

เศรษฐกิจข้ามพรมแดนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง: การบรรเทาความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกัน*

หลี่ เหมินเหลียง^a ประทีป ช่วยเกิด^b เฉิง หยู^c กวอ ถิงถิง^d จีรวัฒน์ ศรีเรือง^e

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาช่องทางการค้า วิธีการชำระเงิน รูปแบบการขนส่ง และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามพรมแดนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง โดยเน้นที่ประเทศไทย ลาว และจีน 2) ศึกษาความเป็นไปได้และความท้าทายในการยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดน โดยการประยุกต์ใช้ภูมิปัญญาและรูปแบบการบรรเทาความยากจนแบบตรงเป้าของจีนในภูมิภาค และ 3) เพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายในการยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนเพื่อการบรรเทาความยากจน และก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกันในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง

งานวิจัยชิ้นนี้มีการนำแนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพมาใช้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การวิจัย วิธีการวิจัยที่ใช้ ได้แก่ การวิจัยเชิงเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก และกรณีศึกษา ผลการวิจัยพบว่า 1) การค้าข้ามพรมแดนในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงทำได้ผ่านเส้นทางการค้าและจุดตรวจชายแดนที่จัดตั้งขึ้นเป็นหลัก เส้นทางการค้าเหล่านี้มีความสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการระหว่างทั้งสามประเทศ ช่องทางการค้าที่สำคัญได้แก่ การขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ ในการขนส่งทางบกนั้นโดยเฉพาะโครงข่ายทางถนนเป็นรูปแบบที่ใช้กันมากที่สุดสำหรับการค้าข้ามพรมแดนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง ส่วนวิธีการชำระเงินในการค้า

*บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเศรษฐกิจข้ามพรมแดนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง: การบรรเทาความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกัน โดยได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก Lancang-Mekong Special Fund

^a รองศาสตราจารย์ประจำ คณะพัฒนาศาสตร์และยุทธศาสตร์การบริหาร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ E-mail: lirenliang2511@hotmail.com

^b นักวิจัยชำนาญการ สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาสังคม มหาวิทยาลัยขอนแก่น E-mail: prateep@kku.ac.th

^c อาจารย์ วิทยาลัยอาชีวศึกษาการเกษตรยูนนาน ประเทศจีน E-mail: zjcy@hotmail.com

^d อาจารย์ประจำคณะภาษาต่างประเทศ มหาวิทยาลัยยูนนาน ประเทศจีน E-mail: tangmo2018@126.com

^e ผู้ช่วยนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ E-mail: fame-ji@hotmail.com

รับบทความ: 11 พฤศจิกายน 2566 แก้ไขบทความ: 11 มีนาคม 2567 ตอรับบทความ: 20 มีนาคม 2567

ข้ามพรมแดนนั้นมีความแตกต่างกัน 2) การใช้ภูมิปัญญาและโมเดลของจีนในการบรรเทาความยากจนแบบตรงเป้าในภูมิภาคล้านช้าง-แม่น้ำโขงถือเป็นศักยภาพที่สำคัญในการเปลี่ยนแปลงและยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดน ประสบการณ์ของจีนในการบรรเทาความยากจนแบบตรงเป้าโดยมีการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโครงการเสริมสร้างขีดความสามารถ ในการนำมาปรับใช้เพื่อจัดการกับความท้าทายด้านความยากจนในภูมิภาค และ 3) สำหรับข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ควรส่งเสริมการบูรณาการระดับภูมิภาคซึ่งนับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุน การเสริมสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาค การส่งเสริมความเป็นผู้ประกอบการถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการลดความยากจน

คำสำคัญ: เศรษฐกิจข้ามพรมแดน, ภูมิภาคล้านช้าง-แม่น้ำโขง, ความมั่งคั่งร่วมกัน, การบรรเทาความยากจน

Cross-Border Economy in LMC Region: Poverty Alleviation and Common Prosperity*

Li Renliang^a Prateep Chouykerd^b Cheng Yu^c Guo Tingting^d Jirawat Sriruang^e

Abstract

This research aims to 1) study the existing cross-border trade, channels of trade, means of payment, mode of transportation and related regulations in LMC region, focusing on Thailand, Laos and China; 2) explore the possibilities and challenges in transforming and upgrading a cross-border economy by applying China's wisdom and model of targeted poverty alleviation in the region; 3) make policy recommendations to upgrade cross-border economy towards poverty alleviation and common prosperity in LMC region.

A qualitative approach is adopted to achieve the research objectives. The research methods employed include documentary research, in-depth interviews, and case studies.

The research findings suggest that 1) cross-border trade in the LMC region is primarily conducted through established trade routes and border checkpoints. These trade routes are crucial for facilitating the movement of goods and services between the three countries. The channels of trade identified include land, air, and water transportation. Land transportation, particularly road networks, is the most commonly used mode for

* This article is part of the Research Project: Lancang-Mekong Cross-Border Economy: poverty alleviation and common prosperity which is funded by Lancang-Mekong Special Fund

^a Associate Professor, Graduate School of Social Development and Management Strategy, National Institute of Development Administration, E-mail: lirenliang2511@hotmail.com

^b Research Expert for Social Development Institute. Khon Kaen University, E-mail: prateep@kku.ac.th

^c Instructor, Yunnan Vocational College of Agriculture, China. E-mail: zjcy@hotmail.com

^d Instructor, Faculty of Foreign Languages, Yunnan University, China. E-Mail: tangmo2018@126.com

^e Research Assistant, National Institute of Development Administration, E-mail: fame-ji@hotmail.com

Received: 11 November 2023 Revised: 11 March 2024 Accepted: 20 March 2024

cross-border trade in the LMC region. Means of payment in cross-border trade vary, with cash, bank transfers, and digital payment systems being the most prevalent; 2) applying China's wisdom and model of targeted poverty alleviation in the LMC region holds significant potential for transforming and upgrading the cross-border economy. China's experience in poverty alleviation through targeted interventions, infrastructure development, and capacity-building programs can be adapted and utilized to address poverty challenges in the LMC region; 3) the following policy recommendations are proposed: promoting regional integration is crucial for economic growth and development; facilitating trade is essential for economic growth and poverty reduction; creating a conducive environment for investment is necessary to foster economic development; promoting entrepreneurship is vital for economic growth and job creation; strengthening regional cooperation is crucial for economic development.

