ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง
วารสารวิทย์ไมตรีไทย-จีน ฉบับเดือนมกราคม 2568

วิทย์ไมตรีไทย-จีน

ระเบียงเศรษฐกิจ : ยุทธศาสตร์แห่งศตวรรษไทย-จีน

บทความพิเศษจาก

รศ. ดร.ปุ่น เที่ยงบูรณธรรม
ดร.วรรณิภา คุดสีลา
Wang Yujiao, Ph.D.
อ.ดร.ดนัยธัญ พงษ์พัชราธรเทพ

วารสารรายเดือน วิทย์ไมตรีไทย-จีน นำเสนอข่าวสาร ข้อมูล ความรู้ และเรื่องราวเกี่ยวกับการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รวมถึง เรื่องที่น่าสนใจหลากหลายมิติของสาธารณรัฐประชาชนจีน

บรรณาธิการ

พสุภา ชินวรโสภาค

อัครราชทูตที่ปรึกษา

ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

กองบรรณาธิการ

วัชราภรณ์ พรหมพินิจ

บุษรินทร์ เณรแก้ว

จัดทำโดย

ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

เลขที่ 21 ถนนกวงหวา เขตฉาวหยาง กรุงปักกิ่ง 100600

สาธารณรัฐประชาชนจีน

โทรศัพท์ (86-10) 8531-8700

โทรสาร (86-10) 8531-8791

เว็บไซต์ www.stsbeijing.org

อีเมล stsbeijing@mhesi.go.th

เฟซบุ๊ก www.facebook.com/stsbj

สวัสดีค่ะ

วารสารวิทย์ไมตรีไทย-จีน ฉบับเดือนมกราคม 2568 นำเสนอเรื่อง ระเบียงเศรษฐกิจ : ยุทธศาสตร์แห่งศตวรรษไทย-จีน นำเสนอข้อมูลโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ Belt and Road Initiative ของจีนที่ดำเนินการมานานกว่า 10 ปี ขยายเส้นทางไปเกือบทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย และประเทศไทยมีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการนี้อย่างไรบ้าง

นอกจากนี้ เราได้รับความอนุเคราะห์บทความที่เกี่ยวข้องกับระเบียงเศรษฐกิจไทย-จีน เรื่อง การทดลองขนส่งสินค้าไทยไปยุโรปผ่านเครือข่ายรถไฟ China Pan-Asia ความร่วมมือภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ BRI เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจไทย-จีน-ยุโรป จาก อ.ดร.ดนัยธัญ พงษ์พัชราธรเทพ และเรื่องการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานไทย-ลาว-จีน: การวิเคราะห์ต้นทุน การขนส่ง และนโยบายการพัฒนา จาก รศ. ดร.ปุน เที่ยงบูรณธรรม และคณะ ขอขอบพระคุณทุกท่านมา ณ ที่นี่ค่ะ

ขอเชิญติดตามอ่าน ระเบียงเศรษฐกิจ : ยุทธศาสตร์แห่งศตวรรษไทย-จีน ได้ในวารสารฉบับนี้ค่ะ

พสุภา ชินวรโสภาค
บรรณาธิการ

สารบัญ

ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) 6

- เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) 11
  - 1. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsular Economic Corridor: CICPEC) 12
  - 2. ระเบียงเศรษฐกิจแลนด์บริดจ์ยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Continental Bridge Economic Corridor: NELB) 13
  - 3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central and West Asia Economic Corridor: CCWAEC) 14
  - 4. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor: CPEC) 15
  - 5. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor: CMREC) 16
  - 6. ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIMEC) 17
- เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) 19
  - จาก “เส้นทางมุ่งลงใต้” สู่ “ระเบียงการค้าทางบก-ทางทะเลระหว่างประเทศแห่งใหม่” 20
  - ระเบียงการค้าทางบก-ทางทะเลระหว่างประเทศแห่งใหม่เชื่อมโยงกับไทยอย่างไร 22
- แนวทางการพัฒนาข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้า 23

ความร่วมมือไทย-จีน ภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง 24

- การประชุมเวทีข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง ครั้งที่ 3 ณ กรุงปักกิ่ง 25
- ศูนย์วิจัยจีน สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ สถาบันสังคมศาสตร์จีน (CASS-NRCT Centre of China Studies) 26
- การประชุม Think Tank Forum ครั้งที่ 3 27
- ศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีและนวัตกรรมลูปัน (Luban Workshop) 29
- รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน (Luban Workshop) 31
- อว. ศธ. สอศ. ลงนามความร่วมมือกับศูนย์ CLEC ของจีน 32
- ศูนย์กลางการเรียนรู้อาเซียน-กรุงเทพมหานคร 33
- แพลตฟอร์มธนาคารเทคโนโลยีสีเขียว 34

กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง Lancang-Mekong Cooperation (LMC) 35
- เส้นทางการขนส่งในกรอบความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง 38
- โครงการพัฒนาความร่วมมือกับกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม 39
- 3 โครงการวิจัย สวทช. ทุนล้านช้าง-แม่โขง 44

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (Economic Corridor) 46
- ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EASTERN ECONOMIC CORRIDOR: EEC) 47
  - สรุปภาพรวมการลงทุนของจีนใน EEC ช่วง 2561-2565 49
  - ศูนย์นวัตกรรมการผลิตยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Center: SMC) 50
- ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) 52

บทความจากนักวิชาการไทย 54
- การทดลองขนส่งสินค้าไทยไปยุโรปผ่านเครือข่ายรถไฟ China Pan-Asia
  ความร่วมมือภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ BRI เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจไทย-จีน-ยุโรป 55
- การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานไทย-ลาว-จีน: การวิเคราะห์ต้นทุน การขนส่ง และนโยบายการพัฒนา 83

อ้างอิง 111

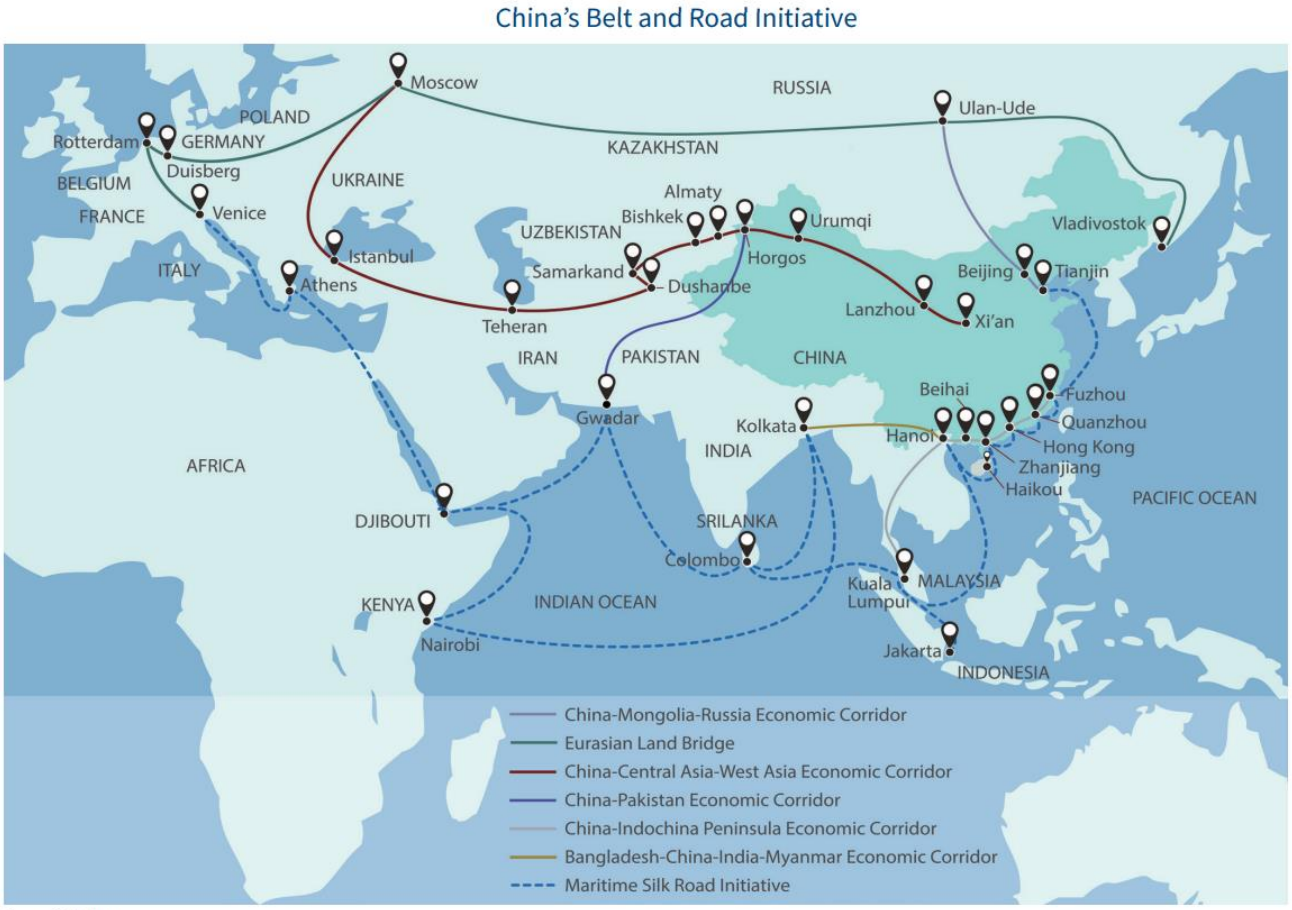
ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)

一带一路

Photo: Zoï Environment Network

ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI)



Source: Getty Images

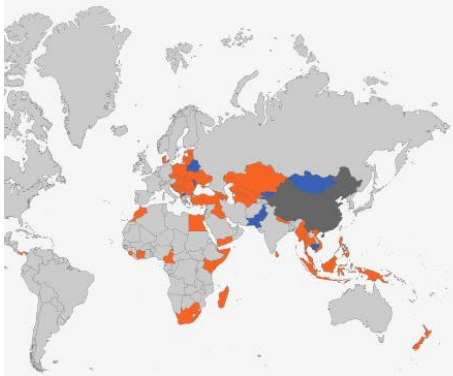
ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) หรือ อีไต้อีลู่ (一带一路) ในภาษาจีน เป็นข้อริเริ่มที่ประธานาธิบดีจีน สี จิ้นผิง ได้ประกาศเมื่อปี พ.ศ. 2556 โดยมีเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายทางการค้าที่ครอบคลุมตั้งแต่เส้นทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการคมนาคมทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มช่องทางและโอกาสทางการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป

ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566 โครงการข้อริเริ่ม "หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง" ครอบคลุม 152 ประเทศ และโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศขนาดใหญ่ใน 30 ประเทศ ครอบคลุมด้านพลังงาน การขนส่ง เหมืองแร่ เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) และ"เมืองอัจฉริยะ" ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนมากกว่า 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ

ย้อนรอยเส้นทาง “One Belt One Road” จีน

ปี 2556 สี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีน ประกาศรื้อฟื้นข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ได้แก่ เส้นทางสายไหมทางบก และเส้นทางสายไหมทางทะเล

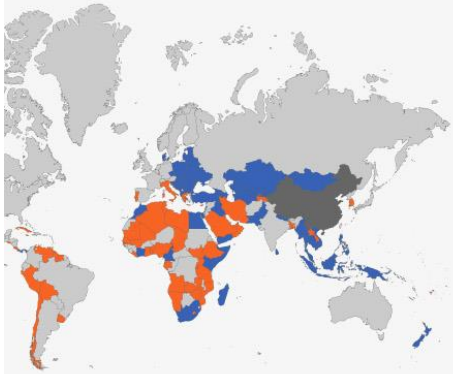
เริ่มสร้าง**โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และแพลตฟอร์มทางการค้าเอเชีย-ยุโรป** ทางรถไฟ



ปี 2558 รายงานผลการดำเนินงาน โครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

ปี 2560 จีนประกาศสร้าง **“เส้นทางสายไหมดิจิทัล”** ในงาน The World Internet Conference (WIC) ครั้งที่ 4

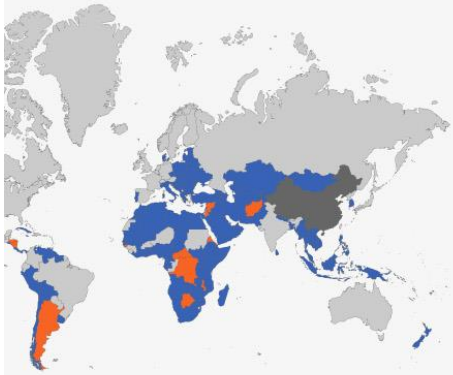
จัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างจีนกับนานาประเทศในโครงการการพัฒนา



ปี 2561 มุ่งเป้าสู่การเปลี่ยนแปลงที่มีคุณภาพสูงในวาระครบรอบ 5 ปี ของ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

ปี 2562 อิตาลีเข้าสู่กลุ่มประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำ 7 ประเทศ (Group of Seven : G7)

จีนจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับแอฟริกาและกลุ่มประเทศลาตินอเมริกา



ปี 2565 จีนเริ่มสร้าง “เส้นทางสายไหมสุขภาพ” ในช่วง COVID-19

ปี 2566 จีนประกาศ **“หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางสีเขียว”** เนื่องในวาระครบรอบ 10 ปีแห่งการก้าวสู่นานาชาติ

ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง
Science and Technology Section, Royal Thai Embassy in Beijing
泰王国驻华大使馆科技处

รูปประกอบ : International School of Finance, Fudan University (FISF)

Initium Media

ปี 2560 โครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ได้รับการบันทึกในรัฐธรรมนูญของพรรคคอมมิวนิสต์จีน (Chinese Communist Party: CCP) สะท้อนถึงความพยายามของจีนที่ต้องการประกาศความเป็นมหาอำนาจของโลก ภายใต้ข้อริเริ่ม“หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่จะทำให้จีนเกิดข้อได้เปรียบทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ ยังช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันการนำเข้าพลังงานที่มีความน่าเชื่อถือ และมุ่งเป้าสู่สังคมที่แข็งแกร่งและเจริญรุ่งเรืองภายในปี 2592

โครงการข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ตลอดระยะเวลา 11 ปีที่ผ่านมา มีผลดำเนินงานด้วยแนวคิดหลัก 3 ประการ คือ

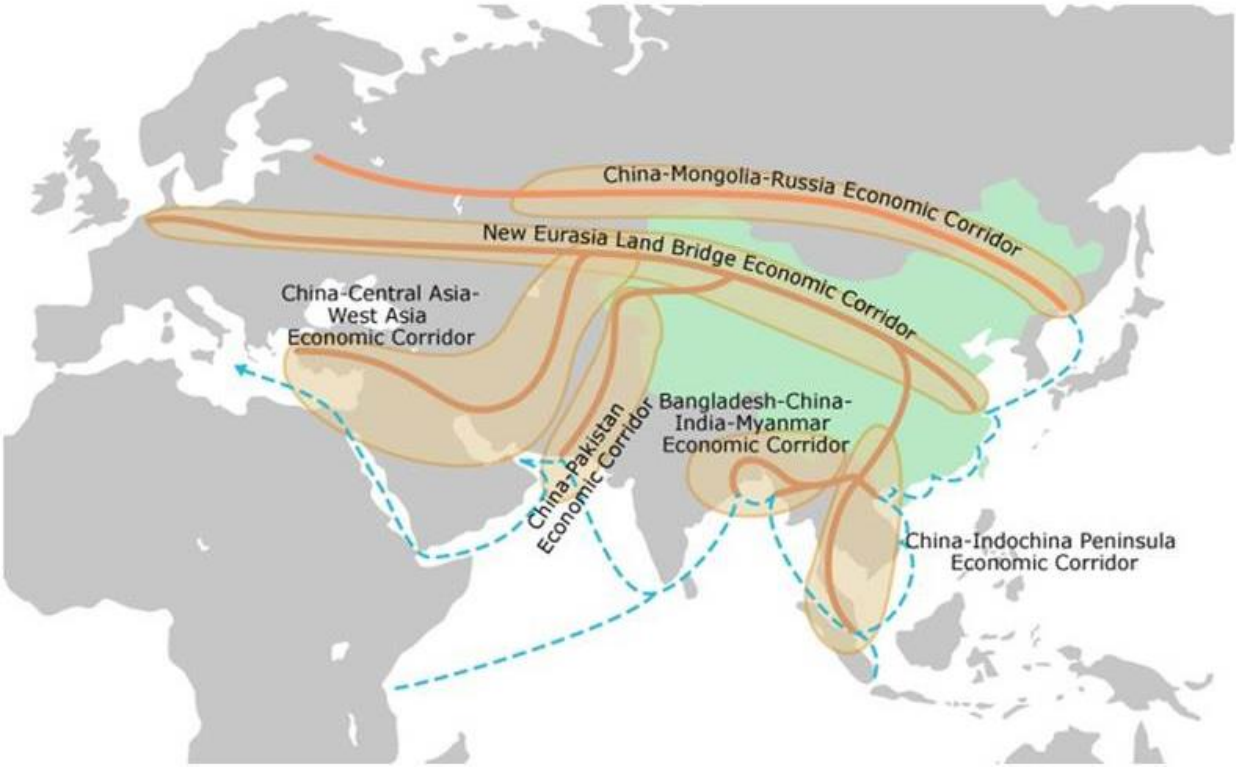
1. ร่วมกันก่อสร้างเส้นทาง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ผ่านแผนพัฒนา 6 ระเบียงเศรษฐกิจ (Six economic corridors) ครอบคลุมเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล มุ่งเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคม การค้าไร้พรมแดน การบูรณาทางการเงิน การแลกเปลี่ยนระดับประชาชน และเปิดกว้างความร่วมมืออย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างแฟลตฟอร์มความร่วมมือทางเศรษฐกิจนานาชาติ พร้อมส่งเสริมปัญญาประดิษฐ์จีน แผนการพัฒนาจีนและพลังแห่งจีนในการเดินหน้าสร้างประชาคมที่มีอนาคตร่วมกัน

2. ร่วมกระชับความสัมพันธ์เชิงยุทธศาสตร์ในเชิงลึกและการประสานงานนโยบายของรัฐบาล มุ่งเน้นการผลักดันการขนส่งหลายรูปแบบ ครอบคลุมตั้งแต่ทางรถ ทางเรือ ทางอากาศ และเครือข่าย ส่งผลให้โครงการภายใต้ความร่วมมือในด้านการศึกษา วัฒนธรรม การกีฬา การท่องเที่ยว การค้า วิศวกรรม และนวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์ประสบความสำเร็จหลายโครงการ

3. ร่วมกันสร้าง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่มีคุณภาพสูง พร้อมสร้างรูปแบบความร่วมมือระหว่างประเทศในรูปแบบความร่วมมือระหว่างประเทศแบบทุกฝ่ายได้ประโยชน์ร่วมกัน (Win-win) โดยยึดแนวคิดการเปิดกว้าง รักษาสิ่งแวดล้อมและความซื่อสัตย์ สร้างเครือข่ายอย่างเป็นรูปธรรม

10 YEARS OF
BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)
ACHIEVEMENTS
Over the past decade, since the BRI was put forward:
China has signed 200+ cooperation documents on Belt and Road cooperation with 152 countries and 32 international organizations, covering five continents and major international organizations.
Trade and investment (2013-2022)
$2.07 trillion
• Trade in goods between China and countries along the Belt and Road increased from $1.04 trillion to $2.07 trillion, with an average annual growth rate of 8%
• Two-way investment between China and countries along the Belt and Road exceeded $270 billion
• Chinese enterprises have created 421,000 local jobs in overseas economic and trade cooperation zones in countries along the Belt and Road routes
GLOBAL TIMES
Sources: Xinhua, People's Daily and yidaiyilu.gov.cn
Editor: Yu Tianjiao/GT, Graphic: Zhao Jun/GT

เส้นทางสายไหมทางบก (SILK ROAD ECONOMIC BELT)



ที่มา : Global Monitor, China's Overseas Investment in the Belt and Road Era, Hongkong, 2021, https://www.globemonitor.org/content/chinas-overseas-investment-belt-and-road-era, page 22

"6 ระเบียง 6 เส้นทาง หลายประเทศ และหลายท่าเรือ" เป็นกรอบแนวคิดในการสร้างข้อริเริ่ม "หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง" ซึ่งเป็นแนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศ คือ เส้นทางบกจากจีนสู่ 6 ภูมิภาค (เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป) แยกการพัฒนาสู่ 6 ระเบียงเศรษฐกิจหลัก ดังนี้

1. ระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor: CICPEC)
2. ระเบียงเศรษฐกิจแลนด์บริดจ์ยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge: NELB)
3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน - เอเชียกลาง เอเชียตะวันตก (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor: CCWAEC)
4. ระเบียงเศรษฐกิจจีน - ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor: CPEC)
5. ระเบียงเศรษฐกิจจีน - มองโกเลีย รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor: CMREC)
6. ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศจีน - อินเดีย - พม่า (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIMEC)

1. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน

(China-Indochina Peninsular Economic Corridor: CICPEC/ 中国－中南半岛国际经济走廊)

ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน เริ่มต้นจากเขตแนวพื้นที่เศรษฐกิจแม่น้ำเพิร์ล เชื่อมต่อกับประเทศไทยและประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ สิงคโปร์ เวียดนาม กัมพูชา พม่า และลาว ผ่านเส้นทางถนน รถไฟ และท่าเรือ และประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lancang-Mekong Cooperation : LMC)

26 พฤษภาคม 2559 ในงานประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ยปู้กว่างซี ครั้งที่ 9 และงานประชุมว่าด้วยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน ภายในงานมีการประกาศ "ข้อริเริ่มว่าด้วยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน" (A proposal on developing a China-Indochina Peninsular Economic Corridor) เพื่อผลักดันความร่วมมือเชิงลึกของประเทศสมาชิกที่ตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจ พร้อมลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative หรือ BRI) ระหว่างจีนกับลาว กัมพูชา และประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน เพื่อยกระดับความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก ได้แก่ ถนนและระบบรางในประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ ยังเปิดตัวโครงการความร่วมมือล้านช้าง-แม่น้ำโขงระยะที่สอง โครงการก่อสร้างทางรถไฟจีน-ลาว และโครงการรถไฟจีน-ไทย

2. ระเบียงเศรษฐกิจแลนด์บริดจ์ยูเรเชียใหม่
(New Eurasian Continental Bridge Economic Corridor: NELB/ 中国一新亚欧大陆桥经济走廊)

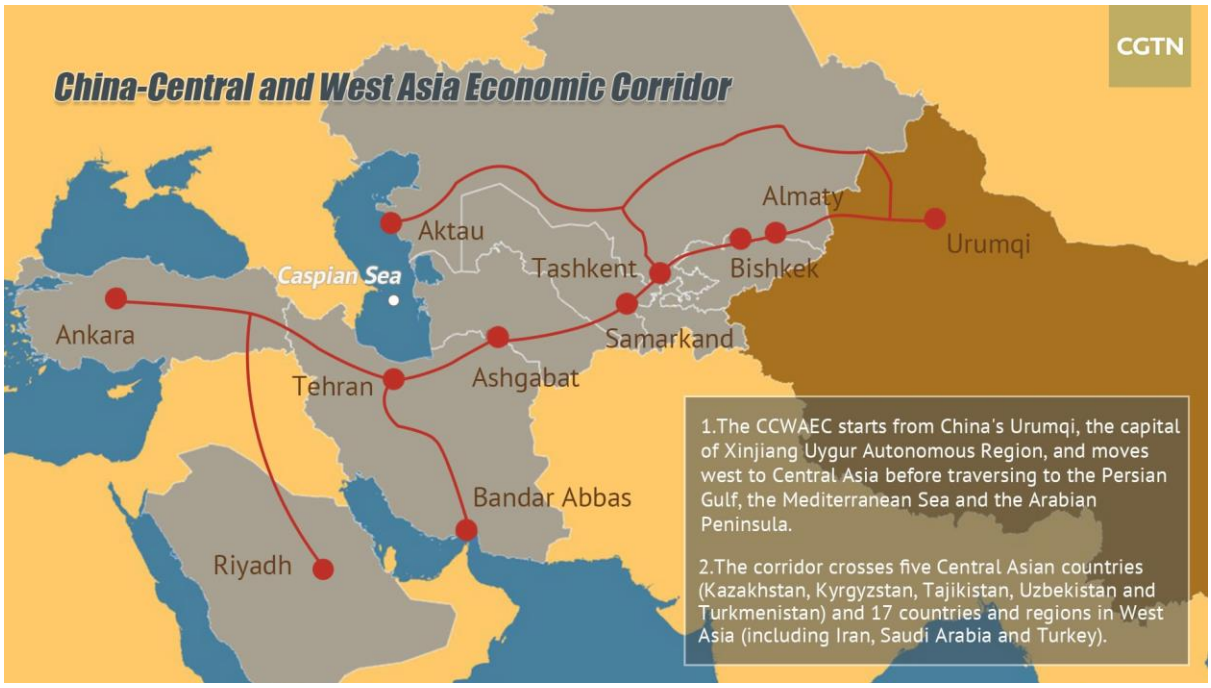
ระเบียงเศรษฐกิจแลนด์บริดจ์ยูเรเชียใหม่ เริ่มจากเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์และมณฑลเจียงซูของจีน มุ่งสู่เอเชียกลางและรัสเซีย ไปจนถึงยุโรปกลางและยุโรปตะวันออก ผ่านทางรถไฟ

การก่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจแลนด์บริดจ์ยูเรเชียใหม่ ตั้งอยู่บนพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศที่ทันสมัย ได้แก่ เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าจีน-ยุโรป เพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า และกำลังการผลิต และขยายความร่วมมือด้านพลังงานและทรัพยากร

China Switch Europe

Departure Country	Departure City	Departure Station	Port Station	Destination Country	Destination City	Waybill Destination	Mileage	Reference Duration	Shipments for the previous month
China	Zhengzhou	Putian	Erenhot (Border)	Russia	Moscow	Erektrowogli	8255.4 km	11.5 Day	9.4 train
China	Guangzhou	Zengcheng West	Khorgas Border	Russia	Moscow	Erektrowogli	9779.5 km	13.6 Day	9.4 train
China	Chengdu	Chengxiang	Khorgas Border	Belarus	Minsk	Chabane	8536.2 km	11.9 Day	9.4 train
China	Chongqing	Tuanjiecun	Khorgas Border	Russia	Moscow	Wolsino	8886.7 km	12.3 Day	9.4 train
China	Zhengzhou	Putian	Khorgas Border	Russia	Moscow	Erektrowogli	8233.5 km	11.4 Day	9.2 train
China	Yiwu	Yiwu West	Manzhouli (Border)	Belarus	Minsk	Kolyadic	11029.7 km	15.3 Day	8.4 train
China	Guangzhou	Guangzhou International Port	Erenhot (Border)	Russia	Moscow	Serazino	9965.8 km	13.8 Day	8 train
China	Yiwu	Yiwu West	Alashankou Border	Germany	Duisburg	Duisburg (Reinhausen)	11463.7 km	15.9 Day	7.4 train

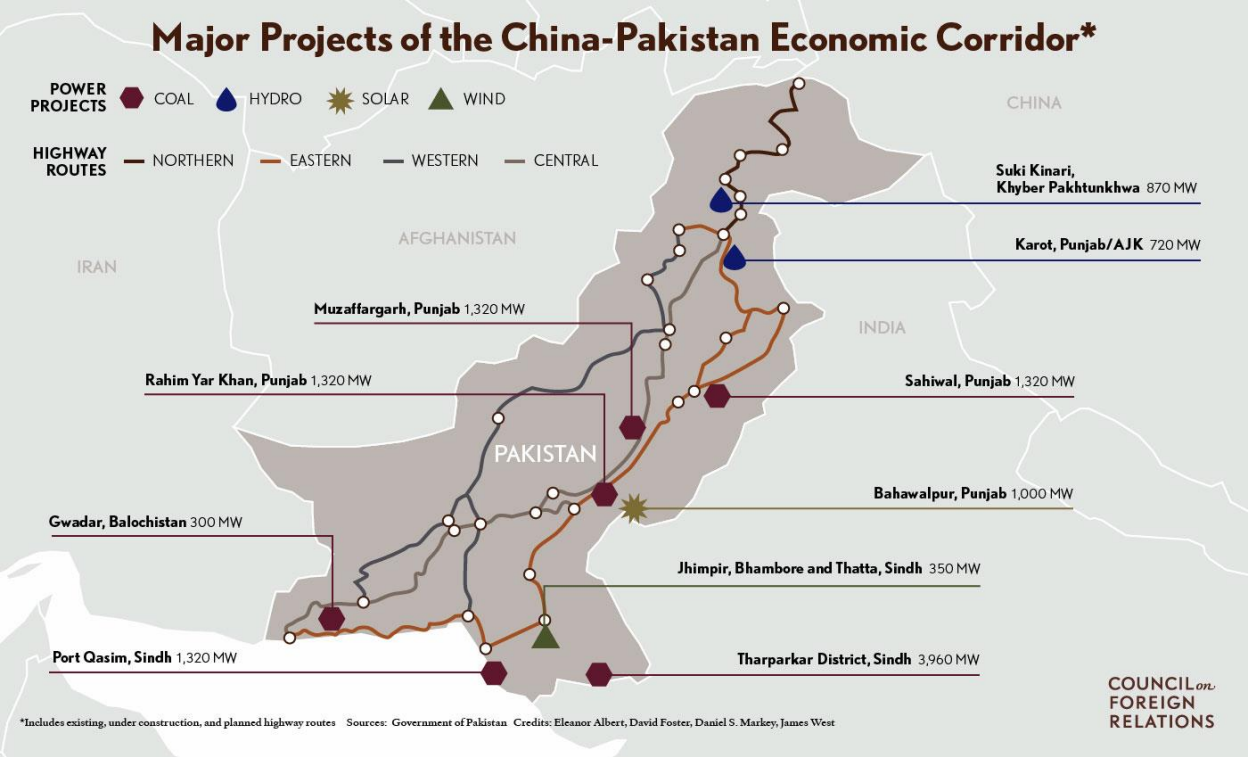
3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central and West Asia Economic Corridor: CCWAEC/ 中国—中亚—西亚经济走廊)



ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก เป็นประตูทางออกที่เริ่มต้นจากเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ของจีน มุ่งไปสู่เอเชียกลาง อ่าวเปอร์เซีย คาบสมุทรอาหรับ และชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และประเทศในแถบเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก และแอฟริกาเหนือ

5 มิถุนายน 2557 ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เสนอในที่การประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 6 ของการประชุมความร่วมมือจีน-ประเทศอาหรับ เพื่อสร้างความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์โดยมีความร่วมมือด้านพลังงานเป็นหลัก รวมถึงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และความร่วมมือรูปแบบ “1+2+3” ระหว่างจีนกับอาหรับ ในสาขาเทคโนโลยีขั้นสูงด้านพลังงานนิวเคลียร์ ดาวเทียมอวกาศ และพลังงานใหม่

4. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน
(China-Pakistan Economic Corridor: CPEC/ 中国－中南半岛国际经济走廊)



ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน ถือเป็นตัวหลักในการก่อสร้างโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่ทางรัฐบาลจีนและรัฐบาลปากีสถานให้ความสำคัญและเร่งดำเนินงานการพัฒนาความร่วมมือสำหรับแผนระยะยาว

20 เมษายน 2558 ผู้นำทั้งสองประเทศเข้าร่วมพิธีวางศิลาฤกษ์โครงการภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน และได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือและบันทึกความเข้าใจจำนวน 51 ฉบับ โดยส่วนใหญ่จะเป็นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางหลวง เขตปลอดภาษีท่าเรือ และโครงการพลังงานและไฟฟ้า

5. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย
(China-Mongolia-Russia Economic Corridor: CMREC/ 中蒙俄经济走廊)

11 กันยายน 2557 ประธานาธิบดีจีน สีจิ้นผิง เสนอต่อที่ประชุมของประมุขแห่งรัฐของจีน รัสเซีย และมองโกเลีย ในโครงการเชื่อมโยง “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” กับ “สหภาพเศรษฐกิจยูเรเซีย” และโครงการ “เส้นทางทุ่งหญ้า” ของมองโกเลีย เพื่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย

9 กรกฎาคม 2558 ทั้งสามประเทศได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วย “การเตรียมโครงร่างแผนการก่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย”

6. ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIMEC/ 中国－中南半岛国际经济走廊)

ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา เป็นเชื่อมต่อระหว่างจีน กับเอเชียตะวันออก เอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นการเชื่อมต่อสองมหาสมุทร คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย

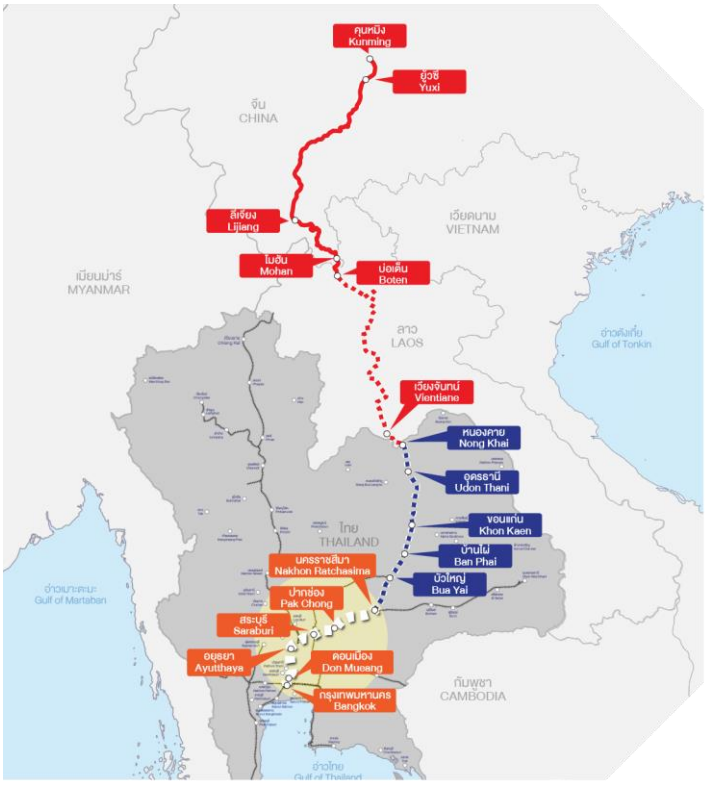
ธันวาคม 2556 ในการประชุมคณะทำงานของระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา ณ นครคุนหมิง ผู้แทนรัฐบาลระดับสูงจาก 4 ประเทศ บังคลาเทศ จีน อินเดียและเมียนมาร์ ได้ลงนามในบันทึกการประชุมร่วมกันการก่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา อย่างเป็นทางการ

โครงการระบบรางที่สำคัญภายใต้ข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ได้แก่ โครงการการบริการ**เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าจีน-ยุโรป (China-Europe freight rail service) และเส้นทางรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway)** รวมถึงโครงการที่สำคัญอยู่ในระหว่างการก่อสร้างอีก 2 โครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากทางรัฐบาลจีน ได้แก่ เส้นทางรถไฟฮังการี-เซอร์เบีย (Hungary-Serbia Railway) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน (China-Thailand Railway)

สำหรับเส้นทางรถไฟฮังการี-เซอร์เบีย มีระยะทางรวม 350 กิโลเมตร ดำเนินการสร้างโดยบริษัทของจีน เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างจีนกับประเทศในยุโรปกลางและยุโรปตะวันออก

ส่วนเส้นทาง**รถไฟความเร็วสูงไทย - จีน** จะเป็นรถไฟความเร็วสูงมาตรฐานแรกของไทยและเป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนภายใต้ข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน โครงการนี้ จะดำเนินการก่อสร้างช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) และจะเชื่อมโยงกับทางรถไฟจีน-ลาว ซึ่งจะทำให้สามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังนครคุนหมิง ประเทศจีนได้

ข้อมูลเพิ่มเติม https://www.highspeedrail-thai-china.com



เส้นทางสายไหมทางทะเล (MARITIME SILK ROAD)

<u>ระเบียงเศรษฐกิจทางทะเล</u>

ระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่ (New International Land-Sea Trade Corridor/ 国际陆海贸易新通道) หรือ ILSTC ได้รับการบรรจุในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14 (ระหว่างปี 2564-2568) เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ระดับชาติในการพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งของจีนภายใต้ข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

โดยมี Hub สำคัญ คือ เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มณฑลยูนนาน นครฉงชิ่ง มณฑลกุ้ยโจว มณฑลเสฉวน มณฑลกานซู่ มณฑลชิงไห่ มณฑลส่านซี และเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อที่สำคัญผ่านโมเดลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ “ราง เรือ และถนน” มุ่งสู่สิงคโปร์และประเทศอาเซียนทางตอนใต้ของจีน ขยายออกสู่ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ตะวันออกกลาง และยุโรป เส้นทางนี้ ยังสามารถเชื่อมต่อกับไทยและอาเซียนทางเรือผ่านท่าเรือชินโจวด้วย

โครงการระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่ หรือ ILSTC เน้นให้บริการขนส่งสินค้าที่มีโมเดลการขนส่งรูปแบบ “ทางเรือ + ทางราง” เป็นหลัก เมื่อสินค้าจะถูกจัดส่งถึงกลุ่มท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ (เมืองชินโจว เมืองฝ่างเฉิงก่าง และเมืองเป๋ยไห่) เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงแล้ว จากนั้นจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเป็นทางราง เพื่อกระจายสินค้าไปยังหัวเมืองสำคัญทั่วประเทศจีน โดยเฉพาะหัวเมืองเศรษฐกิจในจีนตะวันตก ได้แก่ นครฉงชิ่ง นครเฉิงตู และสามารถเชื่อมโยงโครงข่าย China-Europe Railway เพื่อขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลางและยุโรป

จาก “เส้นทางมุ่งลงใต้” สู่ “ระเบียงการค้าทางบก-ทางทะเลระหว่างประเทศแห่งใหม่”

