



အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန  
အထူးစစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန

တွန် - မစာရ

အမှတ်ပပ်ရ  
ရှမ်းတိုင်းဒေသကြီး

TOYOTA

၄/၁၈၇

TOYOTA  
HILUX

# มังกรผงาด : ว่าด้วยการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยรถยนต์ในกลุ่มน้ำโขงตอนบน<sup>1</sup>

ณัฐกร วิทิตานนท์<sup>2</sup>

## บทคัดย่อ

บทความเรื่องนี้เป็นผลจากประสบการณ์ตรงของผู้เขียนที่ได้ร่วมเดินทางไปบนเส้นทาง R3A และ R3B ระหว่างปี 2551-2557 รวม 5 ครั้ง โดยพยายามชี้ให้เห็นอิทธิพลของเงินที่ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวโดยรถยนต์ระหว่าง 4 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว และจีน ยังติดขัดข้อจำกัดบางประการ

ผลการศึกษาพบว่า เส้นทาง R3B ต้องเผชิญกับปัญหาหลายเรื่อง ไม่ว่าจะเป็นคุณภาพถนนที่แย่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูง เส้นทางที่ไม่สามารถทะลุเข้าไปถึงเชียงรุ่งได้ เนื่องด้วยเงินไว้วางใจมากกว่าพม่า จึงให้ความสำคัญต่อเส้นทาง R3A ซึ่งยังคงประสบปัญหาขาดความเชื่อมต่อที่มีเอกภาพ เพราะแต่ละประเทศต่างก็ถือกฎเกณฑ์ของตน เช่น เรื่องของการนำรถเข้า-ออกประเทศ

กรณีดังกล่าวเป็นอีกรูปธรรมหนึ่งของปรากฏการณ์ที่มีนักวิชาการเรียกว่า “ความสัมพันธ์แบบอสมมาตร” (asymmetry) ระหว่างเงินกับประเทศต่าง ๆ ทำให้รัฐบาลของประเทศเหล่านี้มีความเกรงใจเงินเป็นพิเศษ ประเมินจากเรื่องนี้แล้ว ในกรณีของไทยนั้นเสียเปรียบทุกประเทศมากบ้างน้อยบ้างแล้วแต่ ‘สถานะ’ ของแต่ละประเทศ และ ‘สถานการณ์’ ในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะต่อเงินที่มีบทบาทนำในการกำหนดทิศทางความเป็นไปในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงตอนบน

<sup>1</sup> บทความเรื่องนี้ปรับปรุงจากเนื้อหาส่วนหนึ่งในการอภิปรายของผู้เขียนเองในหัวข้อย่อย

“การเมืองเรื่องสุนทรียภาพในรัฐฉานตะวันออก: การเชื่อมโยง เรื่องศิลปกรรมชาติพันธุ์ และการท่องเที่ยวในกลุ่มประชาคมอาเซียน” ส่วนหนึ่งในการสัมมนาวิชาการประจำปี 2557 ของมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ “ไทย-พม่าศึกษา: ในกรอบประชาคมอาเซียน”

ระหว่างวันที่ 18-19 ธันวาคม 2557 ณ มหาวิทยาลัยนเรศวร

<sup>2</sup> อาจารย์สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

# China's Rise: A Case Study of International Travelling by Automobile in the Upper Mekong Area

## *Abstract*

This article is the result of the direct experience of the researcher who traveled along the R3A and R3B during 2008-2014 for five times. The purpose of this article is to perform the political factor relating to the struggles of the international travelling by automobile among four countries: Thailand, Myanmar, Laos, and China.

The result of this research found that the R3B encounters with many obstacles whether the bad roads are in condition with high travel expenditure, and not accessible road to Jinghong. While the R3A confronts with the absence of road linkages because of the regulations, taking vehicles in-out the four countries.

This is one of the phenomena that scholar describes as “asymmetry relationship” between china and other countries which leads to contemplative decision making of other countries. Judging from this factor, Thailand has been subservient depending on the ‘status’ of each country and the ‘situation’ in each period of time, especially when China has the leading role in upper GMS.

## เกริ่นนำ

ยากที่จะปฏิเสธว่าสัญลักษณ์สำคัญอย่างหนึ่งเมื่อเอ่ยถึงจังหวัดลำปางก็คือ “หลักิโลเมตรยักษ์”<sup>3</sup> เพื่อบ่งบอกให้นักท่องเที่ยวทราบว่าจากจุดนี้สามารถเดินทางไปยังเมืองหลักทั้งห้าที่ถูกเรียกรวม ๆ ว่า “ห้าเชียง”<sup>4</sup> ได้อีกด้วย

คำถามคือ เมื่อเห็นหลักกิโลเมตรนี้ ถ้าเกิดมีใครคิดอยากขับรถต่อไปให้ถึงเชียงตุง (พม่า) หรือเชียงรุ่ง (จีน) จะสามารถทำได้หรือไม่ คำตอบคือไม่ได้ เพราะเต็มไปด้วยข้อจำกัดมากมาย (หรือว่าทำได้แต่ยากในกรณีที่จะไปเชียงของ หรือหลวงพระบางของลาว) ทั้งที่อาณาบริเวณแถบนั้นในอดีต ผู้คนหลายหลากกลุ่มชาติพันธุ์ได้ติดต่อสัมพันธ์-เชื่อมโยงกันมายาวนานผ่านเครือข่ายทางการค้า<sup>5</sup> และการเผยแพร่ศาสนา<sup>6</sup> ตั้งแต่ยุคขว้างขว้างต่างมาต่าง แต่เมื่ออำนาจจักรวรรดินิยมตะวันตกรุกคืบเข้ามา พร้อมด้วยแนวคิดรัฐสมัยใหม่ ในที่สุดก็เกิด “ชายแดน” ขึ้นมาคั่นขวาง ศูนย์กลางกลายกลับเป็น “ชายขอบ”

บทความนี้พยายามชี้ให้เห็นประเด็นทางการเมืองระหว่างประเทศที่รายล้อมอยู่ตลอดหัวสองทศวรรษที่ผ่านมา เพื่อจะตอบคำถามว่าเหตุใดคำตอบถึงออกมาเช่นนั้น

---

<sup>3</sup> หลักกิโลเมตรดังกล่าวจัดสร้างโดยจังหวัดลำปาง โดยได้ขอใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง สมัยนายดิเรก ก้อนกลีบ เป็นผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง ช่วงปี 2550-2551 อ่านความเป็นมาได้จาก พจนานุกรม วิจารณ์กรม, หลักกิโลเมตรยักษ์ใหญ่ที่สุดในโลกที่จังหวัดลำปาง, บ้านเมือง (19 เมษายน 2557), จาก <http://www.banmuang.co.th/oldweb/2014/04/หลักกิโลเมตรยักษ์ใหญ่/>

<sup>4</sup> เมืองทั้งห้าข้างต้น ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย เชียงตุง เชียงรุ่ง และเชียงทอง อันมีที่มาจากยุทธศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เน้นมุ่งด้านการค้าและการท่องเที่ยว ตั้งชื่อตามชื่อขึ้นต้นของเมืองทั้ง 5 ใน 4 ประเทศแถบอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS: Greater Mekong Sub-region) ได้แก่ ไทย พม่า ลาว และจีนตอนใต้ พัฒนาเป็นโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากนโยบายเปลี่ยนสนาเป็นสนาการค้าเมื่อครั้ง พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี

<sup>5</sup> ดู วราภรณ์ เรืองศรี, การวางและพ่อค้าทางไกล: การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, (เชียงใหม่: ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557).

<sup>6</sup> ดู ตามรอยไตรภูมิในพุทธศาสนสถานของกลุ่มชาติพันธุ์ห่อลย (ปลั่ง): รายงานการสำรวจ จากเชียงตุง เมืองลา ถึงสามด้าว, (เชียงใหม่: โครงการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์อารยธรรมกลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2555).



ภาพที่ 1 หลักกิโลเมตรขนาดมทิวาที่ “สี่แยกห้าเชียง ประตูล้านนา” จ.ลำปาง  
(ถ่ายเมื่อมกราคม 2552)

## วิธีการศึกษา

บทความนี้อาศัยข้อมูลจากประสบการณ์ตรงของผู้เขียนที่ได้มีโอกาสเดินทางไปเที่ยงตุง 3 ครั้ง และเชียงรุ่งอีก 2 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 5 ครั้ง ระหว่าง พ.ศ. 2551-2557 ซึ่งมีทั้งที่ไปท่องเที่ยว และร่วมคณะเพื่อสำรวจเส้นทางวัฒนธรรมโดยตรง<sup>7</sup>

ข้อมูลนอกเหนือจากนี้ที่มีมาจากหลายแหล่ง ไม่ว่าจะเป็นงานวิจัย ข่าวสารในสื่อมวลชน เอกสารของทางราชการ และพบปะซักถามจากผู้สัมผัสกรณี เพื่อประโยชน์ในการยืนยัน และเสริมรายละเอียดของข้อมูลที่ได้มาในส่วนแรกให้ถ่วงถ้อยขึ้น

## ผลการศึกษา

เส้นทาง R3A กับ R3B คือเส้นทางหลักที่รองรับแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC: North-South Economic Corridor) โครงการเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 1998 ในที่ประชุมรัฐมนตรีของประเทศลุ่มน้ำโขงที่มะนิลา นอกจากจะมีศักยภาพทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากการค้า การลงทุน และการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกับจีนตอนใต้แล้ว ยังนับว่าเป็นเส้นทางที่มีอนาคตด้านการท่องเที่ยวอย่างยิ่ง โดยเฉพาะกับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมใน 4 ประเทศคือ ไทย พม่า ลาว และจีน