Keyword: Cross-border economy, Lancang-Mekong Region, Common Prosperity, Poverty Alleviation

บทนำ

ไทยและจีนเป็นเพื่อนบ้านที่เป็นมิตรและเป็นประเทศกำลังพัฒนา ต่างเผชิญกับความท้าทายร่วมกัน นั่นคือการแก้ปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ เพื่อให้ประชาชนหลุดพ้นจากความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริงในสังคมจีนและสังคมไทยยังมีความเหลื่อมล้ำค่อนข้างสูง แม้แต่ประเทศจีน ประเทศไทยและประเทศลาวที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน ระดับของการพัฒนาในสามประเทศนี้ก็มีความเหลื่อมล้ำอยู่มาก แม้จะมีแผนความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) มาตั้งแต่ปี 2535 แต่การบูรณาการความร่วมมือในภูมิภาคดำเนินไปค่อนข้างช้า แต่นับตั้งแต่มีการอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง (Lancang-Mekong Cooperation: LMC) ที่ถือกำเนิดขึ้นในปี 2559 โครงการความร่วมมือหลายโครงการก็ได้ดำเนินไปและบรรลุผลสำเร็จ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความแตกต่างอย่างมากในระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ รูปแบบการพัฒนา ปัจจัยเงื่อนไขต่าง ๆ เป็นต้น เป็นที่น่าสังเกตอย่างหนึ่งคือรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคที่มีอยู่ยังคงเป็นแบบดั้งเดิม ทั้งในแง่ของการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน ในยุคข้อมูลข่าวสารและดิจิทัล ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนและความร่วมมือในรูปแบบใหม่ ปัจจุบัน การบรรเทาความยากจนตรงเป้าของจีนได้ประสบความสำเร็จ ทำให้ประชาชนชาวจีนที่มีฐานะความยากจนกว่า 770 ล้านคนหลุดพ้นจากความยากจน ทำให้ภูมิภาคจีนและแนวทางแก้ไขปัญหาความยากจนของจีนเป็นประสบการณ์ที่มีค่าสำหรับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ เช่น ไทยและลาว เป็นต้น ประเทศจีนตอนใต้ ลาว และไทยอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ผลผลิตทางการเกษตร มีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงถึงกันด้วยทางหลวงคูนหมิง-กรุงเทพฯ แม่น้ำโขง และทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย สามประเทศสามารถเชื่อมโยงกันทั้งทางกายภาพ กฎระเบียบ และสังคมวัฒนธรรม เพื่อให้เกิดการบูรณาการในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขงและจะก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกัน

คำถามของการวิจัย

เศรษฐกิจข้ามพรมแดนที่มีอยู่ในปัจจุบันมีช่องทางอะไรบ้าง แต่ละช่องทางมีข้อดี ข้อเสียอย่างไร ประสบการณ์แก้ปัญหาความยากจนของจีน เช่น อีคอมเมิร์ซ สามารถเป็นรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนได้หรือไม่ อย่างไร และมีข้อเสนอแนะอย่างไรต่อความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนจีน ลาว และไทยเพื่อการพัฒนาาร่วมกัน

วัตถุประสงค์การวิจัย

3.1 เพื่อศึกษาช่องทางการค้า วิธีการชำระเงิน รูปแบบการขนส่ง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และการค้าข้ามพรมแดนที่มีอยู่ในปัจจุบันในภูมิภาคล้านช้าง-แม่น้ำโขง โดยเน้นที่ประเทศไทย ลาวและจีน

3.2 เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนโดยใช้ภูมิปัญญาและรูปแบบการบรรเทาความยากจนตรงเป้าของจีนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่น้ำโขง

3.3 เพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายในการยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนเพื่อแก้ปัญหาความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่ง ร่วมกันในภูมิภาคล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ขอบเขตของการศึกษา

4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา จะครอบคลุมเนื้อหาที่เกี่ยวข้อง เช่น เศรษฐกิจข้ามพรมแดน ทางหลวงคูนหมิง-กรุงเทพฯ ทางหลวงหนานหนิง-กรุงเทพฯ รถไฟจีน-ลาว-ไทย อีคอมเมิร์ซ วิธีการชำระเงิน การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ การค้าข้ามพรมแดน ช่องทางการค้า รูปแบบการขนส่ง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การบรรเทาความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกัน

4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ การวิจัยนี้ส่วนใหญ่ จะดำเนินการในมณฑลยูนนานและกว่างซีของจีน เชียงใหม่ เชียงราย และขอนแก่นของประเทศไทย เวียงจันทน์และหลวงพระบางของลาว

4.2 ขอบเขตด้านเวลา ศึกษาตั้งแต่ปี 2551 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มมีการพัฒนาถนนคูนหมิง-กรุงเทพฯ จนถึงปัจจุบัน ช่วงเวลาเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือนกันยายนปี 2565 ถึงเดือนสิงหาคม ปี 2566

การทบทวนวรรณกรรม

การวิจัยนี้ได้มีการทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เช่น ทฤษฎีต้นทุนธุรกรรม (the Transaction Cost Theory) ทฤษฎีความได้เปรียบในการแข่งขันระหว่างประเทศ (National Competitive Advantage) ทฤษฎีผลกระทบหางยาว (the long-tail Effect) ทฤษฎีแพลตฟอร์ม (Platform Theory) โมเดลอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดนและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งของจีนและต่างชาติ โดยนำทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดแนวคิดนำในการวิจัย รวมไปถึงการกำหนดประเด็นการสัมภาษณ์ด้วย

แนวคิดนำของการศึกษา



ภาพที่ 1 แนวคิดนำของการศึกษา

วิธีการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ใช้แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ การวิจัยเชิงเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก และกรณีศึกษา ในส่วนที่เป็นกรณีศึกษาเชิงเอกสาร ได้ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดนของสำนักนายกรัฐมนตรีของจีนและหน่วยงานรัฐ ตั้งแต่ปี 2556 ถึง 2560 ส่วนการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้สัมภาษณ์นักวิชาการอาวุโส ผู้กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้อง เจ้าของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ผู้ค้า ผู้แทนหอการค้าและสมาคมของ 3 ประเทศ รวมผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งสิ้น 18 คน