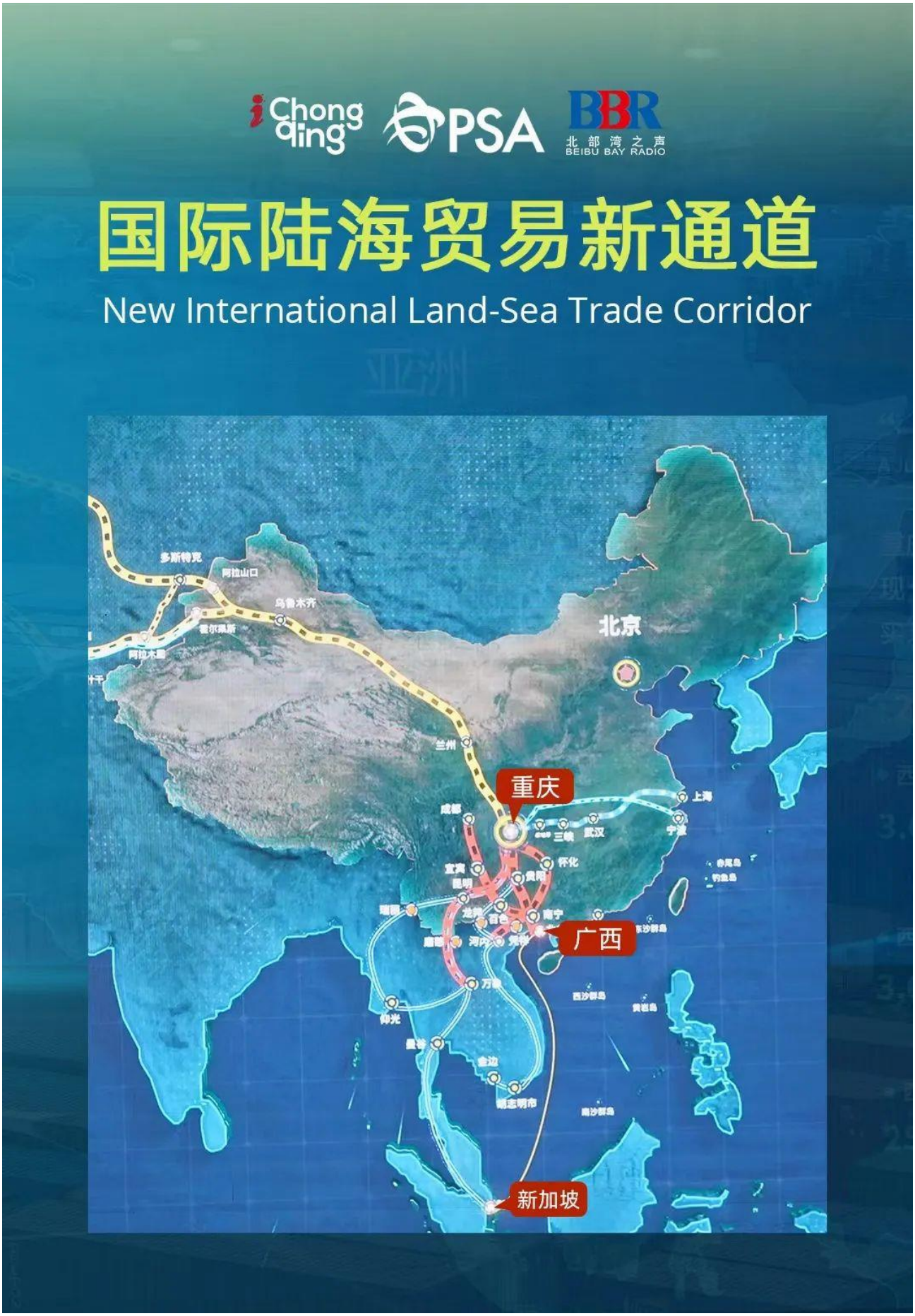
7 พฤศจิกายน 2558 – จีนและสิงคโปร์ ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและรัฐบาล เปิดตัวโครงการสาธิตความเชื่อมโยงเชิงยุทธศาสตร์จีน(ฉงชิ่ง) - สิงคโปร์ (China-Singapore (Chongqing) Demonstration Initiative on Strategic Connectivity/ 中新(重庆)战略性互联互通示范项目) หรือ CCI ภายใต้แนวคิดหลักว่าด้วย “ความเชื่อมโยงที่ทันสมัยและเศรษฐกิจบริการที่ทันสมัย” โดยมีนครฉงชิ่งเป็นศูนย์กลาง และมีเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มณฑลกุ้ยโจว และมณฑลกานซู่ เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญตามเส้นทาง ซึ่งจะเน้นความร่วมมือหลัก 4 สาขา ได้แก่ การบริการทางการเงิน อุตสาหกรรมการบิน การขนส่งและโลจิสติกส์ และสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาที่เปิดกว้างของภูมิภาคตะวันตก

10 พฤษภาคม 2560 – เปิดเส้นทางขนส่ง “เรือ+รถไฟ” เส้นทางใหม่นครฉงชิ่ง – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง - สิงคโปร์ เที่ยวปฐมฤกษ์

สิงหาคม 2560 รัฐบาลนครฉงชิ่ง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มณฑลกุ้ยโจว และมณฑลชิงไห่ ร่วมลงนามร่วมลงนามข้อตกลงความร่วมมือเพื่อผลักดันความร่วมมือและการบริการด้านการขนส่งข้ามประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ “กรอบความร่วมมือจีน–สิงคโปร์” โดยเชื่อมระบบงานขนส่งทางเรือกับรถไฟเข้าด้วยกัน

มิถุนายน และสิงหาคม 2561 – มณฑลชิงไห่และเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ร่วมลงนามข้อตกลงความร่วมมือเพื่อผลักดันการดำเนินงาน “เส้นทางมุ่งลงใต้” เชื่อมโยงจีน-สิงคโปร์

12 พฤศจิกายน 2561 – นายกรัฐมนตรีจีน หลี่ เค่อเฉียง และนายกรัฐมนตรีสิงคโปร์ ลี เซียนลุง ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการก่อสร้าง “ระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่” ภายใต้โครงการสาธิตความเชื่อมโยงเชิงยุทธศาสตร์จีน(ฉงชิ่ง)-สิงคโปร์” และเปลี่ยนชื่อโครงการจาก “เส้นทางมุ่งลงใต้” เป็นกรอบยุทธศาสตร์ระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่ หรือ ILSTC


iChongqing
PSA
BBR
北部湾之声
BEIBU BAY RADIO
国际陆海贸易新通道
New International Land-Sea Trade Corridor
北京
重庆
广西
新加坡
上海
兰州
成都
武汉
三峡
宜宾
昆明
贵阳
怀化
南宁
百色
河内
万象
仰光
金边
西沙群岛
南沙群岛

ระเบียงการค้าทางบก-ทางทะเลระหว่างประเทศแห่งใหม่เชื่อมโยงกับไทยอย่างไร

โครงการ ILSTC ส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งจากไทยไปจีน เป็นการเพิ่มทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้าไทยไปยังจีน หรือไปยุโรปผ่านจีน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ผ่านโมเดล “เรือ+ราง” มีเส้นทางการขนส่งครอบคลุมมณฑลในภาคกลางและภาคตะวันตกของจีน โดยมี Hub สำคัญ 4 เมืองหลัก ได้แก่ นครฉงชิ่ง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง นครเฉิงตู และไหหลำ

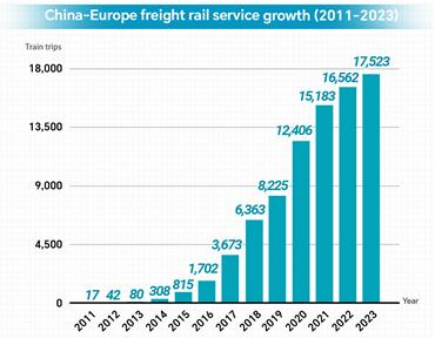
ปัจจุบัน การขนส่งสินค้า “เรือ+ราง” มีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงครอบคลุมไปยัง 157 สถานีใน 73 เมืองทั่วประเทศจีน โดยมี Hub สำคัญ คือ นครฉงชิ่ง มณฑลกุ้ยโจว มณฑลกานซู่ และเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ โดยสามารถเชื่อมโยงโครงข่าย China-Europe Railway เพื่อขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลางและยุโรป ขณะที่ท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้กว่างซีสามารถเชื่อมโยงครอบคลุมไปยัง 555 ท่าเรือใน 127 ประเทศทั่วโลก รวมถึงท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพของประเทศไทยด้วย (ข้อมูล ณ 17 ม.ค. 68)

เมื่อสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังของไทยถูกขนส่งถึงกลุ่มท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงแล้ว จะแยกสู่เส้นทาง 3 สายหลัก ดังนี้

- กลุ่มท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ - นครหนานหนิง (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) - นครกุ้ยหยาง (มณฑลกุ้ยโจว) มุ่งสู่นครฉงชิ่ง
- กลุ่มท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ - เมืองหลิวโจว (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) - เมืองหวยหัว (มณฑลหูหนาน) มุ่งสู่นครฉงชิ่ง
- กลุ่มท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ - เมืองไป่เซ่อ เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง - เมืองหลูโจว มณฑลเสฉวน มุ่งสู่นครเฉิงตู มณฑลเสฉวน

ทั้งนี้ การพัฒนาระเบียงการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกและทางทะเลสายใหม่ (ILSTC) และรถไฟจีน(นครฉงชิ่ง)-ยุโรป เป็นโอกาสสำคัญทางเศรษฐกิจและการค้าให้ไทย เนื่องจากเส้นทางการขนส่งนี้เชื่องโยงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยุโรป และเอเชียกลาง ส่งผลให้สินค้าทางการเกษตรของไทย และสินค้าอื่นๆ มีช่องทางส่งออกทั้งในตลาดจีนและประเทศอื่นๆ ทั่วโลกได้สะดวกและรวดเร็ว

The China-Europe freight rail service between China's Chongqing and Germany's Duisburg reached a milestone of 100,000 train trips on November 15, 2024.



แนวทางการพัฒนาข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้า

การร่วมกันสร้างโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้น” ในอีก 10 ปี ข้างหน้า จีนยินดีที่จะร่วมงานกับทุกฝ่าย เพื่อกระชับความร่วมมืออย่างลึกซึ้ง ส่งเสริมการเชื่อมโยงรอบด้านในหลากหลายสาขา ดังนี้

1. การประสานเชิงนโยบาย เป็นนโยบายที่สำคัญสำหรับความร่วมมือสร้าง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และเป็นการบุกเบิกการร่วมกันสร้างชุมชนที่มีอนาคตร่วมกัน

2. การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ดั่งคำกล่าวที่ว่า “เมื่อถนนเชื่อมกัน อุตสาหกรรมก็เจริญรุ่งเรือง” เป็นแนวคิดสำคัญของโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เพื่อส่งเสริมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพสูง ยั่งยืน ไร้ความเสี่ยง ราคาสมเหตุสมผล และครอบคลุมทุกมิติบนเส้นทางสายไหมทางบก ทางทะเล ทางอากาศ และเครือข่ายทั้งในและนอกประเทศ

3. การค้าราบรื่น ดั่งคำว่า “การพัฒนาคือหัวใจหลักของสังคมมนุษย์มาอย่างยาวนาน” มุ่งเน้นการแสวงหาโอกาสให้กับประเทศภายใต้ข้อริเริ่มฯ ทั้งด้านตลาด การลงทุน และการเติบโต

4. การหมุนเวียนทางการเงิน การไหลเวียนอย่างราบรื่นของการเงิน จะช่วยขยายช่องทางการเงินที่หลากหลายอย่างแข็งแกร่ง และมีการปรับปรุงกลไกความร่วมมือทางการเงินอย่างต่อเนื่อง

5. ความสัมพันธ์ระดับประชาชน การเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐและประชาชน ซึ่งเป็นการหยั่งลึกรากฐานทางสังคม มุ่งสู่การพัฒนากรอบความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” การบรรลุเป้าหมายของเส้นทางสายไหมที่มีศูนย์กลางอยู่ที่สันติภาพและความร่วมมือด้านการศึกษา วัฒนธรรม การท่องเที่ยว กีฬา และอื่นๆ

6. ความร่วมมือในสาขาใหม่ จะพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับหลักสากลด้านเศรษฐกิจ เทคโนโลยี อุตสาหกรรมและสังคมของโลก พร้อมดำเนินงานความร่วมมือในสาขาใหม่ เช่น การพัฒนาสีเขียว ดิจิทัล นวัตกรรม และสุขภาพ เพื่อสร้างชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนในประเทศ แยกออกเป็น 4 ประการ ดังนี้

(1) ส่งเสริม**การพัฒนาสีเขียว**ภายใต้โครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เสริมสร้างรากฐานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างครอบคลุม

(2) เร่งการพัฒนาโมเดลความร่วมมือ**ด้านดิจิทัล** พร้อมทั้งเร่งการดำเนินงานการเจรจาข้อตกลง ได้แก่ ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy Partnership Agreement: DEPA) อีคอมเมิร์ซภายใต้องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO)

(3) สร้าง **“highland”** ความร่วมมือด้านนวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีภายใต้โครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เร่งขับเคลื่อน 4 โครงการอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การแลกเปลี่ยนวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และวัฒนธรรม ห้องปฏิบัติการร่วม การถ่ายทอดเทคโนโลยี และอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

(4) ขยายความร่วมมือระหว่างประเทศด้าน**การแพทย์และสุขภาพ**

ความร่วมมือไทย-จีน ภายใต้ข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

การประชุมเวทีข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง ครั้งที่ 3 ณ กรุงปักกิ่ง

19 ตุลาคม 2566 - ในการประชุมเวทีข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง ครั้งที่ 3 (3rd Belt and Road Forum for International Cooperation: 第三届“一带一路”国际合作高峰论坛) โดยจีนได้ใช้โอกาสครบรอบ 10 ปี ของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) เสนอแนวทางเพื่อยกระดับความร่วมมือไปสู่ระดับใหม่ ดังนี้

1. ขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานในหลายมิติ
2. เปิดกว้างทางเศรษฐกิจ ลดอุปสรรคการค้าและการลงทุน และส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล
3. ดำเนินโครงการเพื่อความอยู่ดีกินดีของประชาชน
4. ส่งเสริมการพัฒนาสีเขียว
5. ผลักดันวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม
6. สนับสนุนเวทีการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน
7. ส่งเสริมความร่วมมือที่อยู่บนหลักของคุณธรรม และ
8. สร้างความเข้มแข็งทางสถาบันให้กับความร่วมมือข้อริเริ่มฯ

แนวทางดังกล่าว มีเป้าหมายที่จะเสริมสร้างพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย ไม่ว่าจะเป็นด้านการเปิดตลาดการค้า การเปลี่ยนผ่านทางดิจิทัล และการพัฒนาที่ยั่งยืน

ศูนย์วิจัยจีน สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ สถาบันบัณฑิตสังคมศาสตร์จีน (CASS-NRCT CENTRE OF CHINA STUDIES)

3 กรกฎาคม 2566 – ได้มีพิธีลงนามการจัดตั้ง “ศูนย์วิจัยจีน สำนักงานการวิจัยแห่งชาติสถาบันสังคมศาสตร์จีน (CASS-NRCT Centre of China Studies)” ณ สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ศูนย์แห่งนี้เป็นความร่วมมือระหว่างสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ของไทย และสถาบันบัณฑิตสังคมศาสตร์จีน (Chinese Academy of Social Sciences: CASS) เพื่อสร้างความร่วมมือทางวิชาการและส่งเสริมงานวิจัยระหว่างไทย-จีน ให้เกิดผลเด่นชัดและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ผ่านโครงการและกิจกรรมที่เชื่อมโยงนักวิจัยและนักวิชาการของทั้งสองประเทศเข้าด้วยกัน

ประธานสถาบันสังคมศาสตร์จีน กล่าวว่า ต้องการให้ศูนย์แห่งนี้กลายเป็นบ้านสำคัญของประชาชนไทยในการเข้าใจจีน เป็นแหล่งข้อมูลสนับสนุนร่วมกันในการสร้าง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และเพิ่มพลังขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างจีน-ไทยในยุคใหม่ พร้อมส่งเสริมนักวิจัยและนักวิชาการ รวมถึงสนับสนุนการจัดประชุมวิชาการร่วมกับ วช. อย่างต่อเนื่อง

ฝ่ายไทยมีความประสงค์ที่จะสร้างความร่วมมือทางวิชาการทั้งด้านวิทยาศาสตร์และสังคมศาสตร์กับจีนอย่างลึกซึ้ง โดยเฉพาะด้านประวัติศาสตร์ ศิลปศาสตร์ โบราณคดี

การประชุม THINK TANK FORUM ครั้งที่ 3

“การประชุมเชิงวิชาการ Think Tank Forum ครั้งที่ 3 นี้ เป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนอนาคตร่วมกันของทั้งสองประเทศ และสะท้อนเด่นชัดถึงนโยบายการพัฒนาประเทศภายใต้แนวความคิด “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

30 มิถุนายน 2566 ศ.(พิเศษ) ดร.เอนก เหล่าธรรมทัศน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “ความสัมพันธ์ไทย-จีน กับการขับเคลื่อนประเทศด้วยวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม” ในพิธีเปิดการประชุม Think Tank Forum ครั้งที่ 3 (The 3rd Think Tank Forum) ภายใต้หัวข้อ “Ten Years of the Belt and Road: China Thailand Partnership for Sustainable Development” โดยมี Professor Gao Xiang ประธานสถาบันบัณฑิตสังคมศาสตร์จีน (Chinese Academy of Social Sciences: CASS) กล่าวต้อนรับพร้อมเปิดการประชุม ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

ศ. (พิเศษ) ดร.เอนก กล่าวว่า ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีนที่มีมาอย่างยาวนานกว่า 40 ปี มีความเชื่อมโยงกันในเรื่องของการพัฒนาหลายมิติ นับตั้งแต่จีน โดยประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ริเริ่มการเชื่อมจีน เอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เพื่อเป็นเส้นทางลำเลียงทรัพยากร วัตถุดิบ และสินค้า รวมถึงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจเข้าด้วยกันที่เรียกว่า "หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง" ซึ่งการริเริ่ม

ดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของไทยในยุทธศาสตร์ 20 ปี และแผนพัฒนา Thailand 4.0 รวมถึงการพัฒนาที่มุ่งเน้นเรื่องของเศรษฐกิจ BCG ทำให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาชาติและแนวคิดด้านนโยบายทั้งสองประเทศมีความเชื่อมโยงกันอย่างรอบด้าน นำมาซึ่งความร่วมมือไทย-จีนหลายด้าน โดยเฉพาะด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านข้อมูลและดิจิทัล การยกระดับภาคการผลิตที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี ตลอดจนการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม (S-Curves) อาทิ การพัฒนาความเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน การพัฒนาของอนุภูมิภาคระหว่างเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของไทยกับกรอบความร่วมมือเขตอ่าวกวางตุ้ง-ฮ่องกง-มาเก๊า (Guangdong - Hong Kong - Macao Greater Bay Area: GBA) และเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta: YRD) ของจีน รวมถึงโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมศักยภาพสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งยานยนต์ไฟฟ้า

ทั้งนี้ สถาบันบัณฑิตสังคมศาสตร์จีน (Chinese Academy of Social Sciences: CASS) และสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ได้มีความร่วมมือทางวิชาการต่อเนื่องมามากแล้วกว่า 23 ปี โดยได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการวิจัยในประเด็นสำคัญและเป็นข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และในปี 2566 นี้ จะได้เกิดความร่วมมือสำคัญระหว่างสำนักงานการวิจัยแห่งชาติและสถาบันบัณฑิตสังคมศาสตร์จีน (Chinese Academy of Social Sciences: CASS) ในการร่วมจัดตั้ง “ศูนย์วิจัยจีน สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ สถาบันสังคมศาสตร์จีน” ณ สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ อีกด้วย

ศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีและนวัตกรรมลูปัน (LUBAN WORKSHOP)

ศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีและนวัตกรรมลูปัน (Luban Workshop) เป็นโครงการฝึกอบรมวิชาชีพในกรอบข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยได้จัดการเรียนการสอนวิชาชีพให้แก่เยาวชนในกว่า 20 ประเทศ อาทิ ไทย อินเดีย อินโดนีเซีย ไนจีเรีย โกตดิวัวร์ เป็นต้น นอกจากนี้ จีนยังมีแผนที่จะเปิดศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรประเทศสมาชิก ฝึกอบรมนักวิทยาศาสตร์รุ่นเยาว์ และโครงการคัดเลือกนักศึกษาดีเด่นจากประเทศสมาชิกมาศึกษาเพิ่มเติมในจีน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านบุคลากรในกรอบข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางให้มากยิ่งขึ้น

8 มีนาคม 2559 - โครงการศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีและนวัตกรรมลูปัน เปิดตัวครั้งแรกที่ วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งถือว่าเป็นศูนย์ฯ แห่งแรกของโลกนอกประเทศจีน โดยได้รับการสนับสนุนครุภัณฑ์ชุดฝึกสำหรับการเรียนการสอนมูลค่า 128 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ระยะที่ 1 สาขาแมคคาทรอนิกส์และหุ่นยนต์ ระยะที่ 2 สาขา Internet of Thing สาขา CNC และสาขารถยนต์พลังงานใหม่ ซึ่งทั้งสองระยะให้การสนับสนุนโดยวิทยาลัยเทคนิคอาชีวศึกษาเทียนจินโป๋ไห่ และระยะที่ 3 ศูนย์การเรียนรู้รถไฟความเร็วสูง ให้การสนับสนุนโดยวิทยาลัยเทคนิคและอาชีวศึกษาการรถไฟเทียนจิน

31 สิงหาคม 2566 - เจ้าหน้าที่ไทยและจีนเข้าร่วมพิธีในวาระครบรอบ 7 ปี การก่อตั้งศูนย์ปฏิบัติการลูปัน (Luban Workshop) ในเมืองพระนครศรีอยุธยา ประเทศไทย ศูนย์ปฏิบัติการลูปันนี้ก่อตั้งขึ้นที่

วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยาร่วมกับวิทยาลัยเทคโนโลยีอาชีวศึกษาเทียนจินป๋อไห่ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมด้านวิชาชีพและทักษะสำหรับนักเรียนจำนวนกว่า 13,000 คน อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงแต่นักเรียนไทยเท่านั้นที่ได้รับประโยชน์จากโครงการนี้ นักเรียนจากมาเลเซีย เวียดนาม และสิงคโปร์ได้รับการฝึกอบรมในโครงการศูนย์ปฏิบัติการลูปันนี้เช่นกัน ในอนาคตจีนตั้งเป้าที่จะพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการลูปันและส่งเสริมหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน เพื่อปรับปรุงคุณภาพการสอนให้ดียิ่งขึ้น

การดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีและนวัตกรรมลูปันประเทศไทย มีการขยายความร่วมมือไปสู่สถานศึกษาเครือข่ายเพิ่มเติมอีก 6 แห่งได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคพิจิตร วิทยาลัยเทคนิคลพบุรี วิทยาลัยเทคนิคสุพรรณบุรี วิทยาลัยเทคนิคกันทรลักษณ์ สถาบันเทคโนโลยีจิตรลดา และมหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนา Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน

ปัจจุบัน โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร- นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โดยแบ่งการดำเนินการเป็น 14 สัญญา และงานระบบรางและการจัดหาขบวนรถ 1 สัญญามีความก้าวหน้าผลการดำเนินการโครงการรวมทั้งสิ้น 39.48%

(ข้อมูล ณ 25 ธันวาคม 2567)

ติดตามความเคลื่อนไหวรถไฟความเร็วสูงไทย – จีนได้ที่ https://www.highspeedrail-thai-china.com/

อว. ศธ. สอศ. ลงนามความร่วมมือกับศูนย์ CLEC ของจีน

20 เมษายน 2565 - กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงศึกษาธิการ และสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ได้ร่วมกันจัดพิธีลงนามกรอบความร่วมมือด้านการศึกษากับศูนย์แลกเปลี่ยนและส่งเสริมความร่วมมือด้านภาษาจีนระหว่างประเทศ (Center for Language Education and Cooperation: CLEC) กระทรวงศึกษาธิการแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ความร่วมมือในระดับอุดมศึกษาภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ มุ่งสานต่อความร่วมมือที่มีมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน และยกระดับความร่วมมือให้ครอบคลุมทั้งในด้านการให้ทุนการศึกษา การแลกเปลี่ยนอาจารย์ การพัฒนาหลักสูตร การพัฒนาทักษะภาษาจีนของนักศึกษา และการจับคู่ความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยไทยกับมหาวิทยาลัยจีน เพื่อพัฒนาครูและพัฒนาการเรียนการสอนภาษาจีนให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น โดยจะเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงการอุดมศึกษาฯ และกระทรวงศึกษาธิการ ในการผลิตและพัฒนาครูและผู้เชี่ยวชาญด้านภาษาจีน รวมทั้งพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะวิชาการ วิชาชีพ และทักษะภาษาจีนเพื่อผลิตกำลังคนที่ตอบสนองต่ออุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยโดยเฉพาะในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ภายใต้ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 ของประเทศไทย และมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนความร่วมมือระหว่างโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน

ศูนย์กลางการเรียนรู้อาเซียน-กรุงเทพมหานคร

28 มิถุนายน 2565 - มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ร่วมกับ มหาวิทยาลัยเปิดฝูเจี้ยน จัดตั้งศูนย์กลางการเรียนรู้อาเซียน-กรุงเทพมหานคร วิทยาลัยจีนโพ้นทะเล ศูนย์สาขามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ เพื่อแลกเปลี่ยนและประสานความร่วมมือด้านการศึกษาระหว่างจีน-ไทย รวมถึงส่งเสริมนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

การจัดตั้งศูนย์ฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการศึกษา การทำงานเพื่อรับใช้ภูมิภาคและมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างผู้มีความรู้ ความสามารถในระดับสากล และมุ่งหวังที่จะสร้างรูปแบบการแลกเปลี่ยนและสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับสูงกับมหาวิทยาลัยเปิดฝูเจี้ยน ในด้านอาชีวศึกษา การศึกษาภาษาจีน ความร่วมมือด้านการวิจัย และการแลกเปลี่ยนบุคลากรและนักศึกษา เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง One Belt, One Road” และยุทธศาสตร์ “Thailand 4.0”

ทั้งนี้ ฝูเจี้ยนเป็นมณฑลที่อยู่แนวหน้าในการเปิดประเทศของจีนและเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายไหมทางทะเล การก่อตั้งวิทยาลัยจีนโพ้นทะเลของมหาวิทยาลัยเปิดฝูเจี้ยน ในกรุงเทพฯ เพื่อดำเนินความร่วมมือเชิงกลยุทธ์กับมหาวิทยาลัยไทยและบริษัท โอเพ่น เอ็ดยูเคชั่น กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ในหลายสาขาโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการศึกษาขั้นสูง นำโมเดลเชิงนวัตกรรม “อินเทอร์เน็ต + ภาษาจีน” มาใช้เพื่อแบ่งปันองค์ความรู้ระหว่างสถาบันการศึกษาไทยและจีน

แพลตฟอร์มธนาคารเทคโนโลยีสีเขียว

1 พฤษภาคม 2566 - รองศาสตราจารย์ ดร.ปัทมาวดี โพชนุกูล ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) และ นายหลัว ต้าจิ้ง ประธานคณะกรรมการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเทศบาลนครเซี่ยงไฮ้ (Science and Technology Commission of Shanghai Municipality : STCSM) ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือ (MoU) ณ Chinese Academy of Sciences Innovation Cooperation Center (Bangkok) เพื่อร่วมกันสนับสนุนการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ในมิติต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย

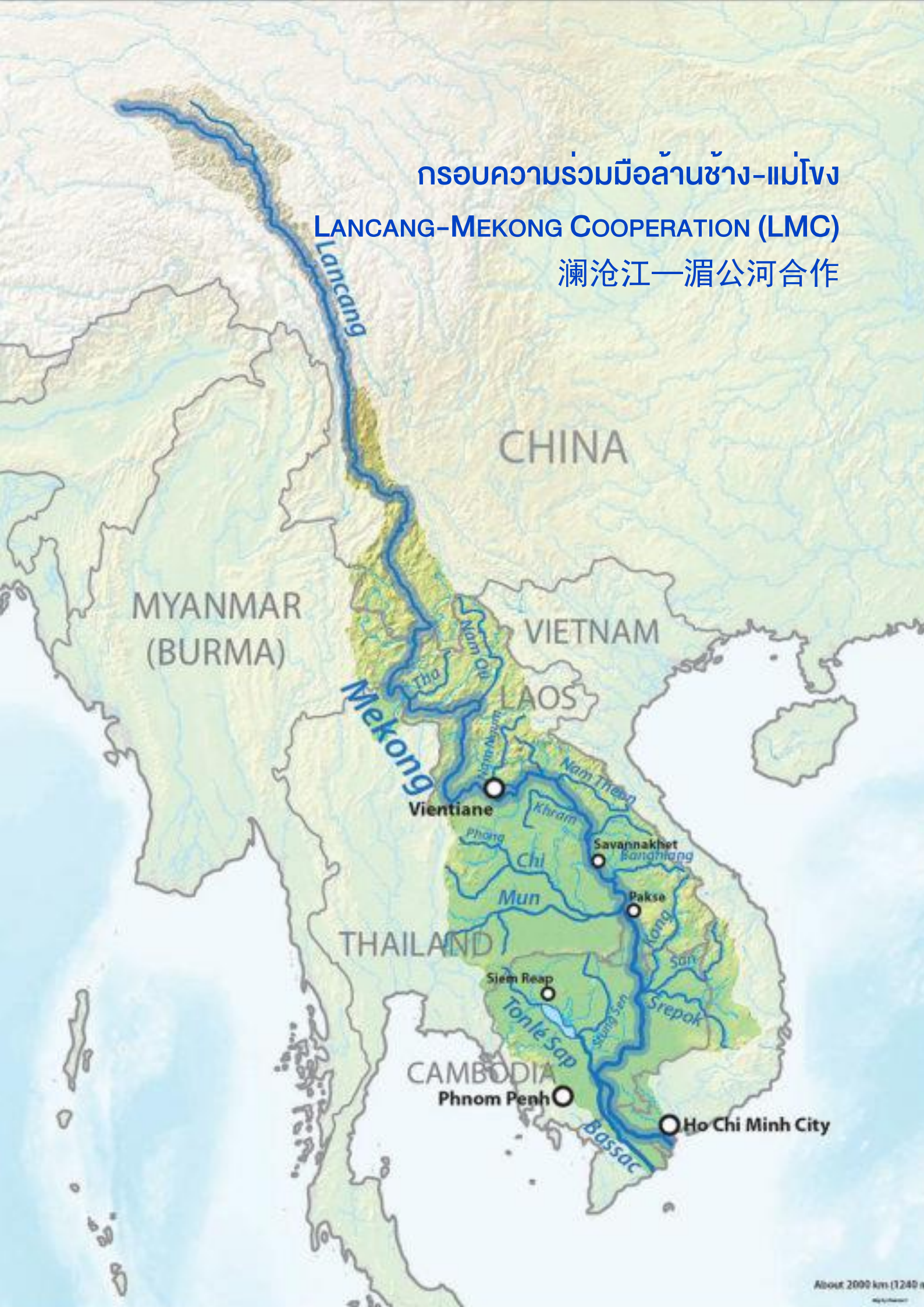
- ด้านชีวเภสัชภัณฑ์และบริการด้านสุขภาพ
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร
- ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน
- ด้านปัญญาประดิษฐ์และการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ
- ธนาคารเทคโนโลยีสีเขียว (Green Technology Bank)

ทั้งในส่วนของการร่วมสนับสนุนโครงการวิจัย การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านนโยบายและมาตรการด้านวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (ววน.) และการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สำคัญ

กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง

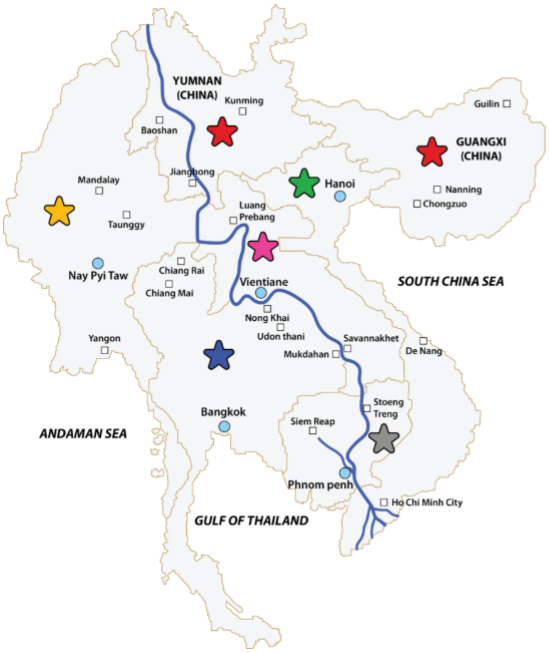
LANCANG-MEKONG COOPERATION (LMC)

澜沧江—湄公河合作



กรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง
(Lancang-Mekong Cooperation หรือ LMC)

กรอบความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lancang-Mekong Cooperation หรือ LMC) เป็นเวทีความร่วมมือระดับอนุภูมิภาครูปแบบใหม่ที่จีนกับ 5 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ไทย กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม ร่วมกันก่อตั้งขึ้น เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ ผลักดันการพัฒนาทางเศรษฐกิจสังคมระดับภูมิภาค สร้างแถบพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำ สร้างประชาคมที่มีอนาคตร่วมกัน ช่วยสร้างประชาคมอาเซียน รวมถึงการบูรณาการระดับภูมิภาค มุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ปี พ.ศ. 2573



Promoting and developing the economy of the six Mekong River Basin countries: China, Myanmar, Laos, Thailand, Cambodia, and Vietnam.

