

## การขนส่งสินค้าทางราง : โอกาสและทางเลือกใหม่ของการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีน

### ปัญญา สํารายพันธ์

#### สาขาวิชาการออกแบบระบบโลจิสติกส์ คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

#### บทคัดย่อ

รูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ผ่านมานิยมการขนส่งด้วย 3 รูปแบบคือ ทางน้ำ ทางอากาศ และทางถนน เป็นหลัก แต่เนื่องจากตามโครงการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ The China-Laos Railway ช่วงโบเต็น-นครเวียงจันทน์ ทำให้การขนส่งในรูปแบบทางราง หรือรถไฟเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำและปลอดภัยอีกทางเลือกหนึ่ง บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลสถานการณ์การเตรียมความพร้อมในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าตามเส้นทางโบเต็น-นครเวียงจันทน์ ด้วยการรวบรวมข้อมูลจากแผนงานภาครัฐ และสรุปรายงานการประชุมสถานการณ์ความพร้อมที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งทางรางจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีนในปัจจุบันต้องมีการเปลี่ยนโหมดการขนส่งที่สถานีนครเวียงจันทน์ โดยแผนการเชื่อมเส้นทางจากประเทศไทยไปประเทศลาว คือการเชื่อมต่อโครงการรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ การผ่อนผันพิธีการผ่านแดน และการจัดตั้งหน่วยงานให้บริการภาครัฐและเอกชน ซึ่งผลจากการเชื่อมโยงตามแผนงานดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมให้ประเทศไทย มีการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและขยายการลงทุนที่มาจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ ช่วยในการเพิ่มขีดความสามารถให้กับบริการขนส่งของไทยเพื่อสนับสนุนการเป็นเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

#### ที่มา และความสำคัญ

สำหรับประเทศไทยแล้ว ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่สาม มีเป้าหมาย ให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการและการลงทุนในภูมิภาค ประกอบด้วยสามยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่สามนี้ ได้ยึดกรอบทิศทางการพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง ตามนโยบายรัฐบาลที่สำคัญเพื่อเป็นแนวทางในการทำยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มุ่งไปสู่เป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการเชื่อมโยง การขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค และประเทศคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทยอย่างประเทศจีน ซึ่งจากการรายงานของ กรมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์ ได้รายงานไว้ในเดือน มกราคม-ธันวาคม 2564 ประเทศไทยมีการส่งออกไปยังประเทศจีนและฮ่องกง มูลค่า 1,537,002 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้า 2,218,591 ล้านบาท

โดยมูลค่านำเข้าและส่งออกรวมย้อนหลังจากปี 2560 เทียบกับปี 2564 มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.52 ถึงแม้ว่าในปี 2562 และ 2563 จะมีอัตราการนำเข้าส่งออกที่ลดลง สาเหตุเนื่องมาจากเกิดการระบาดของโควิด 19 แต่หากพิจารณาการฟื้นตัวของเศรษฐกิจหลังจากการระบาดของโควิด 19 คลี่คลายลง อัตราการนำเข้าส่งออกระหว่างไทย-จีน ย่อมมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน

ยิ่งไปกว่านั้น อัตราการเติบโตของการนำเข้า ส่งออกที่ผ่านมา จะเป็นการเพิ่มโอกาสสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจระบบการขนส่ง ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีรูปแบบการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนโดยตรงผ่านการขนส่ง 3 รูปแบบคือ การขนส่งสินค้าทางถนน การขนส่งสินค้าทางเรือ และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ถึงแม้ว่าการขนส่งระหว่างไทย-จีน จะยังขาดรูปแบบการขนส่งทางรถไฟ แต่ประเทศไทยยังสามารถอาศัยประโยชน์จากการขนส่งสินค้า จีน-ลาว เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

## โครงสร้างพื้นฐาน และองค์ประกอบการขนส่งสินค้าทางราง

การขนส่งระบบราง (Rail Transit System) หรือการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด และเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมากค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยประหยัด รวมทั้งให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการประหยัดพลังงานและช่วยลดปัญหาการจราจร สินค้าที่ใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟส่วนมากเป็นสินค้ามูลค่าต่ำและน้ำหนักมาก โดยรถสินค้าที่ใช้มีหลายประเภท เช่น รถตู้บรรทุกสินค้าทั่วไป (Box Car for General Commodities) รถไฟบรรทุกน้ำมัน และก๊าซ (Tanker for Liquid and Gas) เป็นต้น นอกจากนี้การขนส่งทางรถไฟยังสามารถใช้ขนส่ง สินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ได้ จึงเหมาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการขนส่งสินค้าในระยะทางไกลจะใช้รถไฟ และจะใช้การขนส่งสินค้าทางถนนในระยะทางที่สั้น หรือ ระหว่างจุดต้นทางสินค้ากับสถานีต้นทาง และระหว่างสถานีปลายทางกับจุดปลายทางสินค้า (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และจิวรรณ คล้ายสี ,2561; นิธิเดช คุณาทองสัมฤทธิ์ ,2556)

