องเที่ยวจีนเข้ามาเป็นจำนวนมาก ซึ่งสร้างผลกระทบต่อผู้ใช้รถในประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดเชียงใหม่ กรมการขนส่งทางบกจึงได้ออกประกาศ เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการอนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ประกาศ ณ วันที่ 30 มีนาคม 2559 โดยก่อนออกประกาศดังกล่าว ได้มีการระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แต่เมื่อนำมาบังคับใช้ กลับมีปัญหาอย่างมากในทางปฏิบัติ กรมการขนส่งทางบกจึงได้ออกหนังสือชักซ้อมความเข้าใจ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ โดยครั้งแรกลงวันที่ 27 มิถุนายน 2559 ซึ่งยังพบว่ายังคงมีปัญหาในแนวทางปฏิบัติ ดังนั้นจึงมีการออกหนังสือ ชักซ้อมความเข้าใจอีกครั้งในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 โดยเป็นแนวทางปฏิบัติมาจนถึงปัจจุบัน

ปัญหาที่สำคัญของประกาศดังกล่าว คือ ระยะเวลาในการดำเนินการขออนุญาตนำเข้ารถท่องเที่ยวจีน โดยเริ่มแรกทางกรมการขนส่งทางบกต้องใช้ระยะเวลาในการอนุมัติ 30 วัน ต่อมาลดลงเหลือ 15 วัน โดยเมื่อผู้ประกอบการท่องเที่ยวในประเทศไทยส่งเรื่องมาถึงสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย ทางสำนักงาน ฯ จะทำการตรวจสอบเอกสาร หลักฐานต่างๆ ให้ครบถ้วน หลังจากนั้นจึงทำบันทึกเสนอเรื่องให้รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมการขนส่งทางบกให้เป็นผู้ลงนามอนุมัติ ผ่านจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โดยระยะเวลาพิจารณาอนุมัติจะใช้เวลาไม่เกิน 3 วันทำการ

นอกจากนี้การดำเนินงานในครั้งแรก พบว่า ในการเตรียมเอกสารของนักท่องเที่ยวจีนนั้นมีปัญหา เนื่องจากประเทศไทยรับเอกสารที่เป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษเท่านั้น แต่เอกสารของนักท่องเที่ยวจีนที่ใช้เป็นภาษาจีนทั้งหมด จึงจำเป็นที่จะต้องแปลเอกสารทั้งหมดและให้กระทรวงต่างประเทศของจีนซึ่งตั้งอยู่นครปักกิ่งรับรองเอกสารแปล ส่งผลให้ระยะเวลาการเตรียมเอกสารของนักท่องเที่ยวจีนนั้นใช้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ต่อมากระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาของไทยได้ไปหารือกับผู้ประกอบการจีน ซึ่งได้ทางออก คือ บริษัทแปลเอกสารที่รัฐบาลจีนให้การรับรอง (Notary Public Office) ให้เป็นผู้แปลและรับรองเอกสารที่จะยื่นให้กับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งช่วยให้เวลาในการดำเนินการลดลง

แนวทางการปฏิบัติการขออนุญาต

สำหรับผู้ที่จะทำการยื่นเอกสารได้ จะต้องเป็นบริษัทนำเที่ยวทั่วไป หรือนำเที่ยวจากต่างประเทศที่จดทะเบียนกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเท่านั้น โดยในจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ บริษัท Standard Tour บริษัท Halo Thailand 2015 บริษัท Thai Happy บริษัท เชียงใหม่แฮปปี้

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

บริษัท หยวนจี และบริษัท หวู่ฟู่ จังหวัดเชียงราย ได้แก่ บริษัท เจิ้นเหว่ย บริษัท ไทยแลนด์จีน อินเตอร์เนชั่นแนล ทราเวล และบริษัท ธีญาพร กรุงเทพมหานคร ได้แก่ บริษัท ฟู่หว่า

ตามประกาศดังกล่าวจะมีเอกสาร เวลา และค่าใช้จ่าย ที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ใบรับรองแพทย์จากไทย ใบอนุญาตขับขี้อัศวคราว โดยใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 1 – 1.50 ชั่วโมง ซึ่งประกอบด้วย การอบรม การตรวจสอบสมรรถนะร่างกาย เช่น ตาบอดสี ความกว้างและความลึกของสายตา และปฏิกิริยาโต้ตอบต่อสัญญาณไฟจราจร ซึ่งถ้ามาเป็นกลุ่มใหญ่ทางกรมการขนส่งทางบก จังหวัดเชียงราย จะอำนวยความสะดวกพิเศษให้ โดยจัดให้ไปทำใบขับขีที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย สาขาเทิง ซึ่งอยู่ใกล้กับด่านชายแดนเชียงของ สำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมาจาก ค่าใช้จ่ายในการแปลเอกสาร ค่าธรรมเนียมกรมการขนส่งทางบก ค่าใบรับรองแพทย์ ค่าประกันภัยบุคคลที่ 3 ค่าประกันอุบัติเหตุ และค่าดำเนินการของบริษัททัวร์

ปัจจุบันแนวทางการปฏิบัติทั้งหมดสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย ได้จัดประชุมและเผยแพร่ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ภาคเอกชนต่างๆ บริษัททัวร์ ไกด์นำเที่ยว ฯลฯ ทั้งยังได้จัดทำเป็นแนวทางให้กับขนส่งจังหวัดเชียงใหม่และขนส่งจังหวัดชายแดนอื่นๆ ให้เป็นแนวทางในการอนุมัติการนำเข้ารถท่องเที่ยวจากประเทศจีน

นักท่องเที่ยวไม่สามารถขอใบอนุญาตขับขีของชาวไทยได้ ผู้ที่จะขอได้ คือ ผู้ที่เข้ามาทำงาน มีสถานที่ทำงานที่ชัดเจน มีการรับรองจากสถานทูตหรือมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย หรืออีกกรณีหนึ่งหากจะสามารถขับขีได้ต้องมีใบอนุญาตขับขีตามอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกระหว่างประเทศ ฉบับลงวันที่ 19 กันยายน 2494 (Convention on International Road Traffic of 19 September 1949)

อย่างไรก็ตามแม้จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ กลับพบว่า จำนวนรถของนักท่องเที่ยวจีนยังคงไม่เพิ่มขึ้น โดยสังเกตจากวันชาติจีนที่ผ่านมา จากปี 2559 ที่มีรถจีนเข้ามาประมาณ 500 คัน แต่ในปี 2560 มีรถจีนเข้ามา ประมาณ 30 คันเท่านั้น

วัน เดือน ปี	11 ตุลาคม 2560	เวลา	13.30 – 15.30 น.
สถานที่	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณปรานปรียา พลเยี่ยม	ตำแหน่ง	รักษาการผู้อำนวยการ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย
เรื่อง	แผนพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายกับเส้นทาง R3A		

สถานการณ์การท่องเที่ยวเส้นทาง R3A ในจังหวัดเชียงราย

การท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A หลังจากเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ในปี 2557 ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในช่วง 4 เทศกาลสำคัญ ได้แก่ ปีใหม่ ตรุษจีน สงกรานต์ และวันชาติ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีฐานะดี อยู่ในวัยทำงาน มีจุดหมายปลายทางไปยังเมืองต่างๆ ในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองชายทะเล และคนจีนที่เข้ามาโดยรถยนต์ซื้อสินค้าท้องถิ่นในขากลับ เช่น ข้าวสาร จึงทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น อย่างไรก็ตามการที่รถท่องเที่ยวจีนเข้ามาเป็นจำนวนมากได้เกิดผลกระทบตามมาในรูปของอุบัติเหตุและปัญหาต่อชุมชนท้องถิ่น ดังนั้นกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาจึงได้ร่วมกับกรมการขนส่งทางบกกำหนดแนวทางปฏิบัติร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อีกทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้แม่น้ำโขงแทน แต่ก็ไม่ได้รับความนิยม

ปัจจุบันธุรกิจท่องเที่ยวในตัวเมืองจังหวัดเชียงราย ส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในมือของคนไทยและคนท้องถิ่น แต่ในอำเภอเชียงแสนมีแนวโน้มที่ถูกกรุกคืบจากจีนมากกว่า แต่ยังมีน้อยกว่าธุรกิจเกษตร ซึ่งคนจีนเข้ามาซื้อที่ดินเพื่อใช้เพาะปลูกสินค้าเกษตรเพื่อส่งออกกลับไป นอกจากนี้พื้นที่สูงบางแห่งในจังหวัดเชียงรายซึ่งเป็นที่อยู่ของชาวจีนที่อพยพมานาน ดังนั้นเมื่อจีนเปิดประเทศจึงมีการไปมาหาสู่ระหว่างเครือญาติ ส่งผลให้มีการซื้อที่เพื่อปลูกเป็นที่อยู่อาศัยแต่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย

ในการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายได้ทำการประชาสัมพันธ์โดยผ่านสื่อช่องทางออนไลน์มากขึ้น มีการใช้ QR CODE การใช้สื่อโทรทัศน์ ในปี 2560 เน้นการท่องเที่ยวชุมชนเพื่อกระจายรายได้ไปสู่ชุมชน การประกวดหมู่บ้านท่องเที่ยวชุมชน โดยมี 18 หมู่บ้านที่ได้รับการคัดเลือก ซึ่งได้เป็นหมู่บ้านต้นแบบในการขยายไปยังจังหวัดในภาคเหนือตอนบน ได้แก่ เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน

เชียงรายมีจุดเด่น คือ ท่องเที่ยวได้ทั้งปี สามารถเพาะปลูกพืชผลเมืองหนาวได้ เชียงรายมีรายได้จากการท่องเที่ยวประมาณ 2.8 หมื่นล้านบาทต่อปี กลุ่มนักท่องเที่ยวหลักยังเป็นนักท่องเที่ยวไทย คิดเป็นร้อยละ 70 รองลงมา คือ นักท่องเที่ยวจีน และนักท่องเที่ยวจากยุโรป อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับเชียงใหม่ ความโดดเด่นในเรื่องของวัฒนธรรมล้านนายังเป็นรอง แม้ว่าเชียงรายเป็นต้นกำเนิดของวัฒนธรรมล้านนา เนื่องจากในจังหวัดเชียงรายมีชนเผ่าเป็นจำนวนมาก จึงทำให้วัฒนธรรมล้านนาเจือจางไปไม่เข้มข้นเท่าเชียงใหม่ ดังนั้น การพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายจึงใช้ความหลากหลายของชนเผ่าในจังหวัดเชียงรายเป็นกลยุทธ์ในการผลักดันให้เป็นการท่องเที่ยวชุมชนมากกว่า

ข้อเสนอแนะ

กรมการขนส่งทางบกควรลดเวลาในการอนุมัติในการนำ 차량ให้ลดลงเหลือ 3 วัน โดยอาจคิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกแก่รถท่องเที่ยวโดยให้ดำเนินการทั้งหมดที่ด่านพรมแดนเชียงของ

วัน เดือน ปี	12 ตุลาคม 2560	เวลา	10.00 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัทแม่โขงเดลต้า เทรเวล เอเจนซี่ จำกัด		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณผกายมาศ เวียร์ล่า คุณมานพ เวียร์ล่า	ตำแหน่ง	ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ
เรื่อง	แผนพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายกับเส้นทาง R3A		

สถานการณ์ท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง

ประเทศไทยมีบริษัทที่ให้บริการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง ถึง เชียงรุ่ง เพียงบริษัทเดียว ได้แก่ บริษัทแม่โขงเดลต้า เทรเวล เอเจนซี่ จำกัด โดยมีเรือ 3 ลำ ได้แก่ เรือแม่โขงเดลต้า ซึ่งเป็นเรือลำแรก มีขนาด 2 ชั้น ปัจจุบันใช้ในการเดินทางระยะสั้น และจัดงานเลี้ยงสัมมนา เนื่องจากเป็นเรือที่มีอายุการใช้มากแล้ว เรือกาสะลองคำ 1 และเรือกาสะลองคำ 2 โดยเรือทั้ง 2 ขนาดมีขนาด 150 ที่นั่ง ใช้เดินทางระหว่างประเทศ สามารถวิ่งบนแม่น้ำโขงได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากกินน้ำลึกเพียง 0.8 เมตร โดยการให้บริการจะมีทั้งจัดแบบกรุ๊ปทัวร์ หรือเป็นแพ็คเกจ ส่วนใหญ่เป็นหน่วยราชการ เน้นไปที่การศึกษาดูงาน การเดินทางโดยใช้แม่น้ำโขงจากเชียงแสน ไปยังเชียงรุ่ง จะต้องทำพิธีการเข้าเมืองและศุลกากรที่ท่าเรือกวนเหล่ย ห่างจากท่าเรือเชียงแสน 290 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง โดยผู้โดยสารจะต้องนำสัมภาระทั้งหมดขึ้นเรือเพื่อผ่านการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร หลังจากนั้นจะกลับมาขึ้นเรือลำเดิมเพื่อเดินทางต่อซึ่งใช้เวลา 3 ชั่วโมง หรือเดินทางต่อด้วยรถบัสประมาณ 2 ชั่วโมง ระหว่างทางจากเชียงแสนถึงกวนเหล่ย จะไม่สามารถจอดแวะที่ไหนได้เนื่องจากไม่มีด่านตรวจคนเข้าเมือง สำหรับการเดินทางขาเข้าส่วนใหญ่จะเป็นดูงานของข้าราชการจีนเป็นครั้งคราว

สำหรับผู้ประกอบการท่องเที่ยวทางเรือของจีนมีบริษัทเดียว ได้แก่ บริษัทเยินต้า เป็นรัฐวิสาหกิจตั้งอยู่ในเมืองเชียงรุ่ง โดยมีเรือให้บริการอยู่ 2 ลำ ได้แก่ เรือเยินต้า 7 และเรือเยินต้า 8 เป็นเรือดัดแปลงจากเรือสินค้า มี 3 ชั้นรวมคาค้ำ ประกอบด้วยห้องพัก ห้องอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวก กินน้ำลึก 1 – 1.5 เมตร ซึ่งให้บริการเป็นประจำ 5 เที่ยวต่อเดือน ทุก ๆ 5 วัน ให้บริการเชียงรุ่งจนถึงเชียงแสน โดยหลังจากนักท่องเที่ยวมาถึงเชียงแสน เส้นทางท่องเที่ยวมี 2 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางที่ 1 จะท่องเที่ยวต่อไปยัง เชียงแสน เชียงราย และเชียงของ และเดินทางกลับตามเส้นทาง R3A ใช้เวลาไม่เกิน 4 วัน และ 2) เส้นทางที่ 2 คือ เส้นทางเชียงแสน เชียงราย เชียงใหม่ ซึ่งขากลับจะกลับโดยเครื่องบิน หรือเดินทางกลับโดยใช้เส้นทาง R3A โดยเส้นทางนี้จะใช้ระยะเวลา 5 – 6 วัน นอกจากนี้บริษัทเยินต้า ยังให้บริการท่องเที่ยวอื่นๆ ในเมืองเชียงรุ่ง เช่น สวนนกยูง เป็นต้น ในอดีตบริษัทเยินต้าเคยให้บริการร่วมกับบริษัทแม่โขงเดลต้า แต่หลังจากเกิดเหตุยิงลูกเรือสินค้า 13 ศพ ที่บริเวณใกล้กับสามเหลี่ยมทองคำ รัฐบาลจีนจึงประกาศห้ามเรือจีนทุกประเภทเดินเรือในแม่น้ำโขง จึงทำให้บริการเดินเรือของบริษัทเยินต้าหยุดให้บริการไป หลังจากที่มีการปราบปรามสลัดแม่น้ำโขง และมีหน่วยลาดตระเวนร่วมกัน 4 ประเทศ จึงทำให้เกิดความปลอดภัย รัฐบาลจีนจึงอนุญาตให้เรือจีนกลับมาเดินเรือได้เหมือนเดิม

ด้านบริษัทท่องเที่ยวทางแม่น้ำโขงของลาวเป็นบริษัทลาวที่ร่วมทุนกับออสเตรเลียและสิงคโปร์ เป็นเรือสำราญ 2 ชั้น ให้บริการที่พักคล้ายกับโรงแรม ให้บริการเส้นทางหลวงพระบาง – เชียงของ แต่เนื่องจากเป็นเรือใหญ่ไม่สามารถเดินทางไปถึงเชียงรุ่งได้ ดังนั้นหากจะเดินทางไปเชียงรุ่งต้องเปลี่ยนมาเดินทางต่อด้วยเรือของบริษัทแม่โขงเดลต้า โดยเช่าเหมาลำที่ราคาไป – กลับในราคา 3.5 แสนบาท

แนวโน้มการใช้เส้นทาง R3A ในอนาคต

แนวโน้มการใช้เส้นทาง R3A จะเป็นผลกระทบมาจากโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ได้แก่ จีน ลาว และพม่า ดังนี้

1) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตแม่น้ำโขงตอนบนของจีนมีอยู่ 3 โครงการหลัก ได้แก่

- การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขง ตามข้อตกลงการเดินทางในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ต้องมีการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ ซึ่งช่วงที่เหลือนอยู่ คือ เชียงของ – ห้วยทราย ซึ่งต้องระเบิดแก่งขนาดใหญ่ และก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ในจีนและลาว โดยในจีนใช้เขื่อนในเมืองเชียงรุ่งเป็นเขื่อนหลักในการควบคุมระดับน้ำ และมีแผนก่อสร้างเขื่อนแห่งใหม่ที่กาหลันป้าเพื่อรักษาระดับน้ำ ส่วนลาวมีการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ที่แขวงไชยบุรี โดยบริษัท ช. การช่าง ของไทย ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูงขึ้นในพื้นที่อำเภอเชียงของและเวียงแก่นในจังหวัดเชียงราย และหลวงพระบาง ในขณะที่เรือใหญ่จะสามารถเดินเรือได้ดีขึ้น แต่จะมีผลกระทบต่อเรือขนาดเล็กจะไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ซึ่งได้แก่ เรือที่อยู่ในสามเหลี่ยมทองคำ ซึ่งมีผู้ประกอบการอยู่ 4 – 5 ราย ซึ่งมีเรือบรรทุกขนาดประมาณ 30 ที่นั่งประมาณ รายละ 5 ลำ อย่างไรก็ตามจีนได้ให้ความสำคัญกับเส้นทางน้ำเพื่อการขนส่งสินค้าเป็นหลัก โดยมีท่าเรือสำคัญ คือ ท่าเรือกวนเหล่ย ซึ่งมีคลังน้ำมัน ห้องเย็น ให้บริการ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะทำให้การท่องเที่ยวได้รับผลประโยชน์ตามไปด้วย

- การพัฒนาเส้นทาง R3A โดยการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ชายแดนลาว นอกจากนี้ยังมีโครงการตัดเส้นทางใหม่ขนานไปกับเส้นทาง R3A ซึ่งมีขนาดถนนที่กว้างกว่าและคดเคี้ยวน้อยกว่าเนื่องจากเส้นทาง R3A นั้นมีความคดเคี้ยวเดินทางลำบาก ปัจจุบันเส้นทางในจีนทำเสร็จเรียบร้อยแล้ว

- โครงการพัฒนาเส้นทาง R3B เข้าสู่ชายแดนพม่าที่เมืองท่าล่อ (ต้าลั่ว) และเมืองลา ขณะเดียวกันจีนได้พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงทางบก โดยเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิง เริ่มที่เมืองผู่เออร์ เชียงรุ่ง กาหลันป้า เมืองล่า บ่อหาน จากนั้นเข้ามาที่ประเทศลาวที่นาเตย แยกเข้าสู่หลวงพระบาง ซึ่งที่กาหลันป้ากำลังดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงสำหรับทั้งรถไฟและรถบรรทุก โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2018 ซึ่งจะทำให้แนวโน้มการใช้เส้นทาง R3A ลดลง

2) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองเชียงก (แขวงหลวงน้ำทา ประเทศลาว) เชียงลาบ (เมืองท่าซี้เหล็ก ประเทศพม่า) เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่เข้าสู่ชายแดนจีนโดยผ่านเมืองสิงในประเทศลาว และเข้าสู่ชายแดนไทยผ่านเมืองท่าซี้เหล็กเข้าสู่แม่สาย ปัจจุบันเส้นทางนี้ทางฝั่งลาวได้ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ และเมื่อเทียบกับ R3A แล้ว เส้นทางนี้มีข้อได้เปรียบคือ ขนส่งผ่านแขวงเดียว คือ แขวงหลวงน้ำทา ในขณะที่เส้นทาง R3A จะต้องจ่ายภาษีและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้กับ 2 แขวง ได้แก่ แขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงน้ำทา รวมถึงใช้เวลาเพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การเดินทางในแม่น้ำโขงมีความปลอดภัย ควรมีการกำหนดมาตรฐานการท่องเที่ยว รวมถึงอบรมนายท้ายเรือ เพื่อให้เกิดความชำนาญในการเดินเรือ ซึ่งบางส่วนได้เริ่มดำเนินการไปแล้ว โดยกรมเจ้าท่าของไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการอบรม โดยได้จัดไปแล้ว 2 ครั้ง ซึ่งมีหน่วยงานกรมเจ้าท่าของหลวงน้ำทา ปากแบ่ง และหลวงน้ำทาเข้าร่วมด้วย

วัน เดือน ปี	13 ตุลาคม 2560	เวลา	10.00 – 12.00 น.
สถานที่	โรงงานชาวี ตำบลลาวี อำเภอแม่สรวย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณเดชา พิทักษ์วารี	ตำแหน่ง	ผู้จัดการบริษัท เงินห่วย จำกัด
เรื่อง	ทัวร์คาราวานกับเส้นทาง R3A		

สถานการณ์ท่องเที่ยวคาราวานบนเส้นทาง R3A

ใบชาเป็นสินค้าตัวหนึ่งที่ขนส่งผ่านเส้นทาง R3A เนื่องจากในเชียงรายมีแหล่งปลูกชาที่มีสายพันธุ์เดียวกันกับยูนนาน จึงทำให้มีพ่อค้าจีนเข้ามาติดต่อซื้อขายชาในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ ชาพันธุ์ปี ซึ่งเป็นไม้ยืนต้นและขึ้นเองตามธรรมชาติ ซึ่งมีแหล่งเพาะปลูกอยู่ที่จังหวัดผู่เอ๋อร์ มณฑลยูนนาน มีการสนับสนุนโดยพระธุดงค์ซึ่งพบหลักฐานในคัมภีร์โบราณของชาวล้านนา ว่ามีในสมัยพญาเม็งรายมาเจ้าหญิงจากสิบสองปันนาแต่งงานมาอยู่ที่เชียงรายได้มานำเอาชาสายพันธุ์นี้เข้ามาปลูก ซึ่งเมื่อดูจากอายุของต้นชาที่มีอายุประมาณ 750 ปีคาดว่าจะอยู่ในช่วงเดียวกัน ในปัจจุบันพบว่าชาวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวแบบคาราวานส่วนหนึ่งเข้ามาหาเส้นทางในการนำชาพันธุ์ปีเข้าไปขายในประเทศจีน

สำหรับการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A เดิมทีก่อนที่จะมีการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบจากกรมการขนส่งทางบก คาราวานที่เข้ามาประกอบด้วย 2 กลุ่มหลัก ได้แก่

1) กลุ่มที่เข้ามาโดยบริษัททัวร์ มีเส้นทางหลัก คือ เชียงของ เชียงราย และสิ้นสุดที่เชียงใหม่ ใช้ระยะเวลาประมาณ 5 – 6 คืน ซึ่งหลังจากนั้นบางส่วนอาจขยายเส้นทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ในประเทศไทย เช่น กรุงเทพมหานคร พัทยา เกาะช้าง ภูเก็ต เป็นต้น กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาจะมีอายุระหว่าง 30 -50 ปี รูปแบบการจัดทัวร์ เมื่อผ่านการตรวจเข้าเมืองที่ด่านเชียงของ มัคคุเทศก์จะทำการอบรมคนขับรถให้เข้าใจถึงกฎระเบียบวินัยในการขับรถในประเทศไทย รวมถึงข้อห้ามต่างๆ เช่น ห้ามนำรถออกไปใช้เองโดยไม่รวมกลุ่มกับคาราวาน เป็นต้น โดยหากรถคาราวานไม่เกิน 10 คันจะมีมัคคุเทศก์ไทย 1 คนขึ้นไปอยู่บนรถหัวหน้าทัวร์ และนำขบวนรถ แต่ถ้าเกิน 10 คัน จะมีมัคคุเทศก์ไทยอีก 1 คนอยู่บนรถปิดท้ายขบวนรถ ซึ่งเมื่อคาราวานเข้าถึงเขตเมือง เช่น ตัวเมืองเชียงใหม่ จะนำรถจอดไว้ที่โรงแรม ซึ่งเป็นโรงแรมรอบนอกที่สะดวกต่อการจอดรถ ระดับ 3 – 4 ดาว และใช้รถท้องถิ่นในการเข้ามาท่องเที่ยวในตัวเมือง

2) กลุ่มที่ขับรถเข้ามาโดยไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยว กลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะขับรถเข้ามาท่องเที่ยวเอง ซึ่งรถที่ขับเข้ามานั้นมีทั้งรถยนต์และรถบ้านเคลื่อนที่

จุดเด่นของการท่องเที่ยวแบบทัวร์คาราวาน

นักท่องเที่ยวจีนที่นิยมท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าว เนื่องจาก 1) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีอิสระในตัวเอง มากกว่าการเดินทางผ่านเครื่องบิน สามารถกำหนดโปรแกรมการท่องเที่ยวได้ด้วยตนเอง 2) สามารถซื้อหาสินค้าไทยได้เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้าวสาร ยางพารา สินค้าแบรนด์เนม เสื้อผ้าและเครื่องใช้ ได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งหากท่องเที่ยวโดยเครื่องบินจะจำกัดการขนส่งสัมภาระไว้ที่ 30 กิโลกรัมเท่านั้น สาเหตุที่สินค้าไทยเป็นที่นิยมของชาวจีน คือ สินค้าไทยเป็นสินค้าที่ดี มีคุณภาพ และไม่มีของปลอม 3) ได้สัมผัสวิถีชีวิตของคนไทยอย่างแท้จริง ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนชื่นชอบที่คนไทยเป็นมิตร และมีความโอบอ้อมอารี และ 4) ไม่มีการบังคับให้นักท่องเที่ยวเข้าตามร้านซื้อสินค้าคอมมิชชั่น

เช่นเดียวกับทัวร์ศูนย์เหรียญ นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกซื้อสินค้าได้ด้วยตนเอง ดังนั้นจากเหตุผลต่างๆ ดังที่กล่าวเป็นผลให้นักท่องเที่ยวชาวจีนชอบท่องเที่ยวในลักษณะคาราวาน โดยมีการกลับมาเที่ยวซ้ำ และบอกต่อชักชวนแนะนำ

ข้อได้เปรียบดังกล่าวส่งผลให้การท่องเที่ยวแบบคาราวานได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถไฟความเร็วสูง เครื่องบิน เพียงเล็กน้อย เนื่องจากการขนส่งเหล่านี้สามารถซื้อสินค้าติดตัวกลับได้น้อยกว่าคาราวาน

ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวแบบคาราวาน

ในการจัดทัวร์เส้นทาง เชียงของ เชียงราย เชียงใหม่ ระยะเวลา 6 วัน ค่าใช้จ่ายประมาณ 17,500 บาทต่อคน ซึ่งประกอบด้วยค่าที่พัก 3 – 4 ดาว ค่าอาหาร ค่าประกันภัยรถยนต์ประมาณ 1,347 บาท เบี้ยประกันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองบุคคลที่ 3 ค่าบริหารจัดการและค่าธรรมเนียมต่างๆ สำหรับค่าใช้จ่ายส่วนตัวนักท่องเที่ยวซึ่งคาดการณ์จากการแลกเปลี่ยนเงินเพื่อใช้จ่ายประมาณ 50,000 – 100,000 บาทต่อคน เพื่อเป็น ค่าน้ำมันรถ ค่าอาหารในมือที่ไม่รวมไว้ในแพ็คเกจทัวร์ ค่าทิปมัคคุเทศก์ และค่าซื้อหาสินค้า ในขณะที่การท่องเที่ยวทางเครื่องบินมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการท่องเที่ยวแบบคาราวาน 1 – 2 เท่า

ปัญหาและอุปสรรค

เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ขับรถเข้ามาเอง ก่อให้เกิดปัญหาบนท้องถนนและอุบัติเหตุ รวมถึงการخذไ้ค่าเสียหาย ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกต้องออกหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการนำเข้ารถท่องเที่ยวจากต่างประเทศซึ่งช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวได้ แต่ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการจัดเตรียมเอกสารมากขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวมีจำนวนลดลงเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ในฝั่งจีนต้องมีการแปลเอกสารเป็นภาษาไทยหรืออังกฤษและได้รับการรับรองซึ่งต้องใช้ระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 วัน และในฝั่งไทยต้องใช้เวลาในการพิจารณาอนุมัติไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยกรมการขนส่งทางบกใช้เวลาอนุมัติไม่น้อยกว่า 3 วัน บริษัทนำเที่ยวจีนใช้เวลาในการขายทัวร์ไม่น้อยกว่า 1 เดือน โดยในแต่ละเดือนทางบริษัทนำเที่ยวคาราวานในไทยจะสามารถรับนักท่องเที่ยวเฉลี่ยได้ไม่เกิน 1 กลุ่มต่อเดือน ซึ่งเดิมก่อนที่จะใช้มาตรการดังกล่าว เอกสารทั้งหมดจะทำการกรอกและอนุมัติที่บริเวณด่านชายแดน จึงทำให้การข้ามแดนเป็นไปได้อย่างสะดวก ปัจจุบันรูปแบบนี้ยังใช้อยู่ในฝั่งประเทศลาว การที่ต้องแปลเอกสารเป็นภาษาอังกฤษและรับรองโดยกระทรวงการต่างประเทศของจีน หรือบริษัทแปลเอกสารที่ได้รับการรับรองจากรัฐบาลจีน ก่อให้เกิดความยุ่งยาก เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้จำนวนคาราวานจีนลดลงอย่างรวดเร็ว โดยนักท่องเที่ยวได้เปลี่ยนไปเที่ยวในประเทศลาวแทน

