



การพัฒนาโลจิสติกส์ของจีนสู่ภูมิภาคทางตอนใต้: รถไฟจีน-ลาว
China's Logistics Development to Southern Region : China-Laos Train

ชุตีระ ระบอบ พัชรา โพะชนิกอร์ พรวิสา ทาระคำ และอภิญา ไกรสำโรง
คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
18/18 ถนนเทพรัตน กม. 18 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10540

Chutira Rabob, Patchara Phochanikorn, Pornvisa Tharakhum and Apinya Kraiamrong
The Faculty of Business Administration Huachiew Chalermprakiet University
18/18 Debaratana Road. k.m. 18, Bangplee, Samutprakarn 10540
Email : chutira99@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นการนำเสนอภาพรวมการพัฒนาโลจิสติกส์ของจีนสู่ภูมิภาคทางตอนใต้ โดยรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์และกระจายสินค้าหลายแห่งของจีนโดยมีนครคุนหมิงเป็นเมืองหัวสะพาน ร่วมกับลาวสร้างเส้นทางรถไฟที่มีความเร็วจากชายแดนของจีนที่บ่อเต็นมายังเวียงจันทน์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาครวมทั้งไทย ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องเตรียมรองรับกับการขยายตัวทางการค้าที่จะเกิดขึ้นระหว่างกันในอนาคต

คำสำคัญ : การพัฒนาโลจิสติกส์ สาธารณรัฐประชาชนจีน รถไฟจีน-ลาว

Abstract

This article aimed to provide an overview of China's logistics development to southern region by collecting and analyzing related information such as the establishment of China logistics and distribution centers in Kunming as a bridgehead and cooperated with Lao People's Democratic Republic develop a speed train from Bo Ten China's border to Vientiane. This resulted impact on economic development in regional countries and Thailand. Entrepreneurs must be prepared to support trade expansion in the near future.



Keywords : Logistics Development, People Republic of China, China-Laos Train

บทนำ

จีนได้รับการยอมรับว่าเป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจระดับโลกหลังจากที่ได้มีการเร่งรัดพัฒนาประเทศอย่างจริงจังและต่อเนื่อง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนนับเป็นแผนแม่บทโดยเริ่มใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2946 จนถึงปีพ.ศ. 2563 รวม 13 ฉบับ ผลของการดำเนินงานตามแผนทำให้เปลี่ยนจีนจากประเทศที่เคยยากจนเป็นประเทศที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีเจริญรุดหน้า จนกลายเป็นประเทศที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมในปัจจุบัน ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2564-2568) มีสาระสำคัญในด้านเศรษฐกิจที่มุ่งเน้น “คุณภาพ” ของการเติบโตในระยะยาว มากกว่า “ปริมาณ” หรือ “ความเร็ว” โดยรักษาอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเหมาะสมที่ร้อยละ 4-6 ต่อปี ชะลอตัวลงจากเดิมอยู่ที่ร้อยละ 7-8 รัฐบาลได้นำวิธีการที่เรียกว่ากลไกวงจรคู่ (Dual Circulation) ได้แก่ กลไกการหมุนเวียนเศรษฐกิจภายใน (Internal Circulation) โดยเพิ่มกำลังการผลิต การบริโภค การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในการนำไปสู่เศรษฐกิจดิจิทัล ลดการพึ่งพาการผลิตจากต่างประเทศ และกลไกการหมุนเวียนเศรษฐกิจภายนอก (External Circulation) เป็นการสร้างความเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในกับเศรษฐกิจภายนอก ส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในตลาดจีน (ณัฐนิชา นิจผล, 25654) สำหรับความสัมพันธ์ทางการค้าและความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์กับไทย จีนนับเป็นประเทศผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุด และเป็นประเทศที่มีการนำเข้าเป็นอันดับที่สองของไทย การขยายตัวทางการค้าระหว่างกันเพิ่มขึ้นปีละไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 การขนส่งสินค้าไทยไปตลาดจีน ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางทางขนส่งทางทะเลที่ท่าเรือภาคตะวันออกของไทย เช่น ท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือตะวันออกของจีน เช่น กว่างโจว เซี่ยงไฮ้ ชิงไห่ การจัดการด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าจากท่าเรือด้านตะวันออกไปยังพื้นที่ตอนในยังภาคตะวันตกหรือภาคกลางของจีนโดยทางถนนหรือทางรถไฟจะต้องใช้ระยะเวลาขนส่งผลต่อ ต้นทุน และคุณภาพของสินค้า ขณะเดียวกัน ไทยมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของจีน ผ่านอำเภอเชียงของและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทางระหว่างพรมแดนไทยผ่านลาวกับมณฑลยูนนานประมาณ 230 กิโลเมตร สำหรับระยะทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับนครคุนหมิงประมาณ 1,800 กิโลเมตร มณฑลยูนนานจึงถูกกำหนดจากรัฐบาลจีนให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางราง และเป็นประตูการค้าที่สำคัญสู่ประเทศในภูมิภาคทางตอนใต้เชื่อมโยงกับจีนทางใต้และตะวันตกเฉียงใต้ (อิติรัตน์ วนพฤกษาศิลป์, 2556)

บทความนี้มีจุดมุ่งหมายนำเสนอภาพรวมของการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนใต้ของจีน กล่าวถึงความช่วยเหลือจากจีนในการสร้างรถไฟที่มีความเร็วสำหรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากชายแดนจีนมายังเวียงจันทน์ทั้งในด้านโอกาสและอุปสรรค ข้อพิจารณาที่ผู้ประกอบการไทยจะต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาศักยภาพเพื่อเตรียมการรองรับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น บทบาทของภาครัฐในการที่จะต้องพัฒนาประสิทธิภาพ



ให้ทันกับการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน รวมทั้งโอกาสอุปสรรคของผู้ประกอบการไทยเพื่อจะทำให้ทราบแนวทางในการป้องกันและแก้ไขเพื่อให้เกิดผลดีต่อการดำเนินธุรกิจ และสร้างความเจริญก้าวหน้าให้กับพัฒนาระบบเศรษฐกิจประเทศให้ได้รับประโยชน์สูงสุดต่อไป