ภาพที่ 2 แผนที่เส้นทาง R3A และ R3B<sup>8</sup>

ถึงแม้ทฤษฎีการทูตแบบตะวันตกดั้งเดิมจะอธิบายว่าประเทศต่าง ๆ มีความสัมพันธ์ทางอำนาจที่ทัดเทียมกัน บนหลักการว่าด้วยอำนาจอธิปไตยที่เท่าเทียม (sovereign equality)<sup>9</sup> ตามสนธิสัญญา “เวสฟาเลีย” (The Treaty of Westphalia) ใน ค.ศ. 1648 ได้ก่อให้เกิดระเบียบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ แบบใหม่ที่รัฐปฏิเสชาำนาจของศาสนจักร มีหลักสำคัญอยู่ที่การยึดมั่นในอำนาจอธิปไตยของรัฐ ซึ่งแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะทำการตัดสินใจทางการเมืองของตนเอง แต่แต่ละรัฐต่างมีความเท่าเทียมกันตามกฎหมาย และแต่ละรัฐจะต้องเคารพและไม่แทรกแซงกิจการภายในของรัฐอื่น

ทฤษฎีข้างต้นคือหลักการที่ยากจะนำมาใช้อธิบายปรากฏการณ์ในโลกความเป็นจริงได้อีก ขอยกตัวอย่างสำคัญเรื่องหนึ่งก่อนที่กล่าวถึงกรณีศึกษาโดยตรงต่อไป นั่นคือ การลงทุนก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ด้วยงบประมาณกว่า 1,500 ล้านบาทของรัฐบาลไทยที่เปิดใช้งานเมื่อ พ.ศ. 2555 ทว่าใช้ได้ไม่คุ้มค่า เนื่องจาก หนึ่ง ช่วงระหว่างเดือนมกราคม-เมษายนของทุกปีเป็นหน้าแล้ง ระดับน้ำในแม่น้ำโขงมักเกิดภาวะลดต่ำจนตื้นเขินทำให้เรือขนาดใหญ่ของจีนไม่สามารถเดินเรือมาถึงเชียงแสนได้ สาเหตุหลักมาจากจีนลดการระบายน้ำแม่น้ำโขง เพราะทางจีนไม่เคยยอมรับว่าแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำนานาชาติ

<sup>7</sup> รายละเอียดของการเดินทางแต่ละครั้งเรียงตามลำดับเวลามีดังนี้

ครั้งที่ 1 “ตามรอยแต่ปางบรรพ์ สานสัมพันธ์เชียงใหม่-เชียงตุง” ระหว่างวันที่ 21-24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551

ครั้งที่ 2 “แ่ววไปบั้งสิบสองปันนา-เจียงฮง” ระหว่างวันที่ 17-21 ตุลาคม พ.ศ. 2551

ครั้งที่ 3 “ตามรอยแต่ปางบรรพ์ สานสัมพันธ์เชียงใหม่-เชียงตุง ครั้งที่ 2” ระหว่างวันที่ 19-22 มีนาคม พ.ศ. 2552

ครั้งที่ 4 “โครงการสำรวจศิลปวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ในเมืองสามด้าว” (เขตปกครองพิเศษเมืองลา, พม่า)

ระหว่างวันที่ 22-26 กุมภาพันธ์ 2556

ครั้งที่ 5 “โครงการสำรวจศิลปวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์สิบสองปันนา” (เขตปกครองตนเองชนชาติไต, จีน)

ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน 2557

การเดินทางไปทั้งสามครั้งแรกจัดโดยมูลนิธิสถาบันพัฒนาเมือง (เชียงใหม่) ขณะที่การสำรวจในสองครั้งหลังจัดโดยโครงการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์อารยธรรมลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

<sup>8</sup> ที่มาของภาพ: <https://democracyforburma.wordpress.com/2009/08/27/the-r3b-or-the-road-from-china's-jing-hong-to-thailand's-chiangrai-through-burma's-kengtung-is-shorter-but-exorbitant-fees-imposed-by-various-checkpoints-along-the-way-have-p/>

<sup>9</sup> ดูแนวคิดรวบยอดที่ [http://historyofthought.as.uky.edu/index.php/Westphalian\\_Sovereignty](http://historyofthought.as.uky.edu/index.php/Westphalian_Sovereignty) และมีงานที่พยายามจะทำทลายทฤษฎีนี้โดยอาศัยปัญหาข้ามพรมแดนจากโครงการเชื่อมถนนแม่น้ำโขงของจีนมาใช้เป็นกรณีศึกษา ดู วทัญญู ใจบริสุทธิ์, ทฤษฎีอธิปไตยเหนือดินแดนอันจำกัดกับปัญหาข้ามพรมแดนสมัยใหม่ในกรณีโครงการเชื่อมถนนแม่น้ำโขงของจีน, วารสารเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา, ปีที่ 14 ฉบับที่ 2, กันยายน 2552-กุมภาพันธ์ 2553, 51-72, จาก [http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA\\_Journal14\\_2/A4.pdf](http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA_Journal14_2/A4.pdf)

และวางแผนสร้างเขื่อนหลายสิบแห่งในดินแดนของตน<sup>10</sup> สอง ผลกระทบจากเหตุการณ์ปล้น และสังหารลูกเรือชาวจีน 13 คนบนเรือสินค้ากลางลำน้ำโขงที่ล่องจากท่าเรือกวนเหลยมา เชียงแสน เมื่อเดือนตุลาคม ปี 2554 ทำให้จีนสั่งห้ามเดินเรือทุกชนิดในแม่น้ำโขงชั่วคราว และงดเดินเรือท่องเที่ยวอีกวาระหนึ่งปีเต็ม มูลค่าการค้าโดยรวมกับจีนช่วงปีนั้นก็ลดลงตามไปด้วย สาม ท่าเรือใหม่อยู่ห่างจากท่าเรือแห่งเดิมออกไปไกลประมาณ 10 กิโลเมตร ไม่สะดวกต่อการใช้บริการของผู้ประกอบการหลายราย ๆ จึงหันมาใช้บริการท่าเรือของเอกชน คือ ท่าเรือพาณิชย์ห้าเชียง ช่วยให้เกิดต้นทุนการขนส่งได้มาก<sup>11</sup>

กรณีการจับกุมและตัดสินประหารชีวิตหน่อคำ ซึ่งถูกระบุว่าเป็นหัวหน้าในการปล้น และฆ่าลูกเรือจีนของเรือหีซิง 8 และเรือหัวฉิง อีกทั้งมีพฤติกรรมเรียกเก็บค่าคุ้มครองเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง ตลอดจนมีความเกี่ยวข้องกับขบวนการค้ายาเสพติดในหลายประเทศ ชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของรัฐบาลจีนที่มีเหนือประเทศลุ่มน้ำโขงตอนบน อนึ่ง ก่อนที่จะจับกุมได้ ตลอดระยะเวลาาร่วม 6 เดือนนั้น เราได้เห็นความกระตือรือร้นของทั้งผู้นำจีน และเจ้าหน้าที่ระดับต่าง ๆ ที่เดินทางมาไทย ลาว พม่าเป็นว่าเล่น เพื่อติดตามความคืบหน้า เท่ากับเป็นการกดดันหน่วยงานความมั่นคงของประเทศทั้งสามให้เร่งรัดคดี ขณะจับกุมได้ แม้ว่าเขาและพวก จะถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ลาว แต่การวางแผนจับกุมอยู่ภายใต้การกำกับของเจ้าหน้าที่ระดับสูงของจีน ขณะที่ฝ่ายไทยพยายามประสานตัวมาดำเนินคดียังไทย แต่ลาวเลือกที่จะส่งให้กับจีน ทั้งที่ลาวกับไทยก็มีสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างกันอยู่<sup>12</sup> ในกรณีนี้ จีนได้แสดงให้เห็นถึงฐานะผู้นำในภูมิภาคอย่างเด่นชัด<sup>13</sup>

<sup>10</sup> ยศ สันตสมบัติ, มังกรหลากสี: การขยายอิทธิพลเหนือดินแดนและพันธกิจเผยแผ่อารยธรรมในอุษาคเนย์, (เชียงใหม่: ศูนย์ศึกษาความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน มหาวิทยาลัย เชียงใหม่, 2557), 338.

<sup>11</sup> ควรอ่านรายงานข่าวเชิงลึก 3 ตอนจบ เรื่อง “ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2” กับความท้าทายการเป็นเมืองเศรษฐกิจบนความเป็นเมืองประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม โดยทศพล ศรีนุช เผยแพร่ในเว็บไซต์ประชาธรรม (<http://www.prachatham.com/>) ประกอบ

<sup>12</sup> ข่าวที่เกี่ยวข้องดู ลาวจับ ‘หน่อคำ’ ราชายาเสพติดได้แล้ว ไทยขอตัวดำเนินคดี, ไทยรัฐออนไลน์ (28 เมษายน 2555), จาก <http://www.thairath.co.th/content/256210>; ลาวส่งตัว “หน่อคำ” ให้ทางการจีนแล้ว, ประชาไท (11 พฤษภาคม 2555), จาก <http://www.prachatai.com/journal/2012/05/40463>; จีนประหารแล้ว! หน่อคำ เจ้าพ่อยาเสพติดสามเหลี่ยมทองคำ และพวก, ASTVผู้จัดการออนไลน์ (1 มีนาคม 2556), จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9560000025924>

<sup>13</sup> บทวิเคราะห์พลังอำนาจนำของจีนดู ยศ สันตสมบัติ, อ้างแล้ว, 299-300.

