

## ผลกระทบจากรถไฟความเร็วสูงจากลาว

พลกฤต กลั่นแก้วดำรง

<sup>1\*</sup> สาขาวิชาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

1061 ซอยอิสรภาพ15 ถนนอิสรภาพ แขวงหิรัญรูจี เขตธนบุรี กรุงเทพฯ 10600

โทร 092-512-6556 อีเมล : [pornpruit@gmail.com](mailto:pornpruit@gmail.com)

รถไฟความเร็วสูงเชื่อมจีนกับลาวเปิดตัวอย่างเป็นทางการไปแล้วเมื่อวันที่ 2 ธันวาคมที่ผ่านมา การเชื่อมโยงทางรางดังกล่าวถือเป็นมิติใหม่ของการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอาเซียนกับจีนที่น่าจับตามอง ค่าที่การขนส่งผ่านระบบรางเป็นการขนส่งที่มีราคาที่ย่อมเยาที่สุด ทางรถไฟเส้นนี้จึงได้รับความสนใจอย่างมากจากหลายภาคส่วนในไทย แม้ว่าการเชื่อมโยงระบบรางดังกล่าวจะยังไม่มาถึงไทยในขณะนี้ แต่หลายฝ่ายในไทยก็เชื่อว่าเส้นทางรถไฟดังกล่าวจะเข้ามาเปลี่ยนแปลงการขนส่งและการเดินทางไม่มากก็น้อย รถไฟสายนี้สามารถขนได้ทั้งคนและสินค้า อีกทั้งยังมีความปลอดภัยและมีมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยให้ส่งเสริมการค้าในจีนตอนใต้และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การมาถึงของรถไฟเส้นนี้จะเป็นการช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังโควิด-19 นอกจากนี้ไทยมีโอกาที่จะค้าขายกับจีนซึ่งเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากสหรัฐอเมริกา และเป็นประเทศที่ประชากรมีกำลังในการซื้อสูงได้ในหลายด้าน ทั้งการขายสินค้าสำหรับเด็กอ่อน ขายพืชผลทางการเกษตร หรือจะขายสินค้าสุขภาพก็ย่อมสามารถทำได้ และไทยยังเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางที่ชาวจีนนิยมไปด้วย เมื่อมองในมุมด้านการเมืองระหว่างประเทศ จีนมีข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ครอบคลุมความร่วมมือด้านต่างๆ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้จีนสามารถเชื่อมโยงกับยุโรปและเอเชียกลางได้ ฉะนั้นรถไฟจีนลาวที่จะเชื่อมต่อกับไทยได้ในอนาคตจะทำให้ไทยสามารถเชื่อมต่อกับระบบรางและระบบถนนของจีนได้ต่อไป



มุมมองจากภาครัฐและเอกชนไทยเกี่ยวกับโอกาสและความท้าทายจากเส้นทางรถไฟจีน-สปป.ลาว การเกิดขึ้นของรถไฟจีน-สปป.ลาว จะเปลี่ยนภาพการคมนาคม นำเข้า-ส่งออกระหว่างจีนกับอาเซียนหรือไม่อย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องตลาดการค้าออนไลน์ข้ามพรมแดนของจีน ในอดีตไม่มีระบบขนส่งทางรางที่ดีและต่อเนื่อง เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเช่นทุกวันนี้ และในอนาคตเมื่อรถไฟรางคู่สายต่างๆเสร็จและเชื่อมต่อกันแล้วจะทำให้การส่งสินค้าไปจีนทางรางสะดวกมากขึ้น ฉะนั้นรถไฟจีน-สปป.ลาวจะเป็นการพลิกโฉมการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ เพราะรางชนิดนี้สามารถขนได้ทั้งคนและสินค้า ทำความเร็วได้ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เดินทางตรงเวลา เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพราะใช้พลังงานไฟฟ้า และเป็นการขนส่งที่พบคนน้อย เหมาะสำหรับยุคโควิด-19 รถไฟเส้นทางนี้ให้ประโยชน์กับทางไทยด้วย เพราะเราสามารถส่งสินค้าไปขายจีนได้ สำหรับโอกาสในการค้าของไทยกับพื้นที่มณฑลยูนนาน ส่วนใหญ่เป็นผลไม้ เช่น ทุเรียน มังคุด และสินค้าอีคอมเมิร์ซด้วย ฉะนั้นการมีรถไฟสายนี้จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีตัวเลือกในการขนส่งสินค้าไปจีนมากขึ้น

