

**ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ต่อการ
พัฒนาการค้าและการขนส่งตามแนวชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบน
Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion (GMS) on Trade
and Transportation Along the Border in the Upper Northern Region**

ภาสินีส์ เหลืองวิเศษกุล¹ และ ธนัชพร ศิริรัตน์²

Pharsinee Luangvisethgul¹ and Thanutchaporn Sirirat²

¹ภาควิชาการจัดการธุรกิจเชิงนวัตกรรม วิทยาลัยนานาชาติ

²ภาควิชาภาษาและการสื่อสารเชิงสร้างสรรค์ วิทยาลัยนานาชาติ

¹Department of Innovative business management, International College

²Department of Languages and Creative Communication, International College

E-mail: pharsinee_lua@cmru.ac.th, thanutchaporn_sir@cmru.ac.th

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์บทความนี้คือ 1) ศึกษาและวิเคราะห์ถึงบทบาทของความ
ร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และระเบียบเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค
แม่น้ำโขง 2) ผลกระทบจากความร่วมมือในระดับภูมิภาคแม่น้ำโขงต่อระบบ
เศรษฐกิจในเขตภาคเหนือตอนบน โดยความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค
แม่น้ำโขง (GMS) เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างคือ จีนตอนใต้ กัมพูชา เมียนมา ลาว
เวียดนาม และไทย โดยมีธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและ
เงินทุน ทุกประเทศร่วมกันวางแผนและพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ โดยเริ่มพัฒนาระบบ
โครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก ก่อเกิดเป็น
ระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่มีเส้นทางสำคัญ 5 เส้นทางจากภายใต้แนว
ระเบียบเศรษฐกิจแนวใต้ แนวระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออกไปตะวันตก และ แนว
ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งบางเส้นทางก็ได้รับความนิยมจากประชาชนเพราะ
ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศสมาชิกมีความรวดเร็วและสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่ก็มี
บางเส้นทางที่ยังไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากยังมีข้อจำกัดด้านความปลอดภัยของ



ภายในประเทศนั้นๆ ส่วนการค้าตามเขตชายแดนภาคเหนือตอนบนเป็นการค้าขายระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีปัญหาและอุปสรรค เช่น ปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสินค้า ปัญหาเกี่ยวกับกฎระเบียบทางการค้า ส่วนลักษณะของการค้าต่างประเทศที่สำคัญในเขตภาคเหนือตอนบนคือการค้าผ่านด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่และนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือลำพูน และการค้าบริเวณชายแดน จากการค้นคว้าข้อมูลทางการค้าบริเวณชายแดนบริเวณชายแดนภาคเหนือตอนบนหลังเกิดความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง พบว่าการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านนั้นมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการเคลื่อนย้ายประชากรก็มีเพิ่มมากขึ้นดังจะเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนในปัจจุบันที่นิยมขับรถมาท่องเที่ยวประเทศไทยมากขึ้นเช่นกัน จากประโยชน์ต่างๆ ที่ไทยได้รับไทยควรผลักดันและส่งเสริมสินค้าจากเอกชนไทยในการเข้าสู่ตลาดใหญ่อย่างประเทศจีน และสนับสนุนให้จีนใช้ไทยเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าเข้าสู่ประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป

คำสำคัญ: ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง GMS เศรษฐกิจภาคเหนือตอนบน

Abstract

The purposes of this paper include 1) To study and analyses in the Greater Mekong Subregion (GMS) economic cooperation; 2) to present the impact of Greater Mekong Subregion (GMS) on economic cooperation, specifically in the Northern Thailand. The economic cooperation in the Greater Mekong Subregion is the cooperation framework between Southern China, Cambodia, Myanmar, Laos, Vietnam, and Thailand, with the financial and academic aids from the Bank of Development of Asia. The involving countries develop plans and strategies starting from the fundamental structure and transportation routes between the member countries. The result is the economic bridge in the GMS, consisting of 5 important routes; the Southern economic bridge, the East-to-Westward economic bridge, and the North-to-Southward economic bridge. Some routes gain attention from the