เฉกเช่นที่ Lu Guangsheng อธิบายว่าความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ได้ก่อให้เกิดปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “การพึ่งพาสมมาตร” (asymmetrical interdependence) เป็นลักษณะของการพึ่งพาซึ่งกันและกันอย่างไม่เท่าเทียมระหว่างประเทศสองประเทศที่มีความแตกต่างกันในอำนาจทางเศรษฐกิจและการเมือง ในที่นี้หมายถึงความสัมพันธ์แบบทวิภาคีระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค โดยที่การเรื่องอำนาจขึ้นอย่างรวดเร็วของจีนในประชาคมโลกเป็นเงื่อนไขสำคัญ สำหรับประเทศลุ่มน้ำโขงจีนเป็นทั้งคู่ค้ารายใหญ่ แหล่งทุน และแหล่งความช่วยเหลือ ประเทศต่าง ๆ จึงตกอยู่ในสภาพของการพึ่งพาเงินมากขึ้นเรื่อย ๆ รัฐบาลประเทศเหล่านี้ย่อมมีความเกรงใจจีนเป็นพิเศษ<sup>14</sup>

อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R3A จะคล่องตัวยิ่งขึ้น เมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของเปิดใช้ในปี 2556 แน่นนอน ทิศทางหลักก็มุ่งไปบนเส้นทางนี้แทน จะคุ้มค่าหรือไม่เราไม่ใช่ผู้ตอบเอง แต่จีนเป็นผู้ตอบ โดยขอแยกพิจารณาเป็นรายเส้นทางไป เริ่มด้วย R3B และจบลงที่ R3A

### บนเส้นทาง R3B จากแม่สายถึงเชียงรุ่ง

เส้นทาง R3B คือถนนที่เชื่อมไทย - พม่า - จีนถึงกัน ในที่นี้หมายถึงช่วงจากแม่สายไปเชียงรุ่งที่มีระยะทางรวม 385 กิโลเมตร แยกเป็นช่วงแรก แม่สาย - ท่าซี้เหล็ก - เมืองพยาก - ท่าเตือ - เชียงตุง (Kengtung)<sup>15</sup> 165 กิโลเมตร ช่วงที่สอง เชียงตุง - ท่าปิง - เมืองลา (Mongla)<sup>16</sup> 90 กิโลเมตร และช่วงที่สาม เมืองลา-ท่าล่อ-เมืองไฮ-เชียงรุ่งอีก 130 กิโลเมตร โดยประมาณ

---

<sup>14</sup> Lu Guangsheng, Economic Relations between China and GMS Countries: Contents, Characteristics and Implications, Paper presented to First Thai-Chinese Strategic Research Seminar, Bangkok, 24-26 August 2012, 15-17, from [http://www.nrcf.go.th/Portals/0/data/%E0%B8%A0%E0%B8%95/2555/10/1stThai-Chinese\\_doc/Chinese-Presenters/LUGUAN~1.PDF](http://www.nrcf.go.th/Portals/0/data/%E0%B8%A0%E0%B8%95/2555/10/1stThai-Chinese_doc/Chinese-Presenters/LUGUAN~1.PDF)

<sup>15</sup> หลังจาก “พญามังราย” สร้างเมืองเชียงราย พ.ศ.1805 แล้ว ต่อมาได้สร้างเมืองเชียงตุงใน พ.ศ.1810 ก่อนที่จะสถาปนาเชียงใหม่ขึ้นเป็นราชธานีแห่ง “อาณาจักรล้านนา” เมื่อปี พ.ศ.1839 โดยเชียงตุงมี “เจ้าหม่อมคำลือ” เป็นกษัตริย์องค์สุดท้ายของเมือง ก่อนเกิดการรัฐประหารโดยผู้นำทางทหารของพม่า ในปี 2505 ปัจจุบันมีฐานะเป็นจังหวัดหนึ่งในรัฐฉาน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ผู้คนในเชียงตุงคือชาว “ไทเขิน” และ “ไทใหญ่” เป็นส่วนใหญ่

<sup>16</sup> เมืองลานั้นนับเป็นเขตปกครองพิเศษที่ 4 ของพม่ามาตั้งแต่ปี 2532 หลังได้ลงนามหยุดยิง ปกครองโดยกองกำลังเมืองลา (NDAA: National Democratic Alliance Army) ภายใต้การนำของเจ้าชายลิ้น (หรือชื่อพม่าคืออูฮายริน หรือชื่อจีนคือหลินมิ่งเสียน) ด้วยอิทธิพลของจีนทำให้ค่อนข้างจะมีความเป็นอิสระสูงจากรัฐบาลพม่า

ซึ่งเส้นทางนี้จะสั้นกว่า R3A อยู่ราว 50 กิโลเมตร และมีทางราบมากกว่า แต่กลับไม่ได้ถูกใช้งานอย่างเต็มศักยภาพ เนื่องด้วยเงินให้ความไว้วางใจต่อลาวมากกว่าพม่าที่ยังติดขัดเรื่องปัญหาความมั่นคงภายใน

สำหรับเมืองเชียงตุง เปิดให้คนไทยเข้าไปเที่ยวตั้งแต่ราว พ.ศ. 2538 ขณะนั้นต้องใช้เวลาเดินทางเป็นวัน ออกแต่เช้าตรู่ถึงตอนค่ำมีต ถนนเพิ่งสร้างเสร็จตลอดทั้งเส้นในปี 2543 เป็นถนนลาดยางสองช่องจราจร คุณภาพยังไม่ดี ผิวถนนบางช่วงเสื่อมสภาพ ทำให้ยังต้องใช้เวลาในการเดินทางนาน เดิมฝ่ายไทยเป็นผู้เสนอการสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างช่วงท่าซี้เหล็ก-เชียงตุง แต่พม่าขอให้ไทยนำไปใช้สร้างเส้นทางเมียวดี-พะอ้นเพื่อไปย่างกุ้งแทน แล้วให้กลุ่มทุนของว้าเข้ามารับสัมปทานทำถนนช่วงนี้ โดยได้สิทธิประโยชน์จากการเก็บค่าผ่านทางเป็นการแลกเปลี่ยน<sup>17</sup> ส่วนช่วงเชียงตุง-เมืองลานั้น พม่าร่วมมือกับจีนในการก่อสร้าง

เส้นทางในเขตพม่าเต็มไปด้วยด่านตรวจของหลายฝ่าย ไม่ว่าจะทหาร, ตำรวจ, ตรวจคนเข้าเมือง, ศุลกากร, ป่าไม้, ยาเสพติด รวมทั้งด่านเก็บค่าผ่านทาง ด่านจะตั้งกันอยู่คนละจุดตลอดระยะทาง อาทิ ด่านหมากยาง, ด่านหนองโลน, ด่านท่าเตื่อ, ด่านหัวเมือง, ด่านปางมะไฟ, ด่านท่าปิ่น, ด่านยางละ รวมถึงด่านของกลุ่มผู้มีอิทธิพลในชื่อเรียกต่าง ๆ เช่น ด่านสวัสดิการ, ด่านสายลับ, ด่านนักเลง ทว่าจำนวนของด่านก็ลดลงเป็นลำดับ สืบเนื่องจากสถานการณ์การเมืองภายในที่ผ่อนคลายขึ้น นั่นคือ ช่วงท่าซี้เหล็ก-เชียงตุง จาก 10 กว่าด่านในปี 2550 กลับเหลือไม่ถึง 5 ด่านในปี 2556 อันเนื่องมาจากการยุบรวมด่านของหลายฝ่ายให้มาอยู่จุดเดียวกัน เช่นเดียวกับช่วงเชียงตุง-เมืองลาที่เหลือเพียง 3 ด่านเท่านั้น แ่นละ ทุกด่านล้วนแล้วแต่ต้องใช้เอกสารที่เตรียมมาล่วงหน้าจำนวนมาก และมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมทั้งสิ้น เกิดเป็นความยุ่งยาก และสร้างภาระค่าใช้จ่ายโดยไม่จำเป็น

ยิ่งกว่านั้น อุปสรรคบนเส้นทางนี้ที่สำคัญของรถยนต์จากฝั่งไทย ก็คือ ทางการพม่าได้ออกคำสั่งห้ามรถจากไทยเข้าไปเมืองเชียงตุง ตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2554 (จากที่ก่อนหน้านี้เคยสามารถนำเข้าได้ เช่นในการเดินทางไปเชียงตุงสองครั้งแรกของผู้เขียนเองก็ใช้รถตู้จากไทย) อนุโลมให้วิ่งได้ในเขตท่าซี้เหล็ก (รัศมีไม่เกิน 5-10 กิโลเมตรจากแนวชายแดน) เว้นแต่จะได้รับ

<sup>17</sup> เอกรัตน์ บรรณ, “เชียงตุง” บนรอยต่อกาลเวลา, นิตยสารผู้จัดการ 360 องศา (ธันวาคม 2554), จาก <http://info.gotomanager.com/news/printnews.aspx?id=93738>