การเชื่อมต่อระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยรถไฟ จะเปลี่ยนโฉมการคมนาคม และการขนส่งระหว่างประเทศไปอย่างไร และนี่เป็นโอกาสและความท้าทายของผู้ประกอบการไทยอย่างไรบ้าง รถไฟสายนี้เป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยอย่างแท้จริง เพราะเป็นทางเลือกใหม่ซึ่งจะส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุนในประเทศที่อยู่ในเส้นทางนี้ ส่วนสินค้าเกษตรที่ไทยส่งไปขายเป็นหลักก็เหมาะที่จะขนส่งด้วยรถไฟ เพราะใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นและไม่แพงเท่าการขนส่งทางอากาศ



ที่ตลาดไท ตลาดค้าส่งผัก-ผลไม้แหล่งใหญ่ในภาคกลาง ปีปีซีไทยได้พบกับแผงนำเข้าผักจากจีนมากมาย ใน ส่วนของแผงผักต่างประเทศ เจ้าของแผงขายผักจากจีนรายหนึ่งกล่าวว่า เธอไม่ได้เป็นผู้นำเข้าผักจากจีนเอง แต่สั่ง จากผู้นำเข้าอีกทีหนึ่ง ซึ่งบางที่เป็นบริษัทนำเข้าของคนจีนที่ประกอบการในไทยก็มี เธอคาดว่าผู้นำเข้าผักจีนเป็นคน จีนราว 80% ที่เหลือเป็นคนไทย เจ้าของแผงผักแห่งนี้กล่าวว่า เธอยังไม่เห็นวาร์ตไฟจีน-ลาวจะทำให้ผักทะลักเข้า มายังตลาดตามรายงานข่าวที่ออกไปในช่วงเดือนธันวาคม ถึงผักที่ขนส่งมาทางบกจะใช้เวลา 4-5 วันในการขนส่ง แต่ต้นทุนต่ำกว่ารถไฟ "ต้องมีการเตรียมสินค้า แพ้กสินค้า เตรียมเอกสารเพื่อขนผักทางรถไฟมากมาย ไม่ได้ใช้เวลา เพียง 10 ชั่วโมงหรอก" เจ้าของแผงกล่าว และเสริมว่า ลูกค้าชอบผักจีนมากกว่า เพราะความสด เกษตรกรของจีน รัฐบาลสนับสนุน ธนาคารจีนก็สนับสนุนเกษตรกรส่งออกด้านเงินทุน "ช่วงหน้าหนาวผักจีนแพง แต่ระหว่างเดือน ธันวาคมถึงกุมภาพันธ์ ผักไทยถูก บางที่เราต้องปลุกสวนกระแสบ้าง (จะได้แข่งขันได้) เพราะผักกาดขาวมักล้นตลาด อยู่เสมอ"

**ประหยัด เจริญ** เจ้าของแผงผักสด "สันกำแพง" ในตลาดไท กล่าวกับปีปีซีไทยว่า ช่วง ธ.ค. ที่ผ่านมา ผักที่ร้านของ เขาเหลือเยอะ ตอนแรกคิดว่าเป็นเพราะรถไฟจีน-ลาวเช่นกัน แต่ตอนนี้เขาคิดว่าจำนวนผักไม่ได้ทะลักมาก แต่ ผู้บริโภคมีกำลังซื้อน้อยลง ด้านหญิงไทยผู้นำเข้าผักจากมณฑลยูนนานรายหนึ่งกล่าวว่า เธอนำเข้าผักจากจีนมาขาย ต่อให้กับแผงในตลาดไทและสี่มุมเมืองเนื่องจากระบบการเกษตรของจีนดีกว่าและเหมาะกับการสั่งปริมาณมาก ๆ

