ผลกระทบจากการสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทย (R3A) ต่อการค้าชายแดนและการลงทุนในภาคเหนือตอนบนของไทยและ สปป. ลาว[1]

วีนัส ฤาชัย[2]
กันต์สินี กันทะวงศ์วาร[3]
ชนิตา พันธุ์มณี[4]
ธัญวดี สุจริตธรรม[5]
บุญตา หลวงวิชา[6]

บทคัดย่อ

การก่อสร้างเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจีน (ตอนใต้) ผ่านภาคเหนือของ ส.ป.ป. ลาว มายังประเทศไทยเป็นการสร้างร่วมกันระหว่างรัฐบาล 3ประเทศ คือ สปป. ลาว สป. จีน และประเทศไทย เมื่อเส้นทางนี้แล้วเสร็จการขนส่งสินค้าทั้งขาขึ้นและขาล่องจากทางภาคใต้ของจีน (ตอนใต้) ผ่านภาคเหนือของ ส.ป.ป.ลาว มายังประเทศไทยซึ่งแต่เดิมใช้ทางเรือตามลำน้ำโขงเป็นหลักและใช้การได้ดีในกรณีปริมาณน้ำมีมากก็จะมีทางให้เลือกเพิ่มขึ้นวัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ (1) เพื่อศึกษาถึงยุทธศาสตร์ของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐและเอกชนในจังหวัดเชียงราย น่าน และพะเยา โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ที่ติดต่อกับชายแดนลาวต่อการสร้างทางจากจีนตอนใต้ (เส้นทาง R3A) รวมถึงยุทธศาสตร์ของ ส.ป.ป.ลาว (2) เพื่อศึกษาถึงความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐและเอกชน ในจังหวัดเชียงราย น่าน พะเยาและภาคเหนือของ ส.ป.ป.ลาว และ (3) เพื่อศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อการค้าและการลงทุนในจังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และ ภาคเหนือของ ส.ป.ป.ลาว เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้กระทำขณะที่เส้นทาง R3A อยู่ระหว่างการก่อสร้างดังนั้นการศึกษาถึงผลกระทบของการสร้างเส้นทาง R3A จึงกระทำโดยการสำรวจเอกสารและสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (โดยไม่มีแบบสอบถาม)

ผลการศึกษาพบว่าขณะที่ทางด้านประเทศไทยนั้นมียุทธศาสตร์เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการจัดระเบียบการใช้ที่ดินและการจัดวางผังเมืองทางด้าน สปป.ลาว มียุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาเขตภาคเหนือให้กลายเป็นศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรมการค้า และการลงทุนเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในภาคเหนือมากขึ้นส่วนความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามยุทธศาตร์นั้น

---

[1] การศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่องผลกระทบจากการสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทย (R3A) ต่อการค้าชายแดนและการลงทุนในภาคเหนือตอนบนของไทยและ สปป.ลาว

[2] รองศาสตราจารย์ ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[3] อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[4] อาจารย์ประจำภาควิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่โจ้

[5] นักวิจัย คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[6] เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

พบว่าถนนหนทางในส่วนของฝั่งไทยนั้นเส้นทางค่อนข้างสมบูรณ์แล้วส่วนการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่2 ส่วนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและการสร้างสะพานเชื่อมต่อกับเส้นทาง R3A จากลาวผ่านมาไทยนั้นยังอยู่ในช่วงการศึกษา สำรวจและออกแบบ

ในส่วนความก้าวหน้าของการดำเนินการตามยุทธศาตร์ของ สปป.ลาว พบว่า สปป.ลาว ได้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นโดยเฉพาะด้านคมนาคมขนส่งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อเส้นทาง R3A ใช้งานได้แล้วนั้นทางด้านการค้าผู้ส่งออกไทยมีทางเลือกมากขึ้นในการขนส่งสินค้าไปขายยังตอนใต้ของประเทศจีนและผลกระทบทางด้านการลงทุนนั้นเป็นการสร้างฐานการผลิตใหม่

การลงทุนในที่ดินเพื่อการท่องเที่ยว ทางด้านโกดังเก็บสินค้าส่วนผลกระทบทางด้าน สสป.ลาว ทางด้านการค้าคาดว่าส่วนใหญ่จะมีพ่อค้าชาวจีนเข้ามาทำการค้าและนำสินค้าจากจีนมาจำหน่ายมากขึ้นและคาดว่านักลงทุนทั้งภายในและภายนอกมาลงทุนมากขึ้นทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ทางด้านการลงทุน

