โอกาสและศักยภาพของเชียงของในการส่งออกผลไม้ของประเทศไทยไปจีนหลังการเปิดใช้เส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์[1]

ศิวริน เลิศภูษิต[2], พิทยา สุวคันธ์[3] และธีรภัท ชัยพิพัฒน์[4]

วันที่รับบทความ: 30 มีนาคม 2567
วันที่แก้ไขครั้งล่าสุด: 27 พฤษภาคม 2567
วันที่ตอบรับตีพิมพ์: 4 มิถุนายน 2567

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพของพื้นที่เชียงของในการเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ภาคเหนือของไทยไปยังจีนภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟจีน-ลาวว่าจะมีทิศทางการเติบโตและเชื่อมต่อกับแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคตอย่างไร งานวิจัยนี้ใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพจากเอกสาร การลงพื้นที่และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่า 1) การเปิดใช้การขนส่งระบบรางจากเวียงจันทน์สู่จีนตอนใต้เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญต่อการขยายตัวของการขนส่งสินค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศในบริเวณลุ่มน้ำโขง ระบบโลจิสติกส์ของไทยเองก็ได้รับผลกระทบจากการเปิดเส้นทางดังกล่าวเช่นกัน โดยเฉพาะการที่หนองคายจะกลายเป็นจุดโลจิสติกส์ที่สำคัญมากขึ้นในอนาคต 2) รัฐบาลไทยและจีนต่างมีนโยบายและเป้าหมายให้ใช้ระบบรางในการส่งออกผลไม้ ซึ่งเดิมใช้การขนส่งทางทะเล ทางเส้นทาง R3A และเส้นทาง R12 และ 3) คาดการณ์ว่าในอนาคตด่านเชียงของจะยังคงเป็นด่านส่งออกผลไม้ผ่านแดนทางบกที่สำคัญเนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังขยายตัวทั้งในไทยและในลาว อีกทั้งระเบียบพิธีสารและขั้นตอนการขนส่งสินค้ามีความชัดเจนและควบคุมต้นทุนรวมถึงระยะเวลาการขนส่งได้

คำสำคัญ ศักยภาพการส่งออกผลไม้ไทย, เชียงของ, รถไฟลาว-จีน, การขนส่งสินค้าผ่านแดน

---

[1] บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาโอกาสและศักยภาพการส่งออกผลไม้ของประเทศไทยไปจีนผ่านด่านเชียงของ จังหวัดเชียงรายภายหลังการเปิดใช้เส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์” ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากกองทุนวิจัยวิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2565

[2] วิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์ลำปาง จังหวัดลำปาง 52190. อีเมล: lsivarin@tu.ac.th

[3] วิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์ลำปาง จังหวัดลำปาง 52190. อีเมล: pittaya.lin@gmail.com

[4] วิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์ลำปาง จังหวัดลำปาง 52190. อีเมล: khetrat_tu@windowslive.com

doi: 10.14456/pspajcmu.2025.1

Opportunity and Potential of Chiang Khong in Exporting Thai Fruits to China after the Operation of Kunming-Vientiane Railway

Sivarin Lertpusit[5], Pittaya Suvakunta[6], and Theraphat Chaipiphat[7]

Received: 30 March 2024
Revised: 27 May 2024
Accepted: 4 June 2024

Abstract

This paper examines the potential of Chiang Khong as a strategic logistical center for fruit export from Thailand to China and analyzes the impact of operating the Kunming-Vientiane railway in 2021 on the R3A logistic route, passing through Chiang Khong customs. Qualitative research was done, including document analysis, onsite visits, and interviews with relevant agency staff. Results: 1) opening the Vientiane-southern China railway was a turning point for growth of cross-border freight transport between China and Mekong River countries. It also impacted the logistics system of Thailand, especially at the Nong Khai checkpoint, which gained in significance; 2) the Thai and Chinese governments have policies and goals for using the rail system to export fruits that were previously transported by ship and road (R3A and R12); and 3) the Chiang Khong checkpoint is expected to remain an important land border crossing for fruit exports in the future due to Thailand and Laos expanding infrastructure, as well as clear regulations, goods transportation procedures, and transportation cost and time limits.

Keywords Export Potential for Fruits from Thailand, Chiang Khong, Laos-China Railroad, Transborder Transportation

[5] College of Interdisciplinary Studies, Thammasat University, Lampang 52190. E-mail: lsivarin@tu.ac.th

[6] College of Interdisciplinary Studies, Thammasat University, Lampang 52190. E-mail: pittaya.lin@gmail.com

[7] College of Interdisciplinary Studies, Thammasat University, Lampang 52190. E-mail: khetrat_tu@windowslive.com

1. ที่มาและความสำคัญ

จีนเป็นตลาดสำคัญของสินค้าผลไม้ไทยที่มีความต้องการเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการนำเข้าผลไม้สดแช่แข็ง แช่เย็นและแห้งจากไทย ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น จาก 7,640.5 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2561 เพิ่มเป็น 92,266 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2566 (มกราคม-สิงหาคม) (กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2567) นอกจากนี้ ไทยยังเป็นประเทศผู้นำเข้าผลไม้อันดับหนึ่งในจีน โดยผลไม้ไทยที่เป็นที่ต้องการในตลาดจีนคือ ทุเรียน มังคุด มะพร้าวและลำไยสดซึ่งเดิมส่งออกทางเรือผ่านท่าเรือแหลมฉบัง แต่ปัจจุบัน มีช่องทางการขนส่งทางบกที่มีการลงนามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและ ตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สาม คือเส้นทาง R9 (มุกดาหาร-ดานัง-ฮานอย) ลงนามเมื่อ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2552 เส้นทาง R3A (เชียงของ-บ่อเต็น-คุนหมิง) ลงนามวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2554 และเส้นทาง R12 (นครพนม-ท่าแขก-ตงซิง-ผิงเสียง) ต่อมาสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) และกรมวิชาการเกษตร กับกระทรวงการศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการลงนามพิธีสารขยายด่านเปิดรับ ผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเพิ่มเติมรวมเป็น 16 ด่าน ประกอบด้วยด่านชายแดนจีน 10 ด่าน คือ ด่านโหยวอี้กวน โมฮัน ตงซิง ด่านรถไฟผิงเสียง ด่านรถไฟโมฮัน ด่านหลงปัง ด่านเหอโข่ว ด่านรถไฟเหอโข่ว ด่านสุยโขว่และด่านเทียนป่าว ส่วนทางไทยตกลงทั้งสิ้น 6 ด่านได้แก่ เชียงของ มุกดาหาร นครพนม บ้านผักกาด บึงกาฬ และหนองคาย

ด่านเชียงของ-ห้วยทรายเป็นด่านสำคัญที่มีมูลค่าการขนส่งสินค้าผักและผลไม้ผ่านแดน ไปยังตลาดจีน กล่าวคือ ในภาพรวมในปี พ.ศ. 2565 ไทยส่งออกผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและ แห้งไปจีนทั้งสิ้น 63,649.97 ล้านบาท เป็นการขนส่งผ่านด่านเชียงของ 42,417.55 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65 ของการส่งออกผลไม้สดและแห้งผ่านแดนไปจีน นอกจากนี้ จากการสำรวจปริมาณและมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย พบว่า ผลไม้สดเป็นสินค้าสำคัญซึ่งติดอันดับ 1 ใน 10 ของสินค้าส่งออกในปี พ.ศ. 2560 และ กลายมาเป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งของด่านดังกล่าว และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแม้ว่าจะเป็น ช่วงการแพร่ระบาดโควิดซึ่งทางการจีนมีการประกาศปิดด่านพรมแดนเป็นระยะๆ ตามนโยบาย Zero Covid อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2564 มีการการเปิดใช้ระบบขนส่งทางราง ผ่านรถไฟความเร็วปานกลางระหว่างคุนหมิงถึงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญในด้านการ ขนส่งคนและการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและ สาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทางรถไฟดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจอินโดจีน หรือ China-Indochina Peninsula Economic Corridor ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) โดยเส้นทาง รถไฟลาว-จีนเชื่อมต่อระหว่างสถานีเวียงจันทน์ ผ่านวังเวียง หลวงพระบางและบ่อเต็นก่อนจะ เชื่อมเข้ากับสถานีโมฮัน (Mohan) และเป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งระบบรางในจีนขึ้นไปถึง นครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานที่สถานีคุนหมิงใต้ (South Kunming station)

เส้นทางรถไฟเวียงจันทน์-บ่อเต็น (ชายแดนจีน-ลาว) มีระยะทาง 409 กิโลเมตร สร้างด้วยงบประมาณกว่า 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐโดยใช้บริษัทผู้ดำเนินการและเทคโนโลยีรถไฟจากจีน อีกทั้งจีนยังเป็นแหล่งเงินทุนรายใหญ่ในโครงการก่อสร้างนี้ (Ishida, 2019, p. 190) งานศึกษาของ World Bank พบว่าการพัฒนาเส้นทางรถไฟดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญ และจะทำให้การขนส่งสินค้าทั้งจากลาวและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไม่ว่าจะเป็นไทย มาเลเซียและสิงคโปร์ก็จะได้ประโยชน์ในด้านการขนส่งทางบกมายังตลาดจีนเพิ่มมากขึ้น ที่ผ่านมาการค้าระหว่างจีน-ไทย มาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ขนส่งทางบกประมาณร้อยละ 5 โดยเป็นการขนผ่านทางลาว ในขณะที่การค้าลาว-จีนมีการขนส่งผ่านทางบกกว่าร้อยละ 37 เส้นทางรถไฟลาว-จีนนี้จึงจะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มปริมาณการขนส่งทางบกได้มากขึ้น โดย World Bank คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2573 ปริมาณการค้าจากไทย มาเลเซียและสิงคโปร์ผ่านเส้นทางรถไฟลาวไปจีนจะเพิ่มขึ้นเป็น 3.9 ล้านตันจากเดิมที่มีปริมาณ 2 ล้านตัน ขณะที่การขนส่งจากลาวไปจีนจะเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวเช่นเดียวกัน ทั้งนี้หากมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ คาดว่าเส้นทางดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากเวียงจันทน์ไปคุนหมิงไปกว่าร้อยละ 40-50 หรือประมาณ 30 ดอลลาร์ต่อตัน นอกจากนี้ การขนส่งจากคุนหมิงมายังท่าเรือแหลมฉบังจะลดค่าขนส่งกว่าร้อยละ 32 จากการเชื่อมต่อด้วยรถไฟและรถ ทั้งนี้ หากระบบรางจากไทยเชื่อมต่อกับเวียงจันทน์อย่างสมบูรณ์ต้นทุนขนส่งจะลดลงมากกว่าร้อยละ 40 (World Bank Report, 2020)

ในฝั่งของไทยเองก็มีแผนการพัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับระบบรางที่เวียงจันทน์ มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลให้บริการและกำหนดมาตรฐานต่างๆ และมีการลงนามก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อไปปลายทางหนองคาย โดยเป็นการสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อขนส่งคนและพัฒนาระบบรางขนาดหนึ่งเมตร (meter-gauge network) เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งเริ่มต้นสร้างเฟสแรกเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมาไปแล้ว และมีแผนการวางงบประมาณในการก่อสร้างรถไฟเฟสสองจากนครราชสีมาไปยังหนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2560) การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งสินค้าในเส้นทางผ่านด่านหนองคายได้รับการผลักดันให้เป็นเส้นทางส่งออกผลไม้ไปยังจีนด้วยเช่นกัน มีการกำหนดพิธีสารด้านการขนส่งผักผลไม้และตั้งด่านกักกันพืชทั้งที่หนองคายและโมฮันของจีน และเริ่มมีการนำร่องขนส่งผลไม้สด แช่เย็นแช่แข็งและแห้งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 มีมูลค่า 816.2 ล้านบาทเพิ่มมาเป็น 7,111.84 ล้านบาทในช่วงเดือนมกราคมถึงสิงหาคม พ.ศ. 2566 (กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2566)