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มการเติบโตของความจำเป็นต้องใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (กอบกุล โมนา, 2559)

### 1. โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัดโดยส่วนใหญ่ เป็นทางรถไฟทางเดี่ยวระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตรหรือร้อยละ4และทางสาม ระยะทาง 107กิโลเมตรหรือร้อยละ3เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างน้อยทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก นอกจากนี้ยังมีทางลัดผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว

### 2. การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน

บริเวณด้านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทย

จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมระบบการเชื่อมต่อและการขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตัวอย่างเช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า(Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งภายในประเทศเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้า และการลงทุน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้น

นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยยังมีประเด็นท้าทายที่จะใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ให้มีความครอบคลุมในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่

- 1) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า
- 2) การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่งที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
- 3) การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ
- 4) การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ชัดเจน

### 3. แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

ตามแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

#### 3.1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

จะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

3.2 การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลัก และเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้าศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนนเพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

#### 4. การขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในสาขาการขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่) จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางสำคัญทั้งทาง 1 เมตร และทาง 1.435 เมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ของประเทศไทย รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนาสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1 ประเภทราง และระยะทางรถไฟในประเทศไทย

ราง	ระยะทาง (กิโลเมตร)		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8ปี)	รวม
ทางขนาดราง 1.00 เมตร	4,033	-	4,033
ทางเดี่ยว	3,569	1,190	4,351
ทางคู่	357	3,994	4,351
ทางสาม	107	-	107
ทางขนาด 1.435 เมตร	-	-	-
ทางคู่ *	-	1,567	1,567

หมายเหตุ: \*ระยะทางที่ชัดเจนจากผลการศึกษา

ที่มา: (กอบกุล โมทนา, 2559)

## 5. ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะลงทุนพัฒนาเพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยมีประสิทธิภาพนำไปสู่ความสุขที่ยั่งยืนของคนไทยในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) มีเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2570 ดังนี้

5.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศลดลงจากปัจจุบันไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 (ปัจจุบัน ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ประมาณร้อยละ 14.4)

5.2 สัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลง ร้อยละ 59 เป็นร้อยละ 40

5.3 ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น 60กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้นจาก60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

5.4 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ5

5.5 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19

5.6 ลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี

5.7 สัดส่วนการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30

5.8 ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญซึ่งเชื่อมต่อโครงข่ายกับทางหลวงอาเซียนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยต่อปีไม่น้อยกว่าร้อยละ 5

## 6.จำนวนย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY)

โดย สิริยาพร บุญฤทธิ์ และคณะ (2564) ใช้ทฤษฎีปัญหาการหาที่ตั้งและการจัดสรร (Location allocation problem: LAP) และใช้โปรแกรม ArcGIS 10.2 ในการแก้ปัญหาจำนวนย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) ที่เหมาะสม เพื่อเป็นแนวทางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด โดยพิจารณาถึงปัจจัย คือ

1. ระยะทางของลูกค้าจากจังหวัดต้นทางไปยังย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์
2. รัศมีระยะทางที่กำหนดในโปรแกรม ArcGIS
3. ต้นทางที่อยู่ภายในรัศมีครอบคลุมที่ถูกจัดสรรให้ย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์
4. ต้นทางที่ไม่อยู่ภายในรัศมีครอบคลุมที่ถูกจัดสรรให้ย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

จากงานวิจัย นันทพิพัฒน์ ธนาวริศวัฒนา และคณะ (2563) แสดงให้เห็นได้ว่าการเปลี่ยนการขนส่งจากถนนมาเป็นทางรางจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง ซึ่งจะช่วยให้ภาคธุรกิจมีความได้เปรียบในการแข่งขันมากขึ้น แต่ยังคงพบว่าระบบรางมีจุดอ่อนและข้อจำกัดในการขนส่งสินค้า คือ ความสามารถในการจัดส่งแบบ Door-to-door ที่ไม่ดี ขาดความยืดหยุ่น และมีต้นทุนอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องในการจัดส่งสินค้า

โดยผลจากการศึกษาได้เสนอปัจจัยที่เป็นเงื่อนไขในการจัดตั้งสถานีบริการเพื่อเปลี่ยนโหมดในการเชื่อมต่อสถานีรถไฟ ดังนี้ 1) จำนวนผู้ประกอบการ 2) จำนวนสถานีรถไฟ 3) ต้นทุนในการเปิดจุดบริการขนถ่ายสินค้า 4) ต้นทุนคงที่ในการขนส่งจากผู้ประกอบการกับจุดรับบริการ 5) ระยะทางในการขนส่งจากผู้ประกอบการไปยังจุดรับ ส่งสินค้า 6) ปริมาณความต้องการส่งสินค้าของผู้ประกอบการ และ 7) ความสามารถในการรับสินค้าของจุดรับ ส่งสินค้า