ในส่วนที่เป็นกรณีศึกษาได้ศึกษาแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซของจีน 3 อันดับแรก ได้แก่ Alibaba (<http://www.taobao.com>), JD.com (<http://www.jd.com>) และ Pinduoduo (<http://www.pinduoduo.com>) สำหรับใช้เป็นกรณีศึกษาเพื่อพิสูจน์ว่าแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ สามารถมีส่วนช่วยแก้ปัญหาความยากจนในชนบทได้จริง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการดำเนินการวิจัย ได้ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลหลากหลายวิธี ได้แก่ การทบทวนวรรณกรรม การศึกษาจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก กรณีศึกษา เป็นต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและครอบคลุมวัตถุประสงค์และประเด็นวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่รวบรวมมาได้รับการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิคต่าง ๆ เทคนิคเหล่านี้ได้แก่ การวิเคราะห์เนื้อหา มีการจัดหมวดหมู่ของเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ มีการตีความ แปลความหมายโดยอาศัยทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและเทียบกับบริบท มีการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ระบุความเหมือนและความแตกต่าง เพื่อพิสูจน์ความน่าเชื่อถือของข้อมูล

ผลการศึกษา

ช่องทางการค้า วิธีการชำระเงิน รูปแบบการขนส่ง และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องการค้าข้ามพรมแดนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่น้ำโขงโดยเน้นที่ประเทศไทย ลาว และจีน

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนได้กลายเป็นวิธีการสำคัญในการเสริมสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจและส่งเสริมการรวมตัวของภูมิภาค จีน ลาว และไทยเป็นประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งได้สร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่กว้างขวาง และได้ดำเนินรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนต่าง ๆ โครงการริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ความร่วมมือล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lancang-Mekong Cooperation: LMC) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว-ไทย (China-Lao-Thailand Economic Corridor: CLTEC) เป็นรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนหลักระหว่างทั้งสามประเทศ

โครงการริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเป็นรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนที่สำคัญที่จีนเสนอในปี 2556 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางสายไหมโบราณ โครงการริเริ่มนี้ครอบคลุมกว่า 150 ประเทศและภูมิภาค รวมถึงจีน ลาวและไทย โดยมีเป้าหมายหลัก 5 ประการ ได้แก่ การประสานงานด้านนโยบาย การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน การรวมกลุ่มทางการเงิน และการเชื่อมโยงประชาชน ในฐานะศูนย์กลางของระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor: CICPEC) ประเทศไทยมีความเชื่อมโยงกับจีนหลายมิติ

สาระสำคัญของข้อริเริ่ม BRI คือ "การเชื่อมโยงทั้งห้า" ซึ่งเป็นกรอบร่วมกันสำหรับความร่วมมือทวิภาคี และพหุภาคี (Ben, D., Xingjian, L., & Charles, K., Maggie Xiaoyang Chen., 2018)

ปัจจุบันมีการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เส้นทางทางบก มีทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ หรือ R3A ทางหลวงหนานหนิง-กรุงเทพฯ ทั้ง R9 (กรุงเทพฯ-มุกดาหาร-หนานหนิง) และ R12 (กรุงเทพฯ-นครพนม-หนานหนิง) ตลอดจนทางน้ำคือ ล้านช้าง-แม่น้ำโขง มีเส้นทางการบินหลายเส้นทางเชื่อมโยงจีนและไทยเพื่อสร้างการเชื่อมโยงทางอากาศ ปัจจุบันเมืองใหญ่ส่วนใหญ่ของจีนมีเที่ยวบินตรงกับประเทศไทย

ทางหลวงจีน-ลาว-ไทย

การขนส่งทางถนนเป็นวิธีการขนส่งที่สำคัญระหว่างจีน ลาว และไทย ทั้งสามประเทศได้สร้างทางหลวงและสะพานจำนวนมากเพื่อเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ เช่น ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ ถือเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างจีนและไทย ถนนสายนี้ตัดผ่านประเทศลาวและได้มีการปรับปรุงการคมนาคมระหว่างทั้งสามประเทศอย่างมาก

ระเบียบเศรษฐกิจหรือเส้นทางทางบกเป็นช่องทางที่เชื่อมต่อกันที่สำคัญ เมื่อปลายปี 2531 เหอจื่อเฉียง อดีตผู้ว่าราชการมณฑลยูนนาน นำคณะเยือน 3 ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และลงนามข้อตกลงกับรัฐบาลลาวในการหารือร่วมกันเพื่อพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน จึงเป็นการโหมโรงสู่การพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน การประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับอนุภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง ครั้งแรกจึงจัดขึ้นที่กรุงมะนิลา เมืองหลวงของฟิลิปปินส์ ในเดือนตุลาคม 2534 ผู้แทนมณฑลยูนนานของจีนได้หยิบยกข้อเสนอความร่วมมือ 1-2-1 คือ สร้างทางรถไฟ 1 เส้นทาง ทางหลวงสองสาย และสนามบิน 1 เส้นทาง ส่วนทางหลวงสองสาย คือ คุนหมิง-กรุงเทพฯ และหนานหนิง-กรุงเทพฯ

ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ

คุนหมิง-กรุงเทพฯ หรือทางหลวง R3A ก่อตั้งขึ้นในปี 2538 ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และร่วมกันสร้างโดยจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เปิดให้สัญจรอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคมปี 2551 ทางหลวงดังกล่าวเป็นโครงการพื้นฐานที่สำคัญในแผนการก่อสร้างเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงเป็นช่องทางระหว่างประเทศที่เชื่อมจีน (ยูนนาน) เข้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเมื่อปลายปี 2556 สะพานเชียงของ-ห้วยทราย ได้เปิดอย่างเป็นทางการ และเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ จึงได้เชื่อมกันระหว่างจีน ลาว และไทย โดยสมบูรณ์ จึงทำให้ปัจจุบันการเดินทางจากคุนหมิง ประเทศจีน ผู้คนสามารถเข้าถึงเครือข่ายถนนที่เชื่อมไปถึงสิงคโปร์และมาเลเซียได้ในเวลาอันสั้น