ความต้องการผลไม้ไทยที่ขยายตัวมากขึ้นในตลาดจีน ประกอบกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางผ่านด่านหนองคาย รวมทั้งการผลักดันจากทั้งฝ่ายรัฐไทยและรัฐจีนจะส่งผลต่อบทบาทของด่านเชียงของที่เคยเป็นด่านสำคัญในการขนส่งผลไม้เป็นอย่างมาก งานศึกษาชิ้นนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพของพื้นที่เชียงของในการเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ภาคเหนือของไทยไปยังจีนภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ว่าจะมีทิศทางการเติบโตและ

เชื่อมต่อกับแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคตอย่างไร รวมถึงนำเสนอข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการผลักดันการใช้ประโยชน์จากที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของเชียงของ

2. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาศักยภาพของพื้นที่เชียงของในการเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ภาคเหนือของไทยไปยังจีนภายหลังการเปิดเส้นทางรถไฟจีน-ลาวว่าจะมีทิศทางการเติบโตและเชื่อมต่อกับแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคตอย่างไร

3. แนวคิดทฤษฎีและระเบียบวิธีวิจัย

แนวคิดที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์คือ แนวคิดศูนย์กลางโลจิสติกส์ แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง แนวคิดแรกกล่าวถึงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ว่ามีเป้าหมายสำคัญเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย ลดระยะเวลาในการส่งสินค้าและสร้างความได้เปรียบให้กับผู้ประกอบการในประเทศเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ นอกจากนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ยังเป็นการสร้างแรงจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนอีกด้วย ในขณะที่การผลักดันการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นการใช้ความได้เปรียบเชิงพื้นที่ในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งการค้าและการลงทุน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรนิยามศูนย์กลางโลจิสติกส์ว่าคือศูนย์กลางเชื่อมโยงกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่ประกอบไปด้วยการขนส่ง การจัดการคลังสินค้า การบริการและอำนวยความสะดวกในการกระจายสินค้าที่จะทำให้ศูนย์กลางโลจิสติกส์สามารถกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดการสร้างงานหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าในห่วงโซ่ดังกล่าว

United Nations Economic Commission for Europe ได้นิยามศูนย์กลางโลจิสติกส์ว่า หมายถึงพื้นที่ที่มีกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างและมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ครบถ้วน สามารถลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ได้ (อภิญญา พงษ์ปรีชา และธนัญญา วสุศรี, 2562) ทั้งนี้ ศูนย์กลางโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญคือ 1) การเชื่อมโยงทางกายภาพให้คล่องตัว เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ารองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Inter-Modal Transshipment Facility) 2) จุดรวบรวมสินค้า (Consolidation Facility) 3) จุดกระจายสินค้า (Distribution) 4) จุดแยกประเภทสินค้า (Product Assortment Facility) 5) จุดเก็บสินค้า (Storage Facility) 6) จุดบริการด้านการผลิต (Manufacturing Related Service) และ 7) จุดเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการ คือเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานราชการและเอกชนได้อย่างรวดเร็ว

ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ คือ ทำเลที่ตั้งทางด้านภูมิศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งภายในและระหว่างประเทศ การมีความได้เปรียบทางการแข่งขันจากระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพที่จะทำให้ต้นทุนการขนส่งและบริหารลดน้อยลงส่งผลให้ต้นทุนสินค้ามีราคาต่ำลงไปอีกด้วย ซึ่งงานศึกษาของอภิญญา พงษ์ปรีชา และธนัญญา วสุศรี (2562) การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของภูมิภาคเอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้ เสนอว่าองค์ประกอบของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในกรณีของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ 1) ความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ 2) นโยบายสนับสนุนของภาครัฐ 3) ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน 4) สภาพทางเศรษฐกิจและการลงทุน 5) ศักยภาพทางสังคมความพร้อมของแรงงาน 6) สิ่งแวดล้อมและ 7) ทำเลที่ตั้ง

ในขณะที่แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางนำเสนอว่าการพัฒนาระบบรางมีส่วนสัมพันธ์กับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนและการขนส่งสินค้า กรณีของประเทศญี่ปุ่นเป็นกรณีศึกษาที่ชัดเจนว่าการสร้างและขยายระบบรางไปยังภูมิภาคต่างๆ มีส่วนต่อการกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่รอบด้าน เป็นการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจตลอดเส้นทางที่รถไฟผ่านและยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ดังกล่าวอีกด้วย ที่ผ่านมาไม่เพียงกรณีของประเทศญี่ปุ่นเท่านั้นที่ใช้ระบบรางเป็นกลไกในการพัฒนาพื้นที่ แต่ในยุโรป จีน ไต้หวันและเกาหลีเองก็มียุทธศาสตร์เช่นเดียวกัน

การขยายตัวของรถไฟความเร็วสูง (HSR) กับการพัฒนาความเป็นเมืองมีความเกี่ยวโยงกันอย่างมาก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ รอบด้านที่เป็นปัจจัยสนับสนุนด้วย ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี การยกระดับการเชื่อมต่อและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท้องถิ่น การกระจายตัวของศูนย์กลางการพัฒนาในระดับย่อย ซึ่งผลของการขยายตัวของ HSR มักจะส่งเสริมให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพสูงขึ้นทั้งในทางเศรษฐกิจและสังคม (Bharule, 2019) ผลจากรถไฟความเร็วสูงในระยะเร่งด่วนคือเชื่อมต่อและลดเวลาเดินทางระหว่างพื้นที่ มีความปลอดภัย สะดวกสบายและมีตารางเดินทางที่ชัดเจน มีการศึกษาว่าระยะเวลาที่เหมาะกับการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงคือระยะ 400-700 กิโลเมตร ต่อมาผลกระทบระยะกลางคือการขยายตัวของเมืองตามสถานีรถไฟ นอกจากนี้ ยังเพิ่มการกระจายโอกาสการพัฒนา (Spill Over) ไปยังเมืองรองซึ่งเป็นการกระจายความเจริญออกไป

ในกรณีรถไฟจีน-ลาวเองก็เช่นเดียวกัน การศึกษาของ World Bank พบว่าเส้นทางรถไฟนี้จะเป็นกลไกสำคัญในการเชื่อมต่อภูมิภาคอาเซียนกับจีน ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านเครือข่าย BRI และสามารถผลักดันศักยภาพของลาวให้มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบจากพื้นที่ยุทธศาสตร์ ระบบรางนี้จะช่วยดึงดูดเงินลงทุนโดยเฉพาะในด้านเกษตรกรรมและการท่องเที่ยวให้กับลาวเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ในกรณีของการพัฒนาระบบรางในประเทศกำลังพัฒนาที่ต้องอาศัยเงินกู้จำนวนมากในการก่อสร้าง ซึ่งกรณีของลาวเงินกู้โครงการรถไฟนี้มีสัดส่วนมากถึง 1 ใน 3 ของ GDP ของลาว จึงเป็นประเด็นที่น่าจับตามองเพราะเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อเพียงอย่างเดียวไม่สามารถผลักดันและเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจได้ ลาวจำเป็นต้องเร่งพัฒนาในส่วนอื่นๆ ควบคู่กันไปไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการลงทุน โดยเฉพาะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เพื่อรองรับการขยายตัวของโครงสร้างการขนส่ง

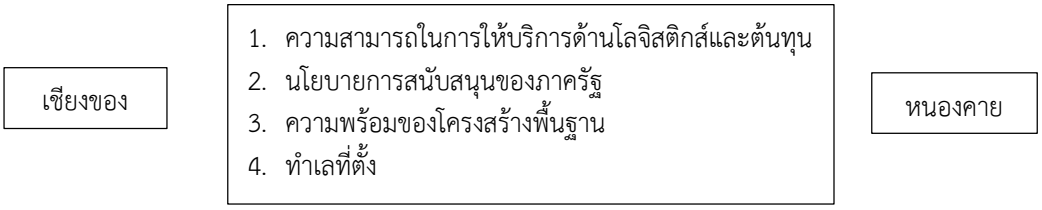
จากข้อมูลของ World Bank’s Logistics Performance Index และจากการประเมินของ OECD พบว่าตลอดเส้นทาง Pan Asia หรือเส้นทางคุนหมิง-สิงคโปร์ ลาวเป็นประเทศลาวเป็นประเทศที่มีระบบบริการการค้าน้อยที่สุดจะเห็นได้จากต้นทุนค่าขนส่งในลาวสูงกว่าไทยกว่า 1.4 เท่า เหตุนี้เพื่อให้การสร้างรถไฟขนส่งจีน-ลาวเกิดประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์

ต่อการพัฒนาของลาวอย่างเต็มศักยภาพ ลาวต้องพัฒนาปรับปรุงการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ ลดทอนระเบียบและอุปสรรคทางการค้าในการการขนส่งสินค้าผ่านแดน (NTMs) (World Bank Report, 2020) รวมถึงควรกำหนดโครงการรองรับการค้าข้ามพรมแดนอื่นๆ ให้ชัดเจน อาทิ โครงการ Export Processing Zones (EPZs) และ Logistics park

อีกแนวคิดที่นำมาใช้เป็นกรอบการวิเคราะห์คือแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า การขนส่งคือการให้บริการหรืออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายควรหรือสินค้าจากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่ง ซึ่งการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งและต้นทุนการผลิตได้ ประเภทของการขนส่งออกมี 4 ประเภทคือ 1) การขนส่งทางรถไฟ เหมาะกับการขนส่งระยะปานกลางหรือไกลโดยสามารถขนส่งได้ครั้งละจำนวนมาก 2) การขนส่งทางรถยนต์หรือรถบรรทุกเป็นการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วมีความยืดหยุ่นสูง แต่มีข้อจำกัดในเรื่องของน้ำหนักการบรรทุก 3) การขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีปริมาณมากและมีอัตราค่าขนส่งถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่น 4) การขนส่งทางอากาศ มีข้อดีคือใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยแต่มีต้นทุนการดำเนินการค่อนข้างสูง (สมชาย ปฐมศิริ, 2555)

เพื่อตอบคำถามงานวิจัยว่าการเปิดใช้เส้นทางรถไฟลาว-จีนส่งผลอย่างไรต่อการขนส่งสินค้าผลไม้ผ่านด่านเชียงของ บทความนี้ใช้แนวคิดเรื่องการขนส่งและแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรางเป็นกรอบในการศึกษาและวิเคราะห์โดยใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพศึกษาศักยภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าประเภทผลไม้จากไทยไปจีนผ่านเชียงของและหนองคาย โดยอาศัยกรอบดังนี้

แผนภาพที่ 1 กรอบการวิเคราะห์โอกาสและศักยภาพในการขนส่งผลไม้ของด่านเชียงของและด่านหนองคาย



โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาใช้ข้อมูลจากงานเอกสาร ข้อมูลสถิติจากหน่วยงานราชการไม่ว่าจะเป็นกรมส่งเสริมการส่งออก ศุลกากรรวมไปถึงกรมวิชาการเกษตร นอกจากนี้เพื่อให้การวิเคราะห์งานมีความรอบด้านและสะท้อนประเด็นในพื้นที่ ทางคณะวิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจและสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงรายและด่านศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย พาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่และด่านตรวจพืชหนองคาย ทั้งนี้โครงการวิจัยนี้ได้รับการอนุมัติจากกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคนเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 (รหัสโครงการ 164/2565) รวมถึงลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R3A จากเชียงของ

ห้วยทราย หลวงน้ำทา บ่อเต็น และสำรวจเส้นทางรถไฟจากสถานีบ่อเต็นไปยังสถานีเวียงจันทน์ใต้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566