## 6. การให้บริการบรรทุกสินค้าด้วยรถไฟ

ศุภวรรณ นวลละออง และคณะ (2563) เสนอแนวทางการพัฒนาการให้บริการบรรทุกสินค้าด้วยรถไฟ ต้องครอบคลุมความต้องการทั้งของผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ดังนี้

### 1) ปัจจัยจากผู้รับบริการ

1.1) ประเภทสินค้า (ปริมาณ น้ำหนัก บรรจุภัณฑ์ สถานะสินค้า เน้นเสถียร แข็งแรง ง่าย ควบคุมอุณหภูมิ สารอันตราย สินค้าที่ต้องมีกฎหมายควบคุม)

1.2) ระยะเวลา (กำหนดการออกเดินทางถึงปลายทาง การขนส่งลำดับต่อไป เวลาที่ยอมรับได้)

1.3) ต้นทาง ปลายทาง (ระยะทาง สภาพภูมิประเทศ)

### 2) ปัจจัยจากผู้ให้บริการ (รฟท.)

2.1) โหลดการใช้ราง (เส้นทาง เวลา ระยะทางในช่วงเวลา สถานีสับหลัก)

2.2) ความพร้อมของหัวรถจักร (จำนวน ชีตความสามารถ พนักงานขับ)

2.3) ความพร้อมของแคร่ขนส่งสินค้า (จำนวน ประเภท แคร่สำรอง)

2.4) ความพร้อมของสถานีขนส่งสินค้า (พื้นที่พัก การเข้าถึง พื้นที่ขนถ่าย)

2.5) ความพร้อมของเครื่องมือขนถ่ายสินค้า (เครื่องมือ ผู้ปฏิบัติงาน)

2.6) อัตราค่าบริการขนส่งสินค้า (ราคาน้ำมัน ณ เวลานั้น)

2.7) ความรวดเร็วในการให้บริการ (การประสานงาน การเตรียมข้อมูล)

2.8) การติดตามขบวนรถสินค้า (ระบบติดตาม Tracking ระบบ Real Time)

2.9) เหตุการณ์ไม่คาดฝัน (แคร่บรรทุกสินค้าชำรุด รางชำรุด หัวรถจักรเสียระหว่างปฏิบัติงาน อุบัติเหตุบนรางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงทางภูมิอากาศ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ)

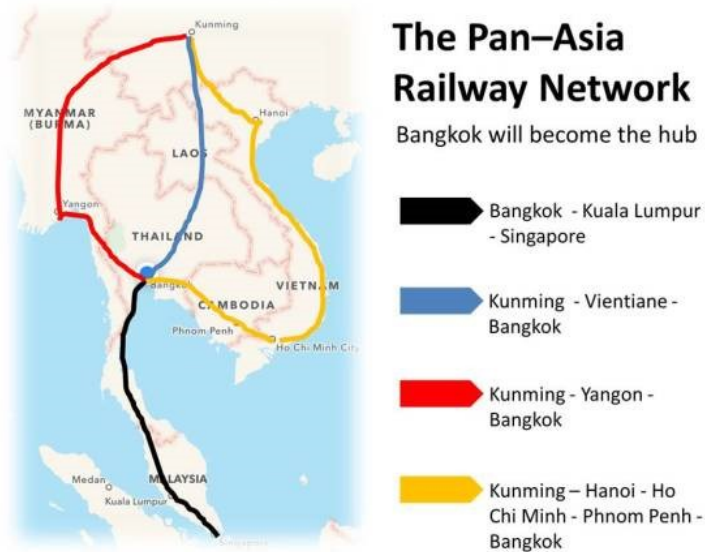
2.10) การจัดการข้อมูล (ระบบสารสนเทศ เทคโนโลยีการประมวลผล)

2.12) การซ่อมบำรุง (วาระการซ่อมบำรุง โรงซ่อม อะไหล่)

## เส้นทางรถไฟไทย-จีน

เส้นทางรถไฟจีน-ลาว เป็นโครงการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ The China-Laos Railway ช่วงโบเต็น-นครเวียงจันทน์ โดยเส้นทางรถไฟสายจีน-สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเชื่อมต่อสำคัญภายใต้แผนริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) โดยจีนมีความต้องการเชื่อมโยงกับ 70 ประเทศทั่วเอเชีย แอฟริกา และยุโรป ผ่านการ

ก่อสร้างถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ผนวกกับยุทธศาสตร์ของลาวที่ต้องการเปลี่ยนตนเองจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ให้กลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางบก ซึ่งเริ่มต้นก่อสร้างเดือนธันวาคม 2558 ใช้เวลาในการก่อสร้างนานกว่า 5 ปี เชื่อมต่อระหว่างกรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว กับนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน ประเทศจีน และใช้งานเป็นครั้งแรกในวันที่ 3 ธันวาคม 2564 ทั้งนี้ การเปิดให้บริการรถไฟสายจีน-ลาว จะส่งผลต่อการขนส่งสินค้า และการเดินทางของผู้โดยสารที่จะเดินทางมาด้วยรถไฟดังกล่าว ตลอดเส้นทางรถไฟในภาพรวม โดยจะมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมต่อ ดังนี้



