

## โอกาสทองของโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมไทย เมื่อไทยเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง ลาว-จีน สำเร็จ

อย่างที่ทราบกันว่ารถไฟลาว - จีน เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2564 ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองคุนหมิงของจีนกับเมืองหลวงของลาว ระยะทาง 414 กม. ที่สร้างด้วยรางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ 6 ระเบียงเศรษฐกิจนานาชาติตามข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน มีมูลค่าการก่อสร้างเกือบ 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ โครงการรถไฟความเร็วสูงลาว - จีนนั้นถือว่าเป็นผลประโยชน์ร่วมทางยุทธศาสตร์ของจีน ที่ต้องการพัฒนาประเทศและเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวคือจีนต้องการขยายอิทธิพลทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคนี้ พร้อมๆกับการขยายตลาดรองรับสินค้าอุตสาหกรรมของจีน กระจายความเจริญให้เข้าสู่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนและเพื่อเป้าหมายสูงสุดคือ สร้างให้จีนเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก

เมื่อทราบถึงเป้าหมายของจีนแล้ว ประเทศในอาเซียนรวมถึงประเทศไทยที่มีอุตสาหกรรมการผลิตที่มีจีนเป็นคู่แข่งนั้นคงกังวลว่าจะได้รับผลกระทบในเชิงลบในเรื่องนี้อย่างไรบ้าง แต่นอกจากจะมองประเทศจีนเป็นคู่แข่งแล้วประเทศไทยคงต้องมองหาโอกาสให้กับภาคธุรกิจ และภาคอุตสาหกรรมของไทยด้วยการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานของไทยให้มีความพร้อมมากที่สุด

เมื่อก้าวถึงโครงสร้างพื้นฐานทางราง เส้นทางกรุงเทพ - หนองคาย - สปป.ลาว นั้น ได้รับทราบจากกระทรวงคมนาคมของไทยว่า ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำลังดำเนินการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) ตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กิโลเมตร(กม.) และการก่อสร้างระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 356 กม. เพื่อให้แล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้ รวมถึงการวางแผนการก่อสร้างรถไฟไฮสปีด เฟสที่ 3 ช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ ระยะทาง 16 กม. เพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนในอนาคต

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อเชื่อมโยงไทย-ลาวอีกโครงการหนึ่ง คือ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 7 หรือสะพานหนองคาย-เวียงจันทน์ 2 ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบก่อสร้าง และอยู่ระหว่างการหารือเรื่องการออกแบบสะพาน และการก่อสร้างสะพาน โดยสะพานแห่งนี้กำหนดไว้ว่าจะต้องแล้วเสร็จก่อนรถไฟไฮสปีดเฟส 2 ที่วางแผนว่าจะเปิดให้บริการปีพ.ศ. 2571 การศึกษา ครั้งนี้ นอกจากจะศึกษารูปแบบการก่อสร้างสะพานที่จะมีทั้งรางสำหรับรถไฟไฮสปีดขนาด 1.435 เมตร รถไฟทางคู่ ขนาด 1 เมตร และถนนแล้ว ยังต้องศึกษาระบบอาณัติสัญญาณต่างๆ ระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบความปลอดภัย และโครงข่ายถนนปลายสะพานฝั่งไทยด้วยว่า จะมีโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทางหลักใดบ้าง ขณะที่ฝั่งสปป.ลาว ก็ต้องมีถนนรองรับด้วย โดยขณะนี้ยังตอบไม่ได้ว่าปลายทางจะสิ้นสุดที่จุดใด ซึ่งประเด็นรายละเอียดเช่นนี้คงต้องรอดูผลศึกษา ก่อน

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอีกหนึ่งอย่าง คือ การก่อสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าของประเทศไทย เพื่อรองรับเปลี่ยนถ่ายสินค้านำเข้า - ส่งออกจากรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว - ไทย เมื่อโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคายแล้วเสร็จ โดยการใช้พื้นที่บริเวณหนองสองห้อง จ.หนองคาย เป็นรถจุดพักสำหรับรถบรรทุกขนส่งในส่วนของการขนส่งสินค้าขาออกประเทศ และส่วนขาเข้าจะใช้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟนาทา จ.หนองคายเป็นจุดพักรถ สำหรับในระยะยาวจะมีการพัฒนาให้สถานีรถไฟนาทาให้เป็นย่านขนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ในรูปแบบ One Stop Service ที่สำคัญทั้งขาเข้า - ขาออก ทั้งนี้จะมีการประสานไปยังการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวให้เหมาะสมกับการใช้งานเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบราง เกิดการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางที่มีศักยภาพ

เมื่อพิจารณาถึงโอกาสของกลุ่มธุรกิจ และกลุ่มอุตสาหกรรม จากเส้นทางรถไฟไทย ลาว จีน แล้วพบว่ากลุ่มสินค้าเกษตรบางชนิด เช่น โคมีชีวิต เนื้อไก่ ผลไม้ (ทุเรียน มะม่วง ฝรั่ง และอื่นๆ) น้ำตาล เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ที่ไม่ใช้น้ำผลไม้ อาหารสุนัข/แมว ซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ น้ำมันปิโตรเลียมประเภทต่างๆ ผงชูรส ยางธรรมชาติ ชิ้นส่วนเครื่องประมวลผล แผงวงจร ตู้คอนเทนเนอร์ประเภทต่างๆ รถซีดาน และรถบรรทุก สำหรับกลุ่มธุรกิจที่ได้รับโอกาสคือธุรกิจ E-Commerce ธุรกิจท่องเที่ยว และธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในหนองคาย ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้รับขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ เป็นต้น

สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมที่พบอุปสรรคจากการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางไทย ลาว จีน ได้แก่ กลุ่มสินค้าเกษตรเมืองหนาว สินค้าอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ไม่มีมาตรฐานจากจีนจะเข้ามาทำตลาดในประเทศไทย

อย่างไรก็ดี การขนส่งทางรางนับเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนด้านการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งสินค้าทางถนนถึง 2 เท่า จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ในปีพ.ศ. 2560 ต้นทุนการขนส่งทางถนน อยู่ที่ 2.12 บาท/ตัน/กิโลเมตร ต้นทุนการขนส่งทางราง อยู่ที่ 0.95 บาท/ตัน/กิโลเมตร และปี พ.ศ. 2563 พบว่า มีปริมาณการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้ามากถึง 11, 822 พันตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ร้อยละ 10.7 นั่นก็เพราะภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า โดยรัฐบาลได้ลงทุนในการคมนาคมขนส่งในระบบรางมากที่สุดถึงร้อยละ 74.44 ของวงเงินลงทุนทั้งหมดจำนวน 3,026,408.99 ล้านบาท ในการพัฒนาระบบราง ซึ่งจากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้นับเป็นโอกาสทองของอุตสาหกรรมไทยในการสร้างศักยภาพทางการแข่งขัน ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป

ที่มาข้อมูล : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2563, หน้า 8

รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐสภา ฉบับที่ 8/2562, แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ, หน้า 1