



รถไฟฟ้ายจีน-ลาว : ผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าของไทย
CHINA - LAOS RAILWAY : THE IMPACT ON THAI EXPORT



วีรภัทร เกตุวงษ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2567

รถไฟฟ้าจีน-ลาว : ผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าของไทย



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการทูตและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2567
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

CHINA - LAOS RAILWAY : THE IMPACT ON THAI EXPORT



WEERAPATH KETWONG

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of MASTER OF POLITICAL SCIENCE
(Diplomacy and International Relations)
Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University

2024

Copyright of Srinakharinwirot University

สารนิพนธ์

เรื่อง

รถไฟฟ้าจีน-ลาว : ผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าของไทย

ของ

วีรภัทร เกตุวงษ์

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการทูตและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบปากเปล่าสารนิพนธ์

..... ที่ปรึกษาหลัก ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริพิมพ์ ศรีปลั่งลังก์) (อาจารย์ ดร.ศิบดี นพประเสริฐ)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.ศิวพล ชมภูพันธ์)

ชื่อเรื่อง	รถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว : ผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าของไทย
ผู้วิจัย	วีรภัทร เกตุวงษ์
ปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2567
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร. ศิพิมพ์ ศรีปลั่งลังก์

โครงการรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการข้อริเริ่มและแถบเส้นทาง (Belt and Road Initiative – BRI) ของประเทศจีนที่สามารถเชื่อมต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับทวีปต่างๆ ได้ ทำให้ประเทศไทยมองเห็นโอกาสในการขนส่งและการขายสินค้าจากโครงการนี้ ซึ่งโครงการรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ทำให้เกิดผลกระทบด้านบวกและด้านลบทั้งในด้านภูมิศาสตร์และทางเศรษฐกิจ จากผลกระทบด้านบวกทำให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยส่งสินค้าไปยังประเทศจีนผ่านโครงการรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ลาว มีส่วนช่วยให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจอย่างไร อีกทั้งยังศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนผ่านทางรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาวและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน ผ่านโครงการรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้การวิจัยเอกสาร (documentary research) เป็นวิธีการหลักทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศโดยมีขอบเขตการวิจัยในพื้นที่มณฑลฉินยูนนานตอนใต้เป็นแหล่งเศรษฐกิจขนาดใหญ่และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยตามเส้นทางรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ซึ่งการศึกษาจะอยู่ในช่วงช่วงเวลาปี 2564-2567 เป็นช่วงที่รถไฟไฟฟ้าจีน-ลาวเปิดให้บริการ ผลการศึกษาพบว่าโครงการรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจไทยในการกระจายสินค้าไปยังจีนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่มณฑลฉินยูนนานตอนใต้ซึ่งในการขนส่งช่วยลดต้นทุนการขนส่งและระยะเวลา เกิดการสร้างรายได้ในด้านการท่องเที่ยวทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและการพัฒนาพื้นที่ของไทยที่มีพื้นที่ใกล้กับรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว อีกทั้งยังก่อให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ตามข้อตกลงตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานทั้ง 3 ฝ่าย ไทย – ลาว – จีน และการก่อสร้างรถไฟไฟฟ้าไทยที่เชื่อมต่อรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ในความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับจีน

คำสำคัญ : รถไฟฟ้าจีน-ลาว, การส่งออกสินค้า, เศรษฐกิจ, ผลกระทบ, ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

Title	CHINA - LAOS RAILWAY : THE IMPACT ON THAI EXPORT
Author	WEERAPATH KETWONG
Degree	MASTER OF POLITICAL SCIENCE
Academic Year	2024
Thesis Advisor	Sipim Sornbanlang

The China–Laos Railway Project is part of China's Belt and Road Initiative (BRI), aiming to connect Southeast Asia with other continents. This project offers Thailand opportunities in transportation and distribution. The railway has brought both geographical and economic impacts. On the positive side, it enables Thailand to export goods to China more efficiently, benefiting its economy. This study explores the economic advantages Thailand gained from this export route and examines Thai–Chinese cooperation under the project. The research is qualitative, using documentary sources in both Thai and foreign languages. The study focuses on southern Yunnan in China and northeastern Thailand along the railway route during 2021–2024. Findings show that the railway facilitates goods distribution to China, especially to Yunnan, reducing transport costs and time. This has increased tourism income in northeastern Thailand and supported regional development. The project also enhances international cooperation, including the Second Thai–Lao Friendship Bridge. It aligns with the trilateral development strategy among Thailand, Laos, and China. Additionally, the Thai railway system is being developed to link with the China–Laos Railway through bilateral cooperation.

Keyword : China-Laos Railway, Export of goods, Economic, Impacts, Economic benefits

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสามารถช่วยเหลือและความเอาใจใส่อย่างดียิ่งตลอดจนการให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการปรับแก้ไขข้อบกพร่องจากคณะกรรมการผู้ควบคุมสารนิพนธ์

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ศิพิมพ์ ศรีบัลลังก์ ที่ได้ให้ความเมตตากรุณาเป็นที่ปรึกษาและให้ความช่วยเหลือชี้แนะแนวทางในสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและสารนิพนธ์นี้ด้วยความเอาใจใส่ตลอดมา รวมทั้ง อ.ดร.ศิบดี นพประเสริฐ, อ.ดร.ศิวพล ชมภูพันธ์และ อ.ดร.กุลนันท์ คันธิก ที่กรุณาให้ข้อเสนอแนะต่างๆเพิ่มเติมแก่ผู้วิจัยทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์และกรรมการบริหารหลักสูตรสาขาการทูตและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒทุกท่าน ที่ได้กรุณาประสิทธิ์ประสาทความรู้ต่างๆ ให้แก่ผู้วิจัย ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในการทำวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่ เพื่อนร่วมงาน ที่บัณฑิตวิทยาลัยสำหรับข้อมูลตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ รวมถึงความช่วยเหลือและกำลังใจให้กับผู้วิจัยตลอดมา

ขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อนๆ และน้องๆ ในสาขาวิชาการทูตและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมถึงบุคคลอีกหลายท่านที่ไม่ได้กล่าวนามไว้ ณ ที่นี้ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้กับผู้วิจัยมาโดยตลอด

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอโน้มรำลึกถึงคุณของบิดามารดาและครูอาจารย์ ที่อบรมสั่งสอนให้ความรู้เป็นกำลังใจและให้การสนับสนุนผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา

วีรภัทร เกตุวงษ์

สารบัญ

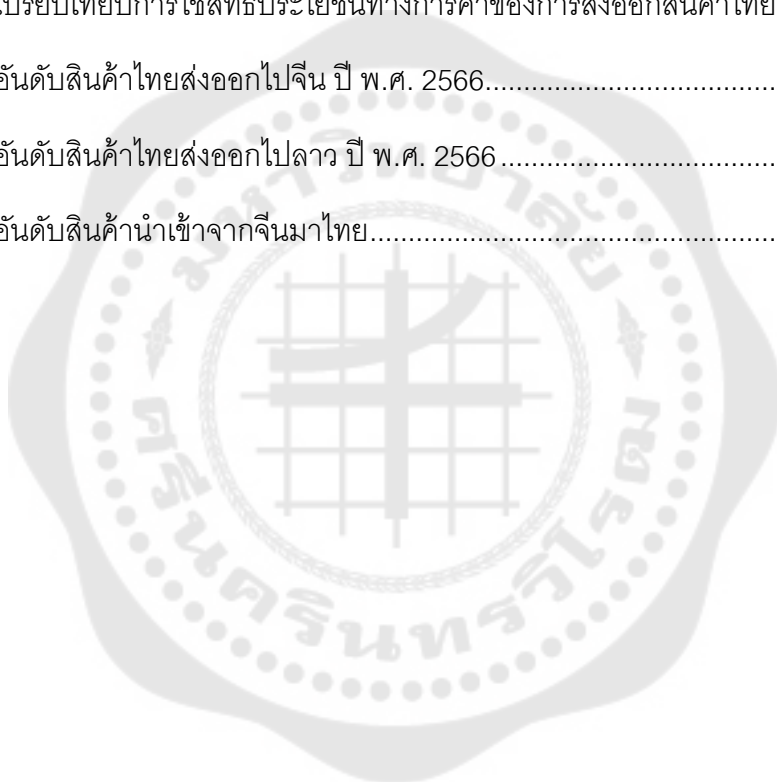
	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	2
1.3 สมมุติฐาน.....	2
1.4 วัตถุประสงค์การศึกษา.....	3
1.5 โครงสร้างการนำเสนอ	3
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1 บทนำ	4
2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.2.1 แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ของ จอห์น เมย์นาร์ด เคนส์	4
2.2.2 แนวคิด Economic intervention	7
2.3 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.3.1 งานที่ศึกษาความเป็นมาของรถไฟฟ้าจีน-ลาว	8
2.3.2 งานที่ศึกษาจากเศรษฐกิจไทย-จีน	8
2.3.3 งานที่ศึกษาผลกระทบรถไฟฟ้าจีน-ลาว	10
2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย	13

2.5 สรุป	14
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	15
3.1 บทนำ	15
3.2 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	15
3.3 ขอบเขตการวิจัย	15
3.3.1 ขอบเขตเนื้อหา.....	15
3.3.2 ขอบเขตพื้นที่	16
3.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา.....	17
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	17
3.5 สรุป	18
บทที่ 4 ผลการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ลาว.....	19
4.1 ที่มาของความสำคัญโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว	19
4.1.1 โครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาวกับกระแสโลกาภิวัตน์.....	19
4.1.2 วัตถุประสงค์จากโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ลาว	23
4.1.3 ผลกระทบของโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว.....	24
4.2 ผลของโครงการรถไฟฟ้าต่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน	26
4.2.1 การคาดการณ์มูลค่าส่งออกในอนาคต.....	27
4.2.2 การคาดการณ์เศรษฐกิจของมณฑลยูนนาน	30
4.2.3 โอกาสของไทยจากเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน	32
4.2.4 การสร้างรางไฟฟ้าเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว	34
4.2.5 การดำเนินการสร้างรางไฟฟ้าเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว	37
4.2.6 การสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทยกรุงเทพ-หนองคายเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว.....	39

4.2.7	รัฐบาลไทยกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน.....	41
4.2.8	การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน.....	42
4.2.9	การดำเนินการสร้างรถไฟฟ้ากรุงเทพ-หนองคาย	44
4.2.9.1	การสร้างรถไฟฟ้ากรุงเทพ-หนองคาย ระยะที่ 1	45
4.2.9.2	การสร้างรถไฟฟ้ากรุงเทพ-หนองคาย ระยะที่ 2	47
4.2.10	ประโยชน์จากการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว	50
4.3	ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ไทยได้รับจากการส่งออกสินค้าไปจีน	51
4.3.1	สินค้าไทยที่ส่งออกไปยังจีนผ่านรถไฟฟ้าความเร็วสูง	52
4.3.2	สินค้าไทยที่ส่งออกไปยัง สปป.ลาว ผ่านรถไฟฟ้าความเร็วสูง.....	54
4.3.3	โอกาสที่ผู้ประกอบการไทยจะออกไปลงทุนในจีน.....	56
4.4	สรุป	59
บทที่ 5	สรุปและอภิปรายผล.....	60
5.1	อภิปรายผลการวิจัย	60
5.2	ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยอนาคต.....	63
บรรณานุกรม		65
ประวัติผู้เขียน.....		71

สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 เปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท	23
ตาราง 2 เปรียบเทียบมูลค่าการส่งออกและนำเข้าระหว่างไทย-จีน.....	28
ตาราง 3 การค้าที่ขาดดุลระหว่างไทย-จีน ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2567	30
ตาราง 4 เปรียบเทียบการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าของการส่งออกสินค้าไทย-จีน.....	33
ตาราง 5 อันดับสินค้าไทยส่งออกไปจีน ปี พ.ศ. 2566.....	52
ตาราง 6 อันดับสินค้าไทยส่งออกไปลาว ปี พ.ศ. 2566	55
ตาราง 7 อันดับสินค้านำเข้าจากจีนมาไทย.....	58



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

โครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ที่เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม ปี 2564 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการริเริ่มและแถบเส้นทาง(Belt and Road Initiative – BRI) ที่จะสามารถเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับทวีปต่างๆได้ โดยรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในการติดต่อค้าขายซึ่งกันและกันโดยการดำเนินการส่งสินค้าหรือทำธุรกิจข้ามแดนตามเส้นทางรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ทำให้ถูกมองว่าจีนต้องการผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเข้าสู่ประเทศตนเองเป็นการกระจายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ เพื่อสะดวกต่อการส่งออกสินค้าและขนส่งผู้โดยสารของตนเองที่จะส่งผลให้เศรษฐกิจของจีนมีการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้น จากการสร้างรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ประเทศจีนต้องการให้ลาวมีทางออกสู่ทะเลจากประเทศที่เป็น Land Lock ไม่มีทางออกสู่ทะเล โดยผ่านทางรถไฟฟ้ายูเอมที่ผ่านประเทศกัมพูชาและเวียดนาม โดยรถไฟฟ้ายูเอม-ลาวนี้จะมีสถานีสิ้นสุดที่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนานใต้ที่เป็นจุดเศรษฐกิจการค้าแหล่งใหญ่และจุดกระจายสินค้าของจีนและยังเชื่อมต่อรถไฟหลายสายและยังทำให้มณฑลยูนนานมีทางออกสู่ทะเลอีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังยุโรปได้อีกด้วยซึ่งทำให้ GDP ของประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนับว่าเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจของการค้าระหว่างประเทศ (วงศ์พันธ์ อมรินทร์เทวา, 2023)

โครงการนี้ทำให้ประเทศไทยมองเห็นโอกาสในการใช้เส้นทางรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ในการขนส่งและการกระจายสินค้าออกสู่ต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในบริเวณมณฑลยูนนานใต้ยูนนานซึ่งมีประชากร 47 ล้านคน ซึ่งเป็นแหล่งเศรษฐกิจที่ใหญ่คิดเป็น 1 ใน 4 ของเศรษฐกิจของจีน ทำให้ลดต้นทุนในการในการส่งออกสินค้าไทยจากเดิมขนส่งทางรถยนต์ผ่านทาง R3A ทางอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งใช้ระยะเวลาในการขนส่ง 3 วัน แต่การขนส่งทางรถไฟฟ้ายูเอม-ลาวใช้ระยะเวลา 15 ชั่วโมง ทำให้ประหยัดเวลาและต้นทุนในการส่ง 1 ใน 3 จากการขนส่งเดิม โครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาวทำให้เห็นถึงประโยชน์และผลเสียต่อประเทศไทยก่อนหน้านี้มีงานศึกษาที่พูดถึงผลกระทบจากโครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ทำให้สินค้าจีนเข้ามาตีตลาดไทยได้มากขึ้นมีต้นทุนต่ำอีกทั้งยังทำให้นักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยที่เพิ่มขึ้นก่อให้เกิดปัญหาทางประชากรและการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมแต่ผลกระทบทางลบจากโครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว จะทำให้ประเทศไทย

มองเห็นโอกาสที่ส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้นมากกว่าเดิมและคว้าโอกาสทางเศรษฐกิจจากเส้นทางรถไฟฟ้านี้ซึ่งจะส่งผลกระทบที่ดีต่อในด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

ประเทศไทยมีแผนการเชื่อมต่อรถไฟฟ้ายูเอช-ลาว จากกรุงเทพไปจังหวัดหนองคายในการขนส่งสินค้าไปที่สถานีเวียงจันทน์ได้ซึ่งเป็นรางขนาดมาตรฐานขนาดกว้าง 1.435 เมตร และกำลังก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เพียง 30 เมตร โดยการประชุม ไทย-ลาว-จีน ณ กรุงปักกิ่ง วันที่ 1 มีนาคม 2562 ได้ลงนามความร่วมมือเห็นชอบการก่อสร้างสะพานทำให้โอกาสในการขนส่งสินค้าที่สะดวกมากยิ่งขึ้นลดระยะเวลาในการขนส่งและกระจายสินค้าไทยไปยังจีนได้มากยิ่งขึ้น โดยการสร้างสะพานแห่งใหม่ที่รองรับระบบรางรถไฟฟ้ายูเอชของจีนจากหนองคายไปสู่เวียงจันทน์ที่จะแล้วเสร็จในปี 2574 ซึ่งเป็นรางรถไฟฟ้ายูเอชมาตรฐานจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม และไทยมีแผนการสร้างรถไฟฟ้ายูเอชจากกรุงเทพ-หนองคาย โดยขณะนี้กำลังก่อสร้างไปถึงนครราชสีมาและจะเริ่มก่อสร้างไปหนองคายในปี 2568 โดยเส้นทางทั้งหมดนี้จะแล้วเสร็จในปี 2573(ไทยโพสต์, 2567) ซึ่งเป็นรางขนาดมาตรฐานที่รองรับรถไฟฟ้ายูเอชของจีนได้โดยประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนและก่อสร้างทางรถไฟโดยมีจีนเป็นผู้ออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟ ทำให้ไทยได้รับการขนส่งที่สะดวกขึ้นรวมถึงการส่งออกสินค้าไทยและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าทางบกและทางเรือ

1.2 คำถามการวิจัย

จากการที่ประเทศไทยส่งสินค้าไปยังประเทศจีนผ่านรถไฟฟ้ายูเอชความเร็วสูงจีน-ลาว มีส่วนช่วยให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจอย่างไร

1.3 สมมุติฐาน

จากการส่งออกสินค้าไทยไปยังจีนผ่านทางรถไฟฟ้ายูเอช-ลาว ที่มีค่าขนส่งในราคาต้นทุนที่ต่ำกว่าทางบกและทางเรือโดยเป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศจีนต้องการเป็นจำนวนมากทำให้การส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นจนทำให้เศรษฐกิจ GDP ของไทยเพิ่มสูงขึ้นและยังสามารถกระตุ้นเศรษฐกิจไทยและเพิ่มมูลค่าพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

1.4 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.4.1 เพื่อศึกษาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน ผ่านโครงการรถไฟฟ้ายิน-ลาว

1.4.2 เพื่อศึกษาผลที่เกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจจากการส่งออกสินค้าของไทยไปยังประเทศจีนผ่านทางรถไฟฟ้ายิน-ลาว

1.5 โครงาโครงการนำเสนอ

การวิจัยครั้งนี้จะแบ่งการนำเสนอออกเป็น 5 ส่วน ประกอบด้วย

บทที่ 1 บทนำ

กล่าวถึงที่มาและความสำคัญของปัญหา คำถามการวิจัย สมมติฐานการวิจัยและวัตถุประสงค์การศึกษา

บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

กล่าวถึงแนวคิดที่เกี่ยวข้อง เอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรอบแนวคิดทฤษฎี

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

กล่าวถึงการออกแบบวิจัย ขอบเขตการวิจัย วิธีการดำเนินการวิจัยและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

บทที่ 4 ผลการศึกษาโครงการรถไฟฟ้ายิน-ลาว

กล่าวถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีนและผลประโยชน์ที่ไทยได้จากโครงการนี้โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่ส่งออกไปยังจีนรวมถึงมูลค่าการส่งของสินค้าไทยไปยังจีน

บทที่ 5 อภิปรายและสรุปผล

กล่าวถึงภาพรวมผลของเศรษฐกิจไทยจากการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนผ่านเส้นทางรถไฟฟ้ายิน-ลาว ในช่วงปี 2564-2567 โดยวิเคราะห์ตามกรอบทฤษฎีและจากสถิติการส่งออกของไทย อีกทั้งยังช่วยให้ผู้ต้องการศึกษาต่อยอดหรือช่วยให้คำแนะนำกับผู้ประกอบการในการพิจารณาการค้าและโอกาสจากเส้นทางรถไฟฟ้ายิน-ลาวที่ไทยจะเชื่อมต่อรถไฟฟ้ายิน-ลาวของจีนในอนาคต

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 บทนำ

ในบทนี้กล่าวถึงแนวคิดและทฤษฎีในการเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร โดยวิเคราะห์กับเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้เพื่อให้เห็นภาพของความร่วมมือทางเศรษฐกิจซึ่งชี้ให้เห็นความแตกต่างของความคิดแต่ละชิ้นงานว่าโครงการนี้ส่งผลทั้งด้านบวกและด้านลบของไทยและในส่วนตัวของบทเป็นกรอบแนวคิดซึ่งจะทำให้มองเห็นภาพที่กว้างขึ้นทำให้เกิดการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นของประเทศไทย

2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ ซึ่งมีข้อเสนอว่ารัฐต้องแทรกแซงเศรษฐกิจเพื่อรักษาเสถียรภาพและกระตุ้นอุปสงค์รวม โดยเฉพาะความร่วมมือทางเศรษฐกิจโดยการวิเคราะห์รถไฟฟ้ามหานคร ในกรอบนี้ชี้ให้เห็นว่ารัฐไทยควรควบคุมการนำเข้า-ส่งออกเพื่อป้องกันปัญหาสินค้าล้นตลาดและการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม อีกทั้งรัฐยังต้องส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟไทย-ลาว-จีน และการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการส่งออกสินค้าไทย ถ้าหากปล่อยตลาดเสรีโดยไม่มีการควบคุมอาจสร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจในระยะยาว ดังนั้น การมีบทบาทของรัฐจึงจำเป็นต่อการรักษาสมดุลทางเศรษฐกิจและประโยชน์ความร่วมมือกันระหว่างประเทศ

2.2.1 แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ของ จอห์น เมย์นาร์ด เคนส์

เศรษฐศาสตร์แบบเคนส์เป็นแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์มหภาคเกี่ยวกับการใช้จ่ายทั้งหมดในระบบเศรษฐกิจ แนวคิดนี้ได้รับการพัฒนาโดยจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ นักเศรษฐศาสตร์ชาวอังกฤษในช่วงทศวรรษ 1930 โดยพยายามแก้ไขผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ ความเชื่อสำคัญของเศรษฐศาสตร์แบบเคนส์คือการแทรกแซงของรัฐบาลสามารถทำให้เศรษฐกิจมั่นคงได้ แนวคิดของเคนส์เป็นแนวคิดแรกที่แยกการศึกษาพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและแรงจูงใจส่วนบุคคลออกจากการศึกษาตัวแปรและโครงสร้างรวมที่กว้างอย่างชัดเจน ตามแนวคิดของเขาได้สนับสนุนให้รัฐบาลเพิ่มรายจ่ายและลดภาษีเพื่อกระตุ้นความต้องการและดึงเศรษฐกิจโลกออกจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ต่อมาเศรษฐศาสตร์แบบเคนส์ได้ถูกนำมาใช้เพื่ออ้างถึงแนวคิดที่สามารถบรรลุประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมที่สุดได้ โดยการใช้ข้อดีของอุปสงค์รวมผ่าน

การแทรกแซงทางเศรษฐกิจโดยรัฐบาล นักเศรษฐศาสตร์แบบเคนส์เชื่อว่าการแทรกแซงดังกล่าวสามารถส่งผลให้เกิดความเสถียรทางเศรษฐกิจได้ เมื่อนำแนวคิดมาวิเคราะห์ในปรากฏการณ์กับโครงการรถไฟฟ้าของไทย การนำเข้าสินค้าของแต่ละประเทศและรวมไปถึงการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 จะเห็นได้ถึงบทบาทของรัฐในการส่งเสริมจากความร่วมมือของรัฐบาลไทยและจีนซึ่งจะก่อให้เกิดการเจริญเติบโตระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเกิดจากการแทรกแซงของรัฐบาล ถ้าหากรัฐบาลไม่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องก็จะทำให้เศรษฐกิจเป็นไปอย่างยากลำบากทั้งในเรื่องการขนส่งและต้นทุนของสินค้าที่เพิ่มขึ้น

โครงการรถไฟฟ้ายจีน-ลาว ที่ผ่านในแต่ละประเทศก็ต้องควบคุมการส่งออกและนำเข้าเพื่อให้เกิดดุลการค้าภายในประเทศแต่ก็ไม่ใช่ว่ารัฐจะมาควบคุมการส่งออกแทบทุกอย่างรัฐต้องมีความร่วมมือกับผู้ประกอบการยกตัวอย่างเช่น สุลการที่มีหน้าที่จัดเก็บภาษีและการกำหนดสินค้าในการส่งออกในปริมาณที่กำหนดหรือสินค้าบางประเภทที่สามารถส่งออกไปยังต่างประเทศได้ต้องเข้าใจเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและสามารถจัดการด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้านี้ระหว่างประเทศได้อย่างเชี่ยวชาญ(กรมศุลกากร, 2566) ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถขนส่งข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนได้อย่างสะดวกมากขึ้นและสำนักบริการการค้าต่างประเทศที่ได้กำกับดูแลการส่งออกและนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามปริมาณที่ได้รับการจัดสรร ตรวจสอบและรับรองความถูกต้องในการออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าใบอนุญาตและหนังสือรับรองการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่มีการจัดระเบียบการส่งออกและนำเข้าซึ่งจะทำให้เกิดดุลการค้าระหว่างที่เพิ่มขึ้น ต่างฝ่ายต่างต้องการสินค้าที่จำเป็นต่อประเทศตนเองในการอุปโภคบริโภคที่ไม่เกินความจำเป็นซึ่งสินค้าบางอย่างที่นำเข้าจล้นตลาดของประเทศตนเองอีกทั้งยังทำให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดระหว่างประเทศอีกด้วย

นอกจากนี้ในการดำเนินการค้าขายรัฐจะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องในการช่วยส่งเสริมการส่งออกสินค้าเพื่อให้ประเทศมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นที่ต้องประสานกับผู้ประกอบการธุรกิจต่างๆ ที่มีความประสงค์การผลิตสินค้าส่งออกที่มีความต้องการของประชากรในมณฑลจินตอนไต้ยูนนานเพื่อที่ว่าจะสามารถส่งออกได้ง่ายขึ้นเพราะเป็นสินค้าที่มีความต้องการอย่างมาก แต่ถ้าเป็นสินค้าที่ไม่เป็นที่ต้องการในมณฑลจินตอนไต้ยูนนานอาจจะทำให้เกิดการส่งออกได้ยากขึ้นหรือเกิดการกีดกันสินค้าเพราะจะทำให้สินค้านั้นจะล้นตลาดของประเทศนั้นๆ ดังนั้นรัฐมีส่วนช่วยอย่างมากในการกำหนดส่งออกสินค้านี้ระหว่างประเทศ อีกทั้งรัฐบาลของไทยยังช่วยส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพ-หนองคาย ในสมัยรัฐบาลประยุทธ์ จันทร์โอชา