ภาพที่ 1 โครงข่ายรถไฟของไทย เชื่อมต่อกับจีนและอาเซียน

ที่มา: เข้าถึงวันที่ 27 มกราคม 2565 จาก <https://mothership.sg/2019/07/thailand-bullet-train-singapore/>

จากภาพที่ 1 ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อและมีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญของเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ในการเชื่อมโยงระบบขนส่งด้วยรถไฟ โดยเมื่อปี 2560 มีการทำ MOU บันทึกความร่วมมือ 3 ประเทศระหว่าง ไทย-ลาว-จีน เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผ่านการขนส่งทั้งทางราง ทางถนน ทางอากาศและทางเรือ เพื่อสร้างโอกาสและการเติบโตของการส่งออก-นำเข้าของประเทศไทยต่อไปในอนาคตโดยมีอีสานเป็นระเบียงเศรษฐกิจใหม่ (Esan New Economic Corridor) ประเทศไทยจึงต้องมีการเตรียมพร้อมในการรับมือ ในการรองรับโอกาสสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ (1) การค้า ไทยจะมีทางเลือกในการขนส่งสินค้าไปลาวและจีนผ่านทางรถไฟเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอีคอมเมิร์ซ และสินค้าที่มีขนาดเล็ก ซึ่ง SMEs จะได้มีความได้เปรียบสูงมาก (2) การบริการและการท่องเที่ยว คาดว่านักท่องเที่ยวจีนและลาวจะมาเที่ยวไทยได้สะดวกขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการ 3 กลุ่มใหญ่ของไทย คือกลุ่มบริการสุขภาพ กลุ่มห้างสรรพสินค้า ร้านอาหารและโรงแรม และกลุ่มสถานศึกษา (3) การลงทุนในต่างประเทศ

ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs ที่ต้องทำธุรกิจแข่งกับจีนจำเป็นต้องเปลี่ยนกลยุทธ์เน้นจุดขายที่การพัฒนาและเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ

## ภาพรวมโลจิสติกส์ของไทยและการเตรียมพร้อมรองรับรถไฟจีน-ลาว

ข้อมูลจากการสัมมนาออนไลน์ หัวข้อ "Logistics & Supply Chain ไทย: Connect อย่างไร? รองรับรถไฟจีน-ลาว ในพุดที่ 26 มกราคม 2565 เวลา 09:00-12:00 น. จัดโดยหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย โดยนายอนุชา พิษยนันท์เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กล่าวถึงภาพรวมโลจิสติกส์ของไทยและการเตรียมพร้อมรองรับรถไฟจีน-ลาว ไว้ดังนี้

### 1. ความสัมพันธ์ของแผนระดับต่าง ๆ กับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายคมนาคมและการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และเกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน มีแผนระดับ 2 เป็นแผนแม่บททั้งสิ้น 23 ประเด็นแผนแม่บทซึ่งมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ต้องปฏิบัติตาม รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บท

แผนการปฏิรูปประเทศ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) ด้านเศรษฐกิจ หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุน และจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและบริการโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ เพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก

แผนแม่บทด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์พัฒนาระบบรางเป็นโครงข่ายขนส่งหลัก เชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นๆ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก การจัดการระบบโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ ยกระดับศักยภาพ LSP เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดรับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย(พ.ศ. 2566-2570) โดยมีเป้าหมายการพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทานของประเทศและเป็นประตูและทางเชื่อมของภูมิภาค

### 2. โครงการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ความร่วมมือ เป็นความร่วมมือภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาวที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ที่จะทำให้โครงข่ายการขนส่งของจีนเชื่อมโยงในภูมิภาคและยุโรป เป็นทางเลือกที่จะช่วยลดความเสี่ยงการขนส่งระหว่างประเทศในสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยมีข้อมูลโครงการเกี่ยวกับก่อสร้างทางรถไฟมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร ความเร็วปานกลาง 160 กม./ชม. ระยะทางรวม 422 กม. เชื่อมเส้นทางโบเต็น-เวียงจันทน์ โดยห่างจาก บริเวณท่านาแล้งที่เป็นจุดสิ้นสุดรถไฟเชื่อมโยงกับ จ.หนองคาย ประมาณ 16 กม.