Cr: lancangmekong6nations

ลุ่มแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพการพัฒนาสูงสุดแห่งหนึ่งในเอเชีย โดยกรอบความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง เป็นข้อริเริ่มของประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2555 โดยประกาศจัดตั้งอย่างเป็นทางการในการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศแม่โขง-ล้านช้าง ครั้งที่ 1 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2558 มีกลไกความร่วมมือภายใต้ “กรอบความร่วมมือ 3+5” ซึ่งมีความหมายถึงความร่วมมือแกนหลัก 3 ประการ ได้แก่ ความมั่นคงและการเมือง การพัฒนาและเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และสังคมและวัฒนธรรมและการแลกเปลี่ยนระดับประชาชน ใน 5 สาขาความร่วมมือ ได้แก่ ส่งเสริมความเชื่อมโยง กำลังการผลิต เศรษฐกิจข้ามพรมแดน การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำการเกษตรและการแก้ปัญหาความยากจน ซึ่งในด้านการพัฒนาความร่วมมือกับไทย มีดังนี้

- ปี 2555 ไทยเสนอข้อริเริ่ม “การพัฒนาอย่างยั่งยืนของอนุภูมิภาคแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง”

- พฤศจิกายน 2557 นายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีจีน เสนอกลไกการแลกเปลี่ยนแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ณ การประชุมผู้นำจีน-อาเซียนครั้งที่ 17

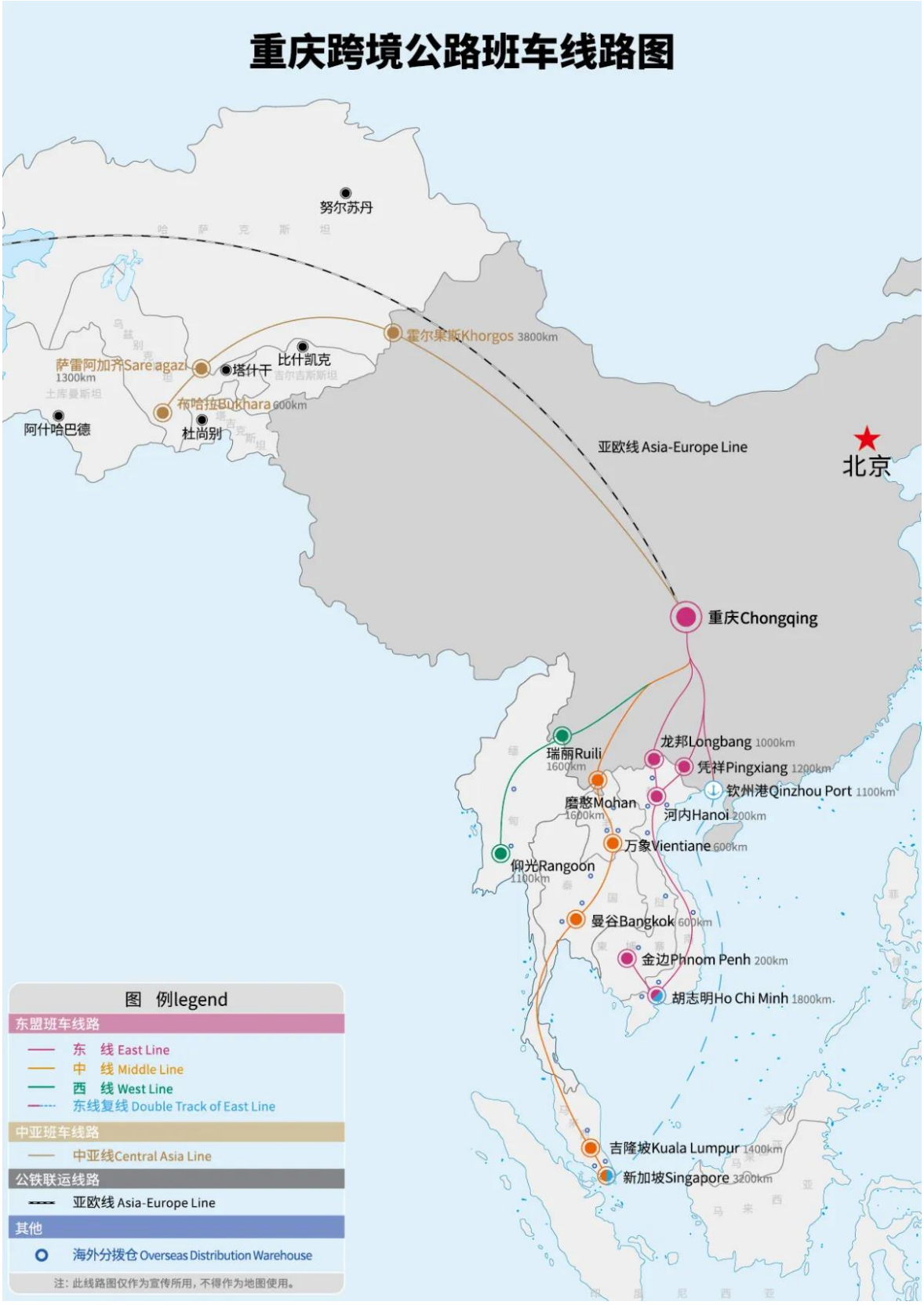
- 23 มีนาคม 2559 การประชุมผู้นำ LMC ครั้งแรก จัดขึ้นที่เมืองซานย่า มณฑลไห่หนานของจีน นายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีจีน นายประยุทธ์จันทร์โอชา (นายกรัฐมนตรีไทย) และตัวแทนผู้นำอีก 4 ประเทศ เข้าร่วมประชุม ภายใต้หัวข้อ “ร่วมดื่มน้ำที่เดียวกัน ผูกชะตาสัมพันธ์แน่นแฟ้น” ร่วมกันแถลง “คำปฏิญญาซานย่าแห่งการประชุมผู้นำ LMC เป็นครั้งแรก เพื่อสร้างสรรค์ประชาคม ประเทศลุ่มแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ที่มีประชาคมร่วมกัน มุ่งสู่สันติภาพและเจริญรุ่งเรือง” อันเป็นแสดงถึง LMC ได้ก่อตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ

- 7 พฤศจิกายน 2567 นายลี่ เฉียง นายกรัฐมนตรีจีน ได้เข้าร่วม การประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ครั้งที่ 8 ได้เน้นย้ำการสร้างกรอบความร่วมมือ 4 ประการ ดังนี้ (1) เปิดกว้างความร่วมมืออย่างต่อเนื่อง ร่วมกันผลักดันการเปิดกว้างระดับสูง (2) ยกระดับนโยบายด้านนวัตกรรมร่วมกัน ผลักดันการดำเนินงานด้านนวัตกรรมที่มีประสิทธิภาพสูง (3) ยกระดับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคม ได้แก่ ทางบก ทางรถไฟ และท่าเรือ (4) การแลกเปลี่ยนเชิงลึกในกรอบความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ความร่วมมือระหว่างรัฐต่อรัฐ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยได้ออกแผนระยะยาวเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์จีน-ไทย และลงนามข้อตกลงความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการค้า วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การศึกษา ความร่วมมือทางทะเล และพลังงาน การค้าทวิภาคียังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจีนเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของไทย และไทยเป็นคู่ค้ารายใหญ่อันดับสองของจีนในกลุ่มประเทศอาเซียน

ทั้งสองฝ่าย ยังคงรักษาความร่วมมืออย่างใกล้ชิดในกลไกความร่วมมือระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือหุ้นส่วนระหว่างไทยกับสหประชาชาติ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชียแปซิฟิก หรือเอเปค (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) กรอบความร่วมมืออาเซียน+จีน กรอบอาเซียน+3 (อาเซียน+จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้) และกรอบความร่วมมือเอเชีย (Asia Cooperation Dialogue: ACD)

เส้นทางการขนส่งในกรอบความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง



โครงการพัฒนาความร่วมมือกับ
กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ได้รับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินงานจากกองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง เป็นจำนวนทั้งสิ้น 44 โครงการ ระหว่าง พ.ศ. 2561-2567 คิดเป็นเงินไทยประมาณ 414.3 ล้านบาท มีดังนี้

- ปี พ.ศ. 2561 จำนวน 2 โครงการ (รวมวงเงิน 4,160,000 RMB ≈ 20.80 ล้านบาท)
- ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 4 โครงการ (รวมวงเงิน 1,436,576 USD ≈ 50.30 ล้านบาท)
- ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 7 โครงการ (รวมวงเงิน 2,396,800 USD ≈ 83.8 ล้านบาท)
- ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 8 โครงการ (รวมวงเงิน 1,957,800 USD ≈ 68.5 ล้านบาท)
- ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 13 โครงการ (รวมวงเงิน 2,834,101 USD ≈ 99.2 ล้านบาท)
- ปี พ.ศ. 2567 จำนวน 10 โครงการ (รวมวงเงิน 2,656,900 USD ≈ 91.7 ล้านบาท)

อนึ่ง เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2559 กองทุนพิเศษกรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง ได้รับการประกาศจัดตั้งขึ้นในการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง ครั้งที่ 1 ณ เมืองซานย่า มณฑลไห่หนาน ประเทศจีน โดยเป็นกองทุนสำหรับการดำเนินกิจกรรม/โครงการความร่วมมือต่างๆ ของประเทศสมาชิก ประกอบด้วยกัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีน ตั้งแต่การริเริ่มกองทุนฯ รัฐบาลจีนได้ให้การสนับสนุนโครงการไปแล้ว จำนวนกว่า 600 โครงการ เป็นโครงการของไทย จำนวน 59 โครงการ จากหน่วยงาน 11 แห่ง ในสาขาหลักของกรอบความร่วมมือ 5 สาขา ได้แก่ (1) ความเชื่อมโยง (2) ศักยภาพในการผลิต (3) เศรษฐกิจข้ามพรมแดน (4) ทรัพยากรน้ำ และ (5) การเกษตรและการขจัดความยากจน รวมถึงสาขาอื่นที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาในอนุภูมิภาคสอดคล้องกับประเด็นเร่งด่วนของโลก เช่น ความมั่นคงทางอาหาร สิ่งแวดล้อม และสุขภาพ

โครงการในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 8 โครงการ

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เปิดตัว 8 โครงการ ภายใต้กองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง ประจำปี 2565 เพื่อมุ่งส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนและยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

วันที่ 23 มีนาคม 2566 - กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สป.อว.) ได้เข้าร่วมพิธีเปิดตัวโครงการของหน่วยงานไทยที่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง ในปี พ.ศ. 2565 (Mekong-Lancang Special Fund 2022) ในช่วงสัปดาห์ความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง ประจำปี พ.ศ. 2566 ณ วิเทศสโมสร กระทรวงการต่างประเทศ โดยงานดังกล่าวได้รับเกียรติจาก นายศรัณย์ เจริญสุวรรณ ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ และนายหาน จื้อเฉียง เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทยเป็นประธานร่วม วัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความตระหนักรู้และเผยแพร่ผลสำเร็จที่เป็นรูปธรรมของกรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้างให้แก่ประชาชนทั่วไป รวมถึงส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันภายในอนุภูมิภาคภายใต้แนวคิด Rise Together

โครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง ในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 8 โครงการ มีดังนี้

1. โครงการ “Improving Smallholder Goat Fattening Systems Based on Tropical Grass and Forage Tree Legume Diets in the Countries of R12 Route” ดำเนินการโดย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
2. โครงการ “Development and Demonstration of Key Technologies for Industrial Production Safety Prevention and Control in Lancang-Mekong Region” ดำเนินการโดย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
3. โครงการ “Sustainable Conservation and Value Adding Locally Edible Floral Species in the Mekong Regions” ดำเนินการโดย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
4. โครงการ “Improving Smallholder Goat Fattening Systems Based on Tropical Grass and Forage Tree Legume Diets in the Countries of R12 Route” ดำเนินการโดย มหาวิทยาลัยขอนแก่น
5. โครงการ “Common Identity of Thai-Laos Mekong Woven Textiles” ดำเนินการโดย มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
6. โครงการ “Cross-border Economy in LMC Region: Poverty Alleviation and Common Prosperity” ดำเนินการโดย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
7. โครงการ “Lancang-Mekong Young Leaders and Entrepreneurship Acceleration Camp” ดำเนินการโดย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
8. โครงการ “Strengthening Entrepreneurs in LMC for Route Number 1 Innovation Corridor Development” ดำเนินการโดย สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ

โครงการในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 13 โครงการ

ในปี 2566 กระทรวง อว. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง จำนวน 13 โครงการ ในวงเงินเกือบ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 103 ล้านบาท ได้แก่

1. โครงการการเชื่อมโยงและยกระดับขีดความสามารถด้านสมุนไพรในพื้นที่ลุ่มน้ำโขงด้วยเทคโนโลยีสีเขียว
2. โครงการ MLC-MSME Recovery Network Post COVIT-19
3. โครงการโอกาสของโซ่อุปทานยานยนต์ไฟฟ้าขนาดเล็กในภูมิภาคแม่โขง-ล้านช้าง
4. โครงการการฟื้นฟูเส้นทางการท่องเที่ยวมรดกทางวัฒนธรรมจากยูนนานสู่พื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
5. โครงการการพัฒนาและสาธิตระบบการรู้จำและตรวจจับข้อมูลสำหรับกระบวนการเลี้ยงโคเนื้อและการบริหารจัดการฟาร์มในภูมิภาคแม่โขงล้านช้าง
6. โครงการริเริ่มความร่วมมือเพื่อสำรวจและพัฒนาศักยภาพการใช้สมุนไพรในตำรับการแพทย์แผนไทยและแผนจีนเพื่อการรักษาทางเลือกของโรคมะเร็ง
7. โครงการความร่วมมือทางเทคนิคห่วงโซ่การผลิตที่ครอบคลุมการขยายพันธุ์ใหม่ไทย-จีน เพื่อพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน
8. โครงการศึกษาผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว-ไทยตามยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในมิติความร่วมมือทางสังคมและการดำรงชีพของประชาชน
9. โครงการการเพิ่มศักยภาพบุคลากรด้านสุขภาพจิตเพื่อลดภาวะซึมเศร้าในวัยรุ่นในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศกัมพูชา
10. โครงการการส่งเสริมการผลิตมันสำปะหลังที่ยั่งยืนโดยอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในภูมิภาคแม่น้ำโขง
11. โครงการการเพิ่มขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมในประเทศและการจัดเตรียมร่างมาตรฐานผลิตภัณฑ์ตามข้อกำหนดของโครงการรถไฟความเร็วสูง
12. โครงการการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับเห็ดบริโภคได้เพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการเกษตรที่ยั่งยืนระหว่างประเทศในภูมิภาคแม่น้ำโขง
13. โครงการการจัดการทรัพยากรน้ำเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาที่ยั่งยืน

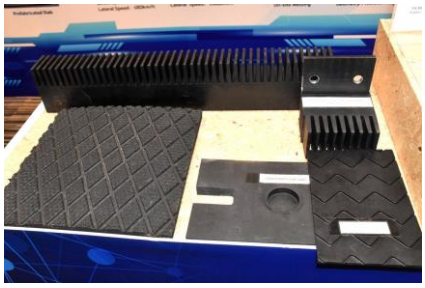
โครงการในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 10 โครงการ

7 มกราคม 2568 - ครม.เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในโครงการภายใต้กองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง ประจำปี พ.ศ. 2567 (Memorandum of Understanding on the Cooperation on Projects of the Mekong-Lancang Cooperation Special Fund 2024)

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในโครงการภายใต้กองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง ประจำปี พ.ศ. 2567 (ร่างบันทึกความเข้าใจฯ) เพื่อใช้เป็นแนวทางการบริหารจัดการงบประมาณของโครงการที่ได้รับการอนุมัติจากสถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทยให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมจำนวน 10 โครงการ รวมเป็นเงินจำนวน 2,656,900 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 91.69 ล้านบาท เช่น โครงการส่งเสริมการเกษตรที่ยั่งยืนในอนุภูมิภาคล้านช้าง-แม่โขง : เป็นการบูรณาการปุ๋ยชีวภาพเพื่อการผลิตพืชเศรษฐกิจ และการแปรรูปอาหารเพื่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy: BCG Economy) โดยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จำนวนเงิน 388,400 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 13.40 ล้านบาท โครงการเส้นทางเครื่องเทศลุ่มน้ำโขง : การพัฒนาแพลตฟอร์มการท่องเที่ยวเชิงศิลปวิทยาการอาหารและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยมหาวิทยาลัยแม่โจ้จำนวนเงิน 327,200 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 11.29 ล้านบาท

3 โครงการวิจัย สวทช. ทุนล้านช้าง-แม่โขง

3 เมษายน 2567 - กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) โดย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) แถลงข่าวเปิดโครงการที่ได้รับทุนจากกองทุนพิเศษความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง (LMCSF Funded Project) โดยรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อประชาสัมพันธ์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และขยายเครือข่ายต่อยอดการสร้างผลกระทบของโครงการ จำนวน 3 โครงการของ สวทช. ประกอบด้วยเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและเพิ่มมูลค่าเห็ดบริโภค การผลิตมันสำปะหลังที่ยั่งยืน และมาตรฐานผลิตภัณฑ์ในโครงการรถไฟความเร็วสูง



โครงการการถ่ายทอดเทคโนโลยีและแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับเห็ดบริโภคได้ เพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการเกษตรที่ยั่งยืนระหว่างประเทศในภูมิภาคแม่น้ำโขง (Technology transfer and knowledge exchange on edible mushrooms for economic and agriculture sustainable development among countries in the Mekong region) จำนวน 258,059 ดอลลาร์สหรัฐ (9,072,323 บาท โดยประมาณ) เป็นระยะเวลา 3 ปี (2567 - 2570)

โครงการการส่งเสริมการผลิตมันสำปะหลังที่ยั่งยืนโดยอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในภูมิภาคแม่น้ำโขง (Promotion of Sustainable Cassava Production in the Mekong Region through Dissemination of Cassava Mosaic Disease Diagnostic and Clean Cassava Seed Production Technologies) จำนวน 288,846 ดอลลาร์สหรัฐ (10,161,603 บาท โดยประมาณ) เป็นระยะเวลา 3 ปี (2567 - 2570)

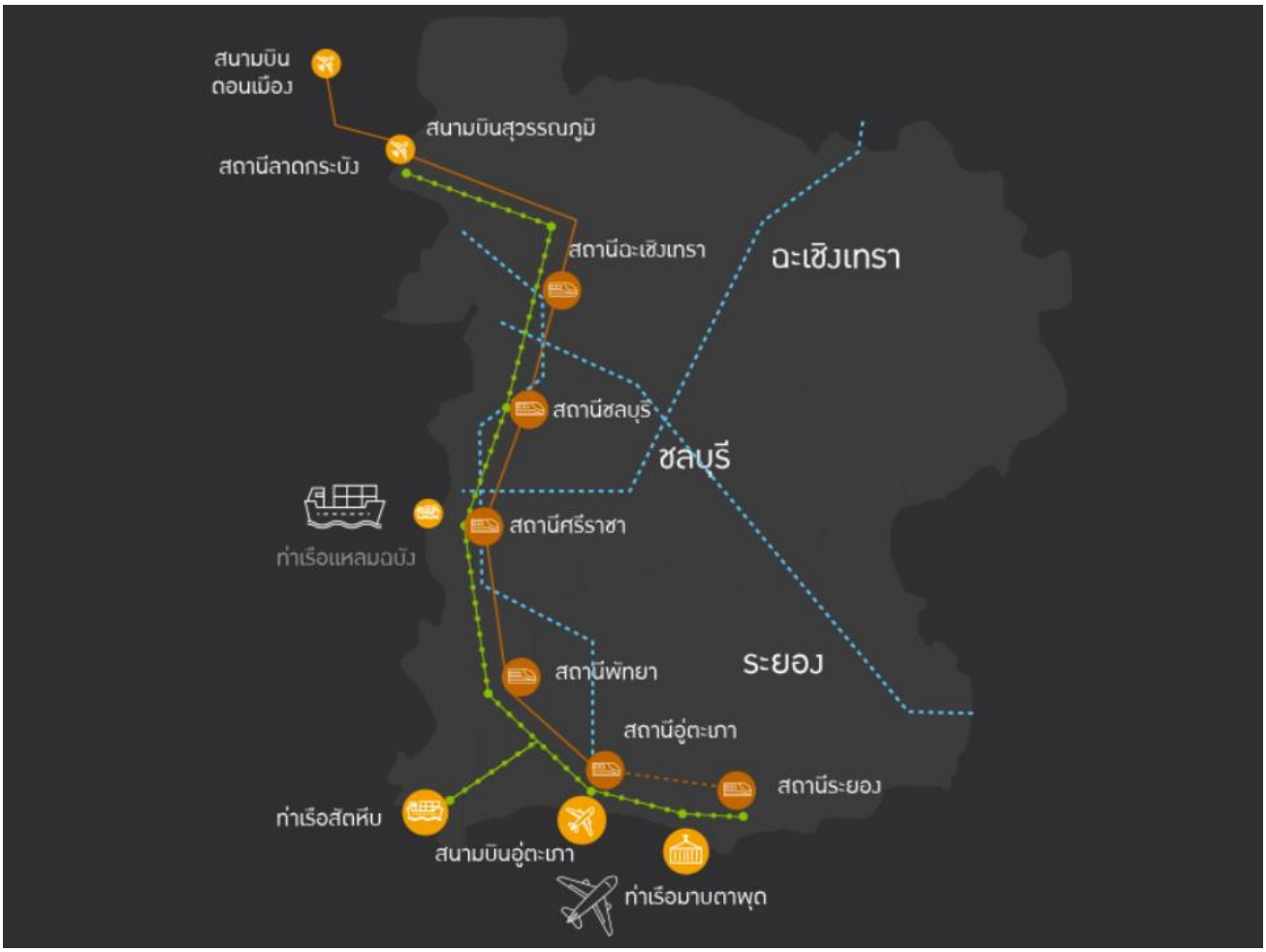
โครงการการเพิ่มขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมในประเทศและการจัดเตรียมร่างมาตรฐานผลิตภัณฑ์ตามข้อกำหนดของโครงการรถไฟความเร็วสูง (Technological Capability Enhancement of Local Industries and Product Standardization Initiative in Accordance with High-speed Railway Project Requirements) ได้รับทุนวิจัยจำนวน 187,187 ดอลลาร์สหรัฐ (6,596,497 ล้านบาท โดยประมาณ) เป็นระยะเวลา 2 ปี (2567 - 2569)

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

(ECONOMIC CORRIDOR, 经济走廊)

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EASTERN ECONOMIC CORRIDOR: EEC)

โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่โดย มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็นที่รู้จักกว่า 30 ปี หรือที่เรียกว่า อีสเทิร์นซีบอร์ด ยกระดับคุณภาพของประเทศในทุกภาคส่วน และพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง อยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว นอกจากนี้ยังใช้นโยบาย Thailand 4.0+ ช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและภาคบริการ บนฐานของเทคโนโลยีสมัยใหม่และนวัตกรรมโดยเน้นการพัฒนาใน 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ในพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา

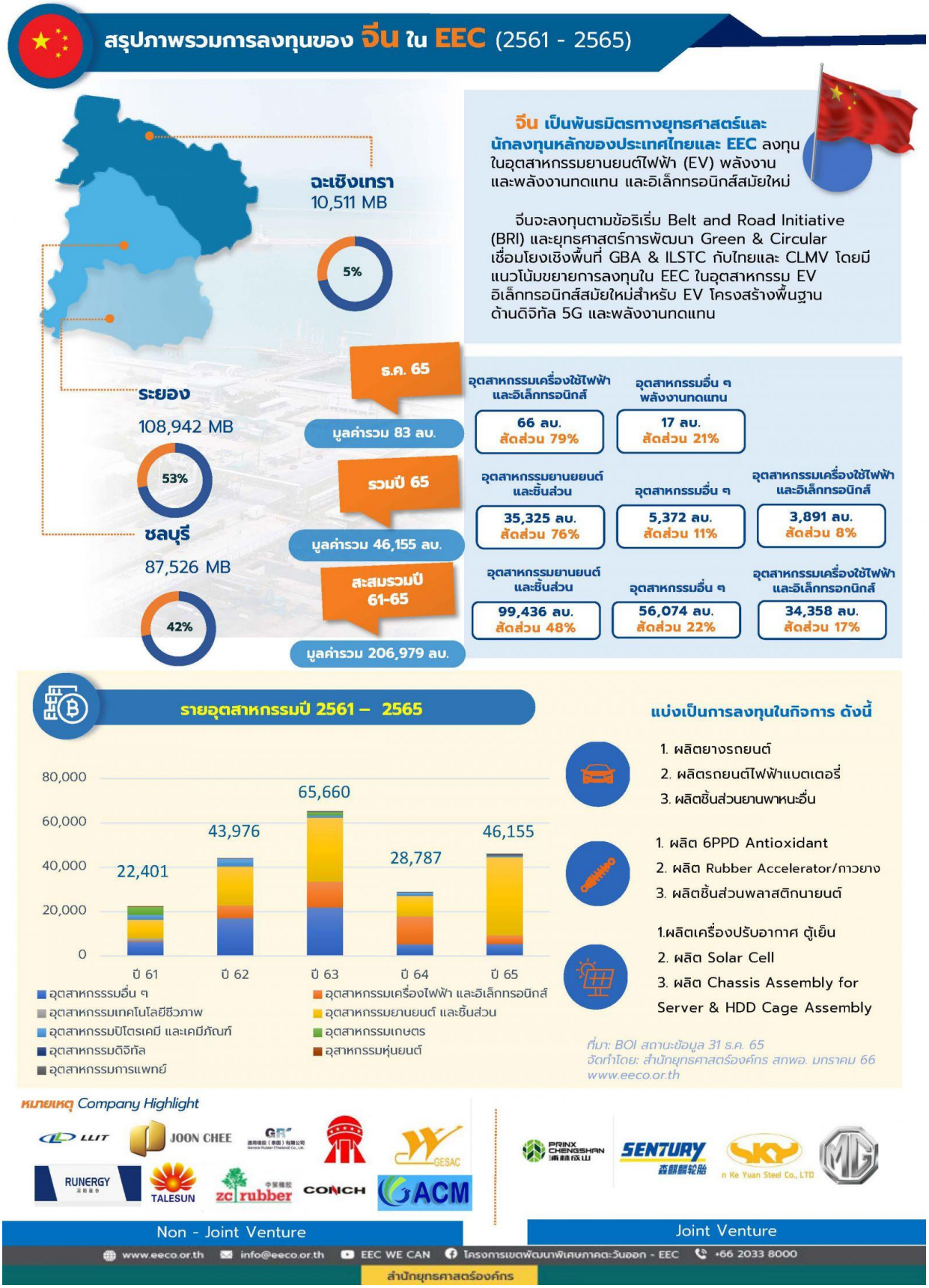


แผนการพัฒนาพื้นที่อีอีซี ถูกบรรจุในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประกอบไปด้วย (1) แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (2) แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล (3) แผนปฏิบัติการการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์กลางการเงิน (4) แผนปฏิบัติการการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย (5) แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว (5) แผนปฏิบัติการการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี

ประเทศไทยยังคงเดินหน้าในการสร้างเสริมความสามารถในการแข่งขัน ในฐานะที่เป็นจุดหมายของการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ด้วยการปรับปรุงระบบนิเวศของเศรษฐกิจใหม่ ปัจจุบัน ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการลงทุนชั้นนำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในหลายอุตสาหกรรมสำคัญ เช่น อาหารและเกษตรแปรรูป ยานยนต์สมัยใหม่ และดิจิทัลคอนเทนต์ ส่งเสริมการเร่งเปลี่ยนผ่านผู้ประกอบธุรกิจในปัจจุบัน และผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ไปสู่ “Smart and Sustainable Industry” โดยมี 5 อุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ในการปรับเปลี่ยนประเทศไทย ได้แก่ Bio-Circular-Green (BCG) ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ดิจิทัลและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และสำนักงานภูมิภาคและศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศ ประเทศที่เข้ามาลงทุนเป็นอันดับ 1 ของไทย คือ ประเทศจีน ซึ่งมีศักยภาพในการเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

นอกเหนือจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ รัฐบาลยังมุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบนิเวศและปัจจัยสนับสนุนการลงทุน เช่น การต่อยอดเขตเศรษฐกิจสำหรับอุตสาหกรรมและการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง ไม่ว่าจะเป็น “เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC” และการสร้างระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใหม่ใน 4 ภาคของประเทศไทย

สรุปภาพรวมการลงทุนของจีนใน EEC ช่วง 2561-2565



ศูนย์นวัตกรรมการผลิตยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Center: SMC)

ศูนย์นวัตกรรมการผลิตยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Center: SMC) ในเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation, EEC) เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานด้านนวัตกรรมสำคัญของ EECi ในการสนับสนุน ส่งเสริม และยกระดับขีดความสามารถในอุตสาหกรรมภาคการผลิตของไทย ให้สามารถเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรม 4.0 ได้ด้วยการประยุกต์ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ โดย สวทช. มีแผนที่จะให้ศูนย์นวัตกรรม SMC เป็นศูนย์กลางการบริการที่จำเป็นต่ออุตสาหกรรมภาคการผลิตของประเทศ ซึ่งออกแบบมาเป็นพิเศษให้สอดคล้องกับบริบทของไทย อาทิ การประเมินความพร้อมของผู้ประกอบการสู่อุตสาหกรรม 4.0 การให้คำปรึกษาทางธุรกิจและทางเทคนิค การฝึกอบรมอุตสาหกรรมภาคการผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อให้เกิดทักษะใหม่และมีทักษะที่สูงขึ้น อีกทั้งยังมีพื้นที่สำหรับใช้ทดสอบ/ทดลอง (Industry 4.0 test-bed) ในการทำนวัตกรรม

ศูนย์นวัตกรรม SMC ภายใต้ EECi ARIPOLIS ได้รับอนุมัติกรอบงบประมาณจาก ครม. 5,400 ล้านบาท โดยงบประมาณหลักในระยะแรกจะเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านนวัตกรรมสำคัญ เพื่อรองรับอุตสาหกรรม 4.0 นอกจากนี้ ศูนย์นวัตกรรม SMC ยังได้ร่วมกับผู้ประกอบการไทย EECi หน่วยงานพันธมิตรจากภาครัฐและเอกชนพัฒนาโครงการนำร่องที่เรียกว่า IDA Platform (Industrial IoT and Data Analytics Platform) โดยเป็นแพลตฟอร์มที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลจากจากอุปกรณ์ IoT (Internet of Things) ตรวจจับสัญญาณต่าง ๆ จากเครื่องจักรในกระบวนการผลิต สู่การวิเคราะห์และบูรณาการข้อมูล ทำให้ทราบสถานภาพของเครื่องจักร นำไปสู่การบริหารจัดการการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพและอนุรักษ์พลังงาน

10 กุมภาพันธ์ 2564 - สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ร่วมลงนามความร่วมมือกับ SIASUN AUTOMATION (SINGAPORE) PTE. LTD. เพื่อการสนับสนุนการพัฒนาเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation, EECi) ด้วยการนำเทคโนโลยีและองค์ความรู้ด้านระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ มาร่วมขับเคลื่อนศูนย์นวัตกรรมการผลิตยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Center: SMC) อันจะส่งผลให้เกิดการยกระดับขีดความสามารถในภาคการผลิตของประเทศไทยให้เปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรม 4.0

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NORTHEASTERN ECONOMIC CORRIDOR: NEEC)

21 กันยายน 2566 - หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการพัฒนาระดับพื้นที่ (บพท.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาวและมหาวิทยาลัยหัวจงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จัดงานแถลงเปิดตัว (Kick off) "โครงการการศึกษาและพัฒนายุทธศาสตร์ความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว-ไทย: ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ"

โครงการการศึกษาและพัฒนายุทธศาสตร์ความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว-ไทย: ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มุ่งผลักดันและขับเคลื่อนในการพัฒนายุทธศาสตร์ความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว-ไทย ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก่อให้เกิดการบูรณาการความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ มหาวิทยาลัยเครือข่าย และภาคีเครือข่าย สร้างการรับรู้ ความเข้าใจ ความต้องการ ปัจจัยการสนับสนุน ข้อจำกัด และผลกระทบเกี่ยวกับการค้าการลงทุนในพื้นที่ เพื่อการพัฒนาและการยกระดับเศรษฐกิจชุมชน เศรษฐกิจร่วมของพื้นที่เมืองชายแดนและระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย-ลาว–จีน

โครงการดังกล่าว เป็นแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ หรือเรียกว่า “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)” ซึ่งเชื่อมเมืองต่าง ๆ บริเวณชายแดนเข้าหากัน โดยพื้นที่ชายแดนเป็นพื้นที่แห่งโอกาสของการพัฒนาของประเทศ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม มีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ชายแดนจึงจำเป็นต้องยกระดับความมั่นคงและคุณภาพชีวิตเมืองชายแดน บนฐานงานวิจัยและนวัตกรรม โดยใช้ข้อมูลและความรู้ไปพัฒนาทั้งระดับมหภาค (Macro Level) (ระดับระเบียงเศรษฐกิจ) และระดับจุลภาค (Micro Level) (ระดับเมืองชายแดน) เพื่อให้เกิดกลไกที่เชื่อมประสานและยึดโยงระหว่างกัน ซึ่งจะนำไปสู่ความร่วมมือในระดับต่าง ๆ รวมทั้งเกิดการเชื่อมต่อทางผู้คน การค้า และการลงทุน ซึ่งหากการพัฒนาของพื้นที่ระเบียงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมตะเข็บชายแดนระหว่างประเทศเข้าหากันได้ ความเจริญที่เกิดขึ้นนอกจากจะทำให้เกิดความมั่งคั่งของประเทศแล้วยังสามารถเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่จะยกระดับคุณภาพชีวิตและกระจายความเจริญสู่เมืองและพื้นที่ชายแดนต่าง ๆ ได้

นอกจากนี้ ยังช่วยผลักดันให้เกิดระเบียงเศรษฐกิจชายแดนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งช่วยส่งเสริมการวิจัยในมิติเศรษฐกิจชายแดน อาทิ การเชื่อมโยงชายแดนด้วยคนและวัฒนธรรม การเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้วยการลงทุน และการเชื่อมโยงทางนโยบาย ซึ่งเกิดจากการสร้างกลไกความร่วมมือเพื่อสร้างเป้าหมายร่วมและแผนระดับพื้นที่ที่จะนำไปสู่การขับเคลื่อนเศรษฐกิจในพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนนำไปสู่การลงทุนที่เหมาะสม ยกระดับคุณภาพชีวิตและลดความเหลื่อมล้ำของคนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจชายแดน

บทความจากนักวิชาการไทย

การทดลองขนส่งสินค้าไทยไปยุโรปผ่านเครือข่ายรถไฟ CHINA PAN-ASIA ความร่วมมือภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ BRI เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจไทย-จีน-ยุโรป

อ.ดร.ดนัยธัญ พงษ์พัชราธรเทพ
ศูนย์ China Intelligence Center (CIC)
วิทยาลัยศิลปะ สื่อและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัย "Boosting Cross-Border Trade Opportunities in LMC SEZs through R3A and China-Pan Asia Railway Network"
สนับสนุนโดยกองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง และกรมเจรจาการค้า กระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงเชิงภูมิรัฐศาสตร์ สถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองและสงครามระหว่างประเทศ ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ ประเทศไทยในฐานะของประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด มีการพึ่งพาการค้ากับต่างประเทศเพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเป็นหลัก จึงมิอาจหลีกเลี่ยงต่อการมองหาแนวทางรับมือต่อสถานการณ์อันท้าทายดังกล่าว การศึกษาแนวทางทางเลือกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศถือเป็นความจำเป็นต่อการวางกลไกทางเลือกให้กับประเทศที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับบทบาทของ BRI ที่จีนในฐานะประเทศผู้ริเริ่มและเป็นประเทศที่เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยและอาเซียนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การศึกษาเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์จาก BRI ในทุกมิติรวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทย

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ "Boosting Cross-Border Trade Opportunities in LMC SEZs through R3A and China-Pan Asia Railway Network" ภายใต้การสนับสนุนของกองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้าง โดยเป็นการดำเนินงานส่วนใหญ่อยู่ในช่วงแผนฯ 5 ปีฉบับที่14 ของจีนและตรงกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ส่งผลต่อการเดินทางระหว่างประเทศ อย่างไรก็ดีเมื่อสถานการณ์เริ่มคลี่คลาย การดำเนินการทดลองที่สำคัญที่สุดของโครงการนี้ก็ได้ถูกดำเนินการคือ "การทดลองขนส่งสินค้าจากไทยสู่ยุโรปผ่านเครือข่ายรถไฟ China-Pan Asia" ถือเป็นบทบาทของ BRI ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ระบบราง เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีน-ยุโรป เพื่อเป็นทางเลือกสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าให้กับไทยสู่จีน เอเชียกลางและยุโรป ถือเป็นหนึ่งในความสำเร็จของ BRI ในระยะแผนฯ5 ปีฉบับที่ 14 ที่ประเทศไทยเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง และถือเป็นบทสรุปภาพรวมเป้าหมายการใช้ BRI เพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านการค้าและโลจิสติกส์กับภูมิภาคอาเซียน

1. BRI ต่อการพัฒนากลไกการค้าและโลจิสติกส์จีน-อาเซียน

ปี ค.ศ. 2021 เป็นที่เริ่มต้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจระยะ 5 ปีฉบับที่ 14 ของจีนที่มีเป้าหมายสำคัญคือการมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายความท้าทายแห่งศตวรรษที่ 1 ของ Tw o Centenary Goals (“两个一百年” 奋斗目标) [7] ในปี ค.ศ. 2021 ซึ่งตรงกับการครบรอบ 100 ปี แห่งการสถาปนาพรรคคอมมิวนิสต์จีน เมื่อจีนเข้าสู่ “สังคม

ที่มีความมั่นคงในการดำรงชีวิต” (小康社会) อย่างสมบูรณ์ ยกระดับจาก “สังคมกินอิ่ม นอนอุ่น” ไปสู่สังคมที่ไม่มีคนยากจน ประชาชน 1400 ล้านคนเข้าถึงปัจจัยสี่ในการดำรงชีวิต และจีนได้ประกาศ “แยกตัวออกจากความยากจน” (脱贫: Poverty Exit) เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2021 บรรลุความท้าทายแห่งศตวรรษที่1 อย่างสมบูรณ์ และต่อเนื่องสู่เป้าหมายความท้าทายแห่งศตวรรษที่ 2 ระยะที่หนึ่ง ของ Two Centenary Goals ในปี ค.ศ. 2035 ที่มีเป้าหมายสู่ “สังคมที่มีความมั่นคั่งที่ทันสมัยระดับต้น” (基本实现社会主义现代化国家) สู่กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วระดับต้น (สำหรับเป้าหมายความท้าทายแห่งศตวรรษที่ 2 ระยะที่สองของ Two Centenary Goals จะอยู่ในปี ค.ศ. 2050 ซึ่งตรงกับการครบรอบ 100 ปี แห่งการสถาปนาจีนใหม่ ที่มีเป้าหมายนำจีนสู่ “สังคมที่มีความมั่นคั่งทันสมัยอย่างยั่งยืน” (建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国) ก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างสมบูรณ์) แผนฯระยะ 5 ปีฉบับที่14 ถือเป็นช่วงระยะเวลาสำคัญยิ่งต่อการนำพาประเทศจีนไปสู่เป้าหมาย โดยได้วางยุทธศาสตร์ต่อการเติบโตไว้ในสองมิติคือ มิติการพัฒนาเศรษฐกิจจากภายในกับการสร้างความร่วมมือการพัฒนากับภายนอกโดยมีแนวทางสำคัญดังนี้

1.1 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมเศรษฐกิจแบบสองหมุนเวียน

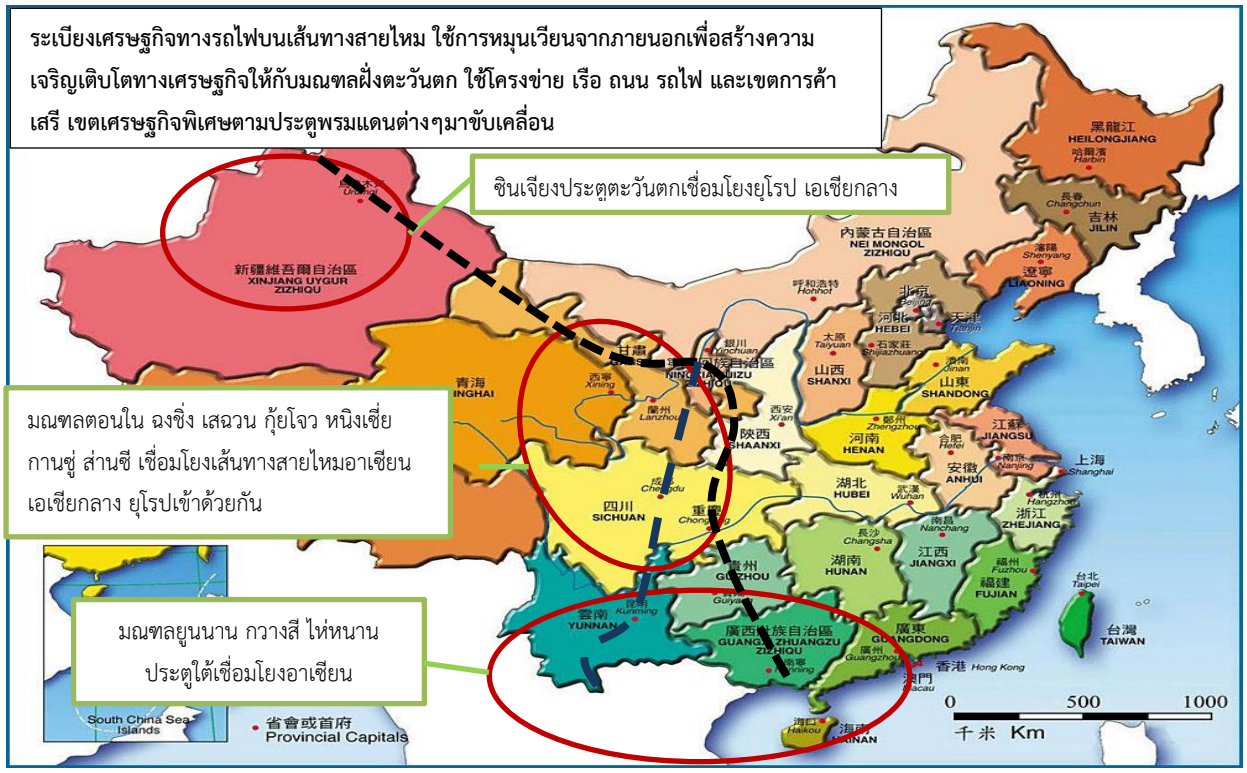
แผนฯระยะ 5 ปีฉบับที่ 14 ได้กล่าวถึงการตั้งเป้าหมายให้สัดส่วนมูลค่าทางเศรษฐกิจร้อยละ 17 ของ GDP มาจากอุตสาหกรรมใหม่ หรือเรียกว่าอุตสาหกรรม New S-curve ของจีน (战略性新兴产业) รวมถึงการวางยุทธศาสตร์ Supply side reform เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมเดิมทั้งภาคการผลิตและบริการ ให้มีศักยภาพในการสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ (กล่าวไว้ในบรรพที่ 3 ข้อที่ 8-10 ของแผนฯ14) ทั้งนี้ในแผนฯ14 บรรพที่ 4 ข้อที่13 ยังกล่าวถึงยุทธศาสตร์สำคัญอีกประการของแผนฯคือ “การส่งเสริมเศรษฐกิจแบบสองหมุนเวียน” (Dual Circular Economy) เพื่อสร้างสมดุลระหว่างการสร้างกำลังซื้อภายในควบคู่กับการส่งเสริมการค้าการลงทุนที่เปิดกว้างกับต่างประเทศ ให้เป็นสองเครื่องยนต์สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