โครงสร้างพื้นฐานของจีน

จีนมีปัจจัยสำคัญที่เป็นองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศหลายประการ กล่าวคือ เป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก ถึงแม้ว่าอัตราการเกิดมีแนวโน้มลดลงติดต่อกันในระยะเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมาเหลือร้อยละ 0.53 ก็ตาม นับถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ประชากรมีจำนวน 1,411,220,000 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 17.8 ของประชากรโลก และมีพื้นที่ทั้งหมด 9.6 ล้านตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของโลก และมีพรมแดนติดกับประเทศต่าง ๆ จำนวน 14 ประเทศ แบ่งเขตการปกครองเป็น 22 มณฑล มีเขตปกครองตนเอง 5 แห่ง และเขตบริหารพิเศษ 2 แห่ง คือ ฮองกง กัมมาเก๊า จากการที่เป็นประเทศที่มีพื้นที่กว้างใหญ่มากที่สุดประเทศหนึ่งของโลก การพัฒนาระบบการขนส่ง (Logistics System) ในจีนจึงถือว่ามีสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก ระบบขนส่งนับได้ว่าเปรียบเสมือนเส้นเลือดที่คอยลำเลียงสินค้าและความเจริญกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศรวมถึงการส่งสินค้าออกไปทั่วโลก (Marimi Kishimoto, 2021) จีนจึงเป็นประเทศทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำของโซ่อุปทาน กล่าวคือ เป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญและหายาก เป็นโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตของโลกที่ป้อนสินค้าที่หลากหลายให้กับตลาดในทุกมุมโลก อีกทั้งเป็นตลาดการบริโภคที่ใหญ่ที่สุดของโลกด้วยเช่นกัน ดังนั้น รัฐบาลจีนจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือกับการเติบโตที่ต่อเนื่องและระบบเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามจีนยังคงต้องเผชิญกับปัญหาอุปสรรคที่ท้าทายต่อการบริหารจัดการในหลายด้าน เนื่องจากมีหลายมณฑลและเขตการปกครอง ทำให้ขาดความเป็นมาตรฐานในกฎระเบียบทั้งทางด้านการเก็บภาษีที่ซับซ้อน ค่าผ่านทางที่มีราคาสูง การมีพื้นที่ที่หลากหลายทั้งด้านสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม การบริโภคของชาวจีนแต่ละกลุ่ม สภาพการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่อยู่ห่างไกล ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของจีนค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว คิดเป็นร้อยละ 15-18 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (พสุภา ชินวรโสภาค, 2564)

เมื่อพิจารณาย้อนหลังประมาณ 10 กว่าปี การพัฒนาโครงสร้างโลจิสติกส์ของจีนเพิ่งเริ่มต้นด้วยอัตราการขยายตัวที่ค่อนข้างช้า ในอดีตมีเส้นทางขนส่งสินค้าที่มีชื่อเสียงของจีนกับประเทศที่อยู่ในดินแดนห่างไกลที่ชื่อว่า “เส้นทางสายไหม” (Silk Road) เป็นเส้นทางการค้าโบราณที่ใช้คมนาคมขนส่งลำเลียงสินค้ามาเป็นเวลาสองร้อยปีก่อนคริสตกาลในยุคราชวงศ์ฮั่น เริ่มต้นจากเมืองฉางหรือเมืองซีอานในจีนผ่านไปยังฝั่งตะวันตกของประเทศเข้าสู่อัฟกานิสถานและอิหร่าน ประเทศแถบเอเชียกลางและยุโรป สิ้นสุดที่ประเทศแถบชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เส้นทางดังกล่าวนอกจากก่อให้เกิดประโยชน์เป็นสิ่งเชื่อมโยงทางการค้าแล้วยังเป็นช่องทางในการแผ่ขยาย



วัฒนธรรมของจีนสู่โลกตะวันตกอีกด้วย จากการศึกษาความเจริญของจีนยังคงจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศที่ติดกับทะเล แต่ในพื้นที่ทางตะวันตกที่อยู่ห่างไกลยังคงประสบกับความแห้งแล้งและกันดาร สภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนส่วนใหญ่ค่อนข้างยากจน รัฐบาลจึงพยายามผลักดันที่จะกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคตะวันตก มีการใช้นโยบายมุ่งสู่ตะวันตก (Go West Policy) โดยมีนครฉงชิ่งเป็นศูนย์กลาง นอกจากนี้ ยังพยายามผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งและการกระจายสินค้าสู่ภูมิภาคทางตอนใต้ของประเทศ และทำให้พื้นที่ในภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคกลางมีช่องทางลงใต้สู่ทะเลโดยมีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง (Yang Jinghao, 2021)

เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้จีนขยายอิทธิพลทางการค้าไปยังภูมิภาคทางตอนใต้ก็คือ การที่จีนมีพรมแดนติดกับประเทศต่าง ๆ หลายประเทศ อาทิ ทางตอนเหนือติดกับสหภาพโซเวียต มองโกเลีย คาซัคสถาน ทางตะวันตกติดกับประเทศปากีสถาน อินเดีย เนปาล ทิศตะวันออกติดกับเกาหลี ญี่ปุ่น ซึ่งมักจะมีปัญหากระทบกระทั่งกันอยู่เสมอ เช่น กรณีพิพาทด้านพรมแดนระหว่างจีนกับอินเดียเมื่อปีพ.ศ. 2563 เกี่ยวกับพรมแดนทับซ้อนระยะทางกว่า 4,000 กิโลเมตรทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ความขัดแย้งระหว่างจีนกับเมียนมาร์ เรื่องการปักปันเขตแดน หรือกรณีพิพาทด้านพรมแดนกับภูฏาน สำหรับทางด้านตะวันออกก็เป็นประเทศคู่แข่งสำคัญของจีน เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี นอกจากนี้ ยังมีปัญหาข้อพิพาททางทะเลระหว่างจีนกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่น ๆ อีกจำนวนมาก ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้จีนหันมาให้ความสนใจกับบรรดาประเทศทางตอนใต้ ได้แก่ ลาว เวียดนาม เมียนมาร์ กัมพูชา มาเลเซีย และไทย โดยพยายามที่จะใช้ยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งจากพื้นที่ทางด้านตะวันตกและภาคกลางของจีนที่แห้งแล้งออกสู่ทะเลทางตอนใต้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนใต้ของจีน

นับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2554 รัฐบาลจีนได้วางแผนยุทธศาสตร์กำหนดให้มณฑลยูนนานซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศ และไม่มีพรมแดนติดทะเลเป็นศูนย์กลางการพัฒนาโลจิสติกส์ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 มีเป้าหมายให้นครคุนหมิงเป็นจุดศูนย์กลางของพื้นที่ภาคกลางของมณฑลยูนนาน ภายใต้ยุทธศาสตร์ “เมืองหัวสะพาน” (Bridgehead Strategy) ภาษาจีนเรียกว่า “เฉียวโถวเป่า” มีอาณาเขตติดต่อกับอาเซียนถึง 3 ประเทศ ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว และเวียดนาม ให้เป็นประตูเชื่อมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และมณฑลต่าง ๆ ภายในของจีน พร้อมผลักดันการสร้างระเบียงเศรษฐกิจ 4 เส้นทาง คือ คุนหมิง-ฮานอย คุนหมิง-กรุงเทพฯ คุนหมิง-ย่างกุ้ง คุนหมิง-กัลกัตตา และพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งทางถนนและระบบรางเชื่อมกับมณฑลตอนในของจีน เพื่อขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้าและการแสวงหาทางออกสู่ทะเล และให้มณฑลยูนนานกลายเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนแบบเปิด ที่มีลักษณะพิเศษและมีความโดดเด่น พร้อมกับมุ่งเน้นที่การบริหารจัดการชายแดน ความร่วมมือข้ามพรมแดน การเงิน การจัดเก็บภาษี จัดสรรที่ดินสำหรับโครงการ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายและบรรลุปเป้าหมายที่ต้องการ



รวมทั้งมีการพัฒนารูปแบบการประสานงานอย่างเป็นระบบเพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาโลจิสติกส์ทางตอนใต้ของจีนอย่างแท้จริง

แผนพัฒนาโลจิสติกส์นครคุนหมิง

เมื่อรัฐบาลมีเป้าหมายให้มณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางจึงได้เร่งผลักดันระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของนครคุนหมิงโดยกำหนด “แผนพัฒนาโลจิสติกส์ที่ทันสมัย” เพื่อสร้างระบบบริหารจัดการขนส่งคนและสินค้าอย่างเป็นระบบ ทั้งด้านทางด่วน รถไฟใต้ดิน และรถไฟความเร็วสูงรองรับการพัฒนาความเป็นเมืองที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีเป้าหมายสร้างนครคุนหมิงเป็นหนึ่งในเมืองที่มีสินค้าไหลเวียนเข้าออกมากที่สุดเมืองหนึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อหลักสำหรับสินค้าไหลเวียนของภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ และขยายไปถึงพื้นที่เขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ ปากแม่น้ำไข่มุก หรือ Pan Pearl River Delta: Pan-PRD เขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ Pan-Yangtze River Delta เขตเศรษฐกิจอ่าวป๋อไห่ ปริมาณการขนส่งสินค้าในนครคุนหมิงเพิ่มจาก 137 ล้านตันในปีพ.ศ. 2553 เป็น 323 ล้านตันในปีพ.ศ. 2563 โดยปัจจุบัน มีปริมาณการขนส่งประมาณ 170 ล้านตัน เพื่อพัฒนานครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าระหว่างจีนตอนใต้และอาเซียน หรือที่เรียกว่า “เครือข่าย 1234” นอกจากนี้ ยังมีการสร้างเมืองใหม่ที่เชิงกึ่ง ห่างจากนครคุนหมิงเป็นระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร เพื่อให้เป็นแหล่งรวมสถาบันการศึกษา ศูนย์ราชการและย่านธุรกิจ ส่งผลทำให้นครคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง (Hub) ทางด้านธุรกิจโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ นครคุนหมิงยังมีแผนการก่อสร้างที่ใช้ชื่อว่า “แผนก่อสร้าง 1951” ประกอบด้วย เขตเศรษฐกิจเมืองท่าทางบกระหว่างประเทศ 1 แห่ง เส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ที่สำคัญ 9 สายหลักที่เชื่อมต่อทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จุดเชื่อมต่อโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ 5 จุด และศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับเมืองท่าทางบกระหว่างประเทศ 1 แห่ง สำหรับเขตเศรษฐกิจเมืองท่าทางบกระหว่างประเทศ ได้แก่

1. เขตโลจิสติกส์นครคุนหมิง 5 แห่ง ได้แก่ เขตโลจิสติกส์จินหนิง เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิง เขตโลจิสติกส์สนามบินฉางสุย เขตโลจิสติกส์ชงหมิง และเขตโลจิสติกส์อานหนิง เขตโลจิสติกส์ดังกล่าวตั้งอยู่ในแนวเส้นทางโลจิสติกส์ขนส่ง 2 แนวทางคือ

แนวเส้นทางเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย

1) เขตโลจิสติกส์จินหนิง (Jinning Logistics District)

มีลักษณะเด่นเป็นจุดเชื่อมการขนส่งสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยผ่านเมืองยวีซี (Yuxi)

เชื่อมเส้นทางรถไฟและทางด่วนสู่ลาวและเวียดนาม ได้แก่ เส้นทางคุนหมิง-บ่อหาน เชื่อมกับลาว และเส้นทางคุนหมิง-เหอโข่ว เชื่อมกับเวียดนาม แบ่งพื้นที่โครงการเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ท่าขนส่งทางบกระหว่างประเทศ (International Land Port) มีพื้นที่ประมาณ 830 ไร่ คลังสินค้า 12 อาคาร และการปรับพื้นที่เป็นลานตู้คอนเทน



เนอร์ขนาด 100,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการขนส่งประมาณ 16 ล้านตันต่อปี และศูนย์การค้านานาชาติ (International Business Center) มีพื้นที่ประมาณ 670 ไร่