แนวคำถามการสัมภาษณ์ มีดังนี้

(1) การเปิดให้บริการรถไฟจีนลาวส่งผลอย่างไรต่อประเทศไทยและต่อพื้นที่ (เชียงของ หนองคาย) อย่างไร

(2) จากมุมมองของผู้ประกอบการมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าหรือไม่

(3) แผนการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตเป็นอย่างไร มีความคืบหน้าอย่างไร

(4) มีปัญหาหรืออุปสรรคในด้านการขนส่งเส้นทางปัจจุบันหรือไม่ และควรมีการปรับปรุงในส่วนใด

(5) การเจรจาเรื่องมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีส่วนใดเป็นอุปสรรค

(6) ความคืบหน้าเรื่องตู้ขนส่งแช่แข็งเป็นอย่างไร

(7) เส้นทางเชียงของ-ห้วยทราย-บ่อเต็น มีอุปสรรคใดที่เป็นอุปสรรคสำคัญ

(8) การขนส่งผลไม้อบแห้ง แปรรูปที่ผลิตในภาคเหนือ ปัจจุบันใช้เส้นทางใด

(9) เส้นทางหนองคาย-เวียงจันทน์-บ่อเต็น มีอุปสรรคใดที่เป็นอุปสรรคสำคัญ

4. การทบทวนวรรณกรรม

ประเด็นการพัฒนาและการเปิดใช้รถไฟลาว-จีน ได้รับความสนใจและมีการศึกษาถึงโอกาสและผลกระทบจากการเปิดเส้นทางระบบรางดังกล่าว โดยเฉพาะในประเทศไทยซึ่งอยู่ระหว่างการจัดเตรียมก่อสร้างระบบรางเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางดังกล่าว โดยมุ่งหวังให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและขนส่งคนทางตรงจากไทยไปสู่คุนหมิงซึ่งเป็นเมืองสำคัญทางใต้ของจีน บทความนี้ศึกษางานที่เกี่ยวข้องเป็นสองส่วน ส่วนแรกคือผลกระทบและการศึกษารถไฟลาว-จีน ส่วนที่สองเป็นงานศึกษาระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย

ส่วนแรกในประเด็นเรื่องรถไฟกับการพัฒนาในไทยมีงานศึกษาที่วิเคราะห์ความสำคัญของโครงการรถไฟไทย-จีนว่าจะเป็นประโยชน์อย่างมากหากมีการเชื่อมต่อจากไทยสู่ลาวและจีนอย่างสมบูรณ์ จะเป็นการพัฒนาทั้งในด้านการขนส่งคน ขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยวและการกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่รอบข้าง (หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์, 2563; วีรวิชญ์ เลิศไทยตระกูล 2565) จากการศึกษาของ หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์ (2563) พบว่า โครงการดังกล่าวสุ่มเสี่ยงกับภาวะความไม่คุ้มทุนในแง่ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ จากรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจระยะเวลาการวิเคราะห์ 30 ปี ไม่รวมระยะเวลาการก่อสร้างของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งการจราจรพบว่าโครงการช่วงกรุงเทพฯถึงนครราชสีมามีมูลค่าสุทธิ 59,200 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 8.56 ถ้ารวมผลประโยชน์เชิงกว้างทางเศรษฐกิจจะได้ผลตอบแทนอยู่ที่ร้อยละ 11.68 เมื่อเทียบพิจารณาจากระดับความคุ้มทุนที่ร้อยละ 12 ตามเกณฑ์ของธนาคารโลกการสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางนี้ จะมีผลประโยชน์ต่อการค้าการลงทุนประมาณ 0.7 ขณะที่การประเมินความคุ้มทุนของโครงการตลอดเส้นทางกรุงเทพฯหนองคายเป็นไปใน

ทิศทางเดียวกันคือไม่คุ้มทุน ต่อการดำเนินการโครงการ จากฐานงบประมาณการก่อสร้างทั้งหมดจะมีผลตอบแทนที่ 8.49 หรือ 0.7 และเพิ่มเป็น 11.73 หากรวมผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเชิงกว้าง และหากโครงการนี้ไม่มีการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากจีนจะทำให้ประสบกับภาระทางการคลังอย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์ (2563) ศึกษาผ่านทฤษฎีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพบว่ารถไฟความเร็วสูงจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในภูมิภาค ส่งเสริมการท่องเที่ยวและยกระดับคุณภาพสังคมในภูมิภาคดังกล่าว และอ้างถึงงานศึกษาของ Jiang (2019) Doig (2018) Oh (2018) และ Wu and Chong (2018) ที่ระบุว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนจะช่วยยกระดับเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังติดกับดักประเทศรายได้ปานกลาง นอกจากนี้ ยังมีงานของ Zha (2015) Hewison (2018) ที่ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการพึ่งพาอาศัยทางเศรษฐกิจในหลายระดับระหว่างไทยกับจีนเป็นสายสัมพันธ์ที่ทำให้รัฐบาลไทยต้องรักษาความสัมพันธ์ฉันมิตรกับจีน ความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงจึงเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย เช่นเดียวกับ Lauridsen (2020) และ Pavlicevic and Kratz (2018) ที่วิเคราะห์ว่าความพยายามบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจของจีนเป็นประโยชน์ต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางของไทยตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ และเห็นว่าการทูตรถไฟความเร็วสูงเป็นการประสานประโยชน์ร่วมกันระหว่างจีนกับประเทศในภูมิภาค เพราะนอกจากจะเป็นการสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแล้วยังเป็นการสนับสนุนการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคในคราวเดียวกัน

ในขณะที่ วีรวิชญ์ เลิศไทยตระกูล (2565) ศึกษาเรื่องการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบของรถไฟจีน-ลาว ต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของประเทศไทย นำเสนอไปทิศทางเดียวกับหงส์ฟ้าและจินตวัฒน์ว่า โครงการรถไฟไทย-จีนจะส่งผลดีในด้านโอกาสการพัฒนาพื้นที่การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมการเกษตร ธุรกิจท่องเที่ยวในพื้นที่ การค้าชายแดนและจังหวัดใกล้เคียง แต่มีข้อกังวลเรื่องการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับและปรับตัวของไทยและมองว่าไทยควรเร่งพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเพื่อให้เชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาว ภาคอุตสาหกรรมต้องเร่งปรับตัวเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าและลดต้นทุนเพื่อให้แข่งขันได้ ซึ่งเป็นข้อกังวลเดียวกับ ชุติระ ระบอบ, พัชรา โพชะนิกร, พรวิสา ทาระคำ และอภิญญา ไกรสำโรง (2565) จากบทความเรื่อง *การพัฒนาโลจิสติกส์ของจีนสู่ภูมิภาคทางตอนใต้: รถไฟจีน-ลาว* ซึ่งนำเสนอว่าการยกระดับโลจิสติกส์ทางรางระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะทำให้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกกว่าทางถนนถึงสองเท่า และลดระยะเวลาในการลำเลียงสินค้าลงจากเดิมที่เป็นการขนส่งทางถนนมาถึงเชียงรายใช้เวลามากกว่า 2 วัน แต่การขนส่งระบบรางทำให้สินค้าจากคุนหมิงมายังหนองคายใช้เวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมง ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันของสินค้าจีนราคาถูกที่จะเข้ามาตีตลาดผ่านเส้นทางระบบราง ขณะเดียวกันไทยก็ส่งสินค้าที่ตลาดจีนต้องการเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้สดและแปรรูป สำหรับผลดีที่มีต่อการท่องเที่ยวจะทำให้มีนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในไทยสะดวก

มากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะกลุ่มการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การส่งเสริมความงาม และกลุ่มท่องเที่ยวเชิงสันทนาการ

อย่างไรก็ตาม งานศึกษาของ Lertpusit (2024) ได้กล่าวถึงอุปสรรคของการพัฒนาเส้นทางรถไฟไทย-จีนและการเชื่อมต่อข้ามพรมแดนไทย-ลาวซึ่งมีอุปสรรคสำคัญในการขนส่งทางรางสองด้าน คือ ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและอุปสรรคจากกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดน ในช่วงที่มีการเปิดการขนส่งระบบรางจากเวียงจันทน์สู่บ่อเต็น ทางรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนต่างก็ผลักดันให้มีการขนส่งสินค้าผลไม้จากไทยไปสู่จีนผ่านเส้นทางรถไฟ แต่ด้วยข้อจำกัดและความไม่ชัดเจนของระเบียบการข้ามแดนทำให้มูลค่าการส่งออกผ่านแดนผ่านหนองคายยังคงต่ำกว่าร้อยละ 5 ของมูลค่าการผ่านแดนไทย-จีนทั้งหมด นอกจากนี้อุปสรรคสำคัญคือโครงสร้างพื้นฐานซึ่งระบบรางคู่และระบบรถไฟความเร็วสูงในไทยอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 5 ปีในการวางโครงสร้างทั้งหมด นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคสำคัญจากขนาดรางที่แตกต่างกันระหว่างระบบรางจีนกับระบบรางไทย ทำให้ต้องมีการถ่ายตู้สินค้าระหว่างระบบรางซึ่งเป็นภาระต้นทุนและเวลาสำหรับผู้ประกอบการ

ส่วนที่สองเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับศักยภาพระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดเชียงราย เชียงรายเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน เนื่องจากเชียงรายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่มีเขตแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างพม่าและลาว ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใต้ นอกจากนี้ เชียงรายยังเป็นจังหวัดที่ มีเส้นทางขนส่ง หลากหลาย ตั้งแต่เส้นทางทางบกผ่านด่านสำคัญคือแม่สายและเชียงของ เส้นทางทางแม่น้ำโขง ทางท่าเรือเชียงแสนซึ่งสามารถล่องเรือขึ้นไปยังพม่า ลาวและจีนได้ รวมไปถึงการขนส่งทางอากาศและในอนาคต คือการขนส่งระบบรางซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ ชิ้นแรกคืองานของธนภณ เจียรณัย และจารุวิสช์ ปราบณศักดิ์ (2558) ซึ่งศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนส่งที่เชียงของเมื่อมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ที่ทำให้บทบาทของการขนส่งทางเรือลดน้อยลง วชิระ วิจิตรพงษา (2563) ศึกษาโมเดลการขนส่งของเชียงรายโดยสนับสนุนให้มีการสร้างทางรถไฟจากเด่นชัยมาเชียงรายและผลักดันให้เชียงรายใช้ระบบการขนถ่ายแบบ Multimodal transportation โดยใช้ประโยชน์จากระบบขนส่งเดิม พิธีสารกับประเทศเพื่อนบ้านรวมถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ BRI ของจีน

วชิระ วิจิตรพงษา (2563) นำเสนอ การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองสำหรับพื้นที่ชายแดนกรณีของจังหวัดเชียงราย เดิมทีปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรวมของประเทศไทย มีประมาณ 805 ล้านตันต่อปี เป็นการขนส่ง ทางถนนร้อยละ 87.5 มีต้นทุน 2.12 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางราง ลงทุนเพียงแค่ 0.95 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งทางรางบริเวณเมืองหลักภูมิภาคและจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศเพื่อมุ่งเน้นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพการค้าของประเทศได้ งานศึกษาของวชิระเป็นการจำลองเลือกรูปแบบโดยอาศัยข้อมูลจากการสำรวจผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงรายจำนวน 415 ตัวอย่าง พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่ง

ในจังหวัดเชียงรายได้แก่เวลาการเดินทางในยานพาหนะค่าใช้จ่ายความตรงต่อเวลา โดยพบว่าผู้ประกอบการภายในประเทศจะเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้รถไฟรางคู่ ในสัดส่วนร้อยละ 21.17 ในขณะที่ผู้ประกอบการระหว่างประเทศในพื้นที่ชายแดนแม่สาย เชียงของและเชียงแสนจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้รถไฟทางคู่ที่ร้อยละ 22.60 ร้อยละ 30.96 และร้อยละ 34.19

งานศึกษาทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างรถไฟไทย-จีนและผลกระทบจากรถไฟลาว-จีนเริ่มได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม งานศึกษาผลกระทบหรือประเมินทิศทางด้านการขนส่งของเชียงของในฐานะด่านสำคัญในการส่งออกผลไม้ผ่านแดนไปยังตลาดจีนยังไม่มีการศึกษาอย่างชัดเจน บทความนี้จึงต้องการตอบคำถามหลักว่าการขนส่งระบบรางที่เริ่มเปิดใช้แล้วที่เวียงจันทน์-โมฮัน-คุนหมิงจะกลายเป็นด่านสินค้าผ่านแดนสำหรับผลไม้ไทยที่จะไปส่งยังตลาดจีนแทนที่การขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R3A ทางด่านเชียงของหรือไม่

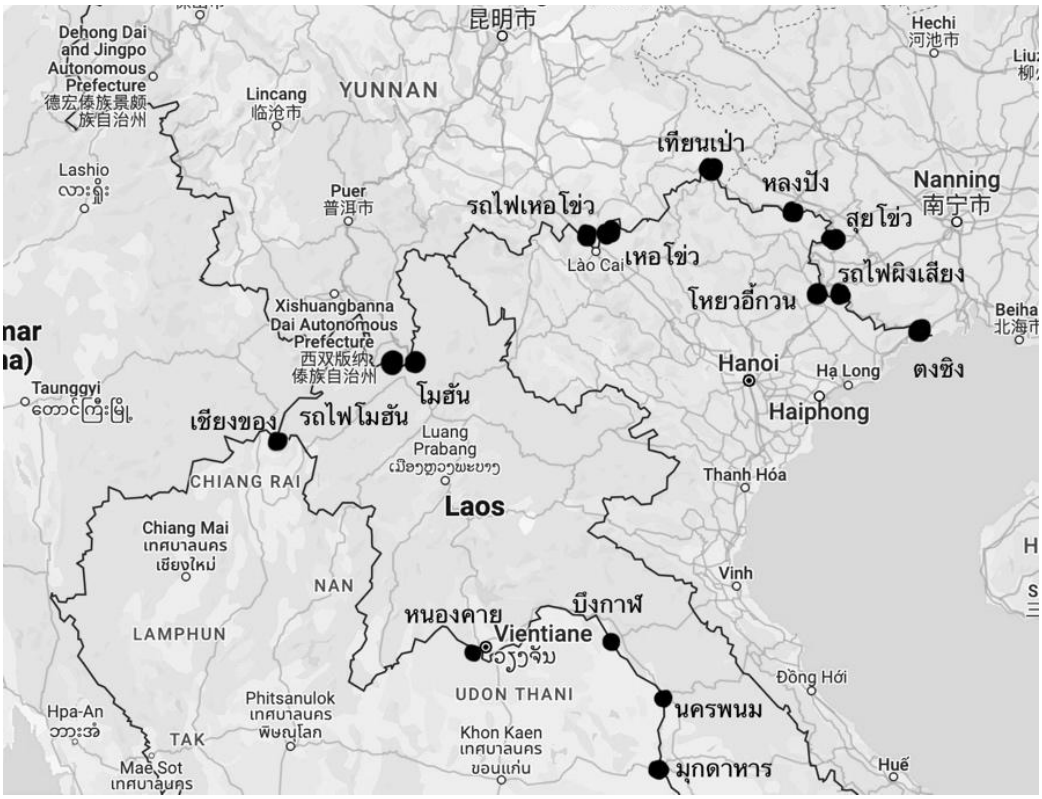
5. การค้าผลไม้และเส้นทางขนส่งผลไม้จากไทยไปจีน

จีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญสำหรับไทยโดยเฉพาะสินค้าประเภทผลไม้ที่มีการเปิดตลาดและได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น แต่เดิมไทยมีการขนส่งผลไม้ไปสู่ตลาดจีนโดยใช้เส้นทางทางเรือเดินทะเลผ่านท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก ซึ่งตลาดผลไม้สำคัญของไทยอยู่ที่มณฑลกวางตุ้ง เซี่ยงไฮ้และปักกิ่ง ปัจจุบันตลาดผลไม้ของไทยขยายตัวไปยังตลาดเปิดใหม่ที่สำคัญคือกวางสีและยูนนานซึ่งเป็นพื้นที่จีนตอนใต้ที่ติดกับภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและยังสามารถขนส่งผลไม้ผ่านทางบกในรูปแบบสินค้าผ่านแดนได้ เส้นทางขนส่งผลไม้ที่สำคัญผ่านทางชายแดนคือเส้นทาง R3A (เชียงของ ห้วยทราย บ่อเต็น คุนหมิง) ซึ่งไทยและจีนมีการทำความตกลงและลงนามในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สาม การทำพิธีสารดังกล่าวทำให้การขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่ายอย่างผลไม้จากไทยไปจีนทำได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันไทยและจีนทำพิธีสารตกลงให้สินค้าผลไม้สดของไทยผ่านด่านได้ทั้งสิ้น 16 ด่าน ตามแผนภาพที่ 2 เป็นด่านในไทย 6 ด่าน ได้แก่ ด่านเชียงของ ด่านนครพนม ด่านมุกดาหาร ด่านบึงกาฬ ด่านหนองคาย และด่านบ้านผักกาดซึ่งอยู่จังหวัดจันทบุรี ในขณะที่ด่านจีนมี 10 ด่าน คือ ด่านโมฮัน (Mohan) ด่านโหย่วอี้กวน (Youyiguan) ด่านตงซิง (Dongxing) ด่านรถไฟผิงเสียง (Pingxiang Railway) ด่านรถไฟโมฮัน (Mohan Railway) ด่านเหอโข่ว (Hekou) ด่านรถไฟเหอโข่ว (Hekou Railway) ด่านหลงปัง (Longbang) ด่านเทียนป่าว (Tianbao) และด่านสุยโข่ว (Shuikou) ซึ่งในขั้นตอนการส่งออกผลไม้ไทยไปจีนต้องผ่านสำนักงานศุลกากรจีน (GACC) ซึ่งเป็นหน่วยงานเดียวที่มีอำนาจพิจารณาเบ็ดเสร็จในการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารของจีน และผู้ประกอบการจะต้องให้ความสำคัญกับกฎระเบียบในการส่งออกผลไม้ไปจีน ได้แก่ 1) กฎหมายควบคุมความปลอดภัยผลิตภัณฑ์อาหาร (Food Safety Law) เพื่อควบคุมสินค้าเกษตรและอาหารให้เป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันกับจีน และ 2) กฎหมายการกักกันโรคพืชและสัตว์ที่นำข้าและส่งออก (Law of Entry and Exit Animal and Plant Quarantine) เพื่อควบคุมสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงให้มีความปลอดภัย โดยเกษตรกร

ต้องขอการรับรองแหล่งผลิต หรือ GAP (Good Agricultural Practice) และโรงงานแปรรูปต้องผ่านการรตรวจสอบระบบการผลิตตามมาตรฐาน GMP (Good Manufacturing Practice) (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2566)

แผนภาพที่ 2 ด่านศุลกากรไทยและจีนที่ตกลงทำพิธีสารให้ส่งออก-นำเข้าสินค้าผลไม้สด ระหว่างสองประเทศ



ที่มา: ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว (2566ข)

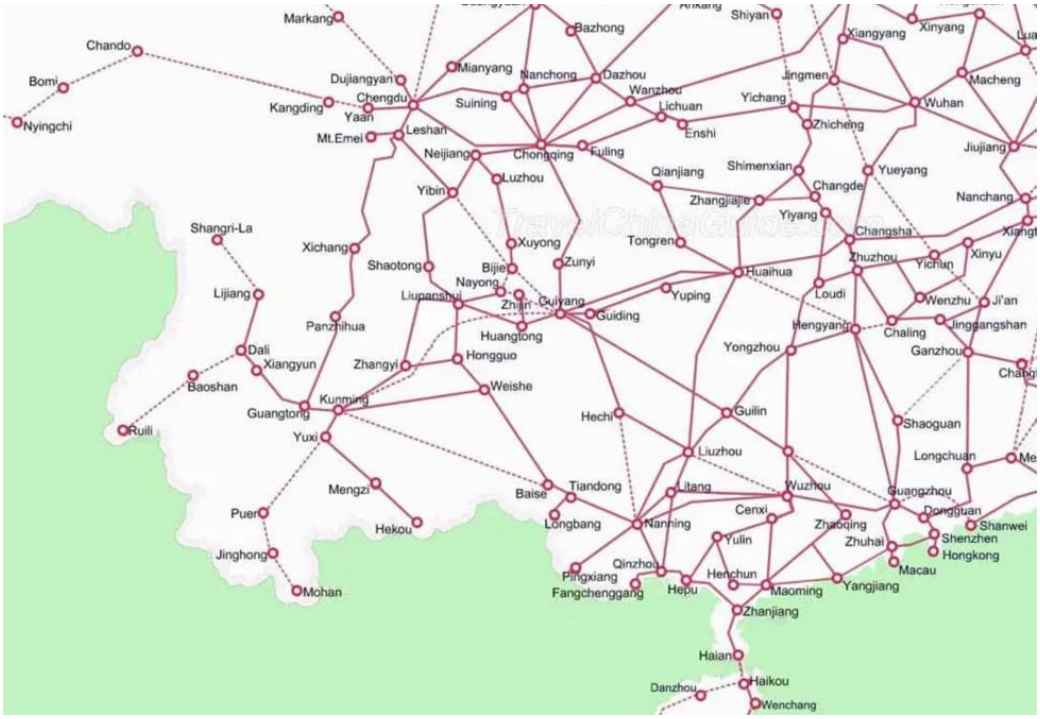
การขนส่งผลไม้เข้าจีนส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผ่านไปทางมณฑลกวางตุ้ง (2,261 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ในขณะที่การส่งเข้ามณฑลยูนนานมีสัดส่วนมากเป็นอันดับสอง (900 ดอลลาร์สหรัฐ) ในปี พ.ศ. 2565 (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครเฉิงตู, 2566) ตามด้วยเจ้อเจียง ฉงชิ่งและกว่างซี การนำเข้าผลไม้ทางยูนนานเป็นการขนส่งผ่านเส้นทาง R3A ผ่านเชียงของ (38,345.88 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2565) และโมฮันของจีน ในปี พ.ศ. 2565 มีปริมาณการขนส่งผลไม้ไปยังยูนนานเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.6 สินค้าผลไม้หลักคือ ทุเรียน มังคุด ลำไย ส้มโอ ขนุนและสับปะรด ในด่านผ่านแดนอื่นๆ ในไทยที่ส่งผลไม้ผ่านแดนไปยังจีน ได้แก่ ด่านนครพนม (R12) (20,292.88 ล้านบาท) และด่านหนองคายที่เพิ่งเปิดให้มีการขนส่งผลไม้ (816.20 ล้านบาท) แม้ว่าผลไม้จะผ่านการขนส่งทางบกแต่ส่วนใหญ่มีการกระจายออกไปขายยังพื้นที่อื่นๆ ในจีน

โดยเฉพาะตลาดเจียงหนาน กว่างโจวซึ่งเป็นตลาดค้าผลไม้นำเข้าที่สำคัญของจีนที่ตลาดเจียงหนาน (ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว, 2566ก)

6. การเปิดเส้นทางรถไฟลาว-จีน โครงข่ายการขนส่งในจีนและผลการดำเนินการในลาว (2021-2023)