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ประเทศไทย ได้ประกาศผลการวิจัยการขนส่งสินค้าระหว่างไทย ลาว และจีน: ทางหลวง R3A ขนส่งสินค้ามากกว่า 52 พันล้านรายการในปี 2565 และในเดือนมกราคม-เมษายน 2566 การขนส่งสินค้าเกิน 20 พันล้านรายการ และและยังมีการเตรียมเชื่อมต่อกับทางหลวงลาวเพื่อลดต้นทุนครอบคลุมทั้งสายตั้งแต่เชียงของประเทศไทยไปจนถึงจีน (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2566)

ทางหลวงหนานหนิง - กรุงเทพฯ

ในปี 2547 งาน China-ASEAN Expo ซึ่งจัดขึ้นร่วมกันโดย 10 ประเทศสมาชิกอาเซียน และจีนโดยกำหนดให้หนานหนิงและกว่างซี เป็นที่จัดงานอย่างถาวร ในปีเดียวกันนั้น ผู้เชี่ยวชาญจาก Guangxi Academy of Social Sciences ได้เสนอแนวคิดในการสร้างระเบียงเศรษฐกิจหนานหนิง-กรุงเทพฯ ในเดือนกรกฎาคม 2548 สำนักนายกรัฐมนตรีของจีนได้อนุมัติให้กว่างซีเข้าร่วมความร่วมมือ GMS ในการประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจอ่าวเป๋ยปู ที่เมืองหนานหนิง เมื่อเดือนกรกฎาคม 2549 ผู้นำของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงยังได้เสนอข้อเสนอเพื่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจหนานหนิง-สิงคโปร์

ปัจจุบันมีถนนจากหนานหนิงมากรุงเทพฯ ผ่านประเทศลาวหลังจากผ่านประเทศเวียดนามแล้ว 2 เส้นทาง คือ ถนนหมายเลข 9 (R9) และถนนหมายเลข 12 (R12)

R9 เป็นเส้นทางบกที่สะดวกที่สุดจากหนานหนิงไปกรุงเทพฯ ความยาวรวมจากหนานหนิงถึงกรุงเทพฯ ผ่านทางระเบียงตะวันออก-ตะวันตก รวม 1,934 กิโลเมตร ส่วน R12 เป็นเส้นทางบกที่สั้นที่สุดจากหนานหนิงไปกรุงเทพฯ ด้วยความยาวรวมจากหนานหนิงไปกรุงเทพฯ ผ่านด่านท่าแขก ในประเทศลาว/ด่านนครพนม ในประเทศไทย มีระยะทางรวม 1,769 กิโลเมตร (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2563)

เนื่องจากความสะดวกของทางหลวงหนานหนิง-กรุงเทพฯ ทำให้นักธุรกิจไทยจำนวนมากได้ขนส่งทุเรียน มังคุด และลำไยแห้งจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนผ่านช่องทางนี้ (R12) โดยการขนส่งข้ามพรมแดน เป็นที่คาดกันดีว่ามีการนำเข้าผลไม้จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากกว่า 200,000 ตัน ผ่านด่านผิงเซียงทุกปีในช่วงสองปีที่ผ่านมามีผลไม้จำนวนมากถูกส่งออกจากไทยไปยังลาวและเวียดนามก่อนเข้าสู่กว่างซี ด่านผิงเซียงได้กลายเป็นด่านที่ใหญ่ที่สุดของจีนในการนำเข้าผลไม้เมืองร้อนจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เนื่องจากต้นทุนถูกกว่าและใช้เวลาสั้นกว่า แต่ในขณะเดียวกันทุเรียน มะม่วง ลำไย และสินค้าเกษตรอื่น ๆ ยังคงมีการส่งออกผ่านเส้นทาง R3A อยู่เนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญและเป็นเส้นทางที่ทุกฝ่ายคุ้นเคย (ฝ่ายเกษตร ประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว, 2565)

รถไฟจีน-ลาว-ไทย

การขนส่งทางรถไฟเป็นอีกวิธีการขนส่งที่สำคัญระหว่างจีน ลาวและไทย รถไฟจีน-ลาว และรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ถือเป็นโครงการรถไฟหลักที่เชื่อมโยงทั้งสามประเทศ โครงการรถไฟนี้ได้ปรับปรุงการขนส่งระหว่างทั้งสามประเทศอย่างมาก และส่งเสริมการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน

แนวคิดเรื่องเครือข่ายรถไฟในเอเชีย เดิมได้รับการเสนอโดยองค์การสหประชาชาติเมื่อปี 2503 แต่ยังคงอยู่ในระดับแนวความคิดมาโดยตลอด ด้วยการพัฒนาอย่างรวดเร็วของโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจ ขนาดของการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และการขนส่งทางทะเลที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการการพัฒนาอย่างรวดเร็วของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ ในเดือนเมษายน 2553 ตัวแทนของ 18 ประเทศในเอเชียลงนามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยเครือข่ายรถไฟแห่งเอเชียในเมืองปูซาน ประเทศเกาหลีใต้อย่างเป็นทางการ หลังจากทีวางแผนสำหรับเครือข่ายรถไฟทรานส์เอเชียมาเกือบ 50 ปี โครงการก่อสร้างทางรถไฟจีน-ลาว เริ่มขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2559 และเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 ธันวาคม 2564 การเปิดเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ยังก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมากต่อเศรษฐกิจและการค้าของจีน ไทย และลาว ปัจจุบันสินค้าของไทยถูกส่งออกไปยังประเทศจีนไม่เพียงแต่ทางทะเลและทางหลวงเท่านั้น แต่ยังรวมถึงทางรถไฟด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่เกิดโรคระบาดโควิด สินค้าสดจำนวนมาก เช่น ทุเรียนในประเทศไทยถูกส่งออกไปผ่านทางรถไฟจีน-ลาว ซึ่งเป็นช่องทางใหม่ที่ทำให้เกษตรกรผู้ปลูกผลไม้ไม่ประสบความสูญเสียมากนัก

ในเดือนธันวาคม 2560 การรถไฟจีน-ไทย ได้จัดพิธีเปิดเพื่อเริ่มดำเนินโครงการ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่นั้นมา เนื่องจากปัญหาต่าง ๆ เช่น งบประมาณเงินทุนไม่เพียงพอ และความยากลำบากในโครงการออกแบบ โครงการจึงมีความคืบหน้าอย่างช้า ๆ แม้ว่าทางรถไฟจีน-ไทยจะยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง แต่ประเทศไทย จีน และลาวก็มีจุดมุ่งหมายเดียวกันคือต้องการเชื่อมต่อกันด้วยเส้นทางรถไฟ