Abstract

Construction of the R3A highway connecting the Southern part of China and Thailand and passing through Northern Lao People's Democratic Republic (PDR) is a joint development project of the governments of the three countries. Once the highway is completed, this North-South corridor will be an alternative means and route to the existing principal mode of shipping goods between trading partners using Maekong River which is quite efficient at high water level. This study's objectives are (1) to examine the strategies designed by governments and private agencies in Chiang Rai, Nan, and Phayao Provinces particularly those located in the Thai-Lao border area as well as the strategies of the Lao PDR counterparts to deal with or take advantage of this infrastructural development; (2) to monitor the progress of the highway construction and other developments; and (3) to study the likely impact of the R3A highway on the trade and investment of the border areas in Chiang Rai, Nan, and Phayao as well as Northern Lao PDR. This study was conducted when the R3A was still under construction; therefore, the impact study had to rely on documentary surveys and interviews with pertinent officers or individuals (without questionnaires). The study found that the Thai side had strategies oriented toward further infrastructural development, land use, and city planning while the Lao PDR side intended to develop its northern region into industrial, commercial, and investment hubs as well as to encourage greater domestic and international investment activities in this region. Investigation on the development progress found that the highway construction in the Thai portion was nearly completed while the building of the second Chiang Saen port, the Industrial Estate and the bridge linking Thai-Lao R3A remained in the study, survey, and planning stages. The Lao PDR appeared to be starting the development of necessary infrastructure to facilitate communication and transportation. The impact study indicates that once the R3A is completed and in service Thai exporters will have more alternatives for

shipping their goods to Southern China; and there will be new investment projects in manufacturing, in land for tourism purpose, and in storage/cargo facilities.

Lao PDR is likely to see more Chinese traders bringing greater amounts of goods to sell in the country; it also expects to see more investors both local and foreign invest more in Laos' agricultural and industrial sectors.

1. บทนำ

การค้าชายแดนทางภาคเหนือของประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง มีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน (ตอนใต้) ในอดีตการค้าระหว่างไทยกับจีนนั้นใช้การคมนาคมทางเรือเป็นหลัก โดยใช้เส้นทางลำน้ำโขง ในการขนส่งสินค้า ส่วนไทยกับ สปป.ลาวนั้น การค้าชายแดนใช้เส้นทางการคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ แต่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมต่อระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้เข้ามาให้การช่วยเหลือและสนับสนุน ด้วยเหตุนี้กลุ่มประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เริ่มมีการวางแผนนโยบาย และสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

การก่อสร้างเส้นทาง R3A ร่วมกันระหว่างรัฐบาล 3 ประเทศ คือ สปป. ลาว สป. จีน และประเทศไทย ให้เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจีน (ตอนใต้) ผ่านภาคเหนือของ สปป.ลาว มายังประเทศไทย โดยได้เริ่มก่อสร้าง เมื่อปี พ.ศ. 2547 และคาดว่าจะสามารถเปิดใช้ได้ในปี พ.ศ. 2550 โดยระยะทางทั้งโครงการประมาณ 1,200 กม. การสร้างเส้นทาง R3A นี้เมื่อแล้วเสร็จ อาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทย และ สปป.ลาว โดยเฉพาะในด้านการค้าและการลงทุนเนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางด้านการค้าค่อนข้างสูง และถือว่าเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงยุทธศาสตร์ของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐและเอกชน ในจังหวัดเชียงราย น่าน และพะเยา โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ที่ติดต่อกับชายแดนลาว ต่อการสร้างทางจากจีนตอนใต้ (เส้นทางR3A) รวมถึงยุทธศาสตร์ของ สปป.ลาว
2. เพื่อทราบถึงความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐและเอกชน ในจังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และภาคเหนือของ สปป.ลาว
3. เพื่อทราบผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ต่อการค้าและการลงทุนในจังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และ ภาคเหนือของ สปป.ลาว

3. วิธีการศึกษา

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้กระทำขณะที่เส้นทาง R3A อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2550) ดังนั้นการศึกษาถึงผลกระทบของการสร้างเส้นทาง R3A จึงกระทำโดยการสำรวจเอกสารและสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (โดยไม่มีแบบสอบถาม) เกี่ยวกับวิสัยทัศน์และพันธกิจที่จะต้องเตรียมพร้อม ซึ่งประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์ การจัดการ และผลงานที่ผ่านมา