ในเขตนี้เป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมเหรินจวิน (Renjun) ศูนย์กลางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศครบวงจร รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างจีนตะวันตกกับอาเซียน บนเส้นทาง R3A และระบบการขนส่งทางรางแพนเอเชีย สายกลาง (จีน-ลาว-ไทย) และสายตะวันออก (จีน-เวียดนาม-ไทย) สามารถขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมไปสู่มณฑลตอนในจำนวนประมาณ 8 ล้านตันต่อปี ออกสู่ต่างประเทศจำนวน 4 ล้านตันต่อปี และการขนส่งทางถนนอีกจำนวน 8 ล้านตันต่อปี รวม 20 ล้านตันต่อปี ในนิคมอุตสาหกรรมเหรินจวิน มีการนำเอาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มาบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ อำนวยความสะดวกด้านการค้า เริ่มตั้งแต่การสั่งสินค้า และการกระจายสินค้า และมีพื้นที่คลังสินค้ารองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า มีการตรวจสอบคุณภาพของสินค้าแบบรวม (Single-Window Inspection) และการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียว (Single-Stop Inspection) โดยไม่ต้องเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบสินค้าอีกที่ด่านชายแดนจีน-ลาว

2) เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิง (Wangjiaying Logistics District)

ตั้งอยู่ในเขตเมืองใหม่เฉิงกั่ง (Chenggang) ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาเทคโนโลยีและเศรษฐกิจของนครคุนหมิง โดยมีหวังเจียหยิงเป็นเครือข่าย ศูนย์กลางสถานีขนส่งคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ (Railway Container Center Station) 1 ใน 18 แห่งของจีน เป็นชุมทางรถไฟแห่งเดียวของยูนนานที่เชื่อมการขนส่งกับเส้นทางรถไฟภายในประเทศของยูนนาน 8 สาย เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ 4 สาย เชื่อมต่อระบบขนส่งทางภายในประเทศ 8 สายเชื่อมไปยังเซียงไฮ้ ทิเบต เสฉวน ฉงชิ่ง กว่างซี และระหว่างประเทศ 4 สายที่เชื่อมไปเวียดนาม ลาว เมียนมาร์ และเมียนมาร์-บังกลาเทศ-อินเดีย จะทำให้สามารถขนส่งสินค้าสู่มณฑลตอนในของจีนและไปต่างประเทศได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น เขตโลจิสติกส์หวังเจียหยิงได้พัฒนาฐานรองรับด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัย มีจุดขนถ่ายสินค้าพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ คลังสินค้า ห้องเย็น ศูนย์โลจิสติกส์ ตู้คอนเทนเนอร์ระบบราง และจุดตรวจสอบสินค้าและภาษี ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการนำเข้า-ส่งออก และการกระจายสินค้าที่มาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ สู่มณฑลยูนนานไปยังมณฑลตอนในของจีนโดยระบบขนส่งทางราง

3) เขตโลจิสติกส์สนามบินฉางสู่ย (Changshui International Airport Logistics District)

เขตที่ตั้งของสนามบินฉางสู่ยเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของประเทศ รองจากสนามบินกรุงปักกิ่ง สนามบินฝูตง (นครเซียงไฮ้) และสนามบินไป๋หยุน (นครกว่างโจว) สามารถรองรับผู้โดยสารระยะแรกได้จำนวน 38 ล้านคน (ปีพ.ศ. 2563) ระยะที่สองรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 60 ล้านคน และรองรับสินค้าพัสดุภัณฑ์จำนวน 1 ล้านตัน

4) เขตโลจิสติกส์ชงหมิง (Chong Ming Logistics District)

เป็นเขตสินค้าทัณฑ์บนตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกับสนามบินฉางสุ่ย สามารถขยายไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนานผ่านเมืองจาวทง เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคตได้ และสามารถเชื่อมสู่มณฑลเสฉวน ฉงชิ่ง และปักกิ่ง

แนวเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก ประกอบด้วย

5) เขตโลจิสติกส์อานหนิง (Anning Logistics District)

เขตโลจิสติกส์อานหนิง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของคุนหมิง เป็นระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่เมืองอานหนิง เขตซีชาน และเขตพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงคุนหมิง (Kunming High-tech Industrial Development Zone) สามารถเชื่อมโยงทางทิศตะวันตกไปเมืองฉู่สงเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟแพนเอเชียสายตะวันตก (คุนหมิง-ฉู่สง-รุยลี่-เมียนมาร์) และไปทางทิศตะวันออกผ่านคุนหมิงสู่เมืองฉวีจี้จิ่ง เชื่อมต่อกับทางด่วนหังโจว-รุยลี่ และรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-เซียงไฮ้ ที่เชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงไปยังกว่างโจว สำหรับเขตโลจิสติกส์อานหนิงเป็นเส้นทางผ่านของท่อขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ จีน-เมียนมาร์ ลากจากเมืองเจียวเพียวผ่านมณฑลยูนนานที่เมืองรุยลี่ เขตปกครองตนเองเต๋อหัง ผ่านอานหนิงเข้านครคุนหมิง โดยทำน้ำมันมีกำลังขนส่งปีละ 22 ล้านตัน มีเส้นทางแยกไปเมืองอานซุ่น มณฑลกุ้ยโจว เข้าสู่ฉงชิ่ง ทั้งนี้รัฐบาลนครคุนหมิงได้ก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันที่มีขีดความสามารถกลั่นน้ำมันได้ 10 ล้านตันต่อปี รองรับท่อขนส่งน้ำมันจีน-เมียนมาร์

2. ศูนย์จัดส่งสินค้า 14 แห่ง เช่น ศูนย์โลจิสติกส์และศูนย์การค้านานาชาติหลัวซือวาน (Luo Shi Wan)

ศูนย์โลจิสติกส์การค้าดอกไม้นานาชาติไต้หวานาน (Dounan) ศูนย์จัดส่งสินค้าไบบาสูบ ศูนย์จัดส่งวัสดุเหล็กกล้า และศูนย์จัดส่งใบชา รวมถึงคลังสินค้าและห้องแช่แข็งต่าง ๆ เช่น คลังสินค้าอาหาร ยางพารา ห้องเย็น เวชภัณฑ์ เครื่องใช้ไฟฟ้า

