

รายงานวิเคราะห์

High Speed Train Dynamic: China South Regional Rail Silk Road

พลวัตรถไฟความเร็วสูงข้ามแดนประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงโอกาสและความท้าทาย



เอกสารประกอบการประชุมใหญ่สามัญประจำปีของ

สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย (สตท.)

วันที่ 23 มีนาคม 2565



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกลุ่มบริษัท V-SERVE GROUP

อดีตนายกสมาคม (ก่อตั้ง) สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย (TACBA)





เส้นทางโลจิสติกส์ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

ภูมิทัศน์เศรษฐกิจเกี่ยวข้องกับภูมิทัศน์รัฐศาสตร์ประเทศไทย

- ➡ พื้นที่แผ่นดิน 513,120 ตร.กม.
- ➡ พื้นที่ทะเล ประมาณ 323,488 ตร.กม.
- ➡ พื้นที่ชายฝั่ง 3,148 กิโลเมตร (อ่าวไทย 2,055 กม. และอันดามัน 1,093 กม.)
- ➡ พรหมแดนทางบกมีระยะทาง 5,326 กิโลเมตร
 - อาณาเขตติดต่อ สปป.ลาว 1,750 กม.
 - อาณาเขตติดต่อ กัมพูชา 798 กม.
 - อาณาเขตติดต่อ เมียนมา 2,202 กม.
 - อาณาเขตติดต่อ มาเลเซีย 576 กม.
- ➡ มูลค่านำเข้า-ส่งออก (ปี 2564) จำนวน 17.091 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน/GDP ร้อยละ 110.15
- ➡ เศรษฐกิจการค้าชายแดน/ผ่านแดน ปี 2564 มูลค่า 1.715 ล้านล้านบาท
 - สัดส่วนต่อการค้าระหว่างประเทศ 10.04%
 - สัดส่วนต่อ GDP 11.01%

มูลค่าเศรษฐกิจการค้าชายแดน / ผ่านแดนทางถนนประเทศ GMS+

มูลค่าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.04 ของการค้าระหว่างประเทศและร้อยละ 11.01 ของ GDP
(มกราคม-ธันวาคม 2564)

หน่วย : ล้านบาท

	ชายแดน (ล้านบาท)	ผ่านแดน (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)	มูลค่าการค้า ระหว่างประเทศ (ล้านบาท)	สัดส่วน คิดเป็น (%)
ส่งออก	570,003	461,327	1,031,330	8,542,102.66	12.07
นำเข้า	354,078	329,937	684,015	8,549,082.28	8.00
มูลค่ารวม	924,081	791,264	1,715,345	17,091,184.94	10.04
ดุลการค้า	215,295		+131,390		

ที่มา : กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน
(กรมการค้าต่างประเทศ) ม.ค.2565

โลจิสติกส์-การค้าชายแดนมีสัดส่วนร้อยละ 53.9 ของการนำเข้า-ส่งออกทั้งหมด

ความท้าทายเศรษฐกิจกับความมั่นคง
เกี่ยวข้องกับการจัดการความสมดุลและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ
ตลอดจนขีดความสามารถของภาคเอกชนในการเข้าถึงโครงสร้างโลจิสติกส์ GMS