4. ผลการศึกษา

4.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาและความก้าวหน้าของการดำเนินงาน

4.1.1. ด้านชายแดนไทย

4.1.1.1 ด้านจังหวัดเชียงราย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแผนสนับสนุน ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงของ โดยกรอบการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ในระยะสั้นจะเป็นการจัดวางผังเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันได้แก่ การจัดระบบการบริการแบบ One Stop Services ของท่าเทียบเรือต่างๆ การสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 การสร้างถนนเชื่อมโยงเมืองชายแดนทั้ง 3 เมืองเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายและภาคเหนือตอนบน และการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม สำหรับกรอบการพัฒนาในระยะยาวนั้น จะเน้นไปทางด้านการพัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน โดยทางบกนั้นได้มีการพัฒนา 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง R3A (เชียงของ - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น - คุนหมิง) และเส้นทาง R3B (แม่สาย - ท่าขี้เหล็ก - เชียงตุง - เชียงรุ้ง) นอกจากนี้ยังได้มีการศึกษาและกำหนดแนวทางเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากเชียงรายไปยังจีนอีกด้วย

ความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์จังหวัดเชียงราย พบว่า การพัฒนาเส้นทาง R3A ที่เชื่อมโยงจากไทยผ่านลาวไปยังจีนนั้น ถนนในส่วนของฝั่งไทย ซึ่งดำเนินการโดยกรมทางหลวง เส้นทางค่อนข้างสมบูรณ์แล้ว คงเหลือเฉพาะในส่วนของฝั่ง สปป. ลาว ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ สำหรับเส้นทาง R3B ที่เชื่อมโยงจากไทยผ่านพม่ามายังจีนนั้น สามารถเดินทางได้แล้วในปัจจุบัน แต่การใช้เส้นทางนี้ยังมีปัญหาทางด้านภาษีที่ไม่สามารถควบคุมได้ ในส่วนของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมนั้นได้ดำเนินการจนได้ข้อยุติในการหาพื้นที่ที่เหมาะสมแล้ว โดยเห็นชอบพื้นที่ในตำบลศรีดอนไชย และตำบลสถาน อำเภอเชียงของ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สอดคล้องกับการแบ่งเขตการใช้ที่ดินของกรมโยธาธิการและผังเมือง อีกทั้งยังไม่ขัดแย้งกับพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ปัจจุบันได้ทำการก่อสร้างด่านชั่วคราวเสร็จแล้ว และได้จัดเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างด่านชายแดนเต็มรูปแบบ ส่วนความก้าวหน้าในการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 และการสร้างเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย อยู่ในช่วงการศึกษาสำรวจ ออกแบบ และการดำเนินการยื่นของบประมาณก่อสร้าง

4.1.1.2 ด้านจังหวัดน่าน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน อำเภอเฉลิมพระเกียรติ (จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น) จังหวัดน่าน ได้มีการพัฒนาทางด้านกายภาพของเมือง และโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางห้วยโก๋น / เมืองเงิน - ปากแบ่ง สปป.ลาว ระยะทาง 50 กิโลเมตร การปรับปรุงโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงโครงข่ายหลัก การปรับปรุงพัฒนาตลาดห้วยโก๋น และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการค้าและการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกัน นอกจากนี้ยังมีการจัดระเบียบการใช้ที่ดินและผังเมือง โดยจัดทำผัง Zoning เขตการค้าชายแดนห้วยโก๋น รวมถึงการสร้างนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประตูการค้าภาคเหนือ กับประเทศเพื่อนบ้าน

ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดน่าน พบว่าองค์การบริหารส่วนจังหวัดน่าน ได้มีการจัดสรรงบประมาณตั้งแต่ปี 2545 ในการพัฒนาตลาดการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและเป็นการจัดระบบการวางผังที่เหมาะสม ให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวชม จับจ่ายซื้อสินค้า องค์การบริหารส่วนจังหวัดน่านจึงได้ดำเนินการพัฒนาปรับปรุงสภาพของตลาดการค้าให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยการก่อสร้างอาคารตลาดการค้าแบบถาวร มีการก่อสร้างด่านซุ้มประตูเป็นอาคารคอนกรีตทรงไทย อาคารประชาสัมพันธ์ อาคารจำหน่ายสินค้าและของที่ระลึก ศาลาขายของทั่วไป อาคารห้องน้ำสาธารณะ ตลอดจนงานปรับปรุงภูมิทัศน์และลานจอดรถ ซึ่งโครงการได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม จากการที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดน่านได้ประสานข้อมูลกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ ตลอดจนหน่วยงานท้องถิ่น และพ่อค้าแม่ค้าที่ประกอบธุรกิจต่างๆ ในบริเวณดังกล่าว พบว่ายังคงมีความต้องการที่จะให้มีการเพิ่มเติมพื้นที่การค้าให้มากขึ้น เนื่องจากการดำเนินงานของโครงการที่ผ่านมาไม่สามารถรองรับธุรกิจที่กำลังขยายตัว ไม่เพียงพอต่อความต้องการของพ่อค้าแม่ค้าทั้งของฝั่งประเทศไทย และพ่อค้าแม่ค้าที่มาจากฝั่งประเทศลาว ด้วยเหตุนี้องค์การบริหารส่วนจังหวัดน่านจึงได้จัดทำโครงการเพื่อพัฒนาตลาดการค้าชายแดนห้วยโก๋นในระยะที่ 2 ขึ้น โดยการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มเติมพื้นที่การค้า ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น งานขยายเขตไฟฟ้าแรงสูง/แรงต่ำ พร้อมทั้งติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายในพื้นที่โครงการ งานก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก พร้อมทางเท้าภายในโครงการ งานก่อสร้างอาคารป้อมยามรักษาความปลอดภัย อาคารที่พักตำรวจ อาคารสำนักงานโครงการ อาคารศูนย์แสดงสินค้า อาคารศูนย์บริการนักท่องเที่ยว สถานีขนส่ง/โดยสารและพื้นที่บริการจอดรถ งานก่อสร้างอาคารจำหน่ายสินค้า และห้องน้ำสาธารณะเพิ่มเติม โดยได้บรรจุรายละเอียดกิจกรรมในส่วนที่เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนเข้าไปด้วย คือ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวบริเวณแหล่งท่องเที่ยวฐานปฏิบัติการห้วยโก๋นเก่า ซึ่งเป็นสถานที่ประวัติศาสตร์อีกหน้าหนึ่งทางการเมืองของชาติไทย สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับการค้า การลงทุนได้อย่างลงตัว ซึ่งปัจจุบันโครงการในภาพรวมทั้งหมด แล้วเสร็จประมาณร้อยละ 45 - 50

4.1.1.3 ด้านจังหวัดพะเยา

ยุทธศาสตร์จังหวัดพะเยา ด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน แผนงานด้านการค้าและการลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ มีเป้าหมายที่จะให้จังหวัดพะเยาเป็นประตูของการท่องเที่ยวและการค้า สู่ สปป.ลาว จีนตอนใต้ และเวียดนามตอนเหนือ โดยอาศัยเส้นทางรถยนต์ จากจุดผ่อนปรนบ้านฮวก กิ่งอำเภอภูซาง ซึ่งจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรในอนาคตและเส้นทางอากาศ โดยการปรับปรุงสนามบินทหารอำเภอเชียงคำ ซึ่งอยู่ห่างจากกิ่งอำเภอภูซางเพียงประมาณ 30 กิโลเมตร ให้เป็นสนามบินเพื่อการพาณิชย์

ในปัจจุบัน ทางจังหวัดพะเยาได้มีโครงการเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์ที่วางไว้ คือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน บริเวณชุมชนชายแดนจุดผ่อนปรน บ้านฮวก ตำบลภูซาง กิ่งอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา และจากโครงการดังกล่าว ทำให้มีโครงการต่อเนื่อง อาทิเช่น โครงการปรับปรุงสนามบินทหารอำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เป็นสนามบินพาณิชย์ โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจากด่านบ้านฮวก กิ่งอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา ไปยังเมืองคอบ และปากคอบ สปป.ลาว ซึ่งจะเป็นเส้นทางท่องเที่ยวไปสู่เมืองหลวงพระบาง รวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังเมืองเชียงรุ่ง ประเทศจีนตอนใต้ และเมืองเดียนเบียนฟูประเทศเวียดนาม (ทางแม่น้ำโขง)