อนุมัติพิเศษจากส่วนกลางลงมา เนื่องจากทางการพม่าไม่พอใจที่นายชวน หลีกภัย อดีตนายกรัฐมนตรีของไทยเข้าไปเที่ยว และพักค้างคืนที่เชียงใหม่ ช่วงปลายเดือนมกราคม พ.ศ.2554 แต่เจ้าหน้าที่ระดับพื้นที่กลับไม่รายงานให้ผู้รับผิดชอบระดับสูงทราบ<sup>18</sup>

ผลกระทบที่ตามมาคือ นักท่องเที่ยวที่จะเข้าไปเที่ยวเชียงใหม่-เมืองลาต้องใช้บริการรถของพม่าเท่านั้น ซึ่งค่าเช่ามีราคาสูงมาก รถตู้ค่าเช่าอยู่ที่ 4,000-5,000 บาทต่อวัน (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพรถ รถตู้สภาพดีมีเพียงไม่กี่คัน ซึ่งต้องจองล่วงหน้าไว้ก่อนหลายเดือน ขณะที่ค่าเช่ารถตู้ไทย ตกวันละ 1,800-2,000 บาท/วัน) ยังไม่พุดถึงค่ามัคคุเทศก์อีกราว 1,000 บาทต่อวัน (บังคับให้ต้องมีประจำทุกคัน) ทำให้ต้นทุนของการไปเชียงใหม่-เมืองลา 4 วัน 3 คืน ปัจจุบันอยู่ที่คนละราว 10,000 บาท ราคาเกือบจะพอ ๆ กับไปเที่ยวเกาหลีอย่างเกาะเชจูโดยทางเครื่องบินในระยะเวลาที่เท่ากัน



ภาพที่ 3 การท่องเที่ยวด้วยรถยนต์รูปแบบต่าง ๆ บนเส้นทาง R3B<sup>19</sup>

<sup>18</sup> ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากรายงานข่าวชิ้นนี้ <http://www.komchadluek.net/detail/20110216/89099/> ขวนเที่ยวเชียงใหม่พม่าห้ามทัวร์ไทยเข้าอีก.html

<sup>19</sup> คำอธิบายภาพต่าง ๆ มีดังนี้ ภาพบนซ้ายและภาพล่างซ้าย รถตู้พม่าที่มีสภาพดี (ถ่ายเมื่อกุมภาพันธ์ 2556), ภาพบนขวา รถยนต์เช่า 4-5 ที่นั่งโดยทั่วไปจะเป็นรุ่นนี้ ค่าเช่า 3,000 บาท/วัน, ภาพกลางล่าง รถโดยสารสำหรับเช่าเหมาคันใน กรณีที่மாகันเป็นคณะใหญ่ (ที่มาของภาพ: <http://www.oknation.net/blog/gedtawa/2009/03/09/entry-1>), ภาพล่างขวา รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก ค่าโดยสาร 350 บาท/คน (ถ่ายเมื่อกุมภาพันธ์ 2556)

ในขณะที่เรามองว่าความสัมพันธ์ระหว่างไทย-พม่าโดยรวมเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น จากเรื่องนี้สะท้อนว่าเชื่อว่าดีขึ้นในทุกเรื่อง อย่างน้อยก็เรื่องนี้ที่ถดถอย และไทยเสียเปรียบ อยู่มาก คนพม่านำรถเข้ามาวิ่งในไทยได้ แต่คนไทยจะขับรถไปเที่ยวในพม่านั้นไม่ได้

อีกเรื่องที่เป็นอุปสรรคของการเดินทางในพม่าก็คือ นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่สามารถ จะออกนอกเส้นทางได้ เช่นไปเมืองยอง กระทบเมืองลาบางช่วงก็ถูกห้าม เช่นช่วงปี 2553-2555 จากเหตุความขัดแย้งระหว่างทางการของทั้งสองฝ่าย ซึ่งรัฐบาลพม่าต้องการให้กองกำลังเมือง ลา<sup>20</sup> เปลี่ยนสถานะเป็นกองกำลังพิทักษ์ชายแดน โดยได้มีคำสั่งปิดเส้นทางห้ามนักท่องเที่ยว เข้าไปยังเมืองลา เพื่อหวังกดดันและตัดรายได้ของกองกำลังเมืองลา กระนั้น เมื่อสถานการณ์ ภายในของพม่า โดยเฉพาะปัญหาความสัมพันธ์กับกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ หากคลี่คลายไปในทาง ที่ดี พื้นที่นอกเหนือจากเส้นทางหลักก็น่าจะได้รับการเปิดกว้างยิ่งขึ้น

ยิ่งไปกว่านั้น ด่านท่าล่อ (Daluo) ของจีนที่ติดกับเมืองลา ยังไม่เปิดเป็นด่านสากล นักท่องเที่ยวจากประเทศที่สามไม่สามารถเดินทางเข้า-ออกจีนที่ด่านนี้ได้ รวมทั้งรถยนต์ ซึ่ง ก่อนหน้านั้นในเมืองลาเคยมีคาสีขนาดใหญ่มาตั้งอยู่ที่นี่มากมาย ส่งผลให้มีข้าราชการจีนมา สูญเสียเงินพันทันจำนวนมากในแต่ละปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2543<sup>21</sup> กอปรกับเจ้าหน้าที่จีน ตรวจค้นพบยาเสพติดที่ลักลอบซุกซ่อนเข้าไปกับสินค้าจากพม่า ทำให้เกิดความไม่พอใจอย่างยิ่ง และใช้มาตรการเด็ดขาดหลายต่อหลายครั้ง เมืองลาจากที่เคยคึกคักก็ซบเซาลง

เริ่มตั้งแต่ช่วงปี 2546-2548 ซึ่งจีนดำเนินมาตรการตอบโต้ต่าง ๆ เช่น สั่งให้คนจีน กลับประเทศ, ห้ามคนจีนพำนักค้างคืน, ห้ามนำเงินออกเกิน 5,000 หยวน/คน ฯลฯ กระทั่ง สั่งปิดด่านพรมแดนด้านนี้ในที่สุด เมื่อปี 2549 ขณะเดียวกันบ่อนในเมืองลา ก็ทยอยปิดตัวลง และถูกย้ายออกมาเปิดนอกเมือง อยู่ที่บ้านเสี้ยว ห่างจากชายแดนประมาณ 16 กิโลเมตร ก่อน

<sup>20</sup> ‘เที่ยงตุง-เมืองลา’ รัฐฉาน เปิดรับนักท่องเที่ยวไทย-จีน แล้ว, คนเคโรไท (5 มิถุนายน 2555), จาก [http://www.khonkhurtai.org/index.php?option=com\\_content &view=article&id=1352:2012-06-05-07-21-40&catid=34:2009-11-23-07-01-45](http://www.khonkhurtai.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1352:2012-06-05-07-21-40&catid=34:2009-11-23-07-01-45)

<sup>21</sup> เรื่องนี้เป็นที่ถูกพูดถึงอย่างแพร่หลายในลักษณะที่ไม่เป็นทางการทำนองว่า สาเหตุจริง ๆ คือ มีข้าราชการ จีนที่ติดหนึ่การพันทันจำนวนมากถูกอุ้มหายตัวไปหลายต่อหลายราย จนชาวบ้านพบเห็นกลายเป็นศพลอยน้ำ อยู่นอกเมือง

ที่ทางจีนจะมีท่าที่ผ่อนปรนยิ่งขึ้นในอีกหลายปีต่อมา โดยเริ่มอนุญาตให้คนจีนและรถสินค้าผ่านเข้า-ออกได้ ภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดอยู่มาก<sup>22</sup>

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3B ต้องเผชิญกับปัญหาหลายเรื่อง ไม่ว่าจะเป็นคุณภาพถนนที่แย่มากค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูง เส้นทางที่ไม่สามารถทะลุเข้าไปถึงเชียงรุ่งได้ ความสัมพันธ์หลายเส้นที่มีทั้งร่วมมือและขัดแย้งนี้เองที่ถือเป็นอุปสรรคใหญ่

แน่นอน เมื่อเอ่ยถึง R3B เรากล่าวถึงพม่าโดยละเอียดไม่กล่าวถึงจีนไม่ได้ เพราะจีนคือผู้กำหนดทิศทางการพัฒนาในภูมิภาคนี้โดยแท้จริง และบัดนี้จีนก็ได้เลือกแล้วว่า จะให้ R3A ที่ผ่านลาวคืออนาคต ไม่ใช่ R3B ที่ผ่าเข้าไปในพม่า

ในกรณีของลาว นับเนื่องการเดินทางเยือนลาวของประธานาธิบดีเจียงเจ๋อหิงช่วงปลายปี 2000 เป็นต้นมา ที่จีนขยายการลงทุนในลาวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมซึ่งอาศัยทรัพยากรธรรมชาติ ลาวกลายเป็นเส้นทางการค้าเชื่อมต่อระหว่างจีนกับอุษาคเนย์ และเป็นผู้ให้สัมปทานที่ดินรายใหญ่แก่รัฐวิสาหกิจและบริษัทเอกชนของจีน เป็นเป้าหมายอันดับต้น ๆ ของโครงการช่วยเหลือต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความสัมพันธ์ระหว่างลาวกับจีนดำเนินไปด้วยความแน่นแฟ้น<sup>23</sup>

ขณะที่พม่ากับจีน ไม่ได้สายสัมพันธ์ที่ดีต่อกันแนบแน่นนัก ทั้งพิจารณาเชิงประวัติศาสตร์ราชวงศ์<sup>24</sup> และนโยบายเป็นกลางของรัฐบาลทหารพม่าในยุคสงครามเย็น<sup>25</sup> ตลอดจนเมื่อเริ่มมีพัฒนาการทางการเมืองเข้าสู่ระบอบประชาธิปไตยก็ลดการพึ่งพาจีนลงได้ เพราะสามารถที่จะสานสายสัมพันธ์กับมหาอำนาจภายนอกง่ายขึ้นนั่นเอง<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> ข้อมูลส่วนใหญ่สรุปมาจาก Casino-OK:เจาะบ่อนชายแดนจีนบนเส้นทาง R3A/B คุณหมิง-กรุงเทพฯ (11), (29 มิถุนายน 2552), จาก <http://www.oknation.net/blog/akom/2009/06/29/entry-4>

<sup>23</sup> ยศ สันตสมบัติ, อ้างแล้ว, 306-307.