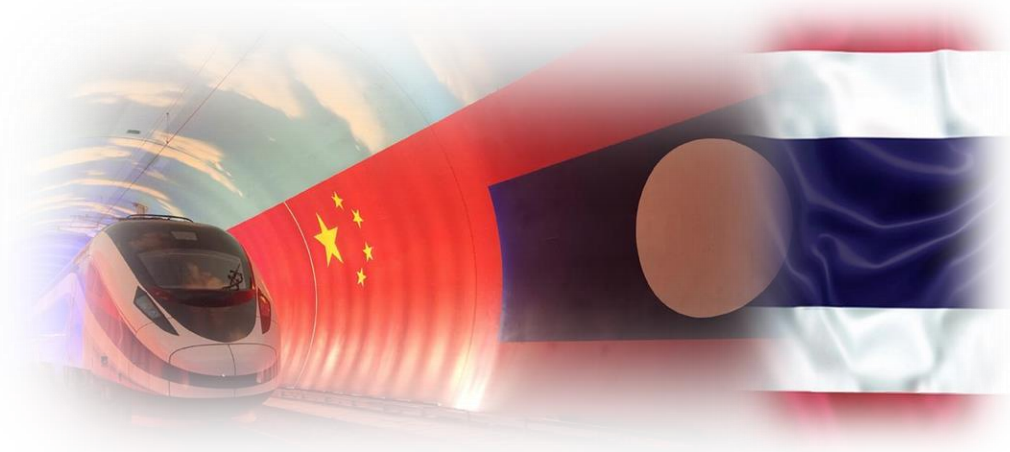
ลำดับ	ประเทศ	มูลค่าการค้าทางถนนผ่านชายแดน			ดุลการค้า	คิดเป็นสัดส่วน (%)
		ส่งออก	นำเข้า	มูลค่ารวม		
1	ลาว	124,769	90,045	214,814	34,724	12.53
2	มาเลเซีย	182,464	153,532	335,996	28,932	19.59
3	เมียนมา	119,655	84,512	204,167	35,143	11.90
4	กัมพูชา	143,115	25,989	169,104	117,126	09.86
5	จีน	194,820	172,148	366,968	22,672	21.40
6	สิงคโปร์	53,583	68,158	121,741	-14,575	07.10
7	เวียดนาม	46,308	29,105	75,413	17,203	04.40
8	ประเทศอื่นๆ	166,347	60,527	226,874	105,820	13.23
รวม		1,031,061	684,016	1,715,077	+215,925	