แม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง

การขนส่งทางน้ำเป็นวิธีการขนส่งที่สำคัญอีกทางหนึ่งระหว่างจีน ลาวและไทย แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในภูมิภาค ทั้งสามประเทศได้สร้างท่าเรือและท่าเทียบเรือหลายแห่งริมแม่น้ำ ซึ่งอำนวยความสะดวกอย่างมากต่อการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน

การขนส่งทางน้ำ ล้านช้าง-แม่โขง เป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในห่วงโซ่อุปทานที่เชื่อมโยงจีน ลาว และไทย มีประวัติศาสตร์อันยาวนานและมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาค

แม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงถูกใช้เพื่อการคมนาคมมานานหลายศตวรรษ โดยมีบันทึกการใช้งานครั้งแรกตั้งแต่ศตวรรษที่ 13 อย่างไรก็ตาม จนกระทั่งศตวรรษที่ 19 แม่น้ำสายนี้กลายเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญสำหรับการค้าและการพาณิชย์ระหว่างจีน ลาวและไทย

ในศตวรรษที่ 20 แม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ยังคงมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและการเดินทางสำหรับผู้คนระหว่างทั้งสามประเทศ รัฐบาลจีนลงทุนมหาศาลในโครงสร้างพื้นฐานของแม่น้ำ โดยสร้างเขื่อนและประตูน้ำเพื่อปรับปรุงการคมนาคม ปัจจุบัน ระบบการขนส่งทางน้ำล้านช้าง-แม่โขงเป็นส่วนเชื่อมโยงที่สำคัญในห่วงโซ่โลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยเชื่อมโยงเมืองใหญ่และท่าเรือในจีน ลาวและไทย การเดินทางขนส่งผ่านแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง เผชิญกับความท้าทายหลายประการ รวมถึงการแข่งขันจากรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เช่น ถนนและทางรถไฟ และยังมีความกังวลด้านสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษทางน้ำ และการทำลายถิ่นที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม มีการพยายามแก้ไขปัญหาเหล่านี้ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีการขนส่งที่สะอาดและยั่งยืนมากขึ้น และการดำเนินนโยบายเพื่อปกป้องระบบนิเวศของแม่น้ำ

วิธีการชำระเงิน

จีน ลาวและไทยเป็นคู่ค้ากันมานาน วิธีการชำระเงินระหว่างสามประเทศมีการพัฒนาตลอดหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งปัจจุบันมีวิธีการชำระเงินที่หลากหลาย ได้แก่

การชำระด้วยเงินสด นิยมใช้สำหรับการทำธุรกรรมและการค้าข้ามพรมแดน เนื่องจากง่ายและสะดวก แต่ก็มีความเสี่ยงอยู่บ้าง เช่น เสี่ยงจากการโจรกรรมและการปลอมแปลงธนบัตร

การโอนเงินผ่านธนาคาร การโอนเงินผ่านธนาคารเป็นวิธีการชำระเงินที่ค่อนข้างปลอดภัยในการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน มีการใช้กันอย่างแพร่หลายในภูมิภาค แต่ก็มีข้อเสียคือ ต้นทุนสูงเนื่องจากมีค่าธรรมเนียมและใช้เวลาดำเนินการนาน

การชำระเงินออนไลน์ การชำระเงินออนไลน์ในจีน ลาวและไทยมีการเติบโตอย่างมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจีนจะมีการชำระเงินออนไลน์ที่ก้าวหน้าที่สุด แต่ลาวและไทยก็พัฒนาระบบมาอย่างต่อเนื่อง แพลตฟอร์มการชำระเงินออนไลน์ที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในประเทศเหล่านี้เสนอบริการที่หลากหลาย รวมถึงการชำระค่าสาธารณูปโภค การซื้อของออนไลน์

อุปสรรค

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนระหว่างจีน ลาวและไทยมีอุปสรรคอยู่ไม่น้อย ได้แก่

ต้นทุนโลจิสติกส์สูง

ต้นทุนโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างสูง โดยคิดเป็น 30% ของต้นทุนสินค้าทั้งหมด ในทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ ค่าใช้จ่ายในการลำเลียงสินค้ามีราคาสูง ปัจจุบัน จำเป็นต้องมีขั้นตอนการเข้าและออก 4 ขั้นตอนในการทำสำแดงสินค้า และระยะเวลาของขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรจะแตกต่างกันไป

ในแต่ละประเทศ มาตรฐานและประเภทการคิดค่าธรรมเนียมที่แตกต่างกัน ขั้นตอนพิธีการศุลกากรค่อนข้างยุ่งยาก ค่าขนส่งทางถนนภายในประเทศจีนสูง มีการเก็บค่าผ่านทางเป็นระยะๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศลาวก็มีข้อจำกัดอย่างประการ ทั้งค่าขนส่งภายในประเทศลาวที่สูงขึ้น เนื่องจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ไม่มีมาตรฐานและไม่เป็นเอกภาพ อีกทั้งประเทศลาวมีฤดูฝนที่ยาวนานมากทำให้การขนส่งใช้เวลานานขึ้น และลาวก็เป็นทางผ่านเดียวสำหรับจีนที่จะเดินทางมายังประเทศไทยที่มีระยะทางสั้นที่สุด

เวลา การขนส่ง

ระยะเวลาในการขนส่งค่อนข้างนาน โดยมีความยาวรวมประมาณ 1,800 กิโลเมตรจากคุนหมิงถึงกรุงเทพฯ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 60 ชั่วโมง และพบว่าระยะเวลาเฉลี่ยสินค้าที่ด่านค่อนข้างนาน ด้านบางแห่งตามเส้นทางเปิดตลอด 24 ชั่วโมง ในขณะที่บางแห่งเปิดเพียง 8 ชั่วโมงเท่านั้น เวลาทำการในลาวคือ ตั้งแต่ 9.30 น. ถึง 11.30 น. และในช่วงบ่ายคือตั้งแต่ 15.00 น. ถึง 17.00 น. หากพลาดไปจะต้องขยายเวลาดำเนินการออกไปอีกครั้งวัน อีกทั้งระยะเวลาในการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าใช้เวลานาน จีนและไทยยังไม่ได้ลงนามข้อตกลงการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ยานพาหนะไม่สามารถเข้าออกได้อย่างอิสระ เนื่องจากรถไฟไทยไม่สามารถเข้าประเทศจีนได้ และรถจีนไม่สามารถเข้าประเทศไทยได้ ทั้งสองฝ่ายจึงต้องเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าเพื่อไปใช้ยานพาหนะขนส่งของกันและกันภายในลาว ซึ่งจะเพิ่มเวลาการขนส่งอย่างมาก