(กรมการขนส่งทางราง, 2023) เพื่อที่จะไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ที่สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 2 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ที่กำลังก่อสร้างและจะเปิดให้ใช้ในปี 2572 ซึ่งเกิดจากความร่วมมือของรัฐบาลทั้ง 3 ฝ่าย ไทย-ลาว-จีน ร่วมลงนามข้อตกลงเห็นชอบร่วมกันในการสร้างสะพานใหม่ทำให้เกิดการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วขึ้นลดระยะเวลาในการเดินทางที่น้อยลง ถ้าหากรัฐไม่เข้ามาในการมีส่วนร่วมก็จะไม่ก่อให้เกิดรูปแบบเศรษฐกิจที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น รัฐมีส่วนช่วยอย่างมากสำหรับการสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว และการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อกับรถไฟไฟฟ้าไทยไปยังรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ทำให้ประเทศไทยมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้นทำให้ต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์ร่วมกัน ถ้าเกิดรัฐไม่เข้ามามีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจจะทำให้การขนส่งสินค้าไปต่างประเทศเกิดความลำบากใช้เวลาในการขนส่งนานโดยเฉพาะที่ผลจากการเกษตรเกิดความเสียหายและมีค่าขนส่งที่สูงก่อให้เกิดต้นทุนในการผลิตสูงขึ้นตามไปด้วย แต่เมื่อรัฐบาลเข้ามามีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจจะก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมีความสะดวกมากขึ้นทำให้ผู้ประกอบการมีแรงจูงใจในการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นโดยทำให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงเพิ่มขึ้นไปด้วยและรัฐบาลควรเข้ามาควบคุมการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อส่วนรวมอีกทั้งยังช่วยป้องกันการเอาเปรียบระหว่างผู้ประกอบการกันเองที่ใครมีความรู้ความสามารถมากกว่าย่อมมีโอกาสมากกว่า ดังนั้นการเข้ามาของรัฐในการดำเนินการบางส่วนหรือการแทรกแซงเฉพาะอย่างที่เกิดความร่วมมือกับนักธุรกิจของไทยในการส่งออกสินค้าทำให้เศรษฐกิจไทยมีการเจริญที่เติบโตที่ดียิ่งขึ้นรวมไปถึงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกของรถไฟไฟฟ้าในประเทศที่ขนส่งได้เร็วยิ่งขึ้น

โครงการรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ส่งผลต่อเศรษฐกิจไทยในด้านการส่งออกสินค้าไทยที่มองว่าในการส่งออกของสินค้าไทยต้องสัมพันธ์กับความต้องการของคนจีนมณฑลยูนนานตอนใต้ ถ้าหากประเทศไทยส่งออกสินค้าที่ไม่เป็นความต้องการจะเกิดผลเสียต่อสินค้าเพราะสินค้าบางประเภทที่ก่อให้เกิดการเน่าเสียและจะเกิดการกีดกันสินค้าเพราะอาจจะทำให้เกิดการนำเข้าที่เพิ่มมากขึ้นเกินดุลการค้าระหว่างประเทศที่นำเข้ามากกว่าการส่งออกของประเทศจีน ในทางกลับกันจีนก็สามารถขนส่งกระจายสินค้าผ่านรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาวมาสู่ไทยได้เช่นกัน ฉะนั้นประเทศไทยก็ต้องกำหนดสินค้าที่จีนจะสามารถส่งมาไทยได้ทำให้ไม่กระทบต่อสินค้าของคนไทยที่ก่อให้เกิดสินค้าบางประเภทที่ล้นตลาดอีกทั้งสินค้าจีนมาตีตลาดไทยในราคาที่ถูกระวังว่ารัฐจะต้องเข้ามาดำเนินการการค้าระหว่างประเทศเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาตามมาทีหลัง (ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ, 2022) ในการขนส่งทางรถไฟไฟฟ้าจะมีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จีน-ลาว-ไทย แต่ละประเทศ

ต้องมีการประสานสอดคล้องกันทางด้านเศรษฐกิจการค้าเพื่อให้เกิดเป็นรูปธรรมทำให้ลดปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดปัญหาตามมาภายหลัง

2.2.2 แนวคิด Economic intervention

การค้นคว้าอิสระนี้จะกล่าวถึงการแทรกแซงทางเศรษฐกิจ (Economic intervention) ของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ (John Maynard Keynes) ได้อธิบายไว้ว่ารัฐต้องเข้าแทรกแซงเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มระดับอุปสงค์ในระบบเศรษฐกิจโดยรวม ตลาดไม่สามารถดำรงอยู่ได้ตลอดรอดฝั่งหากปล่อยให้มันเป็นไปเองตามธรรมชาติ เพราะกลุ่มทุนใหญ่มีแนวโน้มจะทำลายตลาดลง ผ่านการเอารัดเอาเปรียบและรวมหัวกันกดดันผู้เล่นรายย่อย ดังนั้นรัฐต้องเข้ามาควบคุมผ่านการวางรากฐานทางกฎหมายที่เข้มแข็ง เพื่อปกป้องการแข่งขันในตลาดให้ดำเนินต่อไป อย่างไรก็ตามรัฐจะต้องไม่มีอำนาจมากเกินไปจนสามารถแทรกแซงกลไกตลาดตามอำเภอใจ (สิริ นุกูลกิจ, 2024) และตามแนวคิดการกระตุ้นเศรษฐกิจของเคนส์ (Robert C. Kelly, 2025) การใช้จ่ายของรัฐบาลจะนำไปสู่กิจกรรมทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้นและการใช้จ่ายที่มากขึ้น ทฤษฎีนี้เสนอว่าการใช้จ่ายและการลงทุนในโครงสร้างทางเศรษฐกิจจะกระตุ้นผลผลิตโดยรวมและสร้างรายได้มากขึ้น การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่เกิดขึ้นอาจสูงกว่าจำนวนเงินกระตุ้นเศรษฐกิจในเบื้องต้น นักเศรษฐศาสตร์แนวคิดเคนส์จำเป็นต้องมีการแทรกแซงจากรัฐบาลเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายทางเศรษฐกิจ

2.3 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาบทความทางวิชาการต่างๆ หรือเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องทางด้านการเมืองที่มองในเรื่องของการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจของประเทศจีนเพื่อสร้างอำนาจให้กับตนเองในภูมิภาคในในเรื่องของการอพยพการเคลื่อนย้ายประชากรในระหว่างประเทศได้มากขึ้นเกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมการกลมกลืนของเชื้อชาติ (เสกสรร อนันท์ศิริเกียรติ, 2564) อีกทั้งในด้านของเศรษฐกิจระหว่างประเทศจากการสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ก่อให้เกิดการขนส่งและการกระจายสินค้าที่สะดวกขึ้นทำให้เกิดเศรษฐกิจระหว่างประเทศมีความสัมพันธ์กัน (ชาตริส สัมมะวัฒนา, 2564) จากการศึกษาทำให้ทราบว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์เศรษฐกิจทางด้านการส่งออกสินค้าไปยังมณฑลยูนนานหรือเมืองคุนหมิงจากการใช้รถไฟจีน-ลาว ได้อย่างไร โดยประเด็นการศึกษาประกอบด้วย 1) การศึกษาความเป็นมาของรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งภายใต้โครงการข้อริเริ่มและแถบเส้นทาง (Belt and Road Initiative – BRI) ของประเทศจีนที่ดำเนินการให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างจีนและเอเชียตะวันออกเฉียง

เฉียงใต้ทั้งภูมิภาค 2) การศึกษาเศรษฐกิจไทย-จีน ในมณฑลฉินยูนานตอนใต้ซึ่งเป็นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของจีนที่ประเทศไทยส่งสินค้าที่เป็นที่นิยมส่งออกไปยังมณฑลยูนานทำให้ประเทศไทยได้รับข้อมูลการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นปัจจุบันกับสินค้าที่ต้องการของจีน 3) การศึกษาผลกระทบรถไฟฟ้าจีน-ลาว ที่แสดงให้เห็นถึงผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบของโครงการนี้ ซึ่งจะก่อให้เกิดการเปรียบเทียบถึงผลประโยชน์ของไทยที่จะได้รับ

2.3.1 งานที่ศึกษาความเป็นมาของรถไฟฟ้าจีน-ลาว

การสร้างรถไฟฟ้าจีน-ลาว เป็นหนึ่งในภายใต้ในโครงการริเริ่มและแถบเส้นทาง(Belt and Road Initiative – BRI) ของประเทศจีนที่เชื่อมโยงประเทศต่างๆ ให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้นอีกทั้งยังสามารถส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนและลาวได้ตามเส้นทางรถไฟฟ้า โดยจีนต้องการให้มณฑลยูนานมีทางออกไปสู่ทะเลโดยผ่านประเทศลาวและเวียดนามทำให้เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่ายไม่ว่าจะเป็นจีนหรือประเทศอื่นๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า แต่ในการสร้างรถไฟฟ้าจีน-ลาว ทำให้ลาวเป็นหนี้จีนตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้แต่ในด้านเศรษฐกิจก็ทำให้ลาวเติบโตขึ้นจากการสร้างและทำให้ประเทศลาวมีทางออกสู่ทะเลเกิดเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตซึ่งจีนสนับสนุนการศึกษาให้กับบุคลากรคนลาวให้มีความสามารถที่จะทำงานบนรถไฟฟ้าได้อีกด้วย อีกทั้งยังเป็นในเรื่องการขยายตัวของมหาอำนาจจีนทางด้านเศรษฐกิจในการแข่งขันกับสหรัฐในอินโดแปซิฟิกและในปัจจุบันด้านภูมิรัฐศาสตร์ก่อให้เกิดการหลั่งไหลนักท่องเที่ยวหรือคนจีนรวมถึงสินค้าสู่ภูมิภาคต่างๆ(มันทนิ น เจริญชาติศรี, 2565) เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ ครอบคลุมพื้นที่และการกลมกลืนวัฒนธรรมจากทางเส้นทางรถไฟฟ้าจีน-ลาว ซึ่งเมื่อหารรถไฟฟ้าในโครงการริเริ่มและแถบเส้นทาง(Belt and Road Initiative – BRI) จะทำให้การติดต่อค้าขายและการเดินทางทั่วทั้งโลกเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็วและที่สำคัญแต่ละประเทศอาจจะมีกฎระเบียบข้อบังคับในการติดต่อค้าขายสินค้าผ่านแดนที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการค้าหรือการแข่งขันระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น(Houaher Value, 2022)

2.3.2 งานที่ศึกษาจากเศรษฐกิจไทย-จีน

เนื่องจากรถไฟฟ้าจีน-ลาว สิ้นสุดที่เมืองคุนหมิงมณฑลยูนานเป็นจุดเศรษฐกิจการค้าแหล่งใหญ่และจุดกระจายสินค้าของจีนและยังเชื่อมต่อรถไฟหลายสายและยังทำให้มณฑลยูนานมีทางออกสู่ทะเลในจีนอีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังยุโรปได้อีกด้วยซึ่งทำให้ GDP ของประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนับว่าเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจของการค้าระหว่างประเทศซึ่งศุทธภา นพวิญญูวงศ์, สิริวัชร จารุญญลักษณ์และอภิขญญาณ์ จีงตระกูล ได้วิเคราะห์ถึงความ

ต้องการสินค้าของจีนและศักยภาพการส่งออกของไทยอีกทั้งยังพูดถึงสินค้าในการส่งออกไปยังภาคอีสานที่มีพื้นที่ใกล้เคียงกับเส้นทางรถไฟฟ้ายูเอช-ลาวทำให้ไทยได้รับรู้ถึงโอกาสทางด้านเศรษฐกิจกับจีนและต่างประเทศ

จากการศึกษางานที่ผ่านมาทำให้ประเทศไทยได้เห็นโอกาสในการติดต่อค้าขายกระจายสินค้า ไปยังมณฑลยูนนานแห่งนี้ก็ยังมีเห็นโอกาสการท่องเที่ยวและการหลั่งไหลของประชากรตามเส้นทางรถไฟฟ้ายูเอช-ลาว ซึ่งประเทศจีนก็สามารถเห็นโอกาสในการกระจายสินค้าและการค้าขายของตัวเองเช่นกันในอนาคตอาจจะเกิดการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศของสินค้าจีนการเข้ามาตีตลาดไทยหรือตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แต่ละประเทศต้องเตรียมรับให้พร้อมสำหรับผลกระทบที่เกิดขึ้น(ภูมิธรรม เวชยชัย, 2567)

กรมการขนส่งทางราง (2567) พบว่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนมีแนวโน้มพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงเดือนมกราคมถึงพฤศจิกายน ปี 2566 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับจีนอยู่ที่ 116,912 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.02 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดการระบาดของโรคโควิด-19 ที่มีมูลค่าการค้าอยู่ที่ 82,904 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ ระบุว่าในช่วงเวลาเดียวกัน การส่งออกสินค้าจากไทยไปยังจีนมีมูลค่า 31,553.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยสินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง ผลิตภัณฑ์ยาง เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ซึ่งในจำนวนนี้ การส่งออกผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งและแห้งมีมูลค่าสูงถึง 5,986.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 18.97 หรือเกือบหนึ่งในห้าของการส่งออกทั้งหมดจากไทยไปยังจีน

พงศกร อรรณนพพร (2567) ได้กล่าวถึงภาพรวมสถานการณ์การค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับจีน ภายใต้งานสัมมนา “THAILAND & CHINA 2025: ไทย-จีน มิติสัมพันธ์อนาคตร่วมกัน” ซึ่งเป็นเวทีสำคัญในการถ่ายทอดองค์ความรู้และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศ โดยจีนยังคงเป็นคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทยอย่างต่อเนื่องติดต่อกันเป็นเวลา 12 ปี ตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้ ในปี 2567 มูลค่าการค้าไทย-จีนอยู่ที่ 94,919.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 3.39 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 8.2 เมื่อเทียบกับปีก่อน ในด้านการลงทุน ไทยถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพในเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้จีนเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2567 จีนได้ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

จำนวน 554 โครงการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 116.4 คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 114,067 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.2 จากปีก่อนหน้า

2.3.3 งานที่ศึกษาผลกระทบรถไฟฟ้ายาน-ลาว

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและด้านภูมิรัฐศาสตร์ของการสร้างรถไฟฟ้ายาน-ลาว ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน พลฤต กลั่นแก้วดำรง (2565) ได้มองว่าประเทศจีนจะเป็นตัวส่งสินค้าที่จะมาแข่งขันในประเทศไทยและลาวส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่จะต้องคำนึงถึงต้นทุนการผลิตคุณภาพสินค้าและการตื่นตัวของคนในพื้นที่ในการรองรับนักท่องเที่ยวที่มาจากเส้นทางรถไฟฟ้ายาน-ลาวที่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจไทย รวมไปถึงงานของ ไกล่รุ่ง พรอนันต์ (2563) และวีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล (2565) ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ในการยกระดับการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเติบโตเศรษฐกิจอย่างโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวและการโรงแรม อีกทั้งประเทศไทยต้องเตรียมการรับมือกับนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาอยู่ในไทยไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ด้านที่อยู่อาศัยและด้านกฎหมายที่จะเกิดขึ้นต่อไป อีกทั้งการสร้างรถไฟไทย-จีน ในการเดินทางไปคุนหมิงที่เชื่อมรถไฟฟ้ายาน-ลาว ซึ่งให้เห็นผลกระทบในด้านบวกและด้านลบในงานศึกษาของนายเอกพจน์ อ้อแสงชัย ทำให้เห็นถึงการพัฒนาของไทยและผลประโยชน์ที่ได้รับ

การนำเข้าสินค้าของจีนผ่านมาทางรถไฟฟ้ายาน-ลาว เข้ามาตีตลาดสินค้าไทยในบทความของอิทธิชัย อรรถกระวีสุนทร (2022) กล่าวถึงว่ามีสินค้ากลุ่มที่มีการขนส่งออกมากที่สุดของไทยคือกลุ่มของ ผัก ผลไม้ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้าและผลิตภัณฑ์โซล่าเซลล์ แต่สินค้าที่ถูกขนานเข้าจากจีนมากที่สุดคือ ยางธรรมชาติ กลุ่มผู้ประกอบการผักและผลไม้คงต้องระวังกันให้ดี ว่าอาจจะเจอภาวะสินค้าล้นตลาดและอาจส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าด้วย โดยเส้นทางรถไฟฟ้ายาน-ลาว ที่ว่านี้จะวิ่งบนเส้นทางซึ่งเชื่อมต่อกันระหว่างเมืองคุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลยูนนานกับกรุงเวียงจันทน์เมืองหลวงของลาว โดยเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในเส้นทาง BRI หรือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ซึ่งถูกมองจากชาติตะวันตกว่าเป็นโปรเจกต์ที่จะทำให้จีนครองเอเซียทั้งในแง่ของเศรษฐกิจและอื่น ๆ หรืออาจเรียกโปรเจกต์นี้ว่าเส้นทางสายไหมยุคใหม่สำหรับการขนส่งสินค้า ในระหว่างเดือนธันวาคม 2021 ที่ผ่านมาก็ยังเป็นแค่จุดเริ่มต้นที่สำคัญมากสำหรับการเชื่อมต่อสินค้านระหว่างจีนและอาเซียน ด้านนายกรัฐมนตรีของ สปป.ลาว ก็ออกมาแสดงความชื่นชมรถไฟฟ้ายาน-ลาว ว่าจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของลาว ซึ่งในภาพรวมแล้วผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องติดตามข่าวสารอย่างมากเพราะแน่นอนว่าต่อไปย่อมมีผลกระทบกับการนำเข้า

ส่งออกของไทยแน่นอนว่าจะเจอภาวะสินค้าล้นตลาด โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตรกรรม ผักผลไม้ ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญของไทย

จากงานศึกษาของตฤณ ไอยะรา ผู้เขียนวิทยานิพนธ์ปริญญาเอกเรื่องโครงการรถไฟความเร็วสูงของจีน ได้สรุปว่าผลประโยชน์ร่วมทางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงการดังกล่าวเกิดขึ้นทั้งในมุมมองของจีนและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจีนมีเป้าหมายในการขยายอิทธิพลทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาค ควบคู่ไปกับการขยายตลาดรองรับสินค้าอุตสาหกรรมของตนเอง และกระจายความเจริญเข้าสู่ภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ โดยมีเป้าหมายสูงสุดในการก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก ในขณะที่ประเทศที่เข้าร่วมโครงการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อกับโลกภายนอก การพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟและการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม สิทธิชัย หยุ่น (2564) ชี้ให้เห็นว่ารถไฟจีน-ลาว อาจไม่สามารถตอบโจทย์การพัฒนาได้ทั้งหมด โดยคาดว่าจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์จะอยู่ที่เพียง 480,000 คนในปี 2025 และเพิ่มขึ้นเป็น 1.1 ล้านคนในปี 2030 ซึ่งถือว่ายังไม่มากพอที่จะสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่าต่อการลงทุนมหาศาล โดยบทบาทหลักของรถไฟสายนี้จะอยู่ที่การขนส่งสินค้าเป็นหลัก ซึ่งสามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ และหากสามารถเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากจีนถึงสิงคโปร์ได้อย่างสมบูรณ์ คาดว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งแบบข้ามแดน ภายในประเทศ และผ่านแดน จะเพิ่มขึ้นถึง 2.4 ล้านตันต่อปีภายในปี 2030 ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนถึงสองเท่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวกขึ้นนี้ย่อมก่อให้เกิดความเสี่ยง โดยเฉพาะในมุมมองของผู้ประกอบการไทยที่อาจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากสินค้านำเข้าจากจีน อีกทั้งยังอาจมีคนจีนเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยและลาวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สินค้าจีนมีบทบาทแข่งขันในตลาดลาวมากยิ่งขึ้น

บทความวิเคราะห์ของธณัฐ เตชะเลิศ (2025) ได้ชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์การค้าระหว่างไทยกับจีน โดยระบุว่าแม้ไทยจะส่งออกสินค้าไปจีนเพิ่มขึ้นถึง 62,290 ล้านบาท แต่การนำเข้าสินค้าจากจีนกลับเพิ่มขึ้นมากถึง 385,845 ล้านบาท ส่งผลให้เกิดการขาดดุลทางการค้ากับจีนเพิ่มขึ้นราว 300,000 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นว่าแม้ไทยจะส่งออกสินค้าไปจีนเพิ่มขึ้น แต่การนำเข้าสินค้าจากจีนก็เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ามาก โดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่ของไทยยังคงเป็นสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป โดยเฉพาะทุเรียนสด อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมามีการส่งออกทุเรียนไทยไปจีนลดลงจากหลายปัจจัย เช่น ปัญหาสภาพอากาศแห้งแล้งที่ส่งผลต่อปริมาณ

ผลผลิต การแข่งขันจากผู้ผลิตทุเรียนรายใหม่ในจีน และประเด็นการตรวจพบสารเคมีตกค้างในผลผลิต ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อส่งออก อีกทั้งนโยบายของจีนที่ส่งเสริมการปลูกพืชทดแทนมันสำปะหลังเพื่อนำไปผลิตเอทานอล ก็มีผลต่อการลดลงของการส่งออกมันสำปะหลังจากไทย อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าอุตสาหกรรมบางประเภทที่สามารถเติบโตได้ดีในการส่งออกไปยังจีน เช่น ผลิตภัณฑ์ยาง ยางพารา เครื่องคอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบต่าง ๆ ซึ่งทำให้ภาพรวมการส่งออกของไทยไปจีนยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แม้จะเผชิญกับความท้าทายบางประการในภาคเกษตร

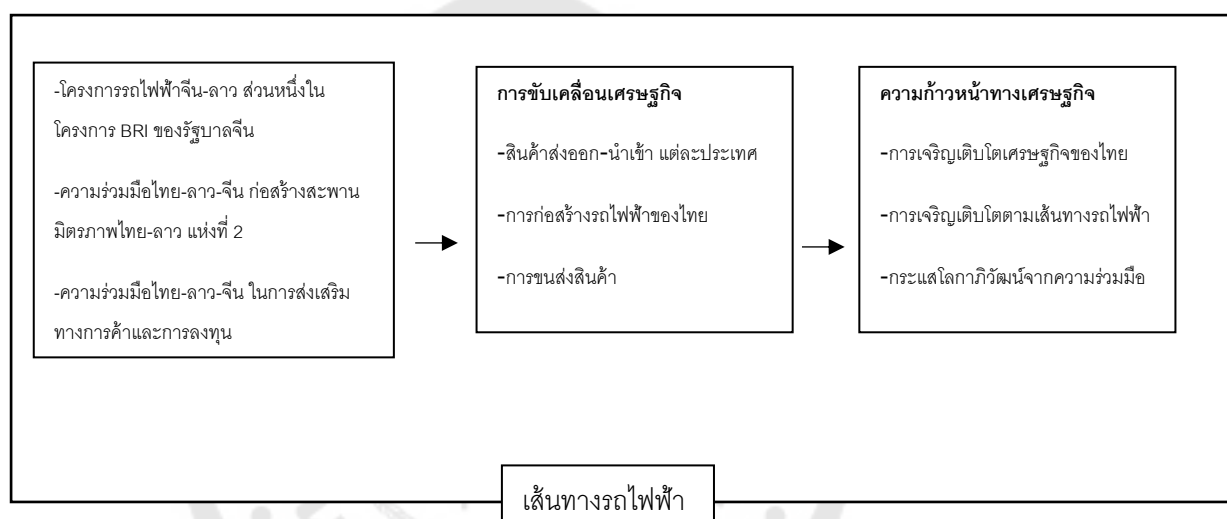
โดยสรุปกรณีศึกษาในงานของพลกฤต กลั่นแก้วดำรง, อธิธิชัย อรรถกระวีสุนทร, คุณตฤณ ไอยะระและสิทธิชัย หยุ่น ได้มองไปในแนวทางเชิงลบต่อการเข้ามาของรถไฟฟ้าจีน-ลาว ที่จะส่งผลกระทบต่อเรื่องการขาดดุลทางการค้าระหว่างไทยกับจีน แต่ก็มีในงานศึกษาของไกล์รุ่งพรอนันต์, วีรวิชัย เลิศไทยตระกูล, เอกพจน์ อ้อแสงชัย, สุปรีย์ ศรีสำราญและอาร์ท พิศาลวานิชชี้ให้เห็นถึงผลกระทบต่อไทยในเชิงบวกที่จะทำให้เศรษฐกิจไทยมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้นต่อโอกาสการส่งออกสินค้าผ่านรถไฟฟ้าจีน-ลาวและรวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยอีกด้วย

การศึกษารถไฟฟ้าจีน-ลาว ในงานต่างๆ จะเห็นได้ว่าผลกระทบจากการที่จีนตีตลาดไทยผ่านการขนส่งโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว พบว่ามูลค่าการส่งออกของไทยยังขาดดุลกับจีนด้วยราคาและคุณภาพสินค้าทำให้ไทยได้รับผลกระทบที่มากขึ้น ในงานศึกษาค้นคว้าอิสระนี้จะชี้ให้เห็นถึงว่าไทยจะได้ประโยชน์จากโครงการต่อเศรษฐกิจในการด้านการส่งออกสินค้าไทยจะทำให้เห็นว่าการใช้ประโยชน์จากการใช้รถไฟฟ้าจีน-ลาวและความร่วมมือของรัฐบาลในการขนส่งและกระจายสินค้าของไทยส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทยอย่างไร แม้ว่างานวิจัยจำนวนมากจะชี้ให้เห็นว่าโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว อาจส่งผลกระทบในเชิงลบต่อประเทศไทยแต่งานศึกษาจำนวนหนึ่งกลับชี้ให้เห็นว่าไทยจะได้ประโยชน์จากโครงการนี้ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาผลกระทบในเชิงบวกจากโครงการดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างจำกัดจึงต้องการศึกษาเพิ่มเพื่อให้เห็นถึงโอกาสจากโครงการดังกล่าว รวมถึงการวางแผนยุทธศาสตร์การเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีนในการสร้างสถานีรถไฟไทยและการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารและการศึกษานี้ช่วยเพิ่มเติมองค์ความรู้ประโยชน์ในการส่งออกสินค้ากฎระเบียบในการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการประกอบธุรกิจสินค้าและความต้องการของจีนในอนาคตตอนได้อีกด้วย ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจไทยเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดดในการใช้โครงการ