4.1.2 ด้าน สปป. ลาว

ในส่วนของยุทธศาสตร์การพัฒนาของ สปป.ลาว รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเป็นหลัก โดยได้มีการเปิดเสรีการค้าชายแดน จึงได้มียุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาเขตภาคเหนือให้กลายเป็นศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน เพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนอยู่ภาคเหนือมากขึ้น สำหรับยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมการลงทุน รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนของต่างประเทศ เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนใน สปป. ลาว โดยเฉพาะนักลงทุนที่มีความสนใจที่จะมาลงทุนด้านการเกษตร โดยรัฐบาลได้มีนโยบายพิเศษ คือ ให้จ่ายค่าเช่าที่ดินในราคาต่ำและยกเว้นภาษีส่งออก 3 ปี สำหรับพื้นที่ที่อยู่ห่างไกล รัฐบาลมีนโยบายไม่ให้เสียค่าเช่าที่ดินและยกเว้นภาษีส่งออกเป็นเวลา 5 - 7 ปี และมีนโยบายให้สามารถนำเข้าเครื่องจักรเพื่อมาดำเนินธุรกิจได้โดยไม่เสียภาษี สำหรับนักลงทุนที่มีความสนใจที่จะลงทุนในด้านอื่นๆ เช่น ด้านการค้า การบริการ เหมืองแร่ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว รัฐบาลได้มีระเบียบกฎหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนอย่างชัดเจน และอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ เพื่อออกใบอนุญาตให้แก่นักลงทุนตามเวลาอันควร สำหรับนักลงทุนภายในประเทศรัฐบาลได้ส่งเสริมให้ภาคเอกชนภายในประเทศหันมาลงทุนทางด้านการผลิตให้มากขึ้น โดยเริ่มจากระดับครัวเรือน เพื่อตอบสนองตลาดภายในและพัฒนาเป็นสินค้าส่งออกในอนาคต นอกจากนี้รัฐบาลยังได้เปิดโอกาสให้แก่คนลาวที่พำนักอาศัยอยู่ต่างประเทศสามารถเข้ามาลงทุนใน สปป.ลาว ได้โดยตรง และปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ เช่นเดียวกับคนลาวที่อาศัยอยู่ภายในประเทศ

ความก้าวหน้าของยุทธศาสตร์การพัฒนาของ สปป.ลาว นั้น รัฐบาล สปป. ลาว ได้มีนโยบายสนับสนุนให้เกษตรกรผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะสินค้าที่ประเทศเพื่อนบ้านมีความต้องการ สำหรับในเขตภาคเหนือรัฐบาลได้มีการส่งเสริมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดการขยายตัว และพัฒนาให้เป็นเขตการค้าชายแดนครบวงจร สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางบริการทางผ่านในแถบภูมิภาค รัฐบาล สปป.ลาว ได้ตัดสินใจลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นโดยเฉพาะด้านคมนาคมขนส่ง โดยได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง R3A (บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - ชายแดนจีน) เมื่อเดือนกรกฎาคม 2547 มีความยาวประมาณ 227 กิโลเมตร เนื่องจากรัฐบาล สปป. ลาว ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่ดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง R3A จึงได้ขอความช่วยเหลือทางด้านงบประมาณและเทคนิคการก่อสร้างจาก สป. จีน และประเทศไทย ด้วยเหตุนี้ เส้นทาง R3A จึงเป็นเส้นทางที่มีดำเนินการก่อสร้างร่วมกันระหว่างรัฐบาล 3 ประเทศ คือ สปป. ลาว สป. จีน และประเทศไทย และการก่อสร้างทาง R3A โดยเส้นทางนี้ได้ถูกแบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 จากชายแดน สป. จีน ถึงกิโลเมตรที่ 15 ของแขวง หลวงน้ำทา ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัทขัวทางจำกัดแขวง ยูนนาน จาก ส.ป จีน ที่มีความยาวประมาณ 67 กิโลเมตร ซึ่งเป็นทุนการช่วยเหลือของรัฐบาล สป. จีน ทั้งหมด ช่วงนี้ได้ริเริ่มลงมือก่อสร้างเมื่อวันที่ 29 เดือน กรกฎาคม ปี 2547 มาถึงปัจจุบัน การก่อสร้างได้สำเร็จแล้ว นอกจากการก่อสร้างทางสายหลัก (เส้นทาง R3A) รัฐบาล สป. จีน ยังได้ช่วยปรับปรุงและก่อสร้างถนนเข้าตัวเมือง หลวงน้ำทา ที่มีความยาว 18.5 กิโลเมตรอีกด้วย สำหรับช่วงที่ 2 จากกิโลเมตรที่ 16 ของแขวงหลวงน้ำทา ถึงกิโลเมตรที่ 85 ของแขวงบ่อแก้ว ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัทเนาวรัตน์ก่อสร้างขัวทาง จำกัด จากประเทศไทย ช่วงนี้มีความยาวประมาณ 76 กิโลเมตร ซึ่งรัฐบาล สปป.ลาว ได้กู้ยืมจากธนาคารพัฒนาเอเซีย (ADB) และได้ดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 4 เดือน พฤษภาคม

