



ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ  
กองบัญชาการกองทัพไทย

เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study)

# เรื่อง “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทาย ต่อความมั่นคงของไทย”



เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี

เรื่อง “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย”

พิมพ์ครั้งที่ ๑ กรุงเทพฯ จำนวน ๕๐๐ เล่ม

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๒๕๖๕ จำนวน ๖๖ หน้า

สงวนลิขสิทธิ์ตาม พ.ร.บ. การพิมพ์ พ.ศ.๒๕๓๗

© ลิขสิทธิ์ภาษาไทยเป็นของศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

- ผู้อำนวยการ : พลตรี ประเทือง ปิยะโกโพธิ์
- รองผู้อำนวยการ : พันเอก บัณฑูร บำเรอราช  
: นาวาอากาศเอก ไชยา ออกแดง
- หัวหน้าโครงการ : นาวาเอก รัฐนันท์ เมธีวัชรพัฒน์
- รองหัวหน้าโครงการ : พันเอกหญิง มัทนิน เจริญชาศรี
- นักวิจัย : พันเอกหญิง มัทนิน เจริญชาศรี
- คณะวิจัย : นาวาตรีหญิง จิตรภรณ์ จิตรธร  
เรืออากาศโทหญิง ภริญชญา อุไรรัตน์  
นางสาว ปาณิสรา เทียนอ่อน  
นางสาว ปุณณภา โชติชินเขาว์  
นางสาว สิริภัทร เทียมพัฒน์
- พิสูจน์อักษร : พันเอก สุทัศน์ คร่ำในเมียง  
พันเอกหญิง วาทีณี ดิงสมบัติยุทธ์  
นาวาโทหญิง ฉัตรฐิรัตน์ พัชรกิจจา  
นางสาวธิดิยา ก้านบัวแก้ว  
นางสาวพิมพ์อชิตา อัครเมธายุทธ  
นางสาวภัทรภร วรังอาจ  
นางสาวศศิพร จันทรมีชัย

จัดพิมพ์โดย



กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๖๒ ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

โทร ๐๒ ๒๗๕ ๕๗๑๕ เว็บไซต์ [www.sscthailand.org](http://www.sscthailand.org)

## คำนำ

รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ถือเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ ยุทธศาสตร์ “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง: Belt and Road Initiative (BRI)” ของจีนที่ใช้ระบบรางวัลเป็นตัวขับเคลื่อนและเชื่อมโยงภูมิภาค นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นต้นมา ท่ามกลางกระแสการพัฒนาและอิทธิพลของจีน ในศตวรรษที่ ๒๑ และถือเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของภูมิภาคที่จีนใช้นโยบาย “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt)” ในการที่จะเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้เพื่อสร้างความร่วมมือกับอาเซียนและมุ่งขยายอิทธิพลในภูมิภาค โดยมีเป้าหมายสูงสุดคือสร้างจีนให้เป็น ศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก

ในขณะเดียวกัน หากพิจารณาทาง สปป.ลาว จะเห็นว่า โครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว นั้นเกิดจากนโยบาย From Land Lock to Land Link ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ด้วยความมุ่งมั่นของรัฐบาล สปป.ลาว ในการที่จะเปลี่ยนจากประเทศซึ่งมีจุดด้อยทางภูมิศาสตร์ให้เป็นประเทศที่เป็น ศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางยุทธศาสตร์สำคัญ โดยหวังที่จะเชื่อมกับจีนและอาเซียน เพื่อผลักดันประเทศให้เป็นศูนย์กลางและกระจายสินค้าของกลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้ ขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว วิ่งพาดผ่านเมืองสำคัญหลายแห่งในนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงเวียงจันทน์ แขวงอุดมไซ และแขวงหลวงพระบาง ถึงปลายทางคือ เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา และเชื่อมระบบถึงเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนานทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีนซึ่งสามารถที่จะเชื่อมต่อถึงประเทศสิงคโปร์ได้โดยผ่าน สปป.ลาว ไทย และมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม แม้โครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว จะเป็นประโยชน์ในด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) และเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ชายแดนสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนที่อยู่บนแผ่นดิน (Mainland ASEAN) หากเมื่อพิจารณาถึงส่วนต่อขยายเส้นทางขบวนรถไฟดังกล่าวไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค รวมทั้งประเทศไทยนั้น พบว่ามีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงผลกระทบในมิติความมั่นคงอย่างรอบด้านดังที่รัฐบาลไทยยังคงมีท่าทีระมัดระวังในการดำเนินการต่อโครงการส่วนต่อขยายระบบการขนส่งทางรางดังกล่าว ด้วยอาจคำนึงถึงผลกระทบจากการถูกดึงเข้าไปสู่วงโคจรของอิทธิพลจีนเร็วเกินไป จึงเลือกที่จะเริ่มการพัฒนา



ระบบการขนส่งทางรางในส่วน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก่อน แทนที่จะดำเนินการ  
พร้อมกันจาก หนองคายในทีเดียว

