ยุทธศาสตร์การค้าไทยผ่านเส้นทางรถไฟสายมังกร*

Thailand's Trade Strategy via the China's Railway

บทความวิชาการ

จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา[1] และ พันธ์รบ ราชพงศา[2]
Chackrit Duangphastra and Punrop Rajapongsa
คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ ประเทศไทย 10330[1]
Chulalongkorn Business School, Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand 10330
สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) กรุงเทพฯ ประเทศไทย 10330[2]
International Institute for Trade and Development, Bangkok, Thailand 10330
E-mail: chackrit@cbs.chula.ac.th[1] and Email: punrop@itd.or.th[2]

บทคัดย่อ

บทความนี้ต้องการนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย หรือยุทธศาสตร์การค้าของประเทศไทยในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสาธารณรัฐประชาชนจีน-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (จีน-ลาว) หรือ *"รถไฟสายมังกร"* เนื่องจากเส้นทางรถไฟสายนี้ริเริ่มมาจากนโยบายการพัฒนาของจีนที่เน้นการพัฒนาการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งจีนต้องการสร้างความหลากหลายของตลาดนำเข้าสินค้าที่ไม่ต้องการพึ่งพาการนำเข้าของประเทศใดประเทศหนึ่งมากเกินไป คุ้มครองอุตสาหกรรมเกษตรเพื่อปกป้องมิให้มีการนำเข้าสินค้าบางประเภทจากต่างประเทศจนเกินจำเป็น และส่งเสริมการส่งออกสินค้าที่มีคุณภาพและสินค้าที่สร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนส่งเสริมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านและการขยายตลาดไปยังประเทศที่เป็นตลาดเกิดใหม่ และการค้ารูปแบบใหม่ เช่น พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce: CBEC) ที่สำคัญคือ จีนส่งเสริมการขนส่งทางถนนและการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งหมดนี้ล้วนเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายสำหรับประเทศไทย ซึ่งจะต้องเร่งใช้ประโยชน์พร้อมทั้งติดตามโอกาส ความท้าทาย และลดความเสี่ยงจากผลกระทบที่เกิดจากรถไฟสายมังกร

คำสำคัญ: ยุทธศาสตร์การค้าไทย, รถไฟจีน-ลาว, ระเบียงการขนส่งเชื่อมทางบกกับทางทะเลแห่งภาคตะวันตก

---

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเวทีสาธารณะ (Public Forum) ประเด็นอุบัติใหม่ เพื่อหาแนวทางความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) กระทรวงพาณิชย์

วันที่รับบทความ: 12 ก.ย.65 วันที่แก้ไขบทความ: 13 ต.ค.65 วันที่ตอบรับบทความ: 13 ต.ค.65

Abstract

This article aims to present policy recommendations for Thailand's trade strategy via the China-Laos Railway as it was initiated by China's policy focusing on the development of both domestic and foreign trade. In addition, China aims to create diverse markets for imported products since it does not want to be reliant on a single country's imports and wants to protect its agro-industry by preventing the excessive importation of spercific foreign products. China also intends to promote the export of quality and value-added products, trade with neighboring countries, market expansion into emerging markets, and new forms of trade, such as Cross-Border e-Commerce (CBEC). Most importantly, China has been promoting road and high-speed railway transportation that is more connected to neighboring countries in order to facilitate the transportation of passengers and goods between countries. All of these are both opportunities and challenges for Thailand, which must take immediate action to gain an advantage, monitor opportunities and challenges, and reduce risks from the impacts of China's railway.

Keywords: Thailand Trade Strategy, China-Laos Railway, New Western Land-Sea Corridor

บทนำ

ประเทศจีนมีระบบเศรษฐกิจภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่และมีการทำธุรกิจการค้าสินค้า การค้าบริการและการลงทุนกับนานาประเทศอย่างมาก โดยในช่วงปี พ.ศ.2559-2563 ประเทศจีนมีเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็ว และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) มากกว่า 100 ล้านล้านหยวน (523 ล้านล้านบาท ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าประเทศไทยประมาณ 26 เท่า) อีกทั้งจีนเป็นประเทศผู้นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น การทำเหมืองในทะเลลึก เทคโนโลยีอวกาศ เทคโนโลยีควอนตัม เทคโนโลยีพลังงาน เทคโนโลยีสารสนเทศและปัญญาประดิษฐ์ นาโนอิเล็กทรอนิกส์ เวชศาสตร์ชีวภาพ การผลิตอากาศยาน รถไฟความเร็วสูงและอื่น ๆ นอกจากนี้จีนยังริเริ่มการเปิดประเทศและเชื่อมโยงจีนเข้าสู่สังคมโลกโดยเฉพาะการริเริ่มนโยบายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiatives: BRI) ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งพลังงาน การชลประทาน การสื่อสารสาธารณูปโภค และนิคมอุตสาหกรรมในต่างประเทศ ซึ่งเป็นนโยบายที่จีนริเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.2556 เป็นต้นมา จำแนกเป็นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจทางบก (Silk Road Economic Belt) และระเบียงเศรษฐกิจทางทะเล (Maritime Silk Road) (Asian Development Bank, 2021)

ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 รัฐบาลจีนมีโครงการภายใต้ BRI ดำเนินการใน 147 ประเทศ (Green Finance & Development Center, 2022) ในภูมิภาคต่าง ๆ จำแนกเป็น