ปี 2547 ซึ่งมีระยะเวลาในการก่อสร้าง 34 เดือน มาถึงปัจจุบันการก่อสร้างได้สำเร็จแล้วประมาณร้อยละ 75 และคาดว่าจะสร้างเสร็จในต้นปี 2551 และช่วงที่ 3 จากกิโลเมตรที่ 84 ของแขวงบ่อแก้ว ถึงตัวเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ชายแดนไทย) เป็นการก่อสร้างร่วมกัน 2 บริษัท ระหว่างบริษัทน้ำทากลจักร ของ ส.ป.ป. ลาว และบริษัทแพร่ดำรงฤทธิ์จากประเทศไทย โดยมีความยาวประมาณ 84 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยทั้งหมด มาถึงปัจจุบันการก่อสร้างได้สำเร็จแล้วประมาณร้อยละ 60 และคาดว่าจะสร้างเสร็จในปลายปี 2551

4.2 ผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุนจากการสร้างเส้นทาง R3A ต่อประเทศไทยและ สปป. ลาว

4.2.1 ด้านชายแดนไทย

จากยุทธศาสตร์ของทั้ง 3 จังหวัดที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยได้ส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายแดนให้มีการขยายตัว ซึ่งส่วนใหญ่จะเน้นไปในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (เส้นทาง R3A) แต่อย่างไรก็ตาม การสร้างเส้นทาง R3A ย่อมส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ กล่าวคือ

4.2.1.1 ผลกระทบทางด้านการค้า

การสร้างเส้นทาง R3A นั้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - จีน เนื่องจากเส้นทาง R3B ที่ต้องผ่านประเทศพม่านั้น ประสบกับปัญหาชนกลุ่มน้อยและปัญหาความไม่ชัดเจนในเรื่องค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทาง นอกจากการขนส่งทางบกที่กล่าวมาแล้วข้างต้น การขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงนั้น เรือที่ใช้บรรทุกเป็นเรือสินค้าจาก สป.จีน และ สปป.ลาว ทำให้ ผู้ส่งออกของไทยเสียเปรียบ สป.จีน เพราะต้องเสียค่าระวางทั้งขาขึ้นและขาล่อง อีกทั้งการส่งสินค้าทางเรือจากไทยไปยังจีนเป็นการทวนกระแสน้ำ ทำให้ต้องใช้เวลาถึง 2 วัน จึงส่งผลกระทบต่อสินค้าสดบางประเภทที่เน่าเสียง่าย ดังนั้น เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทาง R3A ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งทางบก ผู้ส่งออกไทยมีทางเลือกมากขึ้นโดยอาจเปลี่ยนไปใช้เส้นทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาและข้อเสียเปรียบที่เกิดขึ้นได้ นอกจากนี้ การสร้างเส้นทาง R3A ยังมีส่วนช่วยให้เกิดการขยายตัวทางการค้า เพราะการขนส่งสินค้ามีความสะดวก และมีทางเลือกที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การคมนาคมที่สะดวกขึ้นทำให้เกิดการการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นด้วยเช่นกัน ส่งผลให้ประเทศไทยต้องสูญเสียตลาดการค้าที่สำคัญได้ในอนาคต อีกทั้งยังมีการลักลอบนำเข้าสินค้าที่ผิดกฎหมายได้หลายทางมากขึ้น