รถไฟฟ้าจีน-ลาว ให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยให้ได้มากที่สุดซึ่งจะมีการวิเคราะห์ในเชิงบวก ในทางเศรษฐกิจมากกว่าเชิงลบของโครงการนี้

2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

แนวคิดและการทบทวนวรรณกรรมที่ได้นำเสนอไปข้างต้นสามารถนำมาสร้างตัวแบบในการวิเคราะห์ในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นของประเทศไทยได้ดังนี้



แผนภาพประกอบข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงองค์ประกอบสำคัญที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจผ่านโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว โดยมีความร่วมมือระหว่างประเทศในการติดต่อค้าขายสินค้าที่นำเข้าและส่งออกที่เป็นที่ต้องการของตลาดของประเทศนั้นๆ อีกทั้งยังมีความร่วมมือระหว่างภาครัฐในการสร้างทางรถไฟที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว ทำให้ภาคธุรกิจของไทยเจริญเติบโตขึ้นอีกทั้งยังเป็นการช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอีกด้วยทำให้การซื้อขายและการทำธุรกิจมีความคล่องตัวที่สูงเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

แผนภาพประกอบข้างต้นจึงสามารถใช้เป็นกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในการกระจายสินค้าและการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการศึกษาค้นคว้าอิสระในครั้งนี้แสดงให้เห็นผลเชิงบวกของผลประโยชน์ของโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว ที่จะช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเจริญเติบโตขึ้นและทำให้เห็นโอกาสของการส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งแสดงให้เห็นพื้นที่ที่ใกล้กับเส้นทางรถไฟฟ้าของไทยมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีเพิ่มขึ้น ซึ่งความร่วมมือของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยโดยเฉพาะการก่อสร้าง

รถไฟฟ้าของไทยและการก่อสร้างสะพานมีส่วนช่วยให้เห็นโอกาสของการซื้อขายของภาคธุรกิจไทยที่เพิ่มขึ้นยังทำให้เศรษฐกิจไทยมีการเติบโตที่เพิ่มขึ้นและทำให้เกิดการพัฒนาตามพื้นที่ทางเศรษฐกิจตามเส้นทางรถไฟได้อีกด้วย

2.5 สรุป

การศึกษาโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือของรัฐบาลโดยการใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ โดยอธิบายการแทรกแซงของรัฐบาลทางเศรษฐกิจ(Economic intervention) โดยความร่วมมือของรัฐบาลไทยในการสร้างรถไฟฟ้าไทยและก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว ตามข้อตกลงตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านคมนาคม เพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าที่สะดวกขึ้นและมีต้นทุนในราคาที่ต่ำลงทำให้เศรษฐกิจไทยมีการเจริญเติบโตที่ดีขึ้น อีกทั้งยังมีงานศึกษาต่างๆ ในการวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว ที่ส่งผลกระทบทั้งด้านบวกและลบ โดยในงานศึกษาของเสกสรรค์ อนันตศิริเกียรติ, มั่นทนิน เจริญชาศและตฤณ ไอยะรา ได้กล่าวถึงผลกระทบในด้านลบในทางภูมิศาสตร์ในการเคลื่อนย้ายประชากรกับอำนาจการแข่งขันทางเศรษฐกิจของจีนในโครงการนี้ อีกทั้งงานของพลกฤต กลั่นแก้ว ดำรงและอิทธิชัย อรรถกรวิสุนทร ได้มองว่าจีนจะนำเข้าสินค้ามาตีตลาดไทยทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ถึงแม้ว่าจะทำให้เกิดผลกระทบในด้านลบแต่โครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว นี้ทำให้ไทยมองเห็นโอกาสทางเศรษฐกิจและในงานของพงศกร อรรณนพพร ได้กล่าวว่าการค้าทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีนที่เพิ่มมากขึ้นจากโครงการนี้ รวมไปถึงใกล้รุ่ง พรอนันต์และวีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล ได้กล่าวถึงการยกระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น และงานของธณัฐ เตชะเลิศ, ศุทธาภา นพวิญญวงส์, สิริณธร จารุญญลักษณ์และอภิษฎาณ์ จึงตระกูล ได้วิเคราะห์เปรียบเทียบถึงความต้องการสินค้าของจีนและศักยภาพการส่งออกของไทยรวมถึงพื้นที่ใกล้กับเส้นทางรถไฟฟ้าจีน-ลาว ที่จะทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว ที่รัฐควรมีบทบาทในการควบคุมการค้าและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศอย่างมียุทธศาสตร์ หากไม่มีการแทรกแซงที่เหมาะสม อาจทำให้เกิดปัญหาการนำเข้าสินค้าจีนในราคาถูกที่ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรและผู้ประกอบการไทย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 บทนำ

ในบทนี้จะกล่าวถึงวิธีการดำเนินการวิจัยซึ่งจะนำมาวิเคราะห์เนื้อหาของโครงการรถไฟฟ้ามหานครร่วมกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจตามกรอบแนวคิดและทฤษฎีที่กล่าวไปข้างต้นโดยมีขอบเขตการวิจัยที่แบ่งออกเป็น 3 ส่วนได้แก่ เนื้อหา พื้นที่และระยะเวลาเพื่อให้เห็นภาพของเนื้อหาที่ชัดเจนมากขึ้นและส่วนสุดท้ายของบทนี้จะกล่าวถึงการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลที่เกิดกับระบบเศรษฐกิจไทยกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร

3.2 วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยจะใช้การวิจัยเอกสาร (documentary research) เป็นวิธีการหลัก โดยการแบ่งศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากปฐมภูมิที่ได้มาจากเอกสารที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานภาครัฐรวมถึงบทความสัมภาษณ์จากผู้ที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร และทุติยภูมิที่ได้มาจากแหล่งข้อมูลออนไลน์ บทความ เอกสารต่างๆ บทความจากตำราวิชาการ บทความในวารสารต่างๆ งานวิจัย วิทยานิพนธ์รวมทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เมื่อได้รับข้อมูลจะดำเนินการรวบรวมนำข้อมูลต่างๆ เหล่านี้มาจำแนกวิเคราะห์ของผลที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือไทย-จีน ผ่านรถไฟฟ้ามหานครโดยมุ่งทางด้านเศรษฐกิจของไทยในช่วงเวลาปี 2564-2567 ซึ่งเป็นช่วงที่รถไฟฟ้ามหานครเปิดให้บริการโดยใช้การวิเคราะห์การศึกษาทางเศรษฐศาสตร์ของ จอห์น เมย์นาร์ด เคนส์

3.3 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้มีขอบเขตการวิจัย แบ่งออก 3 ประเภท ได้แก่ ขอบเขตเนื้อหา ขอบเขตพื้นที่และขอบเขตด้านระยะเวลา

3.3.1 ขอบเขตเนื้อหา

การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้มีขอบเขตการศึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานครและการแทรกแซงในความร่วมมือของรัฐบาลที่จะช่วยทำให้เศรษฐกิจของไทยมีความเจริญเติบโตดีขึ้นทำให้เห็นโอกาสที่เข้ามาสู่ประเทศไทยในการกระจายสินค้าส่งออกไปยังประเทศจีนและลาวที่มีตลาดรองรับสินค้าของไทย โดยการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบสินค้าที่ส่งออกที่สร้างมูลค่าการส่งให้กับไทยที่สูงขึ้นเพื่อให้ประเทศไทยมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น

3.3.2 ขอบเขตพื้นที่

การศึกษาค้นคว้าอิสระได้ดำเนินการศึกษาพื้นที่ตามโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว ทั้งภายในและภายนอกประเทศเพื่อให้เห็นโอกาสของไทยที่ได้รับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจผ่านโครงการนี้ โดยแบ่งเป็น 2 พื้นที่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ภายนอกประเทศไทยตามแนวเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ได้แก่ ประเทศจีนและประเทศลาว โดยเฉพาะในเมืองคุนหมิงของจีน ซึ่งตั้งอยู่ในมณฑลยูนนาน เป็นเมืองที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่และมีความคล่องตัวด้านการค้าสูง โดยคุนหมิงถือเป็นตลาดที่มีแนวโน้มดีสำหรับสินค้านำเข้าและบริการจากทั่วโลก โดยเฉพาะสินค้าที่ผลิตโดยนักลงทุนต่างชาติซึ่งหลั่งไหลเข้ามาลงทุนอย่างรวดเร็ว จนทำให้คุนหมิงกลายเป็นตลาดค้าปลีกที่สำคัญอันดับหนึ่งของจีนในปัจจุบัน อีกทั้งประชาชนในเมืองนี้ก็มีรายได้และกำลังซื้อในระดับสูง สำหรับความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยนั้น ไทยและจีนได้จัดทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-จีน (Thailand-China Free Trade Area) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมผลประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นการส่งออกสินค้าไทยหรือการนำเข้าวัตถุดิบจากจีน นอกจากนี้ เมืองคุนหมิงยังได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเข้ากับเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟจีน-ลาว รวมถึงการที่คุนหมิงได้รับมอบหมายให้กำกับดูแลพื้นที่ตำบลโมฮานซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านโมฮานและด่านรถไฟโมฮาน ส่งผลให้คุนหมิงเป็นเมืองเอกของมณฑลเพียงแห่งเดียวของจีนที่มีพื้นที่ติดชายแดน ส่วนประเทศลาวก็ยังคงมีความต้องการในสินค้าจากไทยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสะท้อนผ่านมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้น

ภายในประเทศไทย โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าจีน-ลาว ทำให้การส่งออกสินค้าเป็นไปอย่างสะดวกมากขึ้นและส่งผลให้เกิดการกระจายสินค้าจากไทยไปยังประเทศต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงกับโครงการรถไฟฟ้า ทำให้เศรษฐกิจไทยในภูมิภาคดังกล่าวมีแนวโน้มเติบโตมากยิ่งขึ้น โดยภาครัฐมีบทบาทในการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าจีน-ลาว ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนทั้ง 6 จังหวัด ได้แก่ อุดรธานี มุกดาหาร ขอนแก่น หนองคาย นครพนม และบึงกาฬ มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นและเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต โดย 5 ธุรกิจเด่นที่เป็นโอกาสสำคัญในแต่ละจังหวัด ได้แก่ ธุรกิจก่อสร้าง โลจิสติกส์ ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ น้ำมันและก๊าซ และโรงพยาบาลรวมถึงการดูแลสุขภาพ ซึ่งธุรกิจเหล่านี้จะได้รับแรงขับเคลื่อนจากการพัฒนาหลักใน 3

ด้าน คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่กำลังก่อสร้างและมีแผนในอนาคต เช่น รถไฟฟ้าทางคู่ เส้นทางบ้านไผ่-นครพนม และขอนแก่น-หนองคาย รถไฟความเร็วสูงเส้นทางนครราชสีมา-หนองคาย และสนามบินมุกดาหาร ด้านการท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในจังหวัดขอนแก่นที่มีสถานพยาบาลคุณภาพระดับสากล และการท่องเที่ยวเชิงศรัทธาในจังหวัดอุดรธานี และบึงกาฬ และสุดท้ายคือด้านการลงทุน ซึ่งรวมถึงโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและเมืองอัจฉริยะในขอนแก่น ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยผลักดันให้ภูมิภาคนี้มีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต

3.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

รถไฟฟ้าจีน-ลาวโดยมุ่งทางด้านเศรษฐกิจของไทยในช่วงเวลาปี 2564-2567 ซึ่งเป็นช่วงที่รถไฟฟ้าจีน-ลาวเปิดการให้บริการ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากการรวบรวมข้อมูลต่างๆของโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้สำหรับประเทศไทยชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ของโครงการนี้ต่อเศรษฐกิจและสังคม โดยนำข้อมูลที่จากการศึกษาค้นคว้ามาเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับมากกว่าผลเสีย ซึ่งไทยจะได้รับการพัฒนาโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศจากการเชื่อมต่อทางรถไฟไทยจากกรุงเทพฯ ถึงหนองคาย จะช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่งสินค้า ซึ่งสามารถขนส่งได้ภายใน 15 ชั่วโมง นอกจากนี้ ยังมีแผนการเพิ่มจำนวนขบวนรถขนส่งสินค้า 17 ขบวนในเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการขยายเมืองราคาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สะท้อนถึงความสนใจในการลงทุนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการส่งเสริมการลงทุนและการจ้างงานโครงการนี้คาดว่าจะดึงดูดการลงทุนจากจีนและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคของไทย โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะสร้างโอกาสในการจ้างงานและการพัฒนาอุตสาหกรรม

ผลการวิเคราะห์การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ ทำให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจผ่านรถไฟฟ้าจีน-ลาว ซึ่งไทยก็ได้ก่อสร้างทางรถไฟฟ้าเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ กับหนองคายและก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ไปยังเวียงจันทน์ ซึ่งจะเปิดโอกาสใหม่ ๆ ในด้านการค้า การ

ลงทุน และการท่องเที่ยวสำหรับประเทศไทยทำให้มูลค่าการส่งออกของไทยเพิ่มสูงขึ้นจากโครงการนี้ ดังนั้น ข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทยควรมีการพัฒนาทักษะและการฝึกอบรม ควรมีการลงทุนในการฝึกอบรมบุคลากรในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการดำเนินงานของโครงการ การวางแผนการใช้ที่ดินอย่างยั่งยืนควรมีการวางแผนการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มมูลค่าและประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

3.5 สรุป

การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพโดยอิงจากเอกสารทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาวต่อประเทศไทยในช่วงปี 2564-2567 ภายใต้กรอบแนวคิดของเคนส์โดยการแทรกแซงของรัฐบาลที่เน้นความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ขอบเขตการวิจัยนี้ได้ครอบคลุมเนื้อหาพื้นที่เมืองคุนหมิงในมณฑลยูนนาน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ในช่วงเวลาที่เปิดให้บริการรถไฟฟ้าจีน-ลาว โดยโครงการนี้ช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่ง ส่งเสริมการค้าการลงทุนและกระตุ้นเศรษฐกิจไทย โดยการส่งออกสินค้าของไทยและในพื้นที่ใกล้โครงข่ายรถไฟเกิดการพัฒนากิจการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีข้อเสนอแนะคือการวางแผนพื้นที่อย่างยั่งยืน การพัฒนาทักษะบุคลากรและการส่งเสริมอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไทยในระยะยาว

บทที่ 4

ผลการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ลาว

4.1 ที่มาของความสำคัญโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว

เนื่องจากระบบรถไฟของประเทศไทยมีประวัติยาวนานกว่า 100 ปี แต่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา การพัฒนาและขยายเครือข่ายรถไฟแทบไม่ได้รับการพัฒนา ดังนั้นประเทศไทยจึงพึ่งพาการขนส่งทางถนนและทางทะเลอย่างมากในการค้าระหว่างประเทศ ร้อยละ 70 จะถูกขนส่งทางทะเลและสินค้าร้อยละ 90 นั้นจะใช้ท่าเรือกรุงเทพที่คลองเตยและท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพห่างจากทะเลประมาณ 65 กม. ตามแม่น้ำเจ้าพระยาและมีความลึกของช่องทางจำกัด ซึ่งทำให้ขนาดของเรือคอนเทนเนอร์ที่สามารถใช้ท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัด และการเข้าถึงท่าเรือด้วยถนนก็มีข้อจำกัด โดยมีปัญหาความหนาแน่นของการจราจรที่สำคัญ การขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่ท่าเรือแหลมฉบังและการขนส่งทางถนนก็ต้องเผชิญกับสภาพท้องถนนในด้านความสามารถในการขนส่งและระยะทางในการขนส่งไปยังส่วนอื่น ๆ ของประเทศ ซึ่งมีความยาวไปทางเหนือเกือบ 1,000 กม. และทางใต้ 2,000 กม. และบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟยังไม่เพียงพอทั้งในทิศทางเหนือและใต้ เมื่อเส้นทางรถไฟจีน-ลาวและการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้างuangdong-หนองคายของไทยจะถูกผสมผสานกับการขนส่งทางถนนเพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งแบบหลายรูปแบบ ซึ่งจะมีผลกระทบสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระยะกลางและระยะยาว โดยการส่งออกของไทยไปจีนส่วนใหญ่ได้แก่ พลาสติกและยาง ผลิตภัณฑ์เครื่องจักรและไฟฟ้าขนาดเล็ก และผลิตภัณฑ์จากพืช ซึ่งทั้งหมดเหมาะสมกับการขนส่งทางรถไฟ (Siyuan Wei, 2021) และรถไฟจีน-ลาวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนโลจิสติกส์และช่วยแบ่งเบาภาระของการขนส่งทางถนนโดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีความหนาแน่นสูงอย่างกรุงเทพฯ

4.1.1 โครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาวกับกระแสโลกาภิวัตน์

การศึกษาของชินคันเซ็นในญี่ปุ่นได้กล่าวว่าเส้นทางรถไฟที่เป็นตัวแทนโดยรถไฟความเร็วสูงสามารถเร่งกระแสการไหลของประชากรระหว่างภูมิภาคและมีผลดึงดูดและดึงดูดประชากรจากพื้นที่รอบๆ เส้นทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยให้ส่งเสริมการจัดระเบียบขนาดและจำนวนประชากรระหว่างภูมิภาคต่างๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟและจากนั้นจะช่วยให้การสนับสนุนทรัพยากรมนุษย์สำหรับเขตเศรษฐกิจที่เกิดจากเส้นทางรถไฟสายหลักรถไฟจีน-ลาว เป็นส่วนสำคัญของเส้นทางรถไฟข้ามเอเชียสายกลางและเป็นช่องทางเชื่อมโยงสำคัญระหว่างจีนกับทางเดินเศรษฐกิจคาบสมุทรอินโดจีน การก่อสร้างรถไฟจีน-ลาวมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการ

ยกระดับเศรษฐกิจของลาว เช่น การขนส่งข้ามพรมแดนที่รวดเร็ว การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมภายในประเทศ และการเปลี่ยนแปลงพลังขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ตามรายงานของธนาคารโลก เมื่อรถไฟจีน-ลาวเสร็จสิ้นและเริ่มเปิดดำเนินการ จะมีผลขับเคลื่อนที่ยิ่งใหญ่ต่อการพัฒนาบูรณาการเศรษฐกิจในภูมิภาคจีน และลาว แม้กระทั่งทั้งคาบสมุทรอินโดจีนและรถไฟจีน-ลาวที่ยืดออกจากเหนือไปได้จะสร้างทางเดินเศรษฐกิจทางบกระหว่างคุนหมิงประเทศจีนและเวียงจันทน์ประเทศลาว ซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ระหว่างจีนและลาวได้ร้อยละ 40-50 แต่ยังสามารถลดต้นทุนการขนส่งภายในประเทศของลาวได้อีกร้อยละ 20-40 ซึ่งจะเปิดโอกาสในการพัฒนาโครงสร้างอุตสาหกรรมและการเปลี่ยนแปลงพลังขับเคลื่อนเศรษฐกิจในลาว

เส้นทางรถไฟจีน-ลาวได้นำสินค้าเกษตรจากจีนย่อมส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าเกษตรไทย ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์คนหนึ่งในจังหวัดหนองคาย ได้กล่าวว่าขณะนี้ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในตัวจังหวัดกำลังเติบโตเนื่องจากผู้ส่งออกชาวไทยต้องการหาที่สร้างโกดังสินค้าให้ใกล้กับเวียงจันทน์มากที่สุด ผู้ประกอบการหลายภาคส่วนกำลังดำเนินการลงทุนร่วมกับผู้ประกอบการของลาวเพื่อส่งออกสินค้าจากลาวเช่นกัน แม้ว่าที่ผ่านมารัฐบาลไทยได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อกำหนดนโยบายการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อขับเคลื่อนความเชื่อมโยงให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของอาเซียนและส่งเสริมการค้าระหว่างสามประเทศดังกล่าว แต่ภาคเอกชนยังติติงภาครัฐว่าเริ่มต้นช้าไปทั้งที่รถไฟจีน-ลาวได้ใช้เวลาสร้างกว่าห้าปีมาแล้ว ในที่ประชุมคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ครั้งที่ 1/2565 ผลการประชุม 3 ฝ่ายระหว่างไทย ลาว และจีน เมื่อเดือนพฤษภาคม 2564 เห็นชอบการลงทุนร่วมกันในสะพานแห่งใหม่ระหว่างไทยและลาวในอาณาเขตของตนเองรวมถึงการจัดตั้งคณะทำงานพิจารณาร่วมกันต่อไป

ในการวิเคราะห์โครงการโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศ เช่น รถไฟความเร็วสูง ในศตวรรษที่ 21 ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างลึกซึ้งเมื่อเทียบกับ 100 ปีก่อน และวิธีการทางเศรษฐศาสตร์เชิงภูมิศาสตร์ที่จีนได้แสดงให้เห็นในโลกในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาค่อยๆ แทนที่วิธีการทางภูมิศาสตร์การเมืองแบบดั้งเดิม เส้นทางเศรษฐกิจยูเรเชียที่เชื่อมโยงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง เอเชียตะวันออก และยุโรปตะวันออกและกลางที่เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงของจีนไม่เพียงแต่ช่วยป้องกันการย้อนกลับของกระแสโลกาภิวัตน์และส่งเสริมการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศเสรีเท่านั้น แต่ยังเป็นการให้ช่วงเวลาการเปลี่ยนผ่านที่เหมาะสมสำหรับการเปลี่ยนแปลง

ของจีนไปสู่เศรษฐกิจที่มุ่งเน้นความต้องการภายในประเทศและการขนส่งทางรถไฟมีแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งในด้านการขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะมีผลกระทบหลักสามประการต่อประเทศที่อยู่ในช่วงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ หนึ่งคือการลดต้นทุนการขนส่งและขยายพื้นที่ตลาดสำหรับผู้ผลิตและผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ อีกประการหนึ่งคือการขยายและพัฒนาโครงสร้างอุตสาหกรรมและรูปแบบของอุตสาหกรรมการขนส่ง ส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ ๆ มากขึ้น และประการที่สามคือการขนส่งทางรถไฟจะช่วยให้วิธีการขนส่งที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้นสำหรับสินค้าประเภทถ่านหิน, แร่ธาตุที่ไม่ใช่เหล็ก, แร่เหล็ก และผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม ซึ่งนำไปสู่การอุตสาหกรรมที่รวดเร็ว

โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว นับเป็นหนึ่งในโครงการที่อยู่ภายใต้ “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI)” ของรัฐบาลจีน ซึ่งจะก่อให้เกิดโอกาสของการค้าระหว่างไทยและจีนมากขึ้น ปัจจุบันจีนเป็นประเทศคู่ค้าอันดับที่ 1 ของไทย และตลาดส่งออกอันดับที่ 2 รองจากสหรัฐฯ โดยไทยมีสัดส่วนการส่งออกสินค้าไปจีนอยู่ที่ร้อยละ 12 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งหมด ทั้งนี้การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว นับเป็นประตูการขนส่งสินค้าที่สำคัญซึ่งช่วยเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนสำหรับผู้ประกอบการไทยให้สามารถส่งออกสินค้าไปยังมณฑลต่างๆ ของจีนได้อย่างรวดเร็ว ความช่วยเหลือที่จีนให้แก่ลาวแม้ว่าความสามารถทางเศรษฐกิจของลาวจะไม่แข็งแกร่งเมื่อเทียบกับจีน การเชื่อมโยงที่มีผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างสองประเทศนั้นแข็งแกร่งกว่าความสัมพันธ์ที่เคยมีระหว่างจีนและสหภาพโซเวียต และมันจะไม่สามารถถูกตัดขาดได้ง่าย ๆ สรุปแล้ว การก่อสร้างรถไฟจีน-ลาว ทำให้ชัดเจนว่าความช่วยเหลือของจีนต่อลาวไม่เพียงแต่เป็นการสนับสนุนทางการเงิน แต่ยังรวมถึงการช่วยเหลือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ (Ziying Cheng, 2022) โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาความสามารถ ซึ่งเชื่อว่าหากลาวดำเนินการตามโครงการ "Belt and Road" ในรูปแบบปัจจุบัน ประเทศจะสามารถกำจัดความยากจนได้อย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ผ่านการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภายในประเทศ

โดยบทความในส่วนนี้จะวิเคราะห์ภาพรวมด้านการค้าระหว่างไทยและจีนรวมถึงโอกาสของผู้ประกอบการไทยในการส่งออกสินค้าไปจีน ผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าให้สูงขึ้น รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว เป็นเส้นทางที่ส่งเสริมการค้าระหว่างไทยและจีน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ทั้งค่าโดยสารและระยะเวลาจากนคร

คุณหมิงมณฑลยูนนานมาถึงจังหวัดหนองคาย โดยจะใช้ระยะเวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมงและมีต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ยต่ำกว่าการขนส่งทางถนนประมาณ 2 เท่า โดยอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟความเร็วสูงเส้นทางเวียงจันทน์ถึงคุณหมิงราคาต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต 1 ตู้ อยู่ที่ 15,921.2 หยวน คิดเป็นเงินบาทอยู่ที่ราว 78,000 บาทต่อตู้ หรือราว 3,000 บาทต่อตัน ซึ่งต่ำกว่าค่าขนส่งสินค้าทางถนนที่ราว 6,055 บาทต่อตัน ทำให้การส่งออกโดยเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะช่วยลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการรวมทั้งยังช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งและลดอัตราการสูญเสียของสินค้า ซึ่งอาจช่วยให้ความต้องการบริโภคสินค้าของไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและอาหารที่มีอายุในการเก็บรักษาต่ำเมื่อเทียบกับสินค้าประเภทอื่น

การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะช่วยเพิ่มโอกาส ของภาคการลงทุนทั้งการลงทุนโดยตรง (Foreign Direct Investment: FDI) จากจีนมายังไทยและการลงทุนในต่างประเทศของไทย (Thai Direct Investment Abroad: TDI) ในจีน อีกทั้งยังเป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยในการซื้อขายสินค้าจากจีนที่มีต้นทุนต่ำเพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบการผลิตในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยการแบ่งขั้ว (Decoupling) ระหว่างสหรัฐฯและจีนก่อกวนการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะทำให้ผู้ประกอบการจีนมีแนวโน้มเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น ขณะเดียวกันผู้ประกอบการไทยก็มีโอกาสเข้าไปลงทุนหรือซื้อขาย สินค้าในจีนมากขึ้นเช่นกัน โดยประมาณการของธนาคารโลกในปี 2563 พบว่า ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จากนครคุนหมิงมายังท่าเรือแหลมฉบังด้วยรถบรรทุกจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้ราวร้อยละ 32 ของการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3A และหากรถไฟไทยสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวโดยสมบูรณ์ จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้มากกว่าร้อยละ 50 ของการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3A ดังนั้น ภาครัฐควรเร่งการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของไทยให้เกิดความเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว และเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและไทยให้สูงขึ้น

ตาราง 1 เปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท

ประเภท	ค่าขนส่ง(บาทต่อตัน)	ระยะเวลา
รถ	6,055	2-3 วัน
เรือ	5,177	12-15 ชั่วโมง
เครื่องบิน	45,000	1 ชั่วโมง
รถไฟความเร็วสูง	3,000	15 ชั่วโมง

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS

4.1.2 วัตถุประสงค์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว

เส้นทางรถไฟฟ้ายจีน-ลาว เป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้มีความทันสมัยและเชื่อมโยงระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เส้นทางรถไฟสายนี้เป็นรถไฟฟ้ายหัวกระสุนที่สามารถวิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีความเร็วสูงสุดบนทางราบถึง 210 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และสามารถวิ่งผ่านภูเขาได้ด้วยความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในส่วนของฝั่ง สปป.ลาว เส้นทางรถไฟสายนี้ประกอบด้วยสถานีทั้งหมด 11 สถานี แบ่งเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร 10 สถานี ได้แก่ เวียงจันทน์, โพนโฮง, วังเวียง, กาสี, หลวงพระบาง, เมืองงา, เมืองไซ, นาหม้อ, นาเตย และบ่อเต็น ส่วนอีกหนึ่งสถานีคือ สถานีเวียงจันทน์ได้ ใช้เป็นสถานีสำหรับขนส่งสินค้า(ไทยพาณิชย์, 2565) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศอัตราค่าบริการของเส้นทางรถไฟนี้จากสถานีเวียงจันทน์ถึงสถานีบ่อเต็นมีความหลากหลายตามระดับชั้นของผู้โดยสาร โดยราคาตัวโดยสารชั้น 1 อยู่ที่ 529,000 กีบ หรือประมาณ 1,510 บาท ผู้โดยสารชั้น 2 มีราคา 333,000 กีบ หรือประมาณ 950 บาท และผู้โดยสารรถไฟความเร็วธรรมดา มีราคา 238,000 กีบ หรือประมาณ 680 บาท (อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยน 350 กีบ ต่อ 1 บาท) ซึ่งนับว่าเป็นราคาที่เหมาะสมกับคุณภาพของการเดินทาง

เส้นทางรถไฟฟ้ายิน-ลาว ไม่เพียงแต่เป็นโครงการคมนาคมขนาดใหญ่เท่านั้น แต่ยังเป็นสัญลักษณ์ของความหวังและการพัฒนาในอนาคตของ สปป.ลาว ด้วยเป้าหมายที่ต้องการยกระดับประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกของภูมิภาคอาเซียน เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศจีนที่มีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางการค้าสินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้ และดอกไม้ ซึ่งถือว่าเป็นตลาดใหญ่เป็นอันดับสองของโลก และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว แม้ว่า สปป.ลาว จะไม่มีทางออกสู่ทะเลเหมือนประเทศอื่นในภูมิภาค แต่ด้วยเส้นทางคมนาคมใหม่นี้ จะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการเดินทางระหว่างประเทศได้อย่างมาก นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟยังผ่านพื้นที่ธรรมชาติและวัฒนธรรมที่งดงามของประเทศ ทำให้นักเดินทางสามารถสัมผัสกับความสวยงามระหว่างทาง พร้อมทั้งเก็บเกี่ยวความทรงจำที่น่าประทับใจ ซึ่งจะส่งผลให้ลาวกลายเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาค โดยภาพรวม เส้นทางรถไฟฟ้ายิน-ลาว คือโครงการที่มีศักยภาพในการเปลี่ยนแปลงอนาคตของประเทศอย่างแท้จริง ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ คมนาคม การท่องเที่ยว หรือคุณภาพชีวิตของประชาชน เส้นทางนี้เปรียบเสมือนสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างความฝันกับความเป็นจริง และเป็นก้าวที่สำคัญที่ทำให้ชาวลาวจับตามองถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ที่จะนำพาชาติไปสู่การเป็นศูนย์กลางคมนาคมของอาเซียนในอนาคต

4.1.3 ผลกระทบของโครงการรถไฟฟ้ายิน-ลาว

การเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2564 นับเป็นก้าวสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในด้านโลจิสติกส์และเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการขนส่งสินค้า การเชื่อมต่อทางรางที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพนี้ช่วยให้การขนส่งสินค้าจากประเทศจีนเข้าสู่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หนึ่งในผลกระทบสำคัญที่ตามมาคือ การไหลเข้าของสินค้าจากประเทศจีน ซึ่งมักมีราคาถูกและต้นทุนการผลิตต่ำ เมื่อการขนส่งรวดเร็วขึ้น สินค้าจากจีนจึงสามารถเข้าสู่ตลาดของ สปป.ลาว ไทย และประเทศใกล้เคียงได้ง่ายขึ้น โดยมีระยะเวลาในการขนส่งเพียง 15-18 ชั่วโมง จากที่เคยใช้เวลา 1-2 วัน ก่อนหน้านี้ ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงทำให้ตลาดสินค้าภายในภูมิภาคต้องเผชิญกับความท้าทายจากการแข่งขันกับสินค้าจีนที่มีความได้เปรียบด้านราคา

วรารุณ มีสายญาติ นายกสมาคมนักธุรกิจไทยใน สปป.ลาว ได้กล่าวถึงมุมมองของภาคเอกชนไทยทั้งในลาวและในประเทศไทยว่า ผลจากการเปิดเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายนี้มีทั้งผลดีและผลเสีย ด้านบวกคือการที่การขนส่งสินค้าไทย โดยเฉพาะผลไม้ เช่น ทุเรียน มังคุด และลำไย สามารถส่งไปยังประเทศจีนได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ทำให้ผลไม้ยังคงความสดใหม่และเพิ่มโอกาสทางการค้า นอกจากนี้ยังช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งในภาพรวม ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทย อย่างไรก็ตาม ในด้านลบไทยอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากสินค้าจีนที่สามารถเข้าถึงตลาดได้ง่ายและรวดเร็วกว่าเดิม สินค้าจีนที่มีราคาถูกกว่ามีแนวโน้มที่จะตีตลาดสินค้าไทยทั้งในลาวและในประเทศเพื่อนบ้านได้ในอนาคต อีกทั้งประเทศเหล่านี้ยังเป็นตลาดสำคัญของไทย ดังนั้นการที่สินค้าจีนสามารถเข้ามาในภูมิภาคได้สะดวกขึ้น ย่อมเป็นความท้าทายที่ไทยต้องเผชิญในระยะยาว แม้ว่าการเชื่อมต่อทางรางระหว่างลาวและจีนจะก่อให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าผลกระทบจากการแข่งขันโดยเฉพาะด้านราคานั้นเป็นสิ่งที่ไม่อาจมองข้าม การปรับตัวของผู้ประกอบการไทย รวมถึงการกำหนดนโยบายที่เหมาะสมจากภาครัฐจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานใหม่นี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันก็สามารถป้องกันผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างเหมาะสม(ประชาชาติธุรกิจ, 2564)

โครงการรถไฟลาว-จีนได้รับการประเมินในเชิงบวกจากธนาคารโลกและผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยเห็นว่าโครงการนี้จะเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนในภูมิภาคอินโดจีน รวมถึงกลับไปยังประเทศจีนเอง เนื่องจากรถไฟสามารถลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศไทยเองก็พยายามมองหาโอกาสจากโครงการนี้ โดยมีการขนส่งสินค้าเกษตรเที่ยวแรกผ่านทางรถไฟลาว-จีน ได้แก่ ข้าวเหนียวหักจำนวน 20 ตู้ น้ำหนักรวม 500 ตัน จากบริษัทเอกชนในจังหวัดหนองบัวลำภู โดยขนส่งผ่านด่านหนองคายเข้าสู่ท่าบกท่านาแล้งในลาว และเดินทางต่อไปยังสถานีเวียงจันทน์ได้ ก่อนเข้าสู่ประเทศจีนที่ด่านรถไฟโมฮ่านในมณฑลยูนนาน และปลายทางที่มหานครเซี่ยงไฮ้ใช้เวลาเพียง 3-4 วัน ซึ่งเร็วกว่าการขนส่งทางเรือถึง 4 เท่า อย่างไรก็ตาม แม้โครงการนี้จะเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ให้แก่ไทย แต่ก็มีกังวลเกี่ยวกับการไหลทะลักของสินค้าจากจีนที่อาจกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะในบริบทที่ยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรม

อัทธ์ พิศาลวานิช ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับเกษตรกรไทยภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟลาว-จีน เป็นผลจากการทดลองระบบในช่วงสัปดาห์แรก ซึ่งส่งผลให้มีสินค้าจากจีนทะลักเข้ามาในไทยเป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนเส้นทางเชียงแสน-ห้วยทราย (R3A) ที่ใช้เวลานานกว่า ทำให้เกษตรกรไทยประสบปัญหาในการแข่งขัน ทั้งในด้านคุณภาพและต้นทุน สิ่งที่เกษตรกรไทยควรดำเนินการคือ การปรับเปลี่ยนวิธีการผลิต เช่น การปลูกพืชแบบผสมผสานเพื่อลดต้นทุนการผลิต ขณะเดียวกันภาครัฐควรมีกฎระเบียบและมาตรฐานที่ชัดเจนในการควบคุมการนำเข้าสินค้า เพื่อไม่ให้เกษตรกรไทยต้องเผชิญการแข่งขันที่เสียเปรียบจากตลาดจีน ซึ่งได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐบาลจีนและธนาคารของจีนทั้งในด้านเงินทุนและระบบการผลิต โดยเฉพาะในภาคเกษตรกรรมที่จีนสามารถพัฒนาไปสู่การผลิตในระดับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการไทยรายหนึ่งที่น่าจะนำเข้าสินค้าจากมณฑลยูนนานให้ข้อมูลว่า เธอสามารถนำเข้าผักจากจีนมาจำหน่ายต่ให้กับตลาดไทและตลาดสี่มุมเมืองได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากระบบเกษตรกรรมของจีนมีความทันสมัย เหมาะกับการผลิตจำนวนมาก และมีการสนับสนุนอย่างเป็นระบบจากภาครัฐ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกษตรกรจีนสามารถแข่งขันได้เหนือกว่าคู่แข่งในภูมิภาค 4.2 ผลของโครงการรถไฟฟ้าต่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน (จิตต์สิริ ทองน้อย, 2022)

4.2 ผลของโครงการรถไฟฟ้าต่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน

โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ส่งผลเชิงบวกอย่างชัดเจนต่อการส่งออกสินค้าศักยภาพสูงของไทยไปยังประเทศจีน โดยคาดว่ามูลค่าการส่งออกจะเพิ่มขึ้นถึง 27,000 ล้านบาทต่อปี และปริมาณการค้าผ่านระบบรถไฟความเร็วสูงสายนี้จะอยู่ที่ประมาณ 7.6 ล้านตันต่อปี โดยเฉพาะการค้าผ่านแดนไทย-จีนผ่านด่านหนองคายที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากรถไฟสายนี้เปิดทางเลือกใหม่ให้กับผู้ประกอบการไทยในการขนส่งสินค้าไปยังจีนได้รวดเร็วและประหยัดยิ่งขึ้น ในปี 2566 มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยไปจีนมีมูลค่าสูงถึง 1.2 ล้านล้านบาท โดยมากกว่าร้อยละ 80 เป็นการส่งออกทางทะเล และส่วนที่เหลือเป็นการส่งออกผ่านแดนทางบกทั้งทางถนนและรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสัดส่วนของการขนส่งทางบกมีบทบาทเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2566 มูลค่าการส่งออกผ่านแดนไปจีนอยู่ที่ประมาณ 160,000 ล้านบาท และในจำนวนนี้ การส่งออกผ่านด่านหนองคายมีมูลค่า 7,545 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5 ของมูลค่าการส่งออกผ่านแดนทั้งหมด สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของรถไฟ

ความเร็วสูงจีน-ลาว ที่ช่วยยกระดับศักยภาพด้านการส่งออกของไทย โดยเฉพาะไปยังมณฑลยูนนานในจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยในการขยายตลาด และจะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยเติบโตมากยิ่งขึ้นในอนาคต

4.2.1 การคาดการณ์มูลค่าส่งออกในอนาคต

รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ได้กลายเป็นแรงผลักดันสำคัญที่ช่วยให้ผู้ประกอบการไทยมีบทบาทมากขึ้นในห่วงโซ่อุปทานของจีนและลาว โดยคาดว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปยังจีนผ่านทางรถไฟสายนี้จะเพิ่มขึ้นถึง 27,000 ล้านดอลลาร์ ซึ่งเป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการไทยควรใช้ให้เกิดประโยชน์ในการสร้างโอกาสทางธุรกิจ นายพชรพจน์ นันทรามาศ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และ Chief Economist ของธนาคารกรุงไทย ได้กล่าวว่า ปัจจุบันรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ได้ขยายระยะทางจากการให้บริการเฉพาะภายในประเทศลาวไปสู่การขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดนระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ของลาวถึงนครคุนหมิงของจีน ส่งผลให้มีศักยภาพในการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจีน ลาว และไทยมากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสสำคัญในการขยายการค้าการลงทุน รวมถึงการรองรับนักท่องเที่ยวชาวจีนและชาวลาวที่มีแนวโน้มเดินทางเข้ามาในไทยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ประเทศจีนถือเป็นตลาดส่งออกสำคัญของไทย โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (THAI PBS, 2567) และในปี 2566 มูลค่าการส่งออกของไทยไปจีนอยู่ที่ 1.2 ล้านล้านบาท แม้จะหดตัวเล็กน้อยที่ร้อยละ -1.3 แต่ก็ยังสะท้อนถึงบทบาทที่สำคัญของตลาดจีนต่อเศรษฐกิจไทย ซึ่งผู้ประกอบการควรใช้โอกาสจากโครงสร้างพื้นฐานใหม่นี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ตาราง 2 เปรียบเทียบมูลค่าการส่งออกและนำเข้าระหว่างไทย-จีน

รายการ	มูลค่าการ ส่งออก(ล้าน ดอลลาร์สหรัฐ)	มูลค่าการใช้ สิทธิประโยชน์ (ล้านดอลลาร์ สหรัฐ)	%การใช้ สิทธิต่อ มูลค่าการ ส่งออก	การ เปลี่ยนแปลง YOY(%)
การส่งออกของไทยไป จีน	34,173	20,578	60%	-1.9%
การนำเข้าของไทยจาก จีน	70,827	22,905	32%	+10.1%

ที่มา: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

พูนพงษ์ นัยนาภากรณ์ (2567) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์เปิดเผยว่า สำนักงานฯ ได้ดำเนินการวิเคราะห์สถานการณ์การขอใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าระหว่างไทยและจีนในปี 2566 เพื่อประเมินความคุ้มค่าจากการใช้ประโยชน์ตามความตกลงทางการค้าที่มีอยู่ พร้อมทั้งแนะนำให้ผู้ประกอบการไทยใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงทางการค้าให้มากยิ่งขึ้น โดยจากผลการวิเคราะห์พบว่า สัดส่วนมูลค่าการขอใช้สิทธิประโยชน์ต่อมูลค่าการส่งออกของไทยอยู่ในระดับสูงกว่าจีน กล่าวคือ ไทยมีสัดส่วนการขอใช้สิทธิประโยชน์ต่อมูลค่าการส่งออกของไทยอยู่ในระดับสูงกว่าจีน กล่าวคือ ไทยมีสัดส่วนการขอใช้สิทธิประโยชน์ร้อยละ 60 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ขณะที่จีนมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 32 อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในเชิงมูลค่าแล้ว จีนกลับมีการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าในมูลค่าที่สูงกว่าไทย โดยจีนมีมูลค่าการขอใช้สิทธิประโยชน์อยู่ที่ 22,905 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่ไทยมีมูลค่าการขอใช้สิทธิประโยชน์อยู่ที่ 20,578 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังมีโอกาสในการเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความตกลงทางการค้าได้อีกมาก เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการค้าระหว่างประเทศในระยะยาว

การส่งออกสินค้าของไทยไปยังประเทศจีนผ่านแดนยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะผ่านทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวที่เชื่อมต่อผ่านจังหวัดหนองคาย ซึ่งคาดว่าจะในปี 2566 จะมีมูลค่าสูงเกือบ 10,000 ล้านบาท หรือเติบโตมากถึง 4 เท่าตัวจากช่วงก่อนหน้านี้ และคาดว่าจะในปี 2573 มูลค่าดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นทางเศรษฐกิจเป็นราว 27,000 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า

เมื่อเทียบกับปี 2566 นอกจากนี้ รถไฟความเร็วสูงสายนี้ยังเอื้อต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวจีนจากมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นต้นทางของเส้นทางรถไฟ รวมถึงอีก 4 พื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ มณฑลเสฉวน มณฑลฉงชิ่ง มณฑลกุ้ยโจว และเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ซึ่งสามารถเดินทางถึงไทยได้อย่างสะดวก หากมีนักท่องเที่ยวจากพื้นที่เหล่านี้เพียงร้อยละ 1 หรือประมาณ 2.5 ล้านคน เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ก็จะสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างน้อยราว 4,685 ล้านบาทต่อปี ขณะเดียวกัน สุปรีย์ ศรีสำราญ นักวิเคราะห์อาวุโสจากศูนย์วิจัย Krungthai COMPASS ได้ให้ความเห็นว่า รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว รวมถึงแนวโน้มการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค จะกลายเป็นแรงหนุนสำคัญที่ช่วยสร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะในตลาดจีนและลาว ในด้านการค้าสินค้าที่ไทยมีศักยภาพ อาทิ ผักและผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง แป้งมันสำปะหลัง ทองแดงและผลิตภัณฑ์ สินค้าปศุสัตว์ รวมถึงไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ซึ่งล้วนเป็นสินค้าที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของตลาดได้เป็นอย่างดี

ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสเลือกสินค้าที่มีศักยภาพ เช่น ผักและผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง แป้งมันสำปะหลัง ทองแดงและผลิตภัณฑ์ สินค้าปศุสัตว์ รวมถึงไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ เป็นสินค้าเป้าหมายหรือทางเลือกใหม่ในการขยายตลาด ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและส่วนแบ่งตลาดในจีนและลาวมากขึ้น ด้านการบริการ ธุรกิจท่องเที่ยว ขนส่ง และโลจิสติกส์จะได้รับอานิสงส์จากการเติบโตของการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน รวมถึงจำนวนผู้เดินทางท่องเที่ยวจากจีนและลาวที่จะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ส่วนภาครัฐสามารถดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากจีนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน รวมถึงเม็ดเงินลงทุนจากลาวในอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ขณะเดียวกันผู้ประกอบการไทยยังมีโอกาสลงทุนในจีนและลาวในธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญและศักยภาพ อีกทั้งยังสามารถซื้อสินค้าจากจีนที่มีต้นทุนต่ำ เช่น แผงโซลาร์เซลล์ แบตเตอรี่ลิเทียมไอออน และผักผลไม้เมืองหนาว เพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้อีกด้วย

สุคนธ์ทิพย์ ชัยสายัณห์ นักวิเคราะห์จากศูนย์วิจัย Krungthai COMPASS กล่าวถึงศักยภาพของตลาดจีนและตลาดลาวที่ยังมีความต้องการสินค้าและบริการอีกมากในอนาคต โดยแนะนำให้ผู้ประกอบการไทยศึกษาภาวะเปิ่บและเงื่อนไขด้านการลงทุนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิเคราะห์แนวโน้มและเทรนด์ของสินค้าที่กำลังเติบโตในตลาดทั้งสองประเทศ ขณะเดียวกันภาครัฐควรเร่งขับเคลื่อนแผนการเชื่อมโยงระบบรางของไทยกับรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว รวมถึงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ

สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุน ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายโอกาสทางการค้าและบริการระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาค

ตาราง 3 การค้าที่ขาดดุลระหว่างไทย-จีน ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2567

ขาดดุลการค้ากับจีน		
ปี 2566	ขาดดุล 1.3 ล้านล้านบาท	สัดส่วนการส่งออกต่อทั้งหมด(ปี 2567) ร้อยละ 12
ปี 2567	ขาดดุล 1.6 ล้านล้านบาท	
เปลี่ยนแปลงร้อยละ 25		สัดส่วนการนำเข้าต่อทั้งหมด(ปี 2567) ร้อยละ 26

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ 2567

จากตารางการศึกษาค้นคว้าข้อมูลในมูลค่าการส่งออกระหว่างไทยกับจีนทำให้ไทยขาดดุลทางการค้ากับจีนอยู่เกิดความเสียเปรียบที่สินค้าจีนเข้ามาตีตลาดไทยเพิ่มมากขึ้นและราคาที่ต่ำลงจากการผลิตจำนวนมากของจีน สินค้าสำคัญที่ไทยขาดดุลการค้ากับจีน คือ เครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องจักร รวมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ ขณะที่สินค้าที่ไทยเกินดุลการค้ากับจีน คือ ผลไม้สด ยางพารา และไม้ อีกทั้งสินค้าผ่านเข้ามาทางสื่อโซเชียลออนไลน์สามารถหาซื้อบริโภคได้ง่าย อย่างเช่น Alibaba ,Taobao, Temu รวมไปถึง Shopee และ Lazada ที่ส่งตรงจากประเทศจีนในราคาส่งที่ถูกทำให้สินค้าเหล่านี้เข้ามาตีตลาดไทยได้ง่ายและสะดวกอย่างมากในการบริโภค ซึ่งขณะนี้รถไฟฟ้ายูเอช-ลาว เปิดให้บริการแล้วจะใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่ง่ายและรวดเร็วต้นทุนการขนส่งต่ำจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางจีนมากกว่าผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับ จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะใช้ประโยชน์ของโครงการรถไฟฟ้ายูเอช-ลาวได้มากที่สุดอย่างไรเพื่อจะทำให้เศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตที่ดีขึ้นผ่านโครงการรถไฟฟ้านี้

4.2.2 การคาดการณ์เศรษฐกิจของมณฑลยูนนาน

มณฑลยูนนานที่มีรัฐบาลคุณหมิงได้มีนโยบายเศรษฐกิจส่งเสริมการพัฒนาอย่างมีคุณภาพสูงของเขตการค้าเสรีน่านอง(มณฑลยูนนาน) พื้นที่นครคุณหมิงและระเบียบเศรษฐกิจจีน-

ลาว ที่เป็นโครงการแรกในกลุ่มระเบียบเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน เพื่อยกระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างการค้าร่วมกันรวมถึงโครงการรถไฟฟ้ายาน-ลาว สำหรับมณฑลยูนนานได้รับการกำหนดให้มีส่วนร่วมและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา BRI กับภูมิภาคลุ่มแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ตลอดจนการกำหนดให้นครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลยูนนาน(อังกฤษ พักเพศ สำเนียง มณีฉาย, 2564) ซึ่งมณฑลยูนนานเป็นดินแดนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลจึงมีความพยายามเป็นจุดเชื่อมต่อโลจิสติกส์ที่สำคัญไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ ในประเทศจีนนับเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อทางรถไฟที่มีทางออกสู่ทะเลตามโครงการข้อริเริ่มและแถบเส้นทางก็คือ รถไฟฟ้ายาน-ลาว ที่เปิดให้บริการในปี 2564 ทำให้มีส่วนช่วยพัฒนาเศรษฐกิจในเขตมณฑลยูนนานอย่างมาก(Salika, 2021) ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้ายาน-ลาว นี้เป็นเหมือนเส้นหลักในการส่งออกและกระจายสินค้ามากกว่าร้อยละ 50 ไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยประชากรของมณฑลยูนนานมีประมาณ 47 ล้านคน ซึ่งนับว่าเกือบเท่าประชากรในไทยทำให้ไทยเห็นโอกาสในส่งออกสินค้าที่เป็นที่ต้องการก่อให้เกิดรายได้ทางเศรษฐกิจที่ดีต่อไทยอีกทั้งหากนักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเพียงร้อยละ 1 หรือราว 2.5 ล้านคนจะทำให้เกิดการสร้างรายได้จากนักท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่า 4.6 พันล้านบาทต่อปี ดังนั้นเศรษฐกิจมณฑลยูนนานเป็นแหล่งเศรษฐกิจขนาดใหญ่ทำให้ไทยมองเห็นโอกาสจากการขนส่งกระจายสินค้าจากการใช้ประโยชน์จากรถไฟฟ้ายาน-ลาว