43 ประเทศในแอฟริกากลางและแอฟริกาใต้ มีโครงการเด่น ได้แก่ ระบบการเดินรถไฟฟ้าความเร็วปานกลาง ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศเอธิโอเปียกับประเทศจิบูตี

35 ประเทศในยุโรปและเอเชียกลาง มีโครงการเด่น ได้แก่ ระบบการขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่างจีนกับยุโรป หรือ New Eurasia Land Bridge (การเดินรถไฟระหว่างจีน คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุซ โปแลนด์ เยอรมนี และเนเธอร์แลนด์) ที่เริ่มให้บริการตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2560 และในปี พ.ศ.2561 ได้เพิ่มส่วนต่อขยายจากจีนไปจนถึงประเทศเวียดนาม และการพัฒนาศูนย์กลางถ่ายลำของท่าเรือคอนเทนเนอร์ในประเทศกรีซ (ท่าเรือพิราอุส)

25 ประเทศในเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก มีโครงการเด่น ได้แก่ ระบบการขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับสิงคโปร์ หรือ China-Indochina Peninsula (การเดินรถไฟระหว่างจีน ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์) และการเดินรถไฟระหว่างเขตปกครองตนเองกวางซีกับประเทศเวียดนาม

20 ประเทศในลาตินอเมริกาและแคริบเบียน มีโครงการเด่น ได้แก่ การพัฒนาเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำที่ประเทศอาร์เจนตินา

18 ประเทศในตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ มีโครงการเด่น ได้แก่ ระบบการขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่างจีนกับเอเชียกลางและเอเชียตะวันตก หรือ China-Central Asia-West Asia (การเดินรถไฟระหว่างจีน คาซัคสถาน คาจิกิสถาน ทาจิกิสถาน อุซเบกิสถาน เติร์กเมนิสถาน อิหร่าน ตุรกี) และการพัฒนาท่าเรือคอนเทนเนอร์ในประเทศตุรกีและสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

6 ประเทศในเอเชียใต้ มีโครงการเด่น ได้แก่ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ จีน อินเดีย และเมียนมา (Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor: BCIM) การพัฒนาเมืองท่า และศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางทะเลในประเทศศรีลังกา และการพัฒนาท่าเรือและทางหลวงพิเศษในประเทศปากีสถาน

นอกจากนี้ ในปี พ.ศ.2564 จีนยังเห็นชอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14 (พ.ศ.2564-2568) และกำหนดวิสัยทัศน์ในปี พ.ศ.2578 (ค.ศ.2035) ว่า *"จะพัฒนาประเทศเป็นประเทศที่มีระบอบการปกครองแบบสังคมนิยมยุคใหม่ โดยอาศัยจุดแข็งด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเพื่อยกระดับรายได้ของประชาชนในเมืองและชนบท มีการพัฒนาเศรษฐกิจที่มั่นคงและยั่งยืน ลดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาในส่วนกลางและภูมิภาค ประชาชนเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน สร้างความเป็นผู้นำในระดับโลกด้านนวัตกรรม และปรับตัวสู่ประเทศอุตสาหกรรมใหม่บนพื้นฐานของการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การพัฒนาชุมชนเมือง เกษตรสมัยใหม่ สังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเป็นประเทศมหาอำนาจด้านวัฒนธรรม การศึกษา ทุนมนุษย์ การกีฬา และสุขภาพโดยผ่านการใช้อำนาจละมุน (Soft Power) ที่ผ่านทางกลไกด้านการส่งเสริมการศึกษา ศิลปะ การกีฬา การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม"* (National Development and Reform Commission [NDRC], People's Republic of China, 2022)

แผนแม่บทระเบียงการขนส่งเชื่อมทางบกกับทางทะเลแห่งภาคตะวันตก

ภาคตะวันตกของจีนมีภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงและภูเขา ทำให้ลำบากต่อการลำเลียงผลผลิตเพื่อติดต่อกับมณฑลในภาคตะวันออกและนานาประเทศ หากไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตสินค้าและบริการก็จะส่งผลให้มณฑลในภาคตะวันตกของจีนขาดความสามารถในการแข่งขันจากข้อจำกัดด้านภูมิประเทศดังกล่าว ทำให้ในปี พ.ศ.2562

ผู้บริหารมณฑลในฝั่งตะวันตกของจีน ประกอบด้วย 1) มหานครฉงชิ่ง 2) เขตปกครองตนเองกวางสี 3) มณฑลกุ้ยโจว 4) มณฑลกานซู 5) มณฑลชิงไห่ 6) เขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ 7) มณฑลยูนนาน 8) เขตปกครองตนเองหนิงเซี่ยหุย และ 9) มณฑลซานซี เห็นชอบในการแสดงเจตนารมณ์ร่วมกันเพื่อผลักดันให้มีการจัดตั้ง *"ระเบียงการขนส่งเชื่อมทางบกกับทางทะเลแห่งภาคตะวันตก"* (New Western Land-Sea Corridor: NWLSC) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า *"ระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่"* (New International Land-Sea Trade Corridor: ILSTC) (สนิท ปิ่นสกุล, ปรีดา พิชยาพันธ์, เจษฎา โพธิ์จันทร์, และปุริม ศรีสวัสดิ์, 2564) เพื่อเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างมณฑลฝั่งตะวันตกของจีนเข้ากับมณฑลฝั่งตะวันออกและมณฑลตอนใต้ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญของประเทศจีน อีกทั้งเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับภูมิภาคอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออก การนำเข้า และการเดินทางเชื่อมโยงกับนานาประเทศมากขึ้น