รถไฟลาว-จีนเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระเบียงเศรษฐกิจอินโดจีน ภายใต้โครงการแถบและเส้นทาง (BRI) ซึ่งมีแผนระยะยาวที่จะเชื่อมมณฑลยูนนานของจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยมีรถไฟเส้นทางคุนหมิง-สิงคโปร์เป็นระบบขนส่งเชื่อมต่อสำคัญ โครงการรถไฟดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักของการก่อสร้าง 3 ประการคือ 1) เพื่อเปลี่ยนมณฑลยูนนานและ สปป.ลาว จาก “Land-Locked เป็น Land-Linked” 2) ผลักดันนโยบาย “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่ง เส้นทาง (BRI)” ที่ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงของจีนริเริ่มไว้ในปี พ.ศ. 2556 ในส่วนระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indo China Peninsula Economic Corridor: CICPEC) และ 3) ผลักดันเส้นทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ ให้เป็นรูปธรรม โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้างรถไฟลาว-จีนประมาณ 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ รถไฟลาว-จีนเชื่อมต่อจากเวียงจันทน์ ผ่านวังเวียง หลวงพระบางและสิ้นสุดที่บ่อเต็นซึ่งเป็นพื้นที่ชายที่ติดกับโมฮัน รวมระยะทาง 414 กิโลเมตร เป็นทั้งรถไฟโดยสาร (ความเร็ว 160-180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) และรถไฟขนส่งซึ่งจะใช้ความเร็วต่ำกว่าและมีสถานีเฉพาะสำหรับขนถ่ายสินค้า ทั้งนี้การเชื่อมต่อรถไฟจากลาวไปสู่จีนยังสามารถขนส่งสินค้าต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ในจีนผ่านโครงข่ายรถไฟในจีนตามแผนภาพที่ 3

แผนภาพที่ 3 เครือข่ายระบบรางสำหรับขนส่งบริเวณชายแดนจีนมณฑลยูนนานและกวางสี



ที่มา: Travel China Guide (2023)

การขนส่งสินค้าทางรางที่เวียงจันทน์มีแผนเชื่อมต่อกับระบบรางของไทยที่ท่าบกท่านาแล้ง (Thanaleng) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Vientiane logistics park นอกจากนี้ลาวยังมีแผนการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากเวียงจันทน์ไปยังเมืองวุงอัน (Vung Ang) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกของเวียดนามที่รัฐบาลลาวถือหุ้นอยู่ร้อยละ 60 และจะเป็นทางออกทะเลที่สำคัญสำหรับลาว สำหรับงบประมาณในการสร้างรถไฟลาว-จีนใช้งบประมาณสูงถึง 5.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ เนื่องจากเส้นทางการก่อสร้างในลาวต้องขุดเจาะอุโมงค์และทำทางยกระดับจำนวนมาก (World Bank Report, 2020, p. 19) ในส่วนที่มาของงบประมาณมาจาก 2 ส่วน คือ เงินกู้ทั้งจาก China EXIM Bank และเงินกู้ภายในประเทศและส่วนของเงินร่วมทุนระหว่างจีนกับลาว (World Bank Report, 2020, p. 20) ซึ่งสัดส่วนงบประมาณนี้สะท้อนความสำคัญและบทบาทรัฐบาลจีนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในภูมิภาคนี้อย่างชัดเจน

เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางรถไฟเวียงจันทน์-บ่อเต็นในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ระบบขนส่งทางรางได้รับการผลักดันและได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นเห็นได้จากปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านขบวนรถไฟดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 138 หรือประมาณ 3.1 ล้านตันในช่วง 8 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2566 (Xinhua, 2023) ในขณะที่ด่านหนองคายซึ่งเป็นด่านเชื่อมต่อไทย-ลาวที่เวียงจันทน์ก็มีมูลค่าการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างชัดเจนจาก 411.78 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2564 มาเป็น 13,617.08 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2565 สินค้าส่งออกสินค้าไปจีนที่มี

มูลค่าสูงในช่วงมกราคมถึงสิงหาคม พ.ศ. 2566 ได้แก่ ผลไม้สด แช่แข็ง แช่เย็นและแห้ง (7,111.84 ล้านบาท) หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ (314.21 ล้านบาท) และลำไยแห้ง (55.47 ล้านบาท) (กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2566) ในด้านต้นทุนการขนส่งนั้นงานศึกษาของ World Bank ระบุว่ารถไฟจีนลาวจะช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการและเป็นทางเลือกหนึ่งในกระจายความเสี่ยงด้านการขนส่ง โดยมีการประเมินว่าต้นทุนการขนส่งสินค้าเส้นทางคุนหมิง-แหลมฉบังจะมีต้นทุนที่แตกต่างกันไปตามเส้นทางการขนส่ง 4 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางทางถนน R3A จากคุนหมิงถึงแหลมฉบังผ่านบ่อเต็น เชียงของ มีต้นทุน 2,565 บาทต่อตัน 2) เส้นทางผ่านรถไฟลาวจีนแล้วเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกที่ไทยที่ด่านหนองคาย ต้นทุน 1,652 บาทต่อตัน 3) เส้นทางผ่านรถไฟลาว-จีนต่อรถไฟไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันและรถบรรทุก ต้นทุน 1,419 บาทต่อตัน และ 4) เส้นทางผ่านรถไฟลาวจีนต่อด้วยรถไฟจีน-ไทย (แผนการในอนาคต) ต้นทุน 870 บาทต่อตัน ซึ่งในกรณีที่ 4 นี้เป็นการเชื่อมต่อรถไฟจีน-ลาว-ไทยอย่างสมบูรณ์ตามแผนการก่อสร้างในไทยและมีการเชื่อมต่อกับลาวแล้ว (ศุทธาภา นพวิญญูวงศ์, สิรีธร จารุธัญลักษณ์, และอภิชญาณ์ จึงตระกูล, 2565)

หลายภาคส่วนคาดการณ์ว่ารถไฟลาว-จีนจะเป็นจุดเปลี่ยนที่จะเพิ่มปริมาณด้านการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างจีนกับอาเซียน และเป็นทางเลือกการขนส่งที่รวดเร็วและต้นทุนต่ำที่ผ่านมาเริ่มมีการใช้ระบบรางขนส่งสินค้าไปยังจีนทั้งจากภายในลาวและจากประเทศรอบด้าน รวมถึงประเทศไทย โดยเฉพาะสินค้าเกษตรซึ่งต้องการความรวดเร็วในการขนส่งเพื่อลดปัญหาการเน่าเสีย การขยายตัวของการขนส่งระบบรางไปสู่ตลาดจีนจึงส่งผลโดยตรงต่อเส้นทางเดิมที่ใช้ขนส่งผลไม้คือเส้นทาง R3A ในส่วนต่อไปจะอภิปรายถึงผลกระทบและศักยภาพในอนาคตของเชียงของ ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งผลไม้ผ่านเส้นทาง R3A ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

7. อภิปรายผล: โอกาสและศักยภาพในอนาคตของเชียงของในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งผลไม้ไปยังตลาดจีนตอนใต้

จากการลงพื้นที่ทำวิจัยและศึกษาข้อมูลพบว่า ในอนาคตเชียงของจะยังเป็นด่านที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าผลไม้ผ่านแดนไปจีน แม้ว่าจะมีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าเมื่อเทียบกับระบบรางแต่มีโครงสร้างสาธารณูปโภคและเงื่อนไขกฎระเบียบการส่งผ่านสินค้าที่ชัดเจน และยังมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมเพื่อขยายศักยภาพของพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่ การขยายระบบรางคู่ของไทยจากเด่นชัย-เชียงของและโครงการทางด่วนยกระดับแห่งใหม่เชื่อมพื้นที่ห้วยทราย-บ่อเต็น ในขณะที่การขนส่งผ่านรถไฟลาว-จีนยังคงมีอุปสรรคที่ส่งผลต่อระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งอยู่มาก รวมถึงโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อรถไฟลาว-จีนกับรถไฟไทยยังไม่มีความชัดเจน โอกาสของด่านเชียงของในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งผลไม้จากไทยไปจีนจึงยังคงบทบาทสำคัญอยู่โดยศึกษาจากปัจจัยเรื่องทำเลที่ตั้ง ความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์และต้นทุน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายการสนับสนุนของภาครัฐ

7.1 ทำเลที่ตั้ง

หากเปรียบเทียบระหว่างเชียงของกับหนองคาย หนองคายนับว่าเป็นจุดที่มีทำเลที่ตั้งได้เปรียบมากกว่าสำหรับการขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตภายในประเทศจากภูมิภาคตะวันออกของประเทศไทย นอกจากนี้ ผู้แทนจากพาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่ยังให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าผลไม้จากภาคเหนือไม่ว่าจะเป็นลำไยสับปะรด มะม่วงแฟนซีหรือส้มโอก็ต้องขนส่งไปรวบรวมที่ล้งใหญ่ในภูมิภาคตะวันออก

> *"ในส่วนของผู้ที่ส่งออกจะอยู่ที่ภาคกลางเป็นหลัก ในกรุงเทพและปริมณฑลเป็นหลัก ก็จะต้องมีการส่งไปคัดเกรดและบรรจุในแบรนด์ของตนเอง ผลไม้ก็จะถูกส่งไปรวมกับแหล่งอื่นๆ ก่อน"* (ผู้แทนพาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 20 กุมภาพันธ์ 2566)

อย่างไรก็ตาม เชียงของเองก็มีศักยภาพสูงในแง่ของทำเลที่ตั้งเพราะถือว่าเป็นจุดเขตแดนประเทศไทยที่ใกล้กับแผ่นดินจีนในทางบกมากที่สุดคือต้องใช้ถนนในสปป.ลาวเป็นระยะทางประมาณ 232 กิโลเมตร ในขณะที่หากเป็นการขนส่งผ่านหนองคายต้องอาศัยระบบรางในลาวที่มีระยะทางรวม 414 กิโลเมตรก่อนเข้าชายแดนจีน นอกจากนี้ จังหวัดเชียงรายยังมีช่องทางการขนส่งผ่านแดนจากไทยไปจีนอีกหลายช่องทางไม่ว่าจะเป็นเส้นทางผ่านแม่น้ำโขงไปสู่ท่าเรือกวนเหล่ย และเส้นทางในแผนการ R3B ที่ตัดผ่านพม่าเข้าสู่จีนตอนใต้ ความได้เปรียบของเชียงของจึงอยู่ที่มีศักยภาพและมีความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