<sup>24</sup> ดู เรื่องเดียวกัน, 43-45.

<sup>25</sup> ดู เรื่องเดียวกัน, 62-63.

<sup>26</sup> ดู เรื่องเดียวกัน, 303.

## บนเส้นทาง R3A จากเชียงของถึงเชียงรุ่ง

เส้นทาง R3A เป็นถนนที่เชื่อมไทย-ลาว-จีนเข้าด้วยกัน ในที่นี้ก็คือช่วงจากเชียงของไปเชียงรุ่งระยะทางรวม 430 กิโลเมตร แบ่งได้เป็นช่วงแรก เชียงของ-ห้วยทราย-เวียงภูคา-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น ประมาณ 250 กม. ช่วงที่สอง บ่อหาน-เมืองหล้า-เชียงรุ่ง (Jinghong)<sup>27</sup> อีกประมาณ 180 กม. ภาพวิวที่พบจินตนาการสองฟากถนนทุกวันนี้ ไม่พ้นสวนยางพารา ไร่กล้วยหอม หรืออาจจะเห็นไร่ชาอยู่บ้างเมื่อได้เข้าเขตสิบสองปันนาแล้ว

ถนนสายนี้เริ่มเปิดใช้อย่างเป็นทางการมาตั้งแต่เมื่อ พ.ศ. 2551 เป็นถนนลาดยางสองช่องจราจร คุณภาพดี รถบรรทุกหนักวิ่งได้ เส้นทางในลาวส่วนใหญ่เป็นทางขึ้น-ลงเขา เลี้ยวลดคดเคี้ยว ต้องใช้ความ ระมัดระวังสูง ใช้เวลาเดินทางค่อนข้างมาก ส่วนในจีน อาศัยการเจาะอุโมงค์ลอดภูเขา และทำสะพานยกระดับเชื่อมระหว่างภูเขาที่สูงชัน ทำให้การเดินทางปลอดภัย และรวดเร็ว

โดยที่ลาวได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย จีน และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) ด้วยสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ทั้งไทย ลาว และจีนรับผิดชอบสร้างประเทศละประมาณ 80 กิโลเมตร<sup>28</sup>

ก่อนหน้านี้ R3A ยังไม่ได้มีนัยยะสำคัญนัก เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ยังก่อสร้างไม่เสร็จ จึงต้องนำรถบรรทุกสินค้าลงเรือแพขนานยนต์ข้ามไป-มา ทำให้เสียเวลานาน ข้อมูลการค้าชายแดนก็บ่งชี้เช่นนั้น นั่นคือ แนวโน้มการค้าชายแดนด้านด่านเชียงของเพิ่งจะมาเพิ่มอย่างรวดเร็วในรอบ 3-4 ปีมานี้เอง จนสามารถแทนที่ด่านเชียงแสนและด่านแม่สายซึ่งก่อนหน้านี้เคยมีมูลค่าการค้าสูงสุดสลับสับเปลี่ยนกันไปมาตลอดได้ เพราะภายหลังสะพานเปิดใช้งานในปลายปี 2556 ได้เอื้อให้การขนส่งรวดเร็วขึ้น ทว่ายังไม่เต็มที่เนื่องจากติดขัดพิธีการทางศุลกากร และขั้นตอนการเข้าเมือง เช่น ต้องมีการเปลี่ยนหัวรถบรรทุกสินค้าหรือถ่ายสินค้าไปอีกคันเมื่อจะต้องเข้าสู่อีกประเทศหนึ่ง

<sup>27</sup> เชียงรุ่งเคยเป็นเมืองศูนย์กลางใน “ราชอาณาจักรหอคำเชียงรุ่ง” ของ “พญาเจิง” สถาปนาขึ้นใน พ.ศ.1723 ทว่าการปฏิวัติเปลี่ยนแปลงเป็นคอมมิวนิสต์ของจีนช่วงปี 2492 ทำให้ระบบกษัตริย์สิ้นสุดลง โดยมี “เจ้าฟ้าก้อนแก้ว” เป็นกษัตริย์องค์สุดท้าย และกลายเป็นเมืองหนึ่งในเขตปกครองตนเองชนชาติไต มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้ที่อาศัยอยู่ในสิบสองปันนาส่วนใหญ่ก็คือ ชาว “ไทลื้อ” นั่นเอง

<sup>28</sup> ในส่วนของไทยกับลาวใช้บริษัทของไทย ในส่วนของจีนก็เป็นบริษัทจากจีนทำ จุดสังเกตคือ เส้นทางจราจรลาดถนน ถ้าเป็นสีขาวแสดงว่าไทยทำ ถ้าเป็นสีเหลืองแสดงว่าจีนทำ



ภาพที่ 4 สภาพถนน อุโมงค์ และสะพานข้ามภูเขาบนเส้นทาง R3A<sup>29</sup>

<sup>29</sup> ภาพทั้งหมดถ่ายเมื่อมีนาคม 2557 ระหว่างทางจากบ่อหานไปเชียงรุ่ง เส้นทางช่วงนี้มีชื่อเรียกว่า Xiaomo Highway ส่วนหนึ่งของทางด่วนพิเศษสาย Kunmo Expressway (G8511) ที่มุ่งจากบ่อหานไปเมืองคุนหมิง ริงคู่ขนานไปกับถนนสายเก่า (G213) แม้ไม่ได้เป็นถนนที่กว้างขวางคือมีเพียงสองช่องจราจร รถต้องวิ่งสวนกัน อีกทั้งยังมีจุดตัดเข้า-ออกเมืองหรือหมู่บ้านอยู่ตลอด แต่ก็จัดว่ามีความปลอดภัยค่อนข้างสูง เพราะคนออกแบบพยายามที่จะสร้างให้มีหนทางที่ต้องขึ้น-ลงเขา ซึ่งลดเลี้ยวและลาดชันน้อยที่สุด โดยระยะทางช่วงนี้เจาะอุโมงค์เป็น 16 อุโมงค์หลัก หรือ 23 อุโมงค์ย่อย อุโมงค์หลักที่ยาวที่สุดคือ Tengmieshan ระยะทาง 3,000 เมตร ส่วนอุโมงค์ย่อยรวมกันยาวที่สุดคือ Basalaozhai มี 4 อุโมงค์ย่อย ระยะทาง 5,000 เมตร ยังมีพิกกล่าวถึงการสร้างสะพานยกระดับใหญ่โตเพื่อเชื่อมระหว่างภูเขาสูงชันอีกหลายต่อหลายแห่ง เช่น Yulingu Bridge เป็นต้น

ปี/ด่าน	ด่านแม่สาย	ด่านเชียงแสน	ด่านเชียงของ
2553	39.75	33.99	26.25
2554	33.09	34.30	32.61
2555	31.26	29.87	38.87
2556	29.94	33.42	36.64
2557	28.84	35.17	35.99

**ตารางที่ 1** มูลค่าการค้าชายแดน จ.เชียงราย จำแนกเป็นรายด่าน ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2557 (คิดเป็นร้อยละ)<sup>30</sup>

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำหรับรถยนต์จากฝั่งไทยบนเส้นทางนี้ ก็คือรถไทยทุกประเภท (ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถบรรทุก) ยังไม่สามารถเดินทางเข้าไปในจีนผ่านด่าน บ่อหาน (Mohan) ได้ ทางกรณีสถานการณ์เฉพาะรถจากลาวเท่านั้น ภายใต้การวางเงื่อนไขที่เข้มงวด เช่น ต้องทำเรื่องล่วงหน้า 2 วัน, เข้าได้ครั้งละไม่เกิน 7 วัน, วิ่งได้เฉพาะพื้นที่หรือเส้นทางที่ได้รับอนุญาต ห้ามออกนอกเส้นทาง เช่น ยื่นขอไปเชียงรุ่งก็ต้องไปแค่เชียงรุ่งเท่านั้น จะเลยไปถึงคุนหมิงไม่ได้ ฝ่าฝืนมีโทษปรับ 2,000 หยวน (หรือ 10,000 บาท) รวมถึงต้องมีเอกสารที่ใช้ประกอบจำนวนมาก อาทิ ป้ายทะเบียนรถ, ใบขับขี่สากล, ทำประกันภัยของจีน, ผลตรวจสุขภาพรถ ฯลฯ<sup>31</sup> ข้างต้นคือกรณีนำรถจากลาวเข้าจีน