สำหรับเส้นทางขนส่งผู้โดยสารระบบราง เทศบาลนครคุนหมิงมีแผนสร้างระบบรางทั้งหมด 6 สายรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ได้แก่ เส้นทางสายที่ 1 ระยะทาง 41.4 กิโลเมตร และสายที่ 2 ระยะทาง 22 กิโลเมตร เส้นทางสายที่ 3 ระยะทาง 17.99 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางสายที่ 4 และ 5 ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ ส่วนเส้นทางสายที่ 6 เปิดใช้แล้วโดยเป็นเส้นทางเชื่อมจากสถานีขนส่งผู้โดยสารด้านตะวันออกไปยังสนามบินแห่งใหม่ของนครคุนหมิง

อนึ่ง ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ทันสมัยของนครคุนหมิงกับยุทธศาสตร์เขตโลจิสติกส์ทั้ง 5 แห่ง เป็นผลให้นครคุนหมิงมีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานกระจายสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งไทย และเอเชียใต้ สู่จีนในพื้นที่ตอนใน โดยเฉพาะจีนภาคตะวันตกซึ่งเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง อีกทั้งการแข่งขันน้อยกว่าภาคตะวันออกของจีน จึงนับเป็นโอกาสสำหรับไทยในการเข้ามาใช้ประโยชน์จากเครือข่ายเชื่อมโยงทางคมนาคมและฐานทางด้านโลจิสติกส์ที่เตรียมพร้อมรองรับการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับจีนในอนาคต

รถไฟจีน-ลาว

การพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งจากจีนลงมายังพื้นที่ทางตอนใต้ได้พัฒนาขึ้นอีกระดับหนึ่ง โดยเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2564 ได้มีพิธีเปิดการเดินทางรถไฟที่มีความเร็ว (Speed Train) ระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาที่เมืองบ่อเต็น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และนครหลวงเวียงจันทน์ ที่อยู่ห่างจากจังหวัดหนองคายเป็นระยะทาง 24 กิโลเมตร สาเหตุที่ไม่เรียกว่าเป็นรถไฟความเร็วสูงเนื่องจากจะต้องมีความเร็วเกินกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมงหรือสูงกว่าขึ้นไป สำหรับรถไฟจีนลาวมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเป็นรถไฟรางเดี่ยว หลังจากใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี นับเป็นส่วนหนึ่งของระเบียบเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน และโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt & Road Initiative : BRI) ที่เป็นนโยบายหลักของรัฐบาลจีน การพัฒนาโลจิสติกส์ขนส่ง

ทางรางด้วยรถไฟที่มีความเร็วดังกล่าวถือเป็นมิติใหม่ของการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอาเซียนกับจีน โดยเหตุที่การขนส่งผ่านระบบรางเป็นการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายไม่แพง ทางรถไฟเส้นนี้จึงได้รับความสนใจอย่างมากจากหลายนักธุรกิจและอุตสาหกรรมโดยทั่วไป และเชื่อว่าเส้นทางรถไฟดังกล่าวจะเข้ามาเปลี่ยนแปลงระบบโลจิสติกส์การขนส่งและการเดินทางในอนาคต



ภาพที่ 1 แผนที่เส้นทางรถไฟจีน-ลาว

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ . (2564). แผนที่เส้นทางรถไฟจีน-ลาว. แผนที่เส้นทางรถไฟจีน-ลาว กรุงเทพฯ: กระทรวงพาณิชย์. สืบค้น 18 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.tradelogistics.go.th/th/article/บทความเจาะลึก/รถไฟ-จีน-ลาว.ไม่มีเลขหน้า>.



การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางรางระหว่างจีนและลาวทำให้มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายถูกกว่าการขนส่งทางถนนถึง 2 เท่า ร่นระยะเวลาในการลำเลียงสินค้า ส่งเสริมทางด้านการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน โดยใช้ระยะเวลาขนส่งสินค้าจากนครคุนหมิงมายังจังหวัดหนองคายไม่เกิน 15 ชั่วโมง เร็วกว่าการขนส่งทางถนนจากนครคุนหมิงถึงจังหวัดเชียงรายที่ใช้เวลา 2 วัน จะส่งผลทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากจีนที่มีราคาถูกเข้ามาในตลาดลาวและไทยเพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันไทยก็จะส่งสินค้าที่จีนต้องการเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้สดและแปรรูป สำหรับผลดีที่มีต่อการท่องเที่ยว จะทำให้มีนักท่องเที่ยวจากจีนเข้ามาในไทยได้สะดวกและมีจำนวนมาก โดยเฉพาะกลุ่มท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ การส่งเสริมความงาม กลุ่มท่องเที่ยวเชิงสันทนาการ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า ช้อปปิ้งและของที่ระลึก ตลอดจนกลุ่มที่เข้ามาศึกษาต่อในไทยที่มีค่าใช้จ่ายต่ำไม่แพง ส่วนใหญ่มาจากมณฑลยูนนานและกวางสีที่อยู่ไม่ไกล ทั้งเป็นการเปิดโอกาสในการที่นักลงทุนจากไทยจะเข้าไปลงทุนในลาวและจีน และนักลงทุนจากจีนเข้ามาในไทย เนื่องจากเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกว่าเดินทางโดยเครื่องบิน มีต้นทุนต่ำและสามารถขนส่งได้จำนวนมากว่าการขนส่งทางอากาศ (สุทธิชัย หยุ่น, 2564)

มูลค่าการลงทุนรถไฟที่มีความเร็วดังกล่าวใช้เงินจำนวนทั้งสิ้น 1.99 แสนล้านบาท รัฐบาลจีนรับผิดชอบภาระทางการเงินร้อยละ 70 ของมูลค่าโครงการ ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 ลาวรับผิดชอบ สำหรับเงินลงทุนร้อยละ 60 เป็นเงินกู้จากธนาคารส่งออกนำเข้าของจีน โดยลาวจะต้องรับภาระหนี้สินตามสัดส่วนเป็นเงิน 3.57 หมื่นล้านบาท ส่วนจีนรับภาระ 8.36 หมื่นล้านบาท เริ่มก่อสร้างเมื่อปีพ.ศ. 2559 ทางรถไฟมีขนาดรางมาตรฐาน 1.435 กิโลเมตร มีระยะทางรวม 1,035 กิโลเมตร เป็นระยะทางในลาว 414 กิโลเมตร มีอุโมงค์ลอดจำนวน 167 แห่ง รวมระยะทาง 590 กิโลเมตร หรือร้อยละ 63 ของระยะทางทั้งหมด อยู่ในลาว 75 แห่ง ระยะทาง 198 กิโลเมตร และสะพาน 167 แห่ง เป็นระยะทาง 61 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟจำนวน 45 สถานีของทั้งสองประเทศ ในจำนวนนี้ 20 สถานีสำหรับรับส่งผู้โดยสาร ระยะเวลาดำเนินการระหว่างนครคุนหมิงถึงนครเวียงจันทน์ใช้เวลา 10 ชั่วโมง อัตราค่าขนส่งสินค้าเท่ากับ 0.6 หยวนต่อสินค้าน้ำหนัก 1 ตัน ต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร อัตราค่าโดยสารระหว่างเวียงจันทน์-บ่อเต็น อยู่ระหว่าง 680-1,510 บาท (ดูโดยสารชิ้นหนึ่ง) สำหรับขบวนรถไฟจะมี 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงคุนหมิง-บ่อเต็น และบ่อเต็น-เวียงจันทน์ (สิริธร จารุญญลักษณ์ และอภิษฐา จึงตระกูล, 2562)

