

เส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน

ความท้าทายของโอกาสและผลกระทบในการเข้าถึงการเป็นห่วงโซ่อุปทานจีน

เอกสารประกอบการบรรยาย ศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านแม่โขงศึกษา

สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันศุกร์ที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการบริษัทในเครือ V-SERVE GROUP

อดีตประธานสภาธุรกิจ GMS (ระดับภูมิภาค)



1

รถไฟไทยจีนเชื่อมโยงกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-นครคุนหมิง ระยะทางรวมกันประมาณ 1,539.5 กิโลเมตร เป็นโครงการลงทุนระดับภูมิภาคใช้เงินลงทุนหรือประมาณ 8.623 แสนล้านบาท

2

เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมสายใต้ของจีน (South Belt & Road Initiative) เพื่อใช้เป็นเส้นทางการค้าและโลจิสติกส์กับประเทศอาเซียนโดยมีประเทศไทยเป็นเป้าหมายสำคัญ

3

การลงทุนข้ามแดนไปประเทศลาวและจีนมีมูลค่ารวมกันประมาณ 421,200 ล้านบาท กับสปป.ลาวมีมูลค่า 1.862 แสนล้านบาทโดยร้อยละ 55 เป็นการส่งออก ประเทศจีนคาดว่าจะมีมูลค่า 2.349 แสนล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.54 ของการค้าไทย-จีนทั้งหมดโดยร้อยละ 53.51 เป็นการส่งออก

4

รูปแบบการขนส่งข้ามชายแดนไปจีนตอนใต้ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางถนน “R3A” จากชายแดนไทย-ลาว ไปจนถึงคุนหมิงระยะทางประมาณ 1,048 กิโลเมตรใช้เวลา 3 วัน

5

บริษัทโลจิสติกส์ข้ามแดนไทย-ลาว-จีนโดยใช้รถไฟความเร็วสูงจำเป็นที่จะต้องบูรณาการกับขนส่งทางบกเพราะเป็นทางเลือกของผู้ประกอบการ

6

กุญแจแห่งความสำเร็จอยู่ที่เส้นทางรถไฟจีนจะต้องเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟไทยเป็นสมการสำคัญของจีนที่จะต้องผลักดันให้ได้ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาทางรัฐบาลจีนมีนโยบายที่จะผลักดันเส้นทางไหมทางทะเล “Silk Marine Route” ให้เป็นโครงข่ายอยู่ภายใต้ “Belt & Road Initiative”

เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายอีสาน
(ภายใต้การ MOU กับประเทศจีน)
บางซื่อ-โคราช-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย
ระยะทางประมาณ 609 กิโลเมตร งบประมาณ 4.317 แสนล้านบาท



Middle Speed Train China-Laos Railway
เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น
ระยะทางในประเทศลาว 422 กิโลเมตร งบประมาณ 1.894 แสนล้านบาท
สัดส่วนการลงทุนของสปป.ลาวร้อยละ 12



BRI : Thai-China High Speed Train Network Connectivity

โครงข่ายการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์จีน-ไทย

ระยะทาง 1,539.5 กิโลเมตร ระยะทางในประเทศจีน 508.5 กิโลเมตร



ความคุ้มค่าการลงทุน...โอกาสและผลกระทบ

1

โครงข่ายเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนการพิจารณาหากเชื่อมกับประเทศจีนอาจมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจตลอดอายุของโครงการ (IRR : Internal Rate of Return) ประมาณร้อยละ 12 ของมูลค่าปัจจุบันสุทธิประมาณ 3.289 ล้านล้านบาท

2

จำเป็นที่จะต้องนำบริบทองค์รวมของการเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ทางรางในระดับของภูมิภาคเชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์ของไทยโดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3

ประเด็นที่จะต้องพิจารณาคือระบบรถไฟทางคู่และโครงข่ายรถไฟไฮสปีดเทรนจะวางตำแหน่งธุรกิจกันอย่างไรเพื่อไม่ให้โครงการมีการแข่งขันด้านราคา, ประโยชน์การใช้สอย, การเข้าถึงโอกาส, ผลกระทบตลอดจนผลประโยชน์แห่งชาติ

4

เป็นการเปิดโลจิสติกส์ใหม่ที่ขนส่งทางรางของไทยจะสามารถเชื่อมโยงกับนครคุนหมิง ซึ่งเป็น “Logistics Hub” ที่ใหญ่สุดของจีนทางภาคใต้และสามารถเชื่อมโยงเข้าไปเมืองใหญ่ชั้นในของจีน

5

ในทางกลับกันเส้นทางดังกล่าวสามารถขนส่งสินค้าราคาถูกจากจีนเข้ามายังประเทศไทยเกี่ยวข้องกับทั้งโอกาสและผลกระทบที่จะต้องนำมาสังเคราะห์เพื่อเตรียมความพร้อม





โอกาส

1

การเพิ่มศักยภาพและทางเลือกเส้นทางโลจิสติกส์

การขนส่งทางรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ-คุนหมิงระยะทาง 1,539.5 กิโลเมตรใช้เวลาประมาณ 10-12 ชั่วโมงจะเป็นทางเลือกที่สำคัญเมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลทั้งต้นทุนและระยะเวลา