citizen in the member countries because they make the journey between countries quicker and more convenient. However, some routes do not gain as much attention due to the safety of each country. The trades in the Northern border of Thailand is the trades between Thailand and her neighboring countries which face some problems and obstacles, for example, the problem in transporting products, or the problem in the trade regulations. The natures of the important international trade in the Northern Thailand are the trade through the custom of Chiang Mai International Airport and the trade at the border. After the research on the trade at the border of the upper-Northern Thailand after the cooperation of the GMS, it is found that the trade between Thailand and her neighboring countries increases in quantity and value. The migration of the people between countries also increases, as seen from the number of Chinese tourists in Thailand who drive their own cars through this route. Regarding prospecting benefits, Thailand should push and support products from Thai private companies to China, and encourage China to make Thailand the centre of product dispersion to other countries in the Southeast Asia.

Keyword: Economic Cooperation, Greater Mekong Subregion, Economic, Upper Northern Region

บทนำ

กว่า 3 ทศวรรษที่โลกเปลี่ยนจากการสู้รบกันทางอาวุธมาเป็นการต่อสู้กันทางเศรษฐกิจ ทุกประเทศพยายามพัฒนาระบบเศรษฐกิจของตนให้มีความเข้มแข็งขึ้น แม้แต่ประเทศมหาอำนาจก็เปลี่ยนจากขั้วอำนาจทางทหารมาเป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง นอกจากจะพยายามฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจของตัวเองแล้ว หลายประเทศยังพยายามส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศให้ขยายตัวมากขึ้น (Taguchi, 2013, pp.175-176)

ในส่วนของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ละประเทศเคยมองว่าประเทศเพื่อนบ้านคือประเทศที่เป็นคู่แข่งทางการค้า เพราะต่างมีความต้องการที่จะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ทำให้เกิดการแข่งขันและไม่หันมาสร้างความ



ร่วมมือกัน แต่เมื่อเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ในปี พ.ศ. 2540 ทุกประเทศได้หันกลับมาทบทวนถึงบทบาทและร่วมมือกันสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค เช่น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement: AFTA) (Kim & Yen, 2011, pp.20–21) ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในตลาดโลก ผ่านการร่วมกันลดอัตราภาษีศุลกากรและข้อจำกัดทางการค้าอื่นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกการค้ำระหว่างกัน

นอกเหนือจากความร่วมมือระดับภูมิภาคแล้ว ยังมีความร่วมมือในระดับย่อยลงมาคือระดับอนุภูมิภาค โดยบทความวิชาการนี้ให้ความสนใจเป็นพิเศษกับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่มีสมาชิก 6 ประเทศคือ จีน(ตอนใต้) – กัมพูชา – เมียนมา – ลาว – เวียดนาม – ไทย (Asian Development Bank, n.d.)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงบทบาทของความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และระเบียบเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
2. เพื่อทราบถึงผลกระทบจากความร่วมมือในระดับภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงต่อระบบเศรษฐกิจในเขตภาคเหนือตอนบน

ที่มาและกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

แผนการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีองค์การสหประชาชาติได้มอบหมายให้ ESCAP (The United Nation Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) ดูแลและร่วมพัฒนากลุ่มประเทศในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและเงินกู้ผ่านธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank–ADB) โดยประเทศสมาชิกมาร่วมมือกันในการวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะที่ช่วยเหลือกันบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ (ด้านศุลกากร จังหวัดมุกดาหาร, ม.ป.ป.)



แสงจันทร์ มาน้อย (2558) กล่าวว่าในช่วงแรกจะเน้นการพัฒนาความเชื่อมโยงของระบบโครงสร้างพื้นฐานก่อน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การจ้างงาน การค้า การลงทุนและการให้บริการระหว่างกัน ในการทำงานนั้นแต่ละประเทศจะมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างกัน โดยในประเทศไทยก็มีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานที่เข้ามารับผิดชอบในการประสานงานระหว่างประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ

ภายใต้เขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) นั้นมีประชากรรวมกันไม่น้อยกว่า 330 ล้านคน (แสงจันทร์ มาน้อย, 2558) ถือเป็นตลาดที่มีความสำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และทุกประเทศล้วนเป็นตลาดที่เป็นคู่ค้าสำคัญของไทยในปัจจุบัน เมื่อเราพิจารณาด้านความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์แล้วจะพบว่าประเทศไทยตั้งอยู่ที่จุดศูนย์กลางของอนุภูมิภาค ทำให้เกิดความได้เปรียบทางด้านระบบการจัดการการขนส่งสินค้า ทรัพยากรธรรมชาติ แรงงาน รวมถึงการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิก

โดยกรอบการลงทุนของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้ความสำคัญใน 10 สาขา คือสาขาเกษตรกรรม สาขาพลังงาน สาขาสิ่งแวดล้อม สาขาททรัพยากรมนุษย์ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาคมนาคมขนส่ง สาขาท่องเที่ยว สาขาการค้า การลงทุนและสาขาอื่นๆ ทำให้ในช่วง 20 ปีที่เริ่มโครงการนี้มา การเจริญเติบโตของอนุภูมิภาคมีมากกว่า 8% เกิดโครงการลงทุนกว่า 55 โครงการ มีมูลค่ารวมกว่า 14 พันล้านเหรียญสหรัฐ ส่งผลให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของแต่ละประเทศสมาชิกเพิ่มขึ้นมากกว่า 3 เท่าตัวจากปีที่เริ่มต้น (Zhang, 2012)

แสงจันทร์ มาน้อย (2558) พบว่าปัจจุบันกรอบการลงทุนของอนุภูมิภาคมีกำหนดการดำเนินงานอยู่ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2565 โดยกรอบการลงทุนนี้ได้ผ่านความเห็นชอบจากการประชุมสุดยอดผู้นำแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงครั้งที่ 5 มีลักษณะสำคัญคือ



1) เน้นการพัฒนาที่หลากหลาย (Multi-sector) สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ และตอบสนองความต้องการของภาคเอกชน

2) ให้ความสำคัญของโครงการที่มีความสำคัญสูงเช่น สาขาคมนาคม การอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่ง การพัฒนาเมือง พลังงาน การเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดน สาขาท่องเที่ยว สาขาเกษตร และสาขาสิ่งแวดล้อม

3) วงเงินของกรอบการลงทุน ประกอบด้วยโครงการทั้งหมด 215 แผนงาน มูลค่ารวมกว่า 51,500 ล้านบาทหรือสหรัฐ

เครือข่ายและความเชื่อมโยงของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงหรือระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เพื่อให้การพัฒนาในอนุภูมิภาคเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ที่ได้วางไว้ รัฐบาลจากกลุ่มประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียได้แบ่งส่วนของเส้นทางคมนาคมในแนวพื้นที่เศรษฐกิจในลุ่มแม่น้ำโขง ออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (สำนักอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2558)

1) แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ เป็นเส้นทางเชื่อมภายในประเทศผ่าน ประเทศเมียนมา-ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม มี 2 เส้นทางที่สำคัญคือ

1.1) เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) หรือเส้นทาง R1 เริ่มที่ กรุงเทพมหานคร เข้าสู่กัมพูชาผ่านพระตะบอง ผ่านชายแดนเวียดนามที่ ด่านบาเวต และไปสิ้นสุดที่เมืองหวงเต่าหรือวังเทาที่เป็นเมืองท่าและเมืองตากอากาศริมทะเลของเวียดนาม โดยโครงการสำคัญที่เกิดขึ้นในเส้นทางนี้คือ สะพานเนียกเลียง (Neak Loeng) ที่อยู่ทางตอนใต้ของกัมพูชาเพื่อข้ามแม่น้ำโขง

1.2) เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) หรือเส้นทาง R10 เริ่มจากกรุงเทพมหานครวิ่งเข้าภาคตะวันออกของไทยแล้วเข้าสู่ประเทศกัมพูชาผ่านทางเกาะกง เข้าเวียดนาม แล้วไปสิ้นสุดสายที่เมืองนัมคาน (Nam Can) รวมระยะทางกว่า 900 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อธุรกิจเกษตร ประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมเบา ในส่วนของประเทศไทยนั้น จังหวัดในแถบภาคตะวันออกได้รับประโยชน์และโอกาสด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวหลัง



ที่เส้นทางนี้เปิดให้บริการ เช่น ผลไม้จังหวัดตราดสามารถส่งออกไปยังเวียดนามอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะที่เมืองฮาเตียน จังหวัดเกียนยาง ไม่ว่าจะเป็นลำไยมังคุด ทุเรียน เพราะผลไม้ไทยเป็นที่ต้องการของตลาดเวียดนาม ตัวแทนรับซื้อผลไม้ในเวียดนามต้องการซื้อผลไม้ไทยเพิ่มขึ้นจากวันละ 10 ตัน เป็นวันละ 40 ตัน (สำรวจเส้นทาง R10 "ตราด-เกียนยาง" เวียดนามสนซื้อกุ้งขาว-ผลไม้ไม่อื่น...!, 2556)

2) แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เส้นทาง R2 หรือ R9 ระยะทางประมาณ 1,500 กิโลเมตร โดยเส้นทางนี้มีระยะทางในประเทศไทยยาวที่สุดคือ 950 กิโลเมตร โดยเริ่มที่เมืองดานัง ประเทศเวียดนามตัดผ่านลาว ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (สะพานนาเซต-มุกดาหาร) ผ่านชายแดนไทยที่จังหวัดมุกดาหาร วิ่งตัดผ่านเพชรบูรณ์ พิษณุโลกและตาก เข้าสู่เมืองเมาะละหม่ง ประเทศเมียนมา หลังจากเปิดใช้เส้นทางนี้พบว่าเป็นเส้นทางที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกษตร การท่องเที่ยว เพราะเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย

3) เส้นทาง R3 หรือระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) จัดเป็นเส้นทางหลักของระเบียงเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำโขง โดยจะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จุดเริ่มต้นของเส้นทางเริ่มต้นที่เมืองคุนหมิง จุดสิ้นสุดของเส้นทางถูกแยกเป็นสองสายคือสิ้นสุดที่ประเทศไทยและที่ประเทศเวียดนาม

3.1) เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญเชื่อมโยงภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับไทย โดยมีความยาว 1,888 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางเริ่มตั้งแต่นครคุนหมิง วิ่งเข้าสู่ประเทศลาวที่เมืองบ่อหาน เข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ที่เมืองห้วยทราย ข้ามมาฝั่งไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 1,800 กิโลเมตร หลังจากเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 นั้น ช่วยลดเวลาการเดินทางระหว่างคุนหมิงถึงกรุงเทพมหานคร จากเดิมที่ต้องใช้เวลาเดินทางถึง 48 ชั่วโมง เหลือเพียง 20 ชั่วโมงเท่านั้น (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 2555)



3.2) เส้นทาง R3B เชื่อมโยงจีน ไทย และเมียนมา โดยเส้นทางเริ่มที่เมืองคุนหมิง วิ่งเข้าชายแดนเมืองเชียงตุง ประเทศเมียนมา ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ที่เมืองท่าลี่เหล็กแล้วเข้าสู่ไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทางรวมประมาณ 1,850 กิโลเมตร (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 2555) หลังจากเปิดใช้อย่างเป็นทางการปี 2547 เส้นทางสายนี้กลับไม่ได้รับความสนใจมากนัก เนื่องจากเส้นทางที่ผ่านประเทศเมียนมา ตั้งแต่ท่าลี่เหล็ก – เชียงตุง มักมีปัญหาด้านความปลอดภัยและปัญหาด้านทุนโลจิสติกส์นอกระบบ และมีบางช่วงที่ถนนเป็นทางลาดชันและยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงเส้นทางให้เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร

ภาวะการค้าตามแนวชายแดนใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง

ในอดีตการค้าตามเขตชายแดนภาคเหนือตอนบนเป็นการค้าขายระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีปัญหาและอุปสรรค เช่นปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสินค้า ปัญหาเรื่องกฎระเบียบทางการค้า ปัญหาพิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ปัญหาเรื่องความปลอดภัย นิสิต พันธมิตร (2550) พบว่าลักษณะของการค้าต่างประเทศที่สำคัญในเขตภาคเหนือตอนบนคือ (1) การค้าผ่านด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่และด่านนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือลำพูน (2) การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านบริเวณชายแดน มีคู่ค้าที่สำคัญคือ จีนตอนใต้ เมียนมาและลาวตามลำดับ

1) การค้าระหว่างไทย – จีนตอนใต้ เป็นการค้าผ่านทางอำเภอเชียงของและอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย แต่เดิมคู่ค้าที่สำคัญเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีเขตชายแดนติดต่อกับไทย คือลาวและเมียนมา แต่เมื่อเส้นทาง R3A ได้ก่อสร้างเสร็จประเทศคู่ค้าที่สำคัญในปัจจุบันคือจีน คู่ค้าจีนส่วนใหญ่มาจากเมืองเชียงรุ่ง ยูนนาน คุนหมิง โดยการค้าส่วนใหญ่ไม่มีเอกสารทางการค้าอย่างเป็นทางการ จะใช้เพียงใบกำกับสินค้า และสกุลเงินที่ใช้ในการซื้อขายคือเงินบาทไทยและหยวนจีนในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (ธิดารัตน์ สุขประภากรณ์, สุชาติ ลีตระกูล, และ จิรพัฒน์ อุปถัมภ์, 2557)

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การค้าระหว่างไทย-จีนมีอัตราที่เติบโตขึ้นมากคือความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งของอำเภอเชียงของ ระยะทางจากอำเภอเชียงของไป



จีนนั้นมีระยะทางเพียง 344 กิโลเมตร ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 (ม.ค.-มิ.ย.) มีมูลค่าการค้ารวม 33,022.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2559 ที่มีมูลค่า 30,566.17 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.04 แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 14,722.12 ล้านบาท การนำเข้ามูลค่า 18,300.35 ล้านบาท ไทยขาดดุลการค้าจีนอยู่ประมาณ 3,578.23 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งและอบแห้ง มังคุด วงจรมินิพีซี และลำโพง (รฐิธีร์ พนมยงค์, 2553)

กรมการค้าต่างประเทศ (ม.ป.ป.) พบว่าตัวเลขนักท่องเที่ยวที่เข้ามาทางด่านพรมแดนเชียงของ พบว่าในไตรมาสแรกของปี 2558 มีจำนวน 4,153 คน แต่ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2559 มีจำนวน 5,191 คน เพิ่มขึ้น 10.38% จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่เส้นทาง R3A ภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้แล้วเสร็จ ได้ช่วยทำให้สินค้าและนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนที่ขอบมาเที่ยวเมืองไทยมากอยู่แล้วยิ่งเดินทางมาสะดวกยิ่งขึ้น โดยเปลี่ยนนักท่องเที่ยวชาวไทยและจีนเข้าออกที่ด่านเชียงของมีจำนวนสูงถึงวันละ 500 คน

2) การค้าระหว่างไทย-เมียนมา จุดสำคัญของการค้าบริเวณชายแดนไทยกับเมียนมา คือบริเวณอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย-เมืองท่าหลักของเมียนมา ในบริเวณนี้มีเส้นทางที่สำคัญคือ R3B เชื่อมไทย-เมียนมาและจีนตอนใต้ (อัมราภรณ์ ศรีกาญจนาพัฒน์, 2555) ที่ผ่านมาบรรยากาศการค้าชายแดนไทย-เมียนมานั้นดีอยู่แล้ว ซึ่งแม้ว่าที่ผ่านจะมีสินค้าหลากหลายทั้งจากไทย จีน หรือแม้แต่อินเดียเข้าไปตีตลาดในเมียนมาแต่สินค้าไทยก็ยังคงครองตลาดในโซนภาคเหนือของเมียนมาอยู่ พบวกกับการพัฒนาความสัมพันธ์จากเขตความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงยิ่งช่วยให้บรรยากาศทางการค้าระหว่างไทยกับเมียนมาสดใสมากขึ้น (รฐิธีร์ พนมยงค์, 2553)