ธนาคารโลกรายงานข้อมูลชี้ให้เห็นว่ารถไฟจีน-ลาว อาจไม่สอดคล้องกับการพัฒนาทั้งหมด เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการยังมีไม่มาก กล่าวคือ จากการคาดการณ์จะมีผู้โดยสารช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์เพียง 480,000 คนในปีพ.ศ. 2568 และจะเพิ่มเป็น 1.1 ล้านคน ในปีพ.ศ. 2573 (Brett King, 2022) ดังนั้นสถานะปัจจุบันรถไฟจึงมีหน้าที่หลักในเรื่องการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีต้นทุนขนส่งต่ำ และเมื่อมีการขนส่งสินค้าทั้งข้ามแดน ผ่านแดน และภายในประเทศ คาดว่าจะมีสินค้าเพิ่มขึ้นถึง 2.4 ล้านตันต่อปี ภายในปีพ.ศ. 2568 เพื่อให้ได้ใช้ประโยชน์จากการขนส่งเต็มทีรัฐบาลลาวควรสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเพิ่มกิจกรรมทางธุรกิจทั้งทางด้านการผลิตสินค้าและบริการตั้งอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟให้เหมาะสม เช่น ควรตั้งอยู่ใกล้กับจุดขนส่งหรือ



กระจายสินค้า มีแรงงานเพียงพอ กฎระเบียบต่าง ๆ ไม่ควรซับซ้อนและโปร่งใส (สำนักส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว, 2563)

โลจิสติกส์การขนส่งของไทยกับมณฑลยูนนาน

จีน ไทย เมียนมาร์ และลาว เป็นกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาระบบคมนาคมและสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เชื่อมโยงกันทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางรถยนต์ และรถไฟที่เชื่อมโยงกับมณฑลยูนนานของจีน สำหรับ**เส้นทางน้ำ** เป็นการขนส่งที่สำคัญระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน โดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขง จากเมืองจิ่งหง เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา (ท่าเรือจิ่งหง และท่าเรือกวานเหลย) ในมณฑลยูนนาน ระยะทางระหว่างเมืองจิ่งหงถึงอำเภอเชียงแสนประมาณ 344 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนานมายังไทยเป็นเที่ยวขาล่องตามน้ำจะใช้เวลาประมาณ 1-2 วัน ส่วนการขนส่งจากไทยไปยังมณฑลยูนนานเป็นการขนส่งทวนน้ำใช้เวลาประมาณ 2-3 วัน เมื่อถึงท่าเรือสิบสองปันนาแล้วจะต้องขนส่งทางบกไปยังนครคุนหมิง มีระยะทางระหว่างเมืองจิ่งหงถึงนครคุนหมิงประมาณ 590 กิโลเมตร เส้นทางถนนในมณฑลยูนนานจะเป็นเส้นทางด่วนตัดผ่านภูเขาสูงใช้เวลาประมาณ 10-12 ชั่วโมง **เส้นทางอากาศ** จะมีเส้นทางบินระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังสนามบินนครคุนหมิงที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของจีน ใช้เวลาบินประมาณ 1 ชั่วโมง 50 นาที และเส้นทางบินระหว่างกรุงเทพมหานครมายังเมืองจิ่งหง เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง โดยค่าระวางสำหรับการขนส่งสินค้าประมาณ 45-48 บาทต่อกิโลกรัม **เส้นทางบก** เป็นการขนส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมนับตั้งแต่เปิดเส้นทางสายคุนหมิง-กัวลาลู (คุนหมิง-กรุงเทพฯ หรือเส้นทาง R3 แบ่งเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง R3A และ R3B จากอำเภอเชียงของไปยังนครคุนหมิง โดยเส้นทางหนึ่งผ่านลาว และอีกเส้นทางหนึ่งผ่านเมียนมาร์ เข้าสู่จีนตะวันตกเฉียงใต้ของมณฑลยูนนาน ระยะทางระหว่างกรุงเทพ-คุนหมิงประมาณ 1,800 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางรถไฟจีนมีแผนการสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมเข้าไปยังประเทศต่าง ๆ ในเวียดนาม ลาว และเมียนมาร์ เส้นทางในลาวจะเชื่อมต่อจากนครคุนหมิงผ่านไทยไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ เส้นทางในพม่าจะเชื่อมต่อไปยังบังคลาเทศ อินเดีย และปากีสถาน

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น นับว่าเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการไทยที่จะพัฒนาเข้าสู่การแข่งขันในการผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพไปยังตลาดที่มีขนาดใหญ่ในจีนตอนใต้ และกับลาวที่มีมูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาว จำนวน 189,822 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่ผู้ประกอบการไทยจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยมีข้อพิจารณา ดังนี้

1. การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตสินค้าและบริการเพื่อรองรับกับปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นในอนาคตโดยเฉพาะมณฑลยูนนานมีประชากรจำนวน 50 ล้านคน และในพื้นที่ตะวันตกของจีน อีกจำนวน 500 ล้านคน
2. การใช้กลยุทธ์สร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการ ให้มีความแตกต่างที่จะทำให้ได้เปรียบเหนือคู่แข่งทางธุรกิจ เช่น สินค้าสมุนไพรเพื่อสุขภาพ พืชผักออร์แกนิก อุตสาหกรรมการท่องเที่ยววิถี และ



การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

3. พัฒนาศักยภาพของบุคลากรทั้งในด้านทักษะการติดต่อสื่อสาร ความรู้ภาษาจีนในเชิงธุรกิจ ทั้งในด้านการค้าและการบริการ รองรับนักลงทุนและนักท่องเที่ยวจากจีน

4. เรียนรู้การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำธุรกิจกับจีนที่มีความก้าวหน้า ทั้งในด้านการชำระเงินผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ การติดต่อสื่อสารทางการค้า การตลาดออนไลน์ การใช้ระบบไร้กระดาษ รวมถึงการสร้างแพลตฟอร์มออนไลน์ในการซื้อขายสินค้าแบบไร้พรมแดน

5. ศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภคของลูกค้านในแต่ละพื้นที่ให้เข้าใจอย่างลึกซึ้ง ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์เข้าถึงตลาดเฉพาะ (Niche Market) สำหรับการผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการ เช่น สินค้าเพื่อสุขภาพสำหรับผู้สูงอายุ สินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งเป็นที่นิยมของผู้บริโภคชาวจีน เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย สินค้าเฟอร์นิเจอร์

6. ให้ความสำคัญกับการทำความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบและข้อบังคับทางการค้า และโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายเปรียบในเชิงธุรกิจ

จากรายงานการสัมมนาพิเศษออนไลน์โดยตัวแทนผู้บริหารระดับสูงของไทยในหัวข้อ “รถไฟจีน-ลาว ประเมินโอกาสและความท้าทายของผู้ประกอบการไทย เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2564 สรุปประโยชน์ที่ฝ่ายไทยจะได้รับ ดังนี้

1. รถไฟจีน-ลาวจะเป็นการเชื่อมต่อทางการค้าที่สำคัญ โดยสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจำนวนมากซึ่งจะเป็นประโยชน์สำหรับธุรกิจการท่องเที่ยวของไทย

2. การเดินทางจะมีความปลอดภัยและมีมาตรฐานสากล โดยมีความเร็วเฉลี่ย 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตรงเวลา รวมทั้งการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3. เป็นปัจจัยที่ช่วยฟื้นฟูทางเศรษฐกิจของจังหวัดบริเวณชายแดนหลังจากเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19

4. สร้างโอกาสทางการค้าของผู้ประกอบการไทยกับจีนที่ประชาชนมีกำลังซื้อสูงและประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ในระดับโลก

บทบาทของภาครัฐฝ่ายไทย

จากการที่จีนได้พัฒนาโลจิสติกส์ด้านการขนส่งและกระจายสินค้าจากมณฑลทางตอนใต้มายังภูมิภาคอินโดจีนเพื่อออกสู่ทะเลทางตอนใต้ รวมทั้งเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ภาครัฐฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมรองรับการขยายตัวทางการค้าดังกล่าว โดยมีบทบาทในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางราง ยังไม่เป็นมาตรฐาน ลดขั้นตอนเกี่ยวกับ



พิธีการส่งสินค้า การขนถ่ายสินค้า ค่าระวางสินค้า และกฎระเบียบทางการขนส่งทางรางและโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกัน รวมทั้งการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

2. ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการทางการค้า โลจิสติกส์และการขนส่งทางรางทั้งในด้านการใช้ภาษาและการติดต่อสื่อสาร

3. เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์และการขนส่งทางรางที่มาจากมลพยุคนานของเงินลงมาสู่ประเทศเพื่อนบ้านและเชื่อมโยงสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ เช่น สะพาน ระบบน้ำประปา ไฟฟ้า เพื่อรองรับการลงทุนจากนักลงทุนต่างประเทศ

4. พัฒนาขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยีให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านศุลกากร ศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้า ทั้งในด้านการสื่อสารคมนาคม การชำระเงิน แบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ และระบบไร้เอกสาร (Paperless)

5. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการค้าและบริการ เช่น จุดพักคอยบริเวณด้านศุลกากร ศูนย์รองรับแรงงานต่างด้าว ด้านตรวจสอบคุณภาพสินค้า ด้านตรวจสอบสัตว์น้ำและอื่น ๆ รวมทั้งการเปิดให้บริการ ณ จุดเดียว (One Stop Service) และศูนย์กลางบริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว

โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการไทย

จากข้อมูลข้างต้นการวิเคราะห์ภาพรวมโอกาสและอุปสรรคสำหรับผู้ประกอบการไทยกับการพัฒนาโลจิสติกส์ของจีนสู่ภูมิภาคทางตอนใต้

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการไทยจากรถไฟจีน-ลาว

โอกาส	อุปสรรค
1. การเป็นช่องทางกระจายสินค้าจากไทยไปสู่บริเวณพื้นที่ทางตอนใต้และตะวันตกของจีน และวัตถุดิบหรือสินค้าจากจีนลงมาทางตอนใต้ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น	1. ความแตกต่างด้านกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และพิธีการที่มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันทำให้เสียระยะเวลาส่งผลทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น
2. การขยายตัวทางการค้าไปยังตลาดผู้บริโภคชาวจีนจำนวนมาก โดยเฉพาะประชากรของยูนนานมีเกือบ 50 ล้านคน และยังสามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่นทางตอนใต้ของจีน	2. อุปสรรคที่เกิดจากการแข่งขันทางการค้าที่ผู้ประกอบการไทยจะต้องเผชิญกับสินค้าจำนวนมากจากคู่แข่งเงินเข้ามายังไทยโดยผ่านรถไฟจีน-ลาว
3. ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสในการพัฒนาศักยภาพทางธุรกิจรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน	3. ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจะเกิดภาวะการขาดแคลนแรงงานในบริเวณพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านทางด้านจีน อันเนื่องจากแรงงานไทยหันไปสนใจทำงานกับพ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาทำธุรกิจในไทยมากขึ้น เนื่องจากความแตกต่างของค่าจ้างแรงงาน



ตารางที่ 1 การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการไทยจากรถไฟจีน-ลาว (ต่อ)