สภาพเศรษฐกิจของมณฑลยูนนานในภาพรวมมีความมั่นคงและเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาสแรกของปี 2566 มูลค่า GDP อยู่ที่ 1,417,043 ล้านหยวน แบ่งเป็นภาคเกษตรกรรม 119,533 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ภาคอุตสาหกรรม 506,052 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 และภาคบริการ 791,458 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 การเติบโตนี้สะท้อนให้เห็นถึงความก้าวหน้าในทุกภาคส่วน โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมที่เน้นพลังงานใหม่และเทคโนโลยีขั้นสูง ขณะเดียวกัน การลงทุนในด้านเกษตรกรรม การคมนาคม การท่องเที่ยว และการศึกษาที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีเดียวกันนี้ อุตสาหกรรมเกษตรกรรมของยูนนานมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะในพื้นที่ราบสูง ครอบคลุมสินค้าเกษตรหลากหลายชนิด เช่น ดอกไม้ ชา กาแฟ ผัก และผลไม้ รวมถึงอุตสาหกรรมเครื่องมือเกษตร เกษตรกรรมดิจิทัล และเกษตรกรรมออร์แกนิก มณฑลยูนนานมีประชากรประมาณ 47.2 ล้านคน โดยชาวจีนมีจำนวน 8.5 ล้านคน ส่วนใหญ่เป็นชาวฮั่นพร้อมกับชนกลุ่มน้อยอีกกว่า 25 ชนชาติ เช่น จ้วง ฮุย แม้ว ทิเบต

เย้า ไป ว่า น่ำซี ตูหลง ลีซู และปูลาง ทำให้ยูนนานเป็นมณฑลที่มีความหลากหลายทางชาติพันธุ์มากที่สุด在中国

มณฑลยูนนานถือเป็นตลาดส่งออกผลไม้และดอกไม้ที่ใหญ่ที่สุดของจีน โดยตลาดไทยเป็นหนึ่งในตลาดนำเข้าผลไม้และดอกไม้ที่สำคัญของมณฑลนี้ ยูนนานมีด้านการค้าหลายแห่ง เช่น สนามบินนานาชาติกว่างซีชางซู๋ สนามบินซีชวบนันนา ท่าเรือบกหลงหลี่ ท่าเรือบกเหอเซ่อ ท่าเรือบกเทียนเป่า ท่าเรือบกโมฮาน ท่าเรือบกวันติง ท่าเรือรถไฟเหอเซ่อ ท่าเรือรถไฟโมฮาน ท่าเรือแม่น้ำจีงหง ท่าเรือแม่น้ำสีเหม่า และท่าเรือแม่น้ำกวนเหล่ย นอกจากนี้ ยูนนานยังมีพืชเศรษฐกิจสำคัญ 7 ชนิดที่มีพื้นที่เพาะปลูกมากที่สุดในจีน ได้แก่ ยาสูบ ชา กาแฟ ดอกไม้ วอลนัท สับปะรด และยางพารา รวมถึงสินค้าเกษตรที่มีผลผลิตสูงสุด 6 ชนิด เช่น ไม้ยาสูบ ดอกไม้ ตัดสด กาแฟ วอลนัท ยางพารา และเห็ดป่า ยูนนานยังมีเขื่อนผลิตพลังงานไฟฟ้าจากน้ำมากเป็นอันดับ 3 ของจีน และแหล่งถ่านหินใหญ่เป็นอันดับ 8 เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้กับไทยมากที่สุด ผ่านเส้นทาง R3A ระยะทาง 247 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางเพียง 4-5 ชั่วโมง และเส้นทางรถไฟลาว-จีน ทำให้มณฑลนี้มีความสัมพันธ์กับไทยอย่างลึกซึ้งโดยเฉพาะในด้านการค้า โดยภาครัฐของยูนนานจัดให้ไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญ การค้าระหว่างจีน-ไทยจึงสะดวกมากขึ้นผ่านทางบก ชนกลุ่มน้อยในยูนนานอย่างชนชาติไตในสิบสองปันนา มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับคนไทยเชื้อสายไทในภาคเหนือของไทย ทั้งในด้านวัฒนธรรม ประเพณี ภาษา ความเป็นอยู่ และอาหารที่มีรสชาติคล้ายคลึงกัน เช่น รสเปรี้ยวและเผ็ด ทำให้ชาวจีนมณฑลยูนนานนิยมรับประทานอาหารรสไทยมากขึ้น (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2023)

4.2.3 โอกาสของไทยจากเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน

การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับมณฑลยูนนานมีความสัมพันธ์ทางการค้ามาอย่างยาวนาน โดยทั้งสองฝ่ายเป็นคู่ค้าหลักในสินค้าเกษตรที่สำคัญร่วมกัน โดยเฉพาะผลไม้เมืองร้อนของไทย เช่น ทุเรียน มังคุด กัลยไม้ไทย และส้มโอ ซึ่งได้รับความนิยมในตลาดยูนนาน ขณะเดียวกัน ผลไม้สดและผักของยูนนานก็ส่งออกมายังประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ระเบียบเศรษฐกิจจีน-ลาวที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีจึงเป็นโอกาสสำคัญในการขยายมูลค่าการค้าระหว่างสองฝ่าย นอกจากนี้ การลงทุนพัฒนาฝีมือแรงงานลาวและการร่วมจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในลาวของยูนนาน เช่น เขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม ยังเปิดโอกาสให้นักลงทุนไทยสามารถเข้าไปลงทุนผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปยังจีนหรือตลาดประเทศที่สาม โดยได้รับสิทธิพิเศษทาง

ศุลกากรและภาษี ซึ่งจะช่วยให้ส่งเสริมการลงทุนและขยายโอกาสทางธุรกิจในภูมิภาคได้อย่างต่อเนื่อง

ตาราง 4 เปรียบเทียบการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าของการส่งออกสินค้าไทย-จีน

รายการ	มูลค่าการส่งออก(ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	มูลค่าการใช้สิทธิประโยชน์ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	%การใช้สิทธิต่อมูลค่าการส่งออก	การเปลี่ยนแปลง YOY(%)
การส่งออกของไทย ไปจีน ทูเรียน (HS 081060)	4,021	4,021	100%	+0.4%
การนำเข้าของไทย จากจีน รถยนต์ไฟฟ้า (HS 870380)	2,538	2,464	97%	+561.6%

ที่มา: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เมื่อเปรียบเทียบสินค้าที่มีมูลค่าการขอใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าสูงสุดของแต่ละประเทศ พบว่าไทยใช้สิทธิประโยชน์ในสินค้าทูเรียนสดสูงที่สุด โดยมีมูลค่าการส่งออกที่ได้รับสิทธิประโยชน์ถึง 4,021 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 100 ของมูลค่าส่งออกทูเรียน ขณะที่จีนใช้สิทธิประโยชน์สูงสุดในสินค้าน้ำมันดิบ ด้วยมูลค่าการส่งออกที่ได้รับสิทธิถึง 2,464 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 97 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าน้ำมันดิบจากจีน เมื่อเปรียบเทียบเฉพาะสินค้าหลักอันดับหนึ่งของทั้งสองประเทศ ไทยมีมูลค่าการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าที่สูงกว่าจีน ความตกลงทางการค้าระหว่างไทยและจีนจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของไทย โดยเฉพาะในสินค้าเกษตรที่ไทยได้เปรียบ เช่น ทูเรียนและมันสำปะหลัง นอกจากนี้ ไทยยังมีโอกาสขยายการใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ทางการค้าได้มากขึ้น หากสร้างความเข้าใจและให้ความรู้แก่ผู้ส่งออกไทยเกี่ยวกับการใช้สิทธิประโยชน์ภายใต้กรอบความตกลงทางการค้านี้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ

การเปิดดำเนินการของรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ลาว รวมถึงการลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวแบบคาราวานของยูENNAN ในลาว จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การท่องเที่ยวทางเรือในแม่น้ำโขงไปยังจังหวัดเชียงรายได้ ซึ่งเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวจีนอยู่แล้ว ก็เป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สนับสนุนการเติบโตของการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ ซึ่งประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวจีนกลุ่มนี้ ทั้งในด้านการทำความเข้าใจกฎระเบียบบจราจรและวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากความแตกต่างระหว่างไทยกับจีน (Salika, 2020)

ในเรื่องของด้านพลังงาน มณฑลยูENNAN มีความมุ่งหมายในการสร้างความเชื่อมโยงทางพลังงานผ่านระเบียงเศรษฐกิจสายนี้ ซึ่งถือเป็นความริเริ่มสำคัญที่จะนำไปสู่ความมั่นคงทางพลังงานในภูมิภาค ยูENNAN เป็นแหล่งสำรองพลังงานสะอาดขนาดใหญ่ระดับต้นของทวีปเอเชียที่ควรจับตามองอย่างใกล้ชิด โดยในปี 2559 มณฑลได้จัดตั้งศูนย์การแลกเปลี่ยนพลังงานนครคุนหมิงเพื่อเป็นเวทีกลางในการซื้อขายไฟฟ้าภายในมณฑล ระหว่างมณฑล และระหว่างประเทศ สะท้อนถึงการเตรียมความพร้อมในการกำหนดแนวโน้มด้านพลังงานของภูมิภาค ดังนั้น นอกจากการเตรียมรับมือและใช้ประโยชน์จากโอกาสทางเศรษฐกิจของจีน-ลาวแล้ว ทุกภาคส่วนของไทยควรร่วมมือกันผลักดันโครงการความเชื่อมโยงพลังงานนี้ เพื่อส่งเสริมบทบาทของไทยในระเบียงเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ซึ่งจะสร้างโอกาสทางสังคมและเศรษฐกิจในระยะยาวแก่ไทยและภูมิภาคโดยรวม

4.2.4 การสร้างรางไฟฟ้าเชื่อมต่อรถไฟฟ้ายูENNAN-ลาว

การพัฒนาแบบรางที่เชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวมายังท่าเรือแหลมฉบัง จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้มากกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3A โดยต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ยถูกกว่าการขนส่งทางถนนเกือบสองเท่า ปัจจุบันภาครัฐมีแผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่สำคัญ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว และโครงการรถไฟทางคู่ที่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีหนองคายมายังท่าเรือแหลมฉบัง คาดว่าหากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนสร้างแล้วเสร็จ ต้นทุนการขนส่งสินค้าจากนครคุนหมิงโดยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ต่อด้วยรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน มายังท่าเรือแหลมฉบังจะอยู่ที่ประมาณ 891 บาทต่อตัน ซึ่งถูกกว่าต้นทุนการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3A ที่ประมาณ 2,627 บาทต่อตัน ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนของ

ผู้ประกอบการ เพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีน ซึ่งต่อเนื่องไปถึงยุโรปผ่านโครงการรถไฟจีน-ยุโรปได้อีกด้วย

ระบบรถไฟจีน-ลาว-ไทยเป็นการร่วมทุนที่ลงทุนโดยจีนร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเชื่อมโยงมณฑลยูนนานและเมืองคุนหมิงในจีนกับกรุงเทพฯ โดยมีการแบ่งปันโดยตรงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ความยาวของทางรถไฟมาตรฐานสองรางและมาตรฐานรางคู่คือ 867 กิโลเมตร โครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยได้เริ่มต้นแล้วและคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2029 ในประเทศไทย รถไฟความเร็วสูงจีน-ไทยจะวิ่งจาก "สถานีบางซื่อ" ไปยัง "หนองคาย" ซึ่งแบ่งออกเป็นสองช่วง ดังนี้ การก่อสร้างเฟส 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นการก่อสร้างเฟสแรกที่แบ่งออกเป็น 6 สถานี เชื่อมต่อกรุงเทพฯ กับนครราชสีมา ปัจจุบันการก่อสร้างได้เริ่มต้นแล้ว งบประมาณการก่อสร้างคือ 179,400 ล้านบาท โดยมีระยะทางทั้งหมด 250 กิโลเมตร มีโครงสร้างยกระดับ 181.9 กิโลเมตร ระดับพื้นดิน 64 กิโลเมตร และ 6.4 กิโลเมตรที่จะเปิดให้บริการในปี 2026 เฟส 2 นครราชสีมา - หนองคาย เป็นเฟสการก่อสร้างที่สอง แบ่งออกเป็น 5 สถานี จากนครราชสีมาถึงหนองคาย มีกำหนดเริ่มการก่อสร้างในปี 2023 และคาดว่าจะเสร็จในปี 2029 ด้วยการลงทุนกว่า 226,300 ล้านบาท ระยะทาง 356 กิโลเมตร เมื่อรถไฟความเร็วสูงเสร็จสมบูรณ์ จะช่วยลดเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมาให้เหลือเพียง 1.30 ชั่วโมง และจากกรุงเทพฯ ไปหนองคาย 3.15 ชั่วโมง รถไฟฟ้าไทยในโครงการนี้มาจากจีน รุ่น Fuxing Hao CR300AF มีความจุ 594 ที่นั่ง แบ่งเป็นชั้นหนึ่ง 96 ที่นั่ง และชั้นมาตรฐาน 498 ที่นั่ง ความเร็วในประเทศไทยจำกัดที่ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ราคาต่อขบวนรถไฟอยู่ที่ 1,166 ล้านบาท ประเทศไทยได้สั่งซื้อรถไฟ 6 ขบวนในโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯ-หนองคาย (Tingting Huang, 2022)

ปัจจุบันรถไฟเชื่อมต่อจากสถานีเวียงจันทน์ใต้ของรถไฟลาว-จีนมายังท่าบกท่านาแล้ง และเชื่อมต่อเข้าสู่ประเทศไทยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 แต่ยังไม่สะดวกนัก เนื่องจากรถไฟและรถยนต์ต้องใช้พื้นที่บนสะพานร่วมกัน เพราะข้อจำกัดของจราจรสะพานนี้ซึ่งมีอายุ 30 ปี ในการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน เดิมสินค้าจะต้องมาจากจังหวัดหนองคายซึ่งใช้รถไฟรางกว้างเพียง 1 เมตร ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 ระยะทาง 3.5 กิโลเมตรไปยังท่านาแล้งเพื่อต่อรถไฟจีน-ลาวที่สถานีนาแล้ง ทำให้เกิดความล่าช้าในขั้นตอนขนถ่ายสินค้า อย่างไรก็ตาม ในอนาคตจะมีการสร้างรถไฟความเร็วสูงของไทยเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย ที่ใช้รางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตรซึ่งรองรับรถไฟฟ้ายูโร-ลาวได้ ทำให้เกิดความจำเป็นต้องก่อสร้าง

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยจะมีรางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตรและรางขนาด 1 เมตร อย่างละคู่ วังเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูงเวียงจันทน์ได้ การก่อสร้างสะพานใหม่แห่งนี้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทย ลาว และ จีนที่ลงนามในวันที่ 1 มีนาคม 2562 ณ กรุงปักกิ่ง เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและ ประชุม 3 ฝ่าย โดยสะพานใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและจำนวนผู้โดยสารอย่าง มีนัยสำคัญเมื่อแล้วเสร็จ(MGR ONLINE, 2567)

โอกาสทางด้านการบริการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและ สินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2564 ถึงธันวาคม 2566 มีการขนส่งผู้โดยสารสูงถึง 24.2 ล้านคน และขนส่งสินค้ารวม 29.1 ล้าน ตัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นสินค้าข้ามพรมแดนถึง 6 ล้านตัน โดย Krungthai COMPASS ประเมินว่า ในช่วงปี 2567-2568 จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางเข้าไทยจะเพิ่มขึ้นเป็น 6.7-9.6 ล้านคน จาก ปัจจัยสนับสนุนสำคัญ ได้แก่ มาตรการยกเว้นวีซ่า (Visa Free) สำหรับนักท่องเที่ยวจีนที่เริ่มมีผล ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2567 รวมถึงความถี่เที่ยวบินระหว่างจีนและไทยที่เพิ่มมากขึ้น หาก นักท่องเที่ยวจีนจากมณฑลยูนนานและพื้นที่ใกล้เคียงเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือเพียงร้อยละ 1 หรือประมาณ 2.5 ล้านคน คาดว่าจะสร้างรายได้จากการ ท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า 4.6 พันล้านบาทต่อปี(Krungthai compass, 2024)

โอกาสด้านการลงทุนโดยอุตสาหกรรมที่จะเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทย ในจีนซึ่งมีจำนวน 3 อุตสาหกรรม ได้แก่ 1).อุตสาหกรรมแผงโซลาร์เซลล์ ซึ่งในการผลิตแผงโซลาร์ เซลล์ในจีนเติบโตต่อเนื่อง จากนโยบายสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดของรัฐบาลจีนจึงเป็น โอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการนำเข้าแผงโซลาร์เซลล์และอุปกรณ์เชื่อมต่อ (Solar Inverter) เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมไฟฟ้าและพลังงาน โดยทางการจีนมีเป้าหมายในการผลิตพลังงาน ทดแทนจากโซลาร์และพลังงานลม ถึง 1,200 GW ในปี 2573 2).อุตสาหกรรมแบตเตอรี่ลิเทียม ไอออนอุตสาหกรรมแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนในจีนเติบโตต่อเนื่อง จากนโยบายสนับสนุน อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ของรัฐบาลจีน จึงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทย ในการเข้าไปลงทุนในธุรกิจผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนในจีน อีกทั้งยังเป็นโอกาสในการนำเข้า สินค้าในกลุ่มแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนด้วยการขนส่งผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว 3).อุตสาหกรรม เกษตรแปรรูปและอาหาร ซึ่งการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะทำให้ต้นทุนการนำเข้า สินค้าในกลุ่มผลิตทางการเกษตรลดลง ซึ่งจะเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการนำเข้า

มาเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอาหาร โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าในกลุ่มผักและผลไม้เมืองหนาวจากมณฑลยูนนานมายังไทย

4.2.5 การดำเนินการสร้างรางไฟฟ้าเชื่อมต่อรถไฟฟ้ายิน-ลาว

การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์มีแผนจัดขบวนรถไฟรองรับเส้นทางหนองคาย-ท่านาแล้งเพื่อเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ที่สถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนระยะเร่งด่วนในปี 2565 ที่ขยายเส้นทางฝั่ง สปป.ลาว จากสถานีท่านาแล้งไปยังสถานีเวียงจันทน์ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพิ่มขบวนรถไฟโดยสารไป-กลับวันละ 4 ขบวนตั้งแต่ปี 2562 เพื่อรองรับการท่องเที่ยวระหว่างไทย-ลาว และขยายเส้นทางจากท่านาแล้งไปยังสถานีเวียงจันทน์กลางปี 2565 แผนระยะกลางในปี 2566 ขยายเส้นทางฝั่งไทยจากสถานีหนองคายไปยังสถานีอุดรธานี พร้อมพิจารณาเปิดขบวนรถไฟเพิ่มรองรับเส้นทางระหว่างสถานีนครราชสีมา-สถานีเวียงจันทน์ และแผนระยะยาวตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป จะเปิดเดินขบวนรถไฟทางไกลให้บริการระหว่างสถานีกลางบางซื่อหรือพญาไทไปยังสถานีเวียงจันทน์ โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาปริมาณผู้โดยสารเพื่อกำหนดสถานีต้นทางและปลายทางที่เหมาะสม

การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ มีแนวทางบริหารจัดการเส้นทางรถไฟและสะพานให้เหมาะสม โดยเพิ่มความถี่การเดินรถจากเดิม 4 เที่ยวไป-กลับ เป็น 7 เที่ยวขนส่งสินค้าขบวนละ 12 แคร่ และขนส่งสินค้าขบวนละ 25 แคร่ เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าได้ถึง 3.65 เท่า พร้อมเพิ่มทางเลือกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง โดยเน้นเพิ่มความถี่ในช่วงเช้าเพื่อไม่ส่งผลกระทบต่อจราจรบนสะพาน การจัดขบวนเดินรถแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ แผนระยะเร่งด่วนในปี 2565 ที่ได้รับอนุญาตให้เดินขบวนรถไฟได้วันละ 10 ขบวนไป-กลับ และพ่วงสินค้าได้ 25 แคร่ เริ่มเพิ่มจำนวนรถสินค้าตั้งแต่ธันวาคม 2564 แผนระยะกลางในปี 2566-2568 กำหนดเดินรถสูงสุดวันละ 16 ขบวนไป-กลับ ทุกวัน พร้อมพ่วงสินค้า 25 แคร่ และแผนระยะยาวตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป เปิดให้บริการสูงสุดวันละ 24 ขบวนไป-กลับ ทุกวัน พร้อมพ่วงสินค้า 25 แคร่ โดยใช้สะพานแห่งใหม่ช่วยรองรับการเดินรถที่เพิ่มขึ้น(มติชนออนไลน์, 2565)

การพัฒนาพื้นที่ขนถ่ายสินค้าที่ด่านศุลกากรหนองคาย คาดว่าจะรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้สูงสุดถึง 650 คันต่อวัน โดยแนวทางพัฒนาพื้นที่ขนถ่ายสินค้าฝั่งไทย-ลาว เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ในระยะเร่งด่วนมีการพัฒนาสถานีหนองคายให้เป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า เพื่อรองรับ

เส้นทางรถไฟจีน-ลาว โดยใช้พื้นที่สถานีประมาณ 80 ไร่ในการจัดตั้งพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศและพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าจากถนนสู่ราง ซึ่งจะเปิดให้เอกชนเช่าบริหารจัดการพื้นที่ดังกล่าว ขณะเดียวกันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงลานยกสินค้าซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 พร้อมทั้งมีโครงการติดตั้งระบบตรวจสอบตู้สินค้าเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ (Mobile X-Ray) จำนวน 1 คัน วงเงิน 130 ล้านบาท ดำเนินการโดยกรมศุลกากรหนองคาย มีความสามารถตรวจสอบตู้สินค้าได้ 20-25 คันต่อตู้ต่อชั่วโมง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและอำนวยความสะดวกในกระบวนการตรวจสอบ

ในระยะยาวจะมีการพัฒนาพื้นที่นาทาประมาณ 290 ไร่ เพื่อจัดตั้งเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า รองรับการขนส่งสินค้าในอนาคต ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดงานโยธา สำหรับโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างของบประมาณเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยความคืบหน้าของ รฟท. แบ่งเป็นระยะที่ 1 คือก่อสร้างทางรถไฟช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2569 ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย จะเริ่มก่อสร้างในปี 2566 และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2571 นอกจากนี้โครงการรถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างภายในปี 2565 และเปิดให้บริการได้ในปี 2569 เพื่อเชื่อมโยงระบบรางและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ด้านการบริหารจัดการสะพานและทางรถไฟ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคมได้วางแผนศึกษาแนวทางการบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟและสะพานเดิมที่มีอยู่ โดยจะดำเนินการออกแบบและก่อสร้างสะพานใหม่ในปี 2565 ก่อนที่จะพัฒนารถไฟช่วงนาทา-หนองคาย-ท่านาแล้งในปี 2566 ขณะเดียวกันในระยะเร่งด่วนจะพัฒนาสถานีรถไฟหนองคายให้เป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟลาว ส่วนในระยะยาวมีแผนพัฒนาพื้นที่ย่านนาทาให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดงานโยธาในโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย โดยเฉพาะในระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ซึ่งรวมการออกแบบย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้านาทาไว้ในแผนพัฒนาดังกล่าวด้วย

4.2.6 การสร้างรถไฟความเร็วสูงไทยกรุงเทพ-หนองคายเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-

ลาว

โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคายถือเป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ที่มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน โดยเป็นเส้นทางหลักที่จะเชื่อมต่อประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โครงการนี้เริ่มต้นจากการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของไทย ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 มีเป้าหมายในการพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครของไทย กรุงเทพมหานครของลาว และนครคุนหมิงเมืองเอกของมณฑลยูนนาน ประเทศจีน เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของจีนได้อย่างไร้รอยต่อ และในอนาคตยังสามารถพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้อีกด้วย(Thai PBS, 2024)

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 10 ที่กรุงปักกิ่งเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2559 ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมลงนามรับรองบันทึกการประชุมและตกลงเริ่มก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ก่อน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคในช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและจีนในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ฝ่ายไทยรับผิดชอบการลงทุนทั้งหมดและดำเนินการก่อสร้างงานโยธาโดยใช้เทคโนโลยีและระบบรถไฟของจีน โดยได้มีพิธีเริ่มการก่อสร้างโครงการเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2560 ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้วยงบประมาณ 179,412.21 ล้านบาท และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2570

โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีนนี้เริ่มก่อสร้างในปี 2564 โดยไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทั้งหมด ส่วนจีนรับผิดชอบด้านการออกแบบและติดตั้งระบบ แบ่งเป็นสองช่วงคือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร ซึ่งงานโยธาจาก 14 สัญญา ได้ก่อสร้างเสร็จ 2 สัญญา อยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา และอยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง 2 สัญญา คาดว่าจะลงนามสัญญาก่อสร้างครบทั้งหมดภายในปี 2567 โดยความก้าวหน้าโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ

ละ 28.61 และคาดว่าจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี 2571 ส่วนระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 356 กิโลเมตร ได้ออกแบบงานโยธาแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างรออนุมัติรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี(กรมการขนส่งทางราง, 2566) คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างงานโยธาใช้เวลาประมาณ 48 เดือน และงานระบบรถไฟฟ้าใช้เวลา 66 เดือน พร้อมเปิดให้บริการปี 2574 เมื่อทั้งสองเฟสเสร็จสมบูรณ์ ไทยจะได้รับประโยชน์อย่างมากจากการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่รวดเร็ว ส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระจายการพัฒนาไปตามสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยเส้นทางรวมระยะทาง 609 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพถึงนครราชสีมา เพียง 1 ชั่วโมง 30 นาที และถึงหนองคาย 3 ชั่วโมง 15 นาที ด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรองรับผู้โดยสารได้ 594 ที่นั่ง(REALIST Blog, 2024)