"ความจริงผักไทยก็สู้ได้ ในเรื่องคุณภาพ ความสด แต่จำนวนไม่สามารถป้อนให้ผู้ค้าได้อย่างสม่ำเสมอเพียงพอ และรัฐไม่ได้สนับสนุนเกษตรกรมากพอเพื่อสู้ผักนำเข้าได้ และเกษตรกรไทยไม่ได้คุมราคาสินค้าเอง แต่พ่อค้าคนกลางซื้อตามราคาตลาด ถ้าราคาตกก็ต้องตัดผักทิ้งตามข่าว แต่จีนระบบดีและรัฐมีทุนให้เกษตรกร เขาจึงมีความสามารถผลิตในระดับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้"





แม้ว่าที่ผ่านมา รัฐบาลไทยได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อกำหนดนโยบายการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อขับเคลื่อนความเชื่อมโยง ให้ไทยเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของอาเซียน และส่งเสริมการค้าระหว่างสามประเทศดังกล่าว แต่ภาคเอกชนยังติดัง ภาครัฐริเริ่มต้นเข้าไป ทั้งที่รถไฟจีน-ลาวได้ใช้เวลาสร้างกว่าห้าปีมาแล้ว ที่ประชุมคณะกรรมการบูรณาการการ เชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ครั้งที่ 1/2565 เมื่อ 13 ม.ค. ที่ผ่านมา รับทราบผลการประชุม 3 ฝ่าย ระหว่างไทย ลาว และจีน เมื่อ 19 พ.ย. 2564 เห็นชอบการลงทุนร่วมกันในสะพานแห่งใหม่ระหว่างไทยและลาวใน อาณาเขตของตนเอง รวมถึงการจัดตั้งคณะทำงานพิจารณาร่วมกันต่อไป ตามแผน โครงการสะพานมิตรภาพข้าม แม่น้ำโขง เชื่อมหนองคาย-เวียงจันทน์ แห่งที่ 2 ห่างจากสะพานเดิม 30 เมตร มีทั้งทางรถไฟขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร และทางขนาด 1 เมตร โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเร่งรัดการออกแบบรายละเอียดของสะพาน มิตรภาพแห่งใหม่ต่อไป

**วราวุธ มีสายญาติ** นายกสมาคมนักธุรกิจไทยใน สปป.ลาว กล่าวว่า ไทยมองว่าตัวเองเป็นโลจิสติกส์ฮับแต่ใน ขณะนี้ลาวได้กลายเป็นฮับเนื่องจากสินค้าจากไทยต้องไปขนถ่ายที่ Vientiane Logistics Park ซึ่งเป็นโครงการที่ รัฐบาลลาวให้สัมปทานเอกชนดำเนินการ เขากล่าวว่าสินค้าจำนวนมากจากไทยและลาว ที่รอส่งออกไปยังจีน ขณะนี้ต้องนำพักที่ "ท่าบก" หรือศูนย์กระจายสินค้าในกรุงเวียงจันทน์เพื่อรอการขนถ่ายขึ้นรถไฟไป "เราต้องพึ่งประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งออกสินค้าไปสู่จีนทางรถไฟจีน-ลาวซึ่งในตอนนี้นี้รถไฟจีน-ลาวเปิดมาเดือนกว่า แล้วเห็นการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพสูง ดังนั้นจึงเห็นว่าควรต้องเร่งสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงคู่ขนานสำหรับราง รถไฟเพื่อให้เชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาว ซึ่งจะทำให้ลดต้นทุนในการขนส่งตลอดจนเพิ่มมูลค่าการส่งออกทางราง ให้กับประเทศไทยด้วย"