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.) ได้เก็บสถิติมูลค่าการค้าในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 (ม.ค.-มิ.ย.) มีมูลค่าการค้ารวม 4,297.18 ล้านบาท โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 4,182.18 ล้านบาท การนำเข้ามูลค่า 114.77 ล้านบาท ไทยได้ดุลการค้า 4,067.64 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ น้ำมันดีเซล น้ำตาลทราย ผลิตภัณฑ์



เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ สัตว์น้ำ โค กระบือ สุกร แพะ แกะ พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์ (กรมการค้าต่างประเทศ, ม.ป.ป.)

3) การค้าระหว่างไทย-ลาว การค้าชายแดนไทยไปลาวเป็นการค้าที่มีความสำคัญต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากปริมาณสินค้าและมูลค่าการค้าระหว่างกันมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง มูลค่าการค้าชายแดนคิดเป็นสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 85 ของมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทยกับลาว (ประชา แซ่จ้าว, 2553) ว่าการค้าชายแดนไทยไปลาวมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับเส้นทางขนส่งทางถนนที่เชื่อมต่อระหว่างกันในระเบียงเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง ในปัจจุบันมีการใช้เส้นทางสายหลักรวมทั้งสิ้น 4 สาย ประกอบด้วยเส้นทางถนนสาย R3A, R8, R9 และ R12 ซึ่งจะข้ามพรมแดนจากไทยไปยังลาวโดยอาศัยสะพานข้ามพรมแดน (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว) ในปัจจุบันมีทั้งหมด 4 แห่ง โดยมี 1 แห่งที่อยู่ในเขตภาคเหนือตอนบน (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 2555)

จากสถิติข้อมูลการค้าระหว่างไทย-ลาวในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 (ม.ค.-มิ.ย) มีมูลค่าการค้ารวม 6,892.03 ล้านบาท เป็นการส่งออกมูลค่า 6,892.42 ล้านบาท และการนำเข้ามูลค่า 54.91 ล้านบาท ไทยได้ดุลการค้า 6,837.51 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซล รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เชื้อเพลิงอื่นๆ (พลังงานไฟฟ้า) ผักและของปรุงแต่งจากผัก (กรมการค้าต่างประเทศ, ม.ป.ป.)

สรุป

ความร่วมมือระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ทำให้ระบบเศรษฐกิจ การนำเข้าและการส่งออกบริเวณชายแดนในบริเวณภาคเหนือตอนบนมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากข้อได้เปรียบในหลายๆ ด้าน เช่น ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะภูมิศาสตร์ กรอบยุทธศาสตร์และการวางแผนเส้นทางของระเบียงเศรษฐกิจ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ทำให้ไทยได้รับประโยชน์คือกลายเป็นประเทศศูนย์กลางทางด้านคมนาคม และควรนำมาพัฒนาประเทศเพื่อให้



กลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในการเปิดตลาดสินค้าไทยไปสู่ตลาดของเมืองที่ได้ขยายไปตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากผู้ประกอบการไทยมีภาพลักษณ์ในด้านการบริหารจัดการที่เหนือกว่าประเทศสมาชิกอื่น และสินค้าไทยก็เป็นที่ยอมรับด้านคุณภาพมากกว่าสินค้าจากจีน พม่าและลาว

ความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนี้ เป็นอีกหนึ่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ไทยได้รับประโยชน์โดยตรง คือการค้าขายบริเวณชายแดนของไทยที่เพิ่มมากขึ้น ความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการเคลื่อนย้ายประชากรระหว่างประเทศ และประโยชน์โดยอ้อมเช่นการร่วมข้อตกลงต่างๆ เพื่อลดอุปสรรคในการค้า การขนส่ง ข้ามพรมแดน รวมถึงกฎระเบียบพิธีการที่อำนวยความสะดวกแก่การเดินทางไปมาของประชาชนในกลุ่มประเทศสมาชิก ซึ่งประเทศไทยสามารถใช้โอกาสนี้ขยายโอกาสและไปลงทุนในประเทศสมาชิกกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้มากขึ้นเช่นกัน