ในระยะต่อไป หากรถไฟไทยสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาวได้อย่างสมบูรณ์ จะทำให้ปริมาณการใช้เส้นทางนี้เพิ่มขึ้นอย่างมาก และเส้นทางนี้อาจกลายเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าจากจีนไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ เช่น มาเลเซียและสิงคโปร์ แทนการขนส่งทางถนนและทางเรือบางส่วน โดยไทยสามารถใช้ช่วงเวลานี้ในการเตรียมความพร้อมของเส้นทางเพื่อรองรับการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ความสำเร็จของไทยจากโครงการรถไฟฟ้ามหานคร-ลาว เกิดจากโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่ครบวงจรทั้งทางถนนและทางราง เช่น สถานีรถไฟนาทาในจังหวัดหนองคายที่ทำหน้าที่เป็นย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า ผังไทย มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงทั้งสะพานเดิมและสะพานใหม่ รวมถึงโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่ช่วยเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งและลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ยังเป็นการเตรียมความพร้อมรับมือกับการเพิ่มขึ้นของเส้นทางขนส่งจากจีนผ่านแหลมฉบังไปยังประเทศอื่น ๆ ที่ได้รับความนิยมมากขึ้นอีกด้วย(อภิษฎาฯ จิตตระกูล, 2564)

การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ใกล้ชายแดน เช่น จังหวัดอุดรธานีหรือขอนแก่น ถือเป็นแนวทางสำคัญในการรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นทั้งขาเข้าและขาออกไปยังประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ที่ประเทศไทยยังไม่มีศูนย์กระจายสินค้าที่ครบวงจรในลักษณะนี้มาก่อน การส่งเสริมสิทธิประโยชน์และโครงสร้างพื้นฐานในการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของภูมิภาคให้มีศักยภาพเทียบเท่ากับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงกับระบบรางทั้งในด้านสินค้าและวัตถุดิบ พร้อมกันนี้ การเตรียมความพร้อมด้านการท่องเที่ยวก็เป็นสิ่งจำเป็น เช่น การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเมืองรองที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในแนวเส้นทางจีน-ลาว-ไทย เช่น คุณหมิง-

เวียงจันทน์-อุดรธานี-ภูเก็ตรวมถึงการสนับสนุนการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล (Off-season) และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในและระหว่างจังหวัดในพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองรอง เพื่อกระจายรายได้และส่งเสริมศักยภาพของภูมิภาคให้สามารถรองรับโอกาสทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.7 รัฐบาลไทยกับรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน

โครงการรถไฟความเร็วสูงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเป็นหนึ่งในเส้นทางของระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศ มีเป้าหมายเพื่อทดแทนระบบรถไฟชานเมืองและรถไฟสายต่าง ๆ โดยเชื่อมโยงภาคธุรกิจเข้าสู่ตัวเมืองได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเริ่มต้นการศึกษาโครงการตั้งแต่ปี 2553 ในสมัยรัฐบาลของนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ โดยมีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MoU) กับรัฐบาลจีน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการร่วมกัน โดยกำหนดกรอบวงเงินลงทุนประมาณ 180,000 ล้านบาท ซึ่งไทยจะลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 51 และจีนร่วมลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 49 แต่โครงการไม่คืบหน้าเนื่องจากการยุบสภา ต่อมาในปี 2556 รัฐบาลของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้มีการทบทวนโครงการอีกครั้ง โดยจีนเสนอขอลงทุนทั้งหมดร้อยละ 100 แต่ขอสัมปทานบริหารโครงการจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเวลา 50 ปี แต่ในปี 2557 เกิดเหตุการณ์รัฐประหาร ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟสายอื่น ๆ ต้องหยุดชะงัก จนกระทั่งในเดือนพฤศจิกายน 2557 รัฐบาล คสช. ได้รื้อฟื้นโครงการด้วยการลงนามบันทึกความเข้าใจกับรัฐบาลจีนอีกครั้ง และในเดือนพฤศจิกายน 2558 ทั้งสองประเทศได้ข้อสรุปร่วมกันในการจัดตั้งกิจการร่วมค้าเพื่อเป็นกลไกกลางในการดำเนินโครงการดังกล่าว

รัฐบาลจีนจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการจัดหาระบบที่เหมาะสม พร้อมดำเนินงานเชิงพาณิชย์และงานซ่อมบำรุง (Operation & Maintenance: O&M) ภายในระยะเวลา 3 ปีแรกนับจากวันที่เปิดให้บริการ และภายหลังจากนั้นจะมีการถ่ายโอนองค์ความรู้ การดำเนินงาน งานซ่อมบำรุง รวมถึงงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ภายในช่วงปีที่ 4 ถึงปีที่ 6 ของสัญญา ก่อนที่ รฟท. จะสามารถเข้าดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบในปีที่ 7 ซึ่งต่อมาทางกระทรวงคมนาคมได้มีการลงนามในสัญญาความร่วมมืออย่างเป็นทางการโดยมีกรอบเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนเพื่อรองรับการดำเนินโครงการตามขั้นตอนดังนี้

1. รัฐบาลไทยจะเป็นผู้ดำเนินการลงทุนด้านงานโยธาทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียว ภายใต้งบวงเงิน 179,000 ล้านบาท

2.รัฐบาลไทยจะเป็นผู้พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ริมทางรถไฟเพื่อให้เกิดกระแสเงินหมุนเวียนภายในประเทศ

3.ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนภายในประเทศไทย

4.วัสดุก่อสร้างจะใช้วัสดุภายในประเทศเป็นหลัก

5.แรงงานก่อสร้างจะต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย ห้ามไม่ให้มีการนำเข้าแรงงานจากประเทศจีน ยกเว้นสถาปนิกและวิศวกรที่อนุญาตให้เป็นสัญชาติจีนเป็นกรณีพิเศษ

โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีรูปแบบเป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail Transit) โดยแนวเส้นทางส่วนใหญ่จะวิ่งในระดับดิน ยกเว้นบริเวณที่ผ่านเขตเมืองซึ่งจะยกระดับ และในช่วงบางชื่อ-ดอนเมือง-บ้านภาชี จะยกระดับตลอดเส้นทางที่ระดับความสูง 20 เมตร เนื่องจากเป็นเส้นทางร่วมกับรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกและสายเหนือ โดยใช้รางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตร มีสายไฟฟ้าแรงสูงตีสถานอยู่เหนือราง และใช้ระบบรับไฟฟ้าด้านบนด้วยแพนโทกราฟ ตัวรถเป็นแบบปรับอากาศ ขนาดความกว้างระหว่าง 2.80-3.70 เมตร ความยาว 20 เมตร และสูงประมาณ 3.7 เมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คนต่อขบวน และต่อพ่วงได้ตั้งแต่ 3 ถึง 10 คันต่อขบวน รองรับผู้โดยสารได้สูงสุดถึง 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ใช้ระบบสัญญาณเดินรถแบบอัตโนมัติที่ควบคุมจากศูนย์ควบคุมการเดินรถ และมีระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

4.2.8 การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน

การร่วมมือพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างไทย-จีนในสมัยนายกรัฐมนตรีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง(หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง, 2563) แม้ว่าผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในแง่ความคุ้มค่าทางการเงินและเศรษฐกิจจะไม่โดดเด่นนัก แต่เมื่อพิจารณาผ่านมุมมองทางเศรษฐศาสตร์ของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ ที่เน้นบทบาทการแทรกแซงของภาครัฐในความร่วมมือทางเศรษฐกิจ จะเห็นได้ว่าโครงการนี้ยังคงดำรงอยู่และได้รับการผลักดันอย่างจริงจังด้วยปัจจัยด้านการเมืองระหว่างประเทศ โดยเฉพาะบทบาทของจีนในฐานะมหาอำนาจที่มีความสำคัญต่อการดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทย นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังถือเป็นโอกาสสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ โดยจากการศึกษา พบว่ารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย และการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อ จะช่วยยกระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างน้อย 3 ด้าน ดังนี้

ด้านแรก รถไฟความเร็วสูงถือเป็นโอกาสสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ ซึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาคของประเทศไทย โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากผลการคาดการณ์การเติบโตของ GDP ในภูมิภาคดังกล่าวพบว่า ในช่วงแรกของการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจยังไม่สูงมากนัก เนื่องจากอยู่ในระยะของการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ให้เติบโตอย่างครบวงจร เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ แต่เมื่อประเมินในระยะยาวจะเห็นได้ว่าจังหวัดที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ไม่มีการดำเนินโครงการดังกล่าว

ด้านที่สอง รถไฟความเร็วสูงถือเป็นโอกาสสำคัญในการยกระดับคุณภาพสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรโดยลดระยะเวลาในการเดินทางและลดจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดที่มักเกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุบนถนนสายหลัก เช่น สะพานมิตรภาพ อีกทั้งยังมีส่วนช่วยลดปัญหามลพิษจากการเผาไหม้ของคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากรถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ การเกิดขึ้นของงานและความเจริญทางเศรษฐกิจจากโครงการรถไฟความเร็วสูงยังเป็นปัจจัยสำคัญในการลดการย้ายถิ่นฐานของประชากร ซึ่งเป็นการสนับสนุนสถาบันครอบครัวให้สามารถดำรงอยู่ร่วมกันในท้องถิ่น และช่วยวางรากฐานของสังคมที่มีคุณภาพในการดำเนินชีวิตได้อีกทางหนึ่ง

ด้านที่สาม รถไฟความเร็วสูงถือเป็นโอกาสสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากปัจจุบันภาคนี้ยังขาดแคลนโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ ทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ขณะที่การเดินทางด้วยรถไฟยังได้รับความนิยมในระดับต่ำ ดังนั้น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงจะช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากจีนและอาเซียน ซึ่งกำลังกลายเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวใหญ่ของไทย ทั้งนี้ เส้นทางรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-สิงคโปร์จะกลายเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญของไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงกลายเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาภูมิภาคอย่างแท้จริง จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาและสนับสนุนด้วยปัจจัยอื่น ๆ ร่วมด้วย ได้แก่ 1) การพัฒนาชุมชนเมือง เนื่องจากเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟยังขาดความหนาแน่นและความพร้อมในการดึงดูดผู้โดยสาร นักธุรกิจ และ

นักท่องเที่ยว จึงต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดสรรที่ดิน การวางผังเมือง และระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการใช้งานรถไฟฟ้าความเร็วสูง 2) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบราง เช่น รถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งจะเป็นฟีดเดอร์ที่สำคัญในการกระจายคนและสินค้าไปยังเมืองใกล้เคียง อีกทั้งยังช่วยเชื่อมโยงระบบรางของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-หนองคาย, ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี, มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ และสายใหม่บ้านไผ่-นครพนม ที่เป็นส่วนหนึ่งของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก รวมถึงรถไฟฟ้าในเมืองขอนแก่น 3) การใช้ประโยชน์จากพื้นที่สถานีและบริเวณโดยรอบในเชิงเศรษฐกิจ เช่น การเปิดร้านค้า ร้านอาหาร ศูนย์บริการประชาชน หรือพัฒนาเป็นพื้นที่สำนักงาน เพื่อสร้างรายได้เสริมและความน่าสนใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งเป็นบทเรียนที่ได้จากประสบการณ์ของญี่ปุ่น 4) การส่งเสริมความเป็นท้องถิ่นนิยม โดยการให้คนในพื้นที่และหน่วยงานท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับศักยภาพเฉพาะของแต่ละพื้นที่ เช่น การท่องเที่ยวหรืออุตสาหกรรม เพื่อให้รถไฟฟ้าความเร็วสูงกลายเป็นประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาท้องถิ่นอย่างยั่งยืน

4.2.9 การดำเนินการสร้างรถไฟฟ้ากรุงเทพ-หนองคาย

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเจนีวา ระบุว่าความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ไทย ไม่เพียงเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญของประเทศไทยในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง แต่ยังสะท้อนถึงศักยภาพของไทยและจีนในการกระชับความร่วมมือและแสวงหาการพัฒนาร่วมกันอย่างยั่งยืน โดยการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของไทยอย่างต่อเนื่องจะช่วยให้ประเทศไทยมีเครือข่ายการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งเสริมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและช่วยกระตุ้นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาคอย่างมีพลังยิ่งขึ้น ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้เร่งขับเคลื่อนโครงการอย่างจริงจัง โดยคาดว่าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ไทยจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ภายในปี 2572 ซึ่งจะเป็นก้าวสำคัญของประเทศไทยในการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมระดับภูมิภาค โดยโครงการนี้ไม่ได้มีเป้าหมายเพียงเพื่อสร้างระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ทันสมัยเท่านั้น แต่ยังเป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งระหว่างไทย จีน และลาว รวมถึงเป็นแรงผลักดันสำคัญต่อความเจริญรุ่งเรืองและการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งภูมิภาคในระยะยาว

4.2.9.1 การสร้างรถไฟฟ้ากรุงเทพ-หนองคาย ระยะที่ 1

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ เปิดเผยถึงความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง และโครงการในสัญญาที่อยู่ระหว่างรอลงนาม โดยได้เร่งรัดให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) พิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างอย่างละเอียดรอบคอบ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งมีระยะทางรวม 253 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นงานโยธาทั้งหมด 14 สัญญา โดยมีความคืบหน้าดังนี้ คือ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 2 สัญญา อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 10 สัญญา และอยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างอีก 2 สัญญา คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาเพื่อดำเนินการก่อสร้างให้ครบทั้ง 14 สัญญาได้ภายในปี 2567 โดยปัจจุบันโครงการมีความก้าวหน้าโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ 28.61 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการได้ในปี 2571(ประชาชาติธุรกิจ, 2566) ทั้งนี้ การก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีการแบ่งช่วงงานก่อสร้างออกเป็น 14 ช่วงตามสัญญา เพื่อให้ผู้รับเหมาประเมินราคาแข่งขันกัน โดยพิจารณาผู้เสนอราคาต่ำที่สุดในแต่ละสัญญา ซึ่งรายละเอียดในแต่ละสัญญาจะครอบคลุมขั้นตอนและขอบเขตงานที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

สัญญา 1-1 งานก่อสร้างคันทางระดับดิน ช่วงกลางดง - ปางอโคก ระยะทาง 3.5 กม. รับผิดชอบโดยกรมทางหลวง และงานโยธาแล้วเสร็จแล้ว

สัญญา 2-1 งานก่อสร้างคันทางระดับดิน ช่วงสีคิ้ว - กุดจิก ระยะทาง 11 กม. ก่อสร้างโดยบริษัท ซีวิลเอ็นจิเนียริง

สัญญา 3-1 งานก่อสร้างคันทางระดับดินและโครงสร้างยกระดับ ช่วงแก่งคอย - กลางดง และปางอโคก - บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. ก่อสร้างโดยอิตาเลียน-ไทย ร่วมทุนกับ CREC จากจีน

สัญญา 3-2 งานก่อสร้างอุโมงค์ลอดภูเขา ช่วงมวกเหล็ก - ลำตะคอง ระยะทาง 12.23 กม. ดำเนินการโดยบริษัท เนวรัตน์พัฒนาการ

สัญญา 3-3 งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงบ้านไผ่ - ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กม. ก่อสร้างโดยบริษัท กรุงธน เอ็นจิเนียริง

สัญญา 3-4 งานก่อสร้างคันทางระดับดินและโครงสร้างยกระดับ ช่วงลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. ก่อสร้างโดยอิตาเลียน-ไทย

สัญญา 3-5 งานก่อสร้างคันทางระดับดินและโครงสร้างยกระดับ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กม. รวมงานก่อสร้างสถานีนครราชสีมา โดยกลุ่มบริษัท SPTK

สัญญา 4-1 งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงสถานีกลางบางซื่อ - ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะทาง 11.83 กม. รวมงานปรับปรุงและเชื่อมต่อสถานีท่าอากาศยานดอนเมือง ดำเนินการโดยอิตาเลียน-ไทย

สัญญา 4-2 งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงดอนเมือง - นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. ก่อสร้างโดยยูนิค เอ็นจิเนียริง

สัญญา 4-3 งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงนวนคร - บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. รับผิดชอบโดยเนวาร์ตน์พัฒนาการ ร่วมทุนกับไชน่าสเททคอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง

สัญญา 4-4 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรุกราน้อย ดำเนินการโดยอิตาเลียน-ไทย

สัญญา 4-5 งานก่อสร้างคันทางระดับดินและโครงสร้างยกระดับ ช่วงบ้านโพ - พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กม. รวมงานก่อสร้างสถานีอยุธยา โดยอิตาเลียน-ไทยรับผิดชอบ แต่ยังคงอยู่ในขั้นตอนยื่นผลกระทบด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อม (HIA)

สัญญา 4-6 งานก่อสร้างคันทางระดับดินและโครงสร้างยกระดับ ช่วงพระแก้ว - สระบุรี ระยะทาง 31.6 กม. ก่อสร้างโดยยูนิค เอ็นจิเนียริง

สัญญา 4-7 งานก่อสร้างคันทางระดับดินและโครงสร้างยกระดับ ช่วงสระบุรี - แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. รวมงานก่อสร้างสถานีสระบุรีและปรับปรุงสถานีรถไฟแก่งคอย ดำเนินการโดยบริษัท ซีวิลเอ็นจิเนียริง

โครงการรถไฟความเร็วสูงสายนครราชสีมาแบ่งทางวิ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางวิ่งระดับดินระยะทางรวม 54.09 กิโลเมตร ทางวิ่งยกระดับระยะทางรวม 188.68 กิโลเมตร และอุโมงค์ระยะทางรวม 8 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมดในโครงการ 250.77 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 90 นาที โดยมีสถานีทั้งหมด 6 แห่ง คือ สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา (โคราช) พร้อมศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟและบำรุงทาง 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ ศูนย์ควบคุมเชิงรุกราน้อย และศูนย์ซ่อมบำรุงทางสระบุรีและโคกสะอาด รัฐบาลให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาระบบรางทั่ว

ประเทศทั้งระบบรถไฟฟ้าในเมือง รถไฟฟ้าทางคู่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างเมือง และรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากระบบขนส่งเหล่านี้ช่วยลดต้นทุนภาคธุรกิจ อำนวยความสะดวกให้ประชาชน และเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทั้งภาคการค้าและการท่องเที่ยว เพื่อให้ระบบรางเป็นระบบหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ

โครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) รัฐบาลได้เร่งดำเนินการเพื่อให้เปิดให้บริการได้ในปี 2570 ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้มีความเชื่อมโยงกันตลอดทั้งสาย รองรับความต้องการเดินทางของประชาชน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงในภูมิภาคต่อไป

4.2.9.2 การสร้างรถไฟฟ้ากรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2

สุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ไทย ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ซึ่งมีความยาวรวม 356 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 330,000 ล้านบาท ได้ดำเนินการออกแบบและปรับปรุงเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยโครงการนี้จะเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยกับจีนและลาว ที่งานออกแบบได้พิจารณาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและความต้องการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ จึงได้หลีกเลี่ยงจุดตัดทางรถไฟทั้งหมดเพื่อให้ผลกระทบต่อการสัญจรของประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด ปัจจุบันรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบอย่างเป็นทางการแล้ว และกำลังอยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอขออนุมัติจากกระทรวงคมนาคม คาดว่าจะเริ่มเปิดประมูลและก่อสร้างภายในปี 2567 เพื่อเปิดให้บริการได้ภายในปี 2572(กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2567)

รัฐบาลไทยได้วางแผนการลงทุนและแบ่งค่าใช้จ่ายอย่างละเอียดครอบคลุมตั้งแต่งานก่อสร้างโยธา ค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ไปจนถึงค่าลงทุนระบบราง ระบบไฟฟ้า และค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการ โดยค่าใช้จ่ายทั้งหมดได้รับการตรวจสอบและคัดสรรอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ไทยระยะที่ 2 จะเปิดประมูลในรูปแบบบิเดิลทอนิกส์จำนวน 10 สัญญา ครอบคลุมงานโยธา งานติดตั้งระบบ และงานส่งสัญญาณ เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัททั้งในและต่างประเทศแข่งขันอย่างยุติธรรม เส้นทางโครงการประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่

บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ซึ่งจะเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญในการส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจภูมิภาค พร้อมทั้งกระตุ้นความเจริญรุ่งเรืองในพื้นที่โดยรอบ โครงการได้ปรับแบบทางวิ่งเป็นทางวิ่งยกระดับระยะทาง 202.48 กิโลเมตร และทางวิ่งระดับพื้นดิน 154.64 กิโลเมตร เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน เนื่องจากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงเป็นงานขนาดใหญ่และหลากหลาย ทั้งงานโยธาส่งทางวิ่งและสถานี งานระบบราง และงานระบบรถไฟรางมาตรฐาน จึงไม่มีบริษัทใดสามารถดำเนินการได้เพียงลำพัง ทำให้มีการแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น 8 สัญญาเพื่อความเหมาะสมและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการงานก่อสร้าง ดังนี้

บัวใหญ่
ไผ่
ขอนแก่น
อุดรธานี
หนองคาย

1. สัญญาที่ 1 งานระบบเดินรถ
2. สัญญาที่ 2 งานระบบราง
3. สัญญาที่ 3 งานโยธาและโครงสร้างทางวิ่งและสถานี ช่วง นครราชสีมา -
4. สัญญาที่ 4 งานโยธาและโครงสร้างทางวิ่งและสถานี ช่วง บัวใหญ่ - บ้าน
5. สัญญาที่ 5 งานโยธาและโครงสร้างทางวิ่งและสถานี ช่วง บ้านไผ่ -
6. สัญญาที่ 6 งานโยธาและโครงสร้างทางวิ่งและสถานี ช่วง ขอนแก่น -
7. สัญญาที่ 7 งานโยธาและโครงสร้างทางวิ่งและสถานี ช่วง อุดรธานี -
8. สัญญาที่ 8 งานศูนย์ซ่อมบำรุง

ซึ่งทุกสัญญาได้รับการกำหนดรูปแบบเป็นลักษณะ Design & Build โดยในการศึกษานี้จัดทำเพียง Definitive Design ดังนั้นผู้รับจ้างทุกสัญญาจะต้องดำเนินการออกแบบรายละเอียดของงานแต่ละสัญญา และในช่วงการออกแบบจำต้องมีการประสานงานการออกแบบระหว่างสัญญาจึงมีความจำเป็น โดยเฉพาะ สัญญาที่ 1 และ 2 งานระบบรางจะต้องศึกษาและทบทวนงาน Alignment ของรางรถไฟความเร็วสูงก่อน เพื่อที่สัญญาอื่นๆ ที่เหลือสามารถนำข้อมูลที่ผ่านมาการรับรองไปใช้ดำเนินต่อไป และด้วยเหตุข้างต้นทำให้ ระยะเวลาก่อสร้างที่ถูกกำหนดไว้

เดิม 57 เดือน ต้องเพิ่มระยะเวลาการออกแบบอีก 15 เดือน ในการจัดทำแผนดำเนินงานโครงการ ได้กำหนดกลุ่มงานออกเป็น 5 กลุ่ม(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม, 2559) คือ

1. กลุ่มงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินการโดยหน่วยงานเจ้าของงานโครงการ ตามพระราชบัญญัติ ว่าการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 เป็นต้น งานนี้ต้องมีการจัดทำแผนการส่งมอบพื้นที่ให้กับ ผู้รับจ้าง ซึ่งจะเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับจ้างนำไปจัดทำแผนดำเนินงานตามสัญญาต่อไป

2. กลุ่มงานระบบรถไฟฟ้า เป็นงานที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ผู้รับจ้างงานนี้ จะมีเทคโนโลยีเป็นของตัวเอง และเทคโนโลยีของแต่ละบริษัทจะมีความเอกลักษณ์เฉพาะ โดยเฉพาะงานออกแบบและผลิตตัวรถไฟฟ้าผู้เชี่ยวชาญระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้ กำหนดการส่งมอบตัวรถ คันแรกภายในเดือนที่ 49 เพื่อนำมาทดสอบการเดินรถในช่วงแรก และก่อนที่จะเริ่มการทดสอบร่วม (Test & Commissioning) มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องส่งมอบตัวรถไฟฟ้าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของ จำนวนตัวรถทั้งหมด เพื่อนำมาร่วมในการทดสอบดังกล่าว หลังจากนั้นผู้รับจ้างต้องส่งมอบตัวรถ ทั้งหมดก่อนที่จะดำเนินการทดลองวิ่ง (Trial Run)

3. กลุ่มงานระบบทางรถไฟ กลุ่มงานนี้มีบริษัทภายในประเทศหลายบริษัทที่สามารถดำเนินงานได้ใน ระดับมาตรฐานสากล แต่มีอุปกรณ์บางอย่างที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ และงานในกลุ่มนี้จะถูก กำหนดให้เริ่มงานได้ก็ต่อเมื่อกลุ่มงานสัญญาที่ 3 – 8 แล้วเสร็จ และต้องส่งมอบงานต่อให้กลุ่มงาน สัญญาที่ 1 ดังนั้นควรมีการกำหนดตารางการเชื่อมประสานการก่อสร้างระหว่างสัญญา เพื่อลดข้อขัดแย้งในการเข้าพื้นที่ทำงานของแต่ละสัญญา

4. กลุ่มงานโยธาโครงสร้างทางวิ่งพร้อมสถานีและย่านสินค้า กลุ่มงานนี้สามารถมีผู้รับจ้าง ภายในประเทศที่มีความสามารถและประสบการณ์สูงจำนวนมาก และกลุ่มงานนี้เป็นกลุ่มแรกที่เริ่ม งานในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และต้องทำงานหลักให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อกลุ่มงานระบบรางและระบบ เดินรถเข้ามาดำเนินงานถัดมา

5. กลุ่มงานโยธาโครงสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง กลุ่มนี้มีลักษณะการดำเนินงาน คล้ายๆกับกลุ่มงานโยธา โครงสร้างทางวิ่งพร้อมสถานีและย่านสินค้า ซึ่งต้องดำเนินงานหลักให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อกลุ่มงาน ระบบงานและระบบเดินรถเข้ามาดำเนินงานต่อ แต่มีข้อดีที่พื้นที่ที่กลุ่ม