7.2 ความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์และต้นทุน

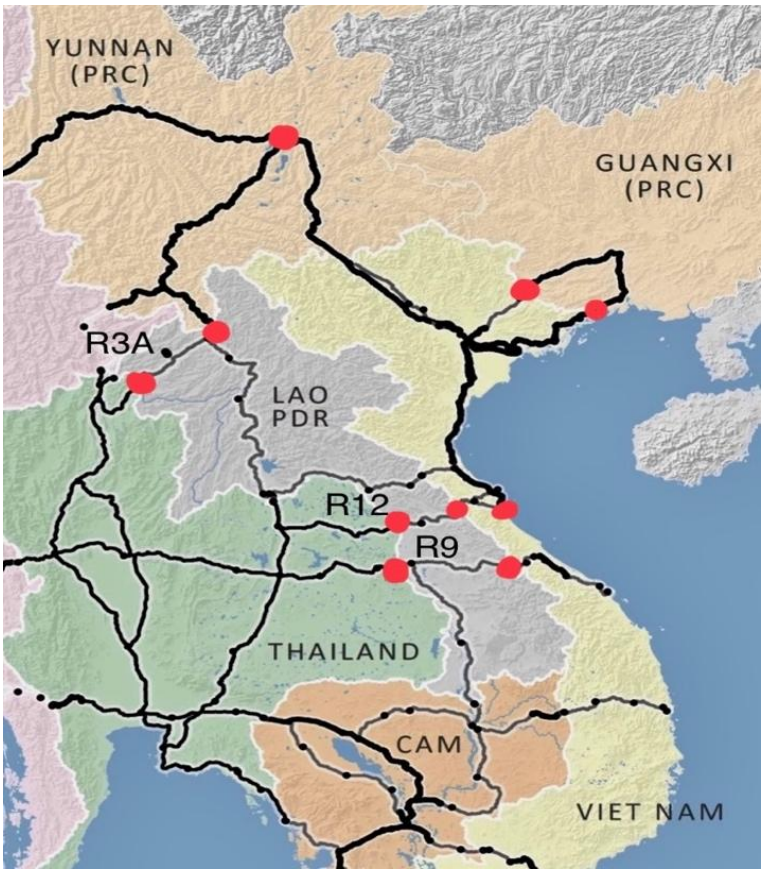
หากเปรียบเทียบต้นทุนด้านการขนส่งระหว่างเส้นทาง R3A และเส้นทางรถไฟลาว-จีน เพื่อประเมินความสามารถด้านการบริการโลจิสติกส์และต้นทุน เชียงของเป็นด่านสำคัญในการขนส่งผลไม้ไทยผ่านแดนไปยังตลาดจีนโดยขนส่งจากเชียงของ-ห้วยทราย-อุดมไซ-บ่อเต็น-โมฮัน-คุนหมิง หรือเรียกว่าเส้นทาง R3A มีระยะทางจากกรุงเทพถึงคุนหมิงทั้งสิ้น 1,863 กิโลเมตร ใช้เวลาในการขนส่งทางรถประมาณ 50 ชั่วโมงผ่านด่านศุลกากรสำคัญคือด่านเชียงของ ด่านห้วยทราย ด่านบ่อเต็นและด่านโมฮัน ต้นทุนโดยประมาณการของเส้นทางนี้อยู่ที่ 8,085 ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้ (USD/freight) ในขณะที่การขนส่งผ่านรถไฟลาว-จีนต้องผ่านด่านที่หนองคายและไปเปลี่ยนเป็นระบบรางที่ท่านาแล้งในลาวซึ่งอยู่ในพื้นที่ Vientiane Logistic Park ก่อนจะกระจายสินค้าต่อไปยังคุนหมิงผ่านบ่อเต็น ระยะทางจากกรุงเทพฯ ผ่านเวียงจันทน์ถึงคุนหมิงของจีนคือ 1,643 กิโลเมตร ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 24 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 2,320 ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์ (ดูรายละเอียดในตารางที่ 1) จะเห็นได้ว่าต้นทุนการขนส่งระบบรางต่ำกว่าเส้นทาง R3A มาก

ตารางที่ 1 ข้อมูลเส้นทางการขนส่ง ระยะเวลา ระยะทางและต้นทุน

ถนน/ระบบ	เส้นทาง	ระยะทางและชั่วโมงเดินทาง (km/hour)	ต้นทุน (USD ต่อตู้)
R3A	กรุงเทพ-เชียงของ-บ่อเต็น-คุนหมิง	1,863 km/50 h	8,085
R9	กรุงเทพ-มุกดาหาร-โหยวอี้กวน (หรือตงซิง)	1,959 km/35 h	6,246
R12	กรุงเทพ-นครพนม-จาลอ-โหยวอี้กวน (หรือตงซิง)	1,694 km/30 h	5,716
ระบบราง	กรุงเทพ-หนองคาย-บ่อเต็น-คุนหมิง	1,643 km/ 24 h	2,320

ที่มา: Menon and Roth (2022); ศุทธาภา นพวิญญูวงศ์, และคณะ (2565); สำนักเศรษฐกิจภูมิภาค ฝ่ายนโยบายโครงการสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย (2565)

แผนภาพที่ 4 แผนที่เส้นทางขนส่งทางบกจากไทยไปจีนตอนใต้



ที่มา: Menon and Roth (2022); ศุทธาภา นพวิญญูวงศ์, และคณะ (2565); สำนักเศรษฐกิจภูมิภาค ฝ่ายนโยบายโครงการสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย (2565)

อย่างไรก็ตาม การขนส่งผลไม้จากไทยผ่านแดนทางหนองคายเพื่อขึ้นระบบรางไปยังนครคุนหมิงในปัจจุบัน ยังมีอุปสรรคสำคัญคือเรื่องการบริหารจัดการการขนส่ง

"ข้อจำกัดอีกด้านนึง ในส่วนสินค้าเกษตร ทางรถไฟความเร็วสูงที่วิ่งมาลาวจะปล่อยวิ่งเฉพาะวันจันทร์กับศุกร์ ถ้าสินค้าถึงชายแดน ถ้าไม่ใช่วันจันทร์กับศุกร์ สินค้าก็จะต้องรอไว้ก่อน..หากสินค้าประเภทเกษตรมาไม่ตรงกับช่วงการขนส่งก็จำเป็นต้องจอดตู้รอไว้ก่อนเนื่องจากความต้องการขนส่งทางรถไฟทั้งจากลาวไทยและประเทศอื่นๆ มีค่อนข้างมากทำให้จำนวนเที่ยวรถไฟสินค้ามีไม่เพียงพอ" (ผู้แทนด่านตรวจพืชหนองคาย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 27 กุมภาพันธ์ 2566)

นอกจากนี้ ทางศุลกากรหนองคายได้ระบุว่า

"ก่อนหน้านี้จะเป็นทุเรียนที่ทดลองส่งไปจากด่านนี้ เพิ่มทดลองรอบแรก แต่มันก็ไปต่อไม่ได้ มีหลายปัจจัย คือ ในเรื่องของลาวที่เป็นตัวกลางที่สำคัญที่สุด เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับขนาดตู้ ถ้าขนส่งทางรถไฟมันจะไปลงที่ ท่าบกท่านาแล้ง เป็นปัจจัยภายนอกที่เราควบคุมไม่ได้เลย ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายตู้ เพราะตู้เราต่างกัน ความยาวของตู้เรายาวกว่า" (ผู้แทนศุลกากรหนองคาย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 3 กุมภาพันธ์ 2566)

ทั้งนี้ ประเด็นเรื่องการเปลี่ยนหัวลากจะเป็นประเด็นใหม่ในหลายๆ ด่านข้ามแดนไทย-ลาวหลังจากสถานการณ์โควิด 19

"ปกติไทยกับลาวมีข้อตกลงทางถนนระหว่างกัน แต่กับจีนเราไม่มี เราจึงผ่านแดนไปยังชายแดนลาวจีนได้เลย เราไปได้แค่นั้น แต่พอโควิดมาทางลาวก็มีข้ออ้างเกี่ยวกับโควิด เราข้ามสะพานไปไม่ได้แล้ว และต้องเปลี่ยนหัวลากและคนขับของลาวเท่านั้นถึงจะไปทางลาวได้ มีต้นทุนมากขึ้น 4-5 หมื่นบาทต่อคัน" (ผู้แทนศุลกากรเชียงของ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 31 มกราคม 2566)

แต่ที่หนองคายต้องเปลี่ยน 2 ต่อคือต่อหัวลากลาวเข้าไปยังสถานีเวียงจันทน์ใต้และยกขึ้นราง (การก่อสร้างสถานีท่านาแล้งแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 แต่ยังไม่เปิดใช้งานจึงต้องขนส่งสินค้าไปขึ้นรางที่สถานีเวียงจันทน์ใต้)

ความต้องการใช้บริการระบบรางเพื่อขนส่งสินค้าจากเวียงจันทน์ไปสู่จีนตอนใต้มีความต้องการมากกว่าศักยภาพการขนส่งในปัจจุบันจะรองรับได้ เนื่องจากความรวดเร็ว ต้นทุนต่ำและการอำนวยความสะดวกของทางจีน (ข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการระบุว่ารอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีวันละประมาณ 7 เที่ยว) ความต้องการขนส่งทางรางมาจากสินค้าเกษตรและสินแร่จากลาวซึ่งเป็นประเทศที่ส่งออกสินค้าเหล่านี้ผ่านทางบกให้กับจีนอยู่แต่เดิม นอกจากนี้ ทางผู้ประกอบการจากไทยและเวียดนามก็เล็งเห็นถึงประโยชน์ของระบบรางดังกล่าว

“เพราะถึงเวลาจริงๆ ลาวเองก็ต้องการส่งออกผลไม้ของเขา หรือเวียดนาม ลาวเขาก็มีผลไม้ที่คล้ายกับของไทยตั้งเยอะ อาจมีมาตรการที่ไม่เอื้อต่อผลไม้ไทยก็ได้” (ผู้แทนพาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 20 กุมภาพันธ์ 2566)

ปัจจุบันการจอง freight ทางรถไฟทำได้อย่างจำกัดเพราะทางลาวเองก็ต้องการส่งสินค้าของตนผ่านระบบรางโดยเฉพาะสินแร่เหล็ก ตะกั่ว แป้งมันสำปะหลัง ข้าว ถ่าน ยางและผลไม้ (Sawada & Minami, 2023) ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถจองพื้นที่ขนส่งได้ ในส่วนความพร้อมในด้านการบริการโลจิสติกส์ของเชียงของมีความพร้อมค่อนข้างสูง เนื่องจากเชียงของเป็นเส้นทาง R3A ที่ถูกใช้เพื่อการขนส่งจากไทยไปลาวและข้ามไปยังจีนมาเป็นระยะเวลานาน มีบริษัทขนส่งและบริการด้านการขนส่ง พร้อมอยู่แล้วในบริเวณพื้นที่

7.3 ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและอนาคตของเส้นทาง R3A และเส้นทางรถไฟลาว-จีน

การเปิดเส้นทางรถไฟลาว-จีนนั้นได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าผลไม้ที่ด่านหนองคายยังมีอยู่อย่างจำกัด จากการสัมภาษณ์ศุลกากรและกรมวิชาการเกษตรด่านหนองคายระบุว่า

“พอมีรถไฟจีนลาว กับ รถไฟไทยก็ไม่ได้เชื่อม 100% ต่อให้ในอนาคตก็ไม่สามารถเชื่อมโยงได้ เพราะขนาดรางไม่เท่ากัน วิ่งต่อไปไม่ได้ ก็ต้องมีการขนถ่ายสินค้าอยู่” (ผู้แทนศุลกากรหนองคาย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 3 กุมภาพันธ์ 2566)

เช่นเดียวกับข้อมูลจากผู้แทนด่านตรวจพืชหนองคายที่ระบุว่า

“การขนส่งของเส้นทางนี้มีค่าใช้จ่ายสูง แล้วในส่วนของระยะห่างจากสถานีรถไฟเดิมหรือท่านาแล้งทำไมไม่ยอมเชื่อมรางรถไฟความเร็วสูงมาถึงเลย แค่ 2.9 กม. เอง เราก็ถามไป เขาอาจจะมองว่ายังไม่ถึงจุดคุ้มทุนหรือเปล่า...ในส่วนของสะพานรางรถไฟที่สร้างคู่สะพานมิตรภาพเดิม น่าจะทำให้อุปสรรคลดลงไปได้เยอะเลย ยิ่งถ้าเชื่อมต่อโดยที่ประเทศเขาเป็นแค่ทางผ่าน ก็ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ไม่ทำให้การขนส่งสะดุด ไม่ต้องมายกขึ้นยกลง” (ผู้แทนด่านตรวจพืชหนองคาย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 27 กุมภาพันธ์ 2566)

นอกจากนี้ ยังมีความไม่ชัดเจนเรื่องค่าธรรมเนียมผ่านแดน ความไม่พร้อมของข้อตกลงระหว่างไทยกับลาวในการดำเนินการที่สถานีท่านาแล้ง รวมไปถึงการประมาณการค่าใช้จ่ายการขนส่งยังไม่ชัดเจนส่งผลให้ผู้ประกอบการควบคุมต้นทุนได้ยาก