วัน เดือน ปี	30 ตุลาคม 2560	เวลา	13.30 – 15.00 น.
สถานที่	จุดตรวจคนเข้าเมืองสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4		
ผู้ให้ข้อมูล	พ.ต.ท.หทัยรัตน์ จุลศาสตร์	ตำแหน่ง	สารวัตรด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน
เรื่อง	การเข้า – ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4		

สถานการณ์การเข้า – ออกของบุคคลและยานพาหนะ

จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 หรือจุดตรวจสะพาน 4 อยู่ภายใต้การดูแลของด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน ซึ่งรับผิดชอบพื้นที่อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ซึ่งแต่ละอำเภอมียุทธตรวจดังนี้

- อำเภอเชียงแสน ประกอบด้วยจุดตรวจ 4 จุด ได้แก่

1) จุดตรวจสามเหลี่ยมทองคำ อยู่บริเวณพระองค์ใหญ่ ข้ามไปยังบ่อนคาสีโน Win Win และ Paradise ในพม่า

2) จุดบ้านสบรวก ข้ามไปยังคาสีโน King Roman ในลาว นักท่องเที่ยวทุกชาติสามารถผ่านเข้า – ออกได้โดยใช้หนังสือเดินทาง

3) จุดตรวจไทย – ลาว ข้ามโดยใช้หนังสือผ่านแดน เฉพาะชาวไทยและชาวลาวเท่านั้น

4) ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 และ 2

- อำเภอเชียงของ มีจุดตรวจ 2 จุด ได้แก่ จุดตรวจท่าเรือบั้ง และจุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4

ตลอดเส้นทาง R3A ของประเทศลาวและไทยไม่ได้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นจุดสนใจ เส้นทางดังกล่าวจึงใช้ขนส่งสินค้าเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตามมีความต้องการด้านการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวจีนในรูปแบบของการคาราวาน โดยนักท่องเที่ยวจีนขับรถมาเอง ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา คนจีนที่ผ่านเข้า – ออกจุดตรวจสะพาน 4 ประกอบด้วย 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ 1) นักท่องเที่ยวที่เข้ามาโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถสาธารณะ และ 2) กลุ่มนักศึกษาที่เข้ามาศึกษาในมหาวิทยาลัยในจังหวัดเชียงราย สำหรับการท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวของนักท่องเที่ยวจีนมีจำนวนลดลง เป็นผลมาจากประกาศกรมการขนส่งทางบกที่ต้องการจัดระเบียบรถท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาในไทย รวมถึงการขึ้นอัตราค่าวีซ่าของไทย

นอกจากนี้พบว่า ยังมีการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่กำลังได้รับความนิยม คือ การขี่รถจักรยานยนต์ (มอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวไทย โดยมีเส้นทางที่นิยม 2 เส้นทางหลัก ได้แก่

- เชียงของ – ห้วยทราย – หลวงน้ำทา – สิบสองปันนา – คุณหมิง ซึ่งบางครั้งอาจเลยไปถึง ธิเบต
- เชียงของ – ห้วยทราย – หลวงน้ำทา – หลวงพระบาง – วังเวียง – เวียงจันทน์ – หนองคาย

ปัญหาและอุปสรรค

- 1) เส้นทาง R3A ในช่วงที่อยู่ในลาวนั้นขาดการบำรุงรักษา มีสภาพชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ และมีความโค้งและสูงชัน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย ซึ่งควรมีการปรับปรุงถนนให้สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย
- 2) ในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศลาวประสบปัญหาเรื่องอัตราภาษีศุลกากรที่ไม่คงที่ เนื่องจากส่วนใหญ่อยู่ในดุลพินิจของศุลกากร อีกทั้งการขนส่งในเส้นทาง R3A ต้องผ่านสองแขวง ได้แก่ แขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งต้องเสียภาษีทั้งสองแขวง
- 3) การเปิดใช้สะพาน ส่งผลให้นักท่องเที่ยวเดิมที่จะพักค้างของก่อนเดินทางต่อ ข้ามไปพักที่ลาว ส่งผลต่อธุรกิจบริการ เช่น โรงแรม และร้านอาหาร ชบเซาลง

ข้อเสนอแนะ

- 1) เนื่องจากการท่องเที่ยวแบบคาราวาน เป็นการนำรายได้มาสู่ท้องถิ่น ปัญหาเรื่องคาราวานจีนที่เข้ามา เมื่อเทียบกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นถือว่ามีย่น้อยมาก ซึ่งการแก้ปัญหาการรถจีนที่เข้ามานั้นยังขาดการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ หน่วยงานการท่องเที่ยว ตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานขนส่ง และผู้ประกอบการท่องเที่ยว จึงทำให้การแก้ปัญหาดังกล่าวไม่ตรงจุด ดังนั้น เพื่อให้การท่องเที่ยวสามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชนอย่างยั่งยืน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดควรบูรณาการร่วมกัน
- 2) เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวใน R3A ควรมี One Stop Service ที่ด่านชายแดน เพื่อให้บริการความสะดวกกับนักท่องเที่ยว ซึ่งบริเวณด่านชายแดนนั้นมีสถานที่เพียงพอสำหรับรองรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด
- 3) ด่านชายแดนควรมีเครื่องสแกนคนเข้าเมืองเหมือนด่านสนามบิน เพื่อคัดกรองและตรวจตราสิ่งผิดกฎหมายหรืออาวุธที่จะเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมากในด้านความมั่นคง
- 4) ควรส่งเสริมให้คนไทยเรียนภาษาจีนมากขึ้น เนื่องจากคนไทยนั้นรู้ภาษาจีนน้อย และไม่สนใจที่จะเรียนภาษาจีน ในขณะที่คนจีนเข้ามาเรียนหนังสือที่เชียงรายและเชียงใหม่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีความเสียเปรียบเรื่องของการติดต่อสื่อสาร ตลอดจนการทำธุรกิจการค้า

วัน เดือน ปี	30 ตุลาคม 2560	เวลา	17.00 – 18.30 น.
สถานที่	โรงแรม ไอบิส สไตล์ โฮเทล เชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอลิสา นวลใส	ตำแหน่ง	อุปนายกฝ่ายท่องเที่ยว สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย
เรื่อง	สถานการณ์การท่องเที่ยวในเชียงของ		

ภูมิหลังการท่องเที่ยวเชียงของ – จันทอนใต้

เส้นทางท่องเที่ยวเชียงของ – จันทอนใต้ อาจแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

1) การท่องเที่ยวระยะแรก การท่องเที่ยวเส้นทางอำเภอเชียงของเพื่อเชื่อมต่อกับจันทอนใต้เริ่มเป็นรูปธรรม ปี 2549 โดยการจัดกิจกรรมจักรยาน 3 แผ่นดิน โดยเริ่มต้นจากอำเภอเชียงของ ลงเรือสินค้าที่อำเภอเชียงแสน ไปยังท่าเรือกวานเหล่ที่จีน และปั่นจักรยานไปถึงสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ส่วนขากลับปั่นจักรยานจากสิบสองปันนาเลียบน้ำโขงมาจนถึงเมืองกาหลันป้า – เมืองลา – บ่อหาน – หลวงน้ำทา – ห้วยทราย – เชียงของ การท่องเที่ยวในช่วงนี้ถนนในลาวมีความลำบากมาก เส้นทางเป็นดินลูกรัง แคบ และมีความโค้งมาก

2) การท่องเที่ยวในระยะต่อมา คือ ระยะที่มีเส้นทาง R3A ซึ่งได้รับเงินสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) โดยระยะก่อสร้าง ประกอบด้วย 3 ช่วง ได้แก่

- ช่วงที่ 1 จากห้วยทราย ถึงเวียงคุก ก่อสร้างโดยบริษัท แพร่อารังวิทย์
- ช่วงที่ 2 จากเวียงคุก ถึงหลวงน้ำทา ก่อสร้างโดยบริษัทเนาวรัตน์
- ช่วงที่ 3 หลวงน้ำทาถึงชายแดนจีน ก่อสร้างโดยบริษัทจีน

การท่องเที่ยวในช่วงนี้ เริ่มมีการขั้บรถยนต์เข้ามาท่องเที่ยว เนื่องจากจีนได้รับอนุญาตให้เข้ามาในประเทศลาวได้ ประกอบกับทางประเทศจีนไม่อนุญาตให้มีการท่องเที่ยวทางน้ำโดยเรือสินค้า โดยมีระยะการท่องเที่ยวที่ใกล้ ซึ่งได้รับอนุญาตให้ท่องเที่ยว 15 วัน โดยรถยนต์จะข้ามแม่น้ำโขงโดยแพขนานยนต์หรือเรือบัก ต่อมาได้มีการขยายวีซ่าและสามารถทำหน้าด่าน (Visa on Arrival) ได้ จึงทำให้ความนิยมเพิ่มขึ้น และนิยมมากขึ้นอีกครั้งเมื่อมีการฉายภาพยนตร์ Lost in Thailand ในปี 2555 ซึ่งในขณะนั้นเชียงของมีบุคลากรไม่เพียงพอ จึงขอให้ความร่วมมือผู้ที่รู้ภาษาจีนได้ให้เข้ามาเป็นมัคคุเทศก์อาสาสมัครนักท่องเที่ยว เช่น การแลกเงิน การแนะนำร้านอาหาร การจัดทำแผนท่องเที่ยว เป็นต้น

3) การท่องเที่ยวช่วงที่การสร้างสะพานแห่งที่ 4 แล้วเสร็จ การท่องเที่ยวในช่วงนี้มีกลุ่มนักท่องเที่ยว 3 กลุ่ม ได้แก่ คาราวาน รถบ้าน และ FIT ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากมีความสะดวกจนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเส้นทางท่องเที่ยว จนมีการประกาศจากกรมการขนส่งทางบกเพื่อจัดระเบียบนักท่องเที่ยว มีผลทำให้ปริมาณรถท่องเที่ยวที่เข้ามาลดลงอย่างรวดเร็ว

ผลกระทบจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4

ช่วงที่เชียงของมีเศรษฐกิจดีที่สุดในช่วงก่อนที่มีการเปิดใช้สะพานแห่งที่ 4 เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ผ่านคนในเชียงของเป็นหลัก กล่าวคือ ในอดีตก่อนที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 4 อำเภอเชียงของมีกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวตะวันตกตลอดทั้งปี โดยมาเชียงของพัก 1

คืนเพื่อลงเรือข้ามไปยังเมืองห้วยทรายเพื่อเดินทางต่อไปยังหลวงพระบาง แต่เมื่อสะพานแห่งที่ 4 เปิดใช้งาน ท่าเรือที่ไปหลวงพระบางยังอยู่จุดเดิม นักท่องเที่ยวจึงไม่พักที่ เชียงของ แต่ไปพักที่ห้วยทราย แทนเพื่อความสะดวก ปริมาณนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในเชียงของจึงลดลง ในขณะเดียวกันคนลาวที่เดินทางข้ามมายังฝั่งไทยเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคแต่เดิมที่ใช้เรือข้ามและใช้รถรับจ้างเพื่อเดินทางและขนสินค้า แต่เมื่อมีสะพานสามารถใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถสิบล้อเพื่อซื้อสินค้ากลับไป ในบางครั้งเดินทางไปถึงตลาดสี่มุมเมืองเพื่อซื้อผลไม้ ส่งผลให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นตกกับคนในพื้นที่น้อยลง

แนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคต

เดิมการท่องเที่ยวนิยมมาท่องเที่ยวตามหนังสือไกด์บุ๊ก เช่น Lonely Planet หรือ อาศัยทัวร์ท้องถิ่นในการจัดกิจกรรมท่องเที่ยว แต่ปัจจุบันสามารถหาข้อมูลท่องเที่ยวได้จากอินเทอร์เน็ต ตลอดจนการจองที่พัก สามารถทำได้ออนไลน์ที่บ้าน ส่งผลให้ผู้ประกอบการรายเล็ก ๆ ที่ไม่เข้าร่วม ไม่ได้รับความนิยม และความต้องการลดลงอย่างต่อเนื่อง

ด้านนักท่องเที่ยวจีน จากเดิมจะมาท่องเที่ยวกันเป็นครอบครัว หรือเป็นผู้ที่เกษียณอายุ แต่ปัจจุบันที่เข้ามามากเป็นวัยรุ่นสาว ที่สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษ ส่งผลให้ความต้องการใช้บริษัททัวร์ลดลง และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของความนิยมในแหล่งท่องเที่ยว

วัน เดือน ปี	31 ตุลาคม 2560	เวลา	9.00 – 10.30 น.
สถานที่	ที่ว่าการอำเภอเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณทัศนัย สุธาทจน์	ตำแหน่ง	นายอำเภอเชียงของ
เรื่อง	การพัฒนาการท่องเที่ยวในอำเภอเชียงของ		

อำเภอเชียงของประกอบด้วย 7 ตำบล 102 หมู่บ้าน มีประชากรประมาณ 65,000 คน และมี 9 กลุ่มชาติพันธุ์ ซึ่งเดิมมีลักษณะเป็นเมืองผ่านเพื่อข้ามไปยังประเทศลาว โดยนักท่องเที่ยวเข้ามาพักเพื่อข้ามเรือบักไปยังฝั่งห้วยทรายเพื่อเดินทางต่อโดยเรือไปยังหลวงพระบาง ซึ่งทำให้เศรษฐกิจของอำเภอเชียงของเป็นอย่างมาก ในการรองรับนักท่องเที่ยวที่ผ่านเข้ามา อำเภอเชียงของมีห้องพักรวมประมาณ 800 ห้องและมีโรงแรมที่สามารถจัดงานสัมมนาได้จำนวน 3 โรงแรม นอกจากนี้ยังมีการขายสินค้าอุปโภคบริโภคไปยังฝั่งลาวผ่านท่าเรือบักและท่าผาถ่านที่เป็นท่าเรือขนสินค้าจำนวนมาก (สินค้าค้าส่ง)

เมื่อรัฐบาลประกาศให้ 3 อำเภอในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ (ในทุกพื้นที่ของอำเภอ) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเชียงของได้ถูกกำหนดให้เป็น logistic city เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศจีนและหลวงพระบาง กอปรกับการสร้างสะพานแห่งที่ 4 แล้วเสร็จส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่เคยมาพักที่ อำเภอเชียงของ ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพักในอำเภอเชียงของอีกต่อไป การเปิดสะพานจึงเป็นการสร้างมูลค่าให้กับฝั่งห้วยทรายและทำให้สูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวลดลงกว่าร้อยละ 80 ดังนั้นจึงทำให้บทบาทด้านการท่องเที่ยวของอำเภอเชียงของนั้นลดลง

อย่างไรก็ตาม อำเภอเชียงของนั้นยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ดังนั้น ในแผนพัฒนาอำเภอเชียงของฉบับล่าสุด จึงเน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ส่งเสริมกิจกรรม และการประชาสัมพันธ์ อำเภอเชียงของ เพื่อให้เชียงของนั้นเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว ไม่ใช่เป็นเส้นทางผ่านเพื่อข้ามไปลาว โดยกิจกรรมที่ผ่านมาเช่น การปั่นจักรยานสองแผ่นดิน วิ่งมาราธอน กิจกรรมทางศาสนา เป็นต้น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เช่น การพัฒนาเส้นทางจักรยาน การสร้าง Landmark ปลาบึก เป็นต้น สำหรับเป้าหมายกลุ่มนักท่องเที่ยวประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวไทย นักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะข้ามไปลาวเพื่อไปหลวงพระบาง และนักท่องเที่ยวจีน

วัน เดือน ปี	31 ตุลาคม 2560	เวลา	10.30 – 11.30 น.
สถานที่	โรงแรม Ibis Style เชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณไพฑูรย์ อำนวยวิทยานุกุล	ตำแหน่ง	ผู้จัดการทั่วไปโรงแรม Ibis Style เชียงของ
เรื่อง	สถานการณ์ท่องเที่ยวในเชียงของ		

สถานการณ์การท่องเที่ยวในอำเภอเชียงของ

นักท่องเที่ยวในอำเภอเชียงของประกอบด้วยนักท่องเที่ยวขาเข้าและขาออก ขาออก ได้แก่ ทัวรถคาราวานรถยนต์ รถตู้ รถโฟล์ค รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ รถกระบะ นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่นิยมการขับรถท่องเที่ยวด้วยตนเอง เช่น มาเลเซีย ฝรั่งเศสที่มีถิ่นพำนักในประเทศไทย หรือฝรั่งเศสที่เช่ารถขับมาจากเชียงใหม่แต่ไม่สามารถข้ามไปยังลาวได้เพราะติดปัญหาเรื่อง VISA สำหรับกลุ่มคนไทยที่มาเป็นกรุ๊ปทัวร์โดยมากเป็นข้าราชการที่ไปดูงานในฝั่งลาวและหรือสืบทอดปณานา ซึ่งจะเดินทางโดยมาถึงประมาณ 4.00 น. เข้าโรงแรมเพื่ออาบน้ำและรับประทานอาหารเช้า (day use) ก่อนข้ามด่านชายแดนไปยังประเทศลาว สำหรับนักท่องเที่ยวขาเข้าเป็นนักท่องเที่ยวชาวจีน ช่วงก่อนหน้านี้มีจำนวนซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ คาราวานรถบรรทุก มีบริษัททัวร์เป็นผู้จัดการเรื่องเส้นทางท่องเที่ยว โรงแรมที่พักและอาหาร และกลุ่มที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) ซึ่งขับรถยนต์ส่วนตัวหรือรถบ้านซึ่งมากันทั้งครอบครัว กลุ่มหลังนี้ก่อปัญหาต่างๆ เช่น อุบัติเหตุ เป็นผลให้กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศเพื่อควบคุมรถนักท่องเที่ยวจีนทั้ง 2 กลุ่ม ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวแทบจะเป็นศูนย์ โดยสรุปแล้วการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เพิ่มขึ้น แต่เป็นการเพิ่มขึ้นในเส้นทางขาออกของนักท่องเที่ยวไทย ทำให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์น้อยเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวขาเข้าและเป็นการนำเงินตราออกสู่ต่างประเทศ

ปัญหาและอุปสรรค

แต่เดิมนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเชียงของเพื่อเข้าไปยังห้วยทรายต้องพักค้างคืนที่อำเภอเชียงของ 1 คืนเพื่อรอรถเรือบักในช่วงเช้าของวันถัดไป ซึ่งในสมัยก่อนมีผู้รับจ้างทำ VISA เพื่อผ่านแดนได้รายได้กว่าวันละ 3,000 บาท แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพานซึ่งตั้งอยู่ก่อนตัวอำเภอเชียงของกว่า 10 กิโลเมตร ทำให้นักท่องเที่ยวพักค้างคืนที่เชียงรายและเดินทางมายังสะพานซึ่งใช้เวลาแค่ 2 ชั่วโมง จึงไม่จำเป็นต้องเข้าเชียงของเหมือนเคย

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1) สาเหตุที่ทำให้เชียงของไม่เป็นจุดหมายปลายทางที่นิยมของนักท่องเที่ยว เนื่องจากรถโดยสารจากเมืองเชียงรายมายังอำเภอเชียงของ มีเพียงรถประจำทางไม่ปรับอากาศ (รถแดง) ค่าโดยสาร 65 บาท ใช้เวลา 2 ชั่วโมงครึ่ง และมีเพียงวันละ 1 เที่ยว จากสนามบินต้องเช่ารถแท็กซี่ในราคาถึง 1,600 บาท ในขณะที่จากเชียงใหม่มายังเชียงของเป็นรถปรับอากาศ 2 เที่ยวต่อวัน (ไป 2 เที่ยว กลับ 2 เที่ยว)

2) การประกาศของกรมการขนส่งทางบก เป็นผลให้นักท่องเที่ยวจีนต้องทำประกันรถ ใบขับขี่ชั่วคราว ตรวจสภาพรถ ภายใน 24 ชั่วโมงนับตั้งแต่มาถึงชายแดน โดยต้องไปทำที่ขนส่งจังหวัดเชียงราย หรือ สาขาอำเภอเทิง ซึ่งใช้เวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง ซึ่งในระหว่างนี้ยังไม่มีมีการประกันอุบัติเหตุ หากเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถมีหลักประกันใด ๆ ได้

วัน เดือน ปี	8 พฤศจิกายน 2560	เวลา	9.30 – 11.30 น.
สถานที่	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานคุนหมิง นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพรนันทน์ สัตถจันทร์ คุณสุนเทา	ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาด
เรื่อง	การส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A		

บทบาทหน้าที่ของ ททท. สำนักงานต่างประเทศ

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานคุนหมิง รับผิดชอบเขตพื้นที่มณฑลยูนนาน มณฑลกว่างสี และมณฑลกุ้ยโจว ในประเทศจีน มีหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และบูรณาการร่วมกับสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในประเทศ เพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวจีนเข้าไปท่องเที่ยวในประเทศไทย และสร้างความเข้าใจให้กับนักท่องเที่ยวในเรื่องของวัฒนธรรมของไทย เช่น ช่วงแรักนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางไปท่องเที่ยวในประเทศไทยมักสร้างความไม่พอใจให้กับคนไทย ทั้งนี้เป็นผลมาจากวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีที่แตกต่างกัน ในการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ททท. จึงได้สอดแทรกเรื่องดังกล่าวในสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ นักท่องเที่ยวมีความเข้าใจมากขึ้น ทำให้ระยะหลังปัญหาดังกล่าวลดลง

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

ปัจจุบันนักท่องเที่ยวจีนในมณฑลยูนนานที่เข้าไปในประเทศไทยระหว่างผ่านบริษัททัวร์และท่องเที่ยวด้วยตนเองยังคงอยู่ในสัดส่วนที่เท่ากัน สำหรับเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมกับประเทศไทยโดยเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวแบบคาราวานที่มาจากเมืองคุนหมิง เมืองเฉิงตู และเมืองฉงชิ่ง ได้รับความนิยมลดลงเนื่องจากติดปัญหาเรื่องกฎระเบียบการขนส่งของไทย ทาง ททท. จึงได้เพิ่มเส้นทาง การท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง โดยปัจจุบันได้มีบริษัทหนึ่ง ซึ่งเป็นบริษัทจีน ให้บริการล่องเรือโดยสารในแม่น้ำโขงจากท่าเรือกวานเหล่ถึงท่าเรือเชียงแสน ใช้เวลา 9 – 10 ชั่วโมง ซึ่งเรือที่ใช้ดัดแปลงมาจากเรือขนส่งสินค้าให้บริการเดือนละ 5 เที่ยว โดยแพ็คเกจที่ขายส่วนใหญ่อยู่ที่ 8 – 10 วัน ราคาประมาณ 4,000 หยวน มีนักท่องเที่ยวเฉลี่ยรอบละ 70 – 80 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ และหากกลับจะใช้เส้นทาง R3A โดยรถบัส อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเดินทางโดยทางเรื่อนั้นใช้ระยะเวลาเดินทางเป็นเวลานาน ทาง ททท. จึงได้เสนอแนะให้มีกิจกรรมต่างๆ บนเรือ เช่น การเล่ารายละเอียดสถานที่ที่เรือโดยสารวิ่งผ่าน การขายของ และการแสดงโชว์ เพื่อเพิ่มความน่าสนใจให้การท่องเที่ยวโดยเรือ ซึ่งระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา มีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวทางเรือ ประมาณ 1,500 คน นอกจากนี้ทาง ททท. ได้เน้นไปเที่ยวในเมืองรองต่างๆ ในประเทศไทย เพื่อให้เกิดเส้นทาง การท่องเที่ยวใหม่

การแก้ปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญ

ในช่วงที่ผ่านมา การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามา มีทัวร์ศูนย์เหรียญปะปนเข้ามาด้วย โดยเฉพาะเส้นทางใหม่ ๆ ที่ยังไม่มีข้อมูลหรือมีข้อมูลการท่องเที่ยวไม่มากนัก ททท. มีวิธีการแก้ไขปัญหา ดังนี้

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

1) การนำเทคนิค Destination Management Company คือ การบูรณาการร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สมาคมผู้ประกอบการ บริษัทท่องเที่ยว ชุมชน ทั้งการจัดเส้นทางและกิจกรรมการท่องเที่ยว และให้บริษัททัวร์ในจีนทำหน้าที่ขายแพ็คเกจ ซึ่งจะทำให้ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอยู่ที่ผู้ประกอบการในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

2) การประชาสัมพันธ์ถึงผลเสียของการท่องเที่ยวด้วยทัวร์ศูนย์เหรียญตามสื่อต่างๆ

แนวโน้มการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A

เมื่อรถไฟจากบ่อเต็นเข้าสู่เวียงจันทน์ น่าจะเป็นโอกาสดีสำหรับการท่องเที่ยวของประเทศไทย คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ททท. ยังไม่ได้มีแผนการตลาดเพื่อรองรับเส้นทางใหม่นี้

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

วัน เดือน ปี	8 พฤศจิกายน 2560	เวลา	13.30 – 15.30 น.
สถานที่	กงสุลฝ่ายพาณิชย์ นครคุนหมิง ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณณชธร มโนปัญจสิริ คุณเจนณรงค์ เพ็ญสมบูรณ์	ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ รองผู้อำนวยการ
เรื่อง	การค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A		

การขนส่งสินค้าตามเส้นทาง R3A

เมืองคุนหมิงมีบริษัทที่ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับจีนอยู่ 5 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทของประเทศไทยทั้งหมด โดยใช้เส้นทาง R3A ออกจากด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่านแขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา ประเทศลาว และเข้าประเทศจีนที่ด่านบ่อหาน นอกจากนี้ ในบางครั้งจะใช้เส้นทาง R9 ซึ่งผ่านเขตแดนระหว่างเวียดนามกับจีน ในการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบสินค้าผ่านแดน โดยสินค้าที่ส่งออกทั้งสองเส้นทาง เกือบทั้งหมดเป็นสินค้าเกษตร คิดเป็นร้อยละ 20 ของปริมาณสินค้าเกษตรทั้งหมดของประเทศไทยที่ส่งออกไปยังประเทศจีน เช่น ทุเรียน ลำไย ส้มโอ และสับปะรด นอกจากนี้ยังมีการใช้แม่น้ำโขงเพื่อขนส่งสินค้าจากประเทศไทย โดยได้มีการสร้างห้องเย็นบริเวณท่าเรือกวานเหล่ย เพื่อรองรับการนำเข้าชิ้นส่วนไก่แช่แข็งจากประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการขออนุญาตนำเข้าจากประเทศไทย

การลงทุนด้านการท่องเที่ยว

สำหรับการค้าการลงทุนด้านการท่องเที่ยวในเมืองคุนหมิงมีเพียงผู้ประกอบการด้านการโรงแรมและการค้า แต่ในทางกลับกันการค้าการลงทุนในเส้นทาง R3A จะเป็นผู้ประกอบการจีน เนื่องจากทางการเงินให้การสนับสนุนการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและสอดคล้องกับนโยบาย One Belt One Road จึงทำให้ผู้ประกอบการจีนเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากกว่า นำไปสู่ความสามารถในการลงทุนที่มากกว่านักลงทุนจากประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องหาแหล่งเงินทุนเอง

วัน เดือน ปี	12 พฤษภาคม 2561	เวลา	14.00 – 15.00 น.
สถานที่	ร้านลาบปาก เลขที่ 38/1 ถนนมทิตล อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณธงชัย วงศ์ใหญ่	ตำแหน่ง	ประธานที่ปรึกษาชมรมมัคคุเทศก์รักษ์ล้านนา
เรื่อง	ภาพรวมอาชีพมัคคุเทศก์ในจังหวัดเชียงใหม่		

ภาพรวมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

การท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่มีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป เดิมนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่จะผ่านบริษัททัวร์ เนื่องจากมีอุปสรรคด้านการสื่อสาร แต่ปัจจุบันเทคโนโลยีมีการพัฒนามากขึ้น นักท่องเที่ยวสามารถวางแผนการท่องเที่ยวเองได้ ส่งผลให้การท่องเที่ยวที่ผ่านบริษัททัวร์มีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยววัยรุ่น ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีรายได้น้อยเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายจึงไม่นิยมซื้อประกันอุบัติเหตุ ส่งผลให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายตามมาด้วย ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวด้วยตัวเองนิยมเช่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการท่องเที่ยว และมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง แม้ค่าใช้จ่ายบางส่วนสามารถเรียกร้องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองบุคคลที่ 3 แต่ก็ไม่ครอบคลุมกับค่าใช้จ่ายทั้งหมด เช่น ค่ารักษาพยาบาลของคู่กรณี เป็นต้น

สำหรับด้านการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจจีนใช้ความไม่ชัดเจนในกฎหมายไทย เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น เช่น CCTV ซึ่งเป็นสื่อของจีนเข้ามาถ่ายทำรายการทีวีในประเทศไทย และใช้นักศึกษาชาวจีนที่ศึกษาในไทยเป็นล่ามซึ่งผิดกฎหมาย เนื่องจากการทำงานดังกล่าวนี้ต้องมีใบอนุญาตทำงาน (Work Permit) นอกจากนี้ยังพบว่ามีกรทุ้มตลาดโดยผู้ประกอบการจีน เช่น การซื้อบัตรเข้าชมการแสดงที่ Night Safari แล้วไปขายต่อออนไลน์ในราคาที่ต่ำกว่าที่ผู้ประกอบการไทยได้รับ ทั้งนี้ผู้ประกอบการจีนสามารถทำได้ เนื่องจากสามารถนำรายได้จากส่วนอื่นมาชดเชยได้ เช่น ค่าโฆษณาบนเว็บไซต์ หรือไม่มีกฎหมายระบุชัดเจนว่าสามารถให้เช่าอพาร์ทเมนต์เป็นรายวันเช่นเดียวโรงแรม เป็นช่องว่างให้ผู้ประกอบการจีนจำนวนมากมาซื้อและปล่อยเช่ารายวันราคาถูกในเว็บไซต์ หรือยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับห้องพักแบบอื่น เช่น โฮมสเตย์ เกสต์เฮาส์ เป็นต้น