ดังนั้น ศูนย์ศึกษาชายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศในฐานะ  
หน่วยงานด้านความมั่นคงและคลังสมองของกองทัพได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ  
ดังกล่าว จึงได้จัดทำเอกสารศึกษาเฉพาะกรณีเรื่อง “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว:  
โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย” เพื่อศึกษาสถานการณ์การดำเนินงาน  
รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ในมิติความมั่นคง และผลกระทบจากโครงการ  
รถไฟฯ ที่ไทยจะได้รับซึ่งถือเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายที่ประเทศ กองทัพ และ  
หน่วยงานด้านความมั่นคงและที่เกี่ยวข้องต่างต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ  
เพื่อรองรับกับผลกระทบที่จะปรากฏทั้งในปัจจุบันและอนาคตต่อไป

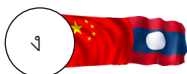
ศูนย์ศึกษาชายุทธศาสตร์  
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



กล่าวนำ	ก
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	จ
สารบัญแผนภาพ	ฉ
ส่วนที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์การศึกษา	๓
๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา	๔
๑.๔ วิธีการศึกษา	๕
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๕
ส่วนที่ ๒ ที่มาและพัฒนาการของรถไฟจีน-สปป.ลาว	
และผลกระทบต่อความมั่นคง	๗
๒.๑ ที่มาโครงการรถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail: HSR) จีน-สปป.ลาว	๗
๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน	๗
๒.๑.๒ ระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน	๑๑
(China-IndoChina Economic Corridor):	
ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว	
๒.๒ ยุทธศาสตร์ Land Lock สู่ Land Link ของ สปป.ลาว	๑๒
๒.๓ สถานการณ์ความมั่นคงตามแนวชายแดนไทย-สปป.ลาว ในปัจจุบัน	๑๕
๒.๔ การพัฒนาและผลกระทบจากรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ	๑๖
๒.๔.๑ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงรูปแบบต่าง ๆ	๑๗
๒.๔.๒ พัฒนาการและผลกระทบของการมีรถไฟ	๑๘
ความเร็วสูงในต่างประเทศ	
๒.๔.๓ พัฒนาการและผลกระทบรถไฟความเร็วสูงในจีน	๑๙
๒.๔.๔ ผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีต่อ	๒๐
สปป.ลาว	



๒.๔.๕ ผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ที่มีต่อไทย	๒๑
๒.๕ วิเคราะห์ผลกระทบต่อมิติความมั่นคงด้านต่างๆ (STEEP Analysis) จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว	๒๒
๒.๕.๑ ผลกระทบต่อมิติด้านสังคม (S: Social)	๒๒
๒.๕.๒ ผลกระทบต่อมิติด้านเทคโนโลยี (T: Technological)	๒๕
๒.๕.๓ ผลกระทบต่อมิติด้านเศรษฐกิจ (E: Economic)	๒๗
๒.๕.๔ ผลกระทบต่อมิติด้านสิ่งแวดล้อม (E: Environmental)	๓๕
๒.๕.๕ ผลกระทบต่อมิติด้านการเมือง (P: Political)	๓๕
<b>ส่วนที่ ๓ สรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการเตรียมพร้อมต่อผลกระทบความมั่นคงของประเทศจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว</b>	<b>๓๖</b>
๓.๑ โอกาสของประเทศไทยจากรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว	๓๗
๓.๒ ผลกระทบต่อจีน สปป.ลาว และไทย จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว	๓๘
๓.๓ แนวทางการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	๔๓
๓.๔ แนวทางการเตรียมความพร้อมในประเด็นความมั่นคง	๔๔
๓.๕ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อประเทศไทย	๔๖
๓.๖ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อกองทัพ	๔๗
<b>ภาคผนวก</b>	<b>๔๙</b>
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>๕๑</b>



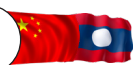
### ๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ถือเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ภายใต้ยุทธศาสตร์ “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง: Belt and Road Initiative (BRI)” ของจีนที่ใช้ระบบรางเป็นตัวขับเคลื่อนและเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ ท่ามกลางกระแสการพัฒนาและอิทธิพลของจีนในศตวรรษที่ ๒๑ ซึ่งมีความรุนแรงเชื่อมโยงรากลึกเกินกว่าประเทศเล็ก ๆ จะต้านทานได้<sup>๑</sup> โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมหลังจากการเผยแพร่สมุดปกขาววิสัยทัศน์ของจีนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และถือเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) ของภูมิภาคที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างจีนกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam)<sup>๒</sup> โดยจีนใช้นโยบาย “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt)” ในส่วนที่จะเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้เป็นกลยุทธ์แบบมองไปข้างหน้า (Outward Looking) ในการสร้างความร่วมมือกับอาเซียน<sup>๓</sup> โดยมุ่งขยายอิทธิพลทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาค นอกเหนือจากที่ต้องการจะขยายตลาดรองรับสินค้าอุตสาหกรรมของจีน พร้อมกับความมุ่งมั่นที่จะกระจายความเจริญไปสู่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของตนเอง โดยมีเป้าหมายสูงสุดคือสร้างเงินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก<sup>๔</sup>

ในขณะเดียวกัน หากพิจารณาทาง สปป.ลาว จะเห็นว่า โครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว เกิดขึ้นมาจากนโยบาย From Land Lock to Land Link ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) โดยถือเป็นอีกหนึ่งความมุ่งมั่นของรัฐบาล สปป.ลาว ในการเปลี่ยนจากประเทศที่มีจุดด้อยทางภูมิศาสตร์ คือ “ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล” (Land-locked Country) เป็น “ประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางบก” (Land-linked Country)<sup>๕</sup> ด้วยจุดเชื่อมต่อทางยุทธศาสตร์สำคัญ ซึ่งฝั่ง สปป.ลาว หวังที่จะเชื่อมกับจีนและอาเซียนในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม ไม่เพียงแต่เป็น