อุปสรรคสำคัญในการขนส่งผ่านแดนที่ด่านหนองคายคือความไม่พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าระบบรางคู่เส้นขยายขอนแก่น-หนองคายจะได้รับการอนุมัติงบประมาณในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 และคาดว่าจะพร้อมใช้งานในปี พ.ศ. 2570 แต่ในพื้นที่ด่านหนองคายยังคงมีข้อจำกัด คือในส่วนของระบบรางนั้นไทยมีการสร้างรถไฟวิ่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 เข้าสู่เวียงจันทน์อยู่แล้ว เป็นระบบรางหนึ่งเมตรตามระบบรถไฟไทยสิ้นสุดที่สถานี

ท่านาแล้งซึ่งไม่เชื่อมต่อทางกายภาพกับระบบรถไฟลาว-จีน ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟมีจำกัด เนื่องจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ที่หนองคายเป็นทั้งสะพานรถไฟและรถยนต์ ซึ่งการจราจรค่อนข้างแออัด

> *"รถไฟและรถยนต์ต้องสลับเวลาใช้งานกล่าวคือเมื่อรถไฟเดินรถจะต้องปิดการจราจรรถยนต์ทั้งหมด...และสะพานยังรับน้ำหนักได้แค่ 25 ตู้สั้นเท่านั้น"* (ผู้แทนศุลกากรหนองคาย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 3 กุมภาพันธ์ 2566)

และสะพานก่อสร้างมานานไม่สามารถรองรับน้ำหนักได้มาก กระทรวงคมนาคมไทยจึงมีโครงการขยายสะพานแห่งที่ 1 ให้รองรับรถยนต์มากขึ้นพร้อมกับสร้างสะพานแห่งใหม่คู่ขนานเพื่อรองรับรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง คาดว่าการก่อสร้างสะพานใหม่จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2572 (เดลินิวส์ออนไลน์, 2566)

ในทางฝั่งลาวก็อยู่ระหว่างการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและ Vientiane Logistic Park ซึ่งท่าบกท่านาแล้งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการดังกล่าว แต่การขนส่งสินค้าจากไทยเพื่อไปต่อรถไฟลาว-จีนยังมีความยุ่งยากในเรื่องการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง ในที่นี้เมื่อช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ผ่านมาทางลาวได้ออกระเบียบด้านสาธารณสุขและไม่อนุญาตให้นำหัวรถลากต่างประเทศวิ่งเข้าประเทศทำให้การขนส่งจากไทยไปยังประเทศที่สามหรือเข้าลาวต้องเปลี่ยนหัวลากจากหัวลากไทยเป็นหัวลากลาวทั้งหมด ทำให้การขนส่งจากฝั่งหนองคายต้องเปลี่ยนเป็นหัวลากลาวที่ท่านาแล้งแล้ววิ่งทางถนนไปสู่ระบบรางอีกทอดทำให้ใช้เวลาในการรอการเปลี่ยนถ่ายและใช้งบประมาณในการดำเนินการสูง เนื่องจากความพร้อมด้านเครื่องมือในการยกตู้จากระบบรางไปสู่หัวลากที่สถานีท่านาแล้งยังมีจำกัด ข้อจำกัดอีกด้านคือค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมจากการขนถ่ายสินค้าผ่านระบบรางมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าที่มีการประเมินไว้

> *"โดยเฉพาะค่าผ่านทางในลาวที่มีค่าใช้จ่ายสูงมาก...กฎระเบียบทางลาวที่ไม่นิ่งมีการเพิ่มกฎระเบียบเพิ่มเติมตั้งแต่ช่วงโควิดเป็นต้นมา"* (ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 30 มกราคม 2566)

อาทิ ค่าบริการยกตู้ด้วยแรงงานคน ค่าเช่าพื้นที่วางตู้ เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการก็มีการเรียกร้องให้ภาครัฐไทยประสานเจรจากับทางลาวเพื่อให้มีข้อตกลงเรื่องค่าใช้จ่ายที่ชัดเจน

ในขณะที่ด่านเชียงของเป็นเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเกษตรมานานกระทั่งการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ในปี พ.ศ. 2556 และมูลค่าการส่งออกผลไม้ผ่าน R3A ไปจีนเพิ่มมากขึ้นอย่างชัดเจนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561

> *"ปัจจุบันอุปสรรคสำคัญของเส้นทาง R3A คือผิวถนนเสียหายมากหลายจุดโดยเฉพาะจากบริเวณนาเตยไปยังชายแดน"* (ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 30 มกราคม 2566)

และจากการลงสำรวจพื้นที่ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 พบว่า ความเสียหายของเส้นทางทำให้การขนส่งใช้เวลามากกว่าที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม ทางสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย ผู้แทนจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของและข้อมูลจากการพูดคุย

กับคนขับรถรับจ้างในลาวให้ข้อมูลว่าทางลาวมีโครงการสร้างมอเตอร์เวย์ยกระดับจากบ่อเต็นมาห้วยทราย ระยะทาง 176 กิโลเมตร ซึ่งจะลดระยะเวลาขนส่งจากเดิม 6 ชั่วโมงมาเป็น 2 ชั่วโมง (ข่าวเกษตร, 2566) เนื่องจากเป็นการก่อสร้างเส้นทางแบบยกระดับและเจาะอุโมงค์ไม่ใช่เส้นทางที่คดเคี้ยวตามแนวเขาเหมือนเส้นทาง R3A ในปัจจุบัน

ในขณะเดียวกันการขนส่งฝั่งไทยมีการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อใช้ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์ที่บริเวณทางข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ซึ่งบริเวณศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯนี้จะเป็นสถานีขนส่งสินค้าของระบบรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงของอีกด้วย

> *"โครงการรถไฟรางคู่ดังกล่าวจะผลักดันให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A สะดวก รวดเร็วและประหยัดต้นทุนได้มากยิ่งขึ้น ไม่เพียงแผนงานระบบรางที่จะยกระดับเชียงของ แต่ยังรวมถึงโครงการขยายถนนจากเชียงของถึงพะเยาที่จะทำให้การขนส่งทางถนนสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น"* (ผู้แทนสัมภาษณ์ ผู้แทนศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 31 มกราคม 2566)

7.4 นโยบายการสนับสนุนของภาครัฐ

ในด้านความพร้อมด้านระเบียบปฏิบัติในการส่งสินค้าผ่านแดนของเส้นทาง R3A และเส้นทางรถไฟลาว-จีน แม้ว่าเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เพิ่งเปิดใช้งานจะได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก อีกทั้งหน่วยงานรัฐจีน รัฐลาวและรัฐไทยต่างก็ให้การสนับสนุนในการทำความตกลงพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออก-นำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ด่านรถไฟโมฮันและด่านหนองคายสามารถขนส่งสินค้าผลไม้ผ่านแดนประเทศที่สามได้ พร้อมทั้งเปิดใช้งานด่านตรวจพืชหนองคายในปี พ.ศ. 2565 พร้อมเปิดให้บริการร่วมกับศุลกากร สรรพสามิต อาหารและยา กักกันสัตว์ ประมงและป่าไม้ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) (สำนักนิติกร กรมวิชาการเกษตร, 2566) ในขณะที่ด่านโมฮันเปิดใช้งาน Fruit Quarantine Inspection Station ในเดือนธันวาคม 2565 (Xinhua, 2022) นอกจากนี้ปริมาณการส่งออกผลไม้ไทยไปจีนผ่านด่านหนองคายก็เพิ่มมากขึ้นด้วย

ไทยกับลาวมีการทำข้อตกลงอื่นๆ ในด้านการขนส่งสินค้าข้ามแดนทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ได้แก่ ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย (2544) ที่ตกลงให้มีการนำพาหนะขนส่งระหว่างพรมแดนของคู่สัญญาตามตกลง มีความตกลงเรื่องการ GMS CBTA ว่าด้วยการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านที่ไทยกับลาวพร้อมทั้งเวียดนามลงนามร่วมกันในปี พ.ศ. 2542 รวมถึงศุลกากรหนองคายพยายามผลักดันตามที่ระบุว่า

> *"Single stop inspection ที่อยากผลักดันให้มันเกิดขึ้น บางทีการเชื่อมระบบไทยกับลาวก็ต้องทำระบบและดูงบประมาณของทั้งสองฝ่ายซึ่งก็ยังต่อไม่ติด...*

การตรวจพิธีกรศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวซึ่งกำหนดให้สะหวันนะเขต-มุกดาหารเป็นพื้นที่นำร่อง อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนปฏิบัติยังคงมีรายละเอียดและอยู่ระหว่างขั้นตอนการเจรจา” (ผู้แทนศุลกากรหนองคาย, การสื่อสารส่วนบุคคล, 3 กุมภาพันธ์ 2566)

ในส่วนการขนส่งผลไม้ทางรางที่หนองคายไปยังระบบรถไฟจีนยังไม่สะดวกนัก ทั้งโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่เชื่อมต่อและเรื่องระเบียบปฏิบัติที่ยังไม่ชัดเจน เนื่องจากทางการลาวมีรูปแบบการให้อำนาจแขวงต่างๆ ในการจัดการการขนส่งทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแต่ละแขวงมีวิธีการจัดการที่ต่างกันและมีต้นทุนที่ต่างกัน ผู้แทนศุลกากรเชียงของระบุว่ากรณีของเชียงของ-ห้วยทรายไปยังบ่อเต็นมีการดำเนินการมานาน แม้ว่าจะมีระเบียบปฏิบัติใหม่เรื่องการเปลี่ยนหัวลากเป็นหัวลากลาวแต่ขั้นตอนอื่นๆ ยังไม่ต่างจากเดิมมากนักทำให้ผู้ประกอบการขนส่งคาดคะเนต้นทุนที่ชัดเจนได้ แต่ในกรณีของการส่งสินค้าทางรถไฟที่ต้องไปถ่ายสินค้าที่ท่าบกท่านาแล้งซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ ตู้ควบคุมอุณหภูมิของรถไฟลาว-จีนยังมีจำกัด ผู้ประกอบการจึงมองว่ามีความเสี่ยงมากกว่าทั้งต้นทุนเวลาที่ไม่ชัดเจนและต้นทุนการขนส่งระหว่างทางที่สูงกว่าที่คาดไว้ ในกรณีนี้ผู้แทนศุลกากรหนองคายให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่ามีการทดลองนำร่องส่งทุเรียนทางรถไฟไปจีนซึ่งพบปัญหาในการขนส่งหลายด้านโดยเป็นปัญหาเรื่องต้นทุนในทางปฏิบัติจากการเปลี่ยนถ่ายตู้ในลาวที่ท่าบกท่านาแล้งและที่สถานีเวียงจันทน์ทำให้เอกชนไม่นิยมเส้นทางรถไฟมากนัก นอกจากนี้ ผู้แทนพาณิชย์เชียงใหม่ยังให้ข้อมูลเสริมว่าการส่งออกผลไม้ผ่านทางรถไฟยังมีความล่าช้าและไม่ชัดเจนในเรื่องการตรวจสุขอนามัยและการขึ้นทะเบียนตู้กับทางจีนทำให้ต้นทุนค่อนข้างสูง