โดยหนึ่งในแนวทางส่งเสริมการใช้เศรษฐกิจหมุนเวียนภายนอกมาส่งเสริมการเติบโตภายในคือ การให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกต่อการส่งออก-นำเข้า ที่จะมุ่งเน้นการบูรณาการกฎหมาย กฎระเบียบ การควบคุมตรวจสอบ คุณภาพมาตรฐาน ตลอดจนการออกใบรับรองเพื่อการส่งออก-นำเข้าต่างๆเข้าไว้ในหน่วยงานเดียวกัน เพื่อสร้างห่วงโซ่อุปทานแบบจบในขั้นตอนเดียวหรือ One Stop Service (ตัวอย่างเช่นการปรับโครงการองค์กรให้กรมศุลกากรที่ทำหน้าที่จัดเก็บภาษีส่งออก-นำเข้า มาอยู่ในสังกัดเดียวกับหน่วยงานตรวจโรคพืช หน่วยงาน FDA และหน่วยงานรับรองคุณภาพสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้า)

สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการค้ากับกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ สร้างความร่วมมือด้านการค้าการลงทุน ตลอดจนการให้สิทธิพิเศษต่างๆภายใต้กรอบความร่วมมือในแบบพหุภาคี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “ความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”(Belt Road Initiative: BRI) และ เขตพื้นที่เสรีสำหรับการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (Cross Border E-commerce Free Trade Zone: CBEC FTZ) เพื่อการสร้างตัวแบบทางการค้าบนแพลตฟอร์มออนไลน์ข้ามพรมแดน สนับสนุนการจัดตั้ง Fulfillment Center ของ CBEC เน้นการสร้างห่วงโซ่อุปทานที่สะดวกรวดเร็วโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นตัวขับเคลื่อน ประการสุดท้ายการอาศัยกลไกการจัดงานแสดงสินค้าเพื่อการนำเข้าระหว่างประเทศ การจัดงานการเจรจาจับคู่ธุรกิจสำหรับการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงงานนิทรรศการนานาชาติสำหรับ

ธุรกิจบริการ (Onsite Platform) เป็นกลไกหลักสร้าง “เศรษฐกิจหมุนเวียนภายนอก” เพื่อเชื่อมโยงกับ “เศรษฐกิจหมุนเวียนภายใน”

ยุทธศาสตร์ของจีนที่ใช้กลไกของ BRI และเขตปลอดอากรนำร่องรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตปลอดอากรนำร่องสำหรับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนที่ปัจจุบันมีอยู่ในทุกมณฑลของประเทศจีน รวมไปถึงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟและถนนมาเป็นเส้นทางการค้าข้ามพรมแดน อาศัย“เศรษฐกิจหมุนเวียนภายนอก” กับประเทศเพื่อนบ้านมาเป็นกลไกการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับมณฑลตอนใน อาศัยโครงข่ายรถไฟจีนที่สามารถเชื่อมต่ออาเซียน-จีน-ยุโรปขับเคลื่อน ควบคู่กับการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษในระดับต่างโดยเฉพาะอย่างยิ่งมณฑลยูนนานเพื่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับอาเซียนและประเทศไทยยุทธศาสตร์การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับมณฑลฝั่งตะวันตกของจีนคือการใช้แรงขับเคลื่อนของ “เศรษฐกิจหมุนเวียนภายนอก” ผ่าน BRI ที่พัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนน รถไฟ และเรือเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งกลุ่มประเทศอาเซียน เอเชียกลาง และยุโรป ใช้นโยบายสร้างเขตการค้าเสรี และเขตเศรษฐกิจพิเศษตามประตูพรมแดนต่างๆมาขับเคลื่อน ทำให้พื้นที่ฝั่งตะวัตกของประเทศจีนมีทางเลือกการพัฒนาร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น ดังแสดงในรูปที่1 ที่แสดงแผนที่ประเทศจีนและพื้นที่สำคัญทางตะวันตกที่ถูกวางให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจผ่าน BRI กับเพื่อนบ้านทางฝั่งตะวันตกและทางใต้



รูปที่1 พื้นที่มณฑลฝั่งตะวันตกที่เป็นเป้าหมายการพัฒนาผ่าน BRI

ที่มา: http://wegslttisnl.com/china-maps/china-provincial-map.html

1.2 “ความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” สมดุลการเติบโตตามแนวทาง “เศรษฐกิจสองหมุนเวียน”

แผนฯระยะ 5 ปีฉบับที่ 14 [8] บรรพที่ 12 (จาก19บรรพ) กล่าวถึงการดำเนินการเปิดเสรีเพื่อสร้างความร่วมมือแห่งผลประโยชน์ร่วมทางเศรษฐกิจกับภายนอก (第十二篇：实行高水平对外开放开拓合作共赢新局) โดยสนับสนุนการยกระดับการเปิดเสรีทางการเศรษฐกิจ ผลักดันให้เกิดเสรีด้านการค้าและการลงทุน ดำเนินนโยบายต่อเนื่องในเรื่องระบบอำนวยความสะดวก กฎระเบียบ และมาตรฐานในการเข้า-ออกของสินค้าในแต่ละรายการแต่ละพิกัดสินค้า ซึ่งในบรรพที่ 12 ซึ่งภายในแบ่งเป็น 3 บทย่อย (ข้อที่ 40-42) ได้แก่

ข้อที่40 การสร้างระบบใหม่สำหรับเศรษฐกิจแบบเสรี (建设更高水平开放型经济新体制) อาศัยการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมไปถึงเขตการค้าเสรีในระดับต่างๆเป็นตัวดึงดูดการสร้างความร่วมมือทางการค้า การลงทุนระหว่างกัน สร้างระบบนิเวศสำหรับการบริหารจัดการที่ทำให้การนำเข้า การส่งออก ขั้นตอนด้านศุลกากร การชำระเงินข้ามพรมแดน การเข้ามาหรือออกไปของนักลงทุนมีความคล่องตัว สร้างแพลตฟอร์มการค้าเสรีที่ทำให้อัตราภาษีศุลกากรเป็นศูนย์ อำนวยความสะดวกการค้าในพื้นที่ๆกำหนดให้เป็นเขตการค้าเสรี โดยใช้ศักยภาพของด่านศุลกากรตามแนวชายแดน และการยกระดับด่านศุลกากรใหม่ๆให้มีระดับการเปิดเสรีสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือประเทศในกลุ่มความร่วมมือ BRI โดยเริ่มต้นจากรูปแบบเขตการค้าเสรี และเขตเศรษฐกิจพิเศษตามในมณฑลต่างๆตอนใต้ และตะวันตกเฉียงใต้ที่ติดกับอาเซียนและเอเชียใต้ มณฑลทิศตะวันตกเฉียงเหนือที่เป็นเส้นทางสายใหม่ทางรถไฟติดต่อกับเอเชียกลางและยุโรป และขยายไปสู่มณฑลพื้นที่ตอนกลางที่เมืองมณฑลระดับรองแต่ถูกรายล้อมด้วยมณฑลที่มีความมั่งคั่งสูงเช่นมณฑลเจียงซี เป็นต้น

ข้อที่41 ส่งเสริมความร่วมมือตามกรอบ BRI เพื่อการพัฒนาร่วมกันอย่างมีคุณภาพ (推动共建“一带一路”高质量发展) โดยสนับสนุนการสร้างความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์กับพันธมิตรทั้งในมิติเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การศึกษาและเทคโนโลยี สร้างแพลตฟอร์มเพื่อการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือระหว่างกัน ผ่านยุทธศาสตร์ “หกระเบียงหกถนนหลายประเทศหลายเมืองท่า”（六廊六路多国多港）สร้างสะพานการค้าเชื่อมยุโรปกับเอเชียโดยใช้เส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป เส้นทางสายไหมทางอากาศ ทางทะเลและทางบก ร่วมกับการเปิดเสรีตามเมืองท่า เมืองชายแดนทั้งทางบกและทางทะเล และระบบสารสนเทศข้ามพรมแดนเป็นตัวขับเคลื่อน

ข้อที่42 มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการปฏิรูปและสร้างระบบโลกใหม่ (积极参与全球治理体系改革和建设) ได้แก่การส่งเสริมให้เกิดรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในแบบพหุภาคีทั้ง WTO ที่ต้องผลักดันบทบาทของประเทศกำลังพัฒนาในเวทีนี้ ผลักดัน G20 APEC และกรอบความร่วมมือแบบพหุภาคีอื่นๆให้มีบทบาทขับเคลื่อนการเติบโตของเศรษฐกิจโลก การสร้างเครือข่ายเขตการค้าเสรีกับประเทศพันธมิตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิกไม่ว่าจะเป็น เขตการค้าเสรีจีน-ญี่ปุ่น-เกาหลีใต้ จีน-อาเซียน และ RECP

จากทิศทางการพัฒนาในแผนระยะ 5 ปีฉบับที่ 14 แนวโน้มการสร้างความร่วมมือทางการค้าที่มุ่งกระจายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้ากับต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มประเทศอาเซียนที่ถือเป็นพันธมิตรเชิงยุทธศาสตร์สำคัญของจีนตามยุทธศาสตร์ BRI โดยมีเป้าหมายสำคัญสองประการคือ

ตารางที่1 ประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสูงสุด 5 อันดับแรกของโลก ปี ค.ศ. 2019

การส่งออก			การนำเข้า		
No.	ประเทศ	มูลค่า (พันล้าน USD) สัดส่วนต่อการค้าโลก (%)	No.	ประเทศ	มูลค่า (พันล้าน USD) สัดส่วนต่อการค้าโลก (%)
1	ประเทศจีน	2,499.1 (13.2%)	1	สหรัฐอเมริกา	2,568.4 (13.4%)
2	สหรัฐอเมริกา	1,645.6 (8.7%)	2	ประเทศจีน	2,077.1 (10.8%)
3	เยอรมัน	1,489.2	3	เยอรมัน	1,234.2
4	เนเธอร์แลนด์	709.2	4	ญี่ปุ่น	720.7
5	ญี่ปุ่น	705.5	5	อังกฤษ	691.8

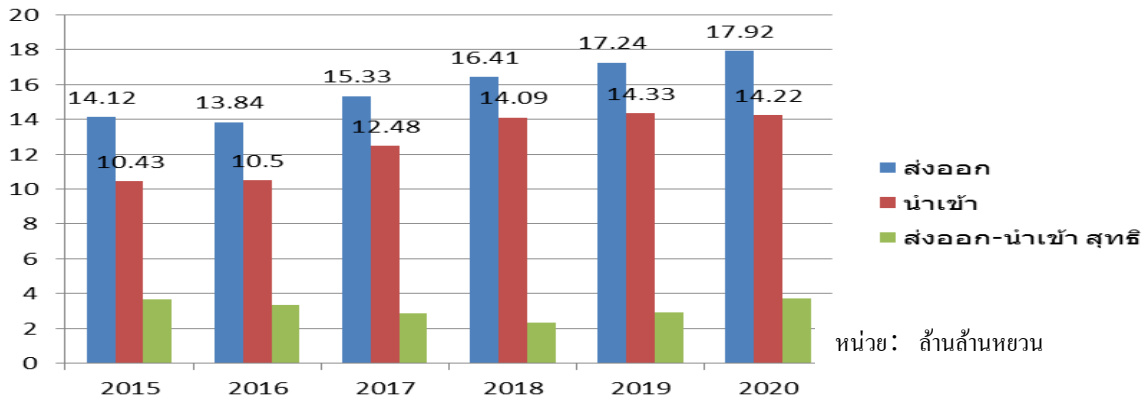
ที่มา: Foresight Industry Research Institute Report 2020

ประการที่หนึ่ง เพื่อลดสัดส่วนการพึ่งพาการค้ากับต่างประเทศเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน

ข้อมูลในปี ค.ศ. 2019 ของ Foresight Industry Research Institute (前瞻产业研究院整理) รายงานตัวเลขประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสูงสุด 5 อันดับแรกดังแสดงในตารางที่1 พบว่า

ด้านการส่งออกประเทศจีนมีมูลค่าการส่งออกรวม 2,499.1 พันล้านเหรียญสหรัฐคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.2 ของการส่งออกรวมทั่วโลกเป็นประเทศผู้ส่งออกอันดับหนึ่งของโลก รองลงมาได้แก่สหรัฐอเมริกามีมูลค่าการส่งออกรวม 1,645.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.7 ของการส่งออกรวมทั่วโลก อันดับที่สามคือเยอรมัน เนเธอร์แลนด์และญี่ปุ่นตามลำดับ ทั้งนี้พบว่าจากมูลค่าการส่งออกรวมของทุกประเทศทั่วโลกซึ่งอยู่ที่ประมาณ 18,900 ล้านเหรียญสหรัฐฯนั้น มูลค่าการส่งออกรวมของ 3 อันดับแรกคิดเป็นสัดส่วนราวๆเกือบ 1 ใน 3 ของโลก และครึ่งหนึ่งของมูลค่าการส่งออกรวมมาจาก 10 ประเทศได้แก่ 5 อันดับแรกตามตาราง รวมกับอีก 5 ประเทศในอันดับที่ 6-10 คือฝรั่งเศส เกาหลีใต้ ฮ่องกง อิตาลี และอังกฤษ ตามลำดับ

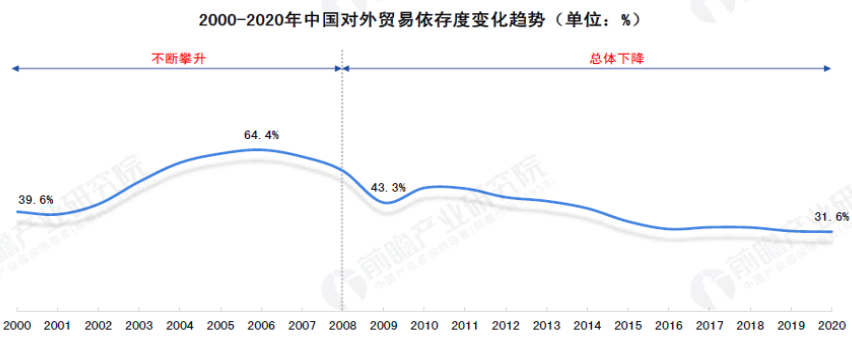
ในด้านการนำเข้าพบว่าอันดับที่หนึ่งคือประเทศสหรัฐอเมริกามีมูลค่าการนำเข้ารวม 2,568.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.4 ของการนำเข้ารวมทั่วโลก อันดับสองคือประเทศจีน 2,077.1 พันล้านเหรียญสหรัฐคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.8 ของการนำเข้ารวมทั่วโลก รองลงมาคือเยอรมัน ญี่ปุ่น และอังกฤษตามลำดับ ทั้งนี้พบว่าจากมูลค่าการนำเข้ารวมของทุกประเทศทั่วโลกซึ่งอยู่ที่ประมาณ 19,167 ล้านเหรียญสหรัฐฯนั้น มูลค่าการนำเข้ารวมของ 3 อันดับแรกคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 3 ของโลก และ ประมาณครึ่งหนึ่งของมูลค่าการนำเข้ามาจาก 10 ประเทศได้แก่ 5 อันดับแรกตามตาราง รวมกับอีก 5 ประเทศในอันดับที่ 6-10 คือฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ ฮ่องกง เกาหลีใต้ และอินเดียก ตามลำดับ



รูปที่2 มูลค่าการส่งออก นำเข้า และส่งออก-นำเข้าสุทธิของประเทศจีน ปี ค.ศ. 2015-2020

ที่มา: Foresight Industry Research Institute Report 2020

ข้อมูลอันดับประเทศที่มีมูลค่าการส่งออก-นำเข้าสูงสุด 5 อันดับแรกในตารางที่1 แสดงว่า จีน สหรัฐอเมริกา และเยอรมันถือเป็นที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนการค้าระหว่างประเทศในเศรษฐกิจโลก ทั้งในมิติของการส่งออกและการนำเข้า และเมื่อพิจารณาเฉพาะการส่งออก-นำเข้าของประเทศจีน ดังแสดงในรูปที่ 2 จะพบว่าจีนยังคงมีแนวโน้มการส่งออกและนำเข้าเพิ่มขึ้นสะท้อนภาพบทบาทความสำคัญของจีนต่อตลาดการค้าโลก แม้ว่าในปี ค.ศ. 2020 ตัวเลขการนำเข้าจากต่างประเทศของจีนจะปรับตัวลดลง แต่เป็นการลดลงจากสถานการณ์โควิด-19 ทำให้แนวโน้มมูลค่าเกินดุลของจีนกว้างขึ้นหลังจากที่จีนพยายามลดช่องว่างดังกล่าวลงด้วยการเพิ่มมูลค่าการนำเข้าตลอดระยะแผนฯ5 ปีฉบับที่13



รูปที่3 สัดส่วนการพึ่งพามูลค่าการค้าจากต่างประเทศเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน ปีค.ศ. 2000-2020

ที่มา: Foresight Industry Research Institute Report 2020

แม้ว่าข้อมูลจากตารางที่ 1 และรูปที่ 2 แสดงถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้ากับต่างประเทศของจีนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น มีมูลค่าการส่งออกนำเข้ารวมจะปรับตัวสูงขึ้นตลอดระยะ 5ปีของแผนฯ13 (ค.ศ.2015-2020) แต่เมื่อพิจารณาตัวเลขสัดส่วนการพึ่งพามูลค่าการค้าจากต่างประเทศเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งแสดงในรูปที่ 3 กลับพบว่าตัวเลขสัดส่วนดังกล่าวกลับมีแนวโน้มปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยนับจากปี ค.ศ.2000 ซึ่งเป็นปีที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์กรการค้าโลก สัดส่วนการเติบโตทางเศรษฐกิจที่พึ่งพามูลค่าการค้าจากต่างประเทศเคยอยู่ในระดับสูงสุดถึงร้อยละ 64.4 ในปีค.ศ. 2006 ก่อนจะลดลงอย่างต่อเนื่องมาอยู่ที่ร้อยละ 31.6 ในปี ค.ศ.2020 เป็นระดับการพึ่งพาที่

ต่ำที่สุดนับจากปี ค.ศ. 2000 แสดงถึงความพยายามรักษาสมดุลการเติบโตตามแนวทางเศรษฐกิจสองหมุนเวียน โดยการลดการพึ่งพาการเติบโตจากภายนอกที่มีความไม่แน่นอนสูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ที่จีนต้องเผชิญหน้ากับมาตรการปรับขึ้นภาษีสินค้านำเข้าจากจีนของสหรัฐอเมริกา ที่ทำให้จีนต้องสร้างเสถียรภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจจากภายใน ควบคู่กับการมองหาคู่ค้าสำคัญอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มประเทศอาเซียนที่ถือเป็นกลุ่มประเทศที่ในภาพรวมแล้วส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับจีน

ประการที่สอง เพื่อลดสัดส่วนการพึ่งพาการค้าต่างประเทศกับกลุ่มประเทศ EU และสหรัฐอเมริกา

ความไม่แน่นอนทางการค้ากับประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย รวมถึงยุโรปทำให้จีนต้องมองหาพันธมิตรทางการค้าที่มีความแน่นอนกว่ากลุ่มประเทศตะวันตก ซึ่งอาเซียนนับเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด เพราะเป็นกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่มีขนาดประชากรใหญ่เป็นฐานสร้างกำลังซื้อ มีพื้นที่พรมแดนติดต่อกับประเทศจีนทั้งในมณฑลยูนนาน และกวางสี รวมถึงใกล้กับมณฑลไห่หนานที่จีนกำหนดให้ทั้งเกาะเป็นเขตเศรษฐกิจเสรีทดลองที่เชื่อมโยงกับเมืองต่างๆของกลุ่มประเทศอาเซียน ความร่วมมือกับอาเซียนถูกจัดให้เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของจีน เพื่อสร้างสมดุลระหว่างอาเซียน ยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

ตารางที่2 เปรียบเทียบสัดส่วนมูลค่าการค้ากับคู่ค้า 5 อันดับแรกของจีน ปี ค.ศ.2015-2020

อันดับ	2020	2019	2018	2017	2016	2015
1	ASEAN (15%)	EU	EU	EU	EU	EU
2	EU (14%)	ASEAN	USA	USA	USA	USA
3	USA (13%)	USA	ASEAN	ASEAN	ASEAN	ASEAN
4	JAP (7%)	JAP	JAP	JAP	JAP	JAP
5	S.Korea (6%)	S.Korea	S. Korea	S.Korea	S.Korea	S.Korea

ที่มา: กรมศุลกากรจีน เรียบเรียงโดย Foresight Industry Research Institute Report 2020

ตารางที่2 แสดงสัดส่วนมูลค่าการค้ากับคู่ค้าสำคัญ 5 กลุ่มเศรษฐกิจ/ประเทศ ได้แก่อาเซียน EU สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยใน ปี ค.ศ. 2020 อาเซียนได้กลายเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับที่หนึ่งของจีน โดยประเทศจีนมีมูลค่าการค้ากับอาเซียนเพิ่มขึ้นจาก 2.9318 ล้านล้านหยวนในปี ค.ศ. 2015 มาอยู่ที่ 4.7357 ล้านล้านหยวนในปี ค.ศ. 2020 เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.53 เข้ามาแทนที่ EU ในฐานะคู่ค้าสำคัญอันดับหนึ่ง โดยการค้ากับอาเซียนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ15 ของการค้ากับต่างประเทศของจีนทั้งหมด ขณะที่ EU มีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นจาก 3.5081 ล้านล้านหยวนในปี ค.ศ. 2015 มาอยู่ที่ 4.4958 ล้านล้านหยวนในปี ค.ศ. 2020 เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.15 ทำให้ EU ตกลงมาเป็นคู่ค้าอันดับสองของจีน และเป็นกลุ่มประเทศที่มีมูลค่าการค้าคิดเป็นร้อยละ 14 ของมูลค่าการค้ากับต่างประเทศของจีน (อย่างไรก็ดีหากยังรวมสหราชอาณาจักรไว้ในกลุ่มประเทศ EU จะพบว่ามูลค่าการค้ารวมจะเท่ากับ 5.1353 ล้านล้านหยวน ด้วยตัวเลขนี้จึงยังถือว่า EU+สหราชอาณาจักรคือคู่ค่าอันดับหนึ่งของจีน)

คู่ค้าสำคัญอันดับที่สามของจีนคือสหรัฐอเมริกาโดยมีมูลค่าการค้าระหว่างกันที่ 4.0598 ล้านล้านหยวนในปี ค.ศ. 2020 เพิ่มขึ้นจาก 3.4663 ล้านล้านหยวนในปี ค.ศ. 2015 เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.12 โดยคิดเป็นสัดส่วนมูลค่าการค้ากับต่างประเทศของจีนที่ร้อยละ 13 ในขณะที่อันดับที่สี่และห้าคือญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ มีอันดับคงที่ไม่เปลี่ยนแปลงตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015-2020 โดยทั้งสองประเทศคิดเป็นสัดส่วนการค้ากับต่างประเทศของจีนรวมกันที่ร้อยละ 13 ตัวเลขทั้งหมดแสดงถึงความพยายามสร้างสมดุลทางการค้ากับตลาดต่างประเทศในกลุ่มต่างๆของจีน ลดทอนความสำคัญต่อการพึ่งพาเศรษฐกิจของสหรัฐฯที่มีต่อการภาคการค้ากับต่างประเทศของจีน

1.3 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับกลุ่มอาเซียน และ BRI

แผนฯ 5 ปีฉบับที่ 14 เริ่มต้นในปี ค.ศ. 2021 และสิ้นสุดในปี ค.ศ. 2025 ถือเป็นหัวเลี้ยวหัวต่อสำคัญอีกครั้งของประเทศจีนโดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังสถานการณ์โควิด-19 ในปี ค.ศ. 2020 ที่จีนได้พิสูจน์ว่ารัฐบาลสามารถบริหารจัดการกับสถานการณ์ที่วิกฤติรุนแรงได้อย่างมีประสิทธิภาพจนทำให้ทั้งจำนวนผู้เสียชีวิตจากโรคระบาดไม่มาก ขณะเดียวกันก็ยังคงรักษาตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจให้อยู่ในพื้นที่บวกได้ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากแนวคิดการสร้างสมดุลของการพึ่งพาเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเติบโตทางเศรษฐกิจภายในกับภายนอกถูกใช้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของประเทศจีนนับตั้งแต่เริ่มต้นมองเห็นแนวโน้มสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา ที่นำไปสู่มาตรการกีดกันการนำเข้าสินค้าจีนของสหรัฐอเมริกา จึงทำให้จีนต้องมองหาทางเลือกอื่นเพื่อการรักษาเสถียรภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยให้น้ำหนักกับการขับเคลื่อนการเติบโตภายในเป็นหลัก ขณะที่แรงขับเคลื่อนภายนอกก็มุ่งเน้นการกระจายสร้างพันธมิตรทางการค้าไปสู่หลากหลายกลุ่ม กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านสำคัญคือกลุ่มประเทศอาเซียน

ตารางที่3 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการค้ากับกลุ่มประเทศ BRI, RECP, ASEAN และ EU (มูลค่า: ล้านล้านหยวน)

ปี ค.ศ.	กลุ่ม BRI 65 ประเทศ		กลุ่ม RCEP 15 ประเทศ		อาเซียน 10 ประเทศ		EU 27 ประเทศ	
	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง
2015			7.15		2.93		3.51	
2016	6.25		7.26	1.5%	2.99	2.0%	3.61	2.8%
2017	7.37	17.9%	8.45	16.4%	3.48	16.4%	4.17	15.5%
2028	8.37	13.6%	9.23	9.2%	3.88	11.5%	4.50	7.9%
2019	9.27	10.8%	9.85	6.7%	4.42	13.9%	4.86	8.0%
2020	9.37	1.1%	10.20	3.6%	4.74	7.2%	4.49	-7.6%
	เฉลี่ย	10.8%		7.5%		10.2%		5.3%

ที่มา: ดัดแปลงจาก Foresight Industry Research Institute Report 2020

ตารางที่3 แสดงการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการค้าของประเทศจีนกับกลุ่มประเทศต่างๆได้แก่ BRI (65 ประเทศ) RCEP(15 ประเทศ อาเซียน10 ประเทศ และเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์) อาเซียน(10 ประเทศ) และ EU (27 ประเทศ) ตามลำดับ โดยพบว่าประเทศในกลุ่ม BRI ตั้งแต่ปี ค.ศ.2017-2019 มีอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้ากับประเทศจีนโดยเฉลี่ยที่ร้อยละ 10.8 กลุ่มประเทศ RCEP ที่ลงนามข้อตกลงในช่วงเดือนพฤศจิกายน

ค.ศ. 2020 ที่ผ่านมามีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7.5 ขณะที่การเติบโตของมูลค่าการค้ากับอาเซียนเฉลี่ยที่ร้อยละ 10.2 และกับ EU 27 ประเทศมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยที่ร้อยละ 5.3 (สาเหตุเนื่องจากการถอนตัวออกจาก EU ของประเทศสหราชอาณาจักรจึงทำให้มูลค่ารวมในปีที่ผ่านมามีลดลงถึงร้อยละ7.6 กลุ่ม BRI และอาเซียนจึงเป็นกลุ่มคู่ค่าที่จีนให้ความสำคัญสูงสุดเมื่อพิจารณาจากมูลค่าการค้าระหว่างกันที่เติบโตในอัตราที่สูงตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาของแผนฯระยะ5ปีฉบับที่13 ซึ่งรูปแบบการส่งเสริมให้เกิดการเติบโตทางการค้ากับ BRI และอาเซียนคือยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเชื่อมโยงด้านการขนส่งข้ามแดน ควบคู่กับการเปิดเขตการค้าเสรีตามประตูการค้าต่างๆ

1.3.1 เส้นทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางรถไฟเชื่อมโยงกับอาเซียน

แผนการสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับอาเซียนทำให้จีนทำหน้าที่เป็นตัวกลางเชื่อมโยงการค้าให้กับอาเซียนกับเอเชียกลางและยุโรป เป็นการสร้างเส้นทางทางเลือกการขนส่งระหว่างสองทวีป ที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่สั้นกว่าทางเรือ ทั้งนี้ในปัจจุบันเส้นทางเดินรถไฟจากจีนสู่ยุโรป และเอเชียกลางมีอยู่สามเส้นทางหลักคือ

1) เส้นทางสายตะวันออก (ด่านแมนจูลี (满洲里口岸) เขตปกครองตนเองมองโกเลียใน) มีจำนวน 9 เส้นทางเดินรถจากฉงชิ่ง เสิ่นหยาง สือเจียจวง ซูโจว สู่เมืองปลายทางทั้งในรัสเซีย และเมืองต่างๆในยุโรป

2) เส้นทางสายกลาง (ด่านเอ้อเหลียนเฮ่าเท่อ (二连浩特口岸) เขตปกครองตนเองมองโกเลียใน) มีจำนวน 5 เส้นทางเดินรถจาก เจิ้งโจว ปักกิ่ง เทียนจิน เซี่ยเหมิน เสิ่นหยาง สู่ปลายทางทั้งในยุโรป รัสเซีย และมองโกเลีย

ทั้งสองเส้นทางถือเป็นเส้นทางเดินรถไฟเก่าสายทรานไซบีเรียที่ถูกใช้เป็นเส้นทางเดินทางจากจีนไปสู่ยุโรปตะวันออกในสมัยก่อนการเปิดประเทศในปี ค.ศ. 1978

3) เส้นทางสายตะวันออก (ด่านอารซันโข่ว (阿拉山口口岸) ด่านฮั่วเอ่อกั่วซือ (霍爾果斯口岸) ด่านถูเอ๋อก่าเท่อ (吐尔尕特口岸) ในเขตปกครองตนเองอุยกูร์ซินเกียง มีจำนวน 27 เส้นทางเดินรถจากเมืองต่างๆในประเทศจีนสู่ยุโรป รัสเซีย และเอเชียกลาง ถือเป็นเส้นทางตามแนวระเบียงสายไหมที่ออกจากซินเจียง ถูกใช้เป็นเส้นทางการขนส่งหลักสู่ยุโรปและเอเชียกลาง เนื่องจากเป็นมีระยะทางสั้นกว่าสองเส้นทางแรก โดยมีด่านอารซันโข่วเป็นด่านหลักสำหรับการเดินทางสู่ยุโรป เปิดใช้บริการครั้งแรกในปี ค.ศ. 2011 ในเส้นทาง ฉงชิ่ง- Duisburg (เยอรมัน) ระยะทาง 11,000 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทาง 15 วัน

รูปที่5 ระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางรถไฟกับเส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่21

ที่มา: https://www.xindemarinenews.com/m/view.php?aid=29013

หนึ่งในยุทธศาสาตร์การใช้เส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงกับอาเซียนของจีนคือ “แผนเส้นทางขนส่งทางบกและทางทะเลภาคตะวันตกแบบบูรณาการ”（西部陆海新通道总体规划）เป็นแผนการบูรณาการเส้นทางการขนส่งเชื่อมต่อ 96 ประเทศ/พื้นที่ ครอบคลุม 264 เมืองท่า ที่ได้รับการอนุมัติเมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2019 เป็นหนึ่งในแผนการเชื่อมโยง “หนึ่งแถบ (ระเบียง)” และ “หนึ่งเส้นทาง” ทั้งทางบกทางทะเลเข้าด้วยกัน เพื่อพัฒนาภูมิภาคตะวันตกของจีนเป็นศูนย์กลางความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียน เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง เอเชียกลาง และยุโรป ซึ่งแผนการดังกล่าวจะใช้ มหานครฉงชิ่งเป็นศูนย์กลาง มีกวางสี กุ้ยโจว กานซู่ ชิงไห่ ซินเจียง ยูนนานเป็นประตูและจุดเชื่อมต่อ ใช้การขนส่งทางรถไฟ เรือเดินสมุทร และถนนเป็นวิธีการขนส่ง ทางใต้มีสองประตูสำคัญคือกวางสีที่อ่าวเป่ยปู้เพื่อการขนส่งทั้งทางถนน ทางรถไฟและทางเรือกับอาเซียน และประตูยูนนานที่มีทางรถไฟสายแพนเอเชีย และถนน R3A เป็นตัวเชื่อมโยง

ทั้งนี้ในปี ค.ศ. 2021 ไตรมาสที่หนึ่งเส้นทางขนส่งเรือและต่อรถไฟ (铁海联运班列) ที่เป็นรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งทางเรือจากเมืองต่างๆบริเวณรอบอ่าวเป่ยปู้เขตปกครองตนเองจ้วงกวางสี เชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟไปยังมหานครฉงชิ่ง ศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟไปยังเอเชียกลาง ยุโรป โดยพบว่าเฉพาะไตรมาสที่หนึ่งมีจำนวนทั้งหมด 393 เที่ยวเดินรถไฟ เพิ่มขึ้นร้อยละ 133 มีสินค้าขนส่งผ่านเส้นทางนี้ถึงกว่าง 19,588 ตู้มาตรฐาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 130 มูลค่าสินค้าที่ขนส่งรวม 2,430 ล้านหยวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 117 รวมถึงเส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าไปสู่ประเทศเวียดนาม (ฉงชิ่ง-เวียดนาม) อีก 410 ตู้มาตรฐาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 55

1.3.2 นโยบายการเปิดเสรีทางการค้าผ่านการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษประตูการค้ามณฑลยูนนาน

ประเทศจีนอาศัยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการพัฒนาประเทศ และสร้างความสัมพันธ์ทางการค้ากับต่างประเทศ โดยมีรูปแบบของการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษหลากหลายแนวทางได้แก่

1. เขตนิคมเศรษฐกิจเทคโนโลยี (国家级经济技术开发区)
2. เขตนิคมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชั้นสูง (国家级高新技术产业开发区)
3. เขตปลอดอากร (国家级保税区) โดยส่วนใหญ่เป็นเป็นพื้นที่ๆอยู่ติดกับทะเล
4. เขตนิคมการผลิตเพื่อการส่งออก (国家级出口加工区)
5. เขตความร่วมมือเศรษฐกิจพื้นที่ชายแดน (国家级边境经济合作区)
6. เขตปลอดอากรครบวงจร (国家级综合保税区)
7. เขตปลอดอากรท่าเรือ (国家级保税港区)
8. เขตพัฒนาใหม่ (国家级新区)
9. เขตพื้นที่เสรีทางการค้าทดลอง (国家级 自贸 试验区)
10. เขตพิเศษเพื่อการพัฒนานวัตกรรม (国家级自主创新示范区)
11. นิคมอุตสาหกรรมภายนอกประเทศ (境外产业园区)

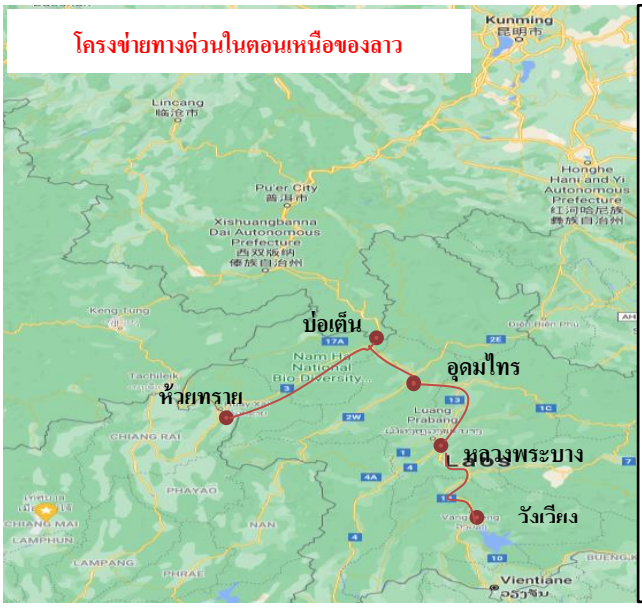
ในรูปแบบการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษของจีนจะแบ่งเป็นหลายระดับหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาเขตปลอดอากร เขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจพื้นที่ชายแดน เขตท่าเรือปลอดอากร และเขตพื้นที่เสรีทางการค้าทดลอง ถือเป็นนวัตกรรมใหม่สำหรับสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อประเทศจีนให้ความสำคัญกับการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่างๆ ภายใต้กรอบ “BRI” ทั้งนี้ในแผนฯระยะ 5 ปีฉบับที่ 14 ของมณฑลยูนนานได้วางเป้าหมายสำคัญสู่การเป็นศูนย์กลางสำหรับการเชื่อมโยงจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียน และเอเชียใต้ โดยมียุทธศาสตร์ BRI เป็นตัวขับเคลื่อนหลัก ได้แก่

1) การเร่งรัดการก่อสร้างเครือข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน จีน-เมียนมาร์ จีน-เวียดนาม และจีน-ลาว-ไทย เพื่อต่อยอดสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจฐานดิจิทัลของอนุภูมิภาค อำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากร เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

หนึ่งในโครงการที่แสดงถึงความต้องการสร้างเครือข่ายด้านการขนส่งได้แก่ โครงการถนนทางด่วน 4 เลนจากบ่อเต็น (ชายแดนลาว-จีน) ถึง ห้วยทราย (ชายแดนลาว-ไทย) ซึ่งกระทรวงการขนส่งสาธารณะแห่งประเทศลาว บริษัทการลงทุนเพื่อการคมนาคมยูนนานและรัฐบาลลาวแถลงร่วมมือเพื่อก่อสร้างถนนทางด่วนใหม่เส้นทางจากบ่อเต็น (แขวงหลวงน้ำทา) ถึงห้วยทราย (แขวงบ่อแก้ว) ภายหลังแผนการก่อสร้างได้รับการอนุมัติจากกระทรวงการขนส่งสาธารณะประเทศลาว ทั้งนี้เส้นทางด่วนบ่อเต็น-ห้วยทราย (磨会高速) คือเส้นทาง AH3 (R3A) เป็นเส้นทางตามแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือใต้ หรือที่ทางจีนเรียกว่าถนนคุนหมิง-กรุงเทพ (คุนมั่นกงลู่) ในส่วนที่ผ่านประเทศลาวระยะทางรวมทั้งสิ้น 176.3 กิโลเมตร เป็นถนนทางคู่ขนานฝั่งละสองช่องจราจรรวมสี่ช่องจราจร ถนนกว้าง 21 เมตร มูลค่าการลงทุนก่อสร้างรวม 24,126 ล้านหยวน หรือประมาณ 1 แสนล้านบาท ความเร็วกำหนดไว้ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รวม

ระยะเวลาจากห้วยทรายถึงบ่อเต็น 1.5 ชั่วโมง ถนนทางด่วนบ่อเต็น-ห้วยทรายถือเป็นพัฒนาด้านการคมนาคมที่จะมีส่วนสนับสนุนต่อ “BRI” กับประเทศในภูมิภาคอาเซียน ทำให้เส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพกลายเป็นถนนสายเศรษฐกิจสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน

นอกจากเส้นทางดังกล่าวประเทศลาวยังมีแผนการสร้างทางด่วนภายในประเทศในเส้นทางวังเวียง-หลวงพระบาง หลวงพระบาง-อุดมไทร และอุดมไทร-บ่อเต็น เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมจากกรุงเวียงจันทน์สู่ด่านบ่อเต็นแขวงหลวงน้ำทาและด่านห้วยทรายของแขวงบ่อแก้วให้สมบูรณ์ ซึ่งทั้งหมดใช้งบประมาณของรัฐบาลมณฑลยูนนาน



โครงข่ายเส้นทางด่วนถนน 4 เลน ในประเทศลาวที่มีแผนลงทุนร่วมโดยรัฐบาลมณฑลยูนนาน

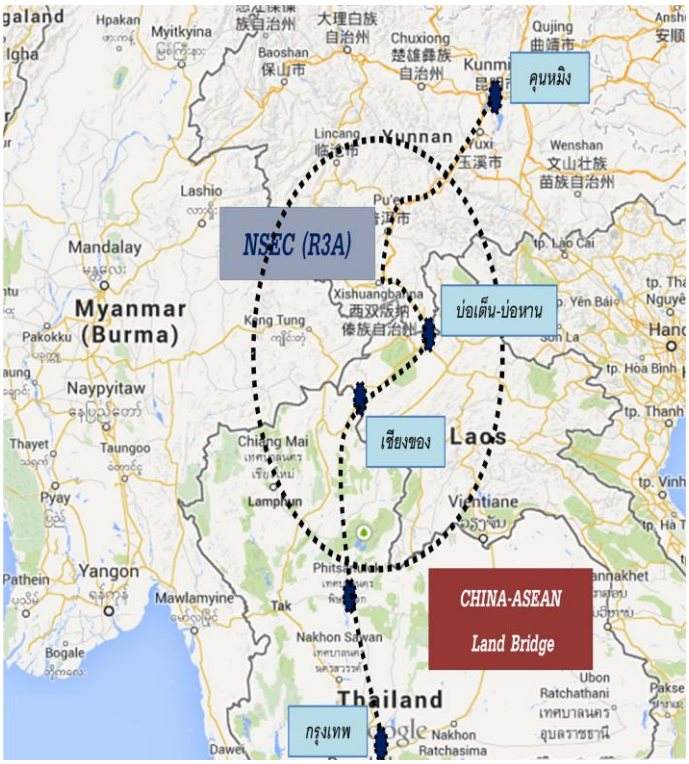
1) ห้วยทราย-บ่อเต็น
2) วังเวียง-หลวงพระบาง
3) หลวงพระบางอุดมไทร
4) อุดมไทร-บ่อเต็น

เมื่อแล้วเสร็จจะทำให้คุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนานมีถนน 4 เลนเชื่อมต่อกับทั้งกรุงเทพและนครหลวงเวียงจันทน์

ที่มา: 老挝高速公路建设又传好消息！磨丁至会晒高速公路项目获批 (中国一带一路网)

2) เร่งรัดการเปิดเสรีทางการค้าในระดับสูงขึ้น ทั้งด้านการลงทุน โลจิสติกส์ การปรับปรุงกฎระเบียบการนำเข้าทางด่านศุลกากรต่างๆสู่รูปแบบพื้นที่ปลอดภาษี ยกระดับการให้บริการทางโลจิสติกส์ การส่งออก-นำเข้า รวมถึงการเข้ามาลงทุนของต่างชาติ สนับสนุนการสร้างตัวแบบการค้าขายแดนใหม่ๆ ในรูปแบบแพลตฟอร์มการค้าการตลาด การชำระเงินข้ามแดนโดยใช้สกุลเงินหยวนเป็นตัวกลางแลกเปลี่ยนชำระเงิน สนับสนุนการสร้างตัวแบบธุรกิจ “ศูนย์กลางสร้างมูลค่าเพิ่มและการบริโภคสินค้าที่ต้องการจัดเก็บแบบควบคุมอุณหภูมิ การจัดการขนส่งจัดส่งและจำหน่ายแบบห่วงโซ่เย็น สร้างตัวแบบธุรกิจ“สินค้าสด+พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์แพลตฟอร์ม+ห่วงโซ่เย็น”

3) สนับสนุนแพลตฟอร์มเสรีทางการค้า ได้แก่ส่งเสริมใช้ประโยชน์เขตพื้นที่เสรีการค้าทดลองยูนนาน (云南自由贸易试验区) เพื่อใช้เป็นกลไกหลักในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับเขตการค้าเสรีต่างๆทั้งในและต่างประเทศ สร้างกลไกห่วงโซ่ความร่วมมือระหว่างแพลทฟอร์มต่างๆไม่ว่าจะเป็น เขตเศรษฐกิจเสรีทดลอง (国家重点开发开放试验区和国家级经济开发区) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เขตเศรษฐกิจร่วมมือข้ามพรมแดน (边(跨)境 经济合作区) เขตปลอดอากร (综合保税区) เขตเศรษฐกิจพิเศษเสรีพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (跨境电商综合试验区) รวมถึงการใช้คุนหมิงเป็นศูนย์กลางจัดงานนิทรรศการแสดงสินค้าและการประชุมสัมมนานานาชาติ



โอกาสตามเส้นทาง R3A

เขตเศรษฐกิจพิเศษ

1) เขตเศรษฐกิจเสรีทดลอง คุณหมิงกลุ่มอุตสาหกรรมฐานดิจิทัล
2) เขตเศรษฐกิจพิเศษเสรีพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนคุนหมิง
3) เขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองล่า รวมท่าเรือกวนเหล่ยและด่านบ่อหาน
4) ด่านศุลกากรแบบ OSS สำหรับสินค้าย่อย บ่อหาน
5) เขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมมือข้ามพรมแดนบ่อหาน-บ่อเต็น
6) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด่านศุลกากรอำเภอเชียงของ

การคมนาคม

1) เส้นทางรถไฟคุนหมิง-บ่อหาน-เวียงจันทน์
2) ถนนทางด่วนขนาด 4 เลน บ่อเต็น-ห้วยทราย

รูปที่7 โอกาสบนเส้นทาง R3A ผ่านแพลตฟอร์มการเปิดเสรีทางการค้ายุทธศาสตร์ BRI
ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์โดยนักวิจัย

ตลอดแนวถนน R3A ถูกกำหนดให้มีเขตเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆตามยุทธศาสตร์ของ BRI ดังแสดงในรูปที่7 ซึ่งจีนมุ่งหมายยกระดับความเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆในหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าและการลงทุน โดยอาศัยการพัฒนาเส้นทางคมนาคม และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆเป็นเครื่องมือ ในส่วนของประเทศไทยตอนบน ลาวและจีนตอนใต้พบว่า การพัฒนาเส้นทาง R3A และเครือข่ายรถไฟจีนที่เข้าสู่อาเซียนทางประเทศลาวนับเป็นเส้นทางสายยุทธศาสตร์สำคัญที่จีนกำหนดเป็นหนึ่งในสามเส้นทางสำคัญสำหรับมุ่งสู่อาเซียน และได้กำหนดให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทดลองเมืองล่า ที่รวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบ่อหาน (จีน)-บ่อเต็น (ลาว) รวมถึงเขตพื้นที่การค้าเสรี (FTZ) คุนหมิง เป็นประตูการค้าเพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น คล่องตัวต่อการส่งออก-นำเข้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (Cross Border E-commerce; CBEC) ที่รัฐบาลจีนอนุมัติจัดตั้ง 1) Easy Clearance Service สำหรับ B2C E-commerce ที่บ่อหาน และ 2) เขตปลอดอากร ร่วมกับ Fulfillment center สำหรับสินค้า B2C ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษเสรีคุนหมิง โครงการทั้งสองที่รัฐบาลจีนดำเนินการภายใต้ BRI จึงเป็นโอกาสสำหรับสินค้าจากไทยและอาเซียนในการนำเข้าสินค้าผ่านแนวทาง CBEC ที่รัฐบาลจีนส่งเสริมให้เป็นหนึ่งแนวทางสำคัญต่อการสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าตามแนวทาง BRI ที่สมบูรณ์ ขณะเดียวกันก็เป็นโอกาสสำคัญสำหรับ SEZ เชียงของที่สามารถกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาให้สอดคล้องกับทาง SEZ เมืองล่าของจีนที่มี Easy Clearance Service ที่บ่อหาน (โม่ฮาน) โดยการยกระดับด่านเชียงของให้เป็นเขตปลอดอากรและ Fulfillment center ทั้งสำหรับทั้งสินค้าอาเซียนสู่จีน และสินค้าจีนสู่อาเซียน

4) สนับสนุนการสร้างกลไกการสร้างความร่วมมือเพื่อนำไปสู่การเปิดเสรี ไม่ว่าจะเป็นความร่วมมือกรอบ MLC (Mekong-Lancang Cooperation) GMS (Greater Mekong Sub-Region) ผลักดันเส้นทาง “ทางบกเชื่อมทางทะเลเส้นทางใหม่ภาคตะวันตก” (西部陆海新通道) และระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจต่างๆ ภายในประเทศ (เช่นระเบียงเศรษฐกิจแม่น้ำแยงซี) ตัวอย่างโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ตามแผนดังกล่าวได้แก่ 1) โครงการอกสร้างศูนย์เมืองท่าโลจิสติกส์ทางบกคุนหมิง-เอเชียใต้(昆明南亚国际陆港物流园区公铁联运项目) 2) โครงการยกระดับศูนย์เปลี่ยนถ่ายยูนนาน-เวียดนามที่ด่านเหอโข่ว (云南河口滇越货场升级改造) 3) เขตเศรษฐกิจร่วมชายแดนเหอโข่ว (云南河口边境经济合作区) 4) เขตเศรษฐกิจร่วมชายแดนหลินชาง 临沧边境经济合作区 5) เขตเศรษฐกิจร่วมชายแดนลุ่ยลี่ 瑞丽边境经济合作区 6) เขตเศรษฐกิจร่วมชายแดนว่านติง 畹町边境经济合作区 (边境经济合作区). โดยอาศัยโครงข่ายรถไฟที่เชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เมียนมาร์ เวียดนามและลาวเพื่อทำให้คุนหมิงเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าระบบรางเชื่อมโยงกับประเทศอาเซียน เอเชียใต้และยุโรป

ทั้งนี้เส้นทางรถไฟสู่เวียดนามถือเป็นเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศที่ติดต่อกับมณฑลยูนนานโดยตรง แต่รถไฟสายยุทธศาสตร์สำคัญที่สุดคือรถไฟสายจีน-ลาวที่จะสร้างต่อเข้าสู่ประเทศไทยเพื่อไปถึงกรุงเทพและสิงคโปร์ เป็นเส้นทางรถไฟที่เปลี่ยนลาวจาก “Land lock สู่ Land Link” และลงทุนโดยจีน ด้วยมาตรฐานวิศวกรรมจีนทั้งหมด จึงเป็นการเชื่อมโยงเครือข่ายรถไฟจีนไปสู่ต่างประทศด้วยเทคโนโลยีจีนทั้งหมดเป็นเส้นทางแรก ทั้งนี้ในส่วนเส้นดังกล่าวแบ่งเป็นทางภายในประเทศจากยวี่ซีสู่บ่อหานใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 49,320 ล้านหยวน ดาดว่าจะเปิดเดินรถในปลายปี ค.ศ. 2021 ทำให้การเดินทางจากคุนหมิงถึงเชียงรุ้งใช้เวลาเพียง 3 ชั่วโมงกว่าเท่านั้น และเมื่อเส้นทางในส่วนของประเทศลาวแล้วเสร็จจะสามารถเดินทางจากคุณหมิงถึงกรุงเวียงจันทน์ได้ภายใน 1 วัน เส้นทางนี้จะทำให้การขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถขนส่งจากบ่อหาน-คุนหมิง เพื่อขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป สาย “คุนหมิง-ร็อตเตอร์ดัม” ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015

ขบวนรถไฟบรรทุกสินค้าจากคุนหมิง-ร็อตเตอร์ดัม” ตามแนวเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป เดินรถครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ. 2015 ขนส่งเมล็ดกาแฟสู่ยุโรป

ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เย็นขนส่งมะม่วง 3,942 กล่องน้ำหนักรวม 19.72 ตันจากยูนนานสู่มอสโคด้วยเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป สายฉงชิ่ง-มอสโค ใช้เวลา 10 วัน (มิ.ย. ค.ศ.2020)

รูปที่ 8 การขนส่งสินค้าผลผลิตทางเกษตรจากมณฑลยูนนาน-ยุโรปด้วยรถไฟ “จีน-ยุโรป”

รูปที่ 9 เส้นทางรถไฟคุนหมิง-ยุโรป และคุนหมิงสู่เอเชียใต้ (เมียนมาร์) และอาเซียน (ลาว เวียดนาม)

รูปที่9 แสดงเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงไปยังเมียนมาร์ผ่านทางด่านลุ่ยลี่ (คุนหมิง-ลุ่ยลี่ 658 กิโลเมตร) เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียใต้ เส้นทางคุนหมิงผ่านไปยังด่านเหอโข่ว(คุนหมิง-เหอโข่ว 468 กิโลเมตร) เชื่อมโยงกับประเทศเวียดนาม และเส้นทางคุนหมิงไปยังด่านบ่อหาน(คุนหมิง-บ่อหาน 587 กิโลเมตร)เชื่อมโยงกับประเทศลาว (บ่อหาน-เวียงจันทน์ 414 กิโลเมตร) เข้าสู่ประเทศไทยจนถึงกรุงเทพและสิงคโปร์ในอนาคต

สำหรับเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป สายคุนหมิง-ร็อตเตอร์ดัม ซึ่งเปิดเดินรถครั้งแรกในวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2015 โดยเป็นการขนส่งเมล็ดกาแฟจากสถานีรถไฟคุนหมิงหวังเจียอิ๋งตะวันตก (昆明王家营西火车站) บรรทุกเมล็ดกาแฟจำนวน 2,050 ตันไปยังปลายทางประเทศเนเธอร์แลนด์ใช้เวลาทั้งสิ้น 15 วัน เส้นทางผ่านเฉิงตู(成都) เป่าจี(宝鸡) หลานโจว(兰州) อารซันโข่ว (阿拉山口) เข้าสู่เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศผ่านคาซัคสถาน รัสเซีย เบรารุส โปแลนด์ เยอรมัน และถึงปลายทางเมืองร็อตเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการปลูกกาแฟยูนนานซึ่งปัจจุบันมากกว่าร้อยละ99 ของอุตสาหกรรมการปลูกต้นกาแฟอยู่ในมณฑลยูนนาน ทำให้มณฑลยูนนานคือมณฑลผู้ส่งออกกาแฟอันดับหนึ่งของประเทศ มีพื้นที่เพาะปลูกถึง 1.8 ล้าน mu ผลผลิตประมาณหนึ่งแสนสองหมื่นตันต่อปี โดยมียุโรปเป็นตลาดส่งออกสำคัญที่สุด ซึ่งที่ผ่านมาการส่งออกกาแฟไปยังยุโรปของมณฑลยูนนานต้องขนส่งผ่านเส้นทางอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ผ่านมหาสมุทรอินเดียช่องทางคลองสุเอซเข้าสู่ทะเลเมอริเตอเรเนี่ยนสู่ยุโรปซึ่งใช้เวลา 30-40 วันในการขนส่ง เส้นทางรถไฟจึงช่วยลดเวลาขนส่งลงกว่า 2 ใน 3 ทำให้รอบการหมุนของเงินทุนสั้นลง ทั้งนี้คาดหมายว่าในอนาคตการขนส่งเมล็ดกาแฟสู่ยุโรปจะอยู่ที่ประมาณ 3 แสนตันขึ้นไป รวมถึงจะช่วยให้สินค้าจากประเทศอาเซียนสามารถขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป เส้นทาง “คุนหมิง-ร็อตเตอร์ดัม” ให้ได้รับความสะดวกและลดระยะเวลาการขนส่ง

นโยบายด้านการค้าและโลจิสติกส์กับภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียนของมณฑลยูนนาน มีเป้าหมายเพื่อมุ่งสู่การสร้างเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของมณฑลให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “เศรษฐกิจหมุนเวียนขนาดใหญ่” (大循环) และ“เศรษฐกิจสองหมุนเวียน” (双循环) ซึ่งในส่วนของเศรษฐกิจสองหมุนเวียนกับเพื่อนบ้านในต่างประเทศถือเป็นขาหลักสำคัญของมณฑลยูนนานที่รัฐบาลจีนผลักดันให้เกิดการสร้างห่วงโซ่อุตสาหกรรมข้ามพรมแดนกับเขตเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็น “ระเบียงเศรษฐกิจจีนกับอาเซียน และเอเชียใต้”(ข้อที่19) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนทั้งในมิติสารสนเทศ การเงิน และโลจิสติกส์ ตลอดจนโครงการด้านการลงทุนในอุตสาหกรรม

ต่างๆ (ข้อที่20) และที่สำคัญคือการสร้างกลุ่มผู้บริโภคขนาดใหญ่ในระดับภูมิภาค เพื่อเป็นฐานการพัฒนาการค้าระหว่างกัน อาศัยแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักในการสร้างตลาดภายใต้ระบบนิเวศ "Internet + Consume" (互联网+消费) และ "O2O" บูรณาการผู้บริโภคผ่านช่องทางออนไลน์และออฟไลน์ โดยตั้งเป้าหมายให้นครคุนหมิงสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจบริการเชิงดิจิทัลและการค้าสมัยใหม่ เป็นศูนย์กลางการช้อปปิ้งและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่ทันสมัยของภูมิภาค

จีนกำลังปรับเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลของการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยการสร้างกำลังซื้อจากภายใน ควบคู่กับการสร้างเครือข่ายคู่ค้ากับภายนอกโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชีย ผ่านยุทธศาสตร์ BRI ที่มีการเปิดประตูทางการค้าไปสู่ประเทศต่างๆ อาศัยโครงข่ายการขนส่งระบบราง ถนน และทางเรือ ควบคู่กับการเปิดเสรีทางการค้าทำให้เกิดการเติบโตทั้งการส่งออกและนำเข้าไปพร้อมกัน นโยบายสองหมุนเวียนทางเศรษฐกิจได้ถูกใช้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันตกของจีน อันเป็นภูมิภาคที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าภูมิภาคตะวันออก ซึ่งส่วนหนึ่งเพราะส่วนใหญ่เป็นมณฑลที่ไม่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล การพัฒนาด่านการค้าทางบกไม่ว่าจะเป็นด่านการค้าทางถนนและรถไฟเพื่อเป็นประตูการค้าไปยังต่างประเทศจึงทำให้เศรษฐกิจมณฑลตอนในเหล่านี้มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากการหมุนเวียนภายนอกมาช่วยสร้างพลังให้กับภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมณฑลยูนนานที่ติดกับอาเซียน เมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟและถนนเชื่อมต่อระหว่างกัน ก็ทำให้ภูมิภาคดังกล่าวกลายเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน เอเชียตะวันออก เอเชียกลาง และยุโรปไว้ด้วยกัน ถือเป็นโอกาสทางการค้าตามวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ BRI ซึ่งประเทศไทยในฐานะส่วนหนึ่งของความร่วมมือล้านช้าง-แม่โขง (ส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์ BRI) และอาเซียนจึงควรศึกษาและสร้างกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ BRI

2. การศึกษาต้นทุนและเวลาการขนส่งสินค้าระบบรางเส้นทางรถไฟลาว-จีน-ยุโรป

การเกิดขึ้นและเติบโตของเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปเป็นปรากฏการณ์ที่กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกกำลังจับตามองเพราะเป็นเส้นทางที่เข้ามาเป็นทางเลือกของจีน ผู้ผลิตและผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก นำมาใช้เป็นช่องทางส่งออกสินค้าสู่ตลาดปลายทางสำคัญคือยุโรป โดยในเดือนกรกฎาคมของปี พ.ศ. 2564 มีจำนวนขบวนขนส่งสินค้ากว่า 1,352 เที่ยวจากเมืองต่างๆของจีนสู่ยุโรปในเส้นทางนี้ ขนส่งสินค้ารวม 1.31 แสนตู้คอนเทนเนอร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 และร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จำนวนการเดินรถขนส่งจากจีน-ยุโรปสูงกว่า 1,000 เที่ยวต่อเดือนต่อเนื่องทุกเดือนนับจากเดือนพฤษภาคม ปี พ.ศ.2563 (รวมแล้ว 15 เดือนติดต่อกัน) และนับจากเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมามีจำนวนเที่ยวรถสูงกว่า 1,300 เที่ยว 3 เดือนติดต่อกัน ทั้งนี้ด่านรถไฟสำคัญในเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปคือ ด่านตะวันตก ด่านกลางและด่านตะวันออก โดยในปี พ.ศ.2564 (ม.ค.-ก.ค.) จำนวนขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ44 ร้อยละ18 และร้อยละ35 ตามลำดับ

แม้ว่าหลายฝ่ายยังเชื่อว่าปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเพียงสถานการณ์ชั่วคราวเพราะโควิด-19 ที่ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางการขนส่งทางเรือ รวมถึงการขนส่งทางอากาศลดลง โดยในอนาคตเมื่อกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติการขนส่งก็จะกลับไปใช้รูปแบบที่ผ่านมา การขนส่งทางรถไฟจีน-ยุโรปก็จะเป็นเพียงอีก

ทางเลือกหนึ่งในการขนส่งที่ไม่อาจแทนที่การขนส่งทางเรือเดินสมุทร ซึ่งยังคงได้เปรียบด้านต้นทุน และรับบทบาทพระเอกของระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศต่อไป ส่วนเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปก็จะทำหน้าที่รับบทพระรอง รับบทเพื่อนพระเอกเท่านั้น เพราะอย่างไรเสียก็คงแข่งขันด้านต้นทุนกับการขนส่งทางเรือไม่ได้

หนึ่งในกรณีศึกษาการเกิดขึ้นของเส้นทางขนส่งจีน-ยุโรปที่ประสบความสำเร็จมากที่สุดและเป็นต้นแบบของการขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปในเส้นทางอื่นคือเส้นทาง “ยวี่-ซิน-โอว” เส้นทางรถไฟสายฉงชิ่ง-ซินเกียง-ยุโรป ซึ่งที่มาของการพัฒนาเส้นทางนี้ต้องย้อนกลับไปยังแผน 5 ปีฉบับที่ 10 ของจีน (ปี ค.ศ.2001-2005) ในช่วงเวลานั้น รัฐบาลจีนได้เล็งเห็นความจำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่มณฑลทางตะวันตกของประเทศ จึงได้เริ่มต้นยุทธศาสตร์ “Go West” ขึ้น ในเวลานั้นมหานครฉงชิ่งถูกจัดให้อยู่ในเป้าหมายเชิงยุทธศาสาตร์เพื่อใช้ขับเคลื่อนการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจสู่มณฑลฝั่งตะวันตกของจีน โดยการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างสองภูมิภาคผ่านเส้นทางการขนส่งในรูปแบบต่างๆ รวมไปถึงเส้นทางแม่น้ำแยงซี ผ่านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำคือการสร้างเขื่อนสามผา เพื่อให้เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่สามารถเดินทางจากมหานครเซี่ยงไฮ้สู่มหานาครฉงชิ่งได้

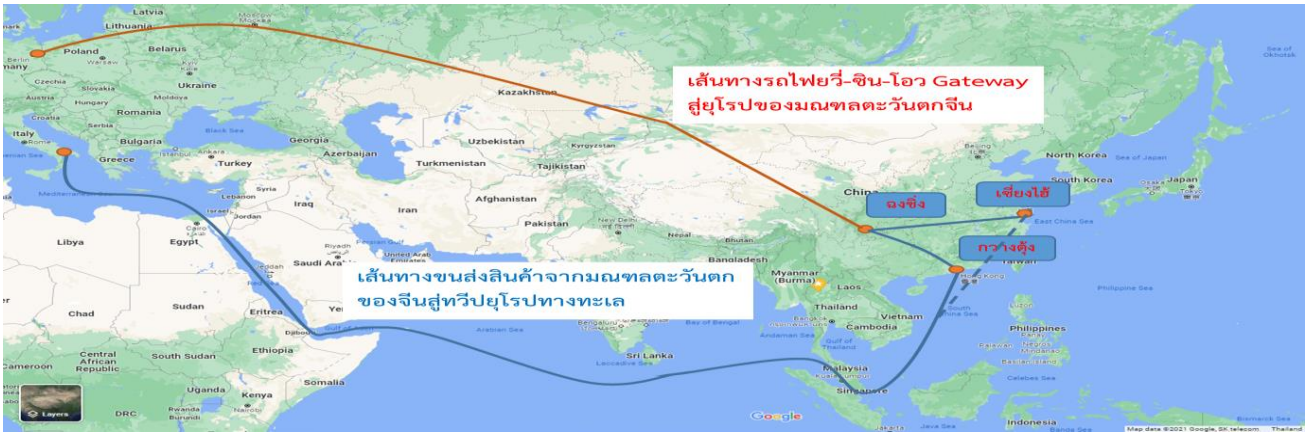
ในขณะเดียวกันภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนก็เริ่มต้นสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าและการคมนาคมกับกลุ่มประเทศอาเซียนรวมถึงประเทศไทย โดยมีมณฑลยูนนานเป็นประตูสำคัญ (ก่อนปี ค.ศ.2010 จะเรียกว่า “เฉียวโถวเป่า”桥头堡 ซึ่งแปลว่าหัวสะพาน) ช่วงเวลานั้นถือเป็นช่วงแรกที่การขนส่งสินค้าจากไทยสู่ตลาดจีนตะวันออกสามารถใช้ช่องทางการขนส่งที่ไม่ใช่เรือเดินสมุทร เช่นการขนส่งลำไยอบแห้งทางแม่น้ำโขงเข้าสู่จีนก่อนจะต่อรถไฟจากนครคุนหมิงสู่ตลาดปลายทางที่เมืองอี้อู้ในมณฑลเจ้อเจียง รวมถึงการเปิดตลาดภาคตะวันตกของจีนให้สินค้าไทยผ่านเส้นทางถนน R3A และ R3B เมื่อรัฐบาลมณฑลยูนนานเริ่มส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดนมาขับเคลื่อนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกันอย่างจริงจัง (เมียนมาร์ ลาว เวียดนาม) ในช่วงแผน 5 ปีฉบับที่ 11 (ปี ค.ศ.2006-2010)

ในระยะต่อมา เมื่อความเข้มข้นของการผลักดันยุทธศาสตร์ “Go West” ของรัฐบาลจีนเพิ่มขึ้น มีการย้ายฐานการผลิตสินค้าจากภาคตะวันออกพื้นที่ติดทะเลเข้าสู่ตอนกลางและตอนในของประเทศ เพื่อลดความเหลื่อมล้ำของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาคในช่วงแผน 5 ปีฉบับที่12 (ปี ค.ศ.2011-2015) มีการส่งเสริมจากรัฐบาลกลางให้เกิดการย้ายฐานการผลิตสู่ภูมิภาคตะวันตก มหานครฉงชิ่งในฐานะเมืองหลวงของจีนช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งมีความพร้อมกว่าเมืองอื่นในการดึงดูดนักลงทุนเข้ามาตั้งฐานการผลิตสินค้า ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลการเกษตร รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รวมถึงสินค้ากลุ่มเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งขายทั่วโลก ได้มีการร่วมทุนกับบริษัทข้ามชาติทั้งไต้หวัน ญี่ปุ่น เป็นต้น

คำถามหนึ่งที่ผู้ร่วมทุนทั้งสองฝ่ายมักเห็นตรงกันคือ ทุกวันนี้ตลาดหลักของอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ร้อยละ40 คือทวีปยุโรป (ตะวันตก ตะวันออกและรัสเซีย) ร้อยละ30 คือตลาดทวีปอเมริกาเหนือ และอีกร้อยละ 30 คือตลาดอาเซียน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และจีน ซึ่งหากต้องการขายยุโรป ตลาดที่มีสัดส่วนโครงสร้างตลาดขนาดร้อยละ40 การส่งสินค้าจากฉงชิ่งไปยังตลาดดังกล่าว สินค้าต้องเดินทางไปยังเมืองท่าขาออกที่มณฑลกวางตุ้งหรือเซี่ยงไฮ้ด้วยรถไฟกว่า 2,000 กิโลเมตร และเสียค่าขนส่งทางเรือเดินสมุทรในระยะทางอีกกว่า 20,000 กิโลเมตรข้าม 2 มหาสมุทร 1 ทะเลสู่ยุโรป รวมระยะเวลาประมาณ 45-60 วัน เพื่อลดเวลาการขนส่งลงทำไมจึงไม่ลองพิจารณาเลือกใช้เส้นทางรถไฟระหว่าง

จีน-ยุโรป (ทรานไซบีเรียนอันเลื่องชื่อ) ที่มีมาตั้งแต่ ทศวรรษที่ 1950 ปรับเปลี่ยนให้เป็นเส้นทางขนส่งหลักของฉงชิ่งสู่ยุโรป

2.1 มหานครฉงชิ่งผู้เริ่มต้นเส้นทางรถไฟสาย “ยวี่-ซิน-โอว” เส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่21



รูปที่10 แสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าจากฉงชิ่งสู่ยุโรปเปรียบเทียบระหว่างทางเรือเดินสมุทรกับทางรถไฟจีน-ยุโรป

รูปที่11 บริษัทยวีซินโอว (ฉงชิ่ง) ซัพพลายเชนแมนเนจเมนท์จำกัด ผู้ให้บริการเดินรถระบบรางขนส่งในเส้นทาง China-Europe Express ผ่านหกประเทศคือ จีน-คาซัคสถาน-รัสเซีย-เบลารุส-โปแลนด์-เยอรมนี (ดุยซ์บวกส์)
ที่มา: http://www.yuxinoulogistics.com/#

จากการมองเห็นโอกาสและพยายามมองหาจุดเปลี่ยนด้านการแข่งขัน รัฐบาลมหานครฉงชิ่งจึงเริ่มต้นผลักดันปฏิบัติการปรับเปลี่ยนฉงชิ่งสู่การเป็นเมืองท่า (Gateway) สู่ยุโรปในเส้นทาง ฉงชิ่ง-ซินเกียง-ยุโรป (ยวี่-ซิน-โอว: 渝新欧) โดยได้จัดตั้งองค์กรเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในภารกิจดังกล่าวซึ่งต่อมาคือบริษัทยวี่ซินโอว (ฉงชิ่ง)ซัพพลายเชนแมนเนจเมนท์จำกัด ผู้ให้บริการเดินรถระบบรางขนส่งในเส้นทาง China-Europe Express ผ่านหกประเทศคือจีน-คาซัคสถาน-รัสเซีย-เบลารุส-โปแลนด์-เยอรมนี (ดุยซ์บวกส์)

และในวันที่ 19 มีนาคม ค.ศ.2011 การขนส่งทางรถไฟจากจีนสู่ยุโรปก็ได้เปิดหวูดเดินรถ ออกจากต้นทางสถานีรถไฟมหานครฉงชิ่ง ผ่านซินเกียงเข้าสู่ประเทศคาซัคสถานและมุ่งเข้าสู่ทวีปยุโรปโดยมีจุดหมายปลายทางคือเมืองดุยซ์บวกส์ของประเทศเยอรมนี และนับจากนั้นจำนวนเมืองที่เป็น Gateway สู่ยุโรปในจีนและเมืองปลายทางในยุโรปก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนมีจำนวนมากกว่า 20 เมืองที่เป็น Gateway ต้นทางในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นฉงชิ่ง เสิ่น

หยาง สือเจียจวง ซูโจว ฉางซา เซี่ยเหมิน ตงก่วน สำหรับสายตะวันออก (ทรานส์แมนจูเลี่ยน) เมืองเจิ้งโจว ปักกิ่ง เทียนจิน เซี่ยเหมิน และเสิ่นหยาง สำหรับสายกลาง (ทรานส์มองโกเลี่ยน) และเมืองฉงชิ่ง เจิ้งโจว เฉิงตู อู่ฮั่น อี้อู หลานโจว เหลียนหวิ๋นกั่ง ซีอาน คุนหมิง เซี่ยเหมิน อี้อู ชิงเต่า อูลูมูชี เหอเฝย จี่หนาน ตงก่วน กุ้ยหยาง ชินโจว เซินเจิ้น สำหรับสายตะวันออก (New Silk Road) ซึ่งถือเป็นสายหลักสำหรับการขนส่งสินค้าจากจีนสู่ยุโรป ซึ่งยวี-ซิน-โอว คือผู้ให้บริการเป็นรายแรกสำหรับสายตะวันออกนี้

และในปี ค.ศ.2014 ยวี่-ซิน-โอวยังเป็นรถไฟขนส่งสินค้าขบวนแรกที่ขนส่งสินค้ากลับจากยุโรป โดยเป็นการดำเนินการขนส่งสินค้าแก่บริษัทกลุ่มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน โดยได้นำเข้าสินค้าเกี่ยวกับการอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวันเช่นผลิตภัณฑ์ของใช้แม่และเด็ก ไวน์แดง อุปกรณ์เครื่องครัวเป็นต้น ด้วยเงื่อนไขที่ดึงดูดใจภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลจีนได้ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน หรือ CBEC กลายเป็นผู้ประกอบการใหม่ที่เข้ามาใช้ มหานครฉงชิ่งเป็นฐานสำหรับ Fulfillment Center

ทั้งนี้การเริ่มต้นรถไฟจีน-ยุโรปสายยวี่-ซิน-โอว มิได้โรยด้วยกลีบกุหลาบเพราะต้องเผชิญกับปัญหาสำคัญสามประการคือ

1) เป็นเส้นทางที่วิ่งผ่าน 6 ประเทศ แต่ละประเทศมีเงื่อนไขของศุลกากรที่แตกต่างกัน พัสดุภัณฑ์ที่ส่งไปในแต่ละเที่ยวในระบบปกติกว่าจะถึงปลายทางต้องถูกเดินพิธีการผ่าน 5-6 ประเทศเสียทั้งเวลาและต้นทุน และพัสดุภัณฑ์มีโอกาสเสียหาย ยิ่งหากเป็นสินค้ามูลค่าสูงก็ยิ่งมีความเสี่ยงสูงหากพิธีการต่างๆในระหว่างการขนส่งเป็นเช่นนี้

2) แต่ละประเทศมีตารางเวลาการใช้รางรถไฟเพื่อการขนส่งเป็นของตัวเอง หากไม่มีการวางแผนตารางร่วมกันรถไฟที่วิ่งมาจากต่างประเทศก็จะถูกกำหนดให้เป็นขบวนรถที่อยู่นอกตารางหลัก กลายเป็นขบวนรถที่ต้องหยุดบ่อยเพื่อหลีกทางให้ขบวนหลัก กรณีของยวี่-ซิน-โอวก็เช่นกัน ก่อนที่จะมีการวางกรอบข้อตกลงร่วมกันระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งก็ใช้เวลาถึง 25 วัน

3) ปัญหาด้านราคาค่าใช้บริการรางรถไฟของแต่ละประเทศแตกต่างกัน เช่นประเทศคาซัคสถานคิดค่าบริการที่ 0.6 USD/กิโลเมตร/TEU ประเทศจีน 0.8 USD/กิโลเมตร/TEU รัสเซีย 1 USD/กิโลเมตร/TEU

ปัญหาในประการแรกถือเป็นอุปสรรคสำคัญในการเริ่มต้นเดินรถในขบวนยวี่-ซิน-โอวที่รัฐบาลมหานครฉงชิ่งและรัฐบาลกลางจึงได้ร่วมเจรจากับอีก 6 ประเทศและท้ายที่สุด นายกรัฐมนตรีเวินเจียเป่า (นายกรัฐมนตรีของจีนในขณะนั้น) และประธานาธิบดีปูตินแห่งรัสเซียได้ร่วมกับอีกหลายประเทศประกาศลงนามความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าข้ามแดนทางเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ เพื่อขจัดอุปสรรคการขนส่งข้ามแดนสำหรับรถไฟจีน-ยุโรป เมื่อเดือนธันวาคม ปี ค.ศ.2010 ซึ่งทางยุโรปเรียกข้อตกลงความร่วมมือนี้ว่าข้อตกลงศุลกากรเพื่อการค้าเสรี “ยวี่-ซิน-โอว” ทำให้สินค้าที่ออกจากศุลกากรฉงชิ่งสามารถวิ่งผ่านศุลกากรของทั้งหกประเทศได้โดยไม่ต้องเสียเวลาเดินพิธีการแบบปกติ ในทางกลับกันสินค้าจากประเทศใดจากยุโรปที่เข้ามาก็ไม่ต้องผ่านขั้นตอนพิธีการศุลกากรในประเทศระหว่างทางเช่นกัน

ปัญหาในประการที่สองด้านตารางเวลาเดินรถ ทางรัฐบาลมหานครฉงชิ่งแก้ปัญหาโดยการเชิญบริษัทผู้ให้บริการเดินรถของทั้งหกประเทศมาวางแผนตารางการเดินรถร่วมกัน โดยจัดขึ้นปีละหนึ่งครั้งที่มหานครฉงชิ่ง เพื่อ

ประชุมร่วมกันกำหนดเส้นทางการเดินรถหลัก 5 ขบวนที่ออกจากฉงชิ่ง สู่ปลายทางสถานีดุยซ์บวกส์ กำหนดให้เส้นทางเดินรถที่มีระยะทางทั้งสิ้น 1.1 หมื่นกิโลเมตรให้หยุดเพียง 12 สถานีและใช้เวลาเดินทาง 13-14 วัน

และประการที่สามในด้านราคาค่าใช้บริการระบบรางของแต่ละประเทศที่มีราคาแตกต่างกัน เบื้องต้นจึงเลือกเจรจากับประเทศที่มีค่าใช้จ่ายใช้ระบบรางสูงที่สุดคือรัสเซียจนกระทั่งได้ราคาที่ลดลงจากเริ่มต้น 1 USD เป็น 0.8 USD/กิโลเมตร/TEU 0.7 USD/กิโลเมตร/TEU และท้ายสุดลงมาอยู่ที่ 0.55 USD/กิโลเมตร/TEU รวมถึงเจรจากับประเทศอื่นเพื่อกำหนดราคาให้เท่ากัน ด้วยราคาข้างต้นในช่วงระยะเวลาหนึ่งภายหลังการทดลองให้บริการพบว่าราคานี้ไม่คุ้มต่อการให้บริการ แต่ทางจีนก็ใช้มาตรการให้เงินอุดหนุนค่าขนส่งกับผู้ส่งออกจนนำไปสู่แนวการเพิ่มจำนวนสินค้าและเพิ่มตู้ขนส่ง ขยายขนาดของการขนส่งที่ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยอยู่ในระดับที่ต้องการ ท้ายที่สุดรัฐบาลมหานครฉงชิ่งสามารถเพิ่มจำนวนเดินรถได้กว่า 250 เที่ยวต่อปีซึ่งคุ้มค่าต่อการคิดราคาที่ 0.55 USD/กิโลเมตร/TEU