การพัฒนาด้านโลจิสติกส์หรือภาคการขนส่ง แต่หมายถึงการยกระดับ สปป.ลาว ให้มีการเติบโตทางภาคเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในระดับภูมิภาคทั้งด้านการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม นอกเหนือจากการผลักดัน ประเทศให้เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าของกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจะนำรายได้มาสู่ การพัฒนาประเทศ โดยที่ขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว วิ่งพาดผ่านเมืองสำคัญหลาย แห่งในนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงเวียงจันทน์ แขวงอุดมไซ และแขวงหลวงพระบาง ถึงปลายทางคือ เมืองบ่อเต็น ในแขวงหลวงน้ำทา ทั้งนี้ มีการเชื่อมระบบต่อถึงเมือง คุณหมิงซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลยูนนานทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเป็นเป้าหมาย สำคัญ<sup>๖</sup> ด้วยเส้นทางรถไฟที่สร้างด้วยระบบรางมาตรฐานขนาด ๑.๔๓๕ เมตร ความยาวกว่า ๔๑๔ กิโลเมตร ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนราว ๕.๙ พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น ๑ ใน ๓ ของขนาดเศรษฐกิจของ สปป.ลาว นั้น กล่าวได้ว่า อภิเมหา โครงการดังกล่าว ถือเป็นอีกหนึ่งความพยายามของจีนในการเชื่อมระบบการขนส่ง ทางรางจากเมืองคุนหมิงถึงประเทศสิงคโปร์ โดยผ่าน สปป.ลาว ประเทศไทย และ ประเทศมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม แม้โครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว จะเป็นประโยชน์ ในด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) โดยเฉพาะในด้านการคมนาคมที่เป็นการส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ชายแดน ที่จะนำมาซึ่งโอกาสทางการค้าระหว่าง ประเทศสมาชิกอาเซียนที่อยู่บนแผ่นดิน (Mainland ASEAN)<sup>๗</sup> หากเมื่อพิจารณาถึง ส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟจีน-สปป.ลาว ไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค รวมทั้งการ ที่จะเชื่อมมายังประเทศไทยอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้นั้น พบว่ามีความจำเป็นต้อง พิจารณาถึงผลกระทบในมิติความมั่นคงอย่างรอบด้านในการที่จะเชื่อมส่วนต่อขยาย ระบบการขนส่งทางราง ดังกล่าว

ทั้งนี้ แม้ไทยจะมองเห็นถึงความสำคัญของโครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว ในการเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมสายใต้ของจีน (South Belt & Road Initiative) ซึ่งจะเป็นทั้งเส้นทางการค้าและโลจิสติกส์กับประเทศอาเซียนโดยที่ไทย เป็นศูนย์กลางก็ตาม<sup>๘</sup> แต่ทว่ารัฐบาลไทยยังคงมีท่าทีระมัดระวังในการ ดำเนินการต่อโครงการส่วนต่อขยายในระบบการขนส่งทางราง ด้วยอาจคำนึงถึง





ผลกระทบจากการถูกดึงเข้าไปสู่วงโคจรของอิทธิพลจีนเร็วเกินไป จึงเลือกที่จะเริ่มการพัฒนากระบวนการขนส่งทางรางในส่วนกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งเป็นเมืองที่มี GDP ในระดับรองลงมาตามข้อเสนอแนะของนักวิชาการก่อน แทนที่จะเชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงในส่วนอื่น ๆ หรือเร่งดำเนินการเชื่อมโยงรถไฟฯ จาก สปป.ลาว ตั้งแต่จังหวัดหนองคายลงมาพร้อมกันในทีเดียว (สุภลักษณ์ กาญจนขุนดี. ๒๕๖๓, อ้างแล้ว) กล่าวคือ รัฐบาลไทยจะต้องพิจารณาและคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะในประเด็นสำคัญด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางนี้ เพื่อที่ไทยจะไม่เสียเปรียบใด ๆ กับจีนจากโครงการรถไฟฯ ดังกล่าว พร้อมกับที่ไทยจะสามารถรักษาเสถียรภาพของประเทศไว้อย่างมั่นคงและเหมาะสมซึ่งถือว่าเป็นความสำคัญสูงสุดประการหนึ่ง ดังนั้น ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงและคลังสมองของกองทัพ ได้เล็งเห็นความสำคัญตามข้างต้นนั้น จึงได้จัดทำเอกสารศึกษาเฉพาะกรณีเรื่อง “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย” เพื่อศึกษาสถานการณ์การดำเนินการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ในมิติความมั่นคง และผลกระทบจากโครงการรถไฟฯ ที่ไทยจะได้รับซึ่งถือเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายที่ประเทศ กองทัพ และหน่วยงานด้านความมั่นคงต่าง ๆ และที่เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อรองรับกับผลกระทบที่จะปรากฏทั้งในปัจจุบันและอนาคตต่อไป

## ๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑. เพื่อศึกษาที่มา พัฒนาการ และการดำเนินการระบบรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว โดยภาพรวม
๒. ทำให้ทราบถึงผลกระทบต่อความมั่นคงในมิติต่าง ๆ จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ที่ไทยจะได้รับ
๓. ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการรับมือกับผลกระทบต่อความมั่นคงที่จะเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว



## ๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา

### ๑.๓.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

การจัดทำเอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study) เรื่อง “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย” มุ่งศึกษาด้วยการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่มาโครงการรถไฟความเร็วสูง : High-Speed Rail (HSR) และการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศต่าง ๆ และจีน ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีนในระดับภูมิภาค รวมทั้งศึกษาผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ที่มีต่อ สปป.ลาว และความมั่นคงของไทยทั้งในส่วนที่เป็นโอกาสและความท้าทาย

### ๑.๓.๒ ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหาร และนักวิชาการ ซึ่งเป็นผู้สนใจศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับกำเนินการของโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมิติความมั่นคงด้านต่าง ๆ ทั้งด้าน สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และการเมือง (STEEP)

### ๑.๓.๓ ขอบเขตด้านระยะเวลา

การจัดทำเอกสารศึกษาเฉพาะกรณีครั้งนี้ดำเนินการเก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๕ โดยใช้ระยะเวลาในการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลระหว่างเดือน มกราคม ๒๕๖๕-มีนาคม ๒๕๖๕ รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น ๓ เดือน ทั้งนี้ เอกสารศึกษาเฉพาะกรณีฉบับนี้ ได้แบ่งการนำเสนอเนื้อหาเป็น ๓ ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ ๑ บทนำ

ส่วนที่ ๒ ที่มา พัฒนาการของรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว และผลกระทบต่อมิติความมั่นคง

ส่วนที่ ๓ สรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อประเทศไทยและกองทัพในการเตรียมพร้อมรับมือผลกระทบความมั่นคงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว



## ๑.๔ วิธีการศึกษา

เอกสารศึกษาเฉพาะกรณีฉบับนี้ เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยผู้ศึกษาได้แบ่งการดำเนินการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### ๑.๔.๑ การรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

#### ๑.๔.๑.๑ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

- ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

- การสัมมนาปัญหาอุตสาหกรรม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เรื่อง “โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาสและความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย” วันอังคารที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๑.๔.๑.๒ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารวิชาการ บทความ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ สรุปรการประชุมสัมมนา และสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ

๑.๔.๒ ผู้ศึกษานำข้อมูลที่ได้จากปฐมภูมิและทุติยภูมิมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

## ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้ทราบถึงที่มา พัฒนาการและการดำเนินการระบบรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว

๒. ทำให้ทราบถึงผลกระทบต่อมิติความมั่นคงด้านต่าง ๆ จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ที่ไทยจะได้รับ

๓. ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางการรับมือกับผลกระทบต่อความมั่นคงที่จะเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว





ที่มา พัฒนาการของรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว และผลกระทบต่อความมั่นคง

### ๒.๑ ที่มาโครงการรถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail-HSR) จีน-สปป.ลาว

โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว มีชื่อเต็มว่า “Boten-Vientiane Railway” ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง ๖ ปี โดยมีวัตถุประสงค์หลักของการก่อสร้างรถไฟ ๓ ประการ คือ ๑) เพื่อเปลี่ยนมณฑลยูนนานและ สปป.ลาว จาก “Land-Locked เป็น Land-Linked” ๒) ผลักดันนโยบาย “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI)” ที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ของจีนริเริ่มไว้ในปี ๒๕๕๖ ในส่วนระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-IndoChina Peninsula Economic Corridor: CICPEC) และ ๓) ผลักดันเส้นทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ ให้เป็นรูปธรรม<sup>๙</sup>

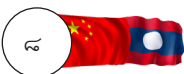
๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) มีชื่อเดิมคือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง: One Belt, One Road” นั้นมีรากฐานมาจากเส้นทางสายไหม (Silk Road) ในอดีตเมื่อ ๒ พันกว่าปีมาแล้ว ที่ชาวจีนได้เดินทางข้ามทุ่งหญ้าและทะเลทรายเพื่อเปิดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา รวมทั้งการเดินทางเรือในทะเลเพื่อสร้างเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงตะวันออกกับตะวันตก เรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล”<sup>๑๐</sup>

## ภาพที่ ๒.๑ การประชุมสุดยอดผู้นำ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศ”



ที่มา: China Daily. (2017), Belt and Road Forum for International Cooperation opens in Beijing<sup>๑๑</sup>

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ “The Belt and Road Initiative” หรือ เส้นทางสายไหม (Silk Road) ในยุคศตวรรษที่ ๒๑ นั้น ถือเป็นกรอบในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพหุภาคีของจีน ซึ่งประกอบด้วย ๒ ส่วน คือ ๑) การเชื่อมโยงทางบก (Silk Road Economic Belt) เป็นการเชื่อมโยง ๓ เส้นทาง (เส้นทางที่ ๑ เชื่อมโยงจีนกับ เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป เส้นทางที่ ๒ เชื่อมโยงจีนกับอ่าวเปอร์เซียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และเส้นทางที่ ๓ เชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้) และ ๒) การเชื่อมโยงทางทะเล หรือเส้นทางสายไหมด้านเศรษฐกิจทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑ (“Maritime Silk Road/21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Route Economic Belt”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการลงทุนและด้านอื่น ๆ ระหว่างจีนกับประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทร ได้แก่ อาเซียน โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ แปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย (พงศอนันท์ รมยะนันท์, ๒๕๕๙, อ้างแล้ว)