อนึ่ง ตามปกติการนำรถไทยเข้าจีนไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ หากประสงค์จะนำรถไทยเข้าไปจะต้องดำเนินการด้วยวิธีพิเศษ กล่าวเฉพาะกรณีรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องยื่นเรื่องผ่านกงสุลจีนล่วงหน้า โดยแจ้ง ทะเบียนรถและหมายเลขเครื่องยนต์ ซึ่งต้องได้รับอนุญาตก่อนวันเดินทางอย่างน้อย 1 เดือน<sup>32</sup> โดยให้ติดต่อบริษัททัวร์ของจีนประสานงานแทน เพราะมีขั้นตอน

<sup>30</sup> เรียบเรียงโดยอาศัยรายงานผลของสำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงรายในแต่ละปี

ดู <http://www.moc.go.th/opscenter/cr/border-t.htm>

<sup>31</sup> สรุบบโดยแปลจากป้ายภาษาอังกฤษที่ปิดประกาศอยู่ที่ด่านบ่อหาน เรื่อง คำแนะนำสำหรับผู้ที่จะนำยานพาหนะเข้าจีนเป็นการชั่วคราว (ในที่นี้หมายถึงคนลาวและรถจากลาวเท่านั้น)

<sup>32</sup> ประชาชาติธุรกิจให้รายละเอียดว่า โดยระเบียบของจีน หากเดินทางไปสืบทอดปั๊มน้ำมัน ต้องขออนุญาตก่อน 15 วัน หากเดินทางไปคุนหมิงหรือยูนนานต้องขออนุญาตก่อน 1 เดือน หากจะเดินทางไปมณฑลอื่น ต้องขออนุญาตก่อน 3 เดือน, เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (จบ) กองทัพอากาศลาวทัวร์สุดฮิต จีนทะลักเที่ยวใหม่-เชียงราย, ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (31 มกราคม 2558),

จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1422441391](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1422441391)

ยุ่งยาก และมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งต้องวางมัดจำ 50,000 หยวนต่อคัน (ราว ๆ 3 แสนบาท) โดยจะคืนเงินประกันเมื่อผ่านแดนกลับ และเป็นการเดินทางไปในรูปคาราวาน ตั้งแต่ 10-20 คันขึ้นไป รวมแล้วมีค่าใช้จ่ายต่อคันอยู่ที่ 800-1,200 หยวน (ประมาณ 5,000 บาท)

อย่างไรก็ดี รถไทยสามารถนำเข้าไปวิ่งในลาวได้ ไม่ได้มีขั้นตอนยุ่งยากนัก แต่ค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง รวมแล้วขึ้นหลักพัน ทั้งที่เป็นค่าธรรมเนียม และค่าประกันรายวัน พุดงาย ๆ นำรถไทยเข้าลาวต้องจ่ายในอัตราที่มากกว่านำรถลาวเข้าไทย

ในทางตรงกันข้าม รถจากจีน รวมถึงจากลาวและพม่า สามารถเดินทางเข้าไทยได้ โดยง่าย<sup>33</sup> สามารถเข้า-ออก ณ ด่านใดก็ได้ (คนต้องแจ้งเข้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ส่วนรถต้องแจ้งกับด่านศุลกากร) กำหนดคราวละ 30 วัน และอาจขยายได้จนถึงไม่เกิน 6 เดือน โดยดูจากความพร้อมทางเอกสารเป็นหลัก ได้แก่ สมุดคู่มือรถ (ถ้าไม่ใช่เจ้าของต้องมีหนังสือรับมอบอำนาจ), หนังสือเดินทางที่ผ่านการตรวจอนุญาต และได้ทำสัญญาประกันเป็นที่เรียบร้อย (ตามจำนวนวันที่ได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ในไทย ทั้งนี้เพื่อป้องกันกรณีผู้นำเข้าไม่นำรถกลับออกไปในระยะเวลาที่กำหนด มิใช่การประกันรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 หรือที่นิยมเรียกโดยทั่วไปว่า พ.ร.บ.แต่อย่างใด) หากไม่ยื่นรายการตามแบบ และผ่านการตรวจของพนักงานเจ้าหน้าที่ โทษในกรณีนี้ คือจำคุกไม่เกิน 2 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>34</sup>

ด่านศุลกากรเชียงของได้รายงานสถิติจำนวนรถยนต์ของนักท่องเที่ยวขาเข้าในปี 2557 มีจำนวน 12,103 คัน หรือเพิ่มขึ้นมากถึงสี่เท่าตัว โดยส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวจีน ขณะที่ปี 2556 มีจำนวนเพียง 3,117 คัน มากกว่าปี 2555 ที่มีจำนวน

---

<sup>33</sup> ทั้งสามประเทศดังกล่าวมีจุดร่วมอยู่ที่ขับรถชิดขวาเหมือนกัน โดยรถจีนกับลาว พวงมาลัยอยู่ด้านซ้าย ขณะที่รถพม่า พวงมาลัยมักอยู่ทางขวา การขับรถชิดซ้ายแบบประเทศไทยจึงแตกต่างจากสามประเทศนี้เป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ การหลั่งไหลเข้ามาของชาวจีนโดยขับรถมาเที่ยวกันเองนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อด้านจรรยาบรรณหลักเสียไม่ได้ โดยอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป เนื่องจากคนจีนไม่คุ้นเคยกับการขับรถชิดทางด้านซ้ายของถนน อีกทั้งก็ไม่เข้าใจป้าย สัญญาณไฟ รวมถึงกฎจราจรของไทย ถึงแม้จะมีส่วนที่มีภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย ทว่าก็เป็นกรยากสำหรับคนจีนที่ทำความเข้าใจอยู่ดี

<sup>34</sup> สัมภาษณ์เจ้าพนักงานศุลกากรปฏิบัติงาน ณ ด่านศุลกากรแม่สาย และศึกษาจากพิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง หัวข้อพิธีการเกี่ยวกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่นำเข้ามาชั่วคราว

1,918 คน<sup>35</sup> ส่วนหนึ่งเป็นเพราะปรากฏการณ์ของภาพยนตร์จีนเรื่อง Lost in Thailand ที่ทำให้คนจีนมหาศาลอยากมาเที่ยวเชียงใหม่ให้ได้สักคราหนึ่ง<sup>36</sup>

นักท่องเที่ยวจีนโดยมากมักรวมกลุ่มขับรถมาเองเป็นคาราวาน คณะหลายสิบคัน และมักจะมาขอวีซ่าที่หน้าด่าน คอนข้างมีฐานะดี ส่วนใหญ่นิยมเข้ามาเที่ยวไทยในช่วงที่มีเทศกาลที่เป็นวันหยุดยาวของจีน คือ ช่วงวันชาติ (ต้นเดือนตุลาคม) และในเทศกาลตรุษจีน (ราวปลายเดือนมกราคมถึงต้นเดือนกุมภาพันธ์) มิใช่ขึ้นอยู่กับเทศกาลประเพณีสำคัญของไทย ไม่ว่าจะเป็นสงกรานต์หรือลอยกระทง<sup>37</sup>

เช่นเดียวกับคนไทยในภาคเหนือที่ก็เข้าไปเที่ยวจีนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอยู่ที่เดือนละประมาณ 2,000-3,000 คน เป้าหมายหลักคือที่สิบสองปันนา โดยไปทางรถยนต์กับคณะทัวร์เป็นหลัก<sup>38</sup>

การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ยังประสบปัญหาขาดความเชื่อมต่อที่มีเอกภาพ เพราะแต่ละประเทศต่างก็ถือกฎเกณฑ์ของตน เช่นเรื่องการนำรถเข้า-ออกประเทศตั้งที่ได้อธิบายมาแล้วข้างต้น หรือเรื่องกระบวนการผ่านแดนที่จะได้กล่าวในลำดับถัดไป

---

<sup>35</sup> เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (จบ) กองทัพอากาศ ทัวร์สุดฮิต จีนทะลักเชียงใหม่-เชียงราย, อ้างแล้ว.

<sup>36</sup> “Lost in Thailand” หรือ “ไท่จง” หรือ “แก๊งม่วนป่วนไทยแลนด์” คือ ภาพยนตร์ที่ทำเงินถล่มทลายในจีน เข้าฉายเมื่อช่วงปลายปี 2555 ซึ่งได้มาถ่ายทำที่เชียงใหม่เกินกว่าร้อยละ 80 ของทั้งเรื่อง ส่งผลโดยตรงคือ นักท่องเที่ยวจีนมาเชียงใหม่เพิ่มขึ้นกว่าสามเท่าตัว จากเฉลี่ยปีละ 50,000 คน เพิ่มขึ้นเป็น 200,000 คนในปี 2556 แม้จะมีงานวิจัยของสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ออกมาระบุว่า ชาวจีนไม่ได้ตัดสินใจเดินทางมาเที่ยวเชียงใหม่ เพราะตั้งใจจะมาตามรอยภาพยนตร์ (film-induced tourism) แต่ต้องการท่องเที่ยวในเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติเป็นหลัก ทว่า สถานที่ส่วนใหญ่ที่คนจีนชอบไปเที่ยวชมส่วนใหญ่ก็ล้วนแล้วแต่เป็นสถานที่ที่มีอยู่ในหนัง ซึ่งไม่ใช่จากหนังเรื่องนี้เรื่องเดียว หากแต่หมายถึงรวมถึงหนังไทยหลายๆ เรื่องที่เป็นที่นิยมในหมู่นักจีนด้วย เช่นเรื่องเพื่อนสนิท