ระบบระเบียบ กฎหมาย

ระบบกฎหมายสำหรับอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดนในประเทศจีน ลาวและไทยมีความแตกต่างกันในแง่ของความครอบคลุม ความเฉพาะเจาะจง และผลกระทบต่ออีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน ประเทศจีน มีระบบกฎหมายที่ครอบคลุมสำหรับอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน ลาวมีระบบกฎหมายที่พัฒนาน้อยกว่าสำหรับอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน โดยไม่มีกฎหมายหรือข้อบังคับเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน ประเทศไทยมีระบบกฎหมายที่ได้รับการพัฒนาอย่างดีสำหรับอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน โดยมีกฎระเบียบและนโยบายเฉพาะที่สนับสนุนอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน

ศุลกากรและพิธีการศุลกากร

จีนเป็นหนึ่งในประเทศเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้เล่นหลักในการค้าระหว่างประเทศ ขั้นตอนศุลกากรและพิธีการศุลกากรในประเทศจีนได้รับการออกแบบมาเพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าที่เข้าและออกจากประเทศได้รับการจัดทำเอกสาร ตรวจสอบ และเคลียร์สินค้าเพื่อการส่งออกหรือนำเข้าอย่างเหมาะสม ขั้นตอนต่าง ๆ ได้รับการดูแลโดยกรมศุลกากรอย่างเข้มงวด สินค้าจะถูกจัดประเภทตามคำอธิบายสินค้าโภคภัณฑ์ที่สอดคล้องกันและระบบการเข้ารหัส (HS) ระบบนี้จะกำหนดรหัสเฉพาะให้กับ

แต่ละผลิตภัณฑ์ตามคุณลักษณะ สินค้าจะถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าเป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

พิธีการศุลกากรในประเทศลาวมีความซับซ้อนมาก ลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีพรมแดนติดกับจีน ไทย เวียดนาม กัมพูชาและเมียนมาร์ เศรษฐกิจของประเทศขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรม เหมืองแร่ และไฟฟ้าพลังน้ำเป็นอย่างมาก และกำลังเผชิญกับการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ในการนำเข้าสินค้าเข้าประเทศลาว ผู้นำเข้าจะต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการพาณิชย์ ใบอนุญาตจะระบุประเภทและปริมาณของสินค้าที่อนุญาตนำเข้า ตลอดจนข้อจำกัดหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้นำเข้าจะต้องจัดทำแบบฟอร์มสำแดงซึ่งรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่นำเข้า มูลค่าของสินค้า หลังจากทีสินค้านำมาถึงประเทศลาว สินค้าเหล่านั้นจะถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าเป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

พิธีการศุลกากรในประเทศไทย ไทยเป็นประเทศเศรษฐกิจหลักในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีอุตสาหกรรมที่หลากหลาย ทั้งภาคการเกษตร การผลิตและการท่องเที่ยว พิธีการศุลกากรของประเทศอยู่ภายใต้การดูแลของกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บภาษีศุลกากร บังคับใช้กฎระเบียบด้านศุลกากร และดูแลให้สินค้าเข้าและออกประเทศได้รับการจัดทำเอกสารและตรวจสอบอย่างเหมาะสม

การศึกษาความเป็นไปได้และความท้าทายในการยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนโดยการประยุกต์ใช้ภูมิปัญญาและรูปแบบการบรรเทาความยากจนแบบตรงเป้าของจีนในภูมิภาค

จีนประสบความสำเร็จในการแก้ปัญหาความยากจน แน่นอนว่าวิธีการ มาตรการที่จีนนำมาใช้ในการแก้จนมีความหลากหลายและหนึ่งในหลายวิธีนั้นคือ แก้นด้วยการค้าอีคอมเมิร์ซ

จีนประกาศนโยบายการบรรเทาความยากจนด้วยการค้าอีคอมเมิร์ซอย่างชัดเจน

จีนดำเนินโครงการบรรเทาความยากจนด้วยอีคอมเมิร์ซ ส่งเสริมการบูรณาการอย่างลึกซึ้งของความสำเร็จด้านนวัตกรรมอินเทอร์เน็ตและการบรรเทาความยากจน และขยายช่องทางรายได้ในการเร่งกระบวนการบรรเทาความยากจนในพื้นที่ยากจน

การพัฒนาอีคอมเมิร์ซเพื่อช่วยเหลือเกษตรกร เป็นเรื่องยากสำหรับเกษตรกรที่จะร่ำรวยด้วยการเพาะปลูกเพียงอย่างเดียว สิ่งสำคัญคือต้องขยายผลผลิตให้ครอบคลุมต้นทุนและมีผลกำไร อีคอมเมิร์ซทำให้กระบวนการการขายเข้าถึงผู้บริโภคง่ายขึ้นอย่างมาก

ในประเทศจีน เกิดแนวคิด "หมู่บ้านเถาเป่า" หยั่งรากลึกในหัวใจของผู้คน จีนเปิดตัวโครงการในปี 2561 มีรายงานว่าหมู่บ้านเถาเป่าประมาณ 5,500 แห่ง ในจีน และได้รับการตอบรับอย่างดีจากทั้งเกษตรกรและผู้บริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่เกิดโรคระบาดโควิด (อาลีบาบา กรุ๊ป, 2562)

จากกรณีศึกษา เราพบว่าจีนใช้อีคอมเมิร์ซหลากหลายรูปแบบในการช่วยเหลือเกษตรกรในการขายผลผลิตทางการเกษตร จากสามกรณีศึกษา สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 โปรแกรมบรรเทาความยากจนแบบตรงเป้าหมาย

