

รถไฟจีน-ลาว 'โบเต็น-เวียงจันทน์' โอกาสไทยขยายการค้า-ลงทุน



หมายเหตุ - สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเผยแพร่แนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาทรานรัฐประชาชนจีนและสาทรานรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคมที่ผ่านมา

โครงการรถไฟสายสาทรานรัฐประชาชนจีนและสาทรานรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ The China-Laos Railway ช่วง **โบเต็น-นครเวียงจันทน์** เป็นความร่วมมือภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจจีน-ลาว ที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ที่จะทำให้โครงข่ายการขนส่งของจีนเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศยุโรป ทั้งนี้ การเปิดให้บริการ

รถไฟสายจีน-ลาว จะส่งผลต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสารที่จะเดินทางมาด้วยรถไฟดังกล่าว ประเทศไทยจึงต้องเตรียมความพร้อมในมิติต่างๆ

●โอกาสการค้าและการลงทุนของไทย

1.มูลค่าการค้าระหว่างไทย-จีน ปี 2563 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.23 ของมูลค่าการค้ารวมของไทย และเมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยกับจีนในช่วง 10 ปี (ปี 2554-2563) จะเห็นว่าจีนเป็นตลาดนำเข้า-ส่งออกที่สำคัญของไทย โดยเป็นอันดับที่ 2 รองจากสหรัฐอเมริกา และมูลค่าการส่งออกของไทยไปยังจีนยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวและมีมูลค่าเพิ่มขึ้น ประกอบกับเศรษฐกิจจีนมีการขยายตัวอย่าง

มีนัยสำคัญต่อตลาดโลกและภูมิภาค ซึ่งจะเป็นโอกาสทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศของไทยกับจีนและคู่ค้าในภูมิภาค

2.มูลค่าการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว ในปี 2563 มีมูลค่าการค้ารวม 197.31 พันล้านบาท ซึ่งไทยได้ดุลการค้าคิดเป็นมูลค่า 10.45 พันล้านบาท และเมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ในช่วง 10 ปี (ปี 2554-2563) พบว่ามีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีมูลค่าการค้ารวมเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8.49 ต่อปี โดยไทยได้ดุลการค้าเฉลี่ย 58.35 พันล้านบาท/ปี ทั้งนี้ สปป.ลาว ยังมีขีดความสามารถด้านทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่าและเป็นแหล่งพลังงานสำคัญในภูมิภาค และอยู่ระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมถึง

โครงการรถไฟสายจีน-ลาว จะทำให้ สปป.ลาว เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมโยงโครงข่ายของประเทศไทยและจีน

ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและการขยายการลงทุนที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่และคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยจะช่วยส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน โดยคาดว่าผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยเพิ่มขึ้น และจะทำให้การนำเข้า-ส่งออกของทั้ง 3 ประเทศ ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งช่วยสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงภายในประเทศและต่างประเทศกับชุมชนและท้องถิ่น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมอำนวยความสะดวกในการให้บริการนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากจีนที่จะเพิ่มมากขึ้นไปพร้อมกันด้วย

●การพัฒนากระบวนกรของประเทศไทย

นโยบายการขนส่งทางรางของประเทศไทยภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยกำหนดแนวนโยบายการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ รวมทั้งก่อสร้างและพัฒนาเป็นทางคู่ครอบคลุมทั่วประเทศ พร้อมเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรถไฟสายรอง (Feeder Line) และประเทศในภูมิภาค สำหรับทางขนาด 1.435 เมตร ที่กำลังพัฒนาในโครงการรถไฟไทย-จีน เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงมุ่งเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างเมืองหลักให้มีความสะดวก รวดเร็วปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น โดยมีการดำเนินการในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1.ระบบรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) ได้มีการพัฒนาก่อสร้างทางคู่ทั่วประเทศ โดยกำหนดแผนการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการระยะที่ 1 สามารถเปิดให้บริการทางคู่ จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงจะเข้-แก่งคอย-คลองสิบเก้า และช่วงจิระ-ขอนแก่น สำหรับการ

ดำเนินการในระยะที่ 2 มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ได้ถูกพิจารณาให้เป็นช่วงที่มีความสำคัญสูง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางรถไฟระหว่างประเทศ

2.ระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) อยู่ระหว่างดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทางรวม 253 กม. โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี 2569 ในขณะที่ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย อยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อพัฒนาต่อไป ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ได้ออกแบบรองรับขบวนรถโดยสารที่ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ได้ออกแบบรองรับการขนส่งตู้สินค้าและขบวนรถโดยสารที่ความเร็วปานกลางเฉลี่ย 120-160 กม./ชม.

ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง 1 เมตร สามารถเดินรถไฟจากสถานีรถไฟหนองคายถึงสถานีรถไฟท่านาแล้ง (สปป.ลาว) ผ่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 1 นอกจากนี้ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ระยะทาง 5.35 กม.

ซึ่งมีความคืบหน้าในการก่อสร้างประมาณร้อยละ 70 เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟจากสถานีเวียงจันทน์มายังระบบรถไฟ ขนาดทาง 1 เมตรของไทยได้ อย่างไรก็ตาม สถานีเวียงจันทน์ภายใต้โครงการตั้งอยู่คนละพื้นที่กับจุดสิ้นสุดของรถไฟความเร็วสูงสายจีน-ลาว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเวียงจันทน์ใต้ ทำให้เกิด Missing Link ของการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า และการเดินทางระหว่างจีน ลาว และไทย

ดังนั้น การดำเนินการระยะต่อไป ทั้ง 3 ประเทศ (จีน-ไทย-สปป.ลาว) จำเป็นต้องจัดทำความตกลงว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ และในระยะเร่งด่วน ไทยได้เตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟจีน-สปป.ลาว ที่เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2564 นี้

ประเทศไทยโดยคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ

ประเทศ (กบส.) จึงได้กำหนดกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน-สปป.ลาว โดยมอบหมายให้หน่วยงาน อาทิ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร และสำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.การบริหารจัดการการใช้สะพานและทางรถไฟ เพิ่มปริมาณและความถี่การเดินทางและรถบรรทุก เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้า โดยจะต้องคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักของสะพาน

2.การจัดเตรียมความพร้อมกระบวนการและพิธีการศุลกากร ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และการอนุมัติ รวมถึงจัดเตรียมระบบตรวจสอบตู้สินค้า เพื่อรองรับการปฏิบัติพิธีการทางรถไฟทุกรูปแบบและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนวางแผนการเดินทางและบริหารจัดการพื้นที่ภายในด่านศุลกากรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

3.การขยายพื้นที่อำนวยความสะดวกด้านพิธีการเข้าเมือง ปรับปรุงและก่อสร้างอาคารสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพิธีการเข้าเมืองบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1

4.การพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้องให้เป็นพื้นที่จุดพักคอยรถบรรทุก พร้อมทั้งเป็นการลดความแออัดของรถบรรทุกบนช่องทางจราจรบริเวณหน้าด่านศุลกากรที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นภายหลังโครงการรถไฟจีน-ลาวเปิดให้บริการ

5.การพัฒนาพื้นที่บริเวณนาทาและสถานีรถไฟหนองคาย พิจารณาพัฒนาพื้นที่บริเวณนาทาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้ารองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ รวมทั้งเตรียมพร้อมการให้บริการจากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟจีน-ลาว โดยในระยะแรกให้ใช้สถานีรถไฟหนองคายเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชั่วคราวไปก่อน

ในระยะถัดไปจะต้องมีการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร โดยการเชื่อมโยงรถไฟขนาดทาง 1.435 เมตร มายังบริเวณนาทาเพื่อเปลี่ยนถ่ายเป็นรางขนาด 1 เมตร ซึ่งเป็นระบบรางหลักของประเทศไทย

ในระยะยาว การพิจารณาความเหมาะสมการพัฒนาบริเวณนาทาเพื่อให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าหลัก และการบูรณาการความเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง พัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและในประเทศโดยเฉพาะพื้นที่การพัฒนาพิเศษ อาทิ พื้นที่พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) รวมถึงการกำหนดแนวนโยบายและมาตรการต่างๆ อาทิ ผลักดันการเจรจาขอรับสิทธิประโยชน์จากจีนผ่านโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจพิเศษ เชียงของ-โมฮัน-โบเต็น ภายใต้กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง-ล้านช้าง (Mekong-Lancang Cooperation : MLC)

การส่งเสริมให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมศักยภาพที่สำคัญในพื้นที่ และการเร่งพัฒนาและเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการไทยด้านการบริการโลจิสติกส์ตลอดเส้นทางในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งที่สำคัญและสามารถเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างต่อเนื่อง