### 3. ความพร้อมการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟจากไทยไปจีน

มติ ครม. รับทราบและเห็นชอบผลการประชุม กบส. ครั้งที่ 1/2564 วันที่ 13 กรกฎาคม 2564 พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติ กบส. และรายงานให้ สศช. เพื่อนำเสนอ กบส. ตามขั้นตอน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ดังนี้

1. เห็นชอบกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - สปป.ลาว และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกรอบแนวทางฯ และรับประเด็นความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบดำเนินการและรายงานให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณา

2. ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการตามกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมฯ ในระยะเร่งด่วน และเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อไป

3. ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) แนวทางการพัฒนาระยะปานกลางรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - สปป.ลาว พร้อมกรอบวงเงินงบประมาณให้มีความชัดเจน เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณา

4. ให้จังหวัดหนองคายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งเจรจากับ สปป.ลาว เพื่อผ่อนผันการเปิดจุดผ่านแดน สำหรับการนำเข้า - ส่งออก และการเดินทางสัญจร เพื่อลดความแออัดบริเวณสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1

#### **4. การสร้างโอกาส และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อประเทศไทย**

การเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและการขยายการลงทุนที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่และคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน คาดว่าผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยเพิ่มขึ้น จะทำให้การนำเข้า-ส่งออก ทั้ง 3 ประเทศขยายตัวมากขึ้น ช่วยสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงภายในและต่างประเทศกับชุมชนและท้องถิ่น จึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมอำนวยความสะดวกในการให้บริการนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากจีนที่จะเพิ่มมากขึ้น

การเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ให้บริการขนส่งของไทยเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

1. ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือให้เกิดเครือข่ายและร่วมดำเนินธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการประเทศเพื่อนบ้าน

2. การบริหารศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก ควรพิจารณาให้ผู้บริการโลจิสติกส์ไทยเป็นผู้ให้บริการภายใต้รูปแบบการลงทุนโครงการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)

#### **5. ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส.**

1. การบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรมทางหลวง (ทล.)หารือร่วมกับหน่วยงานของ สปป.ลาว

1.1 เพิ่มความยาวขบวนรถจาก 12 แคร่ เป็น 25 แคร่

1.2 เพิ่มความถี่การเดินทางไปกลับจาก 4 เที่ยว เป็น 7 เที่ยว

1.3 รฟท. อยู่ระหว่างขอรับการจัดสรรงบประมาณจัดหาแคร่สินค้าเพิ่มเติม 956 คัน เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรางในภาพรวม

2. การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่

2.1 การเจรจา 3 ฝ่าย (ไทย-ลาว-จีน) เพื่อดำเนินการโครงการก่อสร้างสะพานสำหรับเดินรถไฟแห่งใหม่ บริเวณข้ามสะพานเดิมเพื่อแก้ไขปัญหาการปิดการจราจรกรณีเดินรถไฟ และเชื่อมระบบรางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

2.2 ในเบื้องต้นได้เห็นชอบร่วมกันกำหนดตำแหน่งของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่รองรับทางรถไฟทั้งขนาดมาตรฐาน (1.435 ม.) และขนาดทาง 1 ม. บริเวณทิศใต้ของสะพานฯ ปัจจุบัน โดยห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 ม. และโครงสร้างสะพานจะเป็นสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge)



2.3 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเร่งรัดเจรจาหรือและผลักดันให้มีการประชุมร่วมกันสามฝ่าย เพื่อหารือแนวทางการก่อสร้างและการเดินรถร่วมกัน พร้อมพิจารณาข้อสรุปที่ชัดเจน ในประเด็น ดังนี้ 1) แนวเส้นทางของสะพานข้ามแม่น้ำโขง รูปแบบ และจำนวนทางวิ่ง 2) ตำแหน่งของ Port Station และ Transshipment Stations และ 3) การลงทุนโครงการการบริหารจัดการการเดินรถ

### 3.การพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้อง

3.1 ปรับปรุงเป็นจุดพักคอยรถบรรทุกชั่วคราวรองรับปริมาณสินค้าขาออกที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว ในบริเวณพื้นที่ของ ทล. ประมาณ 80 ไร่

- ระยะแรก ทล. จะดำเนินการปรับพื้นที่ส่วนที่สามารถใช้งานได้ทันทีขนาด 3 ไร่ 3 งาน เป็นจุดพักคอยรถบรรทุกชั่วคราว สามารถรองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 18 คัน

- ระยะต่อไป ทล. อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดรูปแบบ (Detail Design) และจะเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2566 เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้องเป็นจุดจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถรองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 190 คัน

### 4.การจัดเตรียมความพร้อมในด้านกระบวนการและพิธีการศุลกากรหนองคาย

4.1 เตรียมพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนฝั่งขาเข้า เนื้อที่ประมาณ 9,000 ตร.ม. รองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 50 คัน สำหรับรองรับสินค้าขาเข้าเพื่อรอปฏิบัติพิธีการศุลกากร ในกรณีที่มีปริมาณสินค้าเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

4.2 จัดซื้อระบบตรวจสอบตู้สินค้าด้วยรถเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile X-ray System) จำนวน 1 คัน คาดว่าจะส่งมอบได้ภายใน 1 ปี โดยจะได้ประสาน รพท. จัดเตรียมและปรับปรุงพื้นที่รองรับการดำเนินงานดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.3 ปรับปรุงเพิ่มเติมกฎหมาย ระเบียบ และอนุมติกรมสำหรับรองรับการปฏิบัติพิธีการทางรถไฟทุกรูปแบบและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