2

ทำให้เกิดการเชื่อมโยงโซ่อุปทานรวมกัน

การขนส่งด้วยระบบรางจะสามารถประหยัดได้มากกว่าการขนส่งทางถนน (2 เท่า) ทำให้เข้าถึงทรัพยากรการผลิตโดยเฉพาะสินค้าเกษตรซึ่งภาคอีสานของไทยและสปป.ลาวมีจุดแข็ง ปัจจุบันมีอุตสาหกรรมยางของจีนมาลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวโดยส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะก่อให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3

เพิ่มการลงทุนทางตรงจากประเทศจีน

ปัจจุบันประเทศจีนเริ่มมีบทบาทการลงทุนในต่างประเทศ ในสัดส่วนที่สูง ประเทศไทยที่ผ่านมามีจีนเป็นผู้ลงทุนลำดับสองรองจากญี่ปุ่น ในช่วง 2 ปีครึ่งนับแต่ปีพ.ศ.2561 จนถึงกลางปีพ.ศ.2563 มีจำนวน 908 โครงการมูลค่าการลงทุน 6.421 แสนล้านบาท

4

ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวจีนมีจำนวนประมาณ 11 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.36 ทำรายได้เข้าประเทศประมาณ 5.5 แสนล้านบาท หลังวิกฤตโควิด-19 (ปีพ.ศ.2565) จำนวนจะไม่น้อยกว่าเดิม

5

การกระจายรายได้ลดความเหลื่อมล้ำ

ภาคอีสานจะได้ประโยชน์สูงสุดของเส้นทางสายนี้จะมีคนจำนวนมากกับรถไฟจะทำให้เกิดชุมชนใหม่ เมืองใหม่โดยที่เศรษฐกิจใหม่จะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ อีกทั้งสินค้าเกษตรจะมีทางเลือกที่มากขึ้นในการเข้าถึงตลาดโดยเฉพาะตลาดจีนซึ่งมีขนาดใหญ่ส่งผลต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน



ผลกระทบ

1

ความสามารถของการเข้าถึงโอกาส

เป็นแหล่งแสวงโอกาสของประเทศจีนที่จะเข้ามาทำมาหากินซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขันของคนไทยต่ำกว่าทั้งด้านความพร้อมและการสนับสนุนของรัฐบาล ทำให้แทบจะไม่มีพื้นที่ซึ่งธุรกิจคนไทยจะแทรกเข้าถึง

2

ความเป็นไปได้ของโครงการและผลกระทบทางการเงิน

การผูกขาดใช้เทคโนโลยีจากจีนที่มีมูลค่าสูงกว่าความเป็นจริงทำให้ต้นทุนโครงการสูง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่อยู่ก่อนหน้านี้ แต่หากตำแหน่งธุรกิจการแบ่งกลุ่มลูกค้าไม่ชัดเจนจะทำให้โครงการแข่งขันกันเองซึ่งที่สุดจะนำไปสู่กับดักด้านการเงินเหมือนกับโครงการร่วมทุนของจีนกับประเทศต่าง ๆ

3

การระดมทุนเพื่อใช้ในโครงการในช่วงเศรษฐกิจเปราะบาง

จากการฟื้นตัวจากวิกฤตการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรน่าจะเป็นการแย่งเม็ดเงินของภาคเอกชนซึ่งจะนำมาฟื้นฟูธุรกิจเพราะสถาบันการเงินจะปล่อยเงินกู้ให้กับภาครัฐเพราะมีความเสี่ยงน้อยกว่า



ผลกระทบ

4

แผนการใช้ประโยชน์เชื่อมโยงกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

การบริหารจัดการเส้นทางและโครงการใครจะเป็นผู้บริหาร ตลอดจนสถานีปลายทางหากจะรับนักท่องเที่ยวก็จะต้องมีระบบตรวจคนเข้าเมือง-ระบบศุลกากรและควอรันตินีนต่าง ๆ การวางแผนผังเมือง

5

กรอบแนวคิดการพัฒนาของพื้นที่ยังแยกส่วนอยู่ในระดับจังหวัด

ภาคเอกชนในแต่ละจังหวัดมีการตื่นตัวและต้องการพัฒนาพื้นที่แต่แนวคิดยังใช้แต่ละจังหวัดเป็นศูนย์กลางขาดการบูรณาการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคโดยเฉพาะการเชื่อมโยงซัพพลายเชนและร่วมทุนกับจีน

6

การอาจถูกรอบงำจากธุรกิจจีนข้ามชาติ

การบริหารจัดการอย่างไรไม่ให้มีแรงงานผิดกฎหมายที่แฝงตัวมาในลักษณะต่าง ๆ เช่น นอมนีกับคนไทยเพื่อการถือหุ้นในธุรกิจต่าง ๆ มิฉะนั้นจะกลายเป็นว่าธุรกิจจีนจะเข้ามาครอบงำจนธุรกิจไทย ไม่สามารถแข่งขันได้เหมือนกับที่เกิดในสปป. ลาวและธุรกิจบริการโลจิสติกส์ทั้งที่ทำเรือเชียงแสนและที่เชียงของ

END

สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้....



Tanit Sorat



tanitvsl



www.tanitsorat.com

*Thank
you*