8. บทสรุป

การเปิดใช้การขนส่งระบบรางจากเวียงจันทน์สู่จีนตอนใต้เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญต่อการขยายตัวของการขนส่งสินค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศในบริเวณลุ่มน้ำโขง ระบบโลจิสติกส์ของไทยเองก็ได้รับผลกระทบจากการเปิดเส้นทางดังกล่าวเช่นกันโดยเฉพาะการที่ด่านหนองคายที่กลายเป็นด่านสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะนโยบายและเป้าหมายให้ใช้ระบบรางในการส่งออกผลไม้ซึ่งเดิมใช้การขนส่งทางเรือ ทางเส้นทาง R3A และ R12 อย่างไรก็ตามในปัจจุบันและการคาดการณ์ในระยะ 4-5 ปีต่อไป ด่านเชียงของจะยังคงเป็นด่านส่งออกผลไม้ผ่านแดนทางบกจากไทยไปสู่ตลาดจีนตอนใต้ที่สำคัญ เนื่องจากปัจจัย 4 ด้าน คือ 1) ทำเลที่ตั้งที่เชียงของเป็นชายแดนไทยที่ใกล้กับจีนมากที่สุด (ระยะทาง 232 กิโลเมตร) 2) มีความพร้อมในการให้บริการโลจิสติกส์และต้นทุนจากการขนส่งและพัฒนาเครือข่ายการข้ามแดนในเส้นทาง R3A มาอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าเมื่อเทียบกับด่านอื่นๆ แต่สามารถบริหารจัดการและขนส่งในปริมาณมากได้ 3) มีโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขนส่งที่กำลังขยายตัวทั้งในไทยและในลาวไม่ว่าจะเป็นโครงการมอเตอร์เวย์บ่อเต็น-ห้วยทราย โครงการรถไฟรางคู่เด่นชัย-เชียงของ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายระบบการขนส่งสินค้าเชียงของและโครงการขยายถนนเชียงของ-พะเยา และ 4) ระเบียบพิธีสารและขั้นตอนการขนส่งสินค้ามีความชัดเจนและ

ควบคุมต้นทุนรวมถึงระยะเวลาการขนส่งได้ ในขณะที่การขนส่งผ่านรถไฟจากด่านหนองคาย-เวียงจันทน์-บ่อเต็นที่เปิดใช้งานในปลายปี พ.ศ. 2564 และเริ่มเปิดให้ขนส่งผลไม้จากไทยไปจีนได้ในปี พ.ศ. 2565 มีอุปสรรคสำหรับการส่งออกผลไม้ไทยผ่านแดนลาวไปยังจีนใต้ที่สำคัญ คือ 1) การขนส่งผลไม้จากแหล่งปลูกในภาคตะวันออกเฉียงใต้มายังหนองคายมีความสะดวกและรวดเร็วแต่การขนส่งจากหนองคายผ่านลาวต้องอาศัยการขนส่งในลาวถึง 414 กิโลเมตร 2) ยังมีปัญหาเรื่องความพร้อมในการให้บริการโลจิสติกส์และต้นทุน จากการขนส่งในส่วนของระบบรางที่การติดตั้งเครื่องมือยังไม่สมบูรณ์และปริมาณขบวนรถที่ให้บริการมีไม่เพียงพอกับความต้องการขนส่งทั้งจากลาวและไทย 3) โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขนส่งระบบรางจากไทยไปลาวยังมีข้อจำกัดอยู่มาก ทั้งเรื่องขนาดรางและขนาดตู้ที่ไม่เท่ากัน การขนส่งผ่านสะพานที่มีกำลังรองรับจำกัดและต้องรอก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ก่อน ข้อจำกัดเหล่านี้ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงกว่าที่คาดการณ์มาก และ 4) ระเบียบพิธีสารและขั้นตอนการขนส่งสินค้าผลไม้ยังมีความชัดเจน มีค่าใช้จ่ายระหว่างทางที่ไม่มีระบุในระเบียบค่อนข้างสูง

อย่างไรก็ตาม การมีเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่หลากหลายเป็นการสร้างความยืดหยุ่นในด้านโลจิสติกส์ซึ่งจะเป็นข้อได้เปรียบของไทยที่มีทางเลือกการขนส่งที่หลากหลายและรองรับการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต การยกระดับการขนส่งทั้งทางถนนและทางรางให้เชื่อมต่อกันโดยสมบูรณ์จะเป็นการวางรากฐานการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2566). *Fact Sheet สาธารณรัฐประชาชนจีน (People's Republic of China).* สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567, จาก https://www.ditp.go.th/wp-content/uploads/2023/07/1.-Fact-Sheet-China-June-.2023.pdf

กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ. (2566). *มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีน (รายด่าน รายสินค้า) สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2567, จาก http://btsstat.dft.go.th/

ข่าวเกษตร. (2566). *อนาคตถนนสาย R3A หลังรถไฟจีน-ลาวขนส่งผลไม้เข้าจีนผ่านด่านรถไฟโม่ฮานได้...ยังเป็นคงเป็นเส้นทางหลักหรือไม่.* สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2567, จาก https://www.agrinewsthai.com/industrial-drop/63860

ชุติระ ระบอบ, พัชรา โพชะนิกร, พรวิสา ทาระคำ, และอภิญญา ไกรสำโรง. (2565). การพัฒนาโลจิสติกส์ของจีนสู่ภูมิภาคทางตอนใต้: รถไฟจีน-ลาว. *วารสารธุรกิจปริทัศน์, 14*(1), 563-576.

เดลินิวส์ออนไลน์. (2566). *สรุปจบ! ผลศึกษาสะพานรถไฟหนองคาย-เวียงจันทน์ 2 วงเงิน 3,117 ล้าน.* สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567, จาก https://www.dailynews.co.th/news/2912286/

ธนภณ เจียรณัย, และจารุวิสข์ ปราบณศักดิ์. (2558). กลยุทธ์การปรับตัวของท่าเรือเชียงของจากการมีเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4. *วารสารการพัฒนาชุมชนและคุณภาพชีวิต, 3*(2), 229-238.

ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว. (2566ก). รายงานสถานการณ์การขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารระหว่างไทย-จีน ปี 2565. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2566, จาก https://www.moac.go.th/foreignagri-news-files-451691791055

ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว. (2566ข). *สถานการณ์ผลไม้ไทยในตลาดจีนปี 2565 และแนวโน้ม*. สืบค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2567, จาก https://www.opsmoac.go.th/guangzhou-dwl-files-451591791874

ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย. (2544). สืบค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2567, จาก https://tadb.unescap.org/THA/bilat_LAO_THA_1999_tha.pdf

วชิระ วิจิตรพงษา. (2563). แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองสำหรับในเขตพื้นที่ชายแดน กรณีศึกษาจังหวัดเชียงราย. *Industrial Technology and Engineering Pibulsongkram Rajabhat University Journal, 2*(3), 28-43.

วีรวิชญ์ เลิศไทยตระกูล. (2565). การศึกษาการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบของรถไฟจีน ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของประเทศไทย. *วารสารการบริหารจัดการและนวัตกรรมท้องถิ่น, 4*(5), 82-95.

ศุทธาภา นพวิญญูวงศ์, สิรีธร จารุธัญลักษณ์, และอภิชญาณ์ จึงตระกูล. (2565). *คว้าโอกาสให้การค้าไทยจากรถไฟจีน-ลาว.* สืบค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2565, จาก https://www.bot.or.th/content/ dam/ bot/ documents/ th/ research- and- publications/ article/ regional/2022/2565_RL_01_ChinaLaos_Railway_Trade.pdf

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครเฉิงตู. (2566). *Yunnan ranked second in Thai fruit importing in 2022*. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2567, จาก https://thaibizchina.com/article/

สมชาย ปฐมศิริ. (2555). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง.* กรุงเทพ: สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2560). *แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ.* สืบค้นเมื่อ 7 ตุลาคม 2566, จาก https://www.otp.go.th/uploads/ tiny_uploads/ PolicyPlan/ Action% 2 0 Plan/ 2 5 6 4 0 6 1 0 - Action%20Plan%202561.pdf

สำนักนิติกร กรมวิชาการเกษตร. (2566). *เปิดอาคารตรวจสินค้าเกษตร ตรวจสอบโรค แมลงศัตรูพืช ด่านตรวจพืชหนองคาย.* สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567, จาก https://www.doa.go.th/nitikan/?p=6908

สำนักเศรษฐกิจภูมิภาคฝ่ายนโยบายโครงการสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2565). *“รถไฟจีน-ลาวมีนัยสำคัญต่อการค้าภาคเหนือหรือไม่”. Regional Letter แบ่งปัน ความรู้สู่ภูมิภาค ฉบับที่ 3/ 2565: 1/3-3/3.* สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567, จาก https://www.bot.or.th/content/dam/bot/documents/th/research-and-publications-pdf/articles-and-publications/articles/regional/2022/2565_RL_03_ChinaLaos_Railway_Northern_Trade.pdf

หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง, และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์. (2563). โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน: โอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. *วารสารไทยคดีศึกษา, 17*(2), 50-80.

อภิญญา พงษ์ปรีชา, และธนัญญา วสุศรี. (2562). การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. *วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 22*(1), 152-170.

ภาษาอังกฤษ

Bharule, S. P. (2019). High-Speed Rail and Station Area Development. *The Asian Journal: Journal of Transport and Infrastructure, 1*(Special Issue), 1-10.

Doig, W. (2018). *High - Speed Empire Chinese Expansion and the Future of Southeast Asia*. New York: Columbia Global Reports.

Hewison, K. (2018). Thailand: An Old Relationship Renewed. *The Pacific Review, 31*(1), 116- 130.

Ishida, M. (2019). GMS Economic Corridors Under the Belt and Road Initiative. *Journal of Asian Economic Integration, 1(*2), 183-206.

Jiang, Y. (2019). Competitive Partners in Development Financing: China and Japan Expanding Overseas Infrastructure Investment. *The Pacific Review, 32*(5), 396- 808.

Lauridsen, L. S. (2020). Drivers of China’s Regional Infrastructure Diplomacy: The Case of the Sino - Thai Railway Project. *Journal of Contemporary Asia*, *50*(3), 380-406.

Lertpusit, S. (2024). Evaluating the Benefits of the Current BRI Infrastructure Projects to Thailand. *East Asian Policy, 16*(1), 48-62.

Menon, J., & Roth, V. (2022). *Agriculture Trade Between China and the Greater Mekong Subregion Countries*. Singapore: ISEAS-Yusof Ishak Institute.

Oh, Y. A. (2018). Power Asymmetry and Threat Points: Negotiating China's Infrastructure Development in Southeast Asia. *Review of International Political Economy, 25*(4), 530- 552.

Pavlićević, D. & Kratz, A. (2018). Testing The China Threat Paradigm: China's High - Speed Railway Diplomacy in Southeast Asia. *The Pacific Review, 31*(2), 151-168.

Sawada, T., & Minami, Y. (2023). *Current Situation of the Laos-China Railway.* Retrieved February 8, 2023, from https://www.jttri-airo.org/en/dll.php?id=21&s=pdf1&t=repo

Travel Guide China (2023). *China Railway Map*. Retrieved September 26, 2023, from https://www.travelchinaguide.com/china-trains/railway-map.htm

World Bank Report. (2020). *From Landlocked to Land-linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*. Retrieved October 24, 2022, from https://documents1.worldbank.org/curated/en/648271591174002567/pdf/Main-Report.pdf

Wu, S. & Chong, A. (2018). Developmental Rail Politics: The Political Economy of China's High - Speed Rail Projects in Thailand and Indonesia. *Contemporary Southeast Asia, 40*(3), 503-526.

Xinhua (Lancang-Mekong Cooperation). (2022, 5 December). *China-Laos Railway Sees First Direct Train for Imported Fruits to Chinese Markets.* Retrieved January 20, 2024, from http://www.lmcchina.org/eng/2022-12/05/content_42206355.html.

Xinhua. (2023). *China-Laos Rail Freight Transport Sees Significant Expansion in 2023.* Retrieved September 26, 2023, from https://english.news.cn/20230926/f031f53c3d344c76b65114d370627f4d/c.html.

Zha, W. E. N. (2015). Personalized Foreign Policy Decision – Making and Economic Dependence: A Comparative Study of Thailand and the Philippines' China Policies. *Contemporary Southeast Asia, 37*(2), 242- 268