4.4 วางแผนการเดินรถและแผนบริหารจัดการพื้นที่ภายในด้านศุลกากร รวมทั้งจัดแยกพื้นที่ตรวจปล่อยรถสินค้าและรถขนส่งน้ำมันให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

### 5.การพัฒนาสถานีรถไฟหนองคาย

รพท. จะปรับพื้นที่ 133,551.340 ตร.ม. (งบประมาณของ รพท.) โดยแบ่งเป็น 5 แปลง

- แปลงที่ 1 – 4 มีพื้นที่รวม 131,872 ตร.ม.ให้ผู้ประกอบการเข้าใช้ประโยชน์เพื่อตั้งโรงพักสินค้าของผู้รับสัมปทานสำหรับจัดเก็บตรวจปล่อยในเขตพิธีการศุลกากร และกำหนดให้มีอายุสัญญาเช่ามีกำหนดอย่างน้อย 3 ปี โดยเมื่อวันที่ 14 ต.ค. 2564 รพท. ได้ออกประกาศเชิญชวนเอกชนผู้สนใจเสนอราคาเช่าแล้ว

- แปลงที่ 5 สงวนไว้สำหรับผู้ประกอบการรายย่อยที่อาจมีความต้องการใช้พื้นที่ในอนาคตหรือเปิดพื้นที่ให้เปลี่ยนถ่ายยานพาหนะข้ามแดน โดยการแบ่งพื้นที่ดังกล่าว รพท. คาดว่าจะเพียงพอต่อการติดตั้งระบบตรวจสอบสินค้าด้วยเอกซเรย์เคลื่อนที่ได้

### 6.การพัฒนาพื้นที่ย่านนาทา

6.1 รพท. จะพัฒนาเป็น Transshipment Yard และ Container Yard โดยพิจารณาดำเนินการแยกจากโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และเนื่องจากมีข้อจำกัดของเส้นทางเดินรถเข้า - ออกพื้นที่นาทา จึงต้องปรับปรุงเส้นทางและอาจจำเป็นต้องขยายพื้นที่เพิ่มเติมซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมากและระยะเวลานาน ดังนั้น การพัฒนาเพื่อเตรียมความพร้อมการให้บริการจากการเปิด

ใช้รถไฟจีน-ลาว ในพื้นที่ที่นาทาจึงจำเป็นต้องพิจารณาความเหมาะสมของการลงทุนไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนและมีประสิทธิภาพ

6.2 ในระยะยาว รถไฟ จะพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่มาจากจีน-ลาว ปัจจุบัน รถไฟอยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ซึ่งคาดว่าจะคัดเลือกเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนแล้วเสร็จภายใน 2 ปี ประสิทธิภาพ

#### 7. การผ่อนผันจุดผ่านแดน

จังหวัดหนองคาย ได้ผ่อนผันการใช้ช่องทางเข้ามาในราชอาณาจักรเฉพาะการขนส่งสินค้า ณ จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 และช่องทางจุดผ่านแดนถาวรสถานีรถไฟหนองคาย สำหรับจุดผ่านแดนถาวรท่าเรือหนองคายและจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ รัฐบาล สปป.ลาว ยังไม่อนุญาตให้เปิดด่านท้องถิ่น และด่านประเพณีอื่น ๆ ทั้งนี้ ในระยะต่อไป จ.หนองคาย จะประสานหารือกับ สปป.ลาว เกี่ยวกับความจำเป็นในการเปิดด่านพรมแดนช่องทางอื่น ๆ ตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

#### 8. การขยายพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการเข้าเมือง

ตรวจคนเข้าเมือง จ.หนองคาย ได้เสนอขอปรับปรุงและก่อสร้างอาคารพิธีการเข้าเมืองบริเวณสะพานมิตรภาพฯ ซึ่งได้จัดทำแผนงาน/โครงการ แบบรูปรายการ และแบบฟอร์มประมาณราคาเรียบร้อยแล้ว สำหรับการจัดหาผู้ตรวจหนังสือเดินทางและพิธีการเข้าเมืองบริเวณสถานีรถไฟหนองคายอยู่ระหว่างปรับปรุงรายละเอียดและหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมในประเด็นพื้นที่การจัดวางตู้ตรวจฯ เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกในด้านพิธีการเข้าเมือง และจะได้เร่งดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณจากแหล่งเงินที่เหมาะสมต่อไป

#### 9. การจัดให้มีพื้นที่ขายสินค้าเกษตรของประเทศไทยในจังหวัดหนองคาย

กรมส่งเสริมการเกษตร อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าเกษตรให้เพิ่มมากขึ้น สามารถยกระดับเกษตรกรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และช่วยขับเคลื่อนการบริหารจัดการให้เกษตรกรกระจายผลผลิตคุณภาพ รวมถึงช่วยให้เกษตรกรสามารถขยายฐานกลุ่มลูกค้าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ กทท. ไทยและต่างชาติ