## ภาพที่ ๒.๒ เส้นทางสายไหม (Silk Road) ในยุคศตวรรษที่ ๒๑ หรือ China's New "One Belt, One Road"

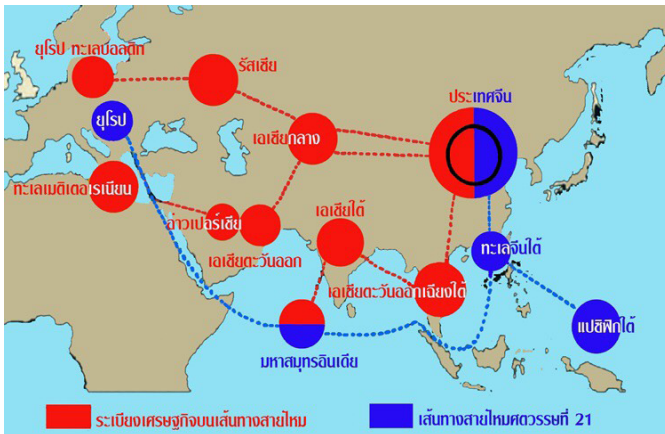


ที่มา: SeaNews. (2021), CITIC to invest US\$ 113 billion in 'One Belt, One Road' initiative<sup>๑๒</sup>

กล่าวได้ว่า แนวคิด “เส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road)” ที่ถูกจีนริ่ฟื้นนั้น มีรากฐานจากเส้นทางสายไหมทางบกและทางน้ำของจีนในสมัยโบราณ และถือเป็นกลยุทธ์การสร้างร่วมมือกับนานาชาติ ทั้งนี้ เป้าหมายคือไม่เพียงแต่การขยายเส้นทางการค้าที่จะเชื่อมโยงยูเรเชียทั้งทางบกและทางทะเล แต่ยังหมายถึงการก้าวขึ้นมามีอิทธิพลทางการเมืองในฐานะมหาอำนาจโลกอีกทางหนึ่งด้วย (จันทิมา เขียวแก้ว, ๒๕๖๐, อ้างแล้ว) กล่าวได้ว่า “เส้นทางสายไหมใหม่” หรือ “เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑” นี้ จะพาดผ่าน ๖๕ ประเทศ ใน ๖ ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง แอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป เปรียบเสมือนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของจีน (China's Strategic Development) เนื่องจากเป็นโครงการในส่วนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีมูลค่าสูงสุดเท่าที่เคยมีมา และเป็นนโยบายที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากที่สุดที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าโลก<sup>๑๓</sup> หรือกล่าวคือ จีนมีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงระบบสาธารณูปโภค

(Facilities Connectivity) ปรับปรุงการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างระเบียบการคมนาคมระหว่างประเทศ และพัฒนาเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนและสร้างประโยชน์ร่วมกัน นอกเหนือจากการที่จะสร้างห่วงโซ่อุปทาน ห่วงโซ่ธุรกิจ และห่วงโซ่คุณค่าในภูมิภาค เพื่อช่วยลดต้นทุนการค้า การลงทุนและขจัดการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ (ณัฐสม ตั้งเดชะหิรัญ. ๒๕๖๐, อ้างแล้ว)

ภาพที่ ๒.๓ การเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ บนเส้นทางสายไหมใหม่



ที่มา: สุขมาลี สุขตานนท์. (๒๕๖๒), เส้นทางสายไหมใหม่ เส้นทางการค้าแห่งอนาคต จากข้อมูลที่ได้กล่าวมาแล้ว สามารถสรุปถึงผลประโยชน์ของจีนจากยุทธศาสตร์ BRI ได้ในหลายมิติ โดยเฉพาะมิติเศรษฐกิจซึ่งจีนสามารถที่จะแสวงหาโอกาสใหม่ ๆ ทั้งในด้านแหล่งทรัพยากรและตลาด เพื่อส่งออกสินค้าและเทคโนโลยีจีนไปทั่วโลก นอกเหนือจากการเปิดโอกาสให้จีนสร้างห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Global Supply Chain) ที่หลากหลาย รวมถึงโอกาสที่จะครอบคลุมในภูมิภาคต่าง ๆ ง่ายขึ้น นอกเหนือจากการลดต้นทุนการผลิตและสามารถสร้างเครือข่ายทางการค้าอย่างกว้างขวาง<sup>๑๔</sup> นอกจากนี้ นโยบายการสร้างความร่วมมือกับนานาชาติของจีนจาก “ยุทธศาสตร์” BRI หรือ “เส้นทางสายไหมใหม่” ยังแสดงให้เห็นว่า จีนได้



ส่งสัญญาณให้กับประเทศกลุ่มอาเซียนถึงโอกาสการพัฒนา ดังประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลอย่าง สปป.ลาว ด้วยเหตุนี้ จีน สปป.ลาว รวมถึงประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับ สปป.ลาว เช่นประเทศไทย ต่างก็มุ่งหวังถึงประโยชน์ด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) โอกาสการลงทุน การขนส่งสินค้า และการพัฒนาการท่องเที่ยว

๒.๑.๒ ระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน (China-IndoChina Economic Corridor): ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว

ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว เป็นโครงการระเบียงเศรษฐกิจแรกในกลุ่มระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน (China-IndoChina Economic Corridor) ตามเส้นทางการค้า BRI โดยมีที่มาจากการประกาศของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ระหว่างการเดินทางเยือน สปป.ลาว เมื่อเดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ทั้งนี้ จีนได้เลือกพื้นที่มณฑลยูนนานซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ที่การพัฒนาฯยังไม่ถึง เป็นจุดปักหมุดในการเดินทางยุทธศาสตร์สร้าง “ทางออกทะเล” โดยผ่าน “ระเบียงเศรษฐกิจ” กับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน คือ ๑) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมา (China-Myanmar Economic Corridor: CMEC) ที่จะเป็นเส้นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียและ ๒) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-สปป.ลาว (China-Laos Economic Corridor) ทั้งนี้ เมื่อพัฒนาสำเร็จ จีนจะมีทางออกทางทะเลเพิ่มจากการเชื่อมโยงมาถึงไทยหรือต่อไปถึงสิงคโปร์ได้<sup>๑๕</sup> กล่าวได้ว่า จีนได้ตั้งเป้าหมายร่วมกับ สปป.ลาว ที่จะพัฒนาเครือข่ายความเชื่อมโยงและความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกันด้วยโครงการสำคัญอย่าง “รถไฟจีน-ลาว” เพื่อส่งเสริมและสร้าง “ประชาคมที่มีอนาคตร่วมกันซึ่งมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์บนพื้นฐานของความไว้วางใจระหว่างกัน” (A Community of Shared Future with Strategic Significance on the Basis of Mutual Trust)



ภาพที่ ๒.๔ พื้นที่มณฑลยูนนานซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนอยู่ทางภาคตะวันออก  
ตกเฉียงใต้ของจีน



ที่มา: ประอรพิต กษัตริ์วัฒนา. ๒๕๖๒, เมื่อถนนทุกสายกำลังมุ่งสู่ มณฑลยูนนาน  
ต้องจับตา “ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-ลาว” ไทย ได้อานิสงส์อะไรบ้าง?

## ๒.๒ ยุทธศาสตร์ Land Lock ลู่ Land Link ของ สปป.ลาว

เป็นที่ทราบกันดีว่า สปป.ลาว เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ไม่มีพื้นที่ติด  
ทะเล (Land Lock) และมีข้อจำกัดในด้านการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่าง  
ประเทศ อย่างไรก็ตาม ช่วงหลายปีที่ผ่านมารัฐบาล สปป.ลาว ได้เร่งผลักดันและ  
ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ โดยมุ่งที่จะเปลี่ยนข้อจำกัดทางภูมิประเทศ ให้เป็น  
ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub) ซึ่งจะเชื่อมโยงประเทศ  
สมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เข้าด้วยกัน  
ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนาดังกล่าว เริ่มเห็นผลเป็นรูปธรรมชัดเจนจากการพัฒนา  
ระบบขนส่งระหว่างประเทศทางบกผ่านเส้นทางรถไฟ ๔ สายสำคัญ กล่าวคือ  
สายที่ ๑ คือโครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว ซึ่งเชื่อมนครหลวงเวียงจันทน์สู่ตลาดจีน  
ผ่านเมืองคุนหมิง ในมณฑลยูนนาน ส่วนสายที่ ๒ และ ๓ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยัง  
ท่าเรือ Vung Ang และ Dong Ha ในเวียดนาม เพื่อเป็นเส้นทางขนส่งจาก



สปป.ลาว ออกสู่ทะเล และสายที่ ๔ คือ เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-สะหวันนะเขต-ลาวบาว เพื่อเชื่อมพื้นที่ สปป.ลาว ตอนใต้และตอนกลางเข้าด้วยกัน<sup>๑๖</sup>

ภาพที่ ๒.๕ เส้นทางรถไฟ ๔ สายสำคัญของ สปป.ลาว

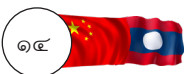


ที่มา: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. ๒๕๖๐, พลิกข้อจำกัด การขนส่งใน สปป.ลาว...สู่โอกาสใหม่ทางธุรกิจ

การก้าวข้าม Land Lock สู่ Land Link ของ สปป.ลาว และซึ่งจะเป็น จุดยุทธศาสตร์สำคัญของภูมิภาคอาเซียนนั้น เกิดจากการที่ สปป.ลาว เป็นประเทศ เดียวในกลุ่ม GMS ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อประเทศสมาชิกทั้ง ๕ ประเทศ ทั้ง ไทย พม่า กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ส่งผลให้มีความได้เปรียบในภูมิภาค เนื่องจาก เส้นทางคมนาคมภายในกลุ่ม GMS นั้น สามารถเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ได้เกือบทุกสาย โดยเฉพาะเส้นทางเศรษฐกิจ ๓ เส้นทาง คือ ๑) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ผ่าน จีน เมียนมา

สปป.ลาว ไทย และ เวียดนาม ๒) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ผ่าน เมียนมา ไทย สปป.ลาว และ เวียดนาม และ ๓) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ผ่าน เมียนมา ไทย กัมพูชา สปป.ลาว และ เวียดนาม โดยทั้ง ๓ เส้นทางนี้ ถือเป็นแกนหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าในภูมิภาค เนื่องด้วยความสามารถที่จะเชื่อมต่อไปสู่ท่าเรือได้<sup>๑๔</sup>

ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ-สังคม ของ สปป.ลาว ช่วง พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๘ จะเห็นได้ว่า สปป.ลาว ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) เป็นหลักได้แก่ ๑) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สปป.ลาว-จีน ๒) โครงการก่อสร้างทางด่วนเวียงจันทน์-วังเวียง ๓) โครงการก่อสร้างเส้นทางคู่ขนาน R3 แขวงบ่อแก้ว ซึ่งเป็นชายแดนจีน-สปป.ลาว-ไทย ๔) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่สี่ทันดอน และ ๕) โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น ทั้งนี้ สปป.ลาว มีความมุ่งมั่นที่จะให้ประเทศหลุดพ้นจากสถานะประเทศด้อยพัฒนาในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และพัฒนาสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยมีความเชื่อมั่นว่าการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพจะนำมาซึ่งการลดลงของต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ช่วยให้การค้าและการลงทุนหมุนเวียนสะดวก การขนถ่ายสินค้าและประชาชนมีความคล่องตัว โดยจะนำไปสู่การพลิกโฉมทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว ไปในทิศทางที่ดีขึ้นด้วย



## ภาพที่ ๒.๖ เส้นทางรถไฟจีน-สปป.ลาว



ที่มา: สุกลักษณ์ กาญจนขุนดี. (๒๕๖๔), ทางรถไฟจีน-สปป.ลาว: ลาว พร้อมเปิดเส้นทาง 3 ฐ.ค. เส้นต่อไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์อีกนาน<sup>๑๔</sup>

### ๒.๓ สถานการณ์ความมั่นคงตามแนวชายแดนไทย-สปป.ลาว ในปัจจุบัน

หากพิจารณาถึงสถานการณ์ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-สปป.ลาว ในภาพรวมถือว่าเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ซึ่งไม่อาจปฏิเสธได้ว่าเป็นผลจากความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกันของทั้งสองชาติในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ดังจะเห็นได้จากการจัดงานฉลองวันครบรอบ ๖๐ ปี ของความสัมพันธ์ทางการทูตของทั้งสองประเทศ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ทั้งนี้ พัฒนาการความสัมพันธ์เชิงบวกที่เกิดขึ้นนั้น สืบเนื่องมาจากปัจจัยเกื้อกูลต่าง ๆ ได้แก่ ความใกล้ชิดทางเชื้อชาติ ศาสนา ภาษา และวัฒนธรรมบนพื้นฐานของการเคารพซึ่งกันและกัน และต่างฝ่ายต่างมี

ผลประโยชน์ร่วมกัน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในประเด็นความมั่นคงชายแดน ไทย-ลาว พบว่า ยังคงมีสถานการณ์บางอย่างที่ไม่เรียบร้อยและอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงได้ในภายหลัง ทั้งกรณีการปักปันเขตแดนและพื้นที่ทับซ้อนทั้งทางบกและทางน้ำ กล่าวคือ การปักปันเขตแดนทางบกคืบหน้ากว่าร้อยละ ๙๖ ขณะที่ทางน้ำยังไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยข้อจำกัดต่าง ๆ ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ โดยเฉพาะปัญหายาเสพติดซึ่ง สปป.ลาว เป็นทั้งประเทศต้นทาง ทางผ่าน แหล่งพักคอยและปลายทางของขบวนการลักลอบค้ายาเสพติด โดยลำเลียงเข้าไทยทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงปัญหาการลักลอบใช้พื้นที่ชายแดนไทยเป็นทางผ่านหรือหลบซ่อนตัวของพวกขบวนการต่อต้านรัฐบาลลาว (ขตล.) หรือกลุ่มคนบ่ดี<sup>๒๑</sup>

ทั้งนี้ การแก้ปัญหาภัยความมั่นคงโดยความร่วมมือของคณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทย-ลาว นั้น เป็นรูปธรรมมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการดูแลรักษาผลประโยชน์และพัฒนาพื้นที่ชายแดนร่วมกันในหลายด้าน กล่าวคือ ด้านการวางกำลังของกองกำลังติดอาวุธและการลาดตระเวนของทั้งสองฝ่ายตามแนวชายแดนร่วมกัน ด้านการผ่านเข้า-ออกของคนและสินค้าข้ามแดนเพื่อป้องกันสกัดกั้นและปราบปรามผู้ลักลอบนำพาแรงงานผิดกฎหมายเข้าเมือง การค้ามนุษย์ รวมถึงการค้ายาเสพติด สัตว์ป่าและพันธุ์พืชผิดกฎหมาย นอกเหนือจากการแก้ปัญหาบุคคลสองสัญชาติ การก่อการร้ายสากล การแลกเปลี่ยนข่าวสาร รวมทั้งการสกัดกั้นและปราบปรามบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่เป็นภัยต่อความมั่นคงไทย-สปป.ลาว<sup>๒๒</sup>

## ๒.๔ การพัฒนาและผลกระทบจากรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ

แม้ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า รถไฟความเร็วสูงมีประโยชน์อย่างยิ่งในด้านการเชื่อมโยงการเดินทาง ความสะดวก รวดเร็ว และเป็นที่ยอมรับในแถบประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างยุโรปและหลายประเทศในเอเชียก็ตาม อย่างไรก็ตาม ด้วยงบประมาณลงทุนมหาศาลที่อาจส่งผลกระทบทางการเงินและอื่น ๆ ที่จะตามมาได้นั้น การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงรูปแบบต่าง ๆ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในจีน และผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ ถือเป็นข้อมูลสำคัญ



ที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของไทย” ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวถึง ต่อไปนี้