เอกสารอ้างอิง

กรมการค้าต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). ภาพรวมการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อน

บ้าน. สืบค้นจาก <http://www.dft.go.th/bts/trade-statistics>

ด่านศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร. (ม.ป.ป.). โครงการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่ม

แม่น้ำโขง. สืบค้นจาก [http://www.danmuk.org/index.php?lay=](http://www.danmuk.org/index.php?lay=show&ac=article&id=538773026)

[show&ac=article&id=538773026](http://www.danmuk.org/index.php?lay=show&ac=article&id=538773026)

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.) สปป.ลาว ยกระดับ

ความเชื่อมโยงกับอาเซียนต่อยอดจาก Land Link สู่อุบัติการ Logistic Hub. สืบค้น

จาก <http://www.exim.go.th/doc/newsCenter/48862.pdf>

ธิดารัตน์ สุขประภากรณ์, สุชาติ ลีตระกูล, และจิรพัฒน์ อุบัติมภ์. (2557). การ

บริหารจัดการความเสี่ยงเพื่อสร้างภูมิคุ้มกันธุรกิจการค้าชายแดนจังหวัด

เชียงรายให้เข้มแข็งภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง. กรุงเทพฯ:

คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

- นิสิต พันธมิตร.(2550). โครงการผลกระทบของการค้าชายแดนภาคเหนือจาก
ข้อตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area). สืบค้นจาก
http://beyond.library.tu.ac.th/cdm/ref/collection/trf_or_th/id/7830
- ประชา แซ่จ้าว. (2553). พัฒนาการและความสัมพันธ์ทางการค้าชายแดนไทย-
สปป.ลาวภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาค
ลุ่มน้ำโขง. เชียงราย: มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย สถาบันวิจัยและ
พัฒนา.
- สำรวจเส้นทาง R10 "ตราด-เกียนยาง" เวียดนามสนซื้อกุ้งขาว-ผลไม้ไม่อื่น...!.
(2556). สืบค้นจาก เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ
https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1359520575
- ยุทธศักดิ์ टनाสสวัสดิ์. (2555, สิงหาคม). เจาะลึกกระเป๋ียงเศรษฐกิจ GMS
เชื่อมโยง 6 ประเทศลุ่มน้ำโขง. วารสารส่งเสริมการลงทุน (Investment
Promotion Journal), 23(8), 6-11.
- รุธิร์ พนมยงค์. (2553). โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย - จีน
เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน กรณีศึกษา การค้าชายแดน
และการค้าผ่านแดน. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สำนักกาอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2558). การพัฒนาศักยภาพ
การค้าชายแดนไทยไปยัง สปป.ลาว และไปยังประเทศที่สาม. สืบค้นจาก
<https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://www.dtn.go.th/images/103/Minky/13+Thai-Lao.pdf>
- แสงจันทร์ มาน้อย. (2558). โอกาสและความท้าทายของประเทศไทยต่อพลวัตจีน
ในระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS). สืบค้นจาก
http://library.senate.go.th/document/Ext9395/9395475_0002.PDF
- อัมราภรณ์ ศรีกาญจน์พัฒน์. (2555). ผลกระทบการค้าชายแดนภาคเหนือ
ตอนบนด้านอำเภอเชียงของที่มีต่อภาวะเศรษฐกิจท้องถิ่นภายใต้การ
เตรียมสู่ประชาคมอาเซียน. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- Asian Development Bank. (n.d.), Greater Mekhong Subregion (GMS). Retrieved
from <https://www.adb.org/countries/gms/overview>



- Taguchi, H. (2013). Trade integration of Thailand with Mekong region: An assessment using gravity trade model. Retrieved from www.emeraldinsight.com/1446-8956.htm
- Kim, W. C., & Yen, M. Z. (2011). Economic relations between China and ASEAN: 1970–2010. Retrieved from www.emeraldinsight.com/1750-614X.htm
- Zhang, M. (2012). *Analysis of border trade impacts on economic growth of Yunnan and the Greater Mekong Sub region (GMS) Countries*. Chiang Mai: Chiang Mai University.