#### 10. การจัดตั้งศูนย์ Business Center

กระทรวงพาณิชย์ เห็นควรสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ Business Center ทั้งแบบชั่วคราวและถาวร อาทิ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการออกใบอนุญาตส่งออก นำเข้าที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเข้าไปใช้งาน และให้บริการภายในศูนย์ดังกล่าว รวมถึงประสานการเจรจาธุรกิจแบบ Online Business Matching ทั้งนี้ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคายมีการหารือแนวทางการจัดตั้ง Business Center กับภาครัฐและเอกชนจังหวัดหนองคายอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงติดปัญหาด้านงบประมาณจังหวัด การมอบหมายหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการผลักดัน และการจัดสรรพื้นที่ (เป็นการประสานภายในไม่มีระบุในหนังสือตอบกลับ)

#### 11. การจัดตั้งสถานกงสุลของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ จ.หนองคาย

ปัจจุบันมีสถานกงสุลใหญ่ประจำจังหวัดขอนแก่น ซึ่งครอบคลุม จ.หนองคาย และ 20 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยในการจัดตั้งสถานกงสุลเพิ่มเติม หากรัฐบาลจีนพิจารณาเห็นว่ามีมีความจำเป็นและเหมาะสม สามารถแจ้งความประสงค์ผ่านช่องทางการทูตได้ตามอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยความสัมพันธ์ทางกงสุล ค.ศ. 1963 (ข้อ 4 วรรค 1) เพื่อให้ กต. พิจารณาความเหมาะสมในทุกมิตี

#### 12. การจัดตั้งสำนักงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดหนองคาย

ในพื้นที่ จ.หนองคาย มีศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารท่องเที่ยว ภายใต้การบริหารจัดการของ ททท. อุตรธานี สำหรับการจัดตั้งสำนักงาน ททท. สาขา เพิ่มเติม ททท. ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณา คัดเลือกพื้นที่ โดยพิจารณาปัจจัยอุปสงค์-อุปทานทางการท่องเที่ยว ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความยั่งยืน โดยในปี 2563 จ. หนองคายได้คะแนนเป็นลำดับที่ 2 ของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ททท. จึงอยู่ระหว่างขอรับการจัดสรรงบประมาณและอัตรากำลังเพื่อจัดตั้งสำนักงานสาขาตามผลการประเมิน ดังกล่าว

## การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

ข้อมูลพื้นฐาน ขนาดรางราง 1.435 เมตร ระยะทางรวมทั้งหมด 608 กิโลเมตร มีทั้งหมด 11 สถานี เป็นสถานีรูปแบบอาคารผู้โดยสาร 10 สถานี และสถานียกระดับ 1 สถานี แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ประกอบด้วย 6 สถานี ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ดอนเมือง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ปากช่อง นครราชสีมา มีกำหนดเปิดให้บริการในปี พ.ศ.2569

ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย จุดเริ่มต้นที่หลังสถานีนครราชสีมา จุดสิ้นสุดที่ริมแม่น้ำโขง ฝั่งไทย ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น อุตรธานี หนองคาย มีกำหนดเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 257



ภาพที่ 2 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

ที่มา : ออนไลน์

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=315148760655164&set=a.228171832686191> . วันที่เข้าถึง 8 กุมภาพันธ์ 2565

ซึ่งในการสัมมนาออนไลน์ หัวข้อ "Logistics & Supply Chain ไทย: Connect อย่างไร? รองรับการไฟ  
จีน-ลาว ในพุธที่ 26 มกราคม 2565 เวลา 09:00-12:00 น. จัดโดยหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่ง  
ประเทศไทย จุฬา สุขมานพ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ได้กล่าวถึงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไทย  
เชื่อมต่ออย่างไรในการรองรับรถไฟจีน – ลาว สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2 ผลลัพธ์จากการพัฒนาเส้นทางรถไฟจีน-ลาว

ภาคการขนส่ง	ภาคการค้าของไทย
บริการขนส่งทางรถไฟจีน-ลาว (คนโดยสารและ สินค้า)	New Distribution Channel • Competition between modes of transport • Competition between routes of transport • Competition between operators of transport
การเพิ่ม Accessibility ระหว่างมณฑลยูนนานกับ ของเมืองต่างๆ ซึ่งที่เป็นที่ตั้งสถานีรถไฟใน สปป.ลาว	โอกาสของผู้ส่งออกไทยในการทำการค้ากับจีนตอน ใต้
การเพิ่ม Mobility ระหว่างเวียงจันทน์กับเมืองรอง ของลาว เช่น เวียง หลวงพระบาง อุดมไซ หลวง น้ำทา	การแข่งขันด้านราคาในตลาดของไทยจากสินค้าจีน โดยเฉพาะสินค้าเกษตร
การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนภายใน สปป. ลาวเพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟต่าง ๆ	
แรงกระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงกับโครงข่ายของไทย	

ผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟจีน-ลาว

1. การลงทุนเพื่อใช้พื้นที่ของลาวเป็นฐานการผลิต
2. การปรับเปลี่ยนสภาพการใช้พื้นที่ (Land Use) ใน สปป.ลาว เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ตาม  
ประเภทของการลงทุนในแต่ละพื้นที่
3. การย้ายถิ่นฐานหรือตั้งถิ่นฐานในเมืองรอง
4. การขยายตัวทางเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่ และระดับประเทศของ สปป.ลาว
5. การเปลี่ยนแปลงโซ่อุปทานเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่
6. อุปสงค์ใหม่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับสินค้าและบริการระหว่างเมืองรองของลาวกับเมือง  
รองทางภาคเหนือของไทยที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เหมาะสมและมีบริการการขนส่งที่สะดวก เช่น  
การค้า การท่องเที่ยว ระหว่างกัน
7. New cross border transport demand
8. ฐานการผลิตของไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีทางเลือกในการกระจายสินค้ามากขึ้น ซึ่งอาจ  
ทำให้เกิดการลงทุนเพิ่มเติมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การเตรียมการเพื่อสร้าง/ใช้ประโยชน์จากโอกาสที่จะเกิดขึ้น

1. โครงการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศจีน-ลาว-ไทย

1.1 จัดการ Missing Links ระหว่างสถานีรถไฟหนองคายกับโครงข่ายรถไฟของไทย

1.2 ประตุนองคาย : การเจรจาจัดทำความตกลงการเดินทางรถไฟระหว่างประเทศไทย-ลาว และไทย-ลาว-จีน, การอำนวยความสะดวกในพิธีการ CIQ สำหรับคนโดยสารและสินค้า

1.3 การเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ ให้มีผู้ขนส่งทางรถไฟเอกชนที่จะสามารถให้บริการขนส่งไทย-ลาว และภายในประเทศไทยได้ เพื่อจำกัดและรับมือกับการแข่งขันของผู้ประกอบการจีน

2. การเชื่อมโยงสถานีรถไฟในลาวกับโครงข่าย ASEAN Highways Network และ GMS Corridor ในประเทศไทย

2.1 AH 12, New North South Economic Corridor (Boten–Oudomxay–Luang Prabang–Vang Vieng–Vientiane–Nong Khai–Udon Thani–Nakhon Ratchasima–Laem Chabang) ผ่านด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย

2.2 AH 3, R3 (North South Economic Corridor : Kunming–Bangkok) ผ่านด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย

2.3 AH 13 ผ่านด่านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน

3. ผลักดันให้ระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการเจรจาทวิภาคีกับ สปป.ลาว และเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยสามารถให้บริการไปยังสถานีรถไฟเวียงจันทน์ และตามเส้นทางข้างต้นได้

## อ้างอิง

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2561). แนวทางการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนด้วยโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสินค้าทางราง กรณีศึกษา: จังหวัดปทุมธานี. วารสารการบริหารท้องถิ่น, 11(4). 80-101.

นิธิเดช คูหาทองสัมฤทธิ์. (2556). การสร้างเกณฑ์มาตรฐานการประเมินศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟ. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

กอบกุล โมทนา. (2559). ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565. วารสารรัฐภูมิกรักษ์. 58(4). 91-104.

สิริยาพร บุญฤทธิ์ เสกสรร สุธรรมานนท์ วนัฐมพงษ์ คงแก้ว นิกร ศิริวงศ์ไพศาล ศิวศิษย์ วิทยศิลป์ พัลภัก เพ็ญจำรัช อารีย์ ธีรภาพเสรี และสิริรัตน์ พิงชมพู่. (2564). การวิเคราะห์การจัดการย่านเทกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งทางราง กรณีศึกษา ยางพาราของภาคใต้. วารสารข่ายงานวิศวกรรมอุตสาหกรรมไทย. 7(2). 21-28.

นันท์พิพัฒน์ ธนาวริศวัฒนา อาทิตย์ อภิโชติธนกุล และศิริวดี อรัญนารถ. (2563). การขนส่งสินค้าภายในเมืองโดยการขนส่งทางถนนร่วมกับระบบรถไฟฟ้าวางเบา. วารสารวิจัย มทร.กรุงเทพ. 14(2). 50-66.

ศุภวรรณ์ นวลละออง อรกมล วังอภิสิทธิ์ และวิศิษฐ์ ลิ้มพัฒนศิริ. (2563). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การให้บริการแร่รถไฟบรรทุกสินค้ากรณีศึกษา เส้นทาง การขนส่งรถไฟสายใต้. วิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต. 10(1). 1-23.

สัมมนาออนไลน์ หัวข้อ "Logistics & Supply Chain ไทย: Connect อย่างไร? รองรับรถไฟจีน-ลาว ในพุดที่ 26 มกราคม 2565 เวลา 09:00-12:00 น. จัดโดยหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย. มูลค่าการนำเข้า ส่งออกระหว่างประเทศไทย-ประเทศจีน ช่วงมกราคม-ธันวาคม 2564. กรมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์. ออนไลน์ <https://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>. วันที่เข้าถึง 8 กุมภาพันธ์ 2565”