ทั้งนี้ ในแผนแม่บท NWLSC กำหนดให้นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าระหว่างประเทศใน NWLSC เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ได้แก่ ลาว (ด่านรถไฟของจีนอยู่ที่เมืองโมฮาน) ประเทศเมียนมา (ด่านรถไฟของจีนอยู่ที่เมืองรุยลี่) ประเทศเวียดนาม (ด่านรถไฟของจีนอยู่ที่เมืองเหอโข่ว) อีกทั้งยังมีระบบรางที่เชื่อมโยงเมืองสำคัญใน *"แถบเศรษฐกิจแยงซีเกียง"* (Yangtze River Economic Belt: YREB) ประกอบด้วย 11 มณฑล/เมือง ได้แก่ มหานครเซี่ยงไฮ้ มณฑลเจียงซู มณฑลเจ้อเจียง มณฑลอันฮุย มณฑลเจียงซี มณฑลหูเป่ย มณฑลหูหนาน มหานครฉงชิ่ง มณฑลเสฉวน มณฑลยูนนาน และมณฑลกุ้ยโจว ขณะที่หากเป็นการขนส่งจากฝั่งตะวันตกของจีนไปยังประเทศที่อยู่ตอนเหนือของจีน เช่น ยุโรป และรัสเซีย รัฐบาลจีนกำหนดให้มหานครฉงชิ่ง และเมืองเฉินตู มณฑลเสฉวน เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลาวและประเทศไทย เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2564 รัฐบาลจีนกับลาวประกาศเปิดให้บริการรถไฟขนส่งผู้โดยสารและรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานกับนครหลวงเวียงจันทน์ ลาว (China Laos Railway: CLR) ซึ่งเป็นโครงการที่ได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 โดยเส้นทางดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนารถไฟสายคุนหมิง-สิงคโปร์ หรือโครงการ China-Indochina Peninsula ภายใต้ BRI ที่มีโครงการในอนาคตที่จะเชื่อมต่อรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ของประเทศไทย (Khonkhlong, 2022)

เส้นทางรถไฟสายจีน-ลาว มีระยะทางประมาณ 1,035 กิโลเมตร แบ่งเป็น ก) เส้นทางในจีน 615 กิโลเมตร จากนครคุนหมิงมายังด่านชายแดนโมฮาน (ติดกับด่านบ่อเต็นของลาว) มีสถานีรถไฟผู้โดยสารในฝั่งจีน 24 สถานี และ ข) เส้นทางในลาว 420 กิโลเมตร จากด่านชายแดนบ่อเต็นมายังนครหลวงเวียงจันทน์ ใช้เงินลงทุนในการก่อสร้างทางรถไฟในลาว ประมาณ 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (คิดเป็น 1 ใน 3 ของ GDP ของลาว) มีสถานีรถไฟขนส่งผู้โดยสารหลัก (Major Passenger Station) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีนาเตย สถานีเมืองไชย สถานีหลวงพระบาง สถานีวังเวียง และสถานีเวียงจันทน์ และมีสถานีขนส่งสินค้า (Cargo Station) ตามแนวเส้นทางในลาว ได้แก่ สถานีนาทอง สถานีนากก สถานีห้วยฮาน สถานีเชียงเงิน สถานีศาลาพู่กัน สถานีบ้านผาแดง สถานีวังกี สถานีบ้านสากา สถานีเวียงจันทน์เหนือ และสถานีเวียงจันทน์ใต้

ขบวนรถไฟที่ใช้เป็นระบบไฟฟ้าจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) รถไฟขนส่งผู้โดยสาร เดินรถด้วยความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ราคาบัตรโดยสารเดินทางระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์-ด่านบ่อเต็น ประมาณ 21 ถึง 30 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 2) รถไฟขนส่งสินค้าเดินรถด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทาง 26 ชั่วโมง จากนครคุนหมิงถึงนครหลวงเวียงจันทน์ โดยจีนคาดว่า จะเป็นรูปแบบการขนส่งที่เข้ามาทดแทนการขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างจีนกับลาว เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านปริมาณการขนส่งและระยะเวลาขนส่งที่รวดเร็วกว่า โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตรและสินค้าที่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง โดยในอนาคตเส้นทางรถไฟดังกล่าว จะมีส่วนต่อขยายไปยังประเทศอาเซียนอื่น ๆ ได้แก่ ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์

จากข้อมูลของศุลกากรนครคุนหมิง พบว่า นับตั้งแต่เปิดให้บริการเดินรถระหว่างจีนกับลาว ตั้งแต่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2564 ถึง 11 มีนาคม พ.ศ.2565 มีขบวนรถไฟให้บริการขนส่งสินค้าแล้ว 390 เที่ยว มีปริมาณสินค้าที่ขนส่ง 245,000 ตัน (ขนส่งเฉลี่ยเที่ยวละ 628 ตัน หรือเที่ยวละ 36 Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)) มูลค่า 2.67 พันล้านหยวน ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างกันต้องใช้เวลานานในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบควบคุมโรคระบาดที่ด่านพรมแดนจีน กลุ่มสินค้าที่ลาวมีการส่งออกไปมณฑลต่าง ๆ ของจีนโดยใช้สถานีรถไฟนครคุนหมิงเป็นประตูการค้า ได้แก่ ยางพารา มันสำปะหลัง และแร่โปแตส ขณะที่กลุ่มสินค้าที่มณฑลต่าง ๆ ของจีนใช้สถานีรถไฟนครคุนหมิงเป็นประตูการค้าในการส่งออกมาลาวและอาเซียน ได้แก่ ผลไม้ ผัก ดอกไม้ ปุ๋ยเคมี เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์สื่อสาร แผงโซล่าเซลล์ เหล็ก ยางรถยนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภค โดยจีนเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า การปรับเปลี่ยนการขนส่งมาใช้ระบบรางก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้บริการ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนและทางทะเล โดยสร้างความแน่นอนด้านระยะเวลาขนส่ง ลดความเสียหายของสินค้าระหว่างขนส่ง และสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมได้ประมาณ ร้อยละ 30 ถึง 60 เมื่อเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์เดิมก่อนจะเปลี่ยนมาใช้การขนส่งทางราง