<sup>37</sup> อ่านรายละเอียดเพิ่มเติมใน ญัฐกร วิทิตานนท์, พื้นที่ทับซ้อน อำนาจซ้อนทับ : ปัญหาในการจัดบริการสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอำเภอชายแดน, (เชียงใหม่: สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557), จาก <http://www.tuhpp.net/?p=12091>

<sup>38</sup> เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (2) “เงา เสียวเหลียง” กงสุลใหญ่จีน เน้นคนไทยลงทุน...ยูนนาน, ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2 มกราคม 2558), จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1420030354](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1420030354)

กล่าวคือ จากบรรดาสามประเทศนี้พบว่า ประเทศที่ไทยอนุญาตให้เข้าเมืองโดยไม่ต้องขอวีซ่าการตรวจลงตรา (Visa) ได้แก่ ลาว ถ้าใช้หนังสือเดินทาง (Passport) เข้าเมืองด้วยเครื่องบินให้พำนัก 30 วัน ถ้าผ่านด่านชายแดนให้ 15 วัน ขณะที่จีนและพม่าต้องใช้วีซ่าในการเข้าประเทศ ซึ่งคนจีนสามารถมาขอวีซ่าการตรวจลงตราที่ด่าน (Visa on-arrival) ได้เลย หากขอมาก่อนสามารถอยู่ได้ไม่เกิน 60 วัน หากมาขอหน้าด่านจะอยู่ที่ไม่เกิน 15 วัน ทว่าหากเป็นคนพม่าจะต้องดำเนินการขอวีซ่าจากสถานทูตไทยมาก่อนเท่านั้น ขณะเดียวกัน ลาวก็อนุญาตให้คนไทยเข้าประเทศได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าเช่นกัน โดยใช้หนังสือเดินทางเข้าประเทศด้วยเครื่องบินให้ 30 วัน หรือเข้าผ่านด่านชายแดนให้ 15 วัน ส่วนจีนกับพม่า คนไทยต้องขอวีซ่าในการเข้าประเทศ โดยที่ทั้งสองประเทศนี้เปิดโอกาสให้คนไทยสามารถไปขอทำวีซ่า ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง บางแห่งได้ เช่น สนามบินนานาชาติย่างกุ้ง (พม่า), ด่านตรวจคนเข้าเมืองบ่อหาน (จีน) กรณีพม่า ถ้าขอวีซ่ามาล่วงหน้าอยู่ได้ 28 วัน (ขยายเวลาได้) ถ้ามาขอหน้าด่านอยู่ได้ 4 สัปดาห์ (ขยายเวลาไม่ได้) กรณีจีน ถ้าขอมาล่วงหน้าอยู่ได้ 60 วัน ถ้ามาขอวีซ่าหน้าด่านได้ 15 วัน ถึงกระนั้น ยังมีข้อยกเว้นคือ หากคนไทยจะข้ามไปทำขี้เหล็ก สามารถใช้ใบผ่านแดนแบบอ่อน (Border pass) เข้าไปได้ 1 วัน หากจะไปถึงเชียงตุงหรือเมืองลา ต้องใช้บัตรผ่านแดนแบบแข็งจะอยู่ได้ 7 วัน หรือถ้าข้ามไปห้วยทราย ก็สามารถใช้บัตรผ่านแดนเข้าไปเที่ยวภายในแขวงบ่อแก้วได้ 3 วัน 2 คืน (ห้ามออกนอกแขวง)

## ความลงท้าย

จากแง่มุมนี้ อาจใช้สะท้อนลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับทั้งสามประเทศ คือ ไทย ลาว และพม่า ที่ต่างยอมรับใน “ความสัมพันธ์แบบอสมมาตร” หรือความเหลื่อมล้ำและต่อรองเชิงอำนาจในความสัมพันธ์กับจีนได้เหมือนกัน ดังที่นักวิชาการหลายคนได้ตั้งข้อสังเกตเชิงทฤษฎีเอาไว้<sup>39</sup>

อีกทั้งด้วยความเปลี่ยนแปลงทางการเมืองภายในของไทยตลอดทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้รัฐบาลไทยต้องการฐานสนับสนุนจากนานาชาติ บีบให้อยู่ในภาวะพึ่งพาและเอียงเอนไปทางจีนโดยปริยาย โดยไม่สามารถรักษาสมดุลทางความสัมพันธ์กับมหาอำนาจตะวันตกได้ เนื่องจากเขายังคงเว้นระยะห่างกับเราอยู่ กระทั่งพม่ากับลาว ไทยเองก็ยังยอมเสียเปรียบในหลายประเด็นปลีกย่อย

<sup>39</sup> นอกจาก Lu Guangsheng ยังมี Anthony Reid กับ Zheng Yangwen (2009) อ้างถึงใน ยศ สันตสมบัติ, อ้างแล้ว, 41.

ประเมินจากเรื่องการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างกันโดยรถยนต์ ก็พอจะสรุปได้ว่าไทยเสียเปรียบทุกประเทศ มากบ้างน้อยบ้างแล้วแต่ ‘สถานะ’ ของแต่ละประเทศ และ ‘สถานการณ์’ ในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะต่อจีนที่มีบทบาทนำในการกำหนดทิศทางการเป็นไปของอนุภูมิภาคนี้

ส่งผลให้ต้นทุนการท่องเที่ยวในแถบประเทศลุ่มน้ำโขงตอนบนสูงเกินจริง และด้วยความสัมพันธ์ที่ไม่ลงรอย-ขัดแย้งกันระหว่างบางประเทศ เส้นทางท่องเที่ยวที่ดีที่สุดที่วิ่งวนเป็นวงกลมดังเช่นในอดีต (เริ่มที่ R3B แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา-ท่าล่อ-เชียงรุ่ง และจบด้วย R3A เชียงรุ่ง-บ่อหาน-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย-เชียงของ ดูภาพที่ 2 ประกอบ) ย่อมไม่มีทางเกิดขึ้นได้ในเร็ววัน

ไม่น่าเชื่อว่าเส้นแบ่งพรมแดนที่ควรจะลดความหมายลงเรื่อยๆ<sup>40</sup> ประกอบด้วยความร่วมมือซึ่งกันและกันในมิติต่าง ๆ ที่ควรจะดีขึ้น กลับถดถอยและไม่ก้าวคืบไปในบางเรื่อง เช่น เรื่องนี้เป็นต้น

---

<sup>40</sup> โดยปรกติแล้ว ด้านพรมแดนระหว่างสองประเทศที่มีความทัดเทียมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมิติทางเศรษฐกิจ มักจะเรียบง่าย และสะดวก คือไม่ได้มีขั้นตอนการผ่านแดนที่ยุ่งยากแม้แต่น้อย เช่นระหว่างสหรัฐอเมริกากับแคนาดา ฉะนั้นนั่น หากเป็นด้านพรมแดนที่ซึ่งประเทศหนึ่งมีสถานะเหนือกว่าอีกประเทศหนึ่ง ประเทศใหญ่กว่าย่อมพยายามก่อสร้างกำแพงหรือรั้วที่ขวางกั้นแน่นอน และเต็มไปด้วยกระบวนการตรวจตราที่เข้มงวดเอาจริงเอาจัง เช่นระหว่างสหรัฐอเมริกากับเม็กซิโก

## ภาคผนวก

### ลำดับเหตุการณ์สำคัญในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน

ปี ค.ศ.	เหตุการณ์สำคัญ
1992	หลังสิ้นสุดยุคสงครามเย็น โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตั้งต้นขึ้น
2000	เส้นทาง R3B สร้างเสร็จและเปิดใช้ เชื่อมระหว่างไทย-พม่า-จีน พร้อมกับยุคทองของ เมืองลา ในฐานะเขตปกครองพิเศษที่มีชายจีนเป็นผู้นำ คาสีโนมากมายมาตั้งอยู่ที่นี้
2003-2006	จีนดำเนินมาตรการต่างๆ ตบโต้ทางการเมืองลา เพราะไม่พอใจที่คนจีนข้ามมาเล่นการพนัน เป็นผลให้บ่อนในเมืองลาทยอยปิดตัวลง
2006-2009	จีนปิดด่านพรมแดนท่าล่อ บ่อนถูกย้ายห่างจากชายแดนออกมาไกล ต่อมาจีนเริ่มมีท่าที่ ผ่อนปรน โดยยอมให้คนจีนและรถสินค้าผ่านเข้า-ออกได้บ้าง ภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดมาก
2007	คาสีโนบ่อเต็นเมืองทองเปิดตัวอย่างยิ่งใหญ่ และปิดตัวลงอย่างรวดเร็ว ในปี 2011 อันเป็นผลโดยตรงจากความไม่พอใจของทางการจีน
2008	เส้นทาง R3A เริ่มใช้งานอย่างเป็นทางการ เชื่อมไทย-ลาว-จีน
2009	คาสีโนคิงส์โรมันโดยความริเริ่มของเจ้าเหวย เปิดตัวอย่างเป็นทางการ [9/9/09] ตั้งอยู่บนพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ ภายใต้สัญญาสัมปทาน 99 ปีจากรัฐบาลลาว
2010-2012	พม่าห้ามมิให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไปถึงเมืองลา
2011	พม่าห้ามมิให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเข้าไปถึงเชียงตุง มาตรการนี้ยังคงใช้มาจนถึงปัจจุบัน
2011-2012	กลางเดือนตุลาคม เกิดเหตุการณ์ปล้นและสังหารลูกเรือชาวจีนบนเรือสินค้ากลางลำน้ำโขง ทำให้จีนสั่งห้ามเดินเรือทุกชนิดในแม่น้ำโขงชั่วคราว และงดเดินเรือท่องเที่ยวอีกร่วมหนึ่งปีเต็ม ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลงอย่างมาก