เส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ

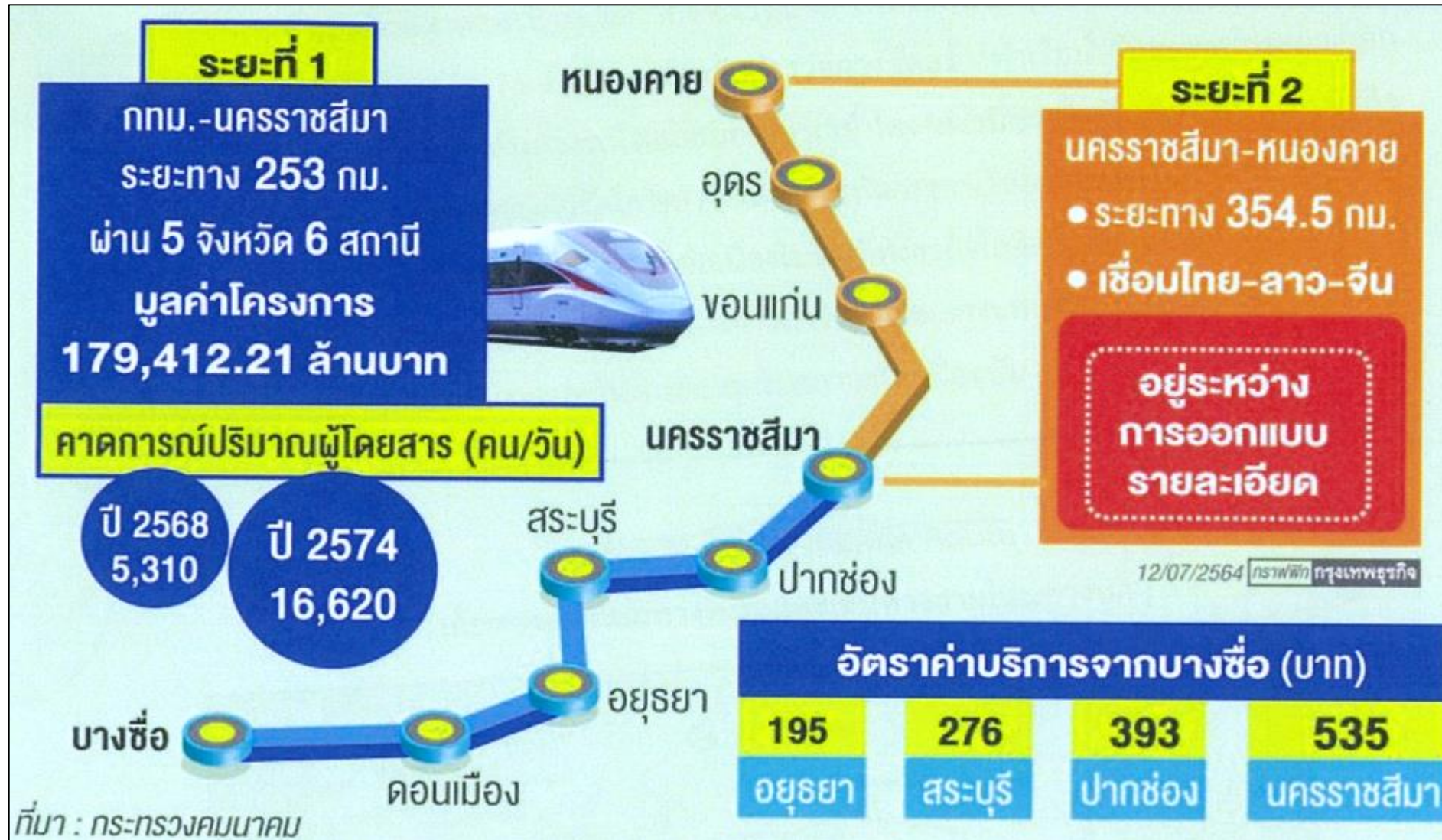
ระยะทาง **1,624.5 กม.**

(อยู่ในประเทศจีน 621 กม., สปป.ลาว 414 กม. และไทย 607.5)



Hi-Speed Train Kungmin-Vientien-Bangkok

Thailand : China BRI Key Achievement



เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้ากทม.-บ่อเต็น-कुหมิง

คู่สินค้าขนาด **20** ฟุต

- **เส้นทางรถไฟไฮสปีด : กทม.-หนองคาย-เวียงจันทน์-บ่อเต็น-कुหมิงจำนวน 122,620 บาท** ระยะเวลาประมาณ 15 ชั่วโมง เฉพาะค่ารถไฟ 87,620 บาทและขนส่งทางถนน ค่าขนส่งกทม.-หนองคาย 32,000 บาทและค่าดำเนินการชิปปิ้ง 3-4 พันบาท ยังไม่รวมค่ารถหนองคาย-เวียงจันทน์และค่ายกตู้ (เส้นทางรถไฟไทยเสร็จปีพ.ศ.2571 ทำให้เส้นทางกทม.-कुหมิง ยาวรวมกัน 1,642.5 กม.)
- **เส้นทางถนน : กทม.-หนองคาย-เวียงจันทน์-บ่อเต็น-कुหมิงจำนวน 121,000 บาท** ระยะเวลาประมาณ 2-3 วัน เป็นค่าขนส่งกทม.-หนองคาย 32,000 บาท, ค่าขนส่งเวียงจันทน์-कुหมิง 85,000 บาท, ค่ารถ-ค่าดำเนินการชิปปิ้ง 3-4 พันบาท (ยังไม่รวมค่ายกตู้)
- **เส้นทางถนน : กทม.-เชียงของ-บ่อเต็น-कुหมิงจำนวน 92,000 บาท** ระยะเวลาประมาณ 2-3 วัน เป็นค่าขนส่งกทม.-เชียงของ 35,000 บาท, ค่าขนส่งบ่อเต็น-कुหมิง 53,000 บาท ค่าดำเนินการชิปปิ้ง 3-4 พันบาท (ยังไม่รวมค่ายกตู้)

โอกาส :