ภาพ ขบวนรถไฟขนส่งผู้โดยสารและขบวนรถไฟขนส่งสินค้า เส้นทางนครคุนหมิง-นครหลวงเวียงจันทน์
ที่มา: DHL International, 2021

สังเกตได้ว่า สินค้าทั้งหมดที่จัดส่งผ่านรถไฟจีน-ลาว (CLR) ไม่ได้เป็นสินค้าที่ค้าขายกันระหว่างจีนกับลาว เท่านั้น แต่ยังมีสินค้าบางส่วนที่ผู้ประกอบการในมลฑลต่าง ๆ ของจีน เช่น มณฑลเจ้อเจียง มณฑลเจียงซี มณฑลเจียงซู มหานครเซี่ยงไฮ้ มณฑลกวางตุ้ง มณฑลชานตง ฯลฯ บรรทุกมาบนขบวนรถไฟเพื่อส่งออกมายังลาว และอาเซียนอื่น ๆ เช่น กรณีของการที่จีนส่งออกผักและผลไม้สดมายังประเทศไทยโดยใช้ CLR จะต้องใช้รถบรรทุกของไทยไปรับสินค้าที่สถานีรถไฟของลาวในเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) และท่าเรือบก ท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) จากนั้น จึงขนส่งผ่านจังหวัดหนองคาย เพื่อมากระจายสินค้าต่อในประเทศไทย (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) อย่างไรก็ดี หากในอนาคตมีการขนส่งทางรางจากจีนมายังไทย ก็จะทำให้สามารถลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งได้ ในทำนองเดียวกัน ผู้ประกอบการชาติอื่น ๆ เช่น ไทย กัมพูชา เวียดนาม และเมียนมา ที่สนใจส่งออกและนำเข้าสินค้าจากจีน เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป จะสามารถใช้บริการขนส่งทางรางผ่านประเทศจีนได้เช่นกัน

ถอดบทเรียนความสำเร็จของการให้บริการเดินรถไฟขนส่งระหว่างประเทศของจีน

จากการถอดบทเรียนความสำเร็จของการเดินรถไฟขนส่งระหว่างประเทศของจีนในเส้นทางระหว่างจีนกับยุโรป และเส้นทางระหว่างจีนกับตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ BRI และเป็นระเบียงเศรษฐกิจการให้บริการเดินรถไฟขนส่งระหว่างประเทศของจีนที่บริหารโดยการรถไฟแห่งประเทศจีน (China Railway) สามารถถอดบทเรียนและสรุปเป็น 6 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 การประสานงานด้านนโยบาย รัฐบาลจีนมีนโยบายแลกเปลี่ยนความร่วมมือด้านการเดินรถไฟและให้ความช่วยเหลือด้านเงินกู้และวิชาการแก่รัฐบาลประเทศคู่ภาคี เพื่อผลักดันให้ยอมรับการออกแบบระบบและการใช้เครื่องมือและระบบปฏิบัติการเดินรถไฟของจีน ตลอดจนการจัดตั้งกิจการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลจีนกับรัฐบาลประเทศคู่ภาคีเพื่อทำการตลาด และแบ่งปันผลประโยชน์จากการเดินรถตามข้อตกลงที่เห็นชอบร่วมกัน นอกจากนี้ รัฐบาลกลางของจีนยังประสานงานกับรัฐบาลท้องถิ่นในแต่ละมณฑล เพื่อให้ลดการแข่งขันระหว่างกันในการช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางราง โดยเฉพาะหัวเมืองหลักต่าง ๆ ที่ต่างฝ่ายต่างแสดงความต้องการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางราง เช่น มหานครฉงชิ่ง เมืองเฉินตู เมืองอู่ฮั่น เมืองซีอาน และเมืองเจิ้งโจว เป็นต้น โดยรัฐบาลกำหนดเพดานการให้เงินอุดหนุนการให้บริการที่แตกต่างกันในแต่ละเส้นทางเพื่อให้แต่ละเมืองเป็นผู้นำในเส้นทางขนส่งที่แตกต่างกัน

กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก รัฐบาลจีนส่งเสริมการปรับปรุงและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางราง การพัฒนาพลังงานไฟฟ้าเพื่อให้มีแหล่งพลังงานมากเพียงพอเพื่อป้อนระบบรถไฟฟ้า การพัฒนาท่าเรือในประเทศคู่ภาคีเพื่อใช้เชื่อมโยงกับการขนส่งทางรางและทางทะเลตามข้อริเริ่ม BRI