งานก่อสร้างจะเป็นพื้นที่ปิด ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากภายนอกน้อยกว่ากลุ่มงานโยธาโครงสร้างทางวิ่งพร้อมสถานีและย่านสินค้า

4.2.10 ประโยชน์จากการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาว

อัทธ์ พิศาลวานิช (2565) ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวว่ารถไฟฟ้าจีน-ลาวได้เปลี่ยนโฉมหน้าประเทศลาวให้กลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนและเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม โดยมองเห็นโอกาสสำหรับหลายจังหวัดในประเทศไทยผ่านสูตร 5+4 ซึ่งหมายถึง 5 จังหวัดที่สามารถเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ได้แก่ เชียงราย เลย หนองคาย น่าน และอุดรธานี และ 4 สถานีรถไฟหลัก คือ หลวงน้ำทา หลวงพระบาง อุดมสินชัย และเวียงจันทน์ เช่นในจังหวัดหนองคาย ขณะนี้เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับไคร์พอร์ทในเวียงจันทน์โลจิสติกส์ปาร์ค (VLP) เรียบร้อยแล้ว ทำให้ผู้สินค้าสามารถขนถ่ายที่ไคร์พอร์ทรวมถึงต่อรถไฟไปยังลาวและจีนได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟจีน-ลาวที่มีปลายทางใกล้จังหวัดหนองคาย จะส่งผลดีต่อการส่งออกของไทยให้ขยายตัว โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าการเกษตร เช่น ผลไม้ที่มีอายุเก็บรักษาสั้น สามารถกระจายไปยังมณฑลต่างๆ ของจีนได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวที่คาดว่านักท่องเที่ยวจีนและลาวจะเดินทางมาไทยได้สะดวกมากขึ้นด้วย

สุปรีย์ ศรีสำราญ (2024) นักวิเคราะห์อาวุโสจากศูนย์วิจัย Krungthai COMPASS กล่าวว่า แรงหนุนจากรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวและการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่อุปทานจะสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยในตลาดจีนและลาวใน 3 ด้านหลัก ได้แก่ การค้า การบริการ และการลงทุน โดยในด้านการค้า ไทยจะมีโอกาสส่งออกสินค้าศักยภาพไปยังตลาดจีน เช่น แป้งมันสำปะหลัง ผักและผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง รวมถึงทองแดงและผลิตภัณฑ์ ส่วนตลาดลาวจะเน้นสินค้าปศุสัตว์ ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ โดยคาดว่า การส่งออกสินค้าของไทยไปจีนผ่านด่านหนองคาย ในปี 2567 จะเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 หมื่นล้านบาท และจะขยายเป็นประมาณ 2.7 หมื่นล้านบาทในปี 2573 ด้านการบริการ ธุรกิจท่องเที่ยวขนส่ง และโลจิสติกส์จะได้รับประโยชน์จากการเติบโตของการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนและจำนวน นักท่องเที่ยวจีนและลาวที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ส่วนโอกาสด้านการลงทุน ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่ดึงดูดเงินทุนจากจีนโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน รวมทั้งมีแนวโน้มดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากลาวในอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการไทยยังสามารถเข้าไปลงทุนในจีนและลาวในธุรกิจที่มีศักยภาพและความเชี่ยวชาญ

ของไทย รวมถึงมีโอกาสนำเข้าสินค้าต้นทุนต่ำจากจีน เช่น แผงโซลาร์เซลล์ แบตเตอรี่ลิเทียม ไอออน และผักผลไม้เมืองหนาว มาใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้อีกด้วย

ประทีป ช้วยเกิด (2564) พบว่าการพัฒนายุทธศาสตร์สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนา สังคมสำหรับภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือชี้ให้เห็นว่ารถไฟฟ้ายาน-ลาวจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจ ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวในจังหวัดหน้าด่านอย่าง หนองคาย ซึ่งการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวชาวจีนและลาวที่เดินทางมาค้าขายและท่องเที่ยวจะ สร้างรายได้ให้ประชากรในพื้นที่นี้ ส่งผลให้จำเป็นต้องมีการพัฒนาปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวที่คน จีนชื่นชอบ เช่น อาหารไทย พร้อมกับการเสริมสร้างความเข้าใจด้านวัฒนธรรมไทย-จีนให้ แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นผ่านประสบการณ์การท่องเที่ยวในภูมิภาคดังกล่าว นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่มจำนวน นักท่องเที่ยวจีนจากประมาณ 10 ล้านคนต่อปีเป็น 20 ล้านคนต่อปี ซึ่งเป็นโอกาสในการรองรับ นักท่องเที่ยวโดยใช้ศิลปะและวัฒนธรรมท้องถิ่นของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในรูปแบบ Soft Power เช่น สมุนไพรไทย การนวดแผนไทย รวมถึงการยกระดับภูมิปัญญาชาวบ้านสู่ระดับภูมิภาค อีกทั้งนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางมาไทยเป็นครั้งแรกนิยมซื้อสินค้าไทยกลับประเทศ ดังนั้นการ พัฒนาสินค้าชุมชน (OTOP) เพื่อให้นักท่องเที่ยวจีนเข้าถึงได้จึงเป็นเรื่องสำคัญ พร้อมทั้งการ เสริมสร้างความเข้าใจและความร่วมมือที่ดีระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน โดยเฉพาะในพื้นที่ ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ

4.3 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ไทยได้รับการส่งออกสินค้าไปจีน

การค้าถือเป็นด้านแรกที่ได้รับผลกระทบและโอกาสจากการเข้ามาของสินค้าที่ผ่าน เส้นทางรถไฟจีน-ลาว โดยที่ผ่านมา การขนส่งสินค้าทางถนนมีบทบาทสำคัญและสัดส่วนการ ขนส่งเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 8 ในปี 2560 เป็นร้อยละ 12 ในปี 2564 หากเส้นทางรถไฟฟ้ายาน-ลาวเปิดใช้งาน จะช่วยเพิ่มช่องทางการขนส่งทางรางที่มีความรวดเร็ว ลดระยะเวลา และช่วย กระจายความเสี่ยงในการขนส่งได้ดีขึ้น แม้ในช่วงแรกไทยอาจต้องเผชิญกับความท้าทายจากการ นำเข้าสินค้าจากจีนที่เพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้การขายสินค้าของไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นสถานีปลายทางและบริเวณใกล้เคียง ที่ก่อนหน้านี้ไทยส่ง สินค้าส่วนใหญ่ไปทางเรือและทางบก ซึ่งใช้เวลานานและมีข้อจำกัดในการขนส่งสินค้า ทำให้การมี เส้นทางรถไฟฟ้ายาน-ลาวเป็นช่องทางใหม่จะช่วยขยายตลาดและเพิ่มประสิทธิภาพในการค้า ระหว่างประเทศได้อย่างมาก

4.3.1 สินค้าไทยที่ส่งออกไปยังจีนผ่านรถไฟความเร็วสูง

สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยไปยังจีน ได้แก่ ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งและผลิตภัณฑ์ยาง ซึ่งเป็นสินค้าที่ไทยครองส่วนแบ่งตลาดในจีนมากที่สุด โดยในปี 2566 เมื่อพิจารณารายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์ยาง เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และเครื่องคอมพิวเตอร์ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของสินค้าส่งออกหลักที่ไทยมีบทบาทสำคัญในตลาดจีน

ตาราง 5 อันดับสินค้าไทยส่งออกไปจีน ปี พ.ศ. 2566

5 อันดับสินค้า ไทยส่งออกไปจีน	
1. Fruit	6,225 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
2. Rubber	2,876 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
3. Plastics	2,502 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
4. Cassava	2,336 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
5. Computer	1,782 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์และวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS(2566)

กลุ่มสินค้าส่งออกหลักของไทยไปจีนซึ่งรวมกันคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด พบว่าในปี 2566 ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 6.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 2.1 แสนล้านบาท โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกไปจีนถึงร้อยละ 31.4 นอกจากนี้ ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งและผลิตภัณฑ์ยางยังเป็นสินค้าที่ไทยครองส่วนแบ่งตลาดในจีนมากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 37.8 และร้อยละ 28.3 ตามลำดับของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของจีน อีกทั้งการวิเคราะห์โอกาสทางการค้าในกลุ่มสินค้าส่งออกไทยไปจีนที่มี

มูลค่าการนำเข้าในตลาดจีนสูงสุด 10 อันดับระหว่างปี 2561-2565 ซึ่งให้เห็ว่ามี 2 กลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพโดดเด่นในการส่งออกไปจีนอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1.กลุ่มสินค้าดาวเด่น (Rising Star) ได้แก่ ผัก ผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง และแป้งมันสำปะหลัง เป็นสินค้าที่มีความต้องการนำเข้าในตลาดจีนสูงมาก โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้าสูงถึงร้อยละ 17.1, 32.8 และ 13.5 ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 13.4 และไทยยังครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 43.3, 32.8 และ 58.6 ตามลำดับ ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 18.4 ผู้ประกอบการไทยจึงสามารถแสวงหาโอกาสจากการขนส่งผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ที่จะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งให้ไม่เกิน 15 ชั่วโมง ซึ่งเร็วกว่าการขนส่งทางถนนที่ต้องใช้เวลาถึง 2-3 วัน ส่งผลให้สินค้ามีความสดใหม่และตอบสนองความต้องการของตลาดได้ดียิ่งขึ้น

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยประเมินในเดือนมีนาคม 2567 ว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าไทยไปจีนผ่านประเทศเพื่อนบ้านจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 เป็น 250,000 ล้านบาท(กรุงเทพฯธุรกิจ, 2024) รายงานยังระบุว่า ระบบโลจิสติกส์ผ่านเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวจะมีบทบาทสำคัญในการค้าข้ามพรมแดนและการขนส่งสินค้า โดยช่วงแรกสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นทุเรียนและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรอื่น ๆ พร้อมความคาดหวังว่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ผลิตเองจะเพิ่มขึ้นด้วย ขณะที่ศุลกากรนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน รายงานการรับรองการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านรถไฟจีน-ลาวในปี 2567 อยู่ที่ 3.02 ล้านตัน มีมูลค่า 1.01 หมื่นล้านหยวน (ราว 5.09 หมื่นล้านบาท) โดยการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.1 และส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 61.9 จากปีก่อน ทางการเงินระบุว่ารถไฟจีน-ลาวสนับสนุนการขนส่งสินค้าสองทาง ได้แก่ การส่งออกผลิตภัณฑ์จักรกล อิเล็กทรอนิกส์ และผลิตภัณฑ์พลังงานแสงอาทิตย์ที่ผลิตในจีน รวมถึงการนำเข้ายางพาราและผลไม้เขตร้อนจากลาวและไทย ทำให้ผลไม้กลายเป็นสินค้านำเข้าหลักบนเส้นทางรถไฟจีน-ลาว แชนแนลหลักไปแล้วในปัจจุบัน

2. กลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพในการพัฒนา ได้แก่ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไทยสามารถขยายการส่งออกไปยังตลาดจีนได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้าสูงถึงร้อยละ 54 แต่ไทยยังมีส่วนแบ่งการตลาดในจีนเพียงร้อยละ 1.7 เท่านั้น ขณะที่ความต้องการทองแดงในตลาดจีนยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลจีนที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และแบตเตอรี่ไฟฟ้า โดยเฉพาะในมณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ซึ่งเป็นฐานการผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่สำคัญของประเทศจีน

จึงเป็นโอกาสสำคัญสำหรับผู้ประกอบการไทยในการยกระดับคุณภาพและมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ทองแดง รวมถึงการขยายช่องทางการจำหน่ายเข้าสู่ตลาดจีนมากขึ้น ทั้งผ่านช่องทางการค้าปกติ (Normal Trade) และช่องทางการค้าออนไลน์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce: CBEC) ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยและสามารถเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดในจีนได้ในระยะยาว

4.3.2 สินค้าไทยที่ส่งออกไปยัง สปป.ลาว ผ่านรถไฟความเร็วสูง

สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยไปลาวสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม โดยจากการประเมินความสามารถในการแข่งขันและโอกาสทางการค้าของกลุ่มสินค้า ส่งออกของไทยไปลาวที่มีมูลค่าการนำเข้าในตลาดลาวสูงสุด 10 อันดับแรก

1.กลุ่มสินค้าดาวเด่น (Rising Star) ที่มีศักยภาพในการเติบโตในตลาดลาว ได้แก่ สินค้าปศุสัตว์ ซึ่งมีความต้องการนำเข้าอยู่ในระดับสูง สะท้อนจากอัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้าสูงถึงร้อยละ 37.8 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 15.3 อย่างมีนัยสำคัญ โดยไทยครองส่วนแบ่งการตลาดสูงถึงร้อยละ 99.1 ซึ่งเหนือกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 64.0 สินค้าปศุสัตว์ที่ไทยส่งออกไปลาวส่วนใหญ่ ได้แก่ เนื้อวัวสดแช่เย็นแช่แข็ง และไก่สดแช่เย็นแช่แข็ง ซึ่งเป็นสินค้าที่มีอายุการเก็บรักษาสั้นเพียง 3-5 วัน ดังนั้นผู้ประกอบการไทยจึงสามารถใช้ระบบขนส่งข้ามชายแดนที่มีการควบคุมอุณหภูมิ (Cold-Chain Logistics) รวมถึงการขนส่งผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว เพื่อช่วยลดอัตราการสูญเสียของสินค้าและย่นระยะเวลาในการขนส่ง ทำให้สามารถรักษาคุณภาพของสินค้าไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อความต้องการของตลาดได้ดียิ่งขึ้น

2.กลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพในการพัฒนาและขยายตลาดในลาว ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไทยสามารถเพิ่มการส่งออกได้มากขึ้น เนื่องจากมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้าสูงถึงร้อยละ 136.2 ขณะที่ไทยมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่เพียงร้อยละ 45 ซึ่งยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 64.0 ทั้งนี้ ความต้องการไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ในตลาดลาวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการขยายตัวของเมือง อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในประเทศ จึงนับเป็นโอกาสสำคัญสำหรับผู้ประกอบการไทยในการยกระดับคุณภาพและขยายช่องทางจำหน่ายสินค้าไม้เข้าสู่ตลาดลาวมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและส่วนแบ่งการตลาดในอนาคต นอกจากนี้ ผลิตภัณฑ์ไม้ของไทยยังมีความได้เปรียบเหนือคู่แข่ง เมื่อพิจารณาจากดัชนีความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (RCA) โดยในปี 2565 ผลิตภัณฑ์ไม้ของไทยมีค่า

RCA อยู่ที่ 1.4 แสดงถึงศักยภาพในการส่งออกที่ยังแข็งแกร่ง ในขณะที่สินค้าปศุสัตว์ของไทยมีค่า RCA เพียง 0.6 และมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2564 อันเป็นผลจากมาตรการสุขอนามัยที่เข้มงวดมากขึ้นสำหรับผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์ส่งออก

ตาราง 6 อันดับสินค้าไทยส่งออกไปลาว ปี พ.ศ. 2566

5 อันดับสินค้า ไทยส่งออกไปลาว	
1. Fuels	1,241 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
2. Sugar	244 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
3. Vehicles	227 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
4. Chemical	226 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
5. Cosmetics	188 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ที่มา: : กระทรวงพาณิชย์และวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS(2566)

ธนาคารโลก (World Bank) คาดการณ์ว่าในปี 2573 ปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวจะเพิ่มขึ้นเป็น 7.6 ล้านตัน จากเดิมที่เคยขนส่งด้วยรถบรรทุกและเรือประมาณ 3.2 ล้านตันในปี 2559 โดยในจำนวนนี้จะเป็นปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางบกระหว่างจีน ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ผ่านลาว (Transit trade through Lao PDR) จำนวน 3.9 ล้านตันต่อปี เพิ่มขึ้นจาก 2 ล้านตันต่อปีในปี 2559 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทที่เพิ่มขึ้นของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวในการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน

4.3.3 โอกาสที่ผู้ประกอบการไทยจะออกไปลงทุนในจีน

เมื่อพิจารณาการเติบโตของภาวะเศรษฐกิจจีน นโยบายภาครัฐและนโยบายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ESG) กอปรกับความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจกับไทยและการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ใน 3 กลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นโอกาสด้านการลงทุนและการซื้อขายสินค้าจากจีนมายังไทยโดยเฉพาะมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นสถานีต้นทางของรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ได้แก่

1. อุตสาหกรรมแผงโซลาร์เซลล์ อุตสาหกรรมการผลิตแผงโซลาร์เซลล์ในจีนเติบโตต่อเนื่อง จากนโยบายสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดของรัฐบาลจีนจึงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการนำเข้าแผงโซลาร์เซลล์และอุปกรณ์เชื่อมต่อ (Solar Inverter) เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมไฟฟ้าและพลังงาน เมื่อปี 2563 ประธานาธิบดีสีจิ้นผิง แถลงนโยบายว่าทางการจีนมีเป้าหมายในการผลิตไฟฟ้า Renewable จากโซลาร์และพลังงานลมถึง 1,200 GW ในปี 2573 โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นแหล่งผลิตพลังงานสะอาดที่ส่งไปต่างมณฑลและต่างประเทศมากเป็นอันดับที่ 2 ของจีน ซึ่งมีเป้าหมายว่าพลังงานไฟฟ้าสีเขียว (Green Energy) จะมีมูลค่าเพิ่มประมาณ 240,000 ล้านดอลลาร์ หรือ ราว 1.2 ล้านล้านบาท ภายในปี 2568 ทำให้มีการลงทุนในโครงการพลังงานโซลาร์เพิ่มขึ้นอย่างมาก

2. อุตสาหกรรมแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนซึ่งเติบโตเนื่องจากนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ของรัฐบาลจีน กอปรกับจีนเป็นประเทศที่มีทรัพยากรแร่ลิเทียมสูงถึง 2 ล้านตัน ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 4 ของโลกทำให้จีนเป็นประเทศ ผู้ผลิตและขายแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนมากที่สุดในโลก โดยมีมณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงถือเป็นฐานการผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่สำคัญของจีน ในปัจจุบันมณฑลยูนนาน มีโครงการแบตเตอรี่ลิเทียมหลักที่กำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้าง 31 โครงการ มูลค่าการลงทุนเกือบ 1 แสนล้านหยวน หรือ ราว 4.9 แสนล้านบาท โดยบริษัทรายใหญ่ด้านแบตเตอรี่ลิเทียมหลายรายเข้ามาลงทุนในมณฑลยูนนาน อาทิ เช่น Yunnan Energy New Material, Dynanonic, Shanshan และ Eve Energy เป็นต้น ขณะที่เมืองหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มีเป้าหมายเป็นคลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่มุ่งสู่อาเซียน เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ใกล้กับอาเซียน อีกทั้งยังมีนโยบายส่งเสริมและดึงดูดการลงทุนจากภาคธุรกิจแบตเตอรี่และห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งนี้การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจะทำให้ความต้องการแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าในปี 2573

ความต้องการแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนในตลาดโลกมีแนวโน้มสูงถึง 4,700 GWh หรือขยายตัวเฉลี่ยปีละร้อยละ 33 จึงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปลงทุนในธุรกิจผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนในจีนอีกทั้งยังเป็นโอกาส ในการนำเข้าสินค้าในกลุ่มแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนรวมถึงอุปกรณ์และส่วนประกอบสำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าด้วยการขนส่งผ่านทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ซึ่งมีสถานีต้นทางอยู่ที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ทำให้ต้นทุนทั้งค่าขนส่งและระยะเวลาในการขนส่งลดลง

3. อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอาหาร การขนส่งผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะทำให้ต้นทุนการนำเข้าสินค้าในกลุ่มผลผลิตทางการเกษตรลดลง ซึ่งจะเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยใน การนำเข้ามาเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอาหาร โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าใน กลุ่มผักและผลไม้เมืองหนาวจากมณฑลยูนนานมายังไทย อาทิเช่น ผักกาด กะหล่ำปลี บรอกโคลี องุ่น แอปเปิ้ล ผลไม้ตระกูลเบอร์รี่ เป็นต้น โดย ในช่วง Pre-COVID (ปี 2562) ไทยนำเข้าผักและผลไม้เมืองหนาวจากมณฑลยูนนานรวม 536 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือราว 1.9 หมื่นล้านบาท เนื่องจากมณฑลยูนนานเป็นตลาดส่งออก ผลไม้ที่ใหญ่เป็นอันดับ 1 ของจีนและเป็นมณฑลที่ตั้งอยู่ใกล้กับประเทศไทยมากที่สุด โดยผู้ประกอบการ ไทยสามารถอาศัยความได้เปรียบด้านการขนส่งผักและผลไม้เมืองหนาวจากเดิมผ่านเส้นทาง R3A(ด่านเชียงของ - คุนหมิง) เป็นการขนส่งผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ซึ่งมีสถานีต้นทางอยู่ที่มณฑลยูนนานทำให้เกิดความสะดวกในการซื้อขายสินค้าและทำให้ต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งลดลง อย่างไรก็ตาม การขนส่งผักและผลไม้เมืองหนาวจากมณฑลยูนนานด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวมาไทย ยังมีอุปสรรคจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างระบบรางและถนน เนื่องจากต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกเพื่อขนส่งไปยังปลายทางอีกทอดหนึ่งซึ่งอาจทำให้ผักและผลไม้ได้รับความเสียหายและจะทำให้ต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการสูงขึ้น เมื่อเทียบกับการขนส่งด้วยระบบรางโดยสมบูรณ์

ตาราง 7 อันดับสินค้านำเข้าจากจีนมาไทย

5 อันดับสินค้า ที่ไทยนำเข้าจากจีน	
1.เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	393,926 ล้านบาท
2.เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	289,473 ล้านบาท
3.เครื่องใช้ไฟฟ้า	218,949 ล้านบาท
4.เคมีภัณฑ์	212,231 ล้านบาท
5.คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	168,770 ล้านบาท

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ 2567

โครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาวเปิดโอกาสให้ไทยสามารถขายสินค้าได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากโครงการนี้มุ่งเน้นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ซึ่งสะท้อนจากจำนวนเที่ยวเดินรถไฟสำหรับขนส่งสินค้าที่มากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร แม้ว่าจะคาดว่าจะการนำเข้าสินค้าจากจีนมายังไทยจะเพิ่มขึ้น แต่สินค้าไทยก็มีแนวโน้มที่จะส่งออกได้มากขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะสินค้าไทยที่มีตลาดรองรับอยู่แล้วในจีนตอนใต้ เช่น อาหารและเครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์เสริมความงาม ผลิตภัณฑ์ยางพารา และผลิตภัณฑ์ฮาลาลต่าง ๆ ซึ่งล้วนเป็นสินค้าที่ได้รับความนิยมในช่องทางอีคอมเมิร์ซข้ามแดน (Cross-border E-commerce หรือ CBEC) ทั้งนี้ มณฑลยูนนานและพื้นที่ใกล้เคียงในจีนตอนใต้มีประชากรมากกว่า 210 ล้านคน ซึ่งเป็นกำลังซื้อสำคัญ และรัฐบาลจีนยังสนับสนุนระบบนิเวศทางการค้าที่เอื้อต่อกลุ่ม SMEs โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า ไม่เสียภาษีศุลกากร ลดภาษีมูลค่าเพิ่ม และตรวจสอบสินค้าเข้มงวดน้อยกว่ารูปแบบการค้าปกติ ส่งผลให้ SMEs สามารถทดลองตลาดได้ง่ายขึ้นและลดต้นทุนในการทำธุรกิจ นอกจากนี้ จีนส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าเกษตรและปศุสัตว์ เช่น ผลไม้ ข้าว ยางพารา และไก่แช่แข็ง ซึ่งไทยเคยส่งออกไปจีนทางเรือมากกว่าร้อยละ 80 ก็จะสามารถใช้เส้นทางรถไฟฟ้าดังกล่าวเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังช่วยกระจายความเสี่ยงจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ค่าขนส่งทางเรือที่แพง และการจราจรที่แออัดในเส้นทางเดิม ส่งผลให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น และอาจนำไปสู่ความต้องการของตลาดที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ปัจจุบันโครงการรถไฟจีน-ลาวได้ให้บริการที่มีความปลอดภัยและยั่งยืน พร้อมทั้งยกระดับการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยส่งเสริมการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชนอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารต่อเดือนเพิ่มขึ้นจากช่วงเริ่มต้นดำเนินการที่อยูราว 6 แสนครั้งต่อเดือน มาเป็นมากกว่า 1.6 ล้านครั้งต่อเดือนในปัจจุบัน ขณะเดียวกันจำนวนรถไฟขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนก็เพิ่มขึ้นจาก 2 ขบวนต่อวันเป็น 18 ขบวนต่อวัน อีกทั้งประเภทของสินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาวยังขยายตัวจากเดิมที่มีเพียงกว่า 500 ประเภท มาเป็นมากกว่า 3,000 ประเภท โดยตลอดระยะเวลาที่เปิดดำเนินการ ทางรถไฟสายนี้รองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้ารวมกว่า 10.6 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่ารวมกว่า 4.4 หมื่นล้านหยวน หรือประมาณ 2.07 แสนล้านบาท ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพในการเป็นเส้นทางโลจิสติกส์สำคัญของภูมิภาค

4.4 สรุป

โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งในการยกระดับเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน โดยเฉพาะกับมณฑลยูนนาน ทั้งในด้านการส่งออกสินค้า การท่องเที่ยว การลงทุนและการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ ซึ่งจะทำให้ไทยมีโอกาสในการขยายการค้า สร้างรายได้และเชื่อมโยงเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคได้ดียิ่งขึ้นการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ส่งผลเชิงบวกต่อเศรษฐกิจไทยในหลายมิติ โดยเฉพาะด้านการส่งออกสินค้าไปจีน ซึ่งช่วยเพิ่มความรวดเร็วและลดต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะสินค้าเกษตร เช่น ทุเรียน ผักและผลไม้แช่เย็น รวมถึงผลิตภัณฑ์ยางที่ไทยครองส่วนแบ่งตลาดในจีนสูง นอกจากนี้ยังเป็นโอกาสในการขยายตลาดสินค้าดาวเด่นและสินค้าที่พัฒนาได้ เช่น แป้งมันสำปะหลัง ทองแดง และผลิตภัณฑ์ไม้ ขณะที่ผู้ประกอบการไทยยังสามารถขยายการลงทุนในจีนได้ในอุตสาหกรรมพลังงานสะอาด แบตเตอรี่ลิเทียมและเกษตรแปรรูป ทั้งนี้การค้าผ่าน CBEC (Cross-Border E-Commerce) คือการค้าอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน ยังเป็นทางเลือกที่น่าสนใจจากการสนับสนุนของรัฐบาลจีนต่อ SMEs และลดภาระภาษี เพิ่มโอกาสทางธุรกิจในตลาดจีนตอนใต้ที่มีกำลังซื้อสูงอย่างมณฑลยูนนาน