การขนส่งด้วยรถไฟ “ยวี่-ซิน-โอว” ค่าระวางขนส่งอยู่ที่ 5,000-6,000 USD/TEU จึงเหมาะกับสินค้าที่มีมูลค่าสูง เพราะสินค้าจะใช้เวลาเดินทางที่สั้นกว่า ทำให้ต้นทุนดอกเบี้ยของเงินทุนหมุนเวียนของผู้ส่งออกสั้นลง มูลค่าสินค้าที่ขนส่งจึงถือเป็นอีกตัวแปรสำคัญต่อการเลือกรูปแบบการขนส่ง สำหรับการขนส่งจากจีน-ยุโรปเปรียบเทียบระหว่างเรือ/ราง/อากาศ บริษัทยวี่ซินโอวได้เสนอแนะว่าถ้ามูลค่าต่ำกว่า 2 ล้านหยวน (10 ล้านบาท) ควรเลือกการขนส่งทางเรือ มูลค่า 2-10 ล้านหยวน (10-50 ล้านบาท) สามารถเลือกขนส่งทางราง (กลุ่มเป้าหมายสินค้าที่ให้บริการของรถไฟจีน-ยุโรป) และมากกว่า 10 ล้านหยวน (50 ล้านบาท) เลือกขนส่งทางอากาศ

รถไฟจีน-ยุโรปถูกวางบทบาทในมิติภูมิรัฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศของจีน ที่ต้องการลดการพึ่งพาการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา และการสร้างทางเลือกเพื่อส่งเสริมผลักดันให้ภูมิภาคตะวันตกของประเทศจีนมีช่องทางการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเป็นของตนเอง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Go West Policy และ BRI ที่ต้องการให้มณฑลฝั่งตะวันตกของจีนกลายเป็น Gate way กับประเทศเพื่อนบ้าน (จาก Land lock สู่ Land Link) โดยมียวี่-ซิน-โอว ของมหานครฉงชิ่งเป็นผู้นำร่องสร้างทางเลือกให้กับประเทศจีนเพื่อการค้าขายกับประเทศในแถบภาคพื้นทวีปเอเชียและยุโรป

นอกจากนี้มหานครฉงชิ่งยังแสดงให้เห็นถึงความพยายามสร้างความสามารถในการแข่งขันของตนเองโดยการพัฒนาเส้นทางขนส่งระบบรางสู่ยุโรปเชื่อมโยงกลุ่มสหภาพยุโรปกับกลุ่มประเทศอาเซียนและจีนโดยมีมหานครฉงชิ่งเป็น Gateway ไม่ว่าจะเป็น 1) การใช้ยวี่-ซิน-โอวเชื่อมระบบรางไปถึงท่าเรือชินโจวในเขตปกครองตนเองจ้วงกวางสี ที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษรอบอ่าวเป่ยปู้ และมีสายการเดินเรือเชื่อมต่อกับประเทศสิงคโปร์ ทำให้เกิดรูปแบบการขนส่งจากเรือเดินสมุทรสู่ระบบรางไปสู่ยุโรปสำหรับสินค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียน หรือ 2)การพัฒนาเขตปลอดภาษีสำหรับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งเสริมการจัดตั้ง Fulfillment Center ในมหานครฉงชิ่งรองรับสินค้าจากยุโรปที่จำหน่ายบนแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนเพื่อจำหน่ายแก่ผู้บริโภคชาวจีนทั่วประเทศ โดยใช้วิธีการขนส่งด้วยระบบรางจากยุโรปสู่เขตปลอดภาษีในฉงชิ่ง เป็นต้น ทั้งสองแนวทางคือต้นแบบที่มณฑลอื่นๆในประเทศจีนได้เรียนรู้และปฏิบัติตามสิ่งที่มหานครฉงชิ่งได้ทดลองนำร่อง

2.2 กรณีศึกษาการพัฒนาเส้นทางการขนส่งในเส้นทางรถไฟลาว-จีน-ยุโรป

เส้นทางรถไฟลาว-จีนที่กำลังจะเปิดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ.2564 (ค.ศ.2021) ทำให้การขนส่งสินค้าจากอาเซียนสู่ยุโรปผ่านโครงข่ายรถไฟจีนกลายเป็นอีกหนึ่งทางเลือก (ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟประเทศอาเซียนสู่จีนมีเส้นทางจากฮานอย-เหอโข่ว เข้าทางมณฑลยูนนาน และฮานอย-ผิงเสียงเข้าทางเขตปกครองตนเองจ้วงกวางสี) ซึ่งเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ของจีนที่ต้องการสร้างทางรถไฟ Pan-Asia ลงมาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แบ่งเป็นสายตะวันตกจากคุนหมิง-รุยลี่เข้าสู่ประเทศเมียนมาร์สู่เมืองย่างกุ้ง เส้นทางสายกลางจากคุนหมิง-โม่ฮานเข้าสู่ประเทศลาวสู่นครหลวงเวียงจันทน์ และสายตะวันออกจากคุนหมิง-เหอโข่วเข้าสู่ประเทศเวียดนามสู่กรุงฮานอยและต่อเข้าสู่ประเทศกัมพูชาเพื่อมุ่งสู่กรุงพนมเปญ ก่อนที่วางแผนให้ทั้งสามสายมาบรรจบกันในประเทศไทยโดยมีกรุงเทพและสิงคโปร์เป็นหมุดหมายสำคัญ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาดังกล่าวเป็นหนึ่งในกรอบของแผนความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีนและของมณฑลยูนนานที่ต้องการพัฒนามณฑลยูนนานสู่การเป็นศูนย์โลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างจีนกับเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และระหว่างอาเซียน-จีน-เอเชียกลาง-ยุโรป โดยใช้โครงข่ายรถไฟเป็นตัวเชื่อมโยงโครงข่าย ทั้งนี้ในแผน5 ปีฉบับที่14 (ค.ศ.2021-2025) มีการกำหนดกรอบการพัฒนาเส้นทางรถไฟจีนเพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างอาเซียน-จีน-ยุโรป ตามกรอบแนวคิดเส้นทางสายไหมทางอากาศ ทางทะเลและทางบก ร่วมกับการเปิดเสรีตามเมืองท่าเมืองชายแดนทางบกและทางทะเล เพื่อเป็น Gateway สำหรับการค้าการลงทุนระหว่างอาเซียน-จีน

สำหรับเส้นทางรถไฟลาว-จีน พบว่า Gateway ที่สำคัญต่อการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์คือ 1) เวียงจันทน์-หนองคาย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นต้นทางของรถไฟลาว-จีน 2) ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สามารถเดินทางด้วยเส้นทาง R3A ไปถึงสถานีรถไฟนาเตย/บ่อเต็น สถานีรถไฟสุดท้ายก่อนเข้าสู่ประเทศจีนที่สะดวกที่สุด 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมข้ามพรมแดนลาว-จีน บ่อเต็น-บ่อหาน (โม่ฮาน) Gate way สำคัญของสองเส้นทางคือถนน R3A และรถไฟลาว-จีน จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการรวมตู้และสินค้าที่สำคัญของไทย และ 4) นครคุนหมิงของมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นสถานีต้นทางสำหรับเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปที่อยู่ใกล้ที่สุดสำหรับประเทศไทย การศึกษาโอกาสและวิธีการเพื่อส่งสินค้าผ่าน gateway ยุทธศาสตร์ต่างๆข้างต้นเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางนี้สำหรับการค้าระหว่างไทย-จีน และสู่ยุโรปจึงเป็นภารกิจสำคัญสำหรับประเทศไทยเพื่อรองรับการเกิดขึ้นของรูปแบบการขนส่งใหม่ในเส้นทางนี้ เพื่อสร้างรูปแบบการขนส่ง “หนองคาย-เวียงจันทน์-คุนหมิง-ยุโรป” หรือ “เชียงของ-นาเตย/บ่อเต็น-คุนหมิง-ยุโรป” ต่อไป

รูปที่12 เส้นทางรถไฟสายลาว-จีน หนึ่งในเส้นทาง Pan-Asia สู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของจีน

2.2.1 ความสำคัญของการทดสอบการขนส่งในเส้นทางรถไฟลาว-จีน-ยุโรป

ปี พ.ศ.2563 (ค.ศ. 2020) รถไฟจีน-ยุโรปมีการเดินรถ 1.24 หมื่นเที่ยว (เพิ่มขึ้นร้อยละ50) ส่งสินค้า 1.135 ล้าน TEU (เพิ่มขึ้นร้อยละ56) ส่วนหนึ่งเป็นอานิสงค์ของโควิด-19 ทำให้ราคาขนส่งสินค้าทางเรือสูงขึ้นเช่นค่าระวางสินค้าทางเรือเดินสมุทรก่อนโควิด-19 จากจีนสู่ยุโรปอยู่ที่ประมาณ 2,000-2,500 USD/TEU หลังโควิด-19 ขยับสูงขึ้นเป็นมากกว่า 1 หมื่น USD/TEU และในปี พ.ศ.2564 (ค.ศ.2021) เดือนมกราคม-พฤษภาคม จำนวนการเดินรถอยู่ที่ 5,991 เที่ยวส่งสินค้า 0.573 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ49 และร้อยละ58 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้มีความเห็นเป็นสองทางต่อแนวโน้มการขนส่งทางระบบรางเส้นทางจีน-ยุโรปหลังสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลาย บางฝ่ายเชื่อว่าเมื่อทุกอย่างกลับสู่สภาวะปกติ ผู้ใช้บริการขนส่งระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะกลับไปใช้เส้นทางเรือเดินสมุทรที่ราคาถูกกว่า ขณะที่อีกฝ่ายเชื่อว่าการขนส่งในเส้นทางนี้จะเข้ามาแทนที่การขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางเรือสำหรับสินค้าในหลายประเภท

บริษัท China Railway Group รายงานเมื่อวันที่ 29 พ.ย. 2566 ว่า ณ ขณะนี้ มีขบวนรถไฟจีน-ยุโรปสะสมรวมทั้งสิ้น 81,000 ขบวน ดำเนินการไปถึงจุดหมายปลายทาง 217 แห่งใน 25 ประเทศในยุโรป เมือง โดยในปี พ.ศ. 2566 จำนวนรถไฟที่ให้บริการมีเกิน 16,000 ขบวน จำนวนสินค้าที่ขนส่งเกิน 1.73 ล้าน TEU มากกว่าปริมาณการขนส่งในปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ China Railway Group ได้พัฒนาเพื่อเพิ่มจำนวนตู้ต่อขบวนเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปเป็น 55 โบกี้ น้ำหนัก 3,000 ตันตามลำดับผ่านการทดสอบแรงฉุด เพื่อบรรลุเป้าหมายเพิ่มความจุขึ้น 10%

สำหรับเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าข้ามประเทศอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ความนิยมต่อเส้นทางนี้ก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนผ่านมูลค่าการส่งออกผ่านเส้นทางนี้ นับถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2567 มีการขนส่งสินค้าทั้งหมด 7,482 ขบวน น้ำหนัก 8.4645 ล้านตัน และมูลค่า 31.608 พันล้านหยวน โดยร้อยละ90 ของการขนส่งเป็นการขนส่งข้ามพรมแดนด้วยรถไฟจีน-ลาว ด้านการส่งออกจากจีนสู่อาเซียน มีจำนวนขบวนรถส่งออก 2,083 ขบวน คิดเป็นจำนวนการขนส่งรวม 67,108 TEU น้ำหนักรวม 1.15 ล้านตัน มูลค่า 14,348 ล้านหยวน ขณะที่เป็นการนำเข้าจากอาเซียนสู่จีน คิดเป็นจำนวนขบวนรถ 5,399 ขบวนจำนวน

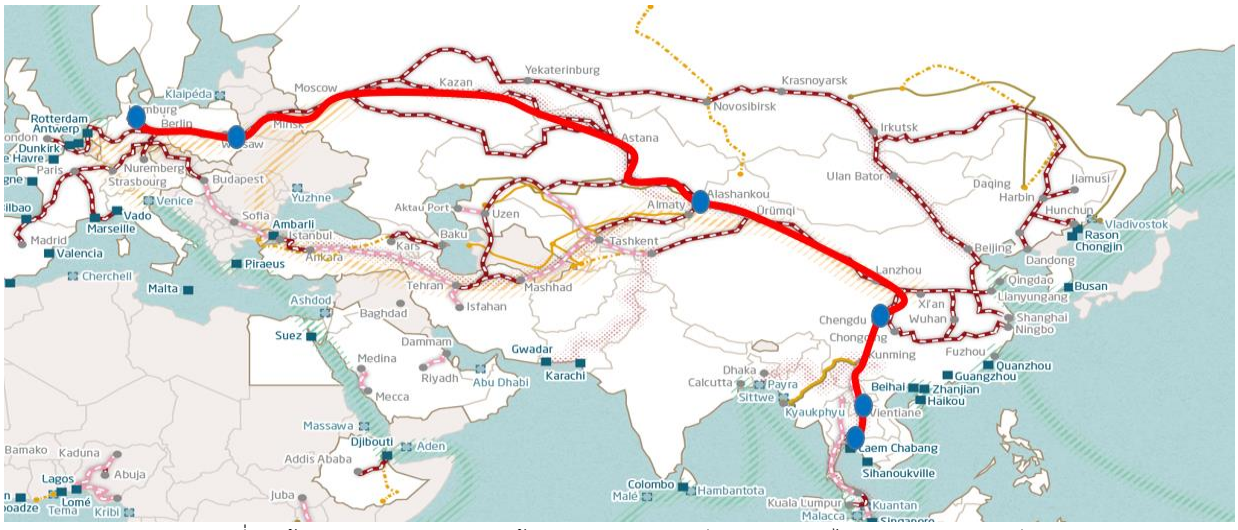
266,717 TEU น้ำหนักรวม 7.31 ล้านตัน มูลค่า 17,260 ล้านหยวน ตัวเลขดังกล่าวแสดงว่าเส้นทางรถไฟลาว-จีนถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์การนำเข้าสินค้าจากอาเซียนสู่จีนในสัดส่วนที่สูงกว่าการส่งออกสินค้าจากจีนสู่อาเซียนในอัตราส่วน 80:20 สำหรับจำนวนตู้ สัดส่วน 86:14 สำหรับน้ำหนักสินค้า และสัดส่วน 55:45 สำหรับมูลค่าตามลำดับ

โดยสินค้าหลักที่นำเข้าผ่านเส้นทางนี้สู่จีนคือ สินแร่โลหะ สินค้าสด แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา เคมีภัณฑ์ ข้าวบาร์เลย์ สินค้าเกษตร ถ่าน และอาหารตามลำดับ โดยสินแร่โลหะ และสินค้าสดครองสัดส่วนการนำเข้าต่อการนำเข้าทั้งหมดอยู่ที่ร้อยละ 94 ของปริมาณ และร้อยละ81 ของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมดผ่านเส้นทางนี้ ทั้งนี้สินค้าที่ถูกขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟลาว-จีน แม้ว่าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ (นครหลวงเวียงจันทน์) กับสถานีรถไฟหวังเจียอิ๋งซี (คุนหมิง มณฑลยูนนาน) แต่ขณะเดียวกันก็มีเส้นทางขนส่งระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับเมืองอื่นๆในมณฑลต่างๆของจีน ไม่ว่าจะเป็น นครเฉิงตู (มณฑลเสฉวน) มหานครฉงชิ่ง เมืองอี้อู (มณฑลเจ้อเจียง) และเมืองกว่างโจว (มณฑลกวางตุ้ง) เป็นต้น จึงนับเป็นโอกาสต่อประเทศไทยเพื่อใช้เครือข่ายรถไฟลาว-จีน เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระบบรางกับเมืองต่างๆของประเทศจีน รวมถึงการขยายไปสู่การเชื่อมโยงกับเนทางรถไฟจีน-ยุโรป ต่อไป

ทั้งนี้จากสถานการณ์หลังการเกิดขึ้นของ “วิกฤตทะเลแดง” ทำให้ความต้องการการขนส่งสินค้าสำหรับรถไฟจีน-ยุโรปเพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่าในช่วงต้นปี พ.ศ.2567 รวมถึงค่าขนส่งสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟที่ขนส่งจากฉงชิ่งไปยังยุโรปเพิ่มขึ้นประมาณ 20% โดยมีมูลค่าตั้งแต่ 4,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ก็ยังถูกกว่าการขนส่งทางทะเลในขณะนั้นกว่าร้อยละ 30 โดยใช้เวลาขนส่งเพียง 15 ถึง 20 วันจากฉงชิ่งไปยังยุโรป ซึ่งเร็วกว่าการขนส่งในทะเลแดง 7 ถึง 10 วัน ขณะที่การขนส่งสินค้าจากไทย-ยุโรปในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ทะเลแดงก็ทำให้ราคาขนส่งต่อตู้สูงขึ้นไปมากกว่า 10,000 ดอลลาร์สหรัฐฯต่อตู้ และระยะเวลาการขนส่งก็ยาวนานมากกว่า 45 วัน เพราะต้องเดินทางอ้อมมหาสมุทรอินเดียสู่มหาสมุทรแอตแลนติกผ่านแหลมกู๊ดโฮป จึงทำให้การขนส่งสู่ยุโรปผ่านเส้นทางรถไฟจีนถือเป็นทางเลือกใหม่สำหรับการขนส่งที่ผู้ประกอบการไทยต้องให้ความสำคัญสำหรับการเป็นทางเลือกในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ

ตัวอย่างการพัฒนาเส้นทาง “ยวี่-ซิน-โอว” เพื่อส่งเสริมการพัฒนามหานครฉงชิ่งให้เป็น Gateway สู่ยุโรปด้วยเส้นทางรถไฟตามแนวทางเส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่21 คือตัวอย่างการมองเห็นโอกาสและความพยายามสร้างอุปสงค์ที่สอดคล้องกับเส้นทาง ซึ่งในส่วนของประเทศไทยที่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟลาว-จีน เชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งทางรางสู่ยุโรปได้ ก็ควรพิจารณาการเข้าไปมีส่วนร่วมแสวงหาโอกาสการขนส่งในเส้นทางนี้เช่นกัน

2.2.2 การทดลองขนส่งสินค้าไทยสู่ยุโรป ไทย-ลาว-จีน-ยุโรป ผ่านระบบราง

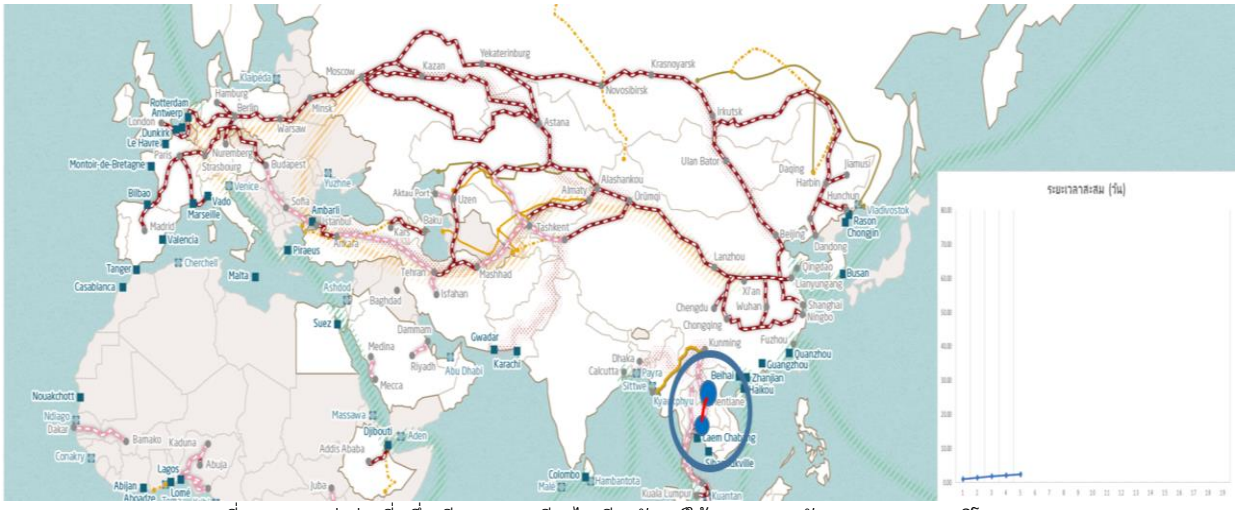


รูปที่13 เส้นทางการทดสอบขนส่งสินค้าผ่านระบบรถ-ราง ศรีราชา (ประเทศไทย)-เบรเมน (เยอรมนี)

จากแนวคิดเพื่อทดลองขนส่งสินค้าในเส้นทางเลือก จากสถานการณ์ความไม่แน่นอนของการขนส่งทางเรือเดินสมุทร ที่ส่งผลต่อต้นทุนและระยะเวลาการขนส่ง ทางศูนย์ CIC วิทยาลัยศิลปะ สื่อและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่จึงร่วมกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สายงานอาเซียนและโลจิสติกส์ ดำเนินการทดลองขนส่งบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปมาม่า จำนวน 1 ตู้คอนเทนเนอร์ (ตู้ขนาด 40 ฟุต) จากโรงงานผลิตอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อส่งมอบต่อลูกค้าปลายทาง ณ เมืองเบรเมน ในประเทศเยอรมนี โดยใช้วิธีการขนส่งผ่านถนน-ราง ดังแสดงในรูปที่ 13 โดยมีรายละเอียดข้อมูลการเดินทางของสินค้าดังนี้

ระยะที่หนึ่ง การขนส่งจากอำเภอศรีราชา-นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

การทดลองเริ่มต้นขึ้นในช่วงต้นเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 โดยเริ่มต้นขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จากอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีไปยังสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ระยะทาง 674 กิโลเมตร ระยะเวลารวม 2.34 วัน ดังแสดงในรูปที่ 14 เป็นการนำตู้คอนเนอร์มาจากลานกองตู้ของบริษัท Sino-Tran (ประเทศลาว) มาพร้อมรถบรรทุกวิ่งจากนครหลวงเวียงจันทน์มารับสินค้าที่โรงงานผลิต อำเภอศรีราชา เมื่อบรรทุกสินค้าเสร็จแล้วจึงวิ่งกลับไปที่นครหลวงเวียงจันทน์โดยออกจากประเทศไทยทางด่านศุลกากรจังหวัดหนองคาย สินค้าจะผ่านเข้าสู่ประเทศลาวทางด่านศุลกากรภายในพื้นที่ Vientiane Logistics Park (VLP) ก่อนจะเดินทางต่อไปยังสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ เพื่อรอขึ้นรถไฟที่เดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปสู่ประเทศจีนต่อไป

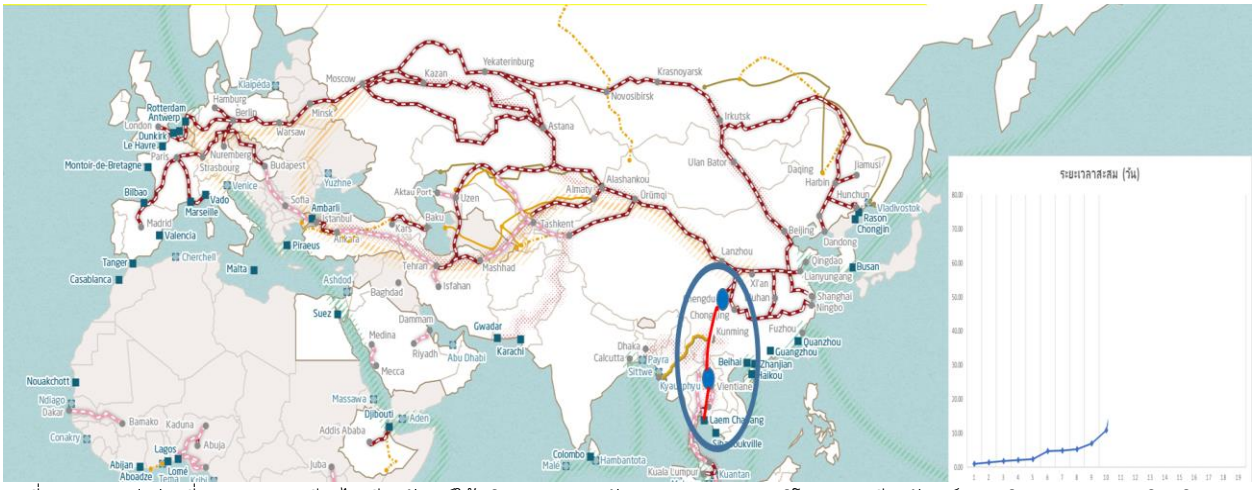


รูปที่14 การขนส่งช่วงที่หนึ่งศรีราชา-สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ รวม 2.34 วัน ระยะทาง 674 กิโลเมตร

ในระยะที่หนึ่งถือเป็นการขนส่งทางถนน จากแผนเดิมที่ต้องการทดลองใช้ระบบรางในประเทศไทยเพื่อขนส่งไปลาว แต่เนื่องจากกระบวนการเพื่อรอขบวนรถขนส่งทางรางจากไทย-ลาวที่ต้องรอจนกระทั่งมีจำนวนแคร่ที่จะลากครบตามกำหนดจึงสามารถออกเดินทาง รวมไปถึงพิธีการศุลกากรที่ต้องประสานระหว่างผู้ให้บริการฝ่ายไทยกับฝ่ายจีนในประเทศลาว ทางคณะผู้ศึกษาจึงตัดสินใจเลือกใช้ผู้ให้บริการฝ่ายจีนในประเทศลาวที่สามารถประสานงานให้กับการขนส่งตลอดเส้นทางไทย-ลาว-จีน-ยุโรป

รูปที่15 ทีมงานวิจัยของศูนย์ CIC ที่เดินทางไปกับสินค้าทดลองจาก อำเภอศรีราชา-สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้

ระยะที่สอง การขนส่งจากนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว- นครเฉิงตู มณฑลเสฉวน ประเทศจีน

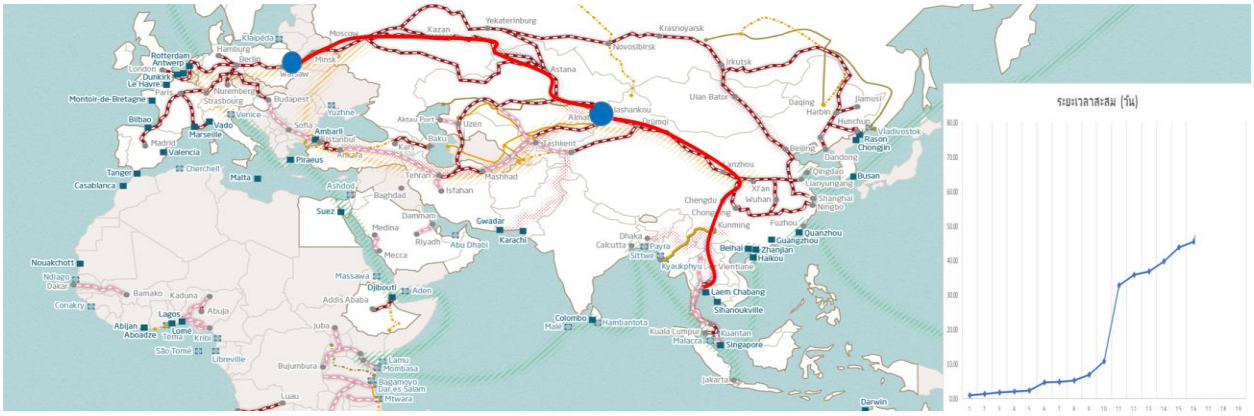


รูปที่16 การขนส่งช่วงที่สองจาก สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้-เฉิงตู รวม 8.5 วัน ระยะทาง 2,126 กิโลเมตร (เวียงจันทน์-คุนหมิง (1,026) คุนหมิง-เฉิงตู (1,100))

ในระยะที่สองเป็นการเดินทางจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เพื่อเดินทางไปสู่ปลายทางที่สถานีรถไฟชิงไป๋เจียง นครเฉิงตู มณฑลเสฉวน ประเทศจีนใช้เวลารอขบวนรถ และเวลาเดินทางรวม 8.5 วันระยะทางรวม 2,126 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่16 โดยเป็นการขนส่งทางรถไฟข้ามแดนจากนครหลวงเวียงจันทน์ออกจากประเทศลาวที่ด่านบ่อเต็นเข้าสู่ประเทศจีนที่ด่านโม่ฮาน มณฑลยูนนาน และวิ่งต่อไปยังปลายทางนครเฉิงตู มณฑลเสฉวนต่อไป ทั้งนี้กิจกรรมการเดินพิธีการศุลกากรสำหรับเข้าสู่ประเทศจีนที่ด่านโม่ฮานจะเป็นไปในลักษณะของการเดินพิธีการสำหรับสินค้าผ่านแดน ซึ่งโดยทั่วไปเอกสารจะแสดงข้อมูลระบุว่าสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์จะมีปลายทางอยู่ในสหภาพยุโรป ดังนั้นสินค้าไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือภาษีที่เกี่ยวข้องกับการในส่วนของประเทศจีนแต่อย่างใด และรวมถึงเมื่อขนส่งถึงปลายทางที่สถานีชิงไป๋เจียง นครเฉิงตู มณฑลเสฉวนแล้ว ตู้สินค้าจะต้องถูกนำไปจัดเก็บเพื่อรอเปลี่ยนขึ้นขบวนรถไฟจีน-ยุโรป ในเขต Free Trade Zone

ระยะที่สาม การขนส่งจากเฉิงตู ประเทศจีน-อารซันโข่ว-โปแลนด์

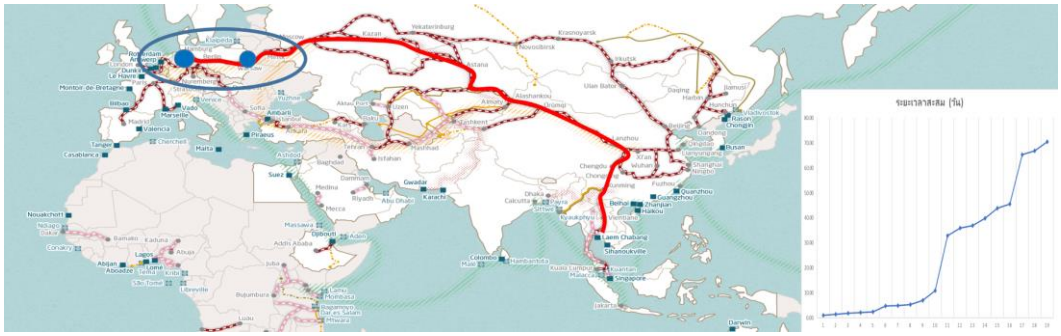
ในระยะที่สามออกเดินทางจากสถานีรถไฟชิงไป๋เจียง นครเฉิงตู มณฑลเสฉวน ออกจากประเทศจีนทางด่านอารซันโข่ว เขตปกครองตนเองซินเจียง อุยกูร์ (ใช้เวลาเดินทาง 4.06 วัน ระยะทาง 3,568 กิโลเมตร) เข้าสู่ประเทศคาซัคสถาน ผ่านประเทศรัสเซีย เบลารุส และเข้าสู่สหภาพยุโรปที่ประเทศโปแลนด์ รวมระยะทางทั้งสิ้น 9,965 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางทั้งหมดจากนครเฉิงตูถึงประเทศโปแลนด์รวม 12.7 วัน เป็นการวิ่งผ่านรวมทั้งหมด 5 ประเทศที่มีระบบรางในสามแบบคือ ระบบรางประเทศจีน ระบบรางกลุ่มประเทศโซเวียตเดิม (คาซัคฯ รัสเซีย เบลารุส) และระบบรางสหภาพยุโรป จึงมีการเปลี่ยนหัวลาว ณ จุดที่ออกจากประเทศจีนที่ด่านอารซันโข่ว และจุดที่เข้าสู่ประเทศโปแลนด์ แต่เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินรถปกติตามข้อตกลงร่วมกันของทั้งห้าประเทศจึงทำให้การเดินทางใช้เวลาเพียง 12.7 วันเท่านั้น อย่างไรก็ดีจุดที่เสียเวลามากที่สุดในช่วงนี้คือการรอขบวนรถจากเฉิงตู-โปแลนด์ที่มีการจอดรอตู้สินค้านานถึง 22 วันที่ชิงไป๋เจียง ซึ่งเกิดจากการไม่ได้วางแผนจองขบวนรถเอาไว้ล่วงหน้าของการทดลองครั้งนี้ เวลารวมสำหรับการขนส่งในระยะที่สามจึงเท่ากับ 34.70 วัน ดังแสดงในรูปที่ 17



รูปที่17 การขนส่งช่วงที่สามเฉิงตู-อารซันโข่ว-โปแลนด์รวม 34.70 วัน เฉิงตูถึงโปแลนด์ ระยะทาง 9,965 กิโลเมตร

ระยะที่สี่ การขนส่งจากโปแลนด์-ฮัมบรูกส์-เบรเมน

ในระยะที่สี่เป็นการขนส่งระบบรางภายในเขตสหภาพยุโรปจากประเทศโปแลนด์สู่ปลายทางสถานีรถไฟฮัมบรูกส์ ประเทศเยอรมนีก่อนเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางถนนไปสู่ปลายทางคลังสินค้าของลูกค้าที่เมืองเบรเมนต่อไป รวมระยะทาง 1,146 กิโลเมตรเท่านั้น แต่ใช้เวลาเดินทางรวมกว่า 24.95 วัน ดังแสดงในรูปที่18



รูปที่18 การขนส่งช่วงที่ห้า โปแลนด์-ฮัมบูรกส์-เบรเมน รวม 24.95 วัน ระยะทาง 1,146 กิโลเมตร

สาเหตุที่ใช้เวลาในระยะที่สี่มากถึง 24.95 วันก็เนื่องจากสินค้าใช้เวลาผ่านด่านศุลกากรโปแลนด์นานถึง 19.74 วันเพราะทางศุลกากรฯเข้าใจว่าสินค้าที่เป็นบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปรสไก่ มีส่วนผสมของเนื้อสัตว์อยู่ภายใน จึงเรียกหาเอกสารใบรับรองสุขอนามัยสัตว์ (Health Certification) รวมถึงช่วงเวลาที่สินค้าเดินทางถึงประเทศโปแลนด์ตรงกับช่วงวันหยุดเทศกาลคริสต์มาสและปีใหม่ (ธันวาคม 2566-มกราคม 2567) ทั้งนี้เมื่อเอกสารผ่านทางทุกอย่างครบถ้วน สินค้าก็ถูกขนส่งออกจากโปแลนด์ถึงปลาทางฮัมบรูกส์โดยใช้เวลาเพียง 1.58 วันก่อนจะเดินพิธีการศุลกากรเพื่อปล่อยของ และขนส่งทางถนนต่อจากฮัมบรูกส์ถึงเบรเมนโดยใช้เวลารวม 3.63 วันตามลำดับ (รูปที่19 สินค้าที่ถูกส่งมอบให้กับลูกค้าที่เบรเมนในสภาพสมบูรณ์ ภายหลังการเดินทางยาวนาน 70.48 วัน)

รูปที่19 สินค้าเดินทางถึงปลายทางเมืองเบรเมน เยอรมนี ใช้เวลารวม 70.48 วัน ระยะทางรวม 13,911 กิโลเมตร

รวมระยะทางการเดินทาง 13,911 กิโลเมตร (รถไฟ 13,111 กิโลเมตร) เวลารวม 70.48 วัน ทั้งนี้หากไม่นับรวมความล่าช้าที่เกิดขึ้น ณ สถานีรถไฟชิงไป๋เจียง และประเทศโปแลนด์ การขนส่งจะใช้เวลาเดินทางประมาณ 28.74 วัน โดยต้นทุนการขนส่งรวม 9,850 USD ซึ่งถือเป็นตัวเลขต้นทุนที่สูงเมื่อเทียบกับสถานการณ์ปกติในการขนส่งทางเรือ อย่างไรก็ดีในอนาคต หากการขนส่งในเส้นทางนี้ถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่งปกติระหว่างไทย-จีน-เอเชียกลาง-ยุโรป ต้นทุนและเวลาที่ใช้ก็สามารถลดลงได้

3. บทสรุป

การทดลองขนส่งสินค้าไทยสู่ยุโรป ผ่านโครงข่ายรถไฟ China-Pan Asia ถือเป็นกิจกรรมที่สะท้อนภาพความสำเร็จของ BRI ที่ต้องการสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคร่วมกัน ผ่านการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ในมิติต่างๆทั้งทางถนน ทางเรือ ทางราง และทางอากาศ ซึ่งในส่วนของประเทศไทยที่ถือเป็นหนึ่งประเทศที่มีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่สามารถกำหนดบทบาทการเป็นประตูสู่อาเซียนของจีน และประตูสู่จีนของอาเซียน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่มูลค่าเพิ่มทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ ทั้งการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ ทั้งนี้การทดลองขนส่งที่ดำเนินการถือเป็นต้นแบบแนวทางการขนส่งที่อาศัยเส้นทางทางบกทางถนนและทางรางร่วมกัน ถือเป็นหนึ่งในวิธีการทางเลือกการขนส่งที่ถูกพัฒนาขึ้นในช่วงของแผนฯ 5 ปีฉบับที่14 ของจีนที่กำลังจะสิ้นสุดลงในปี ค.ศ.2025 ซึ่งเป้าหมายของการพัฒนาดังกล่าวคือการส่งเสริมให้กลุ่มประเทศอาเซียนรวมถึงประเทศไทยหันมาพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางบก (ถนนและราง) และรวมถึงทางเรือ เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งระบบรางกับประเทศจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างอาเซียน-จีน รวมถึงการใช้จีนเพื่อเป็นช่องทางการขนส่งไปสู่กลุ่มประเทศเอเชียกลาง และยุโรปต่อไป

การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานไทย-ลาว-จีน: การวิเคราะห์ต้นทุน การขนส่ง และนโยบายการพัฒนา

รองศาสตราจารย์ ดร.ปุ่น เที่ยงบูรณธรรม
ดร.วรรณิภา คุดสีลา
Wang Yujiao, Ph.D.

1. บทนำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โครงการเชื่อมโยงทางรถไฟ ถนน และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญในการยกระดับความเชื่อมโยงระหว่างสามประเทศ โครงการเหล่านี้ไม่เพียงแต่ช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้า แต่ยังเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ โดยเฉพาะในด้านการค้าระหว่างประเทศและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ โครงสร้างพื้นฐานยังส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของภูมิภาคและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศในอาเซียนและประเทศจีน

อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการขนาดใหญ่เหล่านี้ยังต้องเผชิญกับความท้าทายสำคัญ เช่น ช่องว่างทางโครงสร้างพื้นฐานและการประสานงานด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่อาจจำกัดประสิทธิภาพของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน รวมถึงการพัฒนาระบบรถไฟ ถนน และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล

2. เพื่อประเมินต้นทุนและเวลาในการขนส่งตามเส้นทางต่าง ๆ ระหว่างสามประเทศ โดยเน้นที่การขนส่งทางถนน รถไฟ เรือ และเครื่องบิน เพื่อให้เห็นถึงโอกาสในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ

3. เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายเพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนรวมถึงการลดความท้าทายด้านกฎระเบียบและการจัดการศุลกากร

4. เพื่อสร้างความเข้าใจถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศรวมถึงผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

3. ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย - สปป. ลาว – จีน

○ **ประเทศไทย** ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยเป็นพื้นที่สำคัญสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน โดยการขนส่งทางถนนมีความสำคัญมากที่สุด การขนส่งทางรถไฟในภูมิภาคนี้ยังไม่ได้พัฒนาเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน แต่มีความสำคัญต่อการเชื่อมต่อกับลาว การขนส่งทางแม่น้ำมีข้อจำกัดเนื่องจากความผันผวนของฤดูกาล และการขนส่งทางอากาศได้รับการสนับสนุนโดยสนามบิน 9 แห่ง โครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคนี้กำลังพัฒนาเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ชาติในการเสริมสร้างการเชื่อมต่อและการรวมตัวทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อมกรุงเทพฯ กับหนองคาย

○ **สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว** กำลังวางแผนที่จะเปลี่ยนจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปเป็นประเทศที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่น ๆ ทางบก โดยโครงการรถไฟจีน-ลาวเป็นโครงการหลักที่มุ่งเปลี่ยนประเทศให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เชื่อมโยงกับจีนและประเทศในอาเซียน โดยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนยังต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มมากขึ้น

○ **สาธารณรัฐประชาชนจีน** มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่พัฒนาและบูรณาการอย่างดี ซึ่งสนับสนุนการโลจิสติกส์และการค้าข้ามพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) มีบทบาทสำคัญในการขยายอิทธิพลของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1) ช่องว่างและความท้าทายของโครงสร้างพื้นฐาน

○ **ประเทศไทย** การพัฒนารถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ ถึงหนองคายยังคงเป็นสิ่งสำคัญ แต่การพึ่งพาการขนส่งทางถนนและทางรถไฟธรรมดาในปัจจุบันมีข้อจำกัดประสิทธิภาพของการค้าข้ามพรมแดนกับ สปป.ลาว และจีน โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลยังต้องพัฒนาต่อไปเพื่อเสริมการเชื่อมต่อข้อมูลและสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

○ **สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว** แม้ว่ารถไฟจีน-ลาวจะเพิ่มการเชื่อมต่อกันได้ แต่โครงสร้างพื้นฐานถนนภายในประเทศยังไม่พัฒนา โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบท ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าหนัก โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลยังไม่พัฒนาเพียงพอเป็นข้อจำกัดด้านศักยภาพในการบูรณาการทางเทคโนโลยี

○ **สาธารณรัฐประชาชนจีน** มีโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาและใช้ระบบการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อจัดการการค้ากับ สปป.ลาว และไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ปัญหาด้านการประสานงานด้านศุลกากรและกฎระเบียบระหว่างทั้งสามประเทศยังคงเป็นความท้าทายในการสร้างระบบโลจิสติกส์ที่ไร้รอยต่อ

2) ระเบียงเศรษฐกิจและการรวมตัวในภูมิภาค

○ **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC)** ระเบียงนี้มีความสำคัญในการเสริมสร้างการเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน การพัฒนาได้รับอิทธิพลอย่างมากจาก BRI ของจีน ซึ่งขับเคลื่อนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะใน สปป.ลาว ระเบียงนี้มุ่งเน้นการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยมีการลงทุนของจีนในโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ

○ **ความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน** เน้นความสำคัญของความร่วมมือข้ามพรมแดนในด้านการค้าและโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นการลดอุปสรรค เช่น กระบวนการศุลกากรที่ซับซ้อน และปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่ง

3) แผนการพัฒนาในอนาคต

○ **ประเทศไทย** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นต้องเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ

○ **สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว** มุ่งเน้นการปรับปรุงการเชื่อมต่อภายในประเทศและใช้ประโยชน์จากรถไฟจีน-ลาว เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ

○ **สาธารณรัฐประชาชนจีน** ยังคงขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานผ่าน BRI เพื่อเสริมสร้างเส้นทางการค้าและอิทธิพลทางเศรษฐกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

4) ความท้าทาย

○ **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** มีความจำเป็นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างประสานงานระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน โดยเฉพาะด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล และโลจิสติกส์ มีความจำเป็นในการปรับปรุงความสอดคล้องของกฎระเบียบและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและการลงทุน

○ **ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม** ประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การสร้างงานและการค้าเพิ่มขึ้น แต่ต้องคำนึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่จะต้องได้รับการประเมินและจัดการอย่างเป็นระบบและป้องกันอย่างรอบคอบ

โดยภาพรวมสภาพปัจจุบัน ความท้าทาย และโอกาสในอนาคตของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในบริบทของระเบียงเศรษฐกิจไทย - สปป.ลาว - จีน โดยเน้นความจำเป็นในการลงทุนเชิงกลยุทธ์และความร่วมมือข้ามพรมแดนเพื่อให้สามารถใช้ศักยภาพของภูมิภาคนี้ได้อย่างเต็มที่

4. ผลการวิเคราะห์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในกรอบของระเบียงเศรษฐกิจประเทศไทย - สปป. ลาว - จีน

1) ความสำคัญเชิงกลยุทธ์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

○ **ตำแหน่งของประเทศไทย** ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมีความสำคัญในการเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว และจีน ภูมิภาคนี้ทำหน้าที่เป็นสะพานเชื่อมระหว่างส่วนกลางที่พัฒนามากขึ้นของประเทศไทยและพื้นที่ที่พัฒนาน้อยกว่าของ สปป.ลาว โครงการโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังดำเนินการและวางแผนไว้ โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับหนองคาย มีความสำคัญอย่างยิ่งในการเสริมสร้างการเชื่อมต่อของประเทศไทยกับ สปป.ลาว และจีน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนี้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และเศรษฐกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตาม การพึ่งพาการขนส่งทางถนนและความก้าวหน้าที่ล่าช้าในการดำเนินโครงการรถไฟให้เสร็จสมบูรณ์สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายสำคัญในการบรรลุวิสัยทัศน์นี้

○ **สปป.ลาว** ในฐานะประเทศที่เชื่อมโยงทางบก สปป.ลาวกำลังเปลี่ยนแปลงจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปเป็นศูนย์กลางที่เชื่อมโยงทางบก (Land Link) โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านโครงการรถไฟจีน-ลาว การเปลี่ยนแปลงนี้มีผลกระทบที่สำคัญต่อประเทศ เนื่องจากเปิดโอกาสใหม่ ๆ ในการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว การวางตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของ สปป.ลาวในกรอบของ Belt and Road Initiative (BRI) เน้นย้ำถึงอิทธิพลของจีนในการกำหนดรูปแบบโครงสร้างพื้นฐานและพลวัตเศรษฐกิจระดับภูมิภาค อย่างไรก็ตาม สปป.ลาวต้องเผชิญกับความท้าทายในการเชื่อมต่อภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับโครงข่ายถนนที่ยังไม่ได้พัฒนา ซึ่งอาจจำกัดศักยภาพที่เต็มรูปแบบของโครงการรถไฟ

○ **บทบาทและอิทธิพลของจีน** โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาดีของจีนและบทบาทของจีนใน BRI ตอกย้ำเจตนารมณ์เชิงกลยุทธ์ของจีนในการเพิ่มการเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การบูรณาการระบบโลจิสติกส์และการขนส่งของจีนกับ สปป.ลาว รวมถึงของไทย สะท้อนให้เห็นถึงกลยุทธ์ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่กว้างขึ้น อย่างไรก็ตาม อิทธิพลของจีนก็มาพร้อมกับความท้าทายในการปรับมาตรฐานกฎระเบียบและการดำเนินงานระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน

2) ช่องว่างโครงสร้างพื้นฐานและผลกระทบทางเศรษฐกิจ

○ **ช่องว่างทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐาน** โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ โดยเฉพาะใน สปป.ลาว และไทย แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานของจีนจะพัฒนา เชื่อมโยงและประสานงานได้ดี แต่ไทย และสปป.ลาว ยังล้าหลังในพื้นที่สำคัญ เช่น การเชื่อมต่อทางรถไฟและถนน สำหรับไทย การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เสร็จสมบูรณ์เป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งความล่าช้าทำให้ต้องพึ่งพาวิธีการขนส่งแบบดั้งเดิม เช่น การขนส่งทางถนน บ่งชี้ถึงความไม่มีประสิทธิภาพอย่างเป็นระบบที่อาจขัดขวางการเติบโตทางการค้า สปป.ลาว แม้จะได้รับประโยชน์จากรถไฟจีน-ลาว แต่ก็ยังต้องการการลงทุนอย่างมากในเครือข่ายถนนเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเชื่อมต่ออย่างครอบคลุมภายในประเทศ

○ **โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล** ช่องว่างทางดิจิทัลเป็นอีกหนึ่งวิกฤตของ สปป.ลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งความล้าหลัง แม้ว่าจีนและในบางส่วนของไทยจะมีความก้าวหน้าในโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล แต่ระบบดิจิทัลที่ยังไม่ได้พัฒนาของ สปป.ลาว ยังเป็นข้อจำกัดด้านความสามารถในการบูรณาการอย่างเต็มที่ในเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ช่องว่างนี้อาจมีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจสมัยใหม่

3) ระเบียงเศรษฐกิจและการรวมตัวในภูมิภาค

○ **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC)** เป็นส่วนสำคัญของกลยุทธ์ของประเทศไทยในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับ สปป.ลาว และจีน การพัฒนาของระเบียงนี้เชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกับ BRI ของจีนนำมาซึ่งการลงทุนที่สำคัญ อีกด้านหนึ่งยังเพิ่มอิทธิพลของจีนในภูมิภาค ความสัมพันธ์นี้เน้นถึงความสำคัญของการวางแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศที่เข้าร่วมทุกประเทศอย่างเท่าเทียมกัน

○ **ความร่วมมือข้ามพรมแดน** การเน้นความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน โดยเฉพาะในด้านโลจิสติกส์ เน้นความจำเป็นสำหรับแนวทางที่บูรณาการมากขึ้นในการพัฒนาภูมิภาค ความท้าทายที่ระบุในกระบวนการศุลกากรและความไม่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการเพิ่มความร่วมมือระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน ความร่วมมือนี้จำเป็นอย่างยิ่งไม่เพียงเพื่อปรับปรุงการไหลของการค้า แต่ยังเพื่อให้มั่นใจว่าประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะได้รับการแบ่งปันร่วมกัน

4) การพัฒนาในอนาคตและการพิจารณาทางกลยุทธ์

○ **ยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศไทย** การที่ประเทศไทยมุ่งเน้นการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือของตนให้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว และจีนเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญ โดยความสำเร็จของกลยุทธ์นี้ขึ้นอยู่กับการจัดการกับช่องว่างของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และการทำให้โครงการต่าง ๆ เช่น รถไฟความเร็วสูงเสร็จสิ้นอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ประเทศไทยต้องลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจสมัยใหม่และรักษาความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาค

○ **ศักยภาพของ สปป.ลาว** ในฐานะศูนย์กลางการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงของลาวให้เป็นประเทศที่เชื่อมโยงทางบกผ่านรถไฟจีน-ลาวเป็นการพัฒนาที่สำคัญที่มีผลกระทบที่กว้างขวางทั้งในระดับพื้นที่ การค้าและการลงทุน ซึ่งความสำเร็จของการเปลี่ยนแปลงนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถของ สปป.ลาว ในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศและใช้ประโยชน์จากตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ภายในของยุทธศาสตร์ BRI อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ต้องเผชิญกับความท้าทายจากการพึ่งพาการลงทุนและอิทธิพลของจีนที่เพิ่มขึ้น

○ **อิทธิพลที่เพิ่มขึ้นของจีน** บทบาทของจีนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ สปป.ลาว และอิทธิพลในภูมิภาคไม่สามารถมองข้ามได้ BRI ไม่ใช่แค่เรื่องโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังเป็นเรื่องของการสร้างอิทธิพลทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ด้วย ในขณะที่จีนยังคงขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานเข้าสู่เอเชียตะวันออก

เฉียงใต้ ประเทศต่าง ๆ เช่น ไทย และ สปป.ลาว จำเป็นต้องจัดการความสัมพันธ์ของประเทศกับจีนอย่างรอบคอบเพื่อสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของชาติและผลประโยชน์จากการลงทุนของจีน

5) ความท้าทาย

○ **การจัดแนวข้อบังคับและนโยบาย** ความท้าทายในด้านศุลกากรและโลจิสติกส์เน้นย้ำถึงความจำเป็นในการจัดแนวข้อบังคับที่ดีขึ้นระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน การปรับกระบวนการศุลกากรให้คล่องตัวขึ้นและการประสานระเบียบข้อบังคับข้ามพรมแดนเป็นขั้นตอนสำคัญเพื่อเพิ่มประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดแนวนี้ต้องการเจตจำนงทางการเมืองที่เข้มแข็งและความร่วมมือระหว่างสามประเทศ

○ **ข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม** ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นข้อพิจารณาที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะใน สปป.ลาว ซึ่งโครงการขนาดใหญ่ เช่น รถไฟจีน-ลาว อาจมีผลกระทบอย่างมากต่อชุมชนท้องถิ่นและระบบนิเวศ การปฏิบัติด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนและการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างรอบคอบเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดผลกระทบเหล่านี้

○ **การลงทุนเชิงกลยุทธ์** สำหรับไทยและ สปป.ลาว การดึงดูดและจัดการการลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะจากจีนเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งสองประเทศต้องมั่นใจว่าโครงการลงทุนสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาในระยะยาวและรักษาการควบคุมทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญไว้ได้

ภาพรวมเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย สสป.ลาว และจีน ภายในกรอบของระเบียงเศรษฐกิจไทย-ลาว-จีน แม้ว่าจะมีโอกาสสำคัญในการเติบโตทางเศรษฐกิจและการรวมตัวในภูมิภาค แต่ก็มีความท้าทายเกี่ยวกับช่องว่างของโครงสร้างพื้นฐาน การขาดความสอดคล้องกันของกฎระเบียบ และผลกระทบทางภูมิรัฐศาสตร์จากอิทธิพลที่เพิ่มขึ้นของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การจัดการกับความท้าทายเหล่านี้ต้องอาศัยการวางแผนเชิงกลยุทธ์ ความร่วมมือข้ามพรมแดนที่เข้มแข็ง และแนวทางที่สมดุลในการจัดการการลงทุนจากต่างประเทศและการพัฒนา

5. ผลการวิเคราะห์ศักยภาพของการเชื่อมต่อทางโครงสร้างพื้นฐานถนน - รถไฟระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว - จีน: การเสริมสร้างการบูรณาการทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในภูมิภาค

1) ประสิทธิภาพการค้าเพิ่มขึ้น

○ **ระบบการขนส่งหลายรูปแบบ** การรวมเครือข่ายถนนและรถไฟเข้าด้วยกันมีศักยภาพในการสร้างระบบขนส่งหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของรูปแบบการขนส่งทั้งสองแบบ การขนส่งทางรถไฟมักจะมีต้นทุนต่ำกว่าและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่า สำหรับการขนส่งสินค้าระยะไกลและสินค้าจำนวนมาก ขณะที่การขนส่งทางถนนมีความยืดหยุ่นมากกว่าสำหรับการจัดส่งระยะสุดท้าย การผสมผสานของระบบทั้งสองนี้สามารถลดต้นทุนการขนส่งได้อย่างมากและเพิ่มความเร็วในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน

○ **ระบบโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน** การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อประเทศไทยกับ สปป.ลาว และจีน ควบคู่กับเครือข่ายถนนที่มีอยู่แล้วจะช่วยอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการค้าอย่างราบรื่น การเชื่อมต่อนี้จะช่วยให้สินค้าถูกขนส่งอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพจากศูนย์การผลิตในประเทศไทยและจีนไปยังตลาดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ลดการพึ่งพาเส้นทางทางทะเลและลดเวลาในการขนส่ง

2) ระเบียงเศรษฐกิจเชิงกลยุทธ์

○ **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC)** การพัฒนา NeEC มุ่งเน้นการเสริมสร้างการเชื่อมต่อในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญของระเบียงนี้มีเป้าหมายในการเชื่อมโยงศูนย์เศรษฐกิจหลักในประเทศไทยกับ สปป.ลาว และจีน โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานถนนและรถไฟผสมผสานกัน ระเบียงนี้สามารถทำหน้าที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญ ไม่เพียงแต่ระหว่างสามประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมถึงประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนด้วย

○ **การเชื่อมต่อทางรถไฟ จีน - สปป.ลาว - ไทย** เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน ได้เริ่มดำเนินการแล้วและเตรียมที่จะเชื่อมต่อกับเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย การเชื่อมต่อนี้จะสร้างเส้นทางรถไฟต่อเนื่องจากจีนผ่าน สปป.ลาว มายังประเทศไทยให้เป็นเส้นทางตรงสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้า ศักยภาพของการเชื่อมต่อนี้ในการทำหน้าที่เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาโลจิสติกส์ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

3) การบูรณาการทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในภูมิภาค

○ **การส่งเสริมการค้าระดับภูมิภาค** การเชื่อมต่อทางถนน-รถไฟสามารถเพิ่มการค้าระดับภูมิภาคได้อย่างมีนัยสำคัญโดยการปรับปรุงการเข้าถึงตลาด ลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มปริมาณสินค้าที่สามารถซื้อขายได้ สำหรับประเทศไทยการเชื่อมต่อนี้จะช่วยเสริมบทบาทของตนในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค เอื้ออำนวยให้การค้าไม่เพียงแค่กับ สปป.ลาว และจีนเท่านั้น แต่ยังรวมถึงประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนด้วย

○ **การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs)** การจัดตั้ง SEZs ตามเส้นทางการเชื่อมต่อในประเทศไทยและ สปป.ลาว สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจได้ พื้นที่เขตเหล่านี้สามารถใช้

ประโยชน์จากการปรับปรุงโลจิสติกส์เพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น ภาคการผลิต ภาคการเกษตร และภาคบริการโลจิสติกส์

○ **การท่องเที่ยวและการขนส่งผู้โดยสาร** เส้นทางนี้นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าแล้ว การเชื่อมต่อที่ดีขึ้นยังมีศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการขนส่งผู้โดยสารได้อีกด้วย เครือข่ายรถไฟความเร็วสูงสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีนได้ง่ายขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ซึ่งจะสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ ในภาคการบริการและการโรงแรม

4) ความท้าทายและข้อควรพิจารณา

ช่องว่างโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าศักยภาพจะมีมากมาย แต่ยังมีช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องแก้ไขให้ได้ การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยให้แล้วเสร็จมีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากความล่าช้าอาจเป็นข้อจำกัดศักยภาพของการเชื่อมต่อได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ เครือข่ายถนนภายในของ สปป.ลาว ยังต้องการการปรับปรุงอย่างมากเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น

○ **การจัดแนวข้อบังคับและการดำเนินงาน** การบรรลุการเชื่อมต่อที่ราบรื่นต้องการไม่เพียงแค่โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการจัดแนวข้อบังคับและการดำเนินงานด้วย เช่น กระบวนการศุลกากร มาตรฐานด้านโลจิสติกส์ และข้อบังคับการขนส่งจำเป็นต้องได้รับการปรับให้สอดคล้องกันในทั้งสามประเทศ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่นและหลีกเลี่ยงความล่าช้าที่พรมแดน

○ **ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนน-รถไฟต้องได้รับการจัดการอย่างระมัดระวังเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม โครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่สามารถสร้างความวุ่นวายให้กับชุมชนและระบบนิเวศท้องถิ่นได้ ดังนั้น การปฏิบัติด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนและการวางแผนอย่างรอบคอบจึงมีความสำคัญบนความร่วมมือของทั้งสามประเทศ

ศักยภาพของการเชื่อมต่อทางถนน - รถไฟระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว – จีน มีความสำคัญอย่างมากและส่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากมาย รวมถึงประสิทธิภาพทางการค้าและการลงทุนที่ดีขึ้น การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจในเชิงกลยุทธ์ และการส่งเสริมการบูรณาการทางเศรษฐกิจในภูมิภาคจำเป็นต้องตระหนักถึงศักยภาพเหล่านี้อย่างเต็มที่เพื่อแก้ไขช่องว่างของโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสอดคล้องของข้อบังคับ และการจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมของการพัฒนาโครงการเหล่านี้ร่วมกัน หากสามารถเอาชนะความท้าทายเหล่านี้ได้ การเชื่อมต่อทางถนน - รถไฟอาจกลายเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

6. การวิเคราะห์ช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว - จีน: ความท้าทายและโอกาสในการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งระดับภูมิภาค

1) ช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

○ ประเทศไทย

- การพัฒนารถไฟความเร็วสูง หนึ่งในช่องว่างที่สำคัญที่สุดในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยคือโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ยังไม่สมบูรณ์ที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับหนองคาย ซึ่งตั้งใจที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟจีน - ลาว โครงการนี้ยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา และความล่าช้าทำให้ไม่สามารถเชื่อมต่อรถไฟระหว่างสามประเทศได้อย่างเต็มที่ จนกว่าโครงการนี้จะแล้วเสร็จ ประเทศไทยจะยังคงพึ่งพาการขนส่งทางรถไฟและถนนแบบดั้งเดิม ซึ่งมีประสิทธิภาพน้อยกว่าในการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่และระยะไกล

- การเชื่อมต่อหลายรูปแบบ ช่องว่างระหว่างเครือข่ายรถไฟและถนนภายในประเทศไทย โดยเฉพาะในแง่ของการบูรณาการกับ สปป.ลาว และจีนเป็นปัญหาท้าทาย เครือข่ายรถไฟที่มีอยู่ไม่ได้รับการปรับให้เหมาะสมกับการเชื่อมต่อกับโหนดการขนส่งอื่น ๆ อย่างเต็มที่ ส่งผลให้ประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ลดลงและเพิ่มการพึ่งพาการขนส่งทางถนนสำหรับการส่งมอบในระยะสุดท้าย

○ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- การเชื่อมต่อทางรถไฟภายในประเทศ สปป.ลาวแม้จะได้รับประโยชน์จากรถไฟจีน-ลาว แต่ยังคงเผชิญกับความท้าทายในการเชื่อมต่อทางรถไฟภายในประเทศ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในปัจจุบันมีข้อจำกัด โดยมีเพียงเส้นทางรถไฟสายหลักเพียงสายเดียวที่เชื่อมเวียงจันทน์กับชายแดนจีน เครือข่ายรถไฟที่จำกัดนี้จำกัดความสามารถในการกระจายสินค้าภายในลาวและไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพทำให้ สปป.ลาวใช้ประโยชน์จากตำแหน่งยุทธศาสตร์ของตนในฐานะศูนย์กลางการขนส่งได้อย่างเต็มที่ได้ยาก

- ขาดการบูรณาการกับโหนดการขนส่งอื่น ๆ การบูรณาการเครือข่ายรถไฟกับการขนส่งทางถนนใน สปป.ลาวไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานถนนที่พัฒนาไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทขัดขวางการเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานีรถไฟไปยังส่วนอื่น ๆ ของประเทศ และข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ

○ สาธารณรัฐประชาชนจีน

- การเชื่อมต่อที่เหนือกว่าขอบเขตพรมแดน แม้ว่าจีนจะมีเครือข่ายรถไฟที่พัฒนาและกว้างขวาง แต่ความท้าทายคือ การขยายการเชื่อมต่อไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างมีประสิทธิภาพ รถไฟจีน-ลาวเป็นก้าวสำคัญ แต่ศักยภาพของการเชื่อมต่อจะไม่เกิดขึ้นอย่างเต็มที่จนกว่าจะมีการขยายเส้นทางไปยังประเทศไทยและประเทศอาเซียนอื่น ๆ นอกจากนี้ จีนยังต้องมั่นใจว่าโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟใน สปป.ลาวและประเทศไทยสามารถรองรับปริมาณการจราจรและการค้าเพิ่มขึ้นที่คาดว่าจะเกิดจากการเชื่อมต่อนี้ได้

2) ช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานถนน

○ **ประเทศไทย**

- คุณภาพและความจุของทางหลวง แม้ว่าประเทศไทยจะมีเครือข่ายถนนที่พัฒนาค่อนข้างดี แต่ยังคงมีช่องว่างในด้านคุณภาพและความจุของทางหลวง โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ถนนที่เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว เช่น ถนนที่นำไปสู่ชายแดนไทย-ลาวที่หนองคายจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงเพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคาดว่าจะมีปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเชื่อมต่อทางรถไฟที่ดีขึ้น

- การบูรณาการถนนข้ามพรมแดน การบูรณาการเครือข่ายถนนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะ สปป.ลาวยังไม่สมบูรณ์ การข้ามพรมแดนอาจเป็นคอขวดเนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอและกระบวนการศุลกากรที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าช้าลงและเพิ่มต้นทุนการขนส่ง

○ **สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**

- เครือข่ายถนนที่ด้อยพัฒนา สปป.ลาวมีช่องว่างที่สำคัญในโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทและภูเขา ถนนมักจะอยู่ในสภาพไม่ดี มีความสามารถในการรองรับการจราจรที่หนักหรือปริมาณมากจำกัด ซึ่งจะเป็นปัญหามากขึ้นในช่วงฤดูฝน เมื่อถนนไม่สามารถผ่านได้ เนื่องจากน้ำท่วมหรือดินถล่ม การขาดโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนที่เชื่อถือได้ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพภายในประเทศและไปยังพรมแดนทำได้ยาก

- การขาดถนนลาดยาง ถนนส่วนใหญ่ในเครือข่ายถนนของ สปป.ลาวยังคงไม่มีการลาดยาง ซึ่งเป็นข้อจำกัดความสามารถของประเทศในการรองรับการขนส่งที่หนักและเชื่อมต่อพื้นที่ห่างไกลกับเส้นทางการค้าหลัก ถนนที่ไม่ลาดยางเหล่านี้ส่งผลให้ค่าบำรุงรักษายานพาหนะสูงขึ้นและเวลาในการขนส่งนานขึ้น ลดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกของสปป.ลาว

○ **สาธารณรัฐประชาชนจีน**

- เครือข่ายถนนข้ามพรมแดน แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานถนนภายในประเทศของจีนจะพัฒนาไปมาก แต่ก็มีความท้าทายในการขยายเครือข่ายถนนไปยังสปป.ลาว และไทย เครือข่ายถนนข้ามพรมแดน โดยเฉพาะทางหลวง R3A มีความสำคัญต่อการค้าทางบก แต่ลักษณะของถนนต้องเผชิญกับปัญหา เช่น มาตรฐานถนน และแนวปฏิบัติในการบำรุงรักษาที่แตกต่างกันระหว่างประเทศ ปัญหาเหล่านี้อาจทำให้เกิดความล่าช้าและลดประสิทธิภาพโดยรวมของทางเดินขนส่งบนเส้นทางนี้

3) ช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล

○ **ประเทศไทย**

- โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ไม่สม่ำเสมอ ประเทศไทยได้ก้าวหน้าอย่างมากในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล โดยเฉพาะในพื้นที่เมือง อย่างไรก็ตามยังมีช่องว่างในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งการเชื่อมต่อยังไม่ทั่วถึงและการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลยังช้ากว่า ความไม่สม่ำเสมอนี้ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินการด้านโลจิ

สติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่ทันสมัยซึ่งพึ่งพาแพลตฟอร์มดิจิทัล (**Digital platform**) สำหรับการติดตามและประสานงานแบบเรียลไทม์ **(Real time)**

- ความท้าทายในการรวมข้อมูล ขาดการรวมข้อมูลมาตรฐานระหว่างระบบขนส่งและโลจิสติกส์ต่าง ๆ ภายในประเทศไทย ช่องว่างนี้เป็นอุปสรรคต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการค้าข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะกับ สปป.ลาว และจีน

○ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่พัฒนาไม่เพียงพอ สปป.ลาวล้าหลังอย่างมากในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การเข้าถึงอินเทอร์เน็ตต่ำ โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบท และการเข้าถึงบริการดิจิทัลขั้นสูงมีจำกัด ช่องว่างนี้เป็นข้อจำกัดอย่างมากในการดำเนินการแก้ปัญหาโลจิสติกส์สมัยใหม่และขัดขวางความสามารถในการแข่งขันของประเทศในการดึงดูดการลงทุนและการจัดการการค้าข้ามพรมแดน

- การขาดแพรตฟอร์มดิจิทัลในกระบวนการศุลกากรและโลจิสติกส์ การขาดการดำเนินการระบบดิจิทัลในกระบวนการศุลกากรและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาวเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าที่มีประสิทธิภาพ กระบวนการที่ใช้เป็นระบบการบริหารและจัดการด้วยคน (**Manual system**) เป็นส่วนใหญ่ทำให้เกิดความล่าช้าและข้อผิดพลาดที่เพิ่มต้นทุนและเวลาที่จำเป็นสำหรับการทำธุรกรรมข้ามพรมแดน

○ สาธารณรัฐประชาชนจีน

- ความเป็นผู้นำด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล จีนเป็นผู้นำด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและได้ลงทุนอย่างหนักในเทคโนโลยีที่สนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น แพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ **(E-commerce platform)** และระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ **(Smart logistic)** แต่ความท้าทายคือ การบูรณาการระบบขั้นสูงเหล่านี้กับโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่พัฒนาน้อยกว่าใน สปป.ลาว และประเทศไทย ความเหลื่อมล้ำในความสามารถด้านดิจิทัลสามารถนำไปสู่ความไม่มีประสิทธิภาพและซับซ้อนในความพยายามที่จะสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ในสามประเทศ

4) ช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และศุลกากร

○ ประเทศไทย

- กระบวนการทางศุลกากร หนึ่งในช่องว่างสำคัญในโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยคือ ความซับซ้อนและไม่มีประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่จุดผ่านแดนกับ สปป.ลาว กระบวนการมีหลายขั้นตอนและเอกสารจำนวนมาก ซึ่งนำไปสู่ความล่าช้าที่ลดประสิทธิภาพโดยรวมของเครือข่ายโลจิสติกส์ การปรับปรุงกระบวนการทางศุลกากรเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของสินค้าข้ามพรมแดน

- ศูนย์โลจิสติกส์และคลังสินค้า แม้ว่าประเทศไทยจะมีศูนย์โลจิสติกส์หลายแห่ง แต่ยังคงต้องการสถานที่ที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์มากขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อรองรับการค้ากับ สปป.ลาว และจีนที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การบูรณาการศูนย์โลจิสติกส์เหล่านี้กับเครือข่ายทางรถไฟและถนนยังต้องปรับปรุงเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ให้ราบรื่น

○ **สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**

- โครงสร้างพื้นฐานทางศุลกากรที่ไม่มีประสิทธิภาพ โครงสร้างพื้นฐานทางศุลกากรของ สปป.ลาวยังพัฒนาไม่เต็มที่ ส่งผลให้การดำเนินการขนส่งข้ามพรมแดนไม่มีประสิทธิภาพ การพึ่งพากระบวนการด้วยมือและการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกทางศุลกากรที่ทันสมัยทำให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนที่สูงขึ้นสำหรับผู้ค้า

○ **สาธารณรัฐประชาชนจีน**

- ระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการ จีนได้พัฒนาระบบโลจิสติกส์ขั้นสูงที่บูรณาการรูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบ รวมถึงรถไฟ ถนน และทางทะเล อย่างไรก็ตาม ความท้าทายคือ การขยายระบบบูรณาการเครือข่ายโลจิสติกส์ไปยัง สปป.ลาว และไทย ความแตกต่างในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และมาตรฐานการปฏิบัติงานระหว่างประเทศสามารถสร้างคอขวดที่ลดประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

5) ช่องว่างด้านการศึกษาและการพัฒนากำลังคน

○ **ประเทศไทย**

- ทักษะที่ไม่สอดคล้องกัน ประเทศไทยกำลังเผชิญกับความไม่สอดคล้องกันระหว่างทักษะที่มีอยู่ในแรงงานกับความต้องการของภาคส่วนโลจิสติกส์และการขนส่งที่ทันสมัย จำเป็นต้องมีโปรแกรมการฝึกอบรมที่เน้นไปที่การพัฒนาทักษะที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานและจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานขั้นสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- การลงทุนที่จำกัดในการพัฒนากำลังคน แม้ว่าจะมีความพยายามในการปรับปรุงการศึกษาและการฝึกอบรม แต่ยังคงมีช่องว่างในการลงทุนในการพัฒนากำลังคน โดยเฉพาะในทักษะด้านโลจิสติกส์และดิจิทัล ช่องว่างนี้อาจเป็นข้อจำกัดความสามารถของประเทศไทยในการใช้ประโยชน์จากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างเต็มที่

○ **สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**

- ขาดแรงงานที่มีทักษะ สปป.ลาวมีช่องว่างอย่างมากในการมีแรงงานที่มีทักษะ โดยเฉพาะในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การขนส่ง และเทคโนโลยีดิจิทัล การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะนี้ขัดขวางความสามารถของประเทศในการจัดการและดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ และดึงดูดการลงทุนในภาคส่วนเหล่านี้

- โปรแกรมการฝึกอบรมที่ไม่เพียงพอ การขาดโปรแกรมการฝึกอบรมที่ครอบคลุมในด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทำให้ช่องว่างทักษะใน สปป.ลาวแย่ลงไปอีก หากไม่มีการลงทุนอย่างมากในด้านการศึกษาและการฝึกอบรม สปป.ลาวอาจประสบปัญหาในการได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกิดจากโครงการ เช่น รถไฟจีน – ลาว และโครงการการลงทุนด้านอื่น ๆ

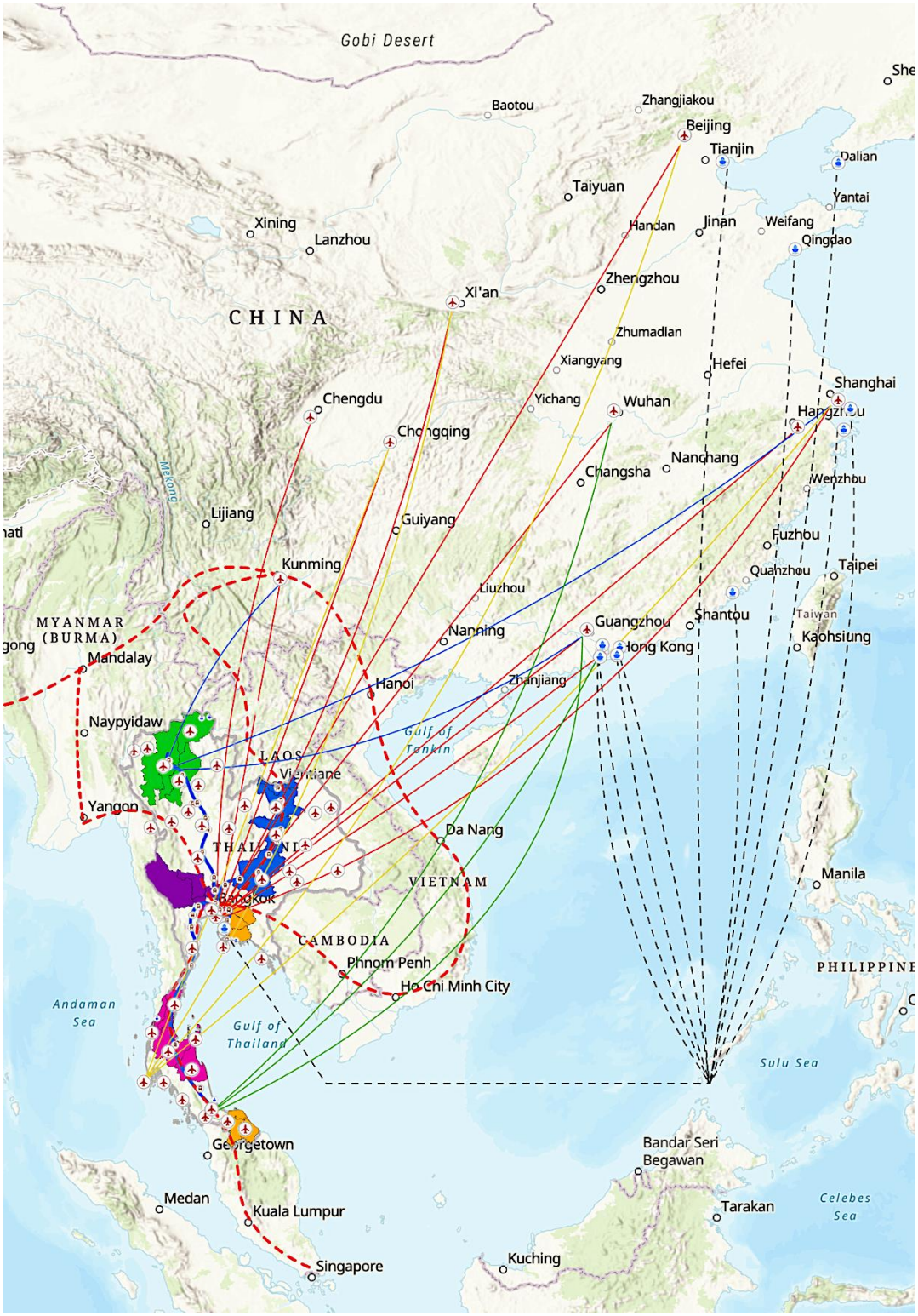
○ **สาธารณรัฐประชาชนจีน**

- ระบบการพัฒนากำลังคนขั้นสูง จีนมีระบบที่พัฒนาอย่างดีสำหรับการฝึกอบรมและการศึกษากำลังคนในด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีดิจิทัล อย่างไรก็ตาม ความท้าทายคือ การทำให้ความเชี่ยวชาญด้านนี้สามารถถ่ายทอดและบูรณาการเข้ากับระบบโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว และไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากทักษะแรงงานในไทย โดยเฉพาะ สปป.ลาว ไม่มีระดับการฝึกอบรมหรือประสบการณ์ที่เท่ากัน