บริษัท	โปรแกรมบรรเทาความยากจนแบบตรงเป้าหมาย
เจดีดอตคอม	1. โปรแกรม “Farm to Table” เพื่อเชื่อมโยงเกษตรกรกับผู้บริโภคผ่านอีคอมเมิร์ซ 2. โปรแกรม “การฟื้นฟูความมั่งคั่งของชนบท” เพื่อส่งเสริมอีคอมเมิร์ซในพื้นที่ชนบท 3. โปรแกรม “อินเทอร์เน็ต + เกษตรกรรม” เพื่อปรับปรุงการผลิตทางการเกษตรและเพิ่มรายได้ในพื้นที่ชนบท
อาลีบาบา ดอตคอม	1. โปรแกรม “Rural Taobao” เพื่อส่งเสริมอีคอมเมิร์ซในพื้นที่ชนบท 2. โครงการ “Lingshan” เพื่อสนับสนุนธุรกิจขนาดเล็กในพื้นที่ยากจน 3. กองทุนบรรเทาความยากจน “อาลี” เพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่พื้นที่ที่ยากจน
Pinduoduo.com	1. โครงการ “ช่วยเหลือเกษตรกร” เพื่อเชื่อมโยงเกษตรกรกับผู้บริโภคผ่านอีคอมเมิร์ซ 2. โปรแกรม “การบรรเทาความยากจน” เพื่อส่งเสริมอีคอมเมิร์ซในพื้นที่ที่ยากจน 3. โปรแกรม “อินเทอร์เน็ต + เกษตรกรรม” เพื่อปรับปรุงการผลิตทางการเกษตรและเพิ่มรายได้ในพื้นที่ชนบท

ที่มา: คณะผู้วิจัย

ยกระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนด้วยอีคอมเมิร์ซ

จีนเป็นตลาดอีคอมเมิร์ซที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตมากกว่า 900 ล้านคน (บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน (บลจ.) ทิสโก้, 2564) และชนชั้นกลางที่เติบโตอย่างรวดเร็ว แพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซรายใหญ่ในจีน เช่น อาลีบาบา และ JD.com ได้ขยายการดำเนินงานไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงลาวและไทย แพลตฟอร์มเหล่านี้ช่วยให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สามารถเข้าถึงฐานลูกค้าขนาดใหญ่ ตลอดจนบริการโลจิสติกส์และการชำระเงิน

ในประเทศลาวรัฐบาลตระหนักถึงศักยภาพของอีคอมเมิร์ซในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจและลดความยากจนโดยได้ริเริ่มโครงการส่งเสริมอีคอมเมิร์ซ รวมถึงการสร้างแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซระดับชาติ การจัดตั้งระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ และการพัฒนากรอบกฎหมายสำหรับอีคอมเมิร์ซ นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้ร่วมมือกับบริษัทอีคอมเมิร์ซของจีนเพื่อให้การฝึกอบรมและ

สนับสนุน SMEs ของลาว (Leebouapao, L., P. Sitthideth, K. Douangpaseuth, and Y. Suhud , 2020)

ในประเทศไทย อีคอมเมิร์ซกลายเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญในการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีขนาดตลาดมากกว่า 6 พันล้านดอลลาร์ในปี 2563 รัฐบาลไทยได้ดำเนินนโยบายเพื่อสนับสนุนอีคอมเมิร์ซ เช่น โครงการจูงใจทางภาษีสำหรับ SMEs การจัดตั้งกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และการพัฒนาระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ บริษัทอีคอมเมิร์ซของไทย เช่น Lazada และ Shopee ได้ขยายการดำเนินงานไปยังประเทศอื่น ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงลาวด้วย

จีน ลาว และไทยมีภูมิทัศน์อีคอมเมิร์ซที่แตกต่างกัน โดยจีนมีตลาดที่ใหญ่ที่สุด ลาวมีขนาดเล็กที่สุด และประเทศไทยมีตลาดที่เติบโตอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ยังมีโอกาสสำหรับอีคอมเมิร์ซระหว่างประเทศเหล่านี้ จีนเป็นตลาดที่สำคัญสำหรับอีคอมเมิร์ซ และมีศักยภาพสำหรับลาวและไทยที่จะเจาะเข้าสู่ตลาดนี้ทั้งได้ลดต้นทุนและประหยัดเวลาด้วย

ด้วยความได้เปรียบหลายประการ เช่น ต้นทุนธุรกรรมราคาถูก ความรวดเร็ว ความสะดวกสบายสำหรับทั้งผู้บริโภคและผู้ผลิต/ผู้ขาย และด้วยการสนับสนุน ส่งเสริมจากนโยบายของรัฐ อีคอมเมิร์ซกำลังเป็นที่นิยมมากในจีน ลาว และไทย จากสถิติที่ออกโดยกรมศุลกากรจีน ในปี 2563 จีนนำเข้าสินค้าจากไทยผ่านอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน มูลค่า 2,172.24 ล้านดอลลาร์เพิ่มขึ้น 129.8% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 4 (รองจากมาเลเซีย สิงคโปร์และญี่ปุ่น) (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานกงสุลใหญ่ ณ นครเฉิงตู, 2564) ในยุคที่ผู้บริโภคชาวจีนหันมาบริโภคสินค้าจากต่างประเทศมากขึ้น รวมถึงสินค้าจากไทย ผู้ประกอบการอาจพิจารณาส่งออกผ่านช่องทางอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดนเพื่อลงเข้าสู่ตลาดจีน ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาและเงินได้มากกว่าการนำเข้าแบบเดิม ๆ พร้อมทั้งช่วยปูทางในการขยายฐานลูกค้าเพื่อเตรียมพร้อมเปิดร้านในอนาคต ดังนั้น เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าอีคอมเมิร์ซมีศักยภาพสูงและจะกลายเป็นช่องทางค้าสำคัญสำหรับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนทั้งในปัจจุบันและในอนาคตต่อไป

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อยกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนเพื่อการบรรเทาความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกันในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

เพื่อความมั่งคั่งร่วมกันในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการบูรณาการในระดับภูมิภาค ยกกระดับเศรษฐกิจข้ามพรมแดน บทความนี้ขอเสนอชุดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการบรรเทาความยากจนและก้าวสู่ความมั่งคั่งร่วมกัน ดังนี้

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนทั้งกายภาพและกฎระเบียบ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร) ควรพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น เช่น เครือข่ายการขนส่ง ทางหลวง ทางรถไฟและทางน้ำเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการส่งเสริม