กลยุทธ์ที่ 3 การลดอุปสรรคด้านการค้าและการลงทุน รัฐบาลจีนเจรจากับประเทศคู่ภาคีเพื่อปรับลดข้อจำกัดด้านการค้าและการลงทุน การเพิ่มระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้า การส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีเพื่อให้สินค้าของประเทศจีนสามารถส่งออกทางรางมายังประเทศคู่ภาคีได้มากขึ้น ขณะเดียวกันจีนดำเนินมาตรการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี เช่น มาตรการกักกันและตรวจสอบโรคติดต่อที่มากับสินค้า

และคนโดยสารของประเทศเพื่อนบ้าน หรืออาจออกข้อกำหนดให้การบรรจุและขนถ่ายสินค้าที่ประเทศต้นทางต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐบาลจีนในการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยของสินค้า เป็นต้น ส่งผลให้การนำเข้าสินค้าของประเทศอื่นเข้ามาในจีนหรือผ่านแดนจีนไปสู่ประเทศที่สามยังคงไม่ได้รับความสะดวกมากนัก โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและวัตถุดิบที่มิใช่สินค้าแปรรูปทางอุตสาหกรรม เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 4 การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยจีนเสนอเงื่อนไขการให้เงินกู้แก่รัฐบาลประเทศคู่ภาคีในการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง

กลยุทธ์ที่ 5 การสร้างความร่วมมือด้านสังคมและวัฒนธรรม โดยมิได้ใช้การขนส่งทางรางเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ยังใช้เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและการศึกษา ซึ่งนับเป็นการสร้างอำนาจละมุน (Soft Power) ให้เป็นที่ยอมรับในภาคประชาชนของประเทศคู่ภาคี

กลยุทธ์ที่ 6 การส่งเสริมด้านการตลาดบริการขนส่งทางรางด้วยการให้เงินอุดหนุน (Subsidies) เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาดและส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการเกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางเดิมที่ใช้การขนส่งทางรถยนต์ เรือ และเครื่องบินเปลี่ยนมาใช้การขนส่งทางรางและการให้เงินอุดหนุนในการให้บริการขนส่งทางรางในเส้นทางเป้าหมายที่ต้องการเพิ่มส่วนแบ่งตลาด ตัวอย่างเช่น (Feng, Zhang, Liu, and Fan, 2020)

- เส้นทางระหว่างเมือง Chongqing ไปเมือง Duisburg (เยอรมนี) ระยะทาง 11,179 กิโลเมตร ระยะเวลาเดินทาง 14 วัน มีบริการเดินรถ 3 ขบวน/สัปดาห์ ต้นทุนค่าขนส่งจริง 10,200 ดอลลาร์สหรัฐฯ/Forty Foot Equipvalent Unit (FEU) รัฐบาลจีนให้การอุดหนุน 6,400 ดอลลาร์สหรัฐฯ/FEU คิดเป็นการอุดหนุนร้อยละ 62.7 ของต้นทุนค่าขนส่ง
- เส้นทางระหว่างเมือง Zhengzhou ไปเมือง Hamburg (เยอรมนี) ระยะทาง 10,214 กิโลเมตร ระยะเวลาเดินทาง 12 วัน มีบริการเดินรถ 3 ขบวน/สัปดาห์ ต้นทุนค่าขนส่งจริง 9,500 ดอลลาร์สหรัฐฯ/FEU รัฐบาลจีนให้การอุดหนุน 7,400 ดอลลาร์สหรัฐฯ/FEU คิดเป็นการอุดหนุนร้อยละ 77.9 ของต้นทุนค่าขนส่ง

การให้เงินอุดหนุนตามรายเส้นทางที่แตกต่างกันสามารถช่วยเพิ่มความสามารถการส่งออกของจีน เพิ่มส่วนแบ่งตลาดบริการขนส่งทางราง ตลอดจนเพิ่มโอกาสการเกิดขึ้นของหัวเมืองในมณฑลต่าง ๆ ให้เป็นศูนย์กลางหรือจุดต้นทาง/จุดปลายทางของการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ในภาพรวมของการให้การอุดหนุนบริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศของรัฐบาลกลางของจีนได้ทยอยปรับตัวลงจากร้อยละ 50 ของค่าบริการขนส่งในภาพรวมของทุกเส้นทางในปี พ.ศ.2561 เหลือร้อยละ 40 ในปี พ.ศ.2562 และเหลือร้อยละ 30 ในปี พ.ศ.2563 โดยคาดว่าจะยุติการให้การอุดหนุนค่าบริการทางรางในปี พ.ศ.2566

อย่างไรก็ดี หากเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการใหม่ จีนอาจอนุมัติการให้การอุดหนุนบางส่วนแต่ไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าบริการขนส่งทางรางเพื่อส่งเสริมการตลาดการส่งออกสินค้าและกระตุ้นให้เกิดการทดลองใช้บริการ ทั้งนี้ ไม่นับรวมการอุดหนุนบางส่วนที่รัฐบาลท้องถิ่นในแต่ละมณฑลอาจจัดให้มีการให้เงินอุดหนุนเพื่อส่งเสริมการให้บริการขนส่งทางรางเชื่อมโยงกับหัวเมืองของตนเอง

รูปแบบการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

หากพิจารณาโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในเส้นทางรถไฟสายมังกรที่คาดว่าจะมีการเชื่อมโยงจากจีนมายังประเทศในอาเซียน ได้แก่ กลุ่มภูมิภาคอินโดจีน (ลาว ไทย เวียดนาม กัมพูชา) และคาบสมุทรมลายู (มาเลเซีย สิงคโปร์) พบว่า ประเทศ

