

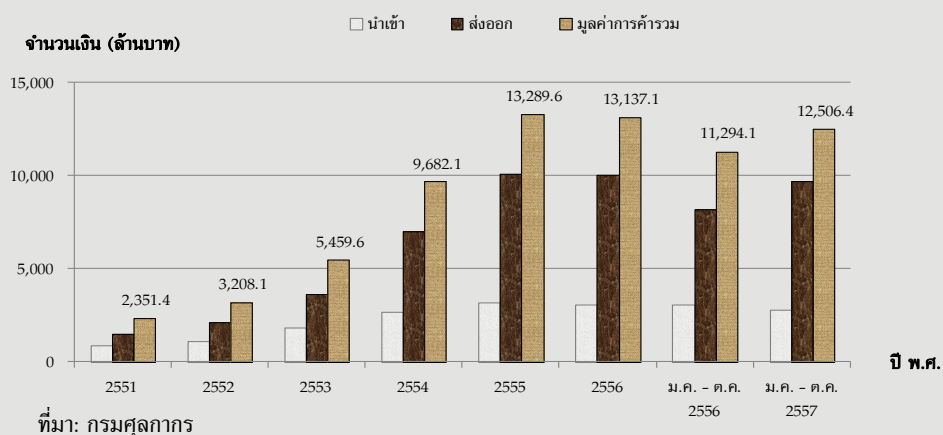


### การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 นัยต่อการค้าและการท่องเที่ยวในภาคเหนือ

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เชื่อมระหว่างอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร เริ่มเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 และผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายจากภาครัฐและเอกชน คาดหวังว่าสะพานแห่งนี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้เส้นทาง R3A (ไทย - สปป.ลาว - จีนตอนใต้) ซึ่งเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้วของ สปป.ลาว เข้าสู่ประเทศไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เสร็จอย่างสมบูรณ์ และมีบทบาทสำคัญในการสร้างโอกาสด้านการค้าและการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค จากศักยภาพในการเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558

หลังจากที่สะพานแห่งนี้เปิดใช้งานมาประมาณ 1 ปี ได้ส่งผลทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีนตอนใต้ ทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น จากเดิมที่ต้องขนถ่ายสินค้าโดยใช้เรือแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขงจากอำเภอเชียงของไปยังเมืองห้วยทรายใน สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าปริมาณการค้าหลังเปิดสะพานยังเพิ่มขึ้นไม่มากเท่าที่คาดการณ์ไว้ สะท้อนจากมูลค่าการค้าผ่านด่านเชียงของระหว่างเดือนมกราคม-ตุลาคม 2557 ภายหลังเปิดสะพาน เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนเพียงร้อยละ 10.7 (รูปที่ 1) ขณะที่มูลค่าการค้าในช่วงก่อนเปิดสะพานซึ่งเริ่มมีการเปิดใช้เส้นทาง R3A มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 44.0 (ปี 2551 - 2556) ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดหลายประการทั้งในเรื่องการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน ความแตกต่างของกฎระเบียบด้านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองของแต่ละประเทศ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับ การขนส่งผ่านแม่น้ำโขงและเส้นทาง R3B (ไทย-เมียนมาร์-จีนตอนใต้) ยังถือว่าเส้นทางนี้มีข้อได้เปรียบหลายประการ กล่าวคือ 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากชายแดนไทยถึงชายแดนจีนเพียง 6 – 8 ชั่วโมง ขณะที่ทางเรือจะใช้ระยะเวลา 2-3 วัน 2) สินค้าได้รับความเสียหายน้อยกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขง และ 3) สามารถขนส่งโดยรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถควบคุมอุณหภูมิของสินค้าได้ตลอดระยะเวลาขนส่ง ส่งผลให้สินค้าเมื่อถึงปลายทางยังคงรักษาคุณภาพและความสดได้ ขณะที่เส้นทาง R3B มีข้อจำกัดด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งแต่ละครั้งไม่แน่นอน