สถานการณ์อาชีพมัคคุเทศก์ในจังหวัดเชียงใหม่

ชมรมมัคคุเทศก์รักษ์ล้านนา เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของมัคคุเทศก์ในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อต่อต้านมัคคุเทศก์ต่างชาติที่ไม่ได้รับอนุญาต เรียกร้องสิทธิความชอบธรรมให้กับมัคคุเทศก์ในจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงประกอบกิจกรรมสาธารณประโยชน์ต่างๆ เนื่องจากในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมามัคคุเทศก์ในจังหวัดเชียงใหม่ประสบกับปัญหาการถูกเอาเปรียบจากบริษัทท่องเที่ยว เช่น การสำรองเงินจ่ายแทนบริษัทท่องเที่ยว ซึ่งในกรณีที่บริษัทท่องเที่ยวขาดทุนและปิดกิจการ เงินสำรองที่จ่ายไปดังกล่าวมัคคุเทศก์ไม่สามารถเบิกได้ ซึ่งสร้างความเดือดร้อนให้กับมัคคุเทศก์

อาชีพมัคคุเทศก์กำลังลดความนิยมลง เนื่องจากมีรายได้สุทธิอยู่ในระดับที่ต่ำ และไม่มีสวัสดิการสังคมรองรับ เช่น ไม่ได้รับสวัสดิการสังคม ไม่มีประกันชีวิต สิ่งเหล่านี้จะต้องรับผิดชอบเอง โดยมัคคุเทศก์ในจังหวัดเชียงใหม่มีค่าตอบแทนขั้นต่ำอยู่ที่ 1,000 บาทต่อวัน อย่างไรก็ตาม ค่าตอบแทนดังกล่าวบ่อยครั้งที่บริษัทท่องเที่ยวจะเหมารวมให้มัคคุเทศก์รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องด้วย

เช่น ค่าที่พักพนักงานขับรถ ค่าที่พักพนักงานโรงแรม ค่าเดินทางรับ – ส่งนักท่องเที่ยวที่สนามบิน ส่งผลให้เมื่อหักค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้ว มัคคุเทศก์มีรายได้สุทธิเหลือประมาณ 300 บาทต่อวัน ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำมาก ขณะที่รายได้พิเศษอื่น ๆ ก็มีแนวโน้มลดลง ได้แก่

1) ค่านายหน้า (Commission) ซึ่งเป็นรายได้พิเศษของมัคคุเทศก์ที่ได้จากร้านขายของที่ระลึก เนื่องจากมีช่องทางการขายสินค้าออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะมีราคาถูกกว่าซื้อจากร้านค้าแล้วยังจัดส่งให้ถึงบ้านไม่ต้องหิ้วไประหว่างท่องเที่ยว นอกจากนี้ ค่านายหน้าดังกล่าวจะจ่ายให้กับบริษัททัวร์ ไม่ได้จ่ายให้มัคคุเทศก์โดยตรง หากเป็นร้านจิวเวลรี่ บริษัททัวร์จะได้ค่านายหน้าประมาณ 35% หรือเครื่องนอเนียงพาราจะได้ ประมาณ 70% ส่วนมัคคุเทศก์นั้นจะได้รับจริงๆ เพียง 3 – 5% เท่านั้น

2) รายการท่องเที่ยวเสริมซึ่งเมื่อก่อนมัคคุเทศก์สามารถขายระหว่างการเดินทางเพื่อเพิ่มรายได้ แต่ปัจจุบันรายการเหล่านี้บริษัททัวร์มักจะรวมเข้าไปในแพ็คเกจทัวร์แล้ว ส่งผลให้มัคคุเทศก์ไม่สามารถขายได้ รายได้ส่วนนี้จึงลดลงไป

ข้อเสนอแนะ

มัคคุเทศก์ส่วนใหญ่มีความเป็นตัวของตัวเองค่อนข้างสูง ไม่ค่อยศึกษาหาความรู้ใหม่เพิ่มเติม ส่งผลให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันข้อมูลที่เป็นข้อมูลพื้นฐานสามารถหาได้จากเว็บไซต์ ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการมัคคุเทศก์นั้นลดลง อีกทั้งรูปแบบการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไปที่ แอปพลิเคชันท่องเที่ยวต่างๆ มีมากขึ้น อีกทั้งรายได้ของมัคคุเทศก์ที่ส่วนใหญ่ได้มาจากค่านายหน้า มีแนวโน้มลดลง ดังนั้น หากไม่พัฒนาตนเองให้สามารถดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวได้ จะทำให้การประกอบอาชีพมัคคุเทศก์ประสบปัญหาได้ในอนาคต

วัน เดือน ปี	14 พฤษภาคม 2561	เวลา	14.00 – 15.30 น.
สถานที่	โรงแรมเบลล์ วิลลา รีสอร์ท ปาย (Belle Villa Resort Pai) อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสินสมุทร พรหมสุวรรณ	ตำแหน่ง	นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวปาย
เรื่อง	การท่องเที่ยวในอำเภอปาย		

ความเป็นมาและภาพรวมการท่องเที่ยวในอำเภอปาย

เดิมอำเภอปายเป็นแค่เมืองผ่านของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอน แต่ในช่วง 20 – 30 ปีที่ผ่านมาอำเภอปายกลายเป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวยุโรป ในรูปแบบของ Backpacker ทำให้พักแบบประเภทเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) และ Homestay ราคาถูกเกิดขึ้นโดยมีราคาต่ำสุดตั้งแต่คืนละ 80 บาท จนถึงหลายร้อยบาท แต่ส่วนใหญ่จะไม่เกิน 1,000 บาท ปัจจุบันนักท่องเที่ยว Backpacker ยังเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักของอำเภอปาย

โรงแรมมาตรฐาน (standard hotel) เกิดขึ้นประมาณ 15 ปีที่ผ่านมา ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ไม่ใช่ Backpacker โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนที่ต้องการความสะดวกสบาย นอกจากนี้การท่องเที่ยวในอำเภอปายยังได้รับอิทธิพลจากภาพยนตร์ เรื่อง “รักจัง” และ “ปาย อินเลิฟ” ทำให้นักท่องเที่ยวยิ่งให้ความสนใจเข้ามาท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ส่งผลให้ที่พักราคาถูกได้แก่ เกสต์เฮาส์ และ โฮสเทล (HostelX เพิ่มขึ้นจำนวนมาก

ปัจจุบันสัดส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาอำเภอปายยังคงเป็นชาวไทยมากกว่าชาวต่างชาติ จากสถิติของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในปี 2560 นักท่องเที่ยวเข้ามาจังหวัดแม่ฮ่องสอนทั้งหมดประมาณ 856,000 คน ในจำนวนนี้เข้ามาเที่ยวยังปาย 565,000 คน มีการคาดการณ์ว่าในอนาคตสัดส่วนของชาวต่างชาติจะเพิ่มมากขึ้นจนแซงนักท่องเที่ยวชาวไทย นักท่องเที่ยวชาวตะวันตก อิสราเอล มีแนวโน้มเข้ามาเพิ่มขึ้นตลอด โดยมากชาวไทยจะเข้ามาท่องเที่ยวในช่วง High Season เดือนตุลาคม – กุมภาพันธ์ ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะเข้ามาท่องเที่ยวตลอดทั้งปี โดยเฉลี่ยแล้วนักท่องเที่ยวจะใช้เวลาท่องเที่ยวในอำเภอปายประมาณ 2.5 วัน ใช้จ่ายประมาณ 2 พันกว่าบาทต่อวัน สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวสามารถจำแนกได้ 2 กลุ่มใหญ่ คือ 1) กลุ่มวัยรุ่น และ 2) กลุ่มครอบครัว ซึ่งกลุ่มครอบครัวมีอำนาจการใช้จ่ายสูงกว่ามาก

ในช่วง 4 – 5 ปีที่ผ่านมานักท่องเที่ยวชาวจีนเข้ามาท่องเที่ยวปายเป็นจำนวนมาก โดยเข้ามาในช่วงวันหยุดยาวของประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงวันตรุษจีน ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ บางส่วนจะมาในลักษณะของการคาราวานขับรถมาเป็นครอบครัวหรือเป็นหมู่คณะผ่านบริษัททัวร์เข้ามาพักที่ปายประมาณ 2 คืน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาด้านจราจรค่อนข้างมากเนื่องจากใช้พวงมาลัยคนละด้านทำให้เกิดอุบัติเหตุ ชนกันเอง ขนรถกับรถท้องถิ่น รวมถึงขับรถตกข้างทาง เป็นต้น แต่ในช่วง 1 – 2 ปีที่ผ่านมา นักท่องเที่ยวจีนลดลงมาก เป็นผลมาจากการประกาศกฎเกณฑ์การนำรถยนต์เข้าของกรมการขนส่งทางบก ทำให้นักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงเส้นทางไปเข้าประเทศลาวและต่อไปยังเวียดนามแทน แต่นักท่องเที่ยวที่เข้ามามีคุณภาพมากขึ้นและได้รับการอบรมทำใบขับขี่จากกรมการขนส่งทางบกทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นลดลงมาก

รูปแบบการตลาดของโรงแรม

โรงแรมได้แบ่งกลุ่มลูกค้าออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มบริษัททัวร์ โรงแรมจะขายห้องในราคาเหมาในอัตราที่ถูกลงที่สุด 2) กลุ่มสัมมนาหน่วยงานราชการ จะขายราคาพอๆ กันกับบริษัททัวร์ 3) กลุ่มตลาด OTA (Online Travel Agent) หรือตลาดออนไลน์ เช่น บริษัท Ctrips บริษัท Agoda บริษัท Booking เป็นต้น จะขายในราคาแพงกว่าที่ขายให้บริษัททัวร์เพื่อให้บริษัททัวร์สามารถทำกำไรได้ นอกจากนี้ในปัจจุบันบริษัท Agoda ได้ทำการตลาดรูปแบบใหม่ คือ ซื้อเหมาห้องโดยจ่ายเงินให้กับโรงแรมล่วงหน้าเพื่อให้ได้อัตราค่าห้องที่ถูกลงที่สุดและใช้วงเงินให้หมดในเวลาที่กำหนด

สำหรับผู้ประกอบการชาวจีนในปลายเริ่มเข้ามาทำกิจการโรงแรมบ้างในรูปแบบ Nominee เข้าระยะยาว และซื้อเหมาห้องในลักษณะเดียวกันกับ Agoda ในกลุ่มโรงแรม 3 ดาว แต่ยังไม่มากนัก อาจจะเป็นเพราะนักท่องเที่ยวจีนที่มาเที่ยวปลายยังไม่มากพอ ทำให้ไม่คุ้มค่าที่จะลงทุน กลุ่มผู้ประกอบการในปลายค่อนข้างเป็นห่วงว่าในระยะยาวอาจเข้ามามากขึ้น ซึ่งหากต้องการแข่งขันกับผู้ประกอบการจีน ผู้ประกอบการชาวไทยควรเน้นด้านคุณภาพ โดยเฉพาะคุณภาพด้านการบริการ

ข้อเสนอแนะ

1) รูปแบบการตลาดออนไลน์ของโรงแรม เช่น Agoda หรือ Booking ผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทะเบียนมีทั้งเป็นโรงแรมที่พักที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย และโรงแรม โฮสเทล ห้องพัก โฮมสเตย์ เกสต์เฮาส์ ที่ไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้อง ทำให้โรงแรมที่พักที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายเสียเปรียบในด้านการแข่งขันเพราะต้องเผชิญกับต้นทุนที่สูงกว่า รวมถึงรัฐจะเสียรายได้จากผู้ประกอบการที่ไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้อง

2) การให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวควรมีการอบรมเรื่องกฎจราจรและนิสัยการขับขี่ของคนไทยในแต่ละท้องที่ก่อนที่จะให้เช่า เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุและอันตรายทั้งต่อตนเองและผู้อื่น

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ค



สำนักงานการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม
หลวงพระบาง : หน้า 181



สมาคมผู้ประกอบการโรงแรม
หลวงพระบาง : หน้า 183



สมาคมท่องเที่ยว หลวงพระบาง :
หน้า 185



ผู้ประกอบการที่พัก ห้วยทราย :
หน้า 187

ภาคผนวก ค

บทสัมภาษณ์หน่วยงานและ ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวในสปป.ลาว

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ค



ผู้ประกอบการร้านสะดวกซื้อ
เมืองหลวงน้ำทา : หน้า 189



สำนักงานการท่องเที่ยว หลวงน้ำทา :
หน้า 190



ผู้ประกอบการที่พัก หลวงน้ำทา :
หน้า 192



ผู้ประกอบการท่องเที่ยว บ่อแก้ว :
หน้า 194

วัน เดือน ปี	15 สิงหาคม 2560	เวลา	9.00 – 11.00 น.
สถานที่	สำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม หลวงพระบาง แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณคอนสแตน เจระคา คุณพายหวัน จันทะสุข คุณทองหวัน ยุทธเศรษฐ์	ตำแหน่ง	หัวหน้าส่วนคุ้มครองธุรกิจ รองหัวหน้าส่วนการพัฒนาการท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่พนักงานตลาด
เรื่อง	การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนในหลวงพระบาง		

ภาพรวมการท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวจีนในหลวงพระบาง

การท่องเที่ยวในหลวงพระบางเริ่มได้รับความนิยมในปี 1990 ก่อนได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกในปี 1995 ฤดูกาลท่องเที่ยวในหลวงพระบางนั้นมีระยะเวลาประมาณ 7 เดือน โดยเริ่มในเดือนกุมภาพันธ์ ในช่วง 7 เดือนนี้บางเดือนก็อาจมีนักท่องเที่ยวมากขึ้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น สภาพอากาศ วันหยุดนักขัตฤกษ์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เป็นต้น

นักท่องเที่ยวชาวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในหลวงพระบางมี 2 รูปแบบ คือ เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเองและท่องเที่ยวโดยผ่านบริษัทท่องเที่ยว ซึ่งในหลวงพระบางมีบริษัทท่องเที่ยวนำเที่ยวชาวจีนที่จดทะเบียนอย่างถูกต้อง ได้แก่ จิ่งหลาน มิตรภาพ โชคคำ นาวิเกเตอร์ โดยบริษัทนำเที่ยวจะต้องนำเอกสารมาขออนุมัติต่อสำนักงานท่องเที่ยวและตำรวจท่องเที่ยวซึ่งประกอบด้วย รายชื่อนักท่องเที่ยว หมายเลขหนังสือเดินทาง รายการเส้นทางท่องเที่ยว และรายชื่อมัคคุเทศก์ หากนักท่องเที่ยวขับรถเข้ามาเองจะต้องมีการทำประกันภัยและขออนุมัติจากกรมโยธาธิการและขนส่ง นอกจากนี้นักท่องเที่ยวที่เข้ามาทางถนนแล้วยังมีนักท่องเที่ยวที่มาทางเครื่องบินซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีสายการบินเปิดเส้นทางบินตรงและเที่ยวบินเช่าเหมาลำจากเมืองต่างๆ ของประเทศจีน ได้แก่ ไหหลำ ฉินตู สิบสองปันนา คุณหมิง เป็นต้น

สำหรับนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเที่ยวหลวงพระบางทางถนนจะเข้ามาผ่าน 2 เส้นทาง ได้แก่ บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา และลานตุ่ย แขวงพงสาลี ซึ่งทั้งสองด้านเป็นด้านสากล (จุดผ่านแดนถาวร) และมีชายแดนติดต่อกับจังหวัดสิบสองปันนาของประเทศจีนโดยมีด่านบ่อเต็นเป็นเส้นทางหลัก สำหรับเส้นทางที่เข้ามายังประเทศลาวผ่านทางลานตุ่ยนั้นจะสะดวกต่อการเดินทางต่อไปยังประเทศเวียดนาม ทางด่านไตจาง เมืองเดียนเบียนฟู ประเทศเวียดนาม แต่ก็ไม่ได้รับความนิยมมากนัก

ปัญหา อุปสรรค ผลกระทบและแนวทาง

นักท่องเที่ยวจีนมีพฤติกรรมชอบขับรถส่วนตัวหรือเป็นคาราวานในการท่องเที่ยว เนื่องจากมีความสะดวกและอิสระสามารถจอดรถเพื่อถ่ายภาพหรือซื้อสินค้าได้ตามความต้องการรวมถึงมีค่าใช้จ่ายต่ำ ซึ่งรถ 1 คันมีนักท่องเที่ยวประมาณ 3 คน โดยเข้ามาท่องเที่ยวในหลวงพระบางมากในช่วงวันหยุดยาวของประเทศจีน ได้แก่ ช่วงตรุษจีนในเดือนกุมภาพันธ์ และช่วงวันชาติจีนในเดือนตุลาคม ซึ่งเกินขีดความสามารถที่เมืองหลวงพระบางจะรองรับได้ รวมทั้งนักท่องเที่ยวจีนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนใหญ่เป็นการชนกันเองระหว่างรถนักท่องเที่ยวจีน การจอดรถในที่ห้ามจอดเมื่อเกิดเหตุแล้วโดนเจ้าหน้าที่ของรัฐจับเนื่องจากทำผิดกฎก็จะไปร้องเรียนกับกงสุลจีนในหลวงพระบางเมื่อกงสุลเข้ามาเจรจาทำให้เป็นปัญหาต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการ

สื่อสาร เพราะปัจจุบันมีมัคคุเทศก์ที่พูดภาษาจีนได้อยู่ประมาณ 100 คน ซึ่งไม่เพียงพอต่อจำนวนนักท่องเที่ยว รวมถึงนักท่องเที่ยวที่ขับรถบ้านมาจะทำตามใจชอบ เช่น กางเต็นท์นอนในที่สาธารณะ ทั้งขยะไม่เป็นที่ จอครถในที่ห้ามจอด ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานการท่องเที่ยวของหลวงพระบางได้เสนอแนะแนวทางเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยการจำกัดให้มีที่จอดรถนอกเมืองหลวงพระบางแล้วต่อรถท้องถิ่น เช่น รถตู้ รถสกายแลบ เข้ามาท่องเที่ยวในเมือง

แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นักท่องเที่ยวชาวจีนนิยม คือ โบราณสถานและสถานที่ที่มีชื่อเสียงในเมืองต่างๆ รวมถึงการเยี่ยมชมปางช้าง ซึ่งในหลวงพระบางมีปางช้างรองรับถึง 8 แห่ง ให้ความสำคัญในเรื่องอาหารการกินมากกว่าที่พัก นักท่องเที่ยวจีนจำนวนมากที่เข้ามาท่องเที่ยวผู้ประกอบการท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์ไม่มากนัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนส่วนใหญ่ใช้บริการที่พัก ร้านอาหาร แม้กระทั่งปางช้างที่เป็นของผู้ประกอบการจีน

จากการที่มีนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในหลวงพระบางเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากจึงมีผู้ประกอบการชาวจีนเข้ามาทำธุรกิจที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจีน โดยปัจจุบันมีโรงแรมขนาดใหญ่ของผู้ประกอบการจีนอยู่นอกเขตเมืองมรดก 1 แห่ง คือ โรงแรมสิบลองปันนา โดยเช่าที่จากรัฐบาลลาวเพื่อประกอบการ มีห้องพักจำนวน 125 ห้อง ซึ่งนับว่ามีจำนวนห้องมากโดยเปรียบเทียบกับโรงแรมทั่วไปในหลวงพระบาง นอกจากนี้ยังมีโรงแรมพูลแมนที่กำลังก่อสร้าง มีห้องพักประมาณ 200 ห้อง ลงทุนก่อสร้างโดยรัฐบาลจีนร่วมกับเครือข่าย (Chain) โรงแรมที่มีชื่อเสียงของโลก นักธุรกิจจีนนอกจากจะครอบงำทางธุรกิจแล้ว ยังมาตั้งรกรากและสร้างครอบครัวทำให้คนในเมืองหลวงพระบางเกิดความกังวล

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในหลวงพระบาง

รัฐบาลลาวได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ 1) สามเหลี่ยมมรดก ประกอบด้วย เมืองหลวงพระบาง แขวงหลวงพระบาง ประเทศลาว บ้านเชียง จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทย และ อ่าวฮาลอง ประเทศเวียดนาม 2) สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง ได้แก่ หลวงพระบาง เวียงจันทน์ ในประเทศลาว หนองคาย เลย และอุดรธานี ในประเทศไทย นอกจากนี้ประเทศลาวยังมีความต้องการยกระดับด้านบ้านปางมอญ (ตรงข้ามบ้านฮวก อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดพะเยา) เป็นด่านสากลเพื่อเปิดเส้นทางใหม่เชื่อมต่อกับหลวงพระบางกับจังหวัดเชียงใหม่ของประเทศไทย ซึ่งมีระยะทางที่สั้นที่สุดจากหลวงพระบางถึงชายแดนไทย – ลาว คือ ประมาณ 280 กิโลเมตร โดยถนนได้ลาดยางเรียบร้อยแล้วพร้อมทั้งมีอาคารสำนักงานถาวร

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีกฎระเบียบที่คุ้มครองธุรกิจท่องเที่ยวและวัฒนธรรม เช่น มัคคุเทศก์ เกสต์เฮาส์ ซึ่งเดิมอนุญาตให้เฉพาะคนลาว แต่ในปัจจุบันต่างชาติสามารถประกอบอาชีพและประกอบการได้แล้ว
2. ควรทำให้การลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ที่ผ่านมาเกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เช่น มีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลวงพระบางกับเชียงใหม่
3. มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านการวิจัยและพัฒนาซึ่งในประเทศลาวยังให้ความสำคัญน้อย

วัน เดือน ปี	15 สิงหาคม 2560	เวลา	13.00 – 15.00 น.
สถานที่	โรงแรมจิตรเจริญเมืองหลวงพระบาง แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณดาวเพชร บัวพาพันธ์	ตำแหน่ง	นายกสมาคมผู้ประกอบการโรงแรมในหลวงพระบาง และผู้จัดการทั่วไปโรงแรมจิตรเจริญเมืองหลวงพระบาง
เรื่อง	การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในหลวงพระบาง		

ข้อมูลทั่วไปการท่องเที่ยวในหลวงพระบาง

จากข้อมูลในปี 2016 เมืองหลวงพระบางมีโรงแรมทั้งหมด 78 แห่ง โดยโรงแรมระดับ 4 – 5 ดาวจะเป็นเครือข่าย (Chain) ของต่างประเทศ นโยบายของลาวเปิดรับนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาประกอบกิจการแต่ไม่สามารถถือครองที่ดินได้ จากนโยบายดังกล่าวจึงมีเจ้าของโรงแรมทั้งคนลาว ไทย จีน และ ฝรั่งเศส ส่วนโรงแรม 3 ดาวส่วนใหญ่เป็นของคนลาว นอกจากนี้มีเกสต์เฮาส์ 380 แห่งซึ่งทั้งหมดเป็นของคนลาวเนื่องจากกฎหมายลาวสงวนไว้ให้คนลาวเท่านั้น

แต่เดิมนักท่องเที่ยวไทยเข้ามาเที่ยวหลวงพระบางมากที่สุดประมาณร้อยละ 70 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะภาษา วัฒนธรรม อาหารการกินที่คล้ายคลึงกันรวมถึงความสะดวกในการเข้าเมือง ส่วนใหญ่มาเป็นคณะโดยรถทัวร์ บางส่วนเป็นคาราวาน เข้ามาทางด่านต่างๆ ประกอบด้วย หนองคาย เลย และ น่าน เข้ามายังหลวงพระบาง นอกจากนี้ยังมาทางเรือที่เมืองเชียงแสน โดยพักค้างคืนที่ปากแบ่ง 1 คืนก่อนที่จะเดินทางเข้าหลวงพระบาง และทางเครื่องบิน แต่อย่างไรก็ตามในช่วง 2 – 3 ปีที่ผ่านมานักท่องเที่ยวจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้สัดส่วนใกล้เคียงกับนักท่องเที่ยวไทย แต่นักท่องเที่ยวชาติอื่นๆ มีอัตราการที่ โดยส่วนใหญ่เป็นคาราวานที่ขับรถเข้ามาเอง ในช่วงวันหยุดยาวของจีน ได้แก่ วันตรุษจีนและวันชาติจีน นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาโดยเครื่องบินตลอดทั้งปี

การสนับสนุนจากภาครัฐ

รัฐบาลให้การสนับสนุนธุรกิจโรงแรมโดยส่งเสริมให้ไปออกงานประชาสัมพันธ์ที่ต่างประเทศโดยรัฐบาลสนับสนุนค่าใช้จ่ายบางส่วน ในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวยังส่งเสริมมาฝึกอบรมด้านงานโรงแรม เช่น งานแม่บ้าน การทำอาหาร เป็นต้น นอกจากนี้การที่รัฐบาลอนุมัติการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อจากประเทศจีนมายังนครหลวงเวียงจันทน์คาดว่าจะเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวให้คึกคักมากขึ้นในอนาคต

แนวทางการพัฒนา

การที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในหลวงพระบางเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดปัญหาเรื่องขยะและมลพิษจำนวนมาก เมืองหลวงพระบางจึงได้มีโครงการที่จะพัฒนาให้หลวงพระบางเป็นเมืองสีเขียว เมืองสะอาดในอาเซียน ทั้งนี้ทางสมาคมโรงแรมได้จัดกิจกรรมการรวมกลุ่มพนักงานให้ออกมาร่วมกันเก็บขยะรวมถึงในกลุ่มของสมาคมฯ ก็มีการรณรงค์ให้มีการใช้พลาสติกลดลง เช่น การใช้ถุงผ้าแทนถุงพลาสติก ชักผ้าในโรงแรม

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A และแนวโน้มในอนาคต

ประเทศจีนเป็นผู้สนับสนุนในการสร้างเส้นทาง R3A โดยเล็งเห็นว่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดใน การขนส่งสินค้าเข้ามายังประเทศลาว จากสถิติเห็นวารถที่ผ่านเข้า – ออกด่านบ่อเต็นส่วนใหญ่เป็นรถ สินค้าของจีน นอกจากรถสินค้าแล้ว ผู้ประกอบการจีนยังเข้ามาลงทุนในด้านการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในแขวงอุดมชัย สำหรับด้านการท่องเที่ยวยังคิดว่าสัดส่วนผลประโยชน์ที่ลาวได้รับจากถนนเส้นนี้ ประมาณร้อยละ 60 ในขณะที่จีนได้ร้อยละ 40 โดยจีนมีความชำนาญในด้านการค้า การก่อสร้าง แต่ ด้านการบริการคนลาวยังได้เปรียบและมีความชำนาญมากกว่ารวมถึงโรงแรมของลาวยังมีมาตรฐานที่ ดีกว่าโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความสะดวก ของใช้ที่มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้ได้กลุ่ม นักท่องเที่ยวที่มีฐานะและอำนาจในการใช้จ่ายสูงกว่า

ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข

รถจีนที่เข้ามาจำนวนมากไม่รู้กฎระเบียบและเส้นทางของลาวจึงเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ไม่ เพียงแต่ในหลวงพระบางแต่ยังรวมถึงเส้นทางบ่อเต็น หลวงน้ำทา อุดมชัย ซึ่งตัดผ่านภูเขาและไม่ สามารถขยายถนนได้ จึงมีแผนที่จะให้รถจีนจอดอยู่นอกด่านและให้ใช้รถลาวเข้ามาเที่ยวแทน รวมถึง การใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุและมลภาวะในเขตเมืองมรดก นอกจากนี้ถนน ฝั่งลาวยังขาดจุดพักรถและห้องน้ำที่ได้มาตรฐานดังเช่นสถานบริการน้ำมันของ ปตท. ในประเทศไทยทำ ให้นักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวก

วัน เดือน ปี	16 สิงหาคม 2560	เวลา	10.00 – 11.30
สถานที่	สำนักงานอุตสาหกรรมและการค้า แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณกงจักร พันธสมบัติ คุณผาสุก วันสวัสดิ์	ตำแหน่ง	รองประธานสมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง สมาชิกสมาคมท่องเที่ยวหลวงพระบาง
เรื่อง	การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในหลวงพระบาง		

ภาพรวมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในหลวงพระบาง

นักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในหลวงพระบางสามารถเดินทางได้ 3 รูปแบบ ได้แก่

1) ทางถนน มีทั้งการเดินทางมาโดยรถบัสแบบกรุ๊ปทัวร์ และรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งการใช้รถยนต์ส่วนตัวมีทั้งแบบผ่านบริษัททัวร์ และแบบท่องเที่ยวด้วยตนเอง มีเส้นทางการท่องเที่ยว คือ

- เชียงรุ่ง – บ่อเต็น – หลวงน้ำทา – อุดมไชย – หลวงพระบาง – วังเวียง – เวียงจันทน์ – หนองคาย – อุดรธานี – สุโขทัย – เชียงใหม่ – เชียงของ เพื่อกลับเข้าสู่เส้นทาง R3A กลับสู่ประเทศจีน

- หลวงพระบาง - เชียงรุ่ง ซึ่งมีระยะทางรวมในฝั่งลาวประมาณ 490 กิโลเมตร หลวงพระบาง (200 กิโลเมตร) – อุดมไชย (144 กิโลเมตร) – บุญใต้ (49) – บุญเหนือ (97) – ลานตุ้ย แต่ไม่ค่อยได้รับความนิยมแม้จะมีระยะทางที่สั้นกว่าเส้นทาง R3A เนื่องจากถนนทรุดโทรม และเป็นอันตรายต่อการขับขี่ อย่างไรก็ตาม หากมีการพัฒนาเส้นทางดังกล่าวอาจจะได้รับความนิยมในการท่องเที่ยวไปเชื่อมโยงไปยังเวียดนาม

2) ทางน้ำ โดยในช่วงที่ผ่านมาการท่องเที่ยวหลวงพระบางได้ประชาสัมพันธ์เส้นทางการท่องเที่ยว เชียงรุ่ง – เชียงแสน – หลวงพระบาง แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากไม่ตรงกับสนธิमतการท่องเที่ยวของคนจีนที่ชอบขับรถเข้ามาท่องเที่ยว