ที่มีแนวโน้มพึ่งพาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไปยังจีนมากที่สุด (หากมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่สามารถต่อเชื่อมได้สมบูรณ์) คือ ลาว รองลงมา ได้แก่ ไทย และเมียนมา โดยกลุ่มสินค้าส่งออกของไทยที่มีความเป็นไปได้ในการใช้การขนส่งทางรางมาก ได้แก่ ผลไม้สด ยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์ ซึ่งสินค้าดังกล่าวมีฐานการผลิตอยู่ในภาคตะวันออก ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และกลุ่มสินค้าส่งออกของไทยที่มีความเป็นไปได้ในการใช้การขนส่งทางรางปานกลาง ได้แก่ เม็ดพลาสติก มันสำปะหลัง อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และไม้ยางพารา ซึ่งสินค้าดังกล่าวมีฐานการผลิตอยู่ในภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สำหรับความเป็นไปได้ในการใช้เส้นทางรถไฟสายมังกรขนส่งสินค้าจากจีนไปยังภูมิภาคอินโดจีน และคาบสมุทรมลายู พบว่า ประเทศที่มีแนวโน้มพึ่งพาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไปยังจีนมากที่สุด (หากมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่สามารถต่อเชื่อมได้สมบูรณ์) คือ ลาว รองลงมา ได้แก่ ไทย และเมียนมา โดยกลุ่มสินค้านำเข้าของไทยที่มีความเป็นไปได้ในการใช้การขนส่งทางรางมาก ได้แก่ อุปกรณ์สื่อสาร เครื่องใช้ไฟฟ้า ผัก ผลไม้ และดอกไม้ที่นำเข้าจากจีน ซึ่งสินค้าดังกล่าวมีฐานการนำเข้าอยู่ในกรุงเทพฯ และภาคตะวันออก และกลุ่มสินค้านำเข้าของไทยที่มีความเป็นไปได้ในการใช้การขนส่งทางรางปานกลาง ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสินค้าดังกล่าวมีฐานการนำเข้าอยู่ในกรุงเทพฯ ภาคกลาง และภาคตะวันออก

ข้อเสนอแนะเพื่อรองรับโอกาส และความท้าทายจากรถไฟสายมังกร

1. ข้อเสนอแนะเพื่อการเร่งใช้ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดจากรถไฟสายมังกร

1.1 การจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้า โลจิสติกส์ การลงทุน และการท่องเที่ยว

หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนภาคเอกชนให้มีการเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ส่งออกของไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้นำเข้าที่มีศักยภาพของจีน รวมถึงพิจารณาจัดตั้งกิจการร่วมทุนเพื่อให้ได้รับประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่าย

จัดกิจกรรมการทดลองการส่งออกสินค้าที่มีศักยภาพและไม่มีปัญหาอุปสรรคในการตรวจสอบ และกักโรคตามแนวเส้นทางรถไฟสายมังกร เช่น เม็ดพลาสติก อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร (ผลไม้ ผัก กุ้งมีชีวิต ปลามีชีวิต ประมง เนื้อสัตว์) ที่ไทยมีการส่งออกไปมณฑลภาคตะวันตกและมณฑลตอนใต้ของจีน เพื่อให้ผู้ส่งออกไทยเกิดการทดลองใช้การขนส่งตามแนวเส้นทางสายมังกรและเปรียบเทียบข้อดีและข้อด้อย เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น

หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนให้มีการเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการจัดการประชุมและนิทรรศการ (Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions: MICE) ของไทยกับหน่วยงานของจีนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และให้นักท่องเที่ยวต่างประเทศเข้ามาจัดการประชุมสัมมนาในไทย โดยเฉพาะจังหวัดที่อยู่ตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย (หนองคาย อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา)

หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs ในการพัฒนาสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีนมากขึ้น ตลอดจนสามารถใช้ช่องทางการกระจายสินค้าผ่านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce: CBEC) ของจีน

หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพให้ไปลงทุนในลาวและจีน เพื่อใช้ประโยชน์จากลาวหรือจีน เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปประเทศที่สาม โดยผ่านการใช้ประโยชน์จากรถไฟสายมังกร

1.2 การเร่งรัดพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกในจังหวัดหนองคาย

หน่วยงานภาครัฐควรเร่งรัดการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ทางรางที่จังหวัดหนองคาย (สถานีหนองคายและย่านนาทา)

หน่วยงานภาครัฐควรเร่งรัดก่อสร้างสะพานเดินรถไฟสายใหม่ระหว่างไทยกับลาว อีกทั้งขอความร่วมมือจากรัฐบาลลาว ให้จัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการก่อสร้างสะพานเดินรถไฟให้แล้วเสร็จภายในกรอบเวลาที่กำหนด

1.3 การเร่งรัดพัฒนาบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง

หน่วยงานภาครัฐควรเร่งพัฒนาบริการที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางราง เช่น บริการซ่อมอุปกรณ์ขนส่งทางราง บริการซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ บริการพลังงานเพื่อป้อนระบบรถไฟ บริการตรวจสอบสินค้าก่อนทำการบรรทุก บริการตัวแทนรับจัดการขนส่งทางราง บริการรับทำพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ ตลอดจนแพลตฟอร์มหาผู้ซื้อและผู้ขายที่ต้องการขนส่งทางราง ฯลฯ