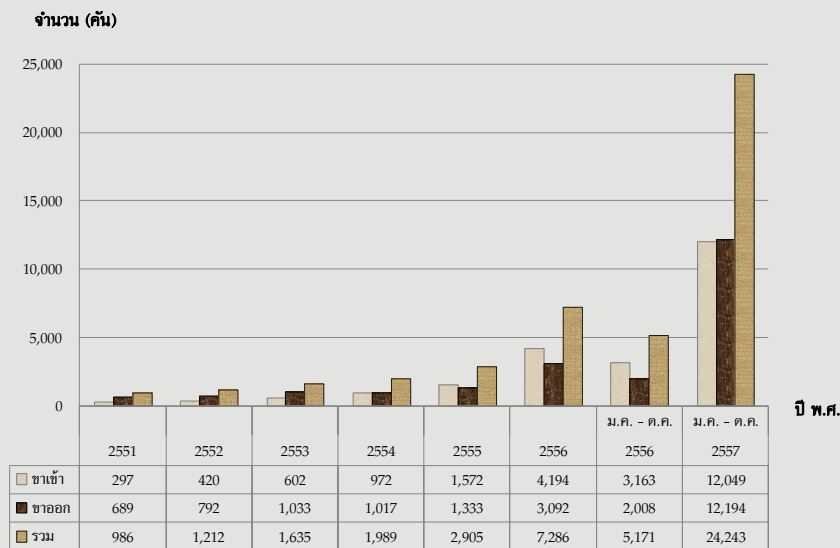
รูปที่ 1 มูลค่าการค้าผ่านด่านเชียงของ ปี 2551 – ตุลาคม 2557





สำหรับด้านการท่องเที่ยว พบว่า จำนวนรถท่องเที่ยวย้อนหลังช่วง 5 ปี (ปี 2551 - 2556) มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 55.3 (รูปที่ 2) แต่หลังจากการเปิดสะพานฯ จำนวนรถท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างมาก สะท้อนจากข้อมูลจำนวนรถท่องเที่ยวเดินทางผ่านด่านเชียงของตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคมถึงตุลาคม ปี 2557 เพิ่มขึ้น ถึงร้อยละ 368.8 เปรียบเทียบจากระยะเดียวกันปีก่อน จากทั้ง 1) นักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งเดินทางมาท่องเที่ยวกับครอบครัวโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในช่วงหยุดยาว อาทิ เทศกาลตรุษจีนในเดือนกุมภาพันธ์ เทศกาลสงกรานต์ในเดือนเมษายน ช่วงปิดเทอมระหว่างเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม และช่วงวันชาติจีนในเดือนตุลาคม ซึ่งส่วนใหญ่นิยมเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดชายทะเล และ 2) นักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งส่วนใหญ่ใช้บริการ บริษัทนำเที่ยว และนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวหลวงพระบาง สปป.ลาว ทั้งนี้รถยนต์ส่วนบุคคลของไทยยังไม่สามารถ ข้ามไปยังจีนได้

รูปที่ 2 จำนวนรถท่องเที่ยวเข้า - ออก ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ



ที่มา: <http://www.chiangkhongcustoms.com>

ในระยะต่อไป หากสามารถบรรลุความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) การประสานผลประโยชน์ระหว่างประเทศที่ลงตัว ประกอบกับต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มลดลงจากการที่จีนเริ่มสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมจากเมืองยู่ซี ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของนครคุนหมิงมายังชายแดนจีนที่บ่อหานแล้วเสร็จ ผนวกกับข้อได้เปรียบเส้นทาง R3A ในปัจจุบัน จะทำให้การค้าชายแดนระหว่างภาคเหนือและจีนตอนใต้ ตลอดจนการท่องเที่ยวผ่านเส้นทางดังกล่าวที่ถูกเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์จากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และสามารถช่วยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในระดับภูมิภาคและประเทศในอนาคต