3) ทางอากาศ ปัจจุบันสนามบินหลวงพระบางมีสายการบินเชื่อมต่อกับเมืองหลักในต่างประเทศหลายเส้นทาง เช่น เชียงใหม่ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย เชียงรุ่ง คุณหมิง จีนตู ประเทศจีน เป็นต้น ซึ่งมีทั้งแบบเที่ยวบินประจำ และแบบเช่าเหมาลำ

ในความเป็นจริงแล้ว เส้นทาง R3A มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้ามากกว่าการท่องเที่ยว โดยลาวใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางหลักในการนำเข้า – ส่งออกสินค้า สินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภค สินค้าส่งออก ได้แก่ สาเล่ ลูกเดือย ไม้ (ปัจจุบันเริ่มลดน้อยลง) ในส่วนการท่องเที่ยว พบว่า จีนได้ประโยชน์มากกว่า จากการพิจารณาสถิติรถเข้า – ออก ในประเทศประจันมีรถลาวเข้าไปซึ่งลึกสุดได้แค่เมืองเชียงรุ่งมีปีละไม่ถึง 400 คัน

นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในหลวงพระบางทั้งกรุ๊ปทัวร์ และรถยนต์ส่วนตัว มีการใช้จ่ายประมาณ 100 เหรียญสหรัฐ ๖ ต่อวันต่อคน และใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาลงทุนในลาวซึ่งมีทั้งบริษัททัวร์ โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวที่ชาวจีนนิยม เช่น ปางช้าง ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่รัฐบาลลาวได้ส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ โดยอนุญาตให้บริษัทต่างชาติถือหุ้นในลาวได้สูงสุดร้อยละ 70 จึงทำให้ที่พักและร้านอาหารต่างๆ ในหลวงพระบาง ส่วนใหญ่เป็นของต่างชาติ อย่างไรก็ตามแม้ว่ารัฐบาลลาวจะส่งเสริมการให้บริการเรือนพัก (เกสต์เฮาส์) ให้แก่คนลาว แต่

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ค

พบว่าผู้ประกอบการจีนเข้าไปขอเช่าต่อ หรือใช้ระบบตัวแทนในการบริหารงาน จึงทำให้ปัจจุบันทั้งโรงแรมระดับ 2 – 5 ดาว รวมถึงเรือนพักบางส่วนมีผู้ประกอบการเป็นคนจีน

ผลกระทบจากนักท่องเที่ยวจีน

- 1) นักท่องเที่ยวจีนมีพฤติกรรมที่ไม่สนใจคนรอบข้าง ชอบส่งเสียงดังซึ่งรบกวนนักท่องเที่ยวชาติอื่นและประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นสร้างผลกระทบภายนอกต่อชุมชนและท้องถิ่น
- 2) นักท่องเที่ยวจีนเข้ามาท่องเที่ยวมากเป็นช่วง ได้แก่ ช่วงตรุษจีนประมาณเดือนกุมภาพันธ์ และช่วงวันชาติจีนเดือนตุลาคม ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวจำนวนนักท่องเที่ยวและรถยนต์เกินขีดความสามารถในการรองรับของเมืองหลวงพระบาง โดยหน่วยงานท่องเที่ยวของหลวงพระบางได้พยายามผลักดันให้มีการใช้บริการรถท้องถิ่นแทนเพื่อเป็นกรณีในการให้บริการนักท่องเที่ยวจีน
- 3) นักท่องเที่ยวจีนไม่มีวินัยในการขับซิ่งรวมถึงมาเครารพกฎจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ทั้งระหว่างรถลากับรถจีน และรถจีนด้วยกันเอง

บทบาทของภาครัฐต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

- 1) การท่องเที่ยวลาวไม่มีสิทธิพิเศษจากการสนับสนุนของภาครัฐ มีเพียงแต่การชักชวนให้เข้าร่วมการออกงานประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในต่างประเทศซึ่งผู้ประกอบการต้องออกค่าใช้จ่ายเอง
- 2) การลงนามในข้อบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศไทย มีโครงการสี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง (ระหว่างจังหวัดเลย และอุดรธานี ในประเทศไทย เมืองเวียงจันทน์ เมืองหลวงพระบาง ในประเทศลาว) ซึ่งมีการจัดประชุมร่วมกับจังหวัดเลยทุกเดือน นอกจากนี้ยังมีโครงการสามเหลี่ยมมรกต ประกอบด้วย บ้านเชียง จังหวัดอุดรธานี หลวงพระบาง และเว้ ประเทศเวียดนาม มีความตกลงกับจีนมีเพียงเฉพาะกับเมืองชายแดนเท่านั้น แต่มีจุดประสงค์ในการดึงนักท่องเที่ยวลาวเข้าไปเที่ยวในประเทศจีนมากกว่า

ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรผลักดันให้มีความร่วมมือระหว่างไทยกับลาวเพื่อรับมือกับจีนทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยว
- 2) ควรส่งเสริมให้ไทยและลาวพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกันเพื่อให้ทั้งเกิดประโยชน์สูงสุดกับสองประเทศ
- 3) รัฐบาลไม่ควรใช้นโยบายสกัดกั้นผู้ประกอบการจีน แต่ให้ใช้กลยุทธ์เพื่อประวิงเวลาเพื่อให้ผู้ประกอบการลาวมีเวลาในการปรับตัวเพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับจีนได้
- 4) ควรมีการร่วมมือกันระหว่างสถาบันการศึกษาของไทยและลาวในการทำวิจัยและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ข้อมูลระหว่างกัน
- 5) ควรสร้างผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวที่เลียนแบบได้ยาก เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดให้ได้มากขึ้น
- 6) ควรให้ชาวลาวเป็นเจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวรวมถึงเป็นเจ้าของสถานที่ท่องเที่ยวจึงจะสามารถรักษาและดึงอำนาจซื้อจากนักท่องเที่ยวจีนไว้ได้

วัน เดือน ปี	1 พฤศจิกายน 2560	เวลา	10.30 – 11.30 น.
สถานที่	เรือนพักขบใจ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพงษ์ศักดิ์ คอนสวรรค์	ตำแหน่ง	เจ้าของโรงแรม
เรื่อง	สถานการณ์การท่องเที่ยวในเมืองห้วยทราย		

สถานการณ์การท่องเที่ยวในเมืองห้วยทราย

ลักษณะทั่วไปของเมืองห้วยทรายไม่ใช่จุดหมายปลายทางของเมืองท่องเที่ยว แต่เป็นเมืองผ่านเพื่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ เช่น หลวงพระบาง เชียงใหม่ เชียงราย เป็นต้น เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในห้วยทรายนั้นมีน้อยมาก โดยมีแหล่งท่องเที่ยวหลัก 2 แห่ง ได้แก่

- คิงโรว์ ซึ่งปัจจุบันยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก เนื่องจากเศรษฐกิจชะลอตัว จึงทำให้การพัฒนาเป็นศูนย์การค้าล่าช้าออกไป
- สถานที่ท่องเที่ยวแนวผจญภัย ซึ่งลงทุนโดยต่างชาติ ตั้งอยู่ในป่าห่างออกไปจากห้วยทรายประมาณ 40 – 50 กิโลเมตร
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น น้ำตก แต่ยังไม่มีความคืบหน้าที่จะเชื่อมไปยังสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านี้

สำหรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในห้วยทรายมีประมาณร้อยละ 10 ของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัดเชียงใหม่หรือเชียงราย โดยนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในเมืองห้วยทรายมี 3 กลุ่ม ได้แก่

1) นักท่องเที่ยวจีน ส่วนใหญ่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยวโดยตรง ส่วนใหญ่เข้ามาเพื่อแสวงหาเส้นทางทำธุรกิจ นอกจากนี้ยังมีอีกกลุ่ม คือ กรู๊ปรถที่เข้ามาในช่วงเทศกาลตรุษจีนและวันชาติจีน ซึ่งนักท่องเที่ยวที่ขับรถเข้ามาเองจะลดค่าใช้จ่ายโดยการพักโรงแรมราคาถูก

2) นักท่องเที่ยวยุโรป จำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาด้วยตนเองแบบแบคแพคเกอร์ มีรูปแบบการเดินทาง คือ พักค้างคืนที่เชียงของหรือห้วยทรายและเดินทางต่อไปยังหลวงพระบางโดยเรือโดยสารซึ่งมีนักท่องเที่ยวทุกวัน จำนวนประมาณ 30 – 200 คน เรือออก 11.00 น. เดินทางประมาณ 6 ชั่วโมงถึงและพักค้างคืนที่ปากแบ่ง วันรุ่งขึ้นเดินทางต่อเข้าหลวงพระบางอีก 4 – 5 ชั่วโมง ส่วนขากลับจะเป็นการเดินทางเรือทวนน้ำซึ่งใช้เวลามากกว่าขาไปและต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่งเช่นกัน (2) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาตามแพ็คเกจทัวร์ มี 2 ลักษณะ คือ

- แบบแพ็คเกจที่ขายโดยการรวมกลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยว ซึ่งได้แก่ ผู้ประกอบการที่พักในเชียงใหม่ เชียงของ และห้วยทราย ผู้ประกอบการเดินเรือแม่น้ำโขง และผู้ให้บริการรถรับส่ง ซึ่งแพ็คเกจจะถูกขายมาจากเชียงใหม่ และส่งลูกค้ามาที่เชียงของ พักค้างคืน 1 คืน เนื่องจากผู้ประกอบการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ได้มาลงทุนที่พักในเชียงของมานานแล้วจึงทำการประชาสัมพันธ์ที่เชียงใหม่สำหรับการเดินทางไปหลวงพระบางจะเช่าเหมาลำเรือของผู้ประกอบการในห้วยทราย โดยใช้เวลาเดินเรือ 1 วันไม่พักค้างคืน แต่ในส่วนของการกลับเรือต้องวิ่งทวนน้ำจำเป็นต้องพักค้างคืนที่ปากแบ่ง 1 คืน

- แพ็คเกจที่ขายเบ็ดเสร็จโดยบริษัทท่องเที่ยวที่เป็นทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของที่พัก ซึ่งมีราคาสูง จัดโดยบริษัทท่องเที่ยวของลาว เช่น หลวงไซ

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ค

สำหรับช่วงฤดูท่องเที่ยว (High Season) คือ ตุลาคม – มีนาคม ได้แก่ นักท่องเที่ยว ฝรั่งเศส เกาหลี ญี่ปุ่น และไทย โดยนักท่องเที่ยวจีนไม่ค่อยได้รับความนิยม นอกจากนี้ยังอาจมีช่วงก่อนและหลัง สงกรานต์ของไทย ที่จะมาเที่ยวในห้วยทรายก่อนจะแวะมาเข้ามาเที่ยวในไทย

3) นักท่องเที่ยวไทย ส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวโดยบริษัททัวร์ที่เหมามาเป็นรถตู้ ซึ่งมีจุดหมาย ที่เมืองสิบสองปันมา

ผลกระทบของการสร้างสะพานมิตรภาพไทย ลาว แห่งที่ 4

การก่อสร้างสะพานแห่งที่ 4 ทำให้การท่องเที่ยวทางเรือลดลงอย่างมาก รวมถึงธุรกิจโรงแรม และร้านอาหารมีความซบเซา สาเหตุเนื่องจากสะพานตั้งอยู่ห่างจากเมืองห้วยทราย 10 กิโลเมตร ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถข้ามสะพานโดยไม่ต้องผ่านเข้าเมือง สามารถเดินทางไปหลวงพระบางทางรถบัส ต่อได้เลย ธุรกิจโรงแรม ที่พัก ร้านขายของที่ระลึก ผู้ประกอบการเรือ ที่เคยตั้งอยู่บริเวณท่าเรือบัค ซึ่ง เดิมเคยเป็นด่านเข้าเมืองที่นักท่องเที่ยวต้องเข้ามาทำเรื่องผ่านด่านที่นี่ และนักท่องเที่ยวจะใช้จ่ายทั้ง อาหารและการขนส่งในพื้นที่ จึงมีรายได้ลดลง

นอกจากนี้ข้อกำหนดของการข้ามสะพานที่ต้องใช้รถสาธารณะที่ให้บริการบนสะพาน ส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวโดยรถตู้จะต้องยกสัมภาระขึ้นลงถึง 4 ครั้ง ในการข้ามด่าน จึงสร้างความ ลำบากแก่นักท่องเที่ยว ความนิยมในการมาเที่ยวจึงลดลง

วัน เดือน ปี	1 พฤศจิกายน 2560	เวลา	19.00 – 20.30 น.
สถานที่	โรงแรมดอกจำปา เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณบุญส่ง แก้วมณีวงศ์	ตำแหน่ง	เจ้าของร้านสะดวกซื้อ
เรื่อง	การท่องเที่ยวในแขวงหลวงน้ำทา		

ภูมิหลังการท่องเที่ยวในหลวงน้ำทา

ในหลวงน้ำทาเมืองเก่า ส่วนใหญ่เป็นชาวไทยยวนซึ่งอพยพมาจากเมืองเชียงแสน โดยครั้งแรกมาทั้งหมด 27 ครอบครัว เมื่อประมาณ 200 ปีที่แล้ว หลังจากนั้นอพยพไปอยู่ที่เมืองเงิน เนื่องจากเกิดศึกฮ่อ อีกทั้งเมืองเงินยังเป็นเขตของสยาม ต่อมาเมื่อศึกฮ่อสงบและเมืองเงินมีการขยายตัวมากขึ้น จึงทำให้ชาวเมืองบางส่วนได้อพยพกลับมาอยู่ที่เมืองหลวงน้ำทา โดยเริ่มแรกได้ส่งตัวแทนเข้ามาสำรวจก่อนแล้วพบว่าเมืองหลวงน้ำทายังไม่มีคนมาอยู่อาศัย หลังจากนั้นจึงได้อพยพเข้ามา ต่อมาปี 1968 เกิดการสู้รบระหว่างลาวระบอบเก่ากับพรรคคอมมิวนิสต์ลาว และปี 1975 พรรคคอมมิวนิสต์เป็นฝ่ายชนะ และได้ปลดปล่อยประเทศลาว และได้สร้างเวียงใหม่

สถานการณ์ท่องเที่ยวเส้นทาง R3A

นักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาในหลวงน้ำทา มี 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่จะเข้าไปเที่ยวคิงโรมัน และนักท่องเที่ยวที่จะเข้าไปเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งจะเข้ามาตามเทศกาลสำคัญ ได้แก่ วันตรุษจีน และวันชาติจีน โดยที่พักในหลวงน้ำทา มี 2 โรงแรมใหญ่ ได้แก่ โรงแรมดอกจำปา มีประมาณ 60 ห้อง สร้างมาแล้วประมาณ 10 ปี และโรงแรมของผู้ประกอบการจีนมี 80 ห้อง สำหรับนักท่องเที่ยวฝั่งยุโรปจะเน้นพักที่เกสต์เฮาส์เนื่องจากมีราคาต่ำกว่า ด้านนักท่องเที่ยวลาวส่วนใหญ่เป็นข้าราชการที่มาจากนครหลวงเวียงจันทน์โดยเครื่องบินโดยสาร เพื่อมาราชการที่หลวงน้ำทา นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการจีนจำนวนหนึ่งเข้ามาทำธุรกิจร้านอาหาร เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนไม่นิยมรับประทานอาหารลาว

สำหรับการขออนุญาตเข้าสืบสองปันนาต้องขออนุญาตจากจรรยา โดยใช้ใบขับชี ประกันภัย และภาษี ซึ่งมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดประมาณ 530 หยวน ถ้าอยู่ในช่วงปกติใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 5 – 10 นาที สำหรับการนำรถลาวเข้าประเทศไทยเสียค่าประกันภัย 700 บาท และค่าธรรมเนียม 1,000 บาท โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการในช่วงปกติประมาณ 30 นาที – 1 ชั่วโมง สำหรับการผ่านแดนหากเข้า – ออกระหว่างสืบสองปันนาและหลวงน้ำทา ใช้ Border Pass แต่หากต้องเข้าไปในพื้นที่อื่นต้องใช้ Passport และต้องทำวีซ่า

อย่างไรก็ตาม ในอดีตเมืองหลวงน้ำทาเป็นสถานที่แวะพักค้างคืนสำหรับทัวร์ที่มารอบสัปดาห์จากประเทศไทย แต่หลังจากที่มีการสร้างสะพานแล้วเสร็จทำให้การเดินทางได้เร็วขึ้น ทำให้รถบัสไม่ได้แวะพักหลวงน้ำทาแต่วิ่งตรงไปพักที่เมืองเชียงรุ่งในสืบสองปันนาแทน

วัน เดือน ปี	2 พฤศจิกายน 2560	เวลา	9.00 – 10.00 น.
สถานที่	สำนักงานข้อมูลการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม หลวงน้ำทา ประเทศลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมสวัสดิ์ น้ำอินทะ	ตำแหน่ง	หัวหน้าแผนกการท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวหลวงน้ำทา
เรื่อง	การท่องเที่ยวคาราวานตามเส้นทาง R3A		

สถานการณ์ท่องเที่ยวเส้นทาง R3A

เมืองหลวงน้ำทามีลักษณะเป็นเมืองผ่านในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศจีนและไทย ในปี 2016 มีนักท่องเที่ยวเข้ามายังด่านบ่อเต็นจำนวน 531,000 คน ลดลงจากในปี 2015 ที่มีนักท่องเที่ยว 543,000 คน แต่จำนวนผู้พักแรมในเมืองหลวงน้ำทานั้นเพิ่มขึ้น มีจำนวน 90,000 คน ในปี 2016 ส่วนที่เหลือนำเข้าสู่บ่อแก้วเพื่อข้ามไปยังประเทศไทยและเมืองหลวงพระบาง ซึ่งพบว่าคนจีนเข้ามามากที่สุด

สาเหตุอีกประการหนึ่งที่นักท่องเที่ยวเข้ามาน้อย คือ เมืองหลวงน้ำทามีแหล่งท่องเที่ยวที่น้อยซึ่งในปัจจุบันหลวงน้ำทากำลังมีแผนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโดยเน้นที่แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายของหลวงน้ำทา ได้แก่ ชาวลาว ไทย และ จีน ตามลำดับ โดยมีโครงการให้เอกชนลงทุน 2 โครงการใหญ่ ได้แก่

- สวนวัฒนธรรม 17 ไร่ ซึ่งจะสร้างในพื้นที่ 36 เฮกตาร์ คาดว่าจะมีสวนสาธารณะและห้างสรรพสินค้าโดยภาคเอกชนของลาวได้รับสัมปทานในการดำเนินการแต่ยังไม่ได้ลงมือสร้าง
- ถ้ำเกาเหลา ซึ่งภาคเอกชนจะเข้าไปพัฒนาในการสร้างที่พักรับรองเพิ่มเติม ปัจจุบันมีเพียงสถานที่จอดรถ

นอกจากนี้ภาคการท่องเที่ยวของเมืองหลวงน้ำทายังได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยราชภัฏจังหวัดเชียงรายในการทำ Eco – tourism บ้านน้ำฮ่า ในการทำโฮมสเตย์และเดินป่า เพื่อเข้าการแสดงศิลปชนเผ่าขมุและเครื่องจักรหัตถกรรมต่างๆ

เมืองหลวงน้ำทายังมีสนามบิน 1 แห่ง โดยมีเที่ยวบินของสายการบินลาวและ Lao Skyway ให้บริการระหว่างเมืองเวียงจันทน์และหลวงน้ำทาทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน

ในส่วนของการเชื่อมโยงกับประเทศพม่าได้มีการก่อสร้างและเปิดสะพานเชียงก - เชียงลาบ ที่เชื่อมชายแดนลาวและพม่า ทางลาวได้เตรียมการเรื่องการผ่านแดนให้เป็นด่านสากลเรียบร้อยแล้วแต่ติดปัญหาฝั่งพม่ายังไม่เรียบร้อย ปัจจุบันจึงเป็นเพียงจุดผ่อนปรนให้เฉพาะประชาชนบริเวณชายแดนทั้งสองฝั่งสามารถข้ามไปมาได้

การส่งเสริมการท่องเที่ยว

แผนการท่องเที่ยว แขวงหลวงน้ำทาจะกำกับดูแลในระดับมหภาค ส่วนระดับจุลภาคนั้น เมืองที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ ตั้งอยู่จะเป็นผู้ดูแล ซึ่งมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวดังนี้

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ค

1) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการรวมตัวกันเป็นสมาคมเพื่อที่จะคุ้มครองธุรกิจและร่วมกันตั้งราคา ซึ่งสมาคมต่างๆ จะมีส่วนร่วมในการวางกลยุทธ์ร่วมกับสำนักงานท่องเที่ยวของลาว ทั้งยังมีการจัดอบรมให้กับบุคลากร เช่น มี Training Center New Zealand for Ecotourism โดยในระยะแรกได้ฝึกอบรมมัคคุเทศก์ นอกจากนี้ยังมีการสนับสนุนให้มีการประชาสัมพันธ์ในต่างประเทศ

2) สนับสนุนให้ผู้ลงทุนชาวต่างชาติลงทุนในโรงแรม 3 – 4 ดาว

3) กำหนดมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวในระดับสากล

ปัญหาและอุปสรรค

1) สิ่งอำนวยความสะดวกในเมืองหลวงน้ำทายังมีน้อย ทั้งส่วนใหญ่ยังเป็นของคนลาวซึ่งไม่ได้มาตรฐานระดับสากล

2) ยังขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้เมืองหลวงน้ำทาเป็นที่รู้จัก

3) สิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่ยังเป็นของคนลาว ซึ่งบางส่วนเจ้าของเป็นคนลาว ที่ปล่อยให้คนจีนเช่าพบมากในเมืองสิง

4) ลาวยังมีการทำวิจัยและพัฒนาน้อย อยากให้มีความร่วมมือกับสถานศึกษาไทยเพื่อร่วมมือในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ

อยากให้ให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว เช่น การเพิ่มจุดแวะพัก โดยแผนการท่องเที่ยวพร้อมที่จะอำนวยความสะดวก

วัน เดือน ปี	3 พฤศจิกายน 2560	เวลา	10.00 – 11.30 น.
สถานที่	โรงแรมดอกจำปา เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอภิรักษ์ เรืองวงศ์	ตำแหน่ง	ผู้จัดการ
เรื่อง	การท่องเที่ยว R3A ในหลวงน้ำทา		

สถานการณ์ท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A

แขวงหลวงน้ำทา มีชื่อเสียงในเรื่องของการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและศึกษาวัฒนธรรม เนื่องจากเป็นแขวงที่มีชนเผ่ามากที่สุดในลาว คนที่เดินทางเข้ามายังเมืองหลวงน้ำทาสส่วนใหญ่เป็นข้าราชการของลาว ที่เดินทางเข้ามาทำงาน สำหรับนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และ ยุโรป แพคเกจที่ได้รับความนิยม คือ แพคเกจโฮมสเตย์ 3 วัน 2 คืน มีค่าใช้จ่ายประมาณ 80 – 200 เหรียญสหรัฐ นอกจากนี้แขวงหลวงน้ำทายังเป็นทางผ่านสำหรับนักท่องเที่ยวไทยที่จะเข้าไปท่องเที่ยวยังเมืองเชียงรุ่งในสิบสองปันนา

สำหรับนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามายังแขวงหลวงน้ำทา รูปแบบการท่องเที่ยวที่นิยม คือ การเที่ยวชมเมืองและตลาดเช้า รวมถึงวัฒนธรรมและประเพณี ซึ่งขับรถมาเองโดยใช้ Border pass ที่สามารถอยู่ได้เฉพาะแขวงหลวงน้ำทาที่มีพื้นที่ติดต่อกับชายแดนจีนเท่านั้น นอกจากนักท่องเที่ยวแล้วยังมีกลุ่มที่เข้ามาทำธุรกิจทางการเกษตร เช่น การเพาะปลูกกล้วย ยางพารา ซึ่งกลุ่มชาวจีนที่เข้ามาทำธุรกิจมีจำนวนมากว่ากลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งจากสถิติการเข้าพักของชาวจีนที่โรงแรมดอกจำปาพบว่ามีกลุ่มนักท่องเที่ยวประมาณร้อยละคนต่อเดือน และกลุ่มนักธุรกิจ 700 – 800 คนต่อเดือน สำหรับคาราวานจีนที่เดินทางเข้าประเทศลาวจะเป็นรถหรู เช่น Porsche, Range Rover เป็นต้น โดยใช้จ่ายในประเทศลาวประมาณ 3 – 4 พันเหรียญสหรัฐ โดยใช้จ่ายในแขวงหลวงน้ำทาน้อยที่สุดประมาณ 10,000 บาท

นอกจากโรงแรมดอกจำปาแล้ว แขวงหลวงน้ำทายังมีโรงแรมขนาดใหญ่อีกหนึ่งแห่ง คือ โรงแรมหวงจิง นอกจากนั้นเป็นเรือนพักซึ่งส่วนใหญ่มีคนลาวเป็นเจ้าของ อย่างไรก็ตามมีเรือนพักบางส่วนที่คนลาวให้คนจีนเช่า ซึ่งโรงแรมของลาวนั้นมีจุดเด่นในด้านความเป็นกันเองและความยืดหยุ่นในการบริการต้อนรับผู้หลักผู้ใหญ่ แตกต่างจากโรงแรมของจีนที่มีการบริการที่ดียิ่งกว่า

สำหรับนักท่องเที่ยวชาวตะวันตกเดินทางมาจาก 2 เส้นทางหลักๆ ได้แก่

- เชียงราย – หลวงน้ำทา – อุดมไชย – หลวงพระบาง – จากนั้นบินต่อไปยังเมืองเวียงจันทน์ หนองคาย เชียงใหม่ เป็นต้น
- เวียงจันทน์ – หลวงพระบาง – หลวงน้ำทา แล้วกลับทางด่านเชียงของ ซึ่งโดยทั่วไปนักท่องเที่ยวชาวตะวันตกไม่นิยมเดินทางต่อเข้าไปยังประเทศจีน

สถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมที่สุดของแขวงหลวงน้ำทา คือ ป่าสงวนแห่งชาติน้ำฮ่าน นอกจากนี้ยังมีเมืองสิง ที่เป็นเมืองประวัติศาสตร์มีบ้านเรือนเก่า แต่ยังไม่ได้รับการบูรณะ แต่เดิมเป็นแหล่งที่นักท่องเที่ยวนิยมเข้าไปสูบฝิ่น สำหรับเมืองหลวงน้ำทาสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่

- 1) ตาดน้ำดี มีชนเผ่าขมุและอีเก้อ โดยประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้เข้ามาช่วยพัฒนาโฮมสเตย์

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ค

- 2) บ้านเพ็ญงาม เป็นหมู่บ้านหัตถกรรมแพรวไหมและการจักสาน
- 3) บ้านเวียง มีกลุ่มวัฒนธรรมชาวลื้อ กะล่อม ลาวยวน
- 4) วัดเทศบาล พระธาตุหลวงน้ำทา

ผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟ

จากการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในเมืองหลวงน้ำทา ซึ่งในแขวงหลวงน้ำทานั้นมีสถานีรถไฟอยู่ที่นาเตย ห่างจากเมืองหลวงน้ำทาออกไปประมาณ 20 กิโลเมตรและใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมงจากตัวเมือง โดยคาดว่าความเจริญน่าจะย้ายออกไปอยู่บริเวณสถานีรถไฟ นอกจากนี้นักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถยนต์จะเปลี่ยนมาเดินทางโดยรถไฟแทนซึ่งวิ่งตรงจากนครคุนหมิงเข้าเมืองหลวงพระบางและนครหลวงเวียงจันทน์

ปัญหาและอุปสรรค

- 1) ชาวลาวไม่ค่อยมีความรู้และความรักในอาชีพบริการ และยังชอบงานราชการ ส่วนใหญ่ที่มาทำงานโรงแรมเป็นเพียงงานชั่วคราวเพื่อรอโอกาสเข้าทำงานราชการ
- 2) การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของรัฐบาลค่อนข้างสูง เช่น ค่าอินเทอร์เน็ตเสียค่าบริการให้บริษัทผู้ให้บริการแล้วยังต้องเสียค่าธรรมเนียมให้รัฐบาลอีก ค่าใช้บริการวิทยุสื่อสารเครื่องละ 2,000 บาทต่อเดือน

วัน เดือน ปี	25 ธันวาคม 2560	เวลา	13.00 – 15.30 น.
สถานที่	บริษัท Bo. Sapphire Travel จำกัด เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณคอนสมัย เจริญผล	ตำแหน่ง	ผู้จัดการ
เรื่อง	บทบาทของเมืองห้วยทรายต่อการท่องเที่ยวในเส้นทาง R3A		

ภาพรวมการท่องเที่ยวในเมืองห้วยทราย

เมืองห้วยทรายเป็นจุดเชื่อมต่อการท่องเที่ยวไปยังประเทศจีนตอนใต้และเมืองหลวงพระบางในภาคเหนือของประเทศไทย โดยบริษัทท่องเที่ยวในห้วยทรายมีอยู่ประมาณ 14 บริษัท ก่อนการเปิดสะพานแห่งที่ 4 นักท่องเที่ยวจากเชียงใหม่จะข้ามเรือมายังห้วยทรายเพื่อต่อเรือไปยังเมืองหลวงพระบาง ซึ่งนักท่องเที่ยวจะมี 2 ประเภท คือ

1) นักท่องเที่ยวที่มากับแพ็กเกจทัวร์ เดินทางโดยเรือโดยสาร ซึ่งค่าใช้จ่ายจะรวมค่าอาหาร ค่าที่พัก และค่าพาหนะทั้งรถและเรือ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากเชียงใหม่ ซึ่งซื้อผ่านบริษัททัวร์ในจังหวัดเชียงใหม่ โดยจะโดยสารเรือรอบเวลา 11.00 น. พักค้างคืนที่เมืองปากแบ่ง แขวงอุดมชัย และเดินทางต่อไปยังเมืองหลวงพระบางในวันรุ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวประเภท Backpacker ที่สามารถร่วมเดินทางไปกับเรือโดยสารด้วย

2) นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกรุ๊ปทัวร์ จะเดินทางโดยเรือสำราญ โดยเดินทางข้ามฝั่งไปยังประเทศไทยเวลาประมาณ 7.00 น. ออกเดินทางจากห้วยทรายประมาณ 8.00 น. ถึงหลวงพระบางในช่วงเย็น ราคาทัวร์รวมค่าอาหาร ค่าที่พัก ค่าพาหนะทั้งรถและเรือ รวมทั้งค่าอาหารกลางวันบนเรือ

การท่องเที่ยวตามบนเส้นทาง R3A

การท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A เชื่อมต่อไปยังประเทศจีน ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวขาออกมี 2 แบบ คือ

1) การท่องเที่ยวแบบทัวร์รถบัส นักท่องเที่ยวจะเดินทางข้ามสะพานแห่งที่ 4 ที่เชียงใหม่มาฝั่งลาว ซึ่งรถท่องเที่ยวลาวรอรับที่ด่านสะพาน รถมีหลายขนาดตามความต้องการ ได้แก่ รถตู้ 12 ที่นั่ง รถบัส 30 ที่นั่ง และ 45 ที่นั่ง โดยรถทั้งหมดของบริษัท ฯ เป็นรถที่ออกแบบมาเพื่อใช้ในการเดินทางตามเส้นทาง R3A ปัจจุบันรถท่องเที่ยวของลาวสามารถเดินทางเข้าไปได้ถึงเมืองซือเหมา จังหวัดสิบสองปันนา และอยู่ในระหว่างเจรจาเพื่อขยายเส้นทางให้เดินทางถึงเมืองคุนหมิงได้ สำหรับระยะเวลาแพ็กเกจที่ได้รับความนิยม ได้แก่ 3 วัน 2 คืน และ 4 วัน 3 คืน

2) การท่องเที่ยวแบบคาราวานจากไทยไปจีน ได้แก่ คาราวานรถยนต์ รถบัส และจักรยาน เส้นทางหลัก ได้แก่

- เส้นทางหลวงพระบาง – เวียง – เวียงจันทน์ กลับเข้าหนองคาย
- เส้นทางลาว เข้าชายแดนเวียดนามไปถึงเมืองเดียนเบียนฟู
- เส้นทางคาราวานผ่านลาวเข้าไปยังจีน โดยรถคาราวานท่องเที่ยวที่เข้าไปในจีนต้องมีการวางเงินค้ำประกัน ซึ่งบริษัทท่องเที่ยวจีนเป็นผู้ดำเนินการ

สำหรับการท่องเที่ยวขาเข้านั้นมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะการท่องเที่ยวแบบคาราวานรถจีนที่จะเข้าไทย เนื่องจากติดปัญหาเรื่องกฎระเบียบขนส่งในประเทศไทย

บทบาทของลาวต่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

เนื่องจากประเทศลาวเป็นเส้นทางผ่านจากไทยไปยังจีน และจากจีนมายังไทย ดังนั้นบทบาทของบริษัทท่องเที่ยวในลาวจึงทำหน้าที่ในการดำเนินเอกสารในการผ่านแดน การจัดรถนำขบวน และการจัดมัคคุเทศก์ท่องเที่ยว

ปัจจุบันพบว่าผู้ประกอบการท่องเที่ยวจีนได้เข้ามาร่วมหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการลาว ในการให้บริการรถโดยสารท่องเที่ยว ทั้งนำเที่ยวในประเทศลาว และเชื่อมต่อไปยังจีน

ปัญหาและอุปสรรค

ตั้งแต่สะพานแห่งที่ 4 เปิดใช้ ด้านท่าเรือบักสามารถข้ามแดนได้เฉพาะชาวไทยและลาวโดยใช้บัตรผ่านแดนเท่านั้นซึ่งปกติอยู่ได้ไม่เกิน 3 วัน แต่นักท่องเที่ยวไทยที่จะเดินทางไปยังหลวงพระบางต้องใช้เวลา 4 วัน โดยในปัจจุบันสามารถขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษได้ ทั้งนี้สำหรับนักท่องเที่ยวสัญชาติอื่นไม่สามารถข้ามที่จุดผ่านแดนท่าเรือได้ ต้องเดินทางไปข้ามที่สะพานแห่งที่ 4 ซึ่งเป็นอุปสรรคในการเดินทางเนื่องจากสะพานอยู่ห่างจากตัวเมืองเชียงของและเมืองห้วยทรายพอสมควร นักท่องเที่ยวเมื่อข้ามสะพานแล้วต้องโดยสารรถกลับเข้ามาในเมืองห้วยทรายเพื่อลงเรือ สำหรับเส้นทางถนนนั้นไม่ได้รับความนิยมเพราะจากเมืองห้วยทรายไปยังเมืองหลวงพระบางถนนส่วนใหญ่ผ่านภูเขาสูงและเส้นทางขาดการบำรุงรักษาทำให้การเดินทางยากลำบาก

แนวโน้มการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบไป และจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้เส้นทางนี้จึงมีแนวโน้มลดลง เนื่องจาก

- 1) การสร้างรถไฟความเร็วสูง จะทำให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยวใหม่
- 2) การสร้าง Highway เส้นใหม่ที่เชื่อมระหว่างจีนกับห้วยทราย และสะพานมิตรแห่งที่ 4
- 3) การเปิดจำนวนจุดผ่านแดนให้นักท่องเที่ยวเข้า – ออกเพิ่มมากขึ้น และมีเส้นทางในประเทศลาวที่ดีกว่า เช่น จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจังหวัดพะเยา



ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในหลวงพระบาง :
หน้า 199



ผู้ประกอบการท่องเที่ยว สิบสองปันนา
(คุณแก้ว) : หน้า 201



อดีตเจ้าหน้าที่สำนักงานท่องเที่ยว
สิบสองปันนา : หน้า 203



ผู้ประกอบการท่องเที่ยว สิบสองปันนา
(คุณจ้าว เจียนเหมย) : หน้า 205

ภาคผนวก ง

บทสัมภาษณ์หน่วยงานและผู้ประกอบการ การท่องเที่ยวในสาธารณรัฐประชาชนจีน

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ง



ผู้ประกอบการท่องเที่ยว สิบสองปันนา
(คุณโอหยาง เจี้ยนผิง): หน้า 206



ผู้ประกอบการรถท่องเที่ยว สิบสองปันนา :
หน้า 208



ผู้ประกอบการท่องเที่ยว คุณหมิง :
หน้า 209



วัน เดือน ปี	14 สิงหาคม 2560	เวลา	17.00 – 18.00
สถานที่	บริษัท ชินซิง (ประเทศลาว) จำกัด แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณ Viking	ตำแหน่ง	ผู้จัดการ
เรื่อง	การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนในหลวงพระบาง		

รูปแบบการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนในหลวงพระบาง

การเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในหลวงพระบางของนักท่องเที่ยวจีนมี 3 รูปแบบ ได้แก่ การเดินทางโดยรถบัสแบบกรุ๊ปทัวร์ การเดินทางโดยเครื่องบิน และการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว ตั้งแต่ 1 คนถึง 20 คน มีทั้งมาท่องเที่ยวเองและซื้อแพ็คเกจผ่านบริษัททัวร์ สำหรับการเดินทางโดยรถบัสเป็นรถบัสจีน 45 ที่นั่ง วิ่งข้ามชายแดนมาจนถึงนอกเมืองหลวงพระบางและเปลี่ยนเป็นรถตู้เล็กขนาด 15 ที่นั่ง ทั้งนี้เนื่องจากถนนในหลวงพระบางมีขนาดเล็กกรดยใหญ่ไม่สามารถสัญจรได้ นักท่องเที่ยวที่มาทางรถนั้นจะเดินทางเส้นทาง R3A

นักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัวในหลวงพระบางมาจากทั่วประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากมณฑลเสฉวน เช่น เมืองเฉิงตู ฉงชิ่ง และ มณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่เมืองจิ่งหรง (เชียงรุ่ง) เดินทางเข้าประเทศลาวที่บ่อหาน – บ่อเต็น – หลวงน้ำทา ซึ่งเมื่อเข้าสู่หลวงน้ำทาแล้ว จะแยกออกเป็น 3 เส้นทางหลัก ได้แก่

- 1) หลวงน้ำทา – ห้วยทราย – เชียงของ – เชียงราย – เชียงใหม่ ราคาแพ็คเกจประมาณ 15,000 บาท
- 2) หลวงน้ำทา – หลวงพระบาง – วังเวียง – เวียงจันทน์ และกลับทางเดิม ราคาแพ็คเกจประมาณ 10,000 บาท
- 3) หลวงน้ำทา – หลวงพระบาง – วังเวียง – เวียงจันทน์ – หนองคาย – อุดรธานี – สุกโขทัย – เชียงใหม่ – เชียงราย – เชียงของ – และกลับเส้นทางเดิม

การเดินทางมาท่องเที่ยวหลวงพระบางได้รับความสนใจเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูก นอกจากนี้ยังมีเส้นทางอื่นๆ เช่น ลาว – ไทย – กัมพูชา ซึ่งรูปแบบนี้มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง โดยเฉพาะค่าเอกสารดำเนินการมีค่าใช้จ่ายมากถึง 3 หมื่นกว่าบาทต่อคน สำหรับค่าใช้จ่ายต่อคนที่มาท่องเที่ยวแบบรถยนต์ส่วนตัวประมาณ 5,000 บาทต่อคนต่อเที่ยว การเตรียมเอกสารในลาวจะใช้เวลาประมาณ 2 วัน โดยเมื่อได้รับรายชื่อแล้ว ทางบริษัททัวร์จะรวบรวมขออนุญาตต่อตำรวจท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม พบว่าร้อยละ 80 ของคนที่ใช้เส้นทางนี้เป็นการใช้หลวงพระบางเพื่อเป็นทางผ่านเพื่อไปท่องเที่ยวในประเทศไทย เนื่องจากในหลวงพระบางไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก หรือห้างสรรพสินค้าให้จับจ่ายใช้สอย ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่เข้ามาหลวงพระบางส่วนใหญ่จึงเข้ามาพัก และเดินทางต่อไปยังประเทศไทย

ปัญหาและอุปสรรค

1. เส้นทางขนส่งในประเทศลาวค่อนข้างลำบาก ถนนส่วนใหญ่ชำรุดทรุดโทรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันมีการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงบริเวณด้านบ่อเต็น ซึ่งเกิดความลำบากอย่างมากในการเดินทาง

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ง

2. ในหลวงพระบางไม่มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการขับขี้อย่างย่นช้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถเข้ามา มีนิสัยไม่เคารพกฎจราจร รวมถึงตำรวจจราจรไม่เพียงพอ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน ไม่สามารถจัดการได้อย่างทันท่วงที

3. ประเทศลาวไม่มีบริษัทประกันภัย จึงเป็นปัญหาเมื่อเกิดเหตุขึ้นไม่สามารถหาตกลงกันเพื่อหาผู้รับผิดชอบได้

4. รัฐบาลไม่ช่วยส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในต่างประเทศเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึงไม่มีการให้ความรู้แก่ภาคธุรกิจทั้งด้านภาษาและความรู้เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทำให้ขาดความรู้เกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ

5. ที่พักในหลวงพระบางมีที่พักค่อนข้างจำกัด โดยมีจำนวนที่พักประมาณ 5,000 เตียง ซึ่งอาจไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีนักลงทุนด้านที่พักทั้งจากในประเทศลาว ไทย เวียดนาม และประเทศจีน

6. การอำนวยความสะดวกในการทำเอกสาร VISA เข้าประเทศลาวไม่สามารถทำล่วงหน้าได้ จะต้องทำที่หน้าด่าน ไม่สามารถส่งเอกสารมาเตรียมการให้ได้ ส่งผลให้เสียเวลาในการดำเนินการผ่านแดน สำหรับประเทศไทยนั้นนักท่องเที่ยวจีนสามารถทำเรื่องก่อนล่วงหน้าได้

แนวโน้มในอนาคต

การสร้างรถไฟความเร็วสูง มีแนวโน้มช่วยให้การท่องเที่ยวในหลวงพระบางได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีน เนื่องจากใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างน้อย สามารถเดินทางได้รวดเร็ว ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่ วังเวียง เวียงจันทน์ และเข้าสู่หนองคายของประเทศไทย

วัน เดือน ปี	3 พฤศจิกายน 2560	เวลา	16.00 – 17.30 น.
สถานที่	Yunnan Banna Panda International Travel Service 311 เลขที่ 23 ถนน Galan เมืองเชียงรุ่ง สิบสองปันนา		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณแก้ว	ตำแหน่ง	รองผู้จัดการ
เรื่อง	การท่องเที่ยวคาราวานตามเส้นทาง R3A		

สถานการณ์ท่องเที่ยวเส้นทาง R3A

● ขาเข้าประเทศจีน

การท่องเที่ยวคาราวานขาเข้าประเทศจีน จะใช้ระยะเวลาในการเตรียมเอกสารประมาณ 1 เดือน ประกอบด้วย หนังสือนั่งรถเดินทาง สำเนาใบขับขี่ และทะเบียนรถ ซึ่งบริษัททำการแปลเอกสาร และให้สำนักงานของกระทรวงต่างประเทศของจีน ในสิบสองปันนารับรองเอกสาร หลังจากนั้นบริษัททัวร์จะทำบัญชีรายชื่อรถ (Car List) ที่จะเข้ามาในชายแดนจีนให้กับศุลกากรล่วงหน้าก่อน 10 วัน และวางเงินค้ำประกัน รถยนต์คันละ 50,000 หยวน และมอเตอร์ไซด์คันละ 20,000 หยวน เมื่อคาราวานเข้ามาถึงด่านชายแดนจะต้องทำการตรวจสภาพรถ ตรวจสอบสุขภาพคนขับ และอบรมกฎจราจรที่เมืองล่า โดยใช้เวลาอบรมประมาณ 10 นาที ซึ่งสถานที่อบรมห่างจากด่านชายแดนประมาณ 50 กิโลเมตร โดยระยะเวลาในการดำเนินการทั้งหมดจะใช้ประมาณ 1 ชั่วโมง

ขาเข้าคาราวานหนึ่งประกอบด้วยรถ 5 – 100 คัน ระยะเวลาการท่องเที่ยวจะขึ้นอยู่กับประเภทวิชาที่นักท่องเที่ยวถือเข้ามา เช่น วิชาท่องเที่ยว 30 วัน แผนการท่องเที่ยวจะไม่เกิน 30 วัน โดยการจัดการขบวนคาราวานจะใช้รถปิดขบวนและมัคคุเทศก์ทุก ๆ 20 คัน ปกติจะรับประทานอาหารที่ร้านเดียวกัน ในกรณีที่ร้านไม่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้เพียงพอจะจัดให้ไปคนละแห่ง แต่โรงแรมจะพักที่เดียวกัน สำหรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาส่วนใหญ่มาจากไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม จะใช้เส้นทาง R3A นี้เส้นทางเดียวที่จะเข้าออกจีน เนื่องจาก ด่านบ่อเต็น เป็นด่านสากลด่านเดียวของชายแดนจีนที่ติดกับประเทศอาเซียน ส่วนจุดปลายทางท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ จางเจี๋ยเจีย ชินเจียง-คานาสือ และอิเบต

สำหรับคาราวานที่เข้ามาต้องเสียค่าใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว หากอยู่ในมณฑลเดียวจะเสียค่าใช้จ่าย 5,000 หยวน แต่หากข้ามมณฑลจะต้องเสียค่าใช้จ่าย 10,000 หยวน ตัวอย่างโปรแกรมทัวร์ขาเข้าประเทศจีน 4 วัน 3 คืน มณฑลเดียว พักโรงแรม 3 ดาว จะมีค่าใช้จ่าย 1,000 หยวนต่อคน รวมกับค่าพาหนะ หากเป็นรถยนต์จะมีค่าใช้จ่าย 800 หยวนต่อคัน หรือหากเป็นมอเตอร์ไซด์จะมีค่าใช้จ่าย 700 หยวนต่อคัน

● ขาออกประเทศจีน

การท่องเที่ยวขาออกจากจีนมีนักท่องเที่ยวมาจากหลายแห่ง โดยเฉพาะเมืองเฉิงตู สำหรับคาราวานที่เริ่มต้นในสิบสองปันนา หากมีจำนวนรถน้อยจะนำไปรวมกับคาราวานที่มาจากเมืองคุนหมิง โดยการท่องเที่ยวขาออกจากจีน จะมี 3 เส้นทางหลัก ได้แก่

1) สิบสองปันนา – บ่อเต็น – หลวงน้ำทา – ห้วยทราย – เชียงของ – เชียงราย (แม่สาย) – เชียงใหม่ เส้นทางนี้ใช้ระยะเวลาประมาณ 7 วัน โดยพัก เชียงของ 2 คืน แม่สาย 1 คืน เชียงใหม่ 2 คืน

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ง

เชียงราย 1 คืน ไม่แวะค้างคืนในประเทศลาว มีค่าใช้จ่ายประมาณ 3,500 หยวนต่อคน และพาหนะ 2,000 หยวนต่อคัน โดยมีคาราวานขั้นต่ำ 5 คัน (16 คน) การขายทัวร์บริษัททัวร์จะขายทัวร์ผ่านสมาคมคาราวานของมณฑล ซึ่งจะบวกราคาเพิ่มอีกประมาณ 500 หยวน สำหรับค่าใช้จ่ายในประเทศลาว จะจ่ายเฉพาะค่าธรรมเนียม โดยมีเอเจนซี่ ในห้วยทรายในการดำเนินเอกสาร ซึ่งประกอบด้วยค่าธรรมเนียมพาหนะ 3,000 บาทต่อคัน และค่าธรรมเนียมบุคคล 1,000 บาทต่อคน

2) สิบสองปันนา – บ่อเต็น – หลวงน้ำทา – หลวงพระบาง – วังเวียง – เวียงจันทน์ – หนองคาย – กรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่ – เชียงราย – เชียงของ – หลวงน้ำทา เส้นทางนี้ใช้ระยะเวลาประมาณ 15 วัน โดยพักลาว 5 คืน ไทย 8 คืน และบ่อเต็นหรือสิบสองปันนา 2 คืน พักโรงแรมประมาณ 3 – 4 ดาว ค่าใช้จ่าย 9,800 หยวน รวมกับค่าพาหนะอีก 3,800 หยวนต่อคัน จุดหมายที่นักท่องเที่ยวชื่นชอบได้แก่ หลวงพระบาง เชียงราย และเชียงใหม่

3) สิบสองปันนา – หลวงน้ำทา – หลวงพระบาง เส้นทางนี้เป็นเส้นทางระยะสั้นที่ได้รับความนิยมมากขึ้น เป็นผลมาจากการออกกฎที่เข้มงวดของกรมการขนส่งทางบกของประเทศไทย โดยจะพัก 3 คืนที่หลวงพระบาง และ 1 คืนที่หลวงน้ำทา พักโรงแรม 3 – 4 ดาว มีค่าใช้จ่าย 2,000 หยวนต่อคน และค่าพาหนะ 1,000 หยวนต่อคัน

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางคาราวานระยะยาวอื่นๆ อีก เช่น เส้นทาง สิบสองปันนา – ภูเก็ต โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 21 วัน มีค่าใช้จ่าย 20,000 หยวนต่อคน และค่าพาหนะ 5,000 หยวนต่อคัน สำหรับเส้นทางการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆ เช่น เรือแม่น้ำโขง มีเส้นทาง คือ เชียงแสน – กวนเหล่ – เชียงรุ่ง เส้นทางนี้ไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากมีราคาแพง และความไม่สะดวกในการทำเรื่องผ่านแดนที่ด่านกวนเหล่ ซึ่งในระยะเวลาที่ผ่านมา พบว่า มีทัวร์เข้ามา 2 – 3 เดือนต่อกลุ่ม

ปัญหาและอุปสรรค

ประเทศไทยถือว่าเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญที่นักท่องเที่ยวจีน แต่ปัจจุบันมีปัญหาในการดำเนินการด้านเอกสาร โดยเฉพาะด้านการรับรองเอกสาร ซึ่งในการรับรองเอกสารแปลต้องใช้บริษัท Notary ที่รัฐบาลจีนรับรองที่ตั้งอยู่ในเมืองคุนหมิง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการไม่น้อยกว่า 10 วัน ทำให้ในการดำเนินการเอกสารทั้งหมดต้องใช้เวลาราว 1 เดือน ระยะเวลาดังกล่าวนี้ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนที่มีการตัดสินใจรวดเร็วและไม่มีการวางแผนล่วงหน้าเป็นระยะเวลานาน ส่งผลให้รถจีนเข้าไปไทยลดลงอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ

1) ปรับปรุงเรื่องการรับรองเอกสาร เนื่องจากใช้ระยะเวลานาน ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีน

2) ปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทาง R3A สม่่าเสมอ โดยเฉพาะช่วงที่อยู่ในประเทศลาว เนื่องจากมีความชำรุดทรุดโทรม

3) รวมหน่วยงานในการทำเรื่องผ่านแดนให้อยู่ที่จุดเดียวกัน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวที่เข้ามา

วัน เดือน ปี	4 พฤศจิกายน 2560	เวลา	14.00 – 15.30 น.
สถานที่	ร้านอาหารไทยลือ เมืองเชียงรุ่ง จังหวัดสิบสองปันนา ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณหวาง จื้อชาว	ตำแหน่ง	เจ้าของร้านอาหารและอดีตเจ้าหน้าที่สำนักงานท่องเที่ยวสิบสองปันนา
เรื่อง	การควบคุมและส่งเสริมการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในจังหวัดสิบสองปันนา		

กฎหมายและหน่วยงานควบคุมและส่งเสริมการท่องเที่ยว

กฎหมายท่องเที่ยวในประเทศจีนมี 3 ระดับ คือ ระดับประเทศ ระดับมณฑล และ ระดับจังหวัด ซึ่งกฎหมายระดับประเทศถือเป็นกฎหมายหลักของทุกมณฑลที่จะต้องนำมาปฏิบัติ ในขณะที่กฎหมายของจังหวัดต้องมีความสอดคล้องกับกฎหมายระดับประเทศและระดับมณฑล และหน่วยงานที่ออกกฎหมายในระดับจังหวัด คือ สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัด เช่น ในจังหวัดสิบสองปันนาเป็นจังหวัดที่เป็นของชนชาติไทลื้อ จะมุ่งเน้นไปที่การรักษาวัฒนธรรมและศาสนสถานของชนชาติไทลื้อ และเนื่องจากมีพื้นที่ติดกับชายแดนพม่าและลาว สำนักงานท่องเที่ยวในจังหวัดสิบสองปันนาสามารถออกใบอนุญาตข้ามแดนให้กับมัคคุเทศก์เพื่อข้ามพรมแดนบ่อหานโดยไม่ต้องใช้ Border pass เพื่อไปรับนักท่องเที่ยวไทยได้

หน้าที่ของสำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดมีหน้าที่ในการกำกับดูแลผู้ประกอบการท่องเที่ยวและกิจการท่องเที่ยวให้เป็นไปตามกฎหมายแต่ไม่มีหน้าที่ในการทำการตลาดประชาสัมพันธ์ให้กับแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ บริษัททัวร์กับเจ้าของสถานที่ท่องเที่ยวจึงต้องร่วมกันทำประชาสัมพันธ์และให้บริษัททัวร์หาลูกค้าได้ ยกเว้นส่วนมางทิงและหมู่บ้านไทลื้อกาหลันป่าที่เป็นของรัฐบาลจังหวัดสิบสองปันนา รัฐบาลจึงเป็นผู้ทำการประชาสัมพันธ์และจัดเก็บรายได้จากสถานที่ท่องเที่ยวและแบ่งให้ประชาชนที่อยู่ในสถานะนั้นๆ นอกจากนี้ยังมีการประชาสัมพันธ์โดยใช้แอปพลิเคชัน เช่น เหม่ยถวน

การแก้ปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญ

การจัดการทัวร์ศูนย์เหรียญที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวจีนที่ท่องเที่ยวในประเทศจีนและประเทศไทย ที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรงในมณฑลยูนนาน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก และทัวร์ศูนย์เหรียญสร้างความเสียหายให้กับนักท่องเที่ยว โดยเป็นทัวร์ที่ราคาถูกที่มีรายได้ของบริษัททัวร์และมัคคุเทศก์มาจากการพานักท่องเที่ยวไปซื้อของที่ร้านของที่ระลึกที่บริษัททัวร์กำหนดไว้ ซึ่งหากนักท่องเที่ยวไม่ซื้อสินค้าเป็นไปตามที่บริษัทต้องการ นักท่องเที่ยวจะถูกทิ้ง รัฐบาลจีนจึงได้ออกกฎระเบียบเพื่อป้องกันเรื่องทัวร์ศูนย์เหรียญ ดังนี้

1) บริษัทท่องเที่ยวในประเทศจีนต้องวางเงินมัดจำ 300,000 – 500,000 หยวน สำหรับการจัดทัวร์ในประเทศ และ 500,000 – 1,000,000 หยวน สำหรับการจัดทัวร์ในต่างประเทศ การขอจัดตั้งบริษัทท่องเที่ยวต้องมีระบุสถานที่ตั้งของบริษัท และรายชื่อพนักงานอย่างน้อย 2 คน คือ พนักงานธุรการและบัญชี

2) บริษัททัวร์ต้องมีการจัดโปรแกรมทัวร์พร้อมทั้งให้ลูกทัวร์ลงนามรับทราบในสัญญารับเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีรายละเอียดรวมถึงสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมต่างๆ ร้านขายของที่ระลึกที่จะพา

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ง

ไป นอกจากนี้ราคาเข้าสถานที่ท่องเที่ยวและราคาสินค้าในร้านขายของที่ระลึกจะต้องได้รับการอนุมัติ State Administration of Commodity Prices

3) หากบริษัทท่องเที่ยวทำผิดกฎหมายจะถูกยึดใบอนุญาตและปรับเงินขั้นต่ำ 200,000 หยวน ตามระเบียบที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศจีนจะต้องวางแผนรัดกุม ไว้กับรัฐบาลจำนวนมาก ทำให้บริษัทรายย่อยไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ได้ จึงทำให้มีบริษัทใหญ่ที่ทำหน้าที่เหมือนบริษัทแม่เกิดขึ้นให้ผู้ประกอบการรายย่อยๆ เข้าไปอยู่ในสังกัดของบริษัทเหล่านี้ โดยบริษัทใหญ่มีหน้าที่สำคัญที่ทำหน้าที่ในเรื่องของการจัดทำบัญชีและควบคุมดูแลผู้ประกอบการรายย่อย หากเกิดปัญหาขึ้นรัฐบาลจะดำเนินการเอาผิดกับบริษัทใหญ่ ดังนั้นบริษัทใหญ่จึงต้องมีการคัดกรองผู้ประกอบการรายย่อยที่จะเข้ามาอยู่ในสังกัด

กฎหมายดังกล่าวนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 เมษายน ปี 2560 ทำให้บริษัททัวร์มีจำนวนลดลงเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกันรัฐบาลได้ออกกฎหมายให้เจ้าของแหล่งท่องเที่ยวและการแสดงต่าง ๆ ต้องลดราคาให้บริษัทท่องเที่ยว 12% เพื่อเป็นกำไรให้กับบริษัทท่องเที่ยว และกำหนดรายได้ขั้นต่ำของมัคคุเทศก์ที่ต้องมีรายได้ อย่างต่ำวันละ 400 – 500 หยวน

วัน เดือน ปี	5 พฤศจิกายน 2560	เวลา	15.00 – 16.30 น.
สถานที่	บริษัท China Youth Travel Service จำกัด เมืองเชียงรุ่ง จังหวัดสิบสองปันนา ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณจ้าว เจียนเหมย	ตำแหน่ง	ผู้จัดการ
เรื่อง	การท่องเที่ยวแบบทัวร์รถบัสตามเส้นทาง R3A		

การท่องเที่ยวขาเข้า

นักท่องเที่ยวขาเข้าโดยรถบัสตามเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อท่องเที่ยวในเมืองสิบสองปันนา โดยรถบัสที่ใช้เป็นรถลาว เนื่องจากรถลาวสามารถรับนักท่องเที่ยวจากชายแดนห้วยทรายและเข้ามาถึงตัวเมืองเชียงรุ่งได้ โดยมีขนาด 3 ขนาด คือ 45 ที่นั่ง 35 ที่นั่ง และรถตู้ 10 ที่นั่ง ซึ่งจะประหยัดกว่าการใช้รถจีนที่ต้องมีการจ่ายค่าธรรมเนียมต่างๆ มากกว่ารถลาวประมาณ 3,000 หยวน

แพ็คเกจที่ได้รับความนิยม คือ 4 วัน 3 คืน พักที่เชียงรุ่ง 2 คืน และพักที่บ่อเต็น/เมืองล่า 1 คืน หรือ พักที่เชียงรุ่งทั้งหมด 3 คืน ราคาแพ็คเกจอยู่ที่ประมาณ 1,350 หยวนไม่รวมวีซ่า และ 1,500 หยวนรวมวีซ่า นักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นวัยกลางคน และกลุ่มข้าราชการมาศึกษาดูงาน

ค่าใช้จ่ายของบริษัทนำเที่ยวในสิบสองปันนามีค่าใช้จ่ายตั้งแต่รับนักท่องเที่ยวด้านห้วยทราย ประกอบด้วย ค่าดำเนินการด้านเอกสาร ค่าอาหาร 2 มื้อ และค่ามัคคุเทศก์ลาวประมาณ 200 หยวนต่อคน ค่าใช้จ่ายสำหรับรถบัส 35 และ 45 ที่นั่งจะอยู่ที่ประมาณ 7,800 และ 8,800 หยวนต่อเที่ยว รถตู้ 10 ที่นั่ง จะอยู่ที่ประมาณ 3,400 หยวนต่อเที่ยว ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวยังไม่รวมค่าทางด่วน ของรถบัส 800 หยวน และรถตู้ 300 หยวน