4.2.1.2 ผลกระทบทางด้านการลงทุน

สำหรับผลกระทบทางด้านการลงทุนนั้น การสร้างทาง R3A ประกอบกับการวางแผนจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงราย ส่งผลให้นักลงทุนจากจีนมีความสนใจมาลงทุนในไทยมากขึ้น เพราะประเทศไทยมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการมากกว่าเมื่อเทียบกับ สปป.ลาว เป็นการสร้างฐานการผลิตใหม่ และเป็นการระบายสินค้าของนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนั้น การสร้างเส้นทาง R3A ยังจูงใจให้เกิดการลงทุนในที่ดินเพื่อการท่องเที่ยว การลงทุนทางด้านโกดังการเก็บสินค้า การลงทุนทางด้านวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างมากยิ่งขึ้น ส่งผลต่อขนาดธุรกิจของผู้ประกอบการในท้องถิ่น จากเดิมที่มีกิจการค้าขายขนาดเล็ก ปรับเปลี่ยนมาเป็นการค้าขายที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

นอกจากผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุนแล้ว การสร้างเส้นทาง R3A ยังส่งผลกระทบต่อการสร้างงาน ส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน และ นำมาซึ่งแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้านอพยพเข้ามา ทั้งถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย เกิดการแย่งชิงแรงงานของคนท้องถิ่น รวมทั้งปัญหาการค้ามนุษย์ด้วย

4.2.2 ด้าน สปป. ลาว

จากข้อได้เปรียบทางด้านที่ตั้งภูมิประเทศ และยุทธศาสตร์ของรัฐบาลในการพัฒนาภาคเหนือให้กลายเป็นศูนย์กลางบริการทางผ่าน ศูนย์กลางอุตสาหกรรม และศูนย์กลางทางด้านการค้าในอนุภูมิภาค รวมทั้งมีนโยบายส่งเสริมและขยายการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น ซึ่งในปัจจุบันได้ทำการก่อสร้างทาง R3A เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง ไทย-ลาว-จีนตอนใต้ ถึงแม้ว่า การก่อสร้างทาง R3A จะมีความสะดวกทางด้านการขนส่ง และช่วยผลักดันให้การค้าการลงทุนมีการขยายตัว แต่ก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบที่จะตามมากล่าวคือ

4.2.2.1 ผลกระทบทางด้านการค้า

ผลจากการสร้างเส้นทาง R3A ที่มีต่อการค้า พบว่า การค้าชายแดนระหว่างประเทศได้มีการขยายตัว โดยจะเห็นได้จากมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้า ระหว่าง สปป. ลาว สป. จีน และประเทศไทย มีมูลค่าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี รวมทั้งการนำเข้าสินค้าเพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่ 3 ก็มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เช่นกัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ถ้าการก่อสร้างทางสำเร็จ คาดว่าจะมีประชาชนจำนวนมากที่จะโยกย้ายมาตั้งบ้านเรือนตามเส้นทาง เพื่อดำเนินธุรกิจการค้าและบริการ หรือประกอบอาชีพต่างๆ เป็นการผลักดันให้ประชาชนเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อพอเพียงภายในครัวเรือนมาเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น เพราะการขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงตลาดได้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างเส้นทาง R3A ได้ทำให้พ่อค้าชาวจีนเข้ามาทำการค้าอยู่เขตภาคเหนือและนำสินค้าจีนเข้ามาจำหน่ายมากขึ้น ซึ่งได้ทำให้การขายสินค้าของไทยมีปริมาณลดลงสิ่งเหล่านี้ได้เกิดผลกระทบต่อพ่อค้าชาวลาวเป็นอย่างมาก เพราะสินค้าส่วนใหญ่ที่พ่อค้าชาวลาวทำการค้าขายอยู่เป็นสินค้าที่มาจากประเทศไทย ทำให้พ่อค้าจำนวนหนึ่งไม่สามารถดำเนินการค้าต่อไปได้ อีกทั้งการสร้างเส้นทางยังนำมาซึ่งการลักลอบนำเข้าสินค้าหนีภาษี เนื่องจากระบบการคุ้มครองของภาครัฐยังไม่รัดกุม ทำให้การจัดเก็บภาษีมีปัญหา ประกรอบกับพ่อค้าชาวจีนส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีระเบียบ ทำให้การจัดระบบการค้ามีความยุ่งยาก