1. **การเพิ่มศักยภาพและทางเลือกเส้นทางโลจิสติกส์** การขนส่งทางรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ-คุนหมิงระยะทาง 1,642.5 กม.ใช้เวลาประมาณ 15 ชั่วโมงจะเป็นทางเลือกที่สำคัญเมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลทั้งต้นทุนและระยะเวลา
2. **ทำให้เกิดการเชื่อมโยงโซ่อุปทานรวมกัน (GMS Supply Chain Connectivity)** ภาคอีสานของไทยมีจุดแข็งด้านเกษตรกรรมจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องเชื่อมโยงซัพพลายเชนระหว่างภาคอีสานของไทย โดยสามารถใช้วัตถุดิบในพื้นที่และส่งออกกลับไปประเทศจีนด้วยต้นทุนรวมที่ต่ำกว่า
3. **เพิ่มการลงทุนทางตรงจากประเทศจีน** ที่ผ่านมามีจีนเป็นผู้ลงทุนลำดับ 2 รองจากญี่ปุ่น แนวโน้มการลงทุนจะเป็นอุตสาหกรรมยางพารา หากสามารถเชื่อมกับเส้นทางอุตะเถา-แหลมฉบังจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ในพื้นที่ภาคอีสานโดยมีตลาดจีนเป็นเป้าหมายสำคัญ
4. **ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว** นักท่องเที่ยวจีนเป็นลูกค้าสำคัญของไทยจำนวนประมาณ 11 ล้านคนทำรายได้เข้าประเทศประมาณ 5.5 แสนล้านบาท เพิ่มโอกาสให้กับนักท่องเที่ยวทั้งของจีนและของไทยให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
5. **การกระจายรายได้ลดความเหลื่อมล้ำ** ภาคอีสานจะได้ประโยชน์สูงสุดของเส้นทางสายนี้ซึ่งจะมีคนจำนวนมากมากับรถไฟจะทำให้เกิดชุมชนใหม่ เศรษฐกิจใหม่จะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ สินค้าเกษตรจะมีทางเลือกที่มากขึ้นในการเข้าถึงตลาดโดยเฉพาะตลาดจีน

ความท้าทาย :

1. ความสามารถในการเข้าถึงโอกาส

ขีดความสามารถในการแข่งขันของคนไทยต่ำกว่าทั้งด้านความพร้อมและการสนับสนุนของรัฐบาล ระบบซัพพลายเชนของจีนมีความเข้มแข็งในลักษณะ “กินแบบเหมาแข่ง” แทบจะไม่มีพื้นที่ซึ่งธุรกิจคนไทยจะแทรกเข้าถึง

2. ความท้าทายด้านความสามารถของผู้ประกอบการไทย

โครงการใช้เทคโนโลยีของจีนการบริหารจัดการเส้นทางและโครงการใครจะเป็นผู้บริหารตลอดจนสถานีปลายทาง

3. การพัฒนาพื้นที่ของไทยแยกส่วนอยู่ในระดับจังหวัด

ภาคเอกชนในแต่ละจังหวัดมีการตื่นตัวและต้องการพัฒนาพื้นที่แต่แนวคิดยังใช้แต่ละจังหวัดเป็นศูนย์กลางขาดการบูรณาการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค

4. อาจถูกครอบงำจากธุรกิจจีนข้ามชาติ

จะมีวิธีการบริหารจัดการอย่างไรไม่ให้มีแรงงานผิดกฎหมายที่แฝงตัวมาในลักษณะต่าง ๆ

Hi-Speed Train Kunming-Vientiane-Bangkok

ไม่ใช่เป็นเพียงเส้นทางโลจิสติกส์

➤ Land-Sea-Land Connectivity

เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21
โอบล้อมเชื่อมโยงโลกตะวันออกและตะวันตก

➤ โครงการ Belt & Road Initiative

เส้นทางตะวันตกรถไฟความเร็วสูงสามารถเชื่อมประเทศต่างๆ
ปัจจุบันเส้นทางรถไฟจากฉงชิ่งสามารถไปถึงฮิลตันบู-มอสโค-
รอตเตอร์ดัม ซึ่งอยู่ตอนเหนือของยุโรปตรงข้ามท่าเรือชาร์แธมตัน
ของอังกฤษ