การบูรณาการในระดับภูมิภาค สภาพทางหลวงในจีน ลาวและไทยก็มีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะในประเทศไทย การขยายช่องทางจราจร ปรับปรุงคุณภาพผิวทางถือว่ามีมีความสำคัญ เร่งการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีนถือว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญยิ่ง กฎระเบียบและขั้นตอนที่สอดคล้องกันถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการส่งเสริมการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน เช่นการอนุญาตให้รถจีนเข้าประเทศไทย รถไทยเข้าประเทศจีน เพื่อลดขั้นตอนและประหยัดเวลาในการขนถ่ายตู้สินค้า

2) พัฒนาระบบการทางศุลกากร (โดยกรมศุลกากร) ควรประสานและพัฒนาระบบการทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กระบวนการทางศุลกากรมักซับซ้อนและใช้เวลานาน ซึ่งอาจกีดกันการค้าข้ามพรมแดนได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปรับปรุงกระบวนการศุลกากรในภูมิภาค ล้านช้าง-แม่โขง ซึ่งสามารถทำได้โดยการนำขั้นตอนศุลกากรระบบหน้าต่างเดียว (One Single Window) มาใช้และลดข้อจำกัดด้านเอกสาร เพื่อให้ง่ายขึ้น ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์สามารถช่วยลดอุปสรรคทางการค้าและปรับปรุงการค้าข้ามพรมแดนได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องส่งเสริมมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง

3) ส่งเสริมอีคอมเมิร์ซ อีคอมเมิร์ซเป็นเครื่องมือสำคัญในการส่งเสริมการค้าข้ามพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องส่งเสริมอีคอมเมิร์ซในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง โดยมีการเสนอมตรการดังต่อไปนี้

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีคอมเมิร์ซ เช่น ระบบการชำระเงินและบริการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการส่งเสริมอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีคอมเมิร์ซในภูมิภาค

ให้การฝึกอบรมและการสนับสนุน SMEs ซึ่งมักขาดความรู้และทักษะในการทำอีคอมเมิร์ซ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดให้มีการฝึกอบรมและสนับสนุน SMEs เพื่อให้พวกเขาสามารถมีส่วนร่วมในอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดนได้ การฝึกอบรมการเป็นผู้ประกอบการสามารถให้ความรู้และทักษะแก่ผู้ประกอบการที่ต้องการเริ่มต้นและขยายธุรกิจได้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องจัดให้มีการฝึกอบรมการเป็นผู้ประกอบการในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มเกษตรกรหรือภาคแรงงานในพื้นที่ชนบท

บริการบ่มเพาะธุรกิจช่วยให้ผู้ประกอบการมีพื้นที่สำนักงาน การให้คำปรึกษา และโอกาสในการสร้างเครือข่าย จึงมีความจำเป็นในการให้บริการบ่มเพาะธุรกิจในภูมิภาค โดยกระทรวงพาณิชย์ควรมีบทบาทในด้านนี้

4) เสริมสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาค การเสริมสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาคเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการลดความยากจนในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค จึงเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังต่อไปนี้

พัฒนาโครงการวิจัยร่วมกันเพื่อให้สามารถส่งเสริมนวัตกรรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยีในภูมิภาค ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงการวิจัยและพัฒนาร่วมกันในภาคส่วนสำคัญ เช่น เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และการผลิต ส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยี การถ่ายทอดเทคโนโลยีสามารถส่งเสริมการนำเทคโนโลยีใหม่และแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดมาใช้ในภูมิภาค จึงเสนอมาตรการ ได้แก่ พัฒนาศูนย์ถ่ายทอดเทคโนโลยี ศูนย์ถ่ายทอดเทคโนโลยีสามารถให้ข้อมูลและการฝึกอบรมเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่และแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดมาใช้ จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาศูนย์ถ่ายทอดเทคโนโลยีสำหรับประเทศในภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง

อย่างไรก็ตามการเสริมสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาคควรมีกระทรวงการต่างประเทศเป็นเจ้าภาพหลักในการประสานความร่วมมือ และมีกระทรวง อว. เป็นหน่วยงานที่สนับสนุนและส่งเสริมความร่วมมือด้านการพัฒนานวัตกรรม

เอกสารอ้างอิง

- Agriculture Department at the Royal Thai Consulate-General in Guangzhou. (2022). Report on the situation of agricultural products and important operations for the month of May 2022 [In Thai]. Retrieved from https://www4.fisheries.go.th/local/file_document/20220614181601_1_file.pdf
- Alibaba Group. (2019). Taobao village leads to inclusive development in rural China. Retrieved from <https://shorturl.asia/Qo3zi>
- Ben, D., Xingjian, L., & Charles, K. (2018). Connectivity along overland corridors of the belt and road initiative (Discussion paper). n. p.: World Bank Group.
- Charles, K. (2018). Six corridors of integration: Connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative. Retrieved from <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>

- Department of International Trade Promotion Ministry of Commerce. (2020). Route R12: Thailand - Laos - Vietnam - China, the economic gateway of the Northeastern region, connecting 4 countries [In Thai]. Retrieved from <https://shorturl.asia/5F6z0>
- Leebouapao, L., Sitthideth, P., Douangpaseuth, K. and Suhud, Y. (2020). E-commerce development in the Lao PDR: Some policy concerns. In L. Chen and F. Kimura (Eds.), E-commerce connectivity in ASEAN. Jakarta, Indonesia: Economic research institute for ASEAN and East Asia (pp. 235-251). Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA).
- Chen, Maggie X. (2018). Foreign investment growth in the belt and road economies. Retrieved from <https://blogs.worldbank.org/trade/foreign-investment-growth-belt-and-road-economies>.
- Boonsub Phanichkarn. (2023). Comparative study of agricultural logistics from the construction of the expressway Huai Sai-Boten, Lao PDR (Research Report) [In Thai]. Bangkok: Program Management Unit for Competitiveness (PMUC)
- Thailand Business Information Center in China. (2021). Cross-border e-commerce, an option for Thai SME entrepreneurs who want to try the Chinese market [In Thai]. Retrieved from <https://shorturl.asia/3tOfm>
- TISCO Asset Management Co., Ltd. (2021). When Chinese people have high purchasing power what business will you spend it on? [In Thai]. Retrieved from <https://www.tisco.co.th/th/advisory/2021-02-02-what-do-chinese-people-like-to-buy.html>