4.2.2.2 ผลกระทบทางด้านการลงทุน

สำหรับผลกระทบทางด้านการลงทุนนั้น การก่อสร้างเส้นทาง R3A เป็นการดึงดูดให้นักลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศมาลงทุนมากขึ้น ทั้งในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม ส่งผลให้ภาครัฐสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น ประชาชนมีงานทำ และได้รับประโยชน์จากการให้เช่าที่ดิน สามารถประกอบอาชีพทางด้านการค้าและการบริการได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การเข้ามาลงทุนในภาคการเกษตร โดยเฉพาะการลงทุนจาก ส.ป จีน ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรของลาวมีราคาตกต่ำ การส่งออกผลผลิตทางด้านการเกษตรของลาวมีปริมาณลดน้อยลง เกษตรกรมีรายได้น้อยลง และมีความยากจนมากขึ้น เกษตรกรต้องเปลี่ยนอาชีพจากการทำการเกษตรไปเป็นลูกจ้างให้กับนักลงทุนชาวจีน นอกจากนี้ การลงทุนในภาคการเกษตรที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลให้ดินมีความเสื่อมโทรมเนื่องมาจากการใช้สารเคมีที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมที่สูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน โดยการเพิ่มขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ อาจก่อให้เกิดมลพิษทั้งทางน้ำและทางอากาศตามมาได้

จะเห็นได้ว่า การสร้างเส้นทาง R3A เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างประเทศและสนับสนุนการค้าชายแดนและการลงทุน อาจก่อให้เกิดประโยชน์และเป็นการผลักดันให้เศรษฐกิจของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องมีการขยายตัว แต่ในขณะเดียวกัน ก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบได้เช่นกัน ดังนั้น รัฐบาลของไทย สปป.ลาว และ สป.จีน ควรสร้างระบบคุ้มครองและระบบการป้องกันที่ดี โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงต่อกับประเทศชาติได้

5. สรุป

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทย (R3A) กำลังดำเนินอยู่คือยังไม่เสร็จสิ้นสมบูรณ์และยังใช้งานไม่ได้ ประกอบกับการสร้างสะพานเชื่อมฝั่งห้วยทรายของ สปป. ลาว มายัง อำเภอเชียงของ ของไทยยังไม่มีการก่อสร้าง ดังนั้นการวิจัยผลกระทบของการสร้างทางหลวงฯ R3A ต่อการค้าชายแดนและการลงทุนในภาคเหนือตอนบนของไทยและ ส.ป.ป.ลาว การศึกษาครั้งนี้เครื่องมือที่ใช้เป็นการสัมภาษณ์ การสำรวจและศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก ถึงกลยุทธในการตั้งรับ (วิสัยทัศน์) การดำเนินงานและการคาดการณ์ที่จะส่งผลกระทบจากการสร้างทาง R3A ที่คาดว่าจะส่งผลต่อการค้าและการลงทุนในพื้นที่ๆทำการศึกษาเท่านั้น สำหรับผลกระทบด้านอื่นๆ เช่น ด้านวัฒนธรรม สังคม สิ่งแวดล้อมไม่ได้ทำการศึกษาและเช่นเดียวกับการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการและ ประชาชนกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่ ที่ทำการศึกษา ยิ่งกว่านั้นการศึกษาครั้งนี้ขาดความสมบูรณ์บางเรื่องเช่น การคาดการณ์ว่าเมื่อเส้นทางนี้สร้างเสร็จและเปิดใช้แล้วนั้นพ่อค้าหรือนักลงทุนชาวไทย ลาวหรือจีนใครจะได้รับโอกาส/ประโยชน์ในทางธุรกิจมากน้อย

เอกสารอ้างอิง

ลีเบอ ลีปัวป่าว และคณะ. 2547. **บทบาท และผลกระทบด้านการค้าชายแดนของ สปป. ลาว การศึกษาด่านแดนสะหวัน แขวง สหวันนะเขตและด่านห้วยทราย/ต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว**. ม.ป.ท.

สถาบันค้นคว้าเศรษฐกิจแห่งชาติ. คณะกรรมแผนการและการร่วมมือ. 2545. **ยุทธศาสตร์การหันเปลี่ยนประเทศให้มีความเข็มแข็งทางด้านอุตสาหกรรม และเป็นศูนย์กลางบริการทางผ่าน ในอนุภูมิภาค**. ม.ป.ท.

สำนักงานจังหวัดเชียงราย. กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. 2548. "รายงานความก้าวหน้า การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดเชียงราย." ใน **การประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การเตรียมพร้อมด้านการค้า การลงทุน กับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (GMS).** เชียงราย: สำนักงานจังหวัดเชียงราย.

Development analysis network with funding from the Rockefeller Foundation. 2005. The Cross Border Economies of Cambodia, Laos, Thailand and Vietnam. n.p.