➤ โครงการ South High-Speed Train

เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายใต้ ปัจจุบันคุนหมิงเป็นฮับเชื่อมโยง
ฉงชิ่ง, อุ๋ฮั่น, กวางสี, กว่างโจว จากนครคุนหมิงเส้นทางรถไฟลงมา
จนถึงนครเวียงจันทน์ รัฐบาลจีนมีความพยายามกดดันให้ไทยก่อสร้าง
กทม.-โคราช-หนองคายเพื่อเชื่อมโยงกับเส้นทางนี้คาดว่าจะแล้วเสร็จ
ในปีพ.ศ.2573 ซึ่งจีนหวังจะทำให้มีผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 1.1 ล้านคน

➤ เส้นทางรถไฟคุนหมิง-ท่าเรือจ้าวผิวประเทศเมียนมาร์

เป็นโครงการเชื่อมโยงนครคุนหมิงกับอ่าวเบงกอลโดยมีการสร้างเส้นทาง
รถไฟขนานไปกับท่อน้ำมันไปจนถึงท่าเรือจ้าวผิวรัฐยะไข่ ประเทศเมียนมาร์
ทำให้จีนตอนใต้สามารถมีทางเลือกออกทะเลฝั่งตะวันตกโครงการนี้ใกล้
สำเร็จคงไม่กี่ปีนี้

➤ เส้นทางสายไหมทางทะเล “Trans Asia Pacific”

จีนได้ครอบครองด้วยการถมเกาะพาราเซลทะเลจีนตอนใต้ตรงกึ่งกลาง
ประเทศเวียดนามและฟิลิปปินส์ เส้นทางนี้ครอบคลุมทะเลจีนใต้จนมาถึง
ปากอ่าวไทยทำให้เป็นข้อพิพาทระหว่างประเทศ

➤ China-Klong Thai Project

รัฐวิสาหกิจของจีนมีการผลักดันในการขุดคลองไทยแนว 9A จากอำเภอ
ระโนด (จ.สงขลา) ไปออกทะเลอันดามันที่จ.ตรัง พรบ.ให้มีการศึกษา
ของไทยไม่ผ่านการเห็นชอบของรัฐสภา

New China Silk Road Global Surrounding

เส้นทางสายไหมทางทะเล-ทางบกเชื่อมโลก

China Belt & Road Initiative : Opportunity or Threat

พลวัตเศรษฐกิจและความ
มั่นคงภายใต้เส้นทางสาย
ไหมแห่งศตวรรษที่ 21



จีนปักหมุดทะเลจีนใต้อยู่ภายใต้ BRI : Belt & Road Initiative



ทะเลจีนใต้ :

บริเวณหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์

เป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific”

จีนมีการถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อพิพาทระดับภูมิภาค

อยู่ในเส้นทางขนส่งสินค้าของไทยที่จะไปซีกโลกตะวันออก

การปักหมุดของจีนในประเทศไทยด้วยการเชื่อมโยง
เส้นทางรถไฟกับโครงการพัฒนาคลองไทย
เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุกทะเลใต้ (จูไห่)
String of Pearls Initiative



ยุทธศาสตร์เชื่อมโยงเส้นทางสายไหมทางทะเลกับคลองไทย

มูลค่ามากกว่า 2.30 ล้านบาท

BRI & Thai Canal Connectivity

KLONG THAI CANAL MAP

แนวเส้นทาง 9A ถูกพิจารณาให้เป็นจุดที่เหมาะสมในการสร้างคลองไทย



High-Speed Train China-Lao-Thailand

Business Competency Key Achievement

ความสามารถในการเข้าถึงโอกาสของผู้ประกอบการเกี่ยวข้องสมรรถนะของธุรกิจ





สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้....

 Tanit Sorat

 tanitvsl

 tanitsorat.com

*Thank
you* 