การท่องเที่ยวขาออก

สำหรับการท่องเที่ยวขาออกจากสิบสองปันนา ไม่นิยมใช้บริการบริษัทท่องเที่ยว เนื่องจากคนลาวและคนสิบสองปันนาบางส่วนสามารถสื่อสารกันได้ อีกทั้งมีเครือข่ายทั้งสองฝั่งชายแดน จึงทำให้การเดินทางท่องเที่ยวระหว่างสองฝั่งนั้นสามารถท่องเที่ยวได้ด้วยตนเอง ส่วนนักท่องเที่ยวที่อยู่คุนหมิงนั้นไม่นิยมเส้นทาง R3A เนื่องจากมีสายการบินระหว่างคุนหมิงกับประเทศไทย ดังนั้น นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จึงนิยมเดินทางโดยเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม ในอดีตเคยมีการร่วมทริปกันระหว่างกรุ๊ปทัวร์ของสิบสองปันนาและคุนหมิง หากแต่ละกรุ๊ปนั้นมีจำนวนนักท่องเที่ยวน้อย ซึ่งปัจจุบันไม่ได้รับความนิยมแล้ว

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ง

วัน เดือน ปี	6 พฤศจิกายน 2560	เวลา	9.30 – 11.30 น.
สถานที่	บริษัท China Youth Travel Service จำกัด เมืองเชียงรุ่ง จังหวัดสิบสองปันนา ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณโอหยาง เจียนผิง	ตำแหน่ง	ผู้จัดการแผนกต่างประเทศ
เรื่อง	การประกอบธุรกิจท่องเที่ยวคาราวานบนเส้นทาง R3A		

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

จีนมีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน 3 ประเทศ ได้แก่ ลาว เวียดนาม และพม่า ด่านพรมแดนบ่อหานซึ่งเชื่อมต่อเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากด่านพรมแดนหล่าวกาย ที่ชายแดนเวียดนาม เป็นช่องทางที่ใช้ขนส่งสินค้ามากกว่าการท่องเที่ยว เนื่องจากจีนและเวียดนาม มีข้อตกลงในการนำเข้า – ส่งออกโดยไม่ต้องเสียภาษี การดำเนินการเอกสารด้านการเข้า – ออกบุคคลและยานพาหนะด้านการท่องเที่ยวดำเนินการได้ยากมาก เช่นเดียวกันกับชายแดนพม่า ที่ด่านพรมแดนรุ่ยลี่ ปัจจุบันได้ยกเลิกการทำ Visa on arrival ของนักท่องเที่ยวจีน

การท่องเที่ยวขาออกจากประเทศจีน

การท่องเที่ยวขาออกจากสิบสองปันนา ส่วนใหญ่มีปลายทางอยู่ประเทศไทย และประเทศลาว แต่จุดหมายปลายทางในประเทศลาว เช่น หลวงพระบาง ไม่ค่อยได้รับความนิยม อีกทั้งคนสิบสองปันนากับคนลาวสามารถสื่อสารกันได้เข้าใจ และรถยนต์สามารถเข้า – ออกได้ทั้งสองประเทศโดยสะดวก หากมาท่องเที่ยวเพียง 1 – 2 คืน สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ด้วยตนเองไม่จำเป็นต้องผ่านบริษัททัวร์ อย่างไรก็ตามหาก 3 คืนขึ้นไปหรือเป็นคาราวาน ต้องผ่านบริษัททัวร์ ต้องมีแผนการเดินทางพร้อมมัคคุเทศก์ลาว และจะต้องยื่นเอกสารให้บริษัททัวร์ในลาวดำเนินการขออนุญาตอย่างน้อย 4 – 5 วัน ประกอบด้วย สำเนาหนังสือเดินทาง สำเนาทะเบียนรถ และสำเนาใบขับขี่ โดยไม่จำเป็นต้องแปลเป็นภาษาลาวหรืออังกฤษ เอกสารที่สำคัญ คือ เอกสารอนุญาตจากตำรวจลาวให้ขับรถในลาวได้ ทั้งนี้ตำรวจลาวอาจจะเดินทางไปด้วยหรือไม่ก็ได้ โดยในกรณีที่เดินทางไปด้วยจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมให้กับตำรวจลาวประมาณ 1,500 บาทต่อวัน

การท่องเที่ยวขาเข้าในประเทศไทย จะใช้เวลาประมาณ 5 วัน 4 คืน โดยพักเชียงราย 2 คืน และเชียงใหม่ 2 คืน หากเป็นการท่องเที่ยวแบบคาราวานและรถบรรทุกแปกเกจจะอยู่ที่ประมาณ 3,500 หยวนต่อคนต่อเที่ยว และค่ารถคาราวาน 2,000 หยวนต่อคัน แต่หากเป็นทัวร์รถบัสนจะมีค่าใช้จ่ายค่ารถประมาณ 500 หยวนต่อคน โดยพักโรงแรม 4 – 5 ดาว และค่าอาหารประมาณ 150 บาทต่อมื้อ สำหรับการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 3,000 หยวนต่อคน โดยนักท่องเที่ยวคาราวานส่วนใหญ่จะมาจากเมืองเฉิงตูและฉงชิ่ง ในมณฑลเสฉวน ซึ่งจะใช้เวลาเดินทางมาสิบสองปันนา 2 วัน

การท่องเที่ยวขาเข้าประเทศจีน

การท่องเที่ยวขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวในเมืองสิบสองปันนา โดยใช้รถบัสดาวในการเดินทางเข้ามายังสิบสองปันนา ซึ่งรถบัสดาวรับ – ส่งได้เฉพาะกลุ่มที่เข้ามากับบริษัทท่องเที่ยว นั้น ๆ

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ง

เท่านั้น ไม่สามารถรับ – ส่งนักท่องเที่ยวกลุ่มอื่นได้ นอกจากคาราวานท่องเที่ยวแล้ว ยังมีคาราวารูปแบบอื่น ได้แก่ คาราวานทดสอบรถยนต์ เช่น คาราวานของบริษัทฮิซุซุ เป็นต้น

ในการผ่านด่านพรมแดนจีน ลาว และไทย สามารถส่งรายละเอียดของนักท่องเที่ยวในขบวนคาราวานหรือในคณะทัวร์ เพื่อขอให้การอำนวยความสะดวกโดยจัดช่องทางพิเศษ อาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น ค่าล่วงเวลา

การท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขง

สำหรับการท่องเที่ยวทางเรือเส้นทางแม่น้ำโขง ปัจจุบันไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 วัน หากมีอุปสรรคในการเดินเรือ เช่น ระดับของแม่น้ำ แ่งหิน ยังต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น อีกทั้งมีค่าใช้จ่ายที่สูง โดยมีค่าเดินทางเฉลี่ยประมาณ 1,600 หยวนต่อคนต่อเที่ยว

แนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคต

ในอนาคตบทบาทของบริษัทท่องเที่ยวจะเปลี่ยนไป เนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลท่องเที่ยวมากขึ้นจากอินเทอร์เน็ต ดังนั้น หากไม่มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการ บทบาทของบริษัททัวร์อาจเหลือเพียงเป็นตัวแทนในการดำเนินการด้านเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

วัน เดือน ปี	6 พฤศจิกายน 2560	เวลา	16.30 – 17.30 น.
สถานที่	บริษัท Great Mekong Subregion Corporation เมืองเชียงรุ่ง จังหวัดสิบสองปันนา ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณยวี อิงลี่ (ยวดี)	ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
เรื่อง	การประกอบธุรกิจรถบัสบนเส้นทาง R3A		

ความเป็นมาของบริษัท

บริษัท Great Mekong Sub – region เป็นบริษัทของรัฐบาลจีน ซึ่งมีบริษัทแม่ คือ บริษัท ขนส่งยูนนาน จำกัด ตั้งอยู่ที่เมืองคุนหมิง ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2008 เพื่อรองรับการเดินทางบนเส้นทาง R3A โดยปัจจุบันให้บริการรถโดยสารทั้งในเชียงรุ่งเชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนอื่นของประเทศจีน และการเดินทางเชื่อมต่อกับประเทศลาวและประเทศไทย บริษัทมีรถทั้งหมด 20 คัน โดยมีขนาดรถตั้งแต่ 7 ที่นั่ง จนถึง 53 ที่นั่ง

การให้บริการตามเส้นทาง R3A

ปัจจุบันรถของบริษัทให้บริการได้เฉพาะประเทศลาว และไกลสุดได้ถึงเมืองหลวงพระบางและ ห้วยทราย ไม่สามารถเข้าประเทศไทยได้ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องกฎระเบียบ และความปลอดภัย เนื่องจากรถในประเทศไทยใช้พวงมาลัยคนละข้างกับประเทศจีนและประเทศลาว สำหรับเอกสารในการ ขออนุญาต ประกอบด้วย พาสปอร์ตหรือบัตรผ่านแดน (border pass) ของคนขับ ศุลกากร ประกันภัย และใบตรวจสภาพรถ ซึ่งค่าดำเนินการเอกสารจะอยู่ที่ประมาณ 500 หยวนต่อครั้ง และมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อ วันอยู่ที่ประมาณ 3,500 หยวนต่อวัน และในกรณีที่มีการเดินทางระยะไกล เช่น สิบสองปันนาไปห้วย ทราย จะใช้คนขับ 2 คนสลับกัน เพื่อความปลอดภัยในการขับ

ปัญหาอุปสรรค

ในปัจจุบันความต้องการใช้รถของบริษัทลดลงเนื่องจากเหตุผลหลายประการ ได้แก่

- 1) การอนุญาตให้รถบัสของลาวสามารถเข้าถึงจังหวัดสิบสองปันนาได้
- 2) อุปสรรคทางด้านภาษาในการสื่อสารของคนขับที่เป็นชาวจีนและเจ้าหน้าที่ชาวลาว
- 3) ความยุ่งยากในการดำเนินการเอกสารขออนุญาตให้รถจีนเข้าไปในลาวเนื่องจากต้องขออนุญาต ทั้งรัฐบาลสิบสองปันนาและรัฐบาลลาวด้วยบริษัทเป็นของรัฐ

วัน เดือน ปี	9 พฤศจิกายน 2560	เวลา	15.00 – 17.30 น.
สถานที่	ร้านกาแฟ MAAN นครคุนหมิง ประเทศจีน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณจูเก๋ชิง คุณฟูคายหวา คุณหลิวเซิ่งเจียง	ตำแหน่ง	ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในนครคุนหมิง
เรื่อง	การประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A		

การท่องเที่ยวแบบคาราวาน

การท่องเที่ยวแบบคาราวานเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ชอบขับรถ โดยจังหวัดที่ได้รับความนิยม ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย นครสวรรค์ สุโขทัย กรุงเทพมหานคร พัทธยา เกะช้าง และหัวหิน สาเหตุเนื่องจาก

1) นอกจากทัศนียภาพแล้วยังสามารถเห็นรายละเอียดอื่น ๆ ได้ทั้งสองข้างตลอดการเดินทาง เช่น วิถีชีวิต วัฒนธรรม และธรรมชาติ อีกทั้งสามารถแวะจอดซื้อสินค้าพื้นบ้านตามรายการได้โดยสะดวก

2) สามารถเดินทางพร้อมกันได้ทั้งครอบครัว

3) สามารถซื้อของกลับได้มากกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน

4) การเดินทางด้วยพาหนะของนักท่องเที่ยวเอง จึงไม่ต้องกังวลว่าจะต้องให้เข้าร้านขายของที่ระลึกตามที่บริษัททัวร์กำหนด เหมือนการท่องเที่ยวโดยแพ็คเกจที่มากับเครื่องบิน

5) สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ได้มากกว่าการมาเที่ยวโดยเครื่องบิน เนื่องจาก การเดินทางโดยเครื่องบินนั้นมีปลายทางที่จำกัดเฉพาะเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ เชียงราย แต่การขับรถเข้ามาจะสามารถไปได้สะดวกกว่า เช่น นครสวรรค์ ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีวัฒนธรรมจีนที่เก่าแก่

นักท่องเที่ยวคาราวานส่วนใหญ่มาจากมณฑลยูนนาน เสฉวน กุ้ยโจว และกวางซี รองลงมา ได้แก่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กวางตุ้ง ซานซี ซิอัน ฟูเจี้ยน และมณฑลอื่นๆ ยกเว้น มณฑลซินเกียง โดยนักท่องเที่ยวที่เข้ามาจะมีอายุระหว่าง 45 – 60 ปี แพ็คเกจที่ได้รับความนิยม ได้แก่ ปลายทางจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งใช้ระยะเวลา 6 วัน 5 คืน และอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ใช้เวลา 7 วัน 6 คืน โดยราคาจะอยู่ที่ประมาณ 4,000 หยวนและ 4,200 หยวนต่อคนตามลำดับ และมีค่าดำเนินเอกสารเกี่ยวกับยานพาหนะ 2,000 หยวนต่อคัน ที่พักเป็นโรงแรมระดับ 4 ดาว รวมค่าอาหาร 6 – 8 มื้อ สำหรับเส้นทางหลวงพระบาง – เวียงจันทน์ แพ็คเกจจะอยู่ที่ 6 วัน 5 คืน ราคาแพ็คเกจจะอยู่ที่ 2,800 หยวนต่อคน และมีค่ายานพาหนะ 360 หยวนต่อคัน

หลังจากที่มีการบังคับใช้ประกาศของกรมการขนส่งทางบกเป็นผลให้จำนวนคาราวานท่องเที่ยวลดลงจำนวนมาก เนื่องจาก 1) ติดปัญหาเรื่องการรับรองเอกสาร ได้แก่ ใบขับขี่ และเอกสารคนขับรถ ที่จะต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษและต้องมีบริษัท Notary ที่รัฐบาลจีนรับรองเป็นผู้รับรองให้ ซึ่งในบางกรณี เช่น รถที่จดทะเบียนต่างมณฑลบริษัท Notary จะไม่สามารถรับรองเอกสารข้ามมณฑลได้ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต้องกลับไปรับรองเอกสารที่จดทะเบียนอยู่ ทำให้มีค่าใช้จ่ายและเวลาเพิ่มมากขึ้น และ 2) ระยะเวลาในการดำเนินงานของสำนักงานขนส่งที่ต้องใช้ระยะเวลามากถึง 15 วัน ซึ่งระยะเวลาที่มาก

ดังกล่าวไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีพฤติกรรมการตัดสินใจการท่องเที่ยวที่รวดเร็ว ส่งผลให้นักท่องเที่ยวคาราวานเปลี่ยนเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองหลวงพระบางแทน โดยในช่วงวันชาติจีนที่ผ่านมา พบว่า จำนวนโรงแรมในเมืองหลวงพระบางเต็มทุกโรงแรม เนื่องจากคนในมณฑลยูนนานสามารถใช้บัตรประชาชน ในการขออนุญาตผ่านแดนซึ่งมีความสะดวกในการเข้า – ออก อย่างไรก็ตาม หากปัญหาการระบายขนส่งของประเทศไทยไม่ได้รับการแก้ไข ในอนาคตหากประเทศพม่าและเวียดนามมีการอนุญาตให้คาราวานรถเข้าประเทศ อาจทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้จากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้

การท่องเที่ยวทางเรือแม่น้ำโขงเชื่อมต่อเส้นทาง R3A

รูปแบบการท่องเที่ยวทางเรือแม่น้ำโขงจะรับส่งระหว่างท่าเรือกวานเหล่ย์ เมืองเชียงรุ่ง – ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน เส้นทางเดินทาง คือ เข้าประเทศไทยโดยเรือที่ทำเรือเชียงแสน และกลับออกไปทางถนนที่ด่านสะพานที่เชียงของ หรือในทางกลับกันเข้าประเทศไทยทางถนนผ่านด่านเชียงของ และกลับทางเรือออกที่ทำเรือเชียงแสน ซึ่งปัจจุบันได้มีการให้บริการทางเรือตั้งแต่วันที่ 1 เดือนพฤษภาคม 2560 โดยเรือให้บริการทุกๆ 5 วัน มีเรือที่ให้บริการทั้งหมด 2 ลำ ได้แก่ เรือเย็นต้า 7 เป็นเรือขนาด 2 ชั้น ชั้นที่ 1 เป็นที่นั่ง 99 ที่นั่ง และชั้นที่ 2 เป็นที่นั่ง 26 ที่นอน และเรือเย็นต้า 8 เป็นเรือนอน ขนาด 82 ที่นอน นอกจากนี้ยังให้บริการแก่ผู้โดยสารทั่วไปราคาค่าโดยสารเรืออยู่ที่ 810 หยวนต่อคนต่อเที่ยว

สำหรับแพ็คเกจท่องเที่ยวมี 2 แพ็คเกจ ได้แก่ แพ็คเกจ 8 วัน 7 คืน มีปลายทางจังหวัดเชียงราย และแพ็คเกจ 11 วัน 10 คืน มีปลายทางที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีจุดเริ่มต้นที่ เมืองคุนหมิงแล้วแวะเที่ยวในเมืองเชียงรุ่งก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังประเทศไทยโดยทางรถหรือทางเรือ สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศไทยจะดำเนินการโดยบริษัททัวร์ในประเทศไทย ได้แก่ กิจกรรมการท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร และรถรับ – ส่ง สำหรับแพ็คเกจ 8 วัน ระยะเวลาที่ท่องเที่ยวในไทยจะอยู่ที่ประมาณ 3 คืน โดยพักในเชียงแสน แม่สาย และเชียงราย ซึ่งทุกแพ็คเกจจะต้องแวะพักค้างคืนที่บ่อหาน 1 คืน ในโรงแรมที่เป็นเครือธุรกิจเดียวกัน

นอกจากนี้ทางบริษัทได้มีแนวทางในการขยายการลงทุนตลอดทั้งเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย One Belt One Road ของรัฐบาลจีนที่ต้องการเชื่อมต่อกับประเทศอาเซียน อีกทั้งการลงทุนที่สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าวจะทำให้บริษัทสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น ซึ่งปัจจุบันทางบริษัทได้ทำการสำรวจเมืองสำคัญต่างๆ ที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว ได้แก่ เมืองเชียงกง แขวงหลวงน้ำทา และเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว

สำหรับอุปสรรคในการประกอบการท่องเที่ยวทางเรือที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาเรื่องการตลาด เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เพิ่งเริ่มดำเนินการ ยังไม่ค่อยเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว อีกทั้งเรื่องภาพลักษณ์ของแม่น้ำโขงที่ไม่ปลอดภัย แม้ในปัจจุบันจะมีการลาดตระเวนในแม่น้ำจนมีความปลอดภัยต่อการเดินเรือ แต่ก็ยังไม่สามารถสร้างความไว้วางใจให้กับนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังประสบปัญหา นักท่องเที่ยวขากลับ เนื่องจากใช้ระยะเวลาที่นานและมีค่าใช้จ่ายที่สูง จึงไม่ค่อยได้รับความนิยมในหมู่นักท่องเที่ยว

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก จ



ภาคผนวก จ
สรุปข้อมูลการนำเสนอผลการศึกษา
และระดมความคิดเห็น
ณ สมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การนำเสนอผลการศึกษาและระดมความคิดเห็น
ณ สมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

วันที่ 12 – 14 สิงหาคม 2561

รายชื่อผู้เข้าร่วม

คุณบุญเที่ยง สุริวัน	ประธานสมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง
คุณกงจักร พันธสมบัติ	รองประธานสมาคมการท่องเที่ยวหลวงพระบาง
คุณผาสุก วันสวัสดิ์	กรรมการ หอการค้าท่องเที่ยวแขวงหลวงพระบาง

คณะผู้วิจัยได้นำเสนอผลการเรื่อง การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว ที่สำคัญมี 2 ประเด็นดังนี้

● สัดส่วนรายได้ของลาวในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว ซึ่งประเทศไทยมีสัดส่วนรายได้ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวสูงที่สุดคือ ร้อยละ 70 ในขณะที่จีนมีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 25 และลาวมีสัดส่วนรายได้น้อยที่สุด คือ ประมาณร้อยละ 8 ทั้งนี้เป็นเพราะลาวมิใช่จุดหมายปลายทางหลักของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A อีกทั้งแหล่งท่องเที่ยวมีน้อย แม้หลวงพระบางจะเป็นจุดหมายปลายทางหนึ่ง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกและแหล่งท่องเที่ยวก็มีไม่มากนัก จึงทำให้จำนวนวันพำนักร และการใช้จ่ายอยู่ในอัตราที่ต่ำ

ข้อคิดเห็น

1) สัดส่วนรายได้ของผู้ประกอบการท่องเที่ยวในเมืองหลวงพระบางไม่สามารถระบุได้อย่างชัดเจน เนื่องจากทั้งหน่วยงานภาครัฐ มหาวิทยาลัยหรือภาคเอกชนยังไม่ได้มีการเก็บข้อมูลและทำการศึกษาในประเด็นดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากสถานการณ์การท่องเที่ยวในเมืองหลวงพระบางพบว่าผู้ประกอบการจีนเข้ามาดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวในหลวงพระบางเป็นจำนวนมาก ทั้งการประกอบกิจการนำเที่ยว ที่พักและร้านอาหาร ส่วนหนึ่งมาจากข้อมูลการลงทุนการท่องเที่ยวของลาวที่อนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นส่วนได้มากถึงร้อยละ 70 ซึ่งปัจจุบันได้มีผู้ประกอบการจีนมาลงทุนในโรงแรมขนาด 200 ห้องซึ่งตั้งอยู่นอกเมืองมรดกหลวงพระบาง

2) สาเหตุนักท่องเที่ยวใช้เวลาพำนักรน้อย และใช้จ่ายน้อย เป็นผลมาจากเมืองหลวงพระบางมีขนาดเล็กและมีพื้นที่จำกัด อีกทั้งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกซึ่งมีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ หรือร้านค้า เต็มได้ด้วยข้อจำกัด

3) การที่ประเทศไทยประกาศกฎควบคุมรถท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาตามเส้นทาง R3A ไม่ได้มีผลทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เดินทางเข้ามายังหลวงพระบางเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามจำนวนนักท่องเที่ยวกลับลดลง ทั้งนี้เนื่องจากเดิมก่อนที่ประเทศไทยจะมีกฎดังกล่าว หลวงพระบางเป็นเพียงแหล่งท่องเที่ยวสำรอง เพื่อชะลอจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อลดความแออัดของรถนักท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่ อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวที่มาทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากมีเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

- อิทธิพลของเงินกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A

อิทธิพลของเงินด้านการท่องเที่ยวที่เข้ามาในเส้นทาง R3A มีทั้งผู้ประกอบการที่มาลงทุนซึ่งได้รับการสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากภาครัฐ และมักมีข้ออ้างในการเข้ามาลงทุน คือ ความไม่พร้อมด้านกำลังคนของผู้ประกอบการท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านภาษา สำหรับประเทศไทยไม่ประสบปัญหามากนัก เนื่องจากในภาคเหนือของไทยมีทหารกองพล 93 ของสาธารณรัฐจีนคณะชาติซึ่งพ่ายแพ้สงครามกลางเมืองให้แก่พรรคคอมมิวนิสต์จีนและถอยร่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในภาคเหนือของประเทศไทยโดยเฉพาะจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ ซึ่งผู้ประกอบการทัวร์คาราวานส่วนใหญ่ในประเทศไทยก็มาจากอนุชนของกลุ่มกองพล 93 ซึ่งสามารถใช้ภาษาจีนได้เป็นอย่างดี ผู้ประกอบการเหล่านี้เป็นทั้งแนวต้านและแนวร่วมที่สำคัญต่อการเข้ามาของผู้ประกอบการจีน จึงทำให้สถานการณ์การลงทุนของผู้ประกอบการจีนในจังหวัดในภาคเหนือของไทยไม่รุนแรงมากนัก

นอกจากนี้ผู้ประกอบการจีนได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) ที่ชายแดนลาว – จีนในแขวงหลวงน้ำทา ให้เป็นเขตเศรษฐกิจเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว ซึ่งนับเป็นสิ่งท้าทายที่สุดสำหรับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A เนื่องจากอยู่ติดกับชายแดนประเทศจีน อีกทั้งจีนได้ขยายถนนจากเมืองเชียงรุ่งจนถึงชายแดนที่บ่อหานจาก 4 เป็น 8 ช่องทางจราจร และก่อสร้างสนามบิน 1 แห่งที่บ่อหานซึ่งอยู่ตรงข้ามบ่อเต็น เขตเศรษฐกิจเฉพาะนี้อาจกลายเป็นจุดหมายใหม่ของนักท่องเที่ยวจีนจากจีนตอนใต้ ซึ่งมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทั้งในลาวและไทย

ข้อคิดเห็น

1) ผู้ประกอบการจีนเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญอย่างยิ่งในทางการค้า ผู้ประกอบการลาวต้องเรียนรู้จากประสบการณ์อีกมากจึงจะรับมือกับผู้ประกอบการจีนได้ เช่น ผู้ประกอบการจีนบางส่วนเข้ามาหาซื้อที่พักริมทางเทศกาล โดยเฉพาะเทศกาลตรุษจีน ซึ่งเป็นช่วงที่ที่พักในเมืองหลวงพระบางถูกจองเต็มแล้วนำไปขายต่อให้กับคนจีนที่มาเที่ยวในช่วงนั้นในราคาที่สูงเกือบเท่าตัว

2) สำหรับข้ออ้างเรื่องความไม่พร้อมด้านภาษาของลาว มีมูลความจริงอยู่ไม่น้อย เนื่องจากผู้ประกอบการชาวจีนในลาวส่วนใหญ่หนีออกนอกประเทศในช่วงปลดปล่อย ปัจจุบันคนจีนรุ่นเก่าที่อยู่ในหลวงพระบางมีจำนวนน้อยกว่า 500 คน และถูกกลืนโดยวัฒนธรรมลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ไม่สามารถพูดภาษาจีนได้แล้ว ส่งผลให้ไม่สามารถสร้างสายสัมพันธ์กับคนจีนรุ่นใหม่ได้ และไม่สามารถแข่งขันกับคนจีนรุ่นใหม่ที่เข้ามาประกอบธุรกิจท่องเที่ยวในหลวงพระบาง

3) ผู้ประกอบการท่องเที่ยวลาวเองยังไม่มีข้อมูลที่แน่ชัดเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม จึงยังไม่ได้มีการเตรียมตัวเพื่อรับมือกับความท้าทายดังกล่าว

- ข้อเสนอแนะ

ปัญหาที่สำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวของลาว คือ ขาดการวิจัยที่รวบรวมข้อมูลและศึกษาปัญหา เพื่อใช้อ้างอิงและเสนอภาครัฐ ส่งผลให้การแก้ปัญหาของภาคเอกชนในพื้นที่เป็นไปด้วยความล่าช้า จึงอยากขอความร่วมมือกับภาครัฐของไทยในการช่วยเหลือเรื่องการทำวิจัยในประเด็นข้างต้น

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ฉ

ภาคผนวก ฉ
ทัวร์คาราวานและสถานที่ท่องเที่ยวเชื่อมโยง
เส้นทาง R3

ทัวร์คาราวาน

คาราวาน แต่เดิมโดยมีลักษณะเป็นบ้านเคลื่อนที่บนล้อของนักแสดงเร่ร่อนไปแสดงตามที่ต่าง ๆ ต่อมาพวกยิปซีเร่ร่อนได้ใช้มาในการลากรถ การท่องเที่ยวแบบคาราวานเกิดขึ้นครั้งแรกโดยนายแพทย์ W. Gordon Stable กล่าวคือ ใน ค.ศ. 1880 ได้ให้บริษัท Bristol Carriage ออกแบบและสร้างรถคาราวานโดยตั้งรถชื่อว่า “Wanderer” วัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวและหาข้อมูลในการประพันธ์หนังสือสำหรับเยาวชน เรื่อง “The Cruise of the Land Yacht Wanderer” ซึ่งบอกเล่าเรื่องราวการเดินทางท่องเที่ยวในสกอตแลนด์ โดยเฉพาะหนังสือที่ได้รับความนิยมที่ การท่องเที่ยวในรูปแบบคาราวานก็ได้รับสนใจ จนในที่สุดได้มีการตั้งชมรมคาราวานใน ค.ศ. 1907 โดยมีนายแพทย์ Gordon Stable เป็นประธาน รถบ้านคาราวานที่ใช้ในการท่องเที่ยวได้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบมาหลากหลายโดยรถยนต์ และต่อมาเป็นรถบ้านและรถโดยสารในคันเดียวกัน การท่องเที่ยวแบบคาราวานได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่องในรูปแบบของการท่องเที่ยวราคาถูก จนมีการสร้างลานสำหรับจอดรถคาราวานในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาการท่องเที่ยวแบบคาราวานกลายเป็นงานอดิเรกเฉพาะกลุ่มที่ได้รับความนิยมอย่างมาก¹

ปัจจุบันการท่องเที่ยวแบบคาราวานได้รับความนิยมทั้งในยุโรป อเมริกา และออสเตรเลีย โดยมีชมรมทำหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ข่าวการท่องเที่ยวของสมาชิกเพื่อให้ผู้สนใจเข้าร่วม ฝึกอบรมให้นักท่องเที่ยวหน้าใหม่ เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ความรู้ ให้แก่สมาชิก ให้เช่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว เป็นต้น การเดินทางส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยรถบ้านเคลื่อนที่ (Motorhome) ในขณะที่การพักผ่อนจะพักในลานจอดรถคาราวาน (Caravan Park) โดยอาจจะพักผ่อนในรถบ้าน หรือในเต็นท์ โปรแกรมการท่องเที่ยวอาจจะจัดโดยชมรม หรือโดยนักท่องเที่ยวและประชาสัมพันธ์ผ่านชมรมที่เป็นสมาชิก ชมรมเหล่านี้บางชมรมก่อตั้งมาเป็นเวลานาน เช่น Caravan and Motorhome Club ก่อตั้งในปี 1907 Touring Caravan Club ก่อตั้งในปี 1937 หรือแม้กระทั่งบริษัทท่องเที่ยว เช่น Caravan Tour สหรัฐอเมริกา ก่อตั้งในปี 1952

¹ The Historic Caravan Club. History – A Brief History of Touring Caravans [Online]. Available from: <http://www.historiccaravanclub.co.uk/8.html> [23 July, 2018].