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

5.1 อภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาโครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ของจีน มีจุดมุ่งหมายเพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคและช่วยเสริมสร้างโครงข่ายโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปยังจีน ซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยและประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การพัฒนาโครงการนี้จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและระยะเวลาในการเดินทางที่ส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าของไทย ทำให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งด้านบวกและด้านลบจากโครงการนี้ โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านลบจากโครงการนี้ซึ่งจะทำให้ประเทศจีนเกิดการกระจายสินค้ามายังประเทศไทยเกิดการตีตลาดสินค้าไทยที่เพิ่มขึ้นอีกทั้งสินค้าจีนยังมีต้นทุนที่ต่ำมากอาจจะทำให้ผู้ประกอบการไทยเกิดความเสียหายทางธุรกิจอีกทั้งยังก่อให้เกิดการอพยพผู้คนจากคนจีนเข้ามายังประเทศไทยตามเส้นทางรถไฟฟ้ายูเอม-ลาวก่อให้เกิดการกลืนวัฒนธรรมหรือขยายเชื้อชาติของคนจีนมาลงหลักปักฐานในประเทศไทย

โครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาวก็ยังส่งผลกระทบในด้านบวกหลายๆ เรื่อง โดยในเรื่องของการส่งออกสินค้าของไทยไปจีนมณฑลยูนนานตอนใต้ซึ่งค่าขนส่งทางบกที่ใช้เส้นทางผ่าน R3A และทางเรือมีราคาที่สูงแต่เมื่อโครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว เปิดให้บริการจะทำให้การขนส่งสินค้าของไทยไปจีนมณฑลยูนนานตอนใต้มีต้นทุนที่ต่ำลงมากและประหยัดระยะเวลาในการขนส่งเพียง 15 ชม. จากเดิมใช้เวลา 2-3 วัน ทำให้ไทยเห็นโอกาสเกิดการกระจายสินค้าของไทยไปจีนที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน โดยเป็นสินค้าที่มีความต้องการของจีน อีกทั้งการที่นักท่องเที่ยวชาวจีนและชาวลาวเดินทางผ่านทางโครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว มายังประเทศไทยจะก่อให้เกิดการสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้นและเกิดการพัฒนาพื้นที่ที่ใกล้กับโครงการรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว นี้โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ไม่ว่าจะเป็นในด้านอสังหาริมทรัพย์ การขนส่งโลจิสติกส์และธุรกิจร้านอาหารหรือสิ่งที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยว

โครงการนี้ยังมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของลาว ที่จะได้รับประโยชน์จากการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรม การสร้างโอกาสในการขนส่งสินค้าทางบกที่รวดเร็วและลดต้นทุนการขนส่งในประเทศลาว ในขณะเดียวกันการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟฟ้ายูเอม-ลาว ยังส่งเสริมการลงทุนระหว่างจีนและไทย โดยเปิดโอกาสให้ธุรกิจไทยสามารถเข้าถึงตลาดจีนได้ง่ายขึ้น พร้อมทั้งช่วยให้การซื้อ

ขายสินค้าราคาถูกจากจีนสามารถนำมาผลิตและขายในตลาดในไทยและทั่วอาเซียน นอกจากนี้ยังช่วยลดความหนาแน่นการจราจรทางถนนในกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ในไทยโดยการบูรณาการเส้นทางรถไฟฟ้าไทยกรุงเทพ-หนองคายกับระบบขนส่งทางถนนจะสร้างเครือข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

การที่จะทำให้เศรษฐกิจไทยมีการเจริญเติบโตที่ดีขึ้นโดยการขนส่งสินค้าไทยไปจีนและลาวผ่านรถไฟฟ้าจีน-ลาว มีการกระจายสินค้าไทยที่เพิ่มขึ้นมากกว่าเดิมที่เกิดจากการแทรกแซงของรัฐบาลในความร่วมของรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าไทยจากกรุงเทพถึงจังหวัดหนองคายที่จะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำลงอีกทั้งยังใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่ต่ำลงสามารถส่งผลให้จำนวนรอบในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีข้อตกลงร่วมกันในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าไทยเชื่อมกับรถไฟฟ้าจีน-ลาว ส่งผลให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนได้เพิ่มขึ้น โดยการส่งออกสินค้าของไทยไปยังจีนผ่านระบบรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว มีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าศักยภาพสูงจากไทยไปจีนคาดว่าจะเพิ่มขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ในด้านการขนส่งสินค้าไปยังจีนอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้การส่งออกผ่านด่านหนองคายซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อหลักกับจีนก็ได้รับการสนับสนุนจากการเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าผ่านรถไฟนี้ ในด้านของเศรษฐกิจและโอกาสการค้าระหว่างไทยและมณฑลยูนนานของจีนซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างทั้งสองประเทศ มณฑลยูนนานได้รับการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าโดยมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการคมนาคมที่ดีขึ้น อีกทั้ง โครงการรถไฟฟ้างานจีน-ลาว ที่ช่วยเสริมการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวจากยูนนานไปไทย โดยมีมูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองประเทศที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการแทรกแซงของรัฐบาลในความร่วมมือด้านเศรษฐกิจตามกรอบแนวคิดของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ ชี้ให้เห็นว่ามีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจากการแทรกแซงของรัฐบาลซึ่งมีส่วนช่วยให้การเจริญเติบโตที่สูงขึ้นหากไทยไม่มีส่วนช่วยเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาว อย่างการสร้างรถไฟฟ้าของไทยและสะพานในการเชื่อมรถไฟฟ้าจีน-ลาว ก็จะทำให้เกิดความลำบากในการขนส่งสินค้าและเกิดการกระจายสินค้าของไทยได้น้อยขึ้นทำให้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจน้อยไปด้วย โดยการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจีน-ลาวจะช่วยให้เกิดการกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสินค้าไทยที่ส่งออกไปยังจีนและลาว ซึ่งการเชื่อมโยงทางการขนส่งนี้ช่วยลดต้นทุนและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าต่างๆ ที่มีมูลค่า

และปริมาณสูง จากเดิมที่การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ใช้เส้นทางทางถนน ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า และต้นทุนสูง การใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาวช่วยให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในด้านเวลา และต้นทุน การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจีน-ลาวเข้ากับเส้นทางขนส่งอื่นๆ ของไทย ทำให้การขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนและลาวสะดวกขึ้น โดยเฉพาะกับมณฑลยูนนานในจีน ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟนี้ เป็นโอกาสสำคัญในการขยายการส่งออกของไทยไปยังตลาดจีนที่มีความต้องการสูงในสินค้าประเภทต่างๆ

ในส่วนของการท่องเที่ยว การเปิดใช้รถไฟจีน-ลาว จะช่วยเพิ่มจำนวนการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวจีนและลาวมายังไทย โดยคาดว่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทยโดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นจุดหมายหลักสำหรับนักท่องเที่ยวเหล่านี้ การเชื่อมต่อระบบรางระหว่างไทยและจีนผ่านโครงการต่างๆ เช่น รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย จะช่วยเสริมความสะดวกในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนการขนส่งลงได้อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยรวมแล้วการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงระหว่างประเทศในแถบนี้จะช่วยเสริมโอกาสทางธุรกิจและการลงทุนของไทยทั้งในด้านการค้าและการท่องเที่ยวรวมถึงการขยายโอกาสการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ในภูมิภาคนี้และยังเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมต่างๆ ในจีน โดยเฉพาะในมณฑลยูนนานที่เป็นฐานสำคัญของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับพลังงานสะอาด โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนซึ่งมีนโยบายสนับสนุนภาครัฐในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ซึ่งการขนส่งสินค้าผลิตทางการเกษตรจากจีนมายังไทยผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาวจะช่วยลดต้นทุนการนำเข้าสินค้า ซึ่งไทยสามารถนำเข้าสินค้าเหล่านี้มาใช้ในอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอาหารได้

จากผลการศึกษาทำให้เห็นว่าโครงการรถไฟจีน-ลาว ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านบวกมากกว่าด้านลบจากการกระจายสินค้าไทยไปยังประเทศต่างๆ อีกทั้งยังเห็นโอกาสทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นและก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ทางเศรษฐกิจของไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทำให้ไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภาพรวมที่ดีเพิ่มขึ้น โดยรัฐบาลไทยได้เข้ามาให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในการก่อสร้างทางรถไฟและสะพานเชื่อมต่อไปยังรถไฟจีน-ลาว ที่เกิดจากการแทรกแซงของรัฐที่จะมีส่วนช่วยให้เศรษฐกิจของไทยมีการเจริญเติบโตที่ดีขึ้นตามแนวคิดของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ ถ้าหากรัฐไม่ได้มีส่วนร่วมในครั้งนี้ก็จะทำให้เกิดการขนส่งภายในประเทศที่มีต้นทุนสูงและมีระยะเวลานานกว่าสินค้าไทยจะไปยัง

รถไฟฟ้าจีน-ลาว ดังนั้นความร่วมมือของรัฐจะทำให้การขนส่งและการกระจายสินค้าและผู้คนผ่านรถไฟฟ้าไทยและรถไฟฟ้าจีน-ลาว ไปยังจีนและลาวมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นและก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้นตามไปด้วย การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟฟ้าจีน-ลาวจะช่วยยกระดับการค้าระหว่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ โดยการขนส่งสินค้าของไทยไปยังจีนและลาวจะสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสในการขยายการส่งออกสินค้าไทยไปยังตลาดจีนที่มีขนาดใหญ่และเติบโตอย่างรวดเร็ว รวมถึงช่วยลดต้นทุนและเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปยังลาวซึ่งเป็นตลาดที่มีความต้องการสินค้าหลายประเภทจากไทย ถ้าหากปราศจากความร่วมมือของรัฐบาลที่มีส่วนร่วมในเศรษฐกิจแล้วยังจะทำให้เศรษฐกิจการค้าของไทยมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นได้หรือไม่แล้วในอนาคตการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจีน-ลาวจะช่วยให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นหรือทำให้จีนแผ่ขยายอำนาจทางเศรษฐกิจมายังไทยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจะต้องติดตามผลจากโครงการนี้ในอนาคตต่อไป

5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยอนาคต

โครงการรถไฟฟ้าจีน-ลาวนับเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ การขนส่ง และการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบหลากหลายด้าน ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ สำหรับการดำเนินงานวิจัยในอนาคต ควรมีการศึกษาที่ลึกซึ้งและครอบคลุมมากขึ้น โดยเฉพาะในด้านผลกระทบระยะยาวต่อเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของไทย รวมถึงบทบาทของรัฐในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เพื่อส่งเสริมให้โครงการนี้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

ประการแรก งานวิจัยในอนาคตควรให้ความสำคัญกับผลกระทบทางเศรษฐกิจในเชิงเปรียบเทียบ โดยเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากเส้นทางรถไฟ เช่น จังหวัดหนองคาย อุดรธานี หรือนครพนม กับพื้นที่ที่อยู่นอกแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาเศรษฐกิจ รวมถึงประเมินศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากโครงการให้เกิดความเท่าเทียมระหว่างภูมิภาค ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายกระจายรายได้ในระยะยาว

ประการที่สอง ควรมีการศึกษาลึกในผลกระทบด้านวัฒนธรรมและสังคม โดยเฉพาะประเด็นการเคลื่อนย้ายแรงงาน การตั้งถิ่นฐานของชาวจีนในประเทศไทย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมในชุมชนท้องถิ่นที่อยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟ เนื่องจากการกลมกลืนทางวัฒนธรรมอาจก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ความขัดแย้งทางอัตลักษณ์ หรือความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงโอกาส

ทางเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ งานวิจัยในประเด็นนี้ควรผสมผสานมุมมองทางสังคมศาสตร์ร่วมกับ เศรษฐศาสตร์เพื่อให้เข้าใจบริบทที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้น

ประการที่สาม การศึกษาในอนาคตควรประเมินถึงผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยในระดับ SME และรายย่อย เนื่องจากการเปิดเส้นทางทางการค้าระหว่างประเทศจะนำมาซึ่งการแข่งขันที่เข้มข้น โดยเฉพาะกับสินค้าจีนที่มีต้นทุนต่ำ การวิเคราะห์ด้านนี้จะช่วยให้ภาครัฐสามารถกำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบทางลบและส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดภูมิภาค

นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการศึกษาผลกระทบของโครงการต่อ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระยะยาวของไทย โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการพึ่งพิงทางการค้ากับจีนและความเสี่ยงของการแผ่ขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมือง ควรมีการประเมินความเสี่ยงในด้านการเจรจาทางการค้า การตั้งราคาสินค้า และการควบคุมโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถวางแผนยุทธศาสตร์ในการป้องกันภาวะพึ่งพิงอย่างไม่สมดุล

อีกหนึ่งข้อเสนอแนะคือการพัฒนา ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของโครงการในแต่ละด้าน เช่น ระยะเวลาในการขนส่งที่ลดลง ปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้น จำนวนแรงงานในพื้นที่ที่ได้รับผลดีจากโครงการ การเติบโตของภาคบริการในท้องถิ่น ตลอดจนดัชนีคุณภาพชีวิตในพื้นที่เป้าหมาย โดยสามารถใช้ข้อมูลเหล่านี้ประกอบการวางนโยบายในอนาคต รวมถึงประเมินว่าการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมมากเพียงใด

สุดท้าย ควรมีการศึกษาเชิงยุทธศาสตร์ในด้านการเชื่อมโยงภูมิภาค (Regional Connectivity) โดยพิจารณาถึงบทบาทของประเทศไทยในฐานะจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างจีนกับอาเซียน งานวิจัยควรเจาะลึกถึงศักยภาพของไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ การค้าชายแดน และการขนส่งในภูมิภาค เพื่อวางกลยุทธ์ระยะยาวในการใช้โครงข่ายรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาวเป็นเครื่องมือส่งเสริมบทบาทของไทยในเวทีเศรษฐกิจโลก โดยสรุป งานวิจัยในอนาคตเกี่ยวกับโครงการรถไฟไฟฟ้าจีน-ลาว ควรมีความครอบคลุมทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่สมบูรณ์สำหรับการตัดสินใจเชิงนโยบาย และส่งเสริมให้ไทยสามารถใช้โอกาสจากโครงการนี้ในการสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยไม่ละเลยต่อความเสี่ยงและผลกระทบที่อาจตามมาในระยะยาว

บรรณานุกรม

1.1 ภาษาอังกฤษ

- Houaher, V. (2022). *A Study on the Impact of China-Laos Railway on ASEAN Supply Chain* Sustainable Management Association Bangkok Thailand: SCSR, 1(4), 29-31.
Doi: 10.14456/scsr.2023.15
- Siyuan, W. (2021). *The effect of the development of China-Loas railway on Thailand's export trade to China research* A Thesis Submitted to the Graduate School of Naresuan University in Partial Fulfillment of the Requirements for the Doctor of Philosophy in Logistics and Supply Chain. Naresuan University.
- Tingting, H. (2022). *Analysis on the influence of China-Lao-Thailand railway construction on the tourism of the two countries*. The Graduate School of Bangkok University in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree Master of Business Administration.
- Ziying, C. (2022). *China's influence on Laos' infrastructure investment and Lao people's views on it - the case study of China-Laos railway*. The Degree of Master of Arts in Southeast Asian Studies Inter-Department of Southeast Asian Studies Graduate School Chulalongkorn University.

1.2 ภาษาไทย

- Krungthai compass. (2024). สองโอกาสธุรกิจเมื่อรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว เดินเครื่องเต็มที.
https://krungthai.com/Download/economyresources/EconomyResourcesSlideInfographic_488Slide_China_Laos.pdf
- MGR ONLINE. (2567). จ่อทุ่ม 3.1 แสนล้านสร้างทางรถไฟไทย-จีน เฟส 2 คพท.ควัก 125 ล้าน ออกแบบสะพานข้ามโขงแห่งใหม่ “หนองคาย-เวียงจันทน์” เชื่อมโครงข่าย “ไทย-ลาว-จีน”.
<https://mgronline.com/business/detail/9670000062879>
- REALIST Blog. (2024). รถไฟฟ้าความเร็วสูง ไทย-ลาว-จีน. <https://thelist.group/realist/blog/>
- Robert C. Kelly. (2025). *Keynesian Economics: Theory and How It's Used*.
<https://www.investopedia.com/terms/k/keynesianeconomics.asp>
- Salika. (2020). เมื่อถนนทุกสายมุ่งสู่ มณฑลยูนนานต้องจับตา “ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-ลาว” ไทย ได้

- อานิสงค์อะไรบ้าง? <https://www.salika.co/2020/09/25/china-laos-thailand-economic-corridor-benefit/>
- Salika. (2021). โอกาสต่อเศรษฐกิจไทย เมื่อ รถไฟจีน-ลาว ได้ฤกษ์เปิดหูด ธ.ค. 2564 นี้ <https://www.salika.co/2021/10/26/china-laos-train-grand-opening-thailand-opportunity/>
- Thai PBS. (2024). 14 ปี 3 รัฐบาล รู้จักโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน. <https://www.thaipbs.or.th/news/content/343569>
- THAI PBS. (2567). รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว หนุนส่งออกไทยพุ่ง 2.7 หมื่นล้าน. <https://www.thaipbs.or.th/news/content/336539>
- กรมการขนส่งทางราง. (2023). “สุรพงษ์” เผยโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ช่วงระยะที่ 1 กรุงเทพฯ – โคราซ คาดใช้ปี 71 พร้อมเร่งดำเนินการ ช่วง เวียงจันทน์-หนองคาย และช่วงระยะที่ 2 โคราซ-หนองคาย <https://www.drt.go.th/public-relations/>.
- กรมการขนส่งทางราง. (2566). “สุรพงษ์” เผยโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ช่วงระยะที่ 1 กรุงเทพฯ – โคราซ คาดใช้ปี 71 พร้อมเร่งดำเนินการ ช่วง เวียงจันทน์-หนองคาย และช่วงระยะที่ 2 โคราซ-หนองคาย. <https://www.drt.go.th/public-relations/>.
- กรมการขนส่งทางราง. (2567). ทำไม้ไทย ขาดดุลการค้า “จีน” เพิ่มขึ้น 300,000 ล้านบาท ในปีที่แล้ว. <https://www.longtunman.com/56524>
- กรมศุลกากร. (2566). นโยบายการกำกับดูแลองค์กรที่ดี กรมศุลกากร ปีงบประมาณ 2566. https://www.customs.go.th/data_files/cfe2fa812c5550078064ec5ddd139019.pdf
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2023). *White paper* ไทย-มณฑลยูนนาน. <https://www.ditp.go.th/wp-content/uploads/2023/09/White-Paper-Yunnan-8.8.2023.pdf>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2567). เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน – ไทยระยะที่ 2 กำลังเร่งผลักดัน คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2572. <https://www.ditp.go.th/post/176950>
- กรุงเทพธุรกิจ. (2024). รถไฟ ‘ไทย-ลาว’ ผันเชื่อมอาเซียนที่มาพร้อมความเสี่ยงลมใต้ปีก ‘จีน’. <https://www.bangkokbiznews.com/world/1137126>

- โกลิ่ง พรอนันต์. (2563). การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น - เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.), 2-35
- จิตต์สิริ ทองน้อย. (2022). รถไฟจีน-ลาว กับโอกาสธุรกิจที่ไทยกำลังไล่คว้า และความท้าทายที่เกษตรกรเผชิญ. <https://www.bbc.com/thai/60248500>
- ชาติรส สัมมะวัฒนา. (2564). ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางรถไฟความเร็วสูงสายคุนหมิง – เวียงจันทน์. สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 1-3.
- ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ. (2022). เศรษฐศาสตร์การเมืองคืออะไร? วารสารสังคมศาสตร์และมานุษยวิทยาเชิงพุทธ, 7(6), 39-49.
- ไทยพาณิชย์. (2565). รถไฟฟ้าจีน-ลาว สร้าง สปป.ลาว จุดยุทธศาสตร์สำคัญเชื่อมอาเซียนกับจีน. <https://www.scb.co.th/th/personal-banking/stories/business-maker/lao-china-railway.html>
- ไทยโพสต์. (2567). “สุริยะ” ถกจีนเร่งผลักดันรถไฟความเร็วสูง “กรุงเทพ-หนองคาย” ลุ้นเปิดปี 73. <https://www.thaipost.net/economy-news/583650/>
- ธณัฐ เตชะเลิศ. (2025). ทำไมไทย ขาดดุลการค้า “จีน” เพิ่มขึ้น 300,000 ล้านบาท ในปีที่แล้ว. <https://www.longtunman.com/56524>
- ประชาชาติธุรกิจ. (2564). ไทยได้หรือเสีย? เปิดหูดรถไฟไฮสปีด สปป.ลาว-จีน. <https://www.prachachat.net/economy/news-706622>
- ประชาชาติธุรกิจ. (2566). คมนาคมเผยรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะแรกพร้อมใช้ปี 71. <https://www.prachachat.net/general/news-1459119>
- ประทีป ช่วยเกิด. (2564). การพัฒนายุทธศาสตร์สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาสังคมสำหรับภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาสังคม มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พงศกร อรรณพพร. (2567). พาณิชย์ พร้อมเปิดประตูการค้าไทย-จีน สร้างมิติสัมพันธ์อนาคต การค้าการลงทุนร่วมกัน. <https://www.moc.go.th/th/gallery/category/detail/id/5/cid/0/iid/689>
- พลกฤต กลั่นแก้วดำรง. (2565). ผลกระทบจากรถไฟความเร็วสูงของลาว มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา สาขาวิชาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม, 1-6.

พูนพงษ์ นัยนาภากรณ์. (2567). สทนค. ชวนถอดรหัสการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าไทย-จีน.

<https://tpso.go.th/news/2410-0000000002>

ภูมิธรรม เวชยชัย. (2567). “ภูมิธรรม” เปิดรายชื่อสินค้าส่งออกไทยขายดีใน 31 มณฑลจีน หนุนผู้ประกอบการไทยใช้ประโยชน์ สร้างโอกาสเจาะตลาดจีนเพิ่ม .ข่าวสารสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์. <https://tpso.go.th/news/2404-0000000019>

มติชนออนไลน์. (2565). เปิดแผนเชื่อมรถไฟจีน-ลาว-ไทย ยกกระต๊อบการค้า-ลงทุน 3 ประเทศ.

https://www.matichon.co.th/economy/news_3134949

มันทนิญ เจริญชาศรี. (2565). รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย(พิมพ์ครั้งที่ 1). ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย.

วงศ์พันธ์ อมรินทร์เทวา. (2023). สู่อีกฝั่งของทางรถไฟลาว-จีน: เยือน “คุนหมิง” ส่องอนาคตโอกาสบนปากประตูเชื่อมจีน-อาเซียน. <https://www.the101.world/visit-kunming/>

วีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล. (2565). การศึกษาการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบของรถไฟจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าของชายแดนประเทศไทย วารสารการบริหารจัดการและนวัตกรรม ท้องถิ่น 4(5), 84-89.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม. (2559). โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย. https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/ProjectOTP/2557/Project5/ReportExecutiveSumTH.pdf

สิทธิชัย หยุ่น. (2564). มองรถไฟสายจีน-ลาว-ไทย ในแง่ภูมิรัฐศาสตร์ <https://www.thaipost.net/columnist-people/39316/>

สิริ นุกุลกิจ. (2024). เสรีนิยมตายแล้ว เสรีนิยมใหม่กว่าจะเจริญ.

<https://www.the101.world/liberalism-is-dead-long-live-newer-liberalism/>

สุปรีย์ ศรีสำราญ, และสุคนธ์ทิพย์ ชัยสายัณห์. (2024). ส่องโอกาสธุรกิจเมื่อรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว เดินเครื่องเต็มที.

https://krungthai.com/Download/economyresources/EconomyResourcesSlideInfographic_488Slide_China_Laos.pdf

เสกสรร อนันท์ศิริเกียรติ. (2564). รถไฟความเร็วสูงกับอำนาจของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. วิเทศปริทัศน์. (8), 1-6.

- หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง, และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์. (2563). โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน: โอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. วารสารไทยศึกษา, 17(2), 73-75.
- อภิขญาณ จิ่งตระกูล, สิริธร จารุญญลักษณ์, และศุทธาภา นพวิญญวงศ์. (2564). เปิดหูดรถไฟจีน-ลาว: นัยต่อเศรษฐกิจไทย. (5), 1-3.
- อังคณา พักเพศ, และสำเนียง มณีฉาย. (2564). การพัฒนาเศรษฐกิจและการจัดการนโยบายเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน. วารสารการวิจัยการบริหารการพัฒนา 11(2), 414-415.
- อัทธิ พิศาลวานิช. (2565). อัทธิ ซีไทยเล็งใช้ประโยชน์รถไฟลาว-จีนดันส่งออก-เชื่อมหนองคายเป็นศูนย์กลางธุรกิจ. https://www.matichon.co.th/economy/news_3450485
- อิทธิชัย อรรถกระวีสุนทร. (2022). ทางรถไฟจีน-ลาว ต่อประตูบ้านไทย ธุรกิจส่งออกต้องระวัง <https://www.marketingoops.com/exclusive/insider-exclusive/china-laos-railway-export-business/>

ประวัติผู้เขียน