โอกาส	อุปสรรค
4. ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานทางด้านอุปสงค์และอุปทานที่ครบวงจร เริ่มตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบ การผลิตสินค้า และกระจายสินค้าไปยังตลาดประเทศเพื่อนบ้านและตลาดจีนที่มีความต้องการสูง	4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของฝ่ายไทยเพื่อรองรับรถไฟลาว-จีนยังไม่มี ความชัดเจนหรือการวางแผนล่วงหน้า เช่น ลานจอดรถบรรทุกสำหรับถ่ายขึ้นรถไฟ เครื่องมือที่ทันสมัยในการขนถ่ายสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจเสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากขึ้น
5. จีนยังมีสินค้าที่ต้องการจากไทยอยู่อีกจำนวนมาก เช่น เครื่องอุปโภคบริโภค ผลไม้ ทำให้เป็นการลดต้นทุนด้านการจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง	

บทสรุป

รัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์และการขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกันโดยมีจีนเป็นศูนย์กลาง ทั้งนี้เพื่อเป็นการขยายอิทธิพลทั้งทางด้านเศรษฐกิจการค้า และการลงทุนไปยังประเทศต่าง ๆ โดยคาดหวังความคุ้มค่าที่เกิดขึ้น ดังจะเห็นได้ชัดจากการกำหนดให้นครคุนหมิง มณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนใต้ของจีน รวมทั้งการเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและทันสมัย ตลอดจนการที่จีนช่วยสนับสนุนสร้างรถไฟที่มีความเร็วให้กับลาวซึ่งเป็นแผนงานภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคทางตอนใต้ของประเทศผ่านไทยไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ นับเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนใต้ของจีน

การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ของจีนทางตอนใต้ นับเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอันจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่การค้าชายแดนจีนลาวและไทยเป็นอย่างมาก โครงการรถไฟจีน-ลาวถือเป็นผลประโยชน์ร่วมทางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางการค้าให้เชื่อมโยงเป็นระบบเครือข่ายออกสู่ทะเลทางตอนใต้ และมุ่งสู่ประเทศจีนและประเทศในภูมิภาคอื่นของโลก การที่จีนทุ่มเทเงินลงทุนช่วยลาวในการสร้างรถไฟเชื่อมต่อกับคุนหมิงเนื่องจากต้องการขยายอิทธิพลทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคนี้ ร่วมกับการขยายตลาดรองรับสินค้าของจีน รวมทั้งเป็นช่องทางกระจายความเจริญให้เข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ของจีน นอกจากนี้ จีนยังมีบทบาทเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์และเศรษฐกิจแห่งใหม่ ประเทศในภูมิภาคนี้ เช่น ลาว เวียดนาม และไทย ก็จะได้รับผลประโยชน์ด้วยเช่นกัน จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับโลกภายนอก การกระตุ้นเศรษฐกิจการค้าบริเวณชายแดน ตลอดจนเป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยที่จะใช้เป็นโอกาสในการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและกับจีน ในขณะเดียวกัน ผลกระทบในด้านลบก็คือ การหลังไหลของสินค้าและนักธุรกิจชาวจีนที่จะเข้ามามีอิทธิพล เช่น การผูกขาดทางการค้า หรือการสร้างเครือข่ายทางการค้าของนักธุรกิจชาวจีน การเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อทำธุรกิจในระยะยาวของชาวจีนเพื่อใช้ทรัพยากรธรรมชาติในท้องถิ่น การเคลื่อนย้ายแรงงานชาวจีนเข้ามาในภูมิภาค ตลอดจนการสร้างรายได้เปรียบทางการค้าจากการ



เป็นตัวแทนผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของจีนในการนำสินค้าเข้าไปขายในจีน ความมีศักยภาพของธุรกิจของนักธุรกิจชาวจีนรุ่นใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนของไทยควรที่จะบูรณาการความร่วมมือระหว่างกัน เรียนรู้และเข้าใจการทำธุรกิจกับจีนอย่างลึกซึ้งเพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลง การสร้างนวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าในสินค้าและบริการของไทยในสินค้าที่ยังเป็นที่ต้องการของตลาดจีน สำหรับนักธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านและจีนจะต้องศึกษากฎระเบียบและข้อบังคับให้เข้าใจเพื่อป้องกันความเสียหายอันจะส่งผลกระทบต่อการทำธุรกรรมในระยะยาว

บรรณานุกรม

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ . (2564). แผนที่เส้นทางรถไฟจีน-ลาว. แผนที่เส้นทางรถไฟจีน-ลาว กรุงเทพฯ: กระทรวงพาณิชย์.
<https://www.tradelogistics.go.th/th/article/บทความเจาะลึก/รถไฟ-จีน-ลาว>.
- ณัฐนิชา นิคมผล. (2564, 12 ธันวาคม). เส้นทางรถไฟจีน-ลาว กับโอกาสทางการค้าของไทย. *มติชนออนไลน์*, 12-15.
- ธิดารัตน์ วนพฤชาศิลป์. (2556). *ส่องยุทธศาสตร์โลจิสติกส์นครคุนหมิง: ช่องทางกระจายสินค้าไทยภาคเหนือสู่จีน*. ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง.
- พสุภา ชินวโรสภาค. (2564). โครงร่างของแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14. *วารสารวิทยุไมตรีไทย-จีนจากกรุงปักกิ่ง*, 1(14), 23-26.
- สุทธิชัย หยุ่น. (2564). มองรถไฟสายจีน-ลาว-ไทย ในแง่มุมรัฐศาสตร์. *วารสารไทยโพสต์*, 4(2), 34-27.
- สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ. (2563). *รถไฟจีน-ลาว คืบหน้ากว่า 90% ผู้ส่งออกนำเข้าจีน-ไทย ต้องเตรียมรับมือ*. สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว.
- สิริธร จารุธัญลักษณ์ และอภิขญา จึงตระกูล. (2562). *รถไฟจีน-ลาว โอกาสและความท้าทายที่ไทยต้องเตรียมพร้อม*. ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ. ธนาคารแห่งประเทศไทย
- Brett, K. (2022). The economics of a new China-Laos train line. *The Economist*, 52(1), 123-128.
- Marimi, K. (2021). China-Laos railway begins with limited service. *NIKKEI Asia*, 12(2), 24-30.
- Yang, J. (2021). What can be found on the train of the China-Laos Railway?.
China Railway Kunming Bureau.