สถานที่ท่องเที่ยวเชื่อมโยงเส้นทาง R3A

ผลพวงจากการก่อสร้างถนน R3A ที่เป็นการเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างประเทศจีนกับประเทศในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีหลายประการ โดยเฉพาะโอกาสด้านการท่องเที่ยวสำหรับประเทศไทย นับเป็นช่องทางใหญ่อีกทางหนึ่งที่จะเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ที่สามารถเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวผ่านด่านพรมแดนทางบกโดยรถยนต์และรถทัวร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ที่ได้รับความนิยมอย่างมากซึ่งยืนยันได้จากรางวัลจากโครงการ The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists ที่จังหวัดเชียงใหม่ได้รับผลโหวตให้เป็น “The Best Destination” หรือจุดหมายปลายทางยอดนิยมที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวและพักผ่อนมากที่สุด

จังหวัดเชียงใหม่	
บ้านถวาย อ.หางดง 	บ้านถวาย หมู่บ้านหัตถกรรมไม้แกะสลัก ถือว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ขึ้นชื่อที่สุดแห่งหนึ่งของจังหวัดเชียงใหม่ เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ เป็นแหล่งกำเนิดของงานแกะสลักไม้ในจังหวัดเชียงใหม่ จนผลิตภัณฑ์ไม้แกะสลักได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน ทั้งด้านคุณค่าและคุณภาพของสินค้า จุบรวมความหลากหลายของงานหัตถศิลป์ที่โดดเด่น เช่น งานแกะสลักไม้, งานเดินเส้น-แตงลาย, งานลงรัก-ปิดทอง, แอนดิก, เครื่องเงิน, เครื่องเงิน, ผ้าทอ, เครื่องจักรสาน และเครื่องปั้นดินเผา เป็นต้น
วัดพระธาตุดอยสุเทพราชวรวิหาร อ.เมือง 	วัดพระธาตุดอยสุเทพราชวรวิหารเป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ ที่มีความสำคัญทางพระพุทธศาสนาและประวัติศาสตร์ของเมืองเชียงใหม่ ตั้งอยู่บนดอยสุเทพ อ.เมือง จ.เชียงใหม่ สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 1927 มีบันไดนาคทอดยาวขึ้นไปสู่วัด 306 ขั้น ภายใน วัดเป็นที่ประดิษฐานขององค์เจดีย์ ทรงมอญ ที่ได้ฐานพระเจดีย์มีพระบรมสารีริกธาตุของสมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้าบรรจุอยู่

ร่มบ่อสร้าง อ.สันกำแพง 	ร่มบ่อสร้าง เป็นสินค้าที่สร้างชื่อเสียงให้แก่จังหวัดเชียงใหม่มาช้านานหลายชั่วอายุคนแล้ว ซึ่งนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปเที่ยวเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะต้องแบ่งเวลาแวะเวียนไปที่อำเภอสันกำแพงเพื่อชมและเลือกซื้อร่มบ่อสร้าง ที่บ้านบ่อสร้างเป็นที่ระลึกติดมือกลับมา
ประเพณียี่เป็ง 	ยี่เป็ง เป็นงานประเพณี อันยิ่งใหญ่แห่งดินแดนล้านนา ที่ได้ปฏิบัติสืบทอดกันมาตั้งแต่ครั้งโบราณกาลหรือวันเพ็ญ เดือนยี่ของชาวล้านนาตรงกับวันเพ็ญเดือน 12 ของภาคกลาง อันเป็นช่วงปลายฤดูฝน ต้นฤดูหนาว อากาศปลอดโปร่งท้องฟ้าแจ่มใส ธรรมเนียม ปฏิบัติของชาวล้านนาอย่างหนึ่งนอกเหนือจากการลอยกระทงในแม่น้ำก็คือ การจุดประทีปโคมลอยขึ้นไปสว่างไสวบนท้องฟ้า โดยมีคติความเชื่อเพื่อบูชาพระเกตุแก้วจุฬามณีบนสรวงสวรรค์ หรือบ้างก็เชื่อว่าเป็นการลอยเคราะห์หรือสะเดาะเคราะห์ให้เกิดความเป็นมงคลแก่ชีวิต
เชียงใหม่ไนท์บาซาร์ อ.เมือง 	เชียงใหม่ไนท์บาซาร์ เป็นแหล่งช้อปปิ้งชั้นนำของจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งอยู่บริเวณถนนช้างคลาน ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จะมาเที่ยวและช้อปปิ้งกันที่นี่รวมไปถึงนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไนท์บาซาร์นอกจากจะขายของจำพวกของชำร่วย ของฝาก แล้วที่นี่ยังเป็นแหล่งที่กินของนักท่องเที่ยวเพราะว่าที่นี่จะมีร้านอาหารเปิดให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก ไนต์บาซาร์จะเปิดเวลาเย็นไปจนถึงเวลาประมาณเที่ยงคืน แต่บางร้านก็จะเปิดตอนกลางวันด้วย

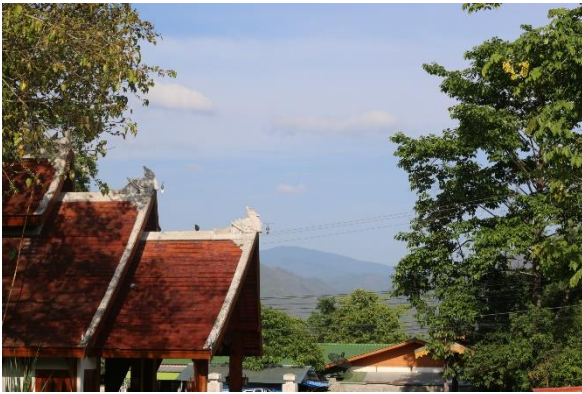
ปางช้างแม่สา อ.แม่ริม 	ปางช้างแม่สา เป็นบ้านหลังใหญ่ที่ช้างหลายเชือกอยู่ร่วมกันกับความผูกพันด้วยสายใยแห่งความรักและความกลมเกลียว ถือเป็นปางช้างที่มีจำนวนช้างมากที่สุดในภาคเหนือ ด้วยสภาพแวดล้อมที่อยู่ในอ้อมกอดของป่าเขาลำเนาไพรที่อุดมสมบูรณ์ ในเขตพื้นที่หุบเขาแม่สา การแสดงช้างสุดประทับใจกับความสามารถและพรสวรรค์ของช้างไทยที่ได้รับการฝึกมาอย่างดี และวิถีแห่งการเลี้ยงช้าง อุทยานแห่งการอนุรักษ์และสืบสานสายพันธุ์ช้าง
วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร อ.เมือง 	วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร เป็นวัดสำคัญในประวัติศาสตร์แห่งแผ่นดินล้านนานับแต่อดีต พญาผายุกษัตริย์องค์ที่ 5 ในราชวงศ์มังรายโปรดเกล้าฯ ให้สร้างวัดนี้ขึ้น ในปีพ.ศ. 1888 พร้อมทั้งสร้างพระเจดีย์สูง 24 ศอกองค์หนึ่งเพื่อใช้เป็นที่บรรจุอัฐิของพญาคำฟู พระราชบิดา มีพระพุทธรูปที่สำคัญอยู่องค์หนึ่งคือพระพุทธรูปสี่องค์เป็นพระพุทธรูปปาง มารวิชัยขัดสมาธิเพชร
เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี อ.เมือง 	ส่วนแสดงสัตว์ในโครงการเชียงใหม่ไนท์ซาฟารี ประกอบด้วย 1) Jaguar Trail นักท่องเที่ยวสามารถเดินพักผ่อนได้ตามอัธยาศัยรอบทะเลสาบ (Swan Lake) ตลอดระยะทางจะพบกับสัตว์ป่ามากกว่า 400 ตัว หรือ 50 ชนิด 2) Predator Prowl ส่วนแสดงสัตว์ป่าประเภทสัตว์กินเนื้อ ประมาณ 200 ตัว 3) Savanna Safari ส่วนแสดงสัตว์ป่าประเภทสัตว์กินพืชและสัตว์กินพืชที่มีถิ่นอาศัยในแถบทุ่งหญ้าซาวันนา ประมาณ 320 ตัว นักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสสัตว์อย่างใกล้ชิด และ 4) หมู่บ้านล้านนา ซึ่งเป็นอาคารที่มีสถาปัตยกรรมก่อสร้างที่ผสมผสานระหว่างรูปแบบแอฟริกาและไทยล้านนา ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์อาหาร ศูนย์รวมสินค้า OTOP ของที่ระลึก

ที่มา: สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่ และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานเชียงใหม่

จังหวัดเชียงราย	
วัดร่องขุ่น อ.เมือง 	วัดร่องขุ่นเป็นวัดที่มีความสวยงามโดดเด่นต่างจากวัดอื่นๆ ด้วยฝีมือการออกแบบ และก่อสร้างของ อ. เฉลิมชัย โฆษิตพิพัฒน์ สร้างขึ้นด้วยแรงปณิธานที่มุ่งมั่น รังสรรค์งานศิลปะทั้งดงามแปลกตา ผสานวัฒนธรรมล้านนาอย่างกลมกลืน ทั้งลวดลายปูนปั้นประดับกระจกและจิตรกรรมฝาผนังขนาดใหญ่ ลักษณะเด่นของวัด คือ พระอุโบสถถูกแต่งด้วยลวดลายกระจกสีเงินแวววาวเป็นเชิงชั้นลดหลั่นกันไป หน้าบันประดับด้วยพญานาคมีวงงาคูแปลกตา ภาพจิตรกรรมฝาผนังภายในพระอุโบสถเป็นฝีมือภาพเขียนของอาจารย์
วัดห้วยปลากั้ง อ.เมือง 	วัดห้วยปลากั้งเริ่มก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2544 โดยคณะศรัทธาวัดห้วยปลากั้งเริ่มกันก่อตั้งจนกระทั่ง วันที่ 19 พฤศจิกายน 2548 ได้มีพระอาจารย์พบโชค ติสสวโร ได้เดินทางมาปฏิบัติธรรมและเริ่มมีการก่อสร้างศาสนวัตถุเริ่มแต่กุฏิสงฆ์ ศาลาการเปรียญ หอฉัน เจดีย์ และเมื่อ วันที่ 24 กรกฎาคม 2552 ทางสำนักงานพุทธศาสนาแห่งชาติได้มีประกาศแต่งตั้งให้เป็นวัดโดยชื่อว่าวัดห้วยปลากั้ง โดยมีพระอธิการพบโชค ติสสวโร เป็นเจ้าอาวาสรูปแรก ปัจจุบันวัดห้วยปลากั้งเป็นวัดที่มีศรัทธา จากต่างจังหวัด ต่างประเทศ เข้ามากราบไหว้นมัสการ และปฏิบัติธรรมเป็นจำนวนมาก ถือเป็นจุดกำเนิดพุทธศาสนาในเชียงรายแห่งหนึ่งที่สำคัญ

วัดร่องเสือเต้น อ.เมือง 	วัดร่องเสือเต้น มีพระวิหารที่มีศิลปะที่มีความสวยงามแปลกตา เป็นศิลปะประยุกต์ที่เป็นเอกลักษณ์ ใช้เฉดสีเป็นสีน้ำเงินฟ้า รูปแบบของศิลปะส่วนหนึ่งมีความคล้ายกับผลงานของ อ.เฉลิมชัย โฆษิตพิพัฒน์ และ อ.ถวัลย์ ดัชนี สองศิลปินแห่งชาติชื่อดังชาวเชียงรายที่รังสรรค์ผลงานอยู่ที่วัดร่องขุน ต.ป่าอ้อดอนชัย และพิพิธภัณฑ์บ้านดำ ต.นางแล อ.เมือง จ.เชียงราย รวมอยู่ด้วย ผลงานดังกล่าวเป็นฝีมือการรังสรรค์ของ นายพุทธา กาบแก้ว หรือ สล่านก ศิลปินท้องถิ่นชาวเชียงราย ซึ่งเคยเป็นลูกศิษย์ของ อ.เฉลิมชัย โฆษิตพิพัฒน์ ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดง ปี พ.ศ.2554
พิพิธภัณฑ์บ้านดำ อ.เมือง 	พิพิธภัณฑ์บ้านดำเป็นศิลปะสถานอันเป็นผลงานของอาจารย์ถวัลย์ ดัชนี ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดง (จิตรกรรม) ในพื้นที่กว่าร้อยไร่ โดยภายในประกอบด้วยอาคารสถาปัตยกรรมท้องถิ่นภาคเหนือกว่า 25 หลัง และอาคารสถาปัตยกรรมท้องถิ่นประยุกต์อีกหลายหลังที่จัดแสดงศิลปะพื้นบ้าน ซึ่งเป็นผลงานสร้างสรรค์ของช่างท้องถิ่นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันและของบางชิ้นเป็นข้าวของเครื่องใช้ในชีวิตประจำวันที่อาจารย์ถวัลย์ ดัชนี พากเพียรสะสมมาตลอดทั้งชีวิต ซึ่งบางชิ้นหาได้ยากแล้วในปัจจุบันเหตุที่ชื่อว่าบ้านดำนั้นน่าจะเกิดจากบ้านเกือบทุกหลังทาสีด้วยสีดำและแต่ละหลังประดับประดาด้วยไม้แกะสลักที่มีลวดลายสวยงามวิจิตร และมีการนำเขาสัตว์มาประดับให้ดูโดดเด่น เช่น เขาควาย เขากวาง และกระดูกช้าง เป็นต้น

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานเชียงรายสำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย

อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน	
อำเภอปาย 	อำเภอปายเป็นอำเภอเล็กๆ แต่สถานที่ท่องเที่ยวยอดเยี่ยมอันดับต้นๆ ของเมืองไทย และจากอำเภอเจียบสบท่ามกลางกำแพงขุนเขาสลับซับซ้อนและงดงามด้วยผืนนาที่จะเปลี่ยนสีเป็นเขียวชอุ่มในยามฤดูฝน ปายกลายเป็นจุดหมายปลายทางของนักเดินทางทุกเพศวัย และกลายเป็นเมือง ที่คุณสามารถดีไซน์ความเก๋ไก๋และตอบโจทย์ไลฟ์สไตล์ทันสมัยได้ในทุกวินาทีที่เท้าเหยียบไปในดินแดนเล็กๆ แห่งนี้
หมู่บ้านสันติชล อ.ปาย 	หมู่บ้านสันติชลเป็นหมู่บ้านชาวจีนยูนนานที่อพยพย้ายถิ่นฐานมาจากประเทศจีน และด้วยเอกลักษณ์เฉพาะตัว ของวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ วัฒนธรรมและประเพณีที่พวกเขา รักษาไว้อย่างเหนียวแน่น นักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสกับการจำลองบรรยากาศของชุมชนจีนยูนนานในประเทศจีน ด้วยการประดับตกแต่งสถานที่โดยรอบ เป็นสไตล์จีนยูนนานทั้งหมด
วัดน้ำฮู อ.ปาย 	วัดน้ำฮูเป็นวัดเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของปายและอยู่คู่เมืองปายมายาวนาน โดยมีพระอุณเมือง พระพุทธรูปคู่วัดนี้ คือสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ชาวเมืองปายและนักท่องเที่ยวทุกคนต้องแวะกราบสักการะ อย่างไรก็ตาม ความ เป็นมาของวัดน้ำฮูนั้น ไม่ปรากฏบันทึกการสร้างชัดเจน แต่เชื่อกันว่าน่าจะสร้างโดยสมเด็จพระนเรศวรมหาราช เพื่อบรรจุพระอัฐิของสมเด็จพระพินางสุพรรณกัลยา ซึ่งได้เสด็จไปเป็นตัวประกันที่พม่าแทนพระองค์ แต่ต่อมาได้ถูกปลงพระชนม์ที่พม่านั้นเอง และบรรจุเส้นพระเกศาไว้ในพระเจดีย์สีทองที่อยู่หลังวิหารของวัดน้ำฮูแห่งนี้

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ฉ

จุดชมวิวยุ่นไหล่ อ.ปาย	จุดชมวิวยุ่นไหล่ เป็นสถานที่สุดโรแมนติกในยามเช้า และยังสร้างความประทับใจให้กับคู่รักซึ่งสามารถมองเห็นทะเลหมอกรูปหัวใจ
	ถือว่าเป็น 100 สถานที่บอกรัก และ 20 สถานที่ขอแต่งงาน

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จังหวัดนครสวรรค์	
พระจุฬามหาเจดีย์ อ.เมืองนครสวรรค์ 	พระจุฬามหาเจดีย์ ตั้งอยู่บนเขาตาวตึงส์ วัดคีรีวงศ์ สร้างตรงฐานพระเจดีย์เก่า ซึ่งสร้างในสมัยศตวรรษที่ 19 ปลายกรุงสุโขทัยอายุ 600 ปีมาแล้ว โดยสมเด็จพระพุฒาจารย์ (อาจ อาสโภ) วัดมหาธาตุ กรุงเทพฯ เป็นผู้ตั้งชื่อให้และแนะนำให้สร้างพระจุฬามหาเจดีย์ไว้บนยอดเขา ภายในองค์พระเจดีย์ชั้น 4 มีพระพุทธรูปจำลองที่สำคัญของประเทศไทยไว้ให้สักการบูชา 4 องค์ คือ พระพุทธมหามณีรัตนปฏิมากร (พระแก้วมรกต) พระพุทธชินราชจำลอง พระพุทธโสธรจำลอง และพระพุทธรูปหล่อหลวงพ่อดำไร่ชิง และภายในโดมเจดีย์ มีภาพจิตรกรรมฝาผนังเกี่ยวกับพระพุทธประวัติไว้ให้ชมด้วย
ศาลเจ้าพ่อเทพารักษ์-เจ้าแม่ทับทิม อ.เมืองนครสวรรค์ 	ตั้งอยู่บริเวณชุมชนปากน้ำโพ เป็นศูนย์รวมศรัทธาไทย-จีนที่เหนียวแน่นของจังหวัด ตัวศาลเป็นศาลเก่าไม่ปรากฏหลักฐานและปีที่สร้าง ภายในนอกจากแท่นบูชาเทพยดาฟ้าดินแล้ว ยังมีที่ประดิษฐานเจ้าพ่อเทพารักษ์หรือปึงเถ่ากง เจ้าพ่อกวนอู เจ้าแม่ทับทิมหรือจุกย้วยเนี้ย เจ้าแม่สวรรค์ และเจ้าพ่อสามตา และศาลเจ้าพ่อเทพารักษ์ยังถูกอัญเชิญเข้าร่วมการแห่เจ้าพ่อ-เจ้าแม่ปากน้ำโพ
บึงบอระเพ็ด อ.เมืองนครสวรรค์ 	บึงบอระเพ็ดเป็นบึงน้ำจืดขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีพื้นที่รวม 132,737 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอท่าตะโก และอำเภอชุมแสง บึงบอระเพ็ดในอดีตเป็นที่ราบลุ่ม แวดล้อมไปด้วยป่าไม้เบญจพรรณ อันสมบูรณ์ มีคลองเล็กๆ ไหลผ่านและประกอบไปด้วยหนองน้ำหลายแห่ง เมื่อถึงฤดูฝนจะมีน้ำจากทางเหนือไหลหลากทำให้บริเวณบึงบอระเพ็ดมีน้ำท่วมเป็นบริเวณกว้างจนกลายเป็นทะเลสาบน้ำจืดขนาดใหญ่ อุดมไปด้วยสัตว์น้ำนานาชนิด

อุทยานสวรรค์ อ.เมืองนครสวรรค์ 	อุทยานสวรรค์หรืออีกชื่อเรียกว่า “หนองสมบุญ” เป็นสวนสาธารณะกลางเมืองนครสวรรค์ที่มีผู้คนนิยมไปกันมาก โดยภายในอุทยานมีพื้นที่มากกว่า 314 ไร่ ประกอบด้วยหนองน้ำขนาดใหญ่ที่ชาวบ้านเรียกว่า “หนองสมบุญ” มีเกาะกลางสนามหญ้า น้ำพุ และสถานที่สำหรับออกกำลังกายต่าง ๆ ทั้งสนามเด็กเล่น สนามกีฬา เวทีกลางแจ้ง น้ำตก สวนหย่อม รวมถึงกิจกรรมให้อาหารปลาที่มีมากมายหลายสายพันธุ์ พร้อมทั้งมีบริการห้องน้ำ ห้องแต่งตัวให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวอุทยานแห่งนี้ยังได้รับรางวัลสวนสาธารณะระดับดีมากจากกรมอนามัยอีกด้วย
---	---

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครสวรรค์

จังหวัดสุโขทัย	
อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อ.เมือง 	อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ภายในอุทยานฯ มีสถานที่สำคัญอย่างพระราชวัง ศาสนสถาน โบราณสถาน โดยมีคูเมือง กำแพงเมือง และประตูเมืองโบราณล้อมรอบอยู่ในรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส
อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย อ.ศรีสัชนาลัย 	อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย ครอบคลุมพื้นที่ตำบลศรีสัชนาลัย ตำบลสารจิตร ตำบลหนองอ้อ และตำบลท่าชัย สำหรับเมืองโบราณศรีสัชนาลัยนั้น อยู่ในเขตหมู่บ้านพระปรารักษ์ ตำบลศรีสัชนาลัย เดิมชื่อว่า “เมืองเชลียง” แล้วเปลี่ยนชื่อเป็น “ศรีสัชนาลัย” ในสมัยกษัตริย์ราชวงศ์พระร่วงขึ้นครองกรุงสุโขทัย และได้สร้างเมืองขึ้นใหม่เป็นศูนย์กลางการปกครองแทนเมืองเชลียงภายในบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์ มีโบราณสถานและโบราณวัตถุทั้งหมด 215 แห่ง และสำรวจค้นพบแล้ว 204 แห่ง
วัดศรีชุม อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อ.เมือง 	วัดศรีชุม เป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางมารวิชัยองค์ใหญ่ภายในมณฑป ซึ่งต่างจากวัดทั่วไปที่พระประธานมักอยู่ในโบสถ์ซึ่งมีนามว่า "พระอจนะ" ที่รำลึกกันว่าเป็นพระพุทธรูปที่ร่องรอยภาพเขียนจิตรกรรมฝาผนังที่มณฑปแม้จะลบเลือนไปมากแล้ว แต่ก็ยังเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความสวยงามยิ่งใหญ่ของวัดศรีชุมในอดีตสันนิษฐานกันว่าวัดศรีชุมสร้างตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช และกลายเป็นวัดร้างในสมัยอยุธยาตอนปลาย กระทั่ง พ.ศ. 2495 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชทรงมีโครงการบูรณปฏิสังขรณ์เสียใหม่

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานสุโขทัย

เมืองหลวงพระบาง สปป.ลาว	
วัดเชียงทอง 	เป็นวัดเก่าแก่และมีความงดงามจนได้รับการยกย่องจากนักโบราณคดีว่าเป็น"อัญมณีแห่งสถาปัตยกรรมลาว" จุดที่น่าสนใจอยู่ที่บริเวณวิหารด้านหน้าทาผนังด้วยสีชมพู ตกแต่งด้วยกระจกสีตัดเป็นชิ้นเล็กๆ จัดวางเป็นรูปร่างนิทานพื้นบ้าน เช่นเดียวกับในพระอุโบสถซึ่งมีความงามไม่แพ้กัน เปิดทุกวัน 07.00-18.00 น.
พระธาตุพูสี 	เป็นจุดยอดนิยมของนักท่องเที่ยว ที่มักจะขึ้นมาชมพระอาทิตย์ตกดิน และชมวิวความงามของเมืองหลวงพระบาง ที่ตั้งอยู่บนยอดเขาพูสี (ต้องขึ้นบันไดกว่า 328 ขั้น) ซึ่งบนยอดเขานั้นสามารถมองเห็นทั้งพระราชนิเวศน์หลวงพระบาง แม่น้ำคาน และอาคารบ้านเรือน
หอพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หลวงพระบาง 	หอพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หลวงพระบาง อาคารออกแบบด้วยสถาปัตยกรรมฝรั่งเศสผสมผสานกับศิลปะสไตลลาวได้อย่างสวยงามลงตัว บริเวณทางเข้ามีอนุสาวรีย์เจ้ามหาชีวิตศรีสวंगวงศ์เด่นเป็นสง่าอยู่ด้านหน้า โดยแบ่งเวลาเข้าชมออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเช้า 8.00 - 11.30 น. ตอนบ่าย 13.30 - 16.00 น.

หอพระบาง 	หอพระบาง เป็นที่ประดิษฐานหลวงพระบาง พระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์ที่สุดของประเทศลาว ในส่วนของภายนอกตกแต่งด้วยกระจกสีรับกับพื้นสีทองอร่าม แสดงความงดงามของศิลปะลาวโบราณ
ตลาดมืดหลวงพระบาง 	ตลาดมืดหลวงพระบาง หรือถนนคนเดินตอนกลางคืน เป็นอีกหนึ่งสถานที่สุดฮิปที่นักท่องเที่ยวนิยมมาเดินแวะชิม ซ้อป ข้าวของเครื่องใช้ หรือซื้อเป็นของฝากติดไม้ติดมือ อย่างเช่น เสื้อสกรีนหลวงพระบาง ผ้าถุง ผ้าพันคอ กระเป๋าต่างค์ เครื่องเงิน สินค้าทำมือ ต่างๆ และของกินพื้นบ้าน ตลอดทางเดินบนถนนศรีสว่างวงศ์ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าพระบรมมหาราชวัง เปิดทุกวัน 17.00 – 22.00 น.

ที่มา: <https://www.edtguide.com/th/laos/facts/detail-1000936/ที่เที่ยวหลวงพระบาง>

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ช

ภาคผนวก ช
ทัวร์ศูนย์เหรียญ

ทัวร์ศูนย์เหรียญ

ทัวร์ศูนย์เหรียญ คือ การที่นักท่องเที่ยวจากจีนเดินทางมาเที่ยวประเทศไทยโดยจ่ายค่าทัวร์ที่ต่ำมาก อาจกล่าวได้ว่า ต่ำจนแทบจะไม่ต้องจ่ายเงินเลย อันเป็นผลมาจากการที่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวของไทยแย่งชิงนักท่องเที่ยวจีน โดยหวังจะมามาหาทางเรียกทุนจากนักท่องเที่ยวจีนที่ได้มาด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การขายทัวร์เสริม การพาไปดูโชว์ลามก การหลอกลวงขายของที่ระลึก เครื่องประดับ อัญมณี ในราคาที่แพงหลายเท่า และเมื่อนักท่องเที่ยวไม่ยอมปฏิบัติตามก็มีมาตรการกดดันต่างๆ จนถึงขั้นที่นักท่องเที่ยว ซึ่งปรากฏการณ์ทัวร์ศูนย์เหรียญสร้างความเสียหายอย่างมากต่อภาพลักษณ์และเศรษฐกิจของประเทศไทย รวมถึงความเสื่อมโทรมของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรม อันเกิดจากการล้นหลามเข้าไปของนักท่องเที่ยวจีน โดยปราศจากการควบคุมกำกับดูแลอย่างเหมาะสม

1. ภูมิหลังการเกิดทัวร์ศูนย์เหรียญ

การที่จะเข้าใจลักษณะของทัวร์ศูนย์เหรียญได้ จำเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 ระยะดังนี้

ก. ยุคปิดประเทศ (ค.ศ. 1949 – 1978)

ในยุคนี้เป็นยุคแรกของการต่อต้านสาธารณรัฐประชาชนจีน จีนมีความต้องการปิดประเทศ การเดินทางไปต่างประเทศของคนจีนในยุคนี้ เป็นการเดินทางอย่างเป็นทางการของข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่พรรคคอมมิวนิสต์จีน และการเดินทางเพื่อทำธุรกิจการค้า การเดินทางออกของคนในประเทศถูกควบคุมเป็นไปอย่างเข้มงวด

ข. ยุคเปิดสู่โลกภายนอก (ค.ศ. 1978 – 1996)

ในยุคนี้กล่าวได้ว่า เป็นยุคเปิดประตูการท่องเที่ยวของชาวจีนอย่างมาก มีเหตุการณ์ที่สำคัญคือ นโยบายของประเทศของเติ้งเสี่ยวผิง ได้ประกาศ “นโยบายปฏิรูปและเปิดประเทศ” จีนเปิดประเทศให้กับการท่องเที่ยวพร้อมกับการเปิดประเทศและการปฏิรูปและเปิดประเทศทั่วด้าน จีนมีนโยบายเปิดเสรีให้กับการเดินทางท่องเที่ยวของประชาชน แต่เป็นไปอย่างไม่เสรี เพราะมีการออกกฎระเบียบเฉพาะกับการท่องเที่ยวออกต่างประเทศ หรือ outbound tour เช่น มาตรการเข้มงวดกวดขัน ต่อการขอหนังสือเดินทางของประชาชนเป็นรายบุคคล รวมทั้งประเทศปลายทางที่รัฐบาลอนุญาตให้ประชาชนเดินทางไปท่องเที่ยวได้ เปิดโอกาสให้ประชาชนจีนเดินทางไปต่างประเทศ ในลักษณะการเดินทางเยี่ยมญาติและให้ไปได้เฉพาะประเทศที่อนุญาตเท่านั้น (ADS Approved Destination Status) มีการบรรจุแผนการท่องเที่ยวลงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ใน ค.ศ. 1983 รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกข้อห้ามไม่ให้ประชาชนเดินทางออกนอกประเทศที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่ อนุญาตให้ไปเยี่ยมญาติที่เกาะฮ่องกงและมาเก๊า ใน ค.ศ. 1984 และ 1988 อนุญาตให้คนจีนสามารถเดินทางออกไปเยี่ยมญาติและท่องเที่ยว (relative visiting tour) ในประเทศไทยได้ซึ่งนับเป็นประเทศแรกที่คนจีนสามารถเดินทางเที่ยวนอกแผ่นดินจีน อย่างไรก็ตามมีข้อกำหนดดังนี้

- ญาติของคนจีนที่อยู่ในต่างประเทศนั้น จะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวทั้งหมด