ช่องว่างด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว - จีนสะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายที่สำคัญต่อการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งระดับภูมิภาคที่ราบรื่นและมีประสิทธิภาพ ช่องว่างเหล่านี้ครอบคลุมตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (รถไฟ ถนน) โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล กระบวนการโลจิสติกส์และศุลกากรไปจนถึงการพัฒนากำลังคน การแก้ไขช่องว่างเหล่านี้จะต้องอาศัยการลงทุนร่วมกัน การปรับแนวนโยบายให้สอดคล้องกัน และการสร้างขีดความสามารถภายในทั้งสามประเทศ ซึ่งการปิดช่องว่างเหล่านี้จะทำให้ภูมิภาคนี้สามารถตระหนักถึงศักยภาพของการเชื่อมต่อที่ดีขึ้น ประสิทธิภาพทางการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น และการบูรณาการทางเศรษฐกิจที่มากขึ้นอย่างเต็มที่ด้วย

7. ความเป็นไปได้ในการบริหารและจัดการต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว - จีน

ต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว - จีน เป็นลักษณะของค่าขนส่งภายในจีนรวมกับค่าขนส่งจากจีนมาไทย และค่าขนส่งภายในไทยรวมกับค่าขนส่งจากไทยไปจีนคือ ค่าขนส่งที่ทางร้านค้าหรือโรงงานเรียกเก็บ ค่าขนส่งจากจีนมาไทย (ตามตารางค่าขนส่ง) ค่าขนส่งภายในไทย (คิดตามจริงที่ทางไปรษณีย์หรือขนส่งเอกชนเรียกเก็บ โดยบวกค่าธรรมเนียม หากมารับสินค้าเองที่บริษัทหรือโกดังจะไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ โดยรูปแบบการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนและจากจีนมาไทยแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ ประกอบด้วย การขนส่งทางรถ การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางเครื่องบิน และการขนส่งทางเรือด้วยเส้นทางถูกจำลองดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 รูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว - จีน

ที่มา: ผู้เขียน, 2566

8. ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งในกรอบความเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจไทย - สปป. ลาว - จีน

1) ผลการประเมินการค่าใช้จ่ายต้นทุนเวลาและราคาของการขนส่งสำหรับโครงสร้างพื้นฐานถนนในระเบียงเศรษฐกิจไทย-ลาว-จีน

ตารางที่ **1** ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของการขนส่งสำหรับโครงสร้างพื้นฐานถนน

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/ตัน)	หมายเหตุ
กรุงเทพฯ (ไทย) ถึง เวียงจันทน์ (ลาว)	640 กม.	9-10 ชั่วโมง	$50-60	เส้นทางหลักผ่านสะพานมิตรภาพ รวมถึงการล่าช้าที่ด่านพรมแดน
เวียงจันทน์ (ลาว) ถึง คุนหมิง (จีน)	1,100 กม.	18-20 ชั่วโมง	$100-120	รวมถึงภูมิประเทศที่เป็นภูเขา การล่าช้าที่ด่านพรมแดน และปัญหาคุณภาพถนนในบางช่วง
R3A (เชียงของ (ไทย) – ห้วยทราย-โบเต็น (ลาว) – คุนหมิง (จีน)	1,200 กม.	20-22 ชั่วโมง	$100-130	ผ่านด่านเชียงของ เชื่อมเชียงรายของประเทศไทยไปยังจีนผ่านลาว เส้นทางการค้าสำคัญ
กรุงเทพฯ (ไทย) ถึง คุนหมิง (จีน)	1,740 กม.	28-30 ชั่วโมง	$150-180	เส้นทางที่ยาวที่สุด โดยรวมเส้นทางกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์ และเวียงจันทน์-คุนหมิง เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
กรุงเทพฯ (ไทย) ถึง หลวงพระบาง (ลาว)	950 กม.	14-16 ชั่วโมง	$70-90	เส้นทางที่สวยงาม มีการจราจรเชิงพาณิชย์น้อยกว่า นิยมสำหรับการขนส่งสินค้าภูมิภาค

ตารางที่ **1** ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของการขนส่งสำหรับโครงสร้างพื้นฐานถนน (ต่อ)

เส้นทางและจุดตรวจ	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/ตัน)	หมายเหตุ
R12 (นครพนม (ไทย) – ท่าแขก (ลาว) - เว้ (เวียดนาม)	800 กม.	12-14 ชั่วโมง	$80-100	ผ่านด่านนครพนม เชื่อมไปยังเวียดนาม เส้นทางสั้นกว่าแต่มีความซับซ้อนด้านพรมแดน
R9 (มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - ด่านสวรรค์ (ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม)	1,000 กม.	16-18 ชั่วโมง	$90-120	ผ่านด่านมุกดาหาร เส้นทางสำคัญไปเวียดนามผ่านลาว เส้นทางท้าทาย
หนองคาย (ไทย) - เวียงจันทน์ (ลาว) – คุนหมิง (จีน)	1,150 กม.	18-20 ชั่วโมง	$100-120	ผ่านด่านหนองคาย เส้นทางตรงไปลาวและจีน สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
บึงกาฬ (ไทย) - ปากซัน - เวียงจันทน์ (ลาว) – คุนหมิง (จีน)	1,200 กม.	20-22 ชั่วโมง	$110-130	ผ่านด่านบึงกาฬ มีการจราจรน้อยกว่า แต่เป็นทางเลือกจากหนองคาย
R3A (บึงกาฬ (ไทย) - ปากซัน – โบเต็น (ลาว) – คุนหมิง (จีน)	1,300 กม.	22-24 ชั่วโมง	$120-150	ส่วนขยายของเส้นทาง R3A แต่ผ่านพื้นที่ห่างไกล เหมาะสำหรับสินค้าบางประเภท

คำอธิบาย

<u>ระยะทาง</u>

- ระยะทางเป็นประมาณและคำนวณจากทางหลวงสายหลักและเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นส่วนใหญ่
- ระยะทางเป็นค่าประมาณและคำนวณจากเส้นทางถนนหลักที่มักใช้โดยรถบรรทุกขนส่งสินค้าและยานพาหนะเชิงพาณิชย์อื่น ๆ

<u>เวลาประมาณการ</u>

- การประมาณเวลาพิจารณาจากความเร็วเฉลี่ยของการขับขี่ สภาพถนน และความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นที่ด่านพรมแดน คุณภาพถนนและสภาพการจราจรสามารถส่งผลกระทบต่อเวลาการเดินทางได้อย่างมาก โดยเฉพาะในพื้นที่ภูเขาหรือใกล้กับเขตเมือง
- การประมาณเวลาได้พิจารณาความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ เวลารอที่ด่านพรมแดน และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานถนน เวลาอาจแตกต่างกันไปตามสภาพการจราจร สภาพถนน และสภาพอากาศตามฤดูกาล

<u>ค่าขนส่ง</u>

- ค่าขนส่งต่อตันเป็นการประมาณจากอัตราค่าขนส่งทางถนนมาตรฐานสำหรับสินค้า ซึ่งรวมถึงค่าผลาญน้ำมัน การบำรุงรักษายานพาหนะ ค่าจ้างคนขับ และค่าธรรมเนียมที่อาจเกิดขึ้น เช่น ค่าผ่านทางหรือค่าธรรมเนียมที่ด่านพรมแดน ค่าขนส่งจะสูงขึ้นในเส้นทางที่มีภูมิประเทศท้าทายหรือมีระยะทางยาวกว่า
- ค่าขนส่งเป็นอัตราประมาณต่อหนึ่งตันของสินค้าที่ขนส่งผ่านทางถนน โดยคำนึงถึงค่าน้ำมัน ค่าผ่านทาง ค่าจ้างคนขับ และการบำรุงรักษายานพาหนะ เส้นทางที่ยาวกว่าหรือที่มีภูมิประเทศท้าทายมักจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า

หมายเหตุ

- ปัจจัยเพิ่มเติม เช่น สภาพอากาศ การก่อสร้างถนน หรือปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ (เช่น ข้อบังคับศุลกากร) อาจส่งผลกระทบต่อทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย เส้นทางที่ผ่านภูมิประเทศภูเขามักมีแนวโน้มที่จะเกิดความล่าช้ามากขึ้นเนื่องจากคุณภาพถนนและสภาพอากาศ
- เส้นทางเช่น R3A เป็นเส้นทางหลักสำหรับการค้าระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานที่ค่อนข้างดี แต่ก็อาจได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศตามฤดูกาล เส้นทางเช่น R12 และ R9 เชื่อมต่อประเทศไทยกับเวียดนาม ซึ่งมีประโยชน์ในการค้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเลือกเส้นทางขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทาง ประเภทของสินค้า และความเร่งด่วนในการส่งมอบ

2) ผลการประเมินการค่าใช้จ่ายต้นทุนเวลาและราคาของการขนส่งทางรถไฟในระเบียงเศรษฐกิจไทย-ลาว-จีน ผ่านทางด่านหนองคาย

ตารางที่ 2 ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของการขนส่งทางรถไฟในระเบียงเศรษฐกิจไทย-ลาว-จีน ผ่านทางด่านหนองคาย

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/ตัน)	หมายเหตุ
กรุงเทพฯ (ไทย) ถึง เวียงจันทน์ (ลาว)	640 กม.	8-10 ชั่วโมง	$25-35	เส้นทางรถไฟตรงผ่านด่านหนองคาย มีประสิทธิภาพสำหรับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
เวียงจันทน์ (ลาว) ถึง คุนหมิง (จีน)	1,020 กม.	15-18 ชั่วโมง	$50-70	เส้นทางรถไฟผ่านลาวไปจีนเป็นส่วนหนึ่งของ BRI ลดเวลาขนส่งอย่างมีนัยสำคัญ
กรุงเทพฯ (ไทย) ถึง คุนหมิง (จีน) (รวม)	1,660 กม.	24-28 ชั่วโมง	$75-100	เส้นทางรวมจากกรุงเทพฯ ถึง คุนหมิง ผ่าน เวียงจันทน์เหมาะสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน

คำอธิบาย

<u>เส้นทาง</u>

- เส้นทางนี้เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านด่านหนองคายไปยังเวียงจันทน์และต่อไปยังคุนหมิง ระเบียงเศรษฐกิจนี้มีความสำคัญในการเชื่อมต่อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับจีน

<u>ระยะทาง</u>

- ระยะทางที่ระบุเป็นการประมาณ ครอบคลุมเส้นทางรถไฟหลักที่เชื่อมโยงสถานที่สำคัญ

<u>เวลาประมาณการ</u>

- การประมาณเวลาพิจารณาจากความเร็วที่กำหนดของรถไฟบรรทุกสินค้ารวมถึงความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นที่ด่านพรมแดนและเวลาที่ใช้ในการจัดการสินค้าที่จุดเปลี่ยนการขนส่ง

<u>ค่าขนส่ง</u>

- ค่าขนส่งต่อตันเป็นการประมาณจากอัตราค่าขนส่งทางรถไฟ โดยทั่วไปจะต่ำกว่าการขนส่งทางถนนเนื่องจากการประหยัดต่อขนาดที่รถไฟสามารถให้ได้ ค่าใช้จ่ายรวมถึงค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมการเข้าถึงราง และค่าจัดการสินค้า

หมายเหตุ

- เส้นทางรถไฟผ่านด่านหนองคายถือทางเลือกที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากกว่าสำหรับการขนส่งสินค้าปริมาณมากเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน โครงสร้างพื้นฐานนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ซึ่งช่วยเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ค่าขนส่งที่ประมาณการจะต่ำกว่าการขนส่งทางถนน และเวลาในการขนส่งจะแข่งขันได้เนื่องจากมีความล่าช้าน้อยกว่าและความเร็วที่คงที่

3) ผลการประเมินการค่าใช้จ่ายต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลม

ตารางที่ 3 ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลม

เส้นทาง	ระยะทาง (ไมล์ทะเล)	เวลาประมาณการ (วัน)	ค่าขนส่ง (USD/TEU)	หมายเหตุ
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (จีน)	2,200 ไมล์ทะเล	7-9 วัน	$500-700	เส้นทางการขนส่งหลัก มีความสำคัญสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ค่อนข้างเร็วเนื่องจากเป็นเส้นทางทะเลตรง
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือเซินเจิ้น (จีน)	1,800 ไมล์ทะเล	6-8 วัน	$450-650	เส้นทางสำคัญไปยังภาคใต้ของจีน นิยมใช้สำหรับการขนส่ง อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักร
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือกวางโจว (จีน)	1,900 ไมล์ทะเล	6-8 วัน	$470-670	อีกหนึ่งเส้นทางสำคัญสำหรับการค้ากับภาคใต้ของจีน โดยเฉพาะสินค้าจากภาคอุตสาหกรรม
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือชิงเต่า (จีน)	2,600 ไมล์ทะเล	9-11 วัน	$550-750	เส้นทางสำหรับการขนส่งไปยังภาคเหนือของจีน ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าจำนวนมากและวัตถุดิบ

ตารางที่ 3 ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลม (ต่อ)

เส้นทาง	ระยะทาง (ไมล์ทะเล)	เวลาประมาณการ (วัน)	ค่าขนส่ง (USD/TEU)	หมายเหตุ
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือหนิงโป (จีน)	2,300 ไมล์ทะเล	8-10 วัน	$520-720	คล้ายกับเส้นทางเซี่ยงไฮ้ มีความสำคัญสำหรับการค้ากับภาคตะวันออกของจีน
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือเทียนจิน (จีน)	2,700 ไมล์ทะเล	10-12 วัน	$550-750	ท่าเรือหลักในภาคเหนือของจีน มีความสำคัญสำหรับการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกเครื่องจักร
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือเซียะเหมิน (จีน)	1,900 ไมล์ทะเล	7-9 วัน	$500-700	ท่าเรือสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของจีน มักใช้สำหรับการขนส่ง สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าบริโภค

เส้นทาง	ระยะทาง (ไมล์ทะเล)	เวลาประมาณการ (วัน)	ค่าขนส่ง (USD/TEU)	หมายเหตุ
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือต้าเหลียน (จีน)	2,800 ไมล์ทะเล	10-12 วัน	$560-760	ท่าเรือหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนรับสินค้าจำนวนมากและการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือฮ่องกง (จีน)	1,500 ไมล์ทะเล	5-7 วัน	$400-600	ฮ่องกงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการส่งออกที่สำคัญสำหรับสินค้าที่มุ่งหน้าสู่จีนและตลาดโลกอื่น ๆ
ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) ถึง ท่าเรือจูไห่ (จีน)	1,850 ไมล์ทะเล	6-8 วัน	$450-650	ตั้งอยู่ใกล้กับมาเก๊าและเซินเจิ้น มีความสำคัญสำหรับการค้าภูมิภาคกับภาคใต้ของจีน

คำอธิบาย

<u>เส้นทาง</u>

- เส้นทางเหล่านี้เน้นการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ไปยังท่าเรือหลักต่าง ๆ ในประเทศจีน เส้นทางเหล่านี้มีความสำคัญต่อระเบียงเศรษฐกิจไทย-จีน ช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างสองประเทศ
- เส้นทางเพิ่มเติมเน้นท่าเรือสำคัญอื่น ๆ ในจีนที่มีการส่งสินค้าจากไทยเป็นประจำ ท่าเรือเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการค้าในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ

<u>ระยะทาง</u>

- ระยะทางแสดงเป็นไมล์ทะเล (NM) ซึ่งเป็นหน่วยมาตรฐานสำหรับการนำทางทางทะเล ระยะทางสะท้อนถึงเส้นทางทะเลตรงที่ใกล้ที่สุดระหว่างท่าเรือที่เกี่ยวข้อง

<u>เวลาประมาณการ</u>

- การประมาณเวลาพิจารณาจากความเร็วเฉลี่ยของเรือ (ปกติอยู่ที่ 20-25 นอต) และตารางการขนส่งมาตรฐาน เวลาอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ ความแออัดของท่าเรือ และประเภทของเรือที่ใช้
- เวลาขนส่งที่ประมาณขึ้นอยู่กับความเร็วเฉลี่ยของเรือและตารางการขนส่งมาตรฐาน เวลาอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับความแออัดของท่าเรือหรือปัจจัยด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ

<u>ค่าขนส่ง</u>

- ค่าขนส่งต่อ TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) เป็นการประมาณจากอัตราค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เฉลี่ย ค่าใช้จ่ายอาจแตกต่างกันไปตามปัจจัยต่าง ๆ เช่น ราคาน้ำมัน ความต้องการการขนส่ง และบริษัทขนส่งที่เฉพาะเจาะจง

หมายเหตุ

- ค่าใช้จ่ายเส้นทางไปยังภาคใต้ของจีน (เช่น เซินเจิ้นและกวางโจว) จะต่ำกว่าเส้นทางอื่น ๆ เนื่องจากระยะทางที่สั้นกว่าและบริการขนส่งที่มีความถี่สูง เส้นทางไปภาคเหนือ เช่น ชิงเต่า จะมีราคาแพงกว่าเนื่องจากระยะทางที่ยาวกว่าและความถี่ที่ต่ำกว่า การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังมีความสำคัญต่อการค้าของประเทศไทยกับจีน โดยเฉพาะสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร และสินค้าภาคอุตสาหกรรม
- ท่าเรือเทียนจินและต้าเหลียนให้บริการภาคเหนือของจีนและมีความสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมที่ต้องการวัตถุดิบและเครื่องจักรหนัก และท่าเรือเซียะเหมินและจูไห่รองรับภาคการผลิตและสินค้าบริโภคในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของจีน ท่าเรือฮ่องกงเป็นกรณีที่พิเศษ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการส่งออกซ้ำที่สำคัญสำหรับสินค้าที่มุ่งหน้าไปยังภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

4) ผลการประเมินการค่าใช้จ่ายต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือท่าอากาศยานจากไทย-จีน

ตารางที่ **4** ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือท่าอากาศยานจากไทย-จีน

เส้นทาง (ไทย - จีน)	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/กก.)	หมายเหตุ
กรุงเทพฯ (BKK) - ปักกิ่ง (PEK)	3,300 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.50-6.50	มีเที่ยวบินตรง เส้นทางหลักสำหรับอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ และเครื่องจักร
กรุงเทพฯ (BKK) - เซี่ยงไฮ้ (PVG)	2,900 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	เส้นทางที่มีความถี่สูง มีความสำคัญสำหรับสินค้าบริโภคและอิเล็กทรอนิกส์
กรุงเทพฯ (BKK) - กวางโจว (CAN)	1,700 กม.	3-4 ชั่วโมง	$3.50-5.50	เส้นทางสั้นกว่า เป็นที่นิยมสำหรับสินค้าจากการผลิตและวัตถุดิบ
กรุงเทพฯ (BKK) - เซินเจิ้น (SZX)	1,600 กม.	3-4 ชั่วโมง	$3.50-5.50	เส้นทางหลักสำหรับสินค้าด้านเทคโนโลยี เนื่องจากเซินเจิ้นเป็นศูนย์กลางเทคโนโลยี
กรุงเทพฯ (BKK) - เฉิงตู (CTU)	2,400 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	เส้นทางที่กำลังเติบโตสำหรับสินค้าด้านอุตสาหกรรม เชื่อมต่อกับภาคตะวันตกของจีน

เส้นทาง (ไทย - จีน)	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/กก.)	หมายเหตุ
ภูเก็ต (HKT) - ปักกิ่ง (PEK)	4,300 กม.	5-6 ชั่วโมง	$5.00-7.00	เส้นทางยาวกว่า มีความถี่น้อยกว่าแต่มีความสำคัญสำหรับสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าที่เน่าเสียได้ง่าย
ภูเก็ต (HKT) - เซี่ยงไฮ้ (PVG)	3,900 กม.	5-6 ชั่วโมง	$4.50-6.50	มีความสำคัญสำหรับสินค้าหรูหรา ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและอาหารทะเล
เชียงใหม่ (CNX) - กวางโจว (CAN)	1,800 กม.	3-4 ชั่วโมง	$4.00-6.00	มีความถี่น้อยกว่า แต่มีประโยชน์สำหรับการส่งออกสินค้าเกษตรและหัตถกรรม

ตารางที่ **4** ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือท่าอากาศยานจากไทย-จีน **(ต่อ)**

เส้นทาง (ไทย - จีน)	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/กก.)	หมายเหตุ
เชียงใหม่ (CNX) - เซี่ยงไฮ้ (PVG)	3,000 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.50-6.50	คล้ายกับกรุงเทพฯ รับสินค้าผสมระหว่างสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าบริโภค
หาดใหญ่ (HDY) - กวางโจว (CAN)	2,200 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	มีความถี่น้อยกว่า รองรับผลิตภัณฑ์ในภูมิภาคและอาหารแปรรูป
หาดใหญ่ (HDY) - เซินเจิ้น (SZX)	2,100 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	สำคัญสำหรับการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ยางจากภาคใต้ของประเทศไทย
กรุงเทพฯ (BKK) - ซีอาน (XIY)	3,200 กม.	5-6 ชั่วโมง	$4.50-6.50	เส้นทางหลักไปยังภาคกลางของจีน เป็นที่นิยมสำหรับเครื่องจักร อิเล็กทรอนิกส์และสิ่งทอ
กรุงเทพฯ (BKK) - อู่ฮั่น (WUH)	2,800 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	มีความสำคัญสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าบริโภค บริการภาคกลางของจีน
กรุงเทพฯ (BKK) - ฉงชิ่ง (CKG)	2,600 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	เส้นทางที่กำลังเติบโตไปยังภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีความสำคัญสำหรับสินค้าด้านอุตสาหกรรมและอิเล็กทรอนิกส์

เส้นทาง (ไทย - จีน)	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/กก.)	หมายเหตุ
กรุงเทพฯ (BKK) - คุนหมิง (KMG)	1,600 กม.	3-4 ชั่วโมง	$3.50-5.50	เส้นทางสั้น มีความสำคัญสำหรับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและการค้าข้ามพรมแดนกับมณฑลยูนนาน
กรุงเทพฯ (BKK) - หางโจว (HGH)	2,900 กม.	4-5 ชั่วโมง	$4.00-6.00	เส้นทางหลักสำหรับสิ่งทอ สินค้าบริโภคและอิเล็กทรอนิกส์ไปยังภาคตะวันออกของจีน

ตารางที่ **4** ผลการประเมินการค่าใช้ต้นทุนเวลาและราคาของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือท่าอากาศยานจากไทย-จีน (ต่อ)

เส้นทาง (ไทย - จีน)	ระยะทาง (กม.)	เวลาประมาณการ (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง (USD/กก.)	หมายเหตุ
ภูเก็ต (HKT) - ฉงชิ่ง (CKG)	2,700 กม.	5-6 ชั่วโมง	$4.50-6.50	ความถี่น้อยกว่าแต่มีความสำคัญสำหรับสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าที่เน่าเสียได้ง่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าหรูหรา
เชียงใหม่ (CNX) - คุนหมิง (KMG)	1,200 กม.	2-3 ชั่วโมง	$3.00-5.00	เส้นทางสั้นมาก นิยมใช้สำหรับการค้าภูมิภาคในผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและหัตถกรรม
หาดใหญ่ (HDY) - อู่ฮั่น (WUH)	3,000 กม.	5-6 ชั่วโมง	$4.50-6.50	มีความสำคัญสำหรับการส่งออกจากภาคใต้ของไทย รวมถึงยางและอาหารทะเล
ภูเก็ต (HKT) - ซีอาน (XIY)	4,200 กม.	6-7 ชั่วโมง	$5.00-7.00	เส้นทางยาวกว่า มีความสำคัญสำหรับสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมูลค่าสูงและอาหารทะเล

คำอธิบาย

<u>เส้นทาง (ไทย - จีน)</u>

- ตารางที่ 4 แสดงเส้นทางจากสนามบินหลักในประเทศไทย (สนามบินสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ สนามบินนานาชาติภูเก็ต สนามบินนานาชาติเชียงใหม่ และสนามบินนานาชาติหาดใหญ่) ไปยังสนามบินหลักในประเทศจีน (สนามบินนานาชาติปักกิ่งแคปิตอล สนามบินนานาชาติผู่ตงเซี่ยงไฮ้ สนามบินนานาชาติไป่หยุนกวางโจว สนามบินนานาชาติเซินเจิ้นเป่าอัน และสนามบินนานาชาติเฉิงตูซวงหลิว เป็นต้น)
- เส้นทางครอบคลุมสนามบินสำคัญอื่น ๆ ในจีนที่มีการส่งสินค้าจากไทยเป็นประจำเส้นทางเหล่านี้มีความสำคัญต่อการค้าภูมิภาค โดยเชื่อมต่อส่วนต่าง ๆ ของประเทศไทยกับภาคกลาง ภาคตะวันตกเฉียงใต้ และภาคตะวันออกของจีน

<u>ระยะทาง</u>

- ระยะทางที่ระบุเป็นค่าประมาณ และแสดงถึงเส้นทางบินตรงระหว่างสนามบินที่เกี่ยวข้อง

<u>เวลาประมาณการ</u>

- เวลาการบินที่ประมาณนี้ขึ้นอยู่กับเที่ยวบินขนส่งสินค้าตรง ไม่รวมเวลาการจัดการภาคพื้นดินที่ต้นทางและปลายทาง

<u>ค่าขนส่ง</u>

- ค่าขนส่งต่อกิโลกรัม (USD/kg) เป็นการประมาณจากอัตราค่าขนส่งทางอากาศมาตรฐาน ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ลักษณะของสินค้า ความเร่งด่วน ราคาน้ำมัน และความต้องการของตลาด การขนส่งทางอากาศมักใช้สำหรับสินค้ามูลค่าสูง สินค้าที่ต้องการความเร่งด่วน หรือสินค้าที่เน่าเสียได้ง่าย

หมายเหตุ

- สนามบินสุวรรณภูมิ (BKK) เป็นศูนย์กลางหลักของประเทศไทยสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีเส้นทางและความถี่สูงสุดไปยังประเทศจีน สนามบินรองรับสินค้าหลากหลายประเภทตั้งแต่อิเล็กทรอนิกส์จนถึงสิ่งทอ
- สนามบินภูเก็ต (HKT) และสนามบินเชียงใหม่ (CNX) มุ่งเน้นไปที่ผลิตภัณฑ์ในภูมิภาค สินค้าที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และสินค้ามูลค่าสูง เส้นทางไปยังจีนมีความถี่น้อยกว่า แต่มีความสำคัญสำหรับตลาดเฉพาะทาง
- สนามบินหาดใหญ่ (HDY) ให้บริการภาคใต้ของประเทศไทย โดยเน้นการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูป เส้นทางมีความจำกัด แต่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการค้าในภูมิภาค
- ซีอาน (XIY) และอู่ฮั่น (WUH) มีความสำคัญสำหรับตลาดอุตสาหกรรมและผู้บริโภคในภาคกลางของจีน โดยมีปริมาณสินค้าที่ส่งออกจากไทยเช่น อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ และเครื่องจักร
- ฉงชิ่ง (CKG) และคุนหมิง (KMG) ทำหน้าที่เป็นประตูสู่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน โดยเน้นการค้าข้ามพรมแดนโดยเฉพาะสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- หางโจว (HGH) เป็นศูนย์กลางที่กำลังเติบโตในภาคตะวันออกของจีน มีความสำคัญสำหรับสินค้าบริโภคมูลค่าสูง สิ่งทอ และอิเล็กทรอนิกส์

โดยสรุปการขนส่งสินค้าทางอากาศจากประเทศไทยไปยังจีน แสดงถึงความหลากหลายของจุดหมายปลายทางและประเภทสินค้าที่ทำการค้ากัน สนามบินแต่ละแห่งรองรับตลาดและสินค้าที่เฉพาะเจาะจง สะท้อนถึงพลวัตทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคระหว่างประเทศไทยและภาคต่าง ๆ ของจีน

นอกจากนี้ยังมีการขนส่งสินค้าไทยไปจีนผ่านเส้นทางรถไฟลาว - จีนหรือการขนส่งระบบรางไปยังมณฑลยูนนาน ซึ่งรถไฟจีน-ลาวที่ได้เปิดให้บริการไป เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564 โดยส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย 4 ด้าน ได้แก่ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง จากเดิมการขนสินค้าผ่านทางถนนก็มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากร้อยละ 8 ในปี 2560 เป็นร้อยละ 12 ในปี 2564 หากมีเส้นทางรถไฟเข้ามาจะทำให้การขนส่งสินค้าเร็วกว่าทางถนนมากยิ่งขึ้นนับว่าเป็นทางเลือกที่ช่วยกระจายความเสี่ยงด้านการขนส่งได้ โดยสินค้าที่นำเข้าและส่งออกของไทยผ่านเส้นทางนี้

9. นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งระหว่างประเทศไทย ลาว และจีน

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อข้ามพรมแดน

- ควรเร่งดำเนินการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟจีน-ลาวอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพของการค้าระหว่างประเทศทั้งสามอย่างมีนัยสำคัญ
- การปรับปรุงเครือข่ายถนน โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และเส้นทางผ่านชายแดนอื่นๆ ที่เชื่อมต่อประเทศไทยกับลาวและจีน ควรได้รับการพิจารณาอย่างเร่งด่วน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่มากขึ้นในอนาคต

2. การบูรณาการด้านโลจิสติกส์และศุลกากร

- ควรจัดทำระบบศุลกากรที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นระหว่างประเทศทั้งสาม เพื่อลดความล่าช้าที่ด่านพรมแดน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง
- ส่งเสริมการสร้างระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการที่ครอบคลุมทั้งถนนและรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งหลายรูปแบบทำให้การขนส่งรวดเร็วและต้นทุนต่ำลง โดยเฉพาะสินค้าขนาดใหญ่และสินค้าที่ต้องการการขนส่งในระยะยาว

3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล

- ประเทศลาวควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ และประเทศไทยควรพัฒนาความเชื่อมโยงข้อมูลดิจิทัลเพื่อสนับสนุนการค้าข้ามพรมแดนได้อย่างไร้รอยต่อ

4. การบริหารจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม

- โครงการขนาดใหญ่ เช่น โครงการรถไฟจีน-ลาว ควรมีการวางแผนการจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่นและระบบนิเวศ

10. นโยบายการพัฒนาในอนาคต

1. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศ

- ควรสนับสนุนการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs) บนเส้นทางการค้าระหว่างประเทศไทย ลาว และจีน เพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

2. การเสริมสร้างศักยภาพการค้าและการท่องเที่ยว

- พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวข้ามพรมแดน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั้งสาม และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ โดยเฉพาะในภาคบริการและการโรงแรม

11. บทสรุป

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การลงทุนในระบบขนส่งทั้งทางรถไฟ ถนน และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เป็นตัวขับเคลื่อนหลักในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ลดต้นทุน และเพิ่มความเร็วในการเคลื่อนย้ายสินค้า

โครงการสำคัญ เช่น โครงการรถไฟจีน-ลาวและแผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของไทย มีบทบาทสำคัญในการยกระดับการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบขนส่งเหล่านี้ยังคงเผชิญกับความท้าทาย เช่น ช่องว่างของโครงสร้างพื้นฐาน ความล่าช้าในการดำเนินการ และความไม่สอดคล้องกันด้านกฎระเบียบและศุลกากรระหว่างประเทศของทั้งสามประเทศ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจในภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ

แม้โครงการเหล่านี้จะสร้างโอกาสใหม่ ๆ ในการค้าข้ามพรมแดนและการท่องเที่ยว แต่ยังมีผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อมที่ต้องได้รับการจัดการอย่างรอบคอบ นอกจากนี้ ประเทศไทยและลาวยังต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้าและการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่ยั่งยืน

แนวทางในอนาคต คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะในการปรับปรุงกระบวนการศุลกากรและการบูรณาการด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งควรมีการลงทุนอย่างต่อเนื่องในโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางกายภาพและดิจิทัล เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขนส่งข้ามพรมแดนในระยะยาว หากสามารถจัดการกับความท้าทายเหล่านี้ได้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างไทย-ลาว-จีนจะกลายเป็นรากฐานสำคัญของการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาค เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคนี้บนเวทีเศรษฐกิจโลก

12. อ้างอิง

กองความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ. (2563). รายงานภาวการณ์ลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย ฉบับรายปี 2563 (มกราคม-ธันวาคม).

กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. (2565). การติดตามและวิเคราะห์สถานการณ์พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.http://subsites.dpt.go.th/edocument/images/pdf/doc_urban/book_24.pdf.

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2564). Belt and Road Initiative ช่วยเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวตัวจากการระบาดของโรค COVID-19. https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents attach/709462/709462.duftite=709462&cate=2071&d=0.

กระทรวงการต่างประเทศ. (2562). สรุปความรู้จากการสัมมนา Six Years of the Belt and Road Initiatives: Progress, Contributions and Prospects 25 มิ.ย. 2562 ณ กระทรวงการต่างประเทศ. http://www.dlt.go.th/minisite/m_upload/editor-pic/technplan/files/1km.pdf

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2555).” กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงกับเกาหลี (Mekong –ROK Cooperation)” http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/25432-ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับเกาหลี-(Mekong---ROK.html (accessed 15 June 2023)

กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). “กรอบความร่วมมือ :โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion (GMS) http://www.mfa.go.th/main/th/world/7/19897-โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่ม.html (accessed 15 June 2023)

รัฐบาลไทย. กพศ. เห็นชอบการประกาศพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค นายกฯ ย้ำเร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจสังคม ฟื้นฟูประเทศจากสถานการณ์โควิด-19.https://www.thaigov.go.th/news/contents/ministry_details/54241

บุญชัย จรัสแสงสมบูรณ°. (2562). แนวทางการสร้างความร่วมมือทางการเงินภายใต้แนวคิดริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทย. รัฏฐาภิรักษ. วารสารราย 4 เดือน 61 (1): 28.

นรุตม์ เจริญศรี. (2565).”วาทกรรมการพัฒนาและบทบาททุนญี่ปุ่นในการพัฒนาลุ่มน้ำโขง : บทศึกษารัฐไทยในกระแสโลกาภิวัฒน์” .http://v1.midnightuniv.org (accessed 15 June 2023)

ประจักษ์ ฝั้นพรม. (2557).“ พลวัตของจีนต่อประเทศใน GMS“ http://www.bot.or.th/Thai/EconomicConditions/AsianEconomies/Yunnan/Article/DocLib_YNArticle/พลวัตจีนต่อGMS--final.pdf (accessed 15 June 2023)

โพสต์ ทูเดย์. (2565). “การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของ GMS : โอกาสทางธุรกิจที่เปิดกว้างของอาเซียนและประเทศไทย“.http://library.dip.go.th/multim6/edoc/2555/20519.pdf (accessed 15 June 2023)

สถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา.(2556).”การศึกษาโครงการวิจัยเรื่องการพัฒนากรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการค้าลงทุน ในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อรับรองการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)”. http://ibmp.bus.tu.ac.th/Documents/GMS_Seminar_30Aug2013%20(Shortened).pdf (accessed 22 June 2023)

สิรินาฏ พรศิริประทาน. (2022).” การพัฒนาตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ”. www.itd.or.th/articles?download=153%3A2011... (accessed 27June 2023)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565). กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Cluster : NeEC). http://www.plan.ubu.ac.th/upload/web/0006.pdf

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554).การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors Development)http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5136.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2566). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พุทธศักราช 2566 - 2570). https://www.ldd.go.th/App_Storage/navigation/files/23_0.pdf.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565). ร่างกรอบแผนพัตนาภาคพุทธศักราช 2566-2570. https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=11684&filename=index.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. https://www.eeco.or.th/web-upload/file center/untitled%20folder/EEC009.pdf.

อารตี อยุทธคร. (2564). ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและเครือขยายทุนจีนข้ามชาติ. คณะสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ

Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. Journal of Public Administration Research and Theory, 18(4), 543-571.

Asian Development Bank. (2010).Greater Mekong Subregion(GMS). Regional Cooperation and Integration. ADB;

Emerson, K., Nabatchi, T., & Balogh, S. (2011). An integrative framework for collaborative governance. Journal of Public Administration Research and Theory. 22(1), 1–29.

อ้างอิง

- 中国一带一路网
  https://www.yidaiyilu.gov.cn
- 六大经济走廊
  https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/60644.html
- 年度盘点丨共建“一带一路”2024年度热搜
  https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/056E2O4C.html
- 第三届“一带一路”国际合作高峰论坛官方网站
  http://www.beltandroadforum.org/n101/2023/1019/c132-1262.html
- 《习近平谈“一带一路”（2023年版）》主要篇目介绍
  https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202312/content_6922160.htm
- 西部陆海新通道通达127个国家和地区
  https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0J1C1V2A.html
- 丝路新篇：共建“一带一路”的全球愿景
  https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0KFNFQP9.html
- 坚定不移推进共建“一带一路”高质量发展走深走实的愿景与行动——共建“一带一路”未来十年发展展望
  https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202311/content_6916832.htm
- China’s Belt and Road Initiative
  https://www.raymondjames.com/-/media/rj/advisor-sites/sites/m/a/maineretirementcenter/files/chinas-belt-and-road-initiative.pdf
- In pics: Luban Workshop of Ayutthaya Technical College in Thailand
  https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287523.shtml
- China Railway Express
  https://www.crexpress.cn/en/#/
- China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)
  https://cpec.gov.pk/
- What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?
  http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- Russia-Mongolia-China Economic Corridor To Be Developed
  https://russiaspivottoasia.com/russia-mongolia-china-economic-corridor-to-be-developed/

- รถไฟความเร็วสูงไทย - จีนพัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงเครือข่ายสู่สากล
  https://www.highspeedrail-thai-china.com/
  https://www.sohu.com/a/839373436_211762
- 国际陆海贸易新通道（New International Land-Sea Trade Corridor）
  https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/80076.html
- Mekong-Lancang Cooperation
  http://www.lmcchina.org/eng/
- China's Chongqing Obtains Greater Mekong Subregion Road Transport Permits
  https://www.ichongqing.info/2021/01/17/chinas-chongqing-obtains-greater-mekong-subregion-road-transport-permits/
- อีอีซีประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย ที่ตั้งอันเป็นจุดยุทธศาสตร์
  https://www.eeco.or.th/en/CN
- 10 years of Belt and Road Initiative (BRI) achievements
  https://www.globaltimes.cn/page/202309/1297745.shtml
- China to basically complete construction of new international land-sea trade corridor for western regions by 2025
  https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/186492.html

ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง
เลขที่ 21 ถนนกวงหวา เขตฉาวหยาง กรุงปักกิ่ง 100600
สาธารณรัฐประชาชนจีน

โทรศัพท์ (86-10) 8531-8700
โทรสาร (86-10) 8531-8791
เว็บไซต์ www.stsbeijing.org
อีเมล stsbeijing@mhesi.go.th
เฟซบุ๊ก www.facebook.com/stsbj