## โอกาส

1. ขนส่งสินค้าได้เร็วขึ้น และค่าใช้จ่ายลดลง
  - ไทยมีโอกาสเจาะตลาดจีนตอนในและตะวันตกมากขึ้น
  - สินค้าเกษตรของไทย โดยเฉพาะจากทางภาคอีสานเข้าสู่ตลาดจีนด้วยต้นทุนที่ต่ำลง
2. การนำเข้าสินค้าวัตถุดิบสำเร็จรูป ที่นำมาใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องสำหรับการผลิตสินค้าบางประเภท มีต้นทุนต่ำลง
  - นักท่องเที่ยวจีนมาเที่ยวไทยสะดวกขึ้น มีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการ 3 ส่วน ได้แก่ กลุ่มบริการสุขภาพ กลุ่มห้างสรรพสินค้า และกลุ่มสถานศึกษาและโรงเรียนสอนภาษา
3. ธุรกิจไทยสามารถขยายธุรกิจในลาว เพื่อส่งออกไปยังจีนและประเทศอื่น โดยใช้สิทธิพิเศษทางภาษีของลาว

## ผลกระทบ

1. สินค้าจีนเข้ามาแข่งขันในไทย และสปป.ลาว มากขึ้น

- จีนจะขยายการลงทุนโดยใช้ สปป.ลาว เป็นฐานการผลิต รวมถึงกระจายสินค้าไปยังอาเซียนได้สะดวกขึ้น อาจพบปัญหาการแข่งขันด้านราคาสินค้า เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ของจีนต่ำลง
- สินค้าบางประเภทของจีน โดยเฉพาะผักและผลไม้ต่างๆ จากจีนมีช่องทางเข้ามาในตลาดไทยมากขึ้น ทำให้จีนอาจจะเข้ามาเป็นคู่แข่งแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดของไทย โดยอาศัยข้อได้เปรียบด้านต้นทุนที่ต่ำกว่า

เรื่องนี้เป็นที่สนใจอีกครั้ง ภายหลังจากที่มีการเปิดให้บริการอย่างจริงจังครั้งแรก เพราะทันทีที่ขบวนรถไฟได้เริ่มเบิกฤกษ์ เราก็เริ่มเห็นถึงผลกระทบที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยที่ละน้อย ภายหลังจากมีการขนส่งผลิตผลทางการเกษตรเข้ามาในไทย ชนิดที่ใช้เวลาเพียงไม่กี่วันก็มาถึงปลายทางประชิดขอบพระนครแล้ว แม้ในอดีตจะมีการนำเข้าสินค้าอุปโภค บริโภคจากจีนเป็นปกติอยู่เนือง ๆ หากแต่รอบนี้ ผู้ประกอบการไทยควรตั้งหลักรับมือกับการเปลี่ยนแปลงนี้ให้ดี เพราะหลังจากนี้ เราอาจจะได้เห็นการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ที่กำลังจะตามมา สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงของจีนนั้น อยู่ในยุทธศาสตร์การพัฒนาสู่การก้าวเป็นชาติมหาอำนาจอันดับ 1 ที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มประเทศภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative, BRI) ซึ่งเป็นหลักคิดในการสร้างเครื่องมือ ในการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางในรูปแบบของรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งในอนาคตจีนยังต้องการเชื่อมผ่านไทยลงไปถึงสิงคโปร์อีกด้วย

เมื่อปี 2560 มีการทำ MOU บันทึกความร่วมมือ 3 ประเทศระหว่าง ไทย-ลาว-จีน เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผ่านการขนส่งทั้งทางราง ทางถนน ทางอากาศและทางเรือ เพื่อสร้างโอกาสและการเติบโตของการส่งออกการนำเข้าของประเทศไทยต่อไปในอนาคตโดยมีอีสานเป็นระเบียบเศรษฐกิจใหม่

อ้างอิง

<https://www.bbc.com/thai/60248500>

<https://www.prachachat.net/economy/news-823947>

[https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/RegionalEconomy/DocLib14/RL\\_CHLaos\\_Railway\\_TH Trade.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/RegionalEconomy/DocLib14/RL_CHLaos_Railway_TH Trade.pdf)

<https://thaipublica.org/2022/01/bot-regional-letter-china-lao-train/>