- ญาติต้องส่งหนังสือยืนยันความเป็นญาติประกอบการพิจารณาขออนุมัติเดินทางด้วย

ในปี 1988 ประเทศไทยเป็นประเทศแรกที่รัฐบาลจีนอนุญาตให้คนจีนเดินทางเข้ามาประเทศไทยได้ ทั้งนี้เนื่องจากความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างประเทศที่เกิดขึ้น ในวันที่ 1 กรกฎาคม 1975 ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีพัฒนาการเป็นรูปธรรมมากขึ้น ประกอบกับ ความสัมพันธ์ที่ดีทางประวัติศาสตร์และการค้าที่มีมาอย่างยาวนาน ดังจะเห็นได้จากการที่มีคนจีนมาตั้งรกรากในประเทศไทยจากการอพยพของชาวจีนในช่วงสงครามสมัยราชวงศ์หยวนและราชวงศ์หมิง สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์อันใกล้ชิดระหว่างไทยและจีน

ในช่วงกลางทศวรรษที่ 1990 ปริมาณการท่องเที่ยวยังมีน้อย และบริษัทท่องเที่ยวเกือบทั้งหมดเป็นวิสาหกิจของรัฐ ในปี 1994 รัฐบาลได้ผ่อนคลายให้ประชาชนสามารถเดินทางท่องเที่ยวนอกประเทศได้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเข้าไปถือหุ้นในบริษัทท่องเที่ยวที่เป็นวิสาหกิจของรัฐได้ หรือให้บริษัทเอกชนสามารถตั้งบริษัทท่องเที่ยวได้ และในปี 1998 เปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้าไปถือหุ้นในบริษัทท่องเที่ยวได้ในบางพื้นที่

ค. ยุคการท่องเที่ยวเฟื่องฟู (ตั้งแต่ ค.ศ. 2000)

ในยุคนี้กล่าวได้ว่า เป็นยุคเปิดประตูการท่องเที่ยวของชาวจีนอย่างมาก เช่น มีการออกกฎระเบียบว่าด้วยการบริหารจัดการท่องเที่ยวในต่างประเทศด้วยทุนส่วนตัวของพลเมืองจีน วางมาตรฐานในการท่องเที่ยวต่างประเทศโดยไม่ต้องอ้างเหตุผลเพื่อเยี่ยมญาติหรือเหตุผลทางธุรกิจอีก ส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางท่องเที่ยวในประเทศมากขึ้นเพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศ ในปี ค.ศ. 1999 คณะมนตรีของรัฐ ได้ออกประกาศ เรื่อง วิธีการที่จะให้มีวันหยุดพักผ่อนเทศกาลประจำปี และวันที่ระลึกประจำปี เพื่อให้ประชาชนทั่วประเทศมีวันหยุดที่เรียกว่า “สัปดาห์ทองของการท่องเที่ยว” ปีละ 3 ครั้ง ได้แก่ วันชาติ (ตุลาคม) วันกรรมกร (พฤษภาคม) และวันตรุษจีน (กุมภาพันธ์) นอกจากนี้รัฐได้ออกมาตรการส่งเสริมอีกหลายอย่าง เช่น ประกาศปีท่องเที่ยวจีน (1997) การเปลี่ยนระบบเงินตราให้เหลือระบบเดียวเพื่ออำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนเงิน การออกระเบียบควบคุมการท่องเที่ยว ได้แก่ โรงแรม บริษัทนำเที่ยว การส่งเสริมท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ๆ

ตลาดการท่องเที่ยวของจีนอยู่ในสภาพที่ยังไม่สุกงอม คือ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นคนที่มีความรู้พื้นฐานในระดับล่าง แต่มีรายได้ที่พอจะออกไปท่องเที่ยวต่างประเทศตามกระแสนิยมได้ จึงให้ความสำคัญกับราคามากกว่าคุณภาพ ทำให้เกิดการซื้อทัวร์ราคาถูกที่มีการบังคับให้ซื้อของแพง นอกจากนี้เมื่อเศรษฐกิจดีขึ้น ชาวจีนมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น วิถีชีวิตแบบคนเมือง ทำให้มีความพอใจในการใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับการเปิดให้เอกชนตั้งบริษัทท่องเที่ยว การเดินทางของชาวจีนจึงเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีบริษัทท่องเที่ยวเข้ามาจัดการวางแผนเดินทางในการเดินทางต่างประเทศ ทัวร์ศูนย์เหรียญจึงเกิดขึ้นในยุคนี้ ซึ่งเกิดขึ้นในการท่องเที่ยวในประเทศไทยเท่านั้น

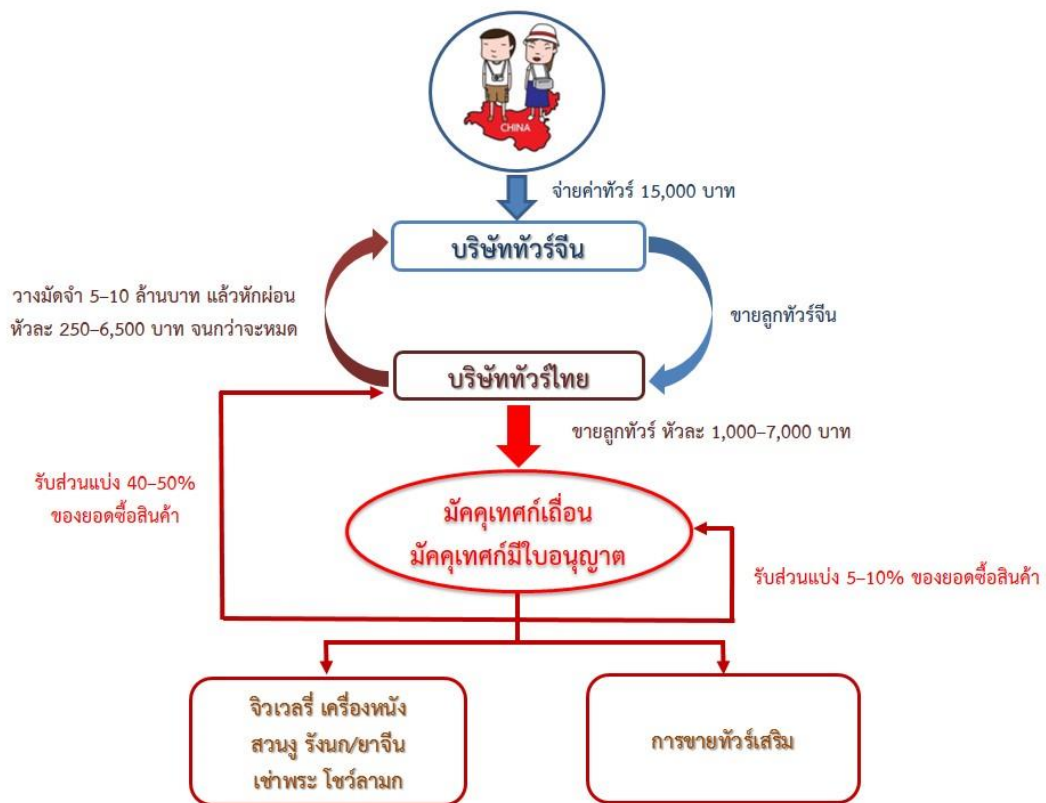
2. กระบวนการหาผลประโยชน์ของทัวร์ศูนย์เหรียญ

ในต้นทศวรรษที่ 1990 การท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีน อยู่ในสภาวะ “ปกติ” ทำให้บริษัทท่องเที่ยวทั้ง 2 ฝ่าย ต่างมีกำไรจากการขายทัวร์ เมื่อนักท่องเที่ยวจีนมีจำนวนมากขึ้น ทำให้บริษัททัวร์ไทยแย่งกันนำเข้านักท่องเที่ยวจากจีน โดยตัดราคากันเสนอขายแพ็คเกจทัวร์ให้กับบริษัททัวร์จีน ใน

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ช

ราคาที่ต่ำลงมาเรื่อย ๆ จาก 4,000 หยวน 2,000 หยวน จนเหลือไม่ถึง 1,500 หยวน หลัง ค.ศ. 2000 การท่องเที่ยวอยู่ในสถานะ “ไม่ปกติ” เงินที่แต่ละฝ่ายได้กำไรไม่ใช่จากการขายบริการท่องเที่ยว แต่เป็นเงินที่ได้มาจากนักท่องเที่ยวรายบุคคล

การแสวงหาผลประโยชน์จากนักท่องเที่ยวจีนของทัวร์ศูนย์เหรียญนั้นทำเป็นกระบวนการวิธีการ คือ บริษัทท่องเที่ยวไทยจะนำเงินก้อนใหญ่จำนวนประมาณ 5 – 10 ล้านบาทไปวางมัดจำไว้กับบริษัทท่องเที่ยวขาออก (Outbound) ของจีน บริษัทท่องเที่ยวจีนจะเรียกเก็บเงินจากนักท่องเที่ยวจีนเท่าใดก็ได้ โดยมีข้อตกลงว่า เมื่อบริษัทท่องเที่ยวไทยรับลูกค้าทัวร์จีนมาเป็นจำนวนเท่าใดก็หักค่าหัวหรือ KB (Kickback) ออกจากค่ามัดจำไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะหมดวงเงินที่มัดจำไว้ ทำให้บริษัทฝ่ายจีนจะเลือกส่งนักท่องเที่ยวให้กับบริษัทไทยที่จ่าย KB ให้สูงที่สุด ฝ่ายจีนจึงได้ประโยชน์ทั้งค่าทัวร์ที่เก็บจากนักท่องเที่ยวจีนและเงินค่า KB ทัวร์ศูนย์เหรียญจึงเป็นลักษณะทัวร์ติดลบ ซึ่งค่า KB ได้กลายเป็นรายได้หลักของบริษัท outbound ของจีน



แผนผังแสดงกระบวนการแสวงหาผลประโยชน์จากนักท่องเที่ยวของทัวร์ศูนย์เหรียญ

ที่มา : สภาพและปัญหาของการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีน.

บริษัททัวร์ไทยจะขายลูกค้าทัวร์จีนต่อให้ไกด์เถื่อนซึ่งเป็นคนจีน ในบางครั้งมีไกด์ที่มีใบอนุญาตประกอบเพื่อช่วยป้องกันกรณีที่ถูกตรวจสอบ มัคคุเทศก์หรือบริษัททัวร์พานักท่องเที่ยวไปซื้อสินค้านำมาขาย รวมถึงการแสดงในสถานที่อื่นเป็นเครือข่ายของตนหรือร้านคนไทยที่เป็นผู้ถือหุ้นแทน (Nominee) ในราคาที่สูงเพื่อขูดรีดเอากำไร หากนักท่องเที่ยวไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายน้อย บริษัททัวร์มีรายได้ไม่พอกับ

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

ค่าใช้จ่าย มักจะเทศก์จะใช้กลยุทธ์ต่าง ๆ ทั้งอ่อนหวาน บังคับขู่เข็ญ เช่น ไม่ให้กุญแจห้อง ยึดหนังสือเดินทาง บางครั้งร้ายแรงถึงขั้นทำร้ายลูกทัวร์ หรือล่อลวงแพคเกจทัวร์ หรือทั้งทัวร์

3. ผลกระทบจากทัวร์ศูนย์เหรียญ

ทัวร์ศูนย์เหรียญก่อให้เกิดความเสียหายทั้งกับประเทศไทยและนักท่องเที่ยว ดังนี้

1. ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยเสียหายอย่างมาก เมื่อกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ได้รับความเสียหายโดยเฉพาะอย่างยิ่งถูกล่อลวงแพคเกจไปบอกต่อ ซึ่งปัจจุบันสามารถส่งต่อในสื่อออนไลน์ที่แพร่กระจายไปได้อย่างรวดเร็วยังเป็นผลเสียกับภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทย
2. ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว เนื่องจากบริษัททัวร์ศูนย์เหรียญทำทุกวิถีทางในการเอาเงินจากนักท่องเที่ยวทั้งการบังคับ ขู่เข็ญ หลอกลวง หรือทำร้ายเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือบริการตามที่จัดเตรียมไว้ให้
3. รัฐสูญเสียรายได้ เนื่องจากบริษัททัวร์ศูนย์เหรียญนำนักท่องเที่ยวไปยังร้านค้าในเครือข่ายของตนซึ่งมักเป็นของชาวต่างชาติ และมักพบว่ามีการจัดแต่บัญชีบุคคลเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี ทำให้รายได้ไม่เข้าระบบของภาครัฐ
4. ทัวร์ด้อยคุณภาพ เนื่องจากเป็นทัวร์ต่ำกว่าราคาต้นทุน จึงจำเป็นต้องลดต้นทุนในการทำทัวร์ ทำให้มีบริการคุณภาพต่ำมาก
5. มักจะเทศก์เถื่อน เป็นเครื่องมือหลักของธุรกิจทัวร์ศูนย์เหรียญ รวมถึงผู้ประกอบการร้านค้าหรือร้านอาหารที่มักจะนำชาวต่างชาติเข้ามาทำงานแทนคนไทย

4. การแก้ไขปัญหาจากทัวร์ศูนย์เหรียญ

ทัวร์ศูนย์เหรียญได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมาก ประเทศไทยได้พยายามในแก้ไขปัญหาของทัวร์ศูนย์เหรียญ ดังนี้

1. ห้ามบริษัททัวร์จัด จัดทัวร์ที่ไม่ได้รับค่าบริการ หรือรับค่าบริการในอัตราที่เห็นได้ว่าไม่พอกับค่าใช้จ่าย โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและสมาคมผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวสัมพันธ์ไทยจีนได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าแพ็คเกจเงินขั้นต่ำที่เก็บจากนักท่องเที่ยว ต้องไม่ต่ำกว่า 1,000 บาท/คน/วัน โดยราคาคงกล่าวเป็นราคาประเมินเบื้องต้น²
2. จัดระดับแพ็คเกจทัวร์สำหรับตลาดคนจีน 3 ระดับ Silver, Gold, Platinum เพื่อสะท้อนภาพว่าเมืองไทยมีความหลากหลายด้านสินค้าท่องเที่ยว โดยที่เหลือให้เป็นไปตามกลไกตลาด
3. กำหนดราคามาตรฐาน Group Tour ให้มีทัวร์เพิ่มเติม (Optional Tour) ราคาไม่เกิน 3,000 บาท (600 หยวน) ต่อคนต่อเที่ยว

² ข่าวสด. ล้างบาง”ทัวร์ศูนย์เหรียญ” “ททท.”หักดิบ”เจ็บแต่จบ” 25 กันยายน 2559. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา :

https://www.khaosod.co.th/economics/news_21860 [12 กันยายน 2561].

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

4. จับกุมไค้เถื่อน หากจับกุมได้จะถูกขึ้นบัญชีดำ (แบล็กลิสต์) เพื่อควบคุมคุณภาพการให้บริการ

5. ตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลและส่งเสริมการท่องเที่ยวคุณภาพ โดยมีตัวแทนจากทั้งภาครัฐและเอกชนเข้าร่วม ร่วมกันตรวจสอบปัญหาต่างๆ ด้านการท่องเที่ยว

ในส่วนของประเทศจีนได้ออกกฎหมาย Tourism Law of the People's Republic of China (2016 Revision) โดยมีสาระสำคัญในการป้องกันและปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญ ดังนี้

1) บริษัทท่องเที่ยวในประเทศจีนต้องวางเงินมัดจำ 300,000 – 500,000 หยวน สำหรับการจกทัวร์ในประเทศ และ 500,000 – 1,000,000 สำหรับการจกทัวร์ในต่างประเทศ การขอจัดตั้งบริษัทท่องเที่ยวต้องมีระบุสถานที่ตั้งของบริษัท และรายชื่อพนักงานอย่างน้อย 2 คน คือ พนักงานธุรการและบัญชี

2) บริษัททัวร์ต้องมีการจัดโปรแกรมทัวร์พร้อมทั้งให้ลูกทัวร์ลงนามรับทราบในสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีรายละเอียดรวมถึงสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมต่างๆ ร้านขายของที่ระลึกที่จะพาไป นอกจากนี้ราคาเข้าสถานที่ท่องเที่ยวและราคาสินค้าในร้านขายของที่ระลึกจะต้องได้รับการอนุมัติ State Administration of Commodity Prices

3) หากบริษัทท่องเที่ยวทำผิดกฎหมายจะถูกยึดใบอนุญาตและปรับเงินขั้นต่ำ 200,000 หยวน

กฎหมายดังที่กล่าวมานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 เมษายน 2017 ทำให้บริษัททัวร์มีจำนวนลดลงเป็นจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลได้ออกกฎหมายให้เจ้าของแหล่งท่องเที่ยวและการแสดงโชว์ต่าง ๆ ต้องลดราคาให้บริษัทท่องเที่ยวร้อยละ 12 เพื่อเป็นกำไรให้กับบริษัทท่องเที่ยว และกำหนดรายได้ขั้นต่ำของมัคคุเทศก์ที่ต้องมีรายได้ อย่างต่ำวันละ 400 – 500 หยวน

รายการอ้างอิง

วิภา อุดมฉันท และคณะ สภาพและปัญหาของการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีน. กรุงเทพฯ: สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

ข่าวสด. ล้างบาง”ทัวร์ศูนย์เหรียญ” “ททท.”หักดิบ”เจ็บแต่จบ” 25 กันยายน 2559. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : https://www.khaosod.co.th/economics/news_21860 [12 กันยายน 2561].

สัมภาษณ์ หวาง จื้อชาว, อดีตเจ้าหน้าที่สำนักงานท่องเที่ยวสิบสองปันนา, 4 พฤศจิกายน 2560.

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ซ

ภาคผนวก ซ

ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี

พ.ศ. ๒๕๕๙

เพื่อให้การขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถ สำหรับรถที่มีผู้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณีเป็นไปด้วยความเรียบร้อย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๕๗ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ ๒ ในประกาศนี้

“รถ” หมายความว่า

- (๑) รถยนต์นั่งซึ่งรวมที่นั่งผู้ขับขี่ไม่เกิน ๙ ที่นั่ง ทั้งนี้ ไม่รวมรถยนต์นั่งที่มีลักษณะเป็นรถตู้
- (๒) รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๓,๕๐๐ กิโลกรัม

“รถประจำถิ่น” หมายความว่า รถและรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ซึ่งมีการนำรถเข้าออกทางด่านพรมแดนศุลกากรเพื่อกิจธุระเป็นประจำ เช่น ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค การรักษาพยาบาล การศึกษา เป็นต้น ทั้งนี้ จะต้องเข้ามาในราชอาณาจักรไม่เกินเขตท้องที่และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

“ผู้ประกอบการกึ่งนำเที่ยว” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว ประเภทนำเที่ยวจากต่างประเทศหรือประเภททั่วไป ตามพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. ๒๕๕๑

ข้อ ๓ การขออนุญาตใช้รถในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามประกาศนี้ ต้องเป็นรถที่จดทะเบียนในประเทศที่ไม่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น หรือมีความตกลงกับรัฐบาลไทยแต่ยังไม่มีการกำหนดรายละเอียดการปฏิบัติเพื่อให้ผลตามความตกลง และนำมาใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณีที่ใช้เพื่อการรับจ้าง ทั้งนี้ มิให้ใช้บังคับกับรถ ดังต่อไปนี้

- (๑) รถที่นำเข้ามาตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น
- (๒) รถของประเทศที่ไทยมีความตกลงด้านการขนส่งทางถนน เช่น สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- (๓) รถประจำถิ่น

ข้อ ๔ การขออนุญาตใช้รถในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวต้องยื่นขออนุญาตก่อนนำรถเข้ามาในราชอาณาจักรไม่น้อยกว่า ๑๐ วันทำการ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนศุลกากรที่จะนำรถเข้ามาในราชอาณาจักร หรือสำนักงานขนส่งที่อธิบดีกำหนด โดยใช้เอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) ภาพถ่ายหนังสือเดินทางของผู้ขออนุญาตใช้รถและผู้ขับรถ ที่จะขอเข้ามาในราชอาณาจักรที่มีอายุเหลืออยู่ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน ในกรณีผู้ขอมีสัญชาติที่ไม่ได้รับการยกเว้นการตรวจลงตราตามความตกลงระหว่างประเทศ ต้องมีรายการตรวจลงตรา (VISA) ด้วย

(๒) ภาพถ่ายใบอนุญาตขับรถที่สามารถใช้ขับรถตามประเภทที่ยื่นขออนุญาตที่มีอายุเหลืออยู่ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน พร้อมฉบับที่แปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษซึ่งรับรองการแปลจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศนั้น

(๓) ภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ พร้อมฉบับที่แปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษซึ่งรับรองการแปลจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศนั้น และต้องมีภาษีประจำปีคงเหลือครอบคลุมระยะเวลาการใช้รถในราชอาณาจักร พร้อมภาพถ่ายของตัวรถที่มองเห็นลักษณะรถ สีรถ และหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างชัดเจนจำนวนอย่างน้อย ๑ รูป

ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตใช้รถมิได้มีชื่อเป็นเจ้าของรถต้องมีหนังสือยินยอมจากเจ้าของรถให้ใช้รถของตนด้วย

(๔) หนังสือรับรองการผ่านการตรวจสภาพรถจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศนั้น ซึ่งมีคำแปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ

(๕) ภาพถ่ายหลักฐานการเอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และภาพถ่ายหลักฐานการเอาประกันภัยประเภท ๓ ซึ่งมีความคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาท ต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และมีความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาท ในแต่ละครั้ง ซึ่งมีระยะเวลาการเอาประกันภัยไม่น้อยกว่าระยะเวลาการใช้รถในราชอาณาจักร

(๖) หลักฐานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร เช่น สถานที่พักและระยะเวลาที่อยู่ในราชอาณาจักร วันเข้าและออกนอกราชอาณาจักร ณ ด่านพรมแดนศุลกากร

ข้อ ๕ การขออนุญาตใช้รถตามข้อ ๔ ต้องดำเนินการโดยผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวโดยให้ใช้แบบคำขอตตามที่กำหนด พร้อมแนบเอกสารหลักฐานตามข้อ ๔ และเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(๑) บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล ของผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวซึ่งรับรองจากนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทไว้ไม่เกิน ๖ เดือน

ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวมิได้ดำเนินการด้วยตนเองต้องมีหนังสือมอบอำนาจให้ผู้อื่นดำเนินการ พร้อมแนบภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มอบอำนาจและผู้รับมอบอำนาจด้วย

(๒) ภาพถ่ายใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวตามพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. ๒๕๕๑

ข้อ ๖ การพิจารณาอนุญาตใช้รถต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) เอกสารหลักฐานประกอบคำขอตามข้อ ๔ และข้อ ๕ ครบถ้วนถูกต้อง

(๒) ผู้ขออนุญาตใช้รถหรือผู้ขับรถต้องไม่เคยมีประวัติฝ่าฝืนเงื่อนไขตามข้อ ๑๑ เว้นแต่ได้พ้นกำหนด ๑ ปี นับแต่วันที่ฝ่าฝืน

(๓) ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องไม่เคยมีประวัติตามข้อ ๑๒ เว้นแต่ได้พ้นกำหนด ๑ ปี นับแต่วันที่ถูกลงโทษประวัติ

(๔) ขอใช้รถในเขตท้องที่จังหวัดซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนศุลกากรที่รถนั้นเข้ามา

ข้อ ๗ เมื่อนายทะเบียนพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ตามข้อ ๖ ให้อนุญาตใช้รถตามกำหนดการเดินทางแต่ไม่เกิน ๓๐ วัน และจัดเก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้ใช้รถ และเครื่องหมายการแสดงการใช้รถ พร้อมออกเครื่องหมายแสดงการใช้รถ ทั้งนี้ ให้อนุญาตได้ไม่เกิน ๖๐ วัน ในรอบปีปฏิทิน

เครื่องหมายแสดงการใช้รถให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดท้ายประกาศนี้

ข้อ ๘ ในกรณีที่ผู้ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับรถที่สามารถใช้ได้ ในราชอาณาจักร ให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องดำเนินการให้ผู้ขับรถนั้น มาขอรับใบอนุญาตขับรถในวันแรกที่เข้ามา ในราชอาณาจักร ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาในจังหวัด ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนศุลกากรที่นำรถเข้ามาในราชอาณาจักร

ข้อ ๙ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุสุดวิสัยไม่สามารถนำรถออกนอกราชอาณาจักรได้ ภายในระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต ให้ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวแสดงเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถนำรถออกนอกราชอาณาจักรได้ตามระยะเวลาที่กำหนด โดยยื่นคำขอขยายระยะเวลาการใช้รถ พร้อมหลักฐานตามข้อ ๔ (๕) ต่อนายทะเบียนที่อนุญาต และให้นายทะเบียนพิจารณาอนุญาตตามความจำเป็นแต่ไม่เกิน ๓๐ วัน

การอนุญาตให้ขยายระยะเวลาการใช้รถให้นายทะเบียนจัดเก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้ใช้รถและเครื่องหมายการแสดงการใช้รถ พร้อมออกเครื่องหมายแสดงการใช้รถให้ใหม่

ข้อ ๑๐ ผู้ได้รับอนุญาตใช้รถหรือผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่สามารถใช้ได้ ในราชอาณาจักร

(๒) ติดเครื่องหมายแสดงการใช้รถไว้ที่รถในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน

(๓) ใช้รถในเขตท้องที่จังหวัดที่ระบุไว้ในเครื่องหมายแสดงการใช้รถ และใช้รถเฉพาะคันที่ได้รับอนุญาต

(๔) มีภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ พร้อมฉบับที่แปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษไว้ในรถ

(๕) มีหลักฐานการมีประกันภัยตามข้อ ๔ (๕) ไว้ในรถ

(๖) นำรถเข้าและออกราชาอาณาจักร ณ ด่านพรมแดนศุลกากรในจังหวัดที่นำรถเข้ามาในราชอาณาจักร

(๗) นำรถออกราชาอาณาจักรตามกำหนดเวลาที่ได้รับอนุญาต เว้นแต่มีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุสุดวิสัย

(๘) ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๑๑ ผู้ได้รับอนุญาตใช้รถหรือผู้ขับรถฝ่าฝืนเงื่อนไขตามข้อ ๑๐ ให้เจ้าพนักงานลงโทษตามกฎหมายและให้นายทะเบียนบันทึกประวัติการกระทำความผิดนั้นไว้ในระบบฐานข้อมูลการกระทำความผิด

ข้อ ๑๒ ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องบริหารจัดการและกำกับดูแลให้ผู้ได้รับอนุญาตใช้รถหรือผู้ขับรถปฏิบัติตามเงื่อนไขตามข้อ ๑๐ โดยเคร่งครัด หากมีการฝ่าฝืนเงื่อนไขให้ถือเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวดังกล่าว และให้นายทะเบียนบันทึกประวัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวไว้ในระบบฐานข้อมูลการกระทำความผิด

ข้อ ๑๓ ในกรณีที่เครื่องหมายแสดงการใช้รถสูญหายหรือชำรุดระหว่างการเดินทางให้ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวยื่นขอรับเครื่องหมายแสดงการใช้รถแทนที่สูญหายหรือชำรุด ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่อนุญาต โดยให้นายทะเบียนบันทึกถ้อยคำผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวไว้เป็นหลักฐานพร้อมจัดเก็บค่าธรรมเนียมเครื่องหมายการแสดงการใช้รถ และออกเครื่องหมายแสดงการใช้รถให้ใหม่

ข้อ ๑๔ รถที่ออกนอกราชาอาณาจักรไปแล้ว ให้ถือว่าการอนุญาตใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถเป็นอันสิ้นสุดลง

ข้อ ๑๕ ผู้ได้รับอนุญาตที่ไม่ได้นำรถมาใช้ในราชอาณาจักรตามที่ได้รับอนุญาตไม่สามารถขอคืนค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้ใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถได้

ข้อ ๑๖ ในกรณีมีเหตุผลความจำเป็นกรมการขนส่งทางบกอาจยกเว้นให้รถตามประกาศนี้ไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใด หรืออาจอนุญาตให้รถที่มีได้กำหนดไว้ในประกาศนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้

การขอยกเว้นหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขและการขออนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้ยื่นต่อกรมการขนส่งทางบล่วงหน้าเป็นเวลา ไม่น้อยกว่า ๓๐ วันทำการ ในการพิจารณาของกรมการขนส่งทางบกจะกำหนดให้ผู้ยื่นขอปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใด หรือจะกำหนดเงื่อนไขอื่นให้ต้องปฏิบัติตามก็ได้ ทั้งนี้ ให้นำความในข้อ ๕ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

สนธิ พรหมวงษ์

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว : ภาคผนวก ข

แบบเครื่องหมายแสดงการใช้รถ

เลขที่อนุญาต / /

เครื่องหมายแสดงการใช้รถ
Temporary Permit

วันที่ / / - / /
Valid from Valid through

รถประเทศ
Vehicle of country

XXX-XXXXXX

(หมายเลขทะเบียนรถต่างประเทศที่ได้รับอนุญาต)

.....
(จังหวัด/มณฑลของรถต่างประเทศที่ได้รับอนุญาต)

๒๐๙๗ มิลลิเมตร

• เจ้าของรถ/ผู้ขอ (Owner/Applicant)
ลักษณะ (Body type) ยี่ห้อรถ (Make)
แบบ (Model) สี (Colour)
ที่นั่ง (Seats) เลขตัวรถ (VIN)
เลขเครื่องยนต์ (Engine No.) ความจุกระบอกสูบ (cc.)
น้ำหนักรถ (Weight) กก. (kg.) น้ำหนักบรรทุก (Gross weight) กก. (kg.)
• ด้านพรมแดนขาเข้า (Border of entry)
• ด้านพรมแดนขาออก (Border of exit)
ท้องที่ใช้รถ (Province)
• ผู้ขับรถ (Driver)
1. Passport No.
2. Passport No.
• ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว (Name of travel agency)
ใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวเลขที่ (License No.)

.....
นายทะเบียนจังหวัด
(Registrar)

๒๑๐ มิลลิเมตร



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ชั้น 6 อาคารประชาธิปไตย – ราไพพรรณี ถนนพญาไท
แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐
โทรศัพท์ ๐๒ ๒๑๘ – ๗๔๔๘, โทรสาร ๐๒ ๒๑๘ – ๗๔๔๖
Website : <http://www.tri.chula.ac.th>