#### ๒.๔.๑ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงรูปแบบต่าง ๆ

รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail: HSR) คือระบบการขนส่งทางรางที่วิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าระบบขนส่งทางรางทั่วไปอย่างมาก โดยการใช้ระบบล้อเลื่อน (Rolling Stock) พิเศษร่วมกับระบบรางที่ออกแบบโดยเฉพาะ ซึ่งส่วนใหญ่วิ่งบนรางขนาด ๑.๔๓๕ เมตร หรือเป็นระบบรถไฟซึ่งมีขบวนรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานที่ถูกออกแบบมาให้มีศักยภาพพิเศษที่สามารถเดินรถด้วยความเร็วสูงกว่า ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง บนเส้นทางที่ก่อสร้างใหม่หรือความเร็วที่สูงกว่า ๒๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งบนเส้นทางที่มีอยู่ในปัจจุบันแต่ได้รับการ Upgrade โดยในเอเชียนั้น ญี่ปุ่น ถือเป็นประเทศแรกที่มีการพัฒนารถไฟความเร็วสูงคือ “รถไฟหัวกระสุน (Bullet Train-Shinkansen)” ซึ่งให้บริการครั้งแรกในเส้นทางกรุงโตเกียว-นครโอซาก้า ปี ค.ศ. ๑๙๖๔ โดยมีความเร็วสูงสุดที่ ๒๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับยุโรป ฝรั่งเศส มีการพัฒนารถไฟความเร็วสูง TGV เป็นประเทศแรกในปี ค.ศ. ๑๙๘๑ ก่อนที่จะแพร่หลายไป อิตาลี เยอรมนี สเปน เบลเยียม อังกฤษ และอีกหลายประเทศ<sup>๒๓</sup> สำหรับรูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูงนั้น แบ่งได้เป็น ๔ รูปแบบ คือ ๑) รถไฟความเร็วสูง และรถไฟปกติ โดยมีการใช้ระบบรางแยกกัน ซึ่งประเทศญี่ปุ่นใช้รูปแบบนี้เป็นหลัก ๒) รถความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในระบบรางรถไฟปกติได้แต่ต้องมีการลดความเร็วลง ซึ่งรูปแบบรถไฟความเร็วสูงดังกล่าวนี้พบในประเทศ ฝรั่งเศส ๓) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในระบบรางรถไฟความเร็วสูงได้โดยที่ความเร็วในการวิ่งยังคงปกติซึ่งพบในประเทศสเปน และ ๔) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้ โดยที่รถไฟความเร็วสูงก็สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ เช่น ประเทศเยอรมัน ซึ่งมีต้นทุนในการรักษาโครงสร้างพื้นฐานสูงมาก<sup>๒๔</sup> ทั้งนี้ ขบวนรถไฟความเร็วสูงจะมีการออกแบบ (Design) ที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ทว่ายังคงลักษณะที่เหมือนกันคือบริเวณหัวรถไฟที่มีลักษณะแหลม ยาว คล้ายปากนกด้วยเหตุผลตามหลัก Aero Dynamic นอกเหนือจากวัสดุที่เป็นส่วนประกอบมี

น้ำหนักเบา โดยสามารถจำแนกประเภทของรถไฟตามขีดความเร็ว คือ ๑) ความเร็วสูง (High Speed Rail) ที่ใช้ความเร็ว ๒๐๐-๓๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ๒) ความเร็วสูงมาก (Very High Speed Rail) ความเร็ว ๓๐๑-๕๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และ ๔) ความเร็วสูงพิเศษ (Ultra High Speed Rail) ความเร็ว ๕๐๑-๑,๐๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถไฟที่มีความเร็วสูงที่สุดในโลก คือ **รถไฟความเร็วสูงพลังแม่เหล็กของจีนชื่อ Shanghai Magle**<sup>๒๕</sup>

ภาพที่ ๒.๗ รถไฟความเร็วสูงพลังแม่เหล็กของจีนชื่อ Shanghai Magle



ที่มา: TNN ONLINE. (๒๕๖๔), เทียบเทคโนโลยีไฮสปีดเทรนแต่ละประเทศ  
ล้ำแค่ไหน?

๒.๔.๒ พัฒนาการและผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงใน  
ต่างประเทศ

รถไฟความเร็วสูงถือเป็นการพัฒนาเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดดในการเดินทางไกลของมนุษย์และเป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางไกล เนื่องจากสามารถแข่งขันกับการเดินทางทางอากาศได้ โดยเฉพาะในระยะทาง ๒๐๐ - ๕๐๐ กิโลเมตร นอกเหนือจากการมีจุดแข็งด้านความถี่ในการให้บริการซึ่งไม่ต้องใช้เวลาในการรอรับบริการนาน<sup>๒๖</sup> กล่าวได้ว่า การใช้บริการและการพัฒนา



ระบบรถไฟความเร็วสูงไม่เพียงแต่จะเพิ่มความสะดวกและประหยัดเวลาการเดินทางให้กับผู้โดยสาร แต่ยังเป็นการเพิ่มความจุของระบบ การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางแบบอื่น และประโยชน์อื่น ๆ จากการเดินทางด้วยรถไฟ รวมถึงผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในวงกว้าง (ฉลองภพ สุธังกรกาญจน์. ๒๕๖๔, อ้างแล้ว)

### ๒.๔.๓ พัฒนาการและผลกระทบรถไฟความเร็วสูงในจีน