ปี ค.ศ.	เหตุการณ์สำคัญ
2012	ต้นเดือนกุมภาพันธ์ เปิดเส้นทางบินตรงคุนหมิง-เชียงใหม่ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน
	ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งใหม่เริ่มใช้งาน ช่วงต้นเดือนเมษายน
	ปลายเดือนเมษายน ทางลาวจะจับกุมหน่อคำ ผู้ซึ่งเชื่อว่าเกี่ยวข้องกับ การสังหารลูกเรือจีนได้ ฝ่ายไทยพยายามประสานของตัวมาดำเนินคดียัง ไทย แต่ลาวส่งให้กับทางการจีน ซึ่งในที่สุดก็ถูกตัดสินให้ประหารชีวิต
	ต้นเดือนพฤษภาคม เปิดด่านผ่านแดนถาวรสามเหลี่ยมทองคำ อนุญาตให้ เข้า-ออกได้ตั้งแต่ 6 โมงเช้าถึง 2 ทุ่ม
2013	สะพานข้ามแม่โขงเชื่อมระหว่างเชียงของ-ห้วยทรายเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ [11/12/13]
2014	จำนวนรถยนต์ขาเข้าที่ด่านเชียงของในปีนี้มีจำนวน 12,000 กว่าคัน หรือ เพิ่มขึ้นมากถึง 4 เท่าตัวเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ของ นักท่องเที่ยวชาวจีน
2015	เปิดใช้สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกระหว่างลาวกับพม่า [9/5/15]

## เอกสารอ้างอิง

### ภาษาไทย

Casino-OK : เจาะบ่อนชายแดนจีนบนเส้นทาง R3A/B คุนหมิง-กรุงเทพฯ (11).

(29 มิถุนายน 2552). จาก <http://www.oknation.net/blog/akom/2009/06/29/entry-4>

กรวรรณ สังขกร, จักรี เตจ๊ะวารี และกาญจนา จิรัตน์. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนยุคใหม่ : กรณีศึกษานักท่องเที่ยวจีนในจังหวัดเชียงใหม่. สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. จาก <http://www.sri.cmu.ac.th/~cct/wp-content/uploads/2013/11/Chinese-Tourist-in-Chiang-Mai-061153.pdf>

จีนประหารแล้ว! หน่อคำ เจ้าพ่อยาเสพติดสามเหลี่ยมทองคำ และพวก. ASTVผู้จัดการออนไลน์ (1 มีนาคม 2556), จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9560000025924>

เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (2) “เงา เลี้ยวเหลียง” กงสุลใหญ่จีน แนะนำคนไทยลงทุน...  
ยูนนาน. ประชาชาติธุรกิจ ออนไลน์ (2 มกราคม 2558).

จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1420030354](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1420030354)  
เจาะลึกเส้นทางสายไหม R3A (จบ) กองทัพอากาศลาวนำทัวร์สุดฮิต จีนทะลักเชียงใหม่-เชียงราย.  
ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (31 มกราคม 2558). จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1422441391](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1422441391)

เฉลิมชัย ปัญญาดี และคณะ. รายงานการศึกษาระดับอุดมศึกษา โครงการขับเคลื่อนเพื่อยกระดับ  
การพัฒนาเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน).  
เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยแม่โจ้, ม.ป.ป.

‘เชียงตุง-เมืองลา’ รัฐฉาน เปิดรับนักท่องเที่ยวไทย-จีนแล้ว. คนเครือข่าย (5 มิถุนายน 2555).  
จาก [http://www.khonkhurtai.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1352:2012-06-05-07-21-40&catid=34:2009-11-23-07-01-45](http://www.khonkhurtai.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1352:2012-06-05-07-21-40&catid=34:2009-11-23-07-01-45)

ชวนเที่ยวเชียงตุงพม่าห้ามทัวร์ไทยเข้าอีก. คมชัดลึก (16 กุมภาพันธ์ 2554).  
จาก <http://www.komchadluek.net/detail/20110216/89099/>  
ชวนเที่ยวเชียงตุงพม่าห้ามทัวร์ไทยเข้าอีก.html

ณัฐกร วิทิตานนท์. พื้นที่ทับซ้อน อำนาจซ้อนทับ: ปัญหาในการจัดบริการสาธารณะเพื่อรองรับ  
การท่องเที่ยวในอำเภอชายแดน. เชียงใหม่: สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ  
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557. จาก <http://www.tuhpp.net/?p=12091>  
ตามรอยไตรภูมิในพุทธศาสนสถานของกลุ่มชาติพันธุ์ลวย (ปลั่ง): รายงานการสำรวจ จาก  
เชียงตุง เมืองลา ถึงสามต้าว. เชียงราย: โครงการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์อารยธรรม  
ลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2555.

ทศพล ศรีนุช. “ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2” กับความท้าทายการเป็นเมืองเศรษฐกิจบนความเป็น  
เมืองประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม (1). ประชาธรรม (26 มกราคม 2558). จาก  
[http://prachatham.com/article\\_detail.php?id=218&lang=en](http://prachatham.com/article_detail.php?id=218&lang=en)

\_\_\_\_\_ . “ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2” กับความท้าทายการเป็นเมืองเศรษฐกิจบนความเป็น  
เมืองประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม (2). ประชาธรรม (2 กุมภาพันธ์ 2558). จาก  
[http://www.prachatham.com/article\\_detail.php?id=222#](http://www.prachatham.com/article_detail.php?id=222#)

\_\_\_\_\_ . “ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2” กับความท้าทายการเป็นเมืองเศรษฐกิจบนความเป็น  
เมืองประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม (3). ประชาธรรม (17 กุมภาพันธ์ 2558). จาก  
[http://prachatham.com/article\\_detail.php?id=229](http://prachatham.com/article_detail.php?id=229)

เทิดชาย ช่วยบำรุง. เชียงรายรำลึก: ฐานรากสู่อนาคตการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2551.

พจน-ทศพล วิจาณภรณ์. หลัทธิโกลเมตริกซ์ใหญ่ที่สุดในโลกที่จังหวัดลำปาง. บ้านเมือง (19 เมษายน 2557). จาก <http://www.banmuang.co.th/oldweb/2014/04/หลัทธิโกลเมตริกซ์ใหญ่/>

ยศ สันตสมบัติ และคณะ. อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงใต้ชะง่อนลิ้นเหลี่ยมเศรษฐกิจ. เชียงใหม่: ศูนย์ศึกษาความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน, 2556.

ยศ สันตสมบัติ. มังกรหลากสี: การขยายอิทธิพลเหนือดินแดนและพันธุกรรมแฝงอารยธรรมในอุษาคเนย์. เชียงใหม่: ศูนย์ศึกษาความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557.

ลาวจับ ‘หน่อคำ’ ราชอาณาจักรได้แล้ว ไทยขอตัวดำเนินคดี. ไทยรัฐออนไลน์ (28 เมษายน 2555). จาก <http://www.thairath.co.th/content/256210>

ลาวส่งตัว “หน่อคำ” ให้ทางการจีนแล้ว. ประชาไท (11 พฤษภาคม 2555). จาก <http://www.prachatai.com/journal/2012/05/40463>

วทัญญู ไจบรสูทธิ. ทฤษฎีอธิปไตยเหนือดินแดนอันจำกัดกับปัญหาข้ามพรมแดนสมัยใหม่ในกรณีโครงการเขื่อนบนแม่น้ำโขงของจีน. วารสารเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา. ปีที่ 14 ฉบับที่ 2. กันยายน 2552-กุมภาพันธ์ 2553, 51-72.

จาก [http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA\\_Journal14\\_2/A4.pdf](http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA_Journal14_2/A4.pdf)

วารภรณ์ เรืองศรี. คาราวานและพ่อค้าทางไกล: การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. เชียงใหม่: ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557.

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย.

จาก <http://www.moc.go.th/opscenter/cr/border-t.htm>

เอกรัตน์ บรรเลง. “เชียงใหม่” บนรอยต่อกาลเวลา. นิตยสารผู้จัดการ 360 องศา (ธันวาคม 2554). จาก <http://info.gotomanager.com/news/printnews.aspx?id=93738>

## ภาษาอังกฤษ

Anthony Reid and Zheng Yangwen (eds.). *Negotiating Asymmetry: China's Place in Asia*. Singapore: NUS Press, 2009.

Lu Guangsheng. *Economic Relations between China and GMS Countries: Contents, Characteristics and Implications*. Paper presented to First Thai-Chinese Strategic Research Seminar, Bangkok, 24-26 August 2012. From [http://www.nrct.go.th/th/Portals/0data/%E0%B8%A0%E0%B8%95/2555/10/1stThai-Chinese\\_doc/Chinese-Presenters/LUGUAN~1.PDF](http://www.nrct.go.th/th/Portals/0data/%E0%B8%A0%E0%B8%95/2555/10/1stThai-Chinese_doc/Chinese-Presenters/LUGUAN~1.PDF)

*Westphalian Sovereignty*. Development of Geographic Thought (15 October 2013). from [http://historyofthought.as.uky.edu/index.php/Westphalian\\_Sovereignty](http://historyofthought.as.uky.edu/index.php/Westphalian_Sovereignty)