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการติดตามโอกาสและความท้าทายที่เกิดขึ้นจากรถไฟสายมังกร

2.1 การยกระดับประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ

การพิจารณาความเหมาะสมในการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบหรือตรวจปล่อยสินค้าจากจีนโดยใช้หลักการพิจารณาความเสี่ยง (Risk Management) เพื่อลดผลกระทบจากความเสี่ยงในการนำเข้าสินค้าที่มีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมของไทย ตลอดจนกฎระเบียบการกักพืชของไทย

การเจรจากับหน่วยงานภาครัฐของต่างประเทศเพื่อให้มีการขนส่งสินค้าส่งออกของไทยเข้าประเทศจีนได้อย่างสะดวกมากขึ้นและมีจำนวนสินค้าที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้หลากหลายมากขึ้น โดยเฉพาะกรณีการอำนวยความสะดวกและการเพิ่มชนิดของสินค้าเกษตร (ผลไม้ กุ้งมีชีวิต ปลามีชีวิต) และอาหารที่สามารถส่งออกผ่านเส้นทางรถไฟสายมังกร

การเจรจากับหน่วยงานภาครัฐของต่างประเทศเพื่อให้มีการขนส่งสินค้าส่งออกของไทยผ่านแดนประเทศจีนไปประเทศที่สาม (เช่น ยุโรป เอเชียกลาง รัสเซีย)

การพิจารณาความเหมาะสมในการเจรจากับหน่วยงานภาครัฐของต่างประเทศ เพื่อให้มีความตกลงด้านการขนส่งที่ยอมรับการเดินทางของผู้โดยสาร ยอมรับมาตรฐานสินค้าและการตรวจสอบสินค้าของไทย ยานพาหนะ อุปกรณ์หน่วยบรรจุสินค้า มาตรฐานบริการ คุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่ง และระบบปฏิบัติงานต่าง ๆ ตลอดเส้นทางสายมังกร

การเจรจาขอให้จีนมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีการขนส่งทางราง และ Best Practices ในการจัดการโลจิสติกส์และการส่งเสริมการค้าจากการพัฒนาระบบรางในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการถอดบทเรียนจากการให้บริการเดินทางในเส้นทางจีน-ยุโรป

การขอให้พิจารณาเพิ่มรายชื่อท่าเรือบก/ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางถนนและรางที่สำคัญของไทย เช่น ศูนย์ขนถ่ายสินค้านาทา (หนองคาย) ศูนย์ขนถ่ายสินค้านครพนม ในบัญชีรายชื่อท่าเรือบก (Dry Port) ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ข้อตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยเรื่องท่าเรือบก (Intergovernmental Agreement on Dry Port)

การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบ One Bill of Lading และการยอมรับคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) เพื่อใช้กับการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทางที่มีการผสมผสานทั้งการขนส่งทางราง ถนน และเรือ โดยใช้บทบัญญัติใน ASEAN Multimodal Transport Agreement หรือ GMS Cross-Border Transport Agreement (CBTA) หรือความตกลงการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้กรอบของอาเซียน เพื่อสร้างการยอมรับในกรณีที่มีการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างจีน สปป.ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์

การศึกษาระบบโครงข่ายรถไฟ ท่าเรือบก และโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว เวียดนาม กัมพูชา และเมียนมา เพื่อใช้ประโยชน์ในการวางแผนการขนส่ง เพื่อการค้าระหว่างประเทศของไทยแบบครบวงจร

การศึกษาความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกเชื่อมโยงไทยผ่านประเทศจีน ไปยังเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป โดยประเมินความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านรถไฟสายมังกรไปยังตลาดเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป

2.2 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟหลักของไทยที่อยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟสายมังกร

การพิจารณาปรับผังเมืองและเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ของสถานีรถไฟ (Transit Oriented Development: TOD) เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทาง โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดหนองคาย ย่านเก็บรวบรวมสินค้าตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย และศูนย์รวบรวมและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา

พิจารณาความเป็นไปได้ในการยกระดับจังหวัดหนองคายและพื้นที่ใกล้เคียง (อุดรธานี ขอนแก่น) ให้เป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าเป้าหมายบางประเภท เช่น อาหารแปรรูป ยางพารา และผลิตภัณฑ์ยางในภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนการส่งออกสินค้าไปประเทศจีน

2.3 การพิจารณาความเหมาะสมในการขยายขีดความสามารถศูนย์โลจิสติกส์

พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการให้ผู้ประกอบการจีนใช้ท่าเรือของไทยในฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน เป็นประตูการค้าทางทะเลของมณฑลภาคตะวันตกไปสู่ประเทศที่สาม

2.4 การสนับสนุนด้านการวิจัย พัฒนา และยกระดับทักษะบุคลากรและผู้ประกอบการ

หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา เพื่อเตรียมความพร้อมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศไทยเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟสายมังกร

หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนการฝึกอบรมและการพัฒนาบุคลากรทั้งในส่วนของผู้ประกอบการ SMEs และพนักงานที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานภาคเอกชน เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเดินทางและขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟสายมังกร

หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรร่วมกันจัดทำฐานข้อมูลอัตราค่าระวาง (Freight Rate Database) เพื่อให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าของไทยใช้ประโยชน์ในการเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่ง (Transport Cost) และระยะเวลาขนส่ง (Travel Time) สำหรับการขนส่งทางราง ทางทะเล และทางถนนจากไทยไปจีน เนื่องจากในปัจจุบันอัตราค่าระวางขนส่งทางทะเลมีราคาสูงทำให้มีผู้สนใจส่งสินค้าไปทางรางมากขึ้น แต่ในอนาคต หากอัตราค่าระวางขนส่งทางทะเลปรับตัวลดลง และจีนลดการให้เงินอุดหนุนการขนส่งทางราง อาจทำให้ผู้ส่งสินค้าเปลี่ยนการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งได้

พิจารณาความเป็นไปได้ในการนำตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการขนส่งทางราง (ตู้บก) มาใช้ร่วมกับตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (ตู้น้ำ) เพื่อให้เกิด Seamless Transport และต้นทุนการขนถ่ายและลดต้นทุนในการบริหารการหมุนเวียนของตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้เพื่อการค้าระหว่างประเทศ

3. ข้อเสนอแนะเพื่อลดความเสี่ยงจากผลกระทบที่เกิดจากรถไฟสายมังกร

3.1 การลดผลกระทบจากการนำเข้าสินค้าจากจีนและประเทศที่สามที่จัดส่งผ่านรถไฟสายมังกร

หน่วยงานภาครัฐควรพิจารณากำหนดมาตรการปกป้อง หรือมาตรการที่มิใช่ภาษีเพื่อบรรเทาผลกระทบจากการนำเข้าสินค้าที่มีศักยภาพจากจีนที่ผู้ผลิตในไทยไม่สามารถแข่งขันได้ เช่น ผักผลไม้เมืองหนาว ดอกไม้เมืองหนาว เครื่องแต่งกาย เครื่องใช้ไฟฟ้า ชา สมุนไพร เครื่องจักรกล จักรยานยนต์ ยานยนต์ไฟฟ้า ฯลฯ จากมณฑลภาคตะวันตกที่สามารถขนส่งเข้ามาในไทยได้มากขึ้นอันเกิดจากต้นทุนค่าขนส่งที่ประหยัดลงจากเดิมอันเกิดจากการให้เงินอุดหนุนค่าขนส่งของรัฐบาลจีน

หน่วยงานภาครัฐควรพิจารณากำหนดมาตรการบรรเทาผลกระทบของผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยที่ได้รับผลกระทบจากการถูกดึงส่วนแบ่งการตลาดจากรถไฟสายมังกร โดยเฉพาะผลกระทบอันเกิดจากการเดินรถไฟที่ได้รับให้เงินอุดหนุนค่าขนส่งของรัฐบาลจีน ซึ่งอาจส่งผลต่อความไม่เท่าเทียมกันในการแข่งขัน

บทสรุป

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การค้าสินค้า การค้าบริการ และการลงทุนของไทยผ่านเส้นทางรถไฟสายมังกรจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการวางแผนอย่างมียุทธศาสตร์ โดยมีลักษณะเป็นยุทธศาสตร์ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์การค้าระหว่างรัฐบาลไทยกับลาว โดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมการส่งออกไปยังประเทศจีนและประเทศอื่น ๆ แต่ที่สำคัญคือ การช่วยลดบรรยากาศของการเป็นคู่แข่งด้านการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เนื่องด้วยรัฐบาลลาวกำลังพัฒนาเขตโลจิสติกส์นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) และท่าเรือบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port: TDP) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Laos Logistics Link (LLL) เพื่อทำให้ลาวเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค (Regional Logistics Hub) อันเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของลาว เห็นได้ชัดว่ายุทธศาสตร์การค้าไทยผ่านเส้นทางรถไฟสายมังกรโดยแท้จริงแล้ว คือ การบูรณาการระบบการขนส่งของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีอัตราค่าระวางหรือค่าขนส่งสินค้าและนโยบายของจีนเป็นปัจจัยขับเคลื่อน ซึ่งถือว่ามีความไม่แน่นอนสูง ดังนั้นประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงจึงควรร่วมมือกันอย่างจริงจังเพื่อรองรับความเสี่ยงในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

สนิท ปิ่นสกุล, ปรีดา พิชยาพันธ์, เจษฎา โพธิ์จันทร์, และปุริม ศรีสวัสดิ์. (2564). *รายงานการวิจัย โครงการย่อยที่ 3 การศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับกลุ่มประเทศภาคีภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21.* กรุงเทพฯ: สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). การพัฒนาท่าเรือบก. *จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2*(4), 4-7.

Asian Development Bank. (2021). *The 14th Five-Year Plan of the People's Republic of China—Fostering High-Quality Development.* Manila: Asian Development Bank.

DHL International. (2021). *New high-speed railway puts Laos on track to boost regional trade.* Retrieved from https://lot.dhl.com/high-speed-railway-laos-boost-regional-trade/

Feng, F., Zhang, T., Liu, C., & Fan, L. (2020). China Railway Express Subsidy Model Based on Game Theory under "the Belt and Road" Initiative. *Sustainability, 12*(2083), 1-16.

Green Finance & Development Center. (2022). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI).* Retrieved September 6, 2022, from https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri

Khonkhlong, S. (2022). High-Speed Rail Diplomacy as Connectivity for the Belt and Road Initiative and its Potential Implication for Thailand. *Thai Journal of East Asian Studies, 26*(1), 14-39.

National Development and Reform Commission People's Republic of China. (2022). *THE 14TH FIVE-YEAR PLAN-Chapter 3 Major Objectives*. Retrieved September 6, 2022, from https://en.ndrc.gov.cn/policies/202203/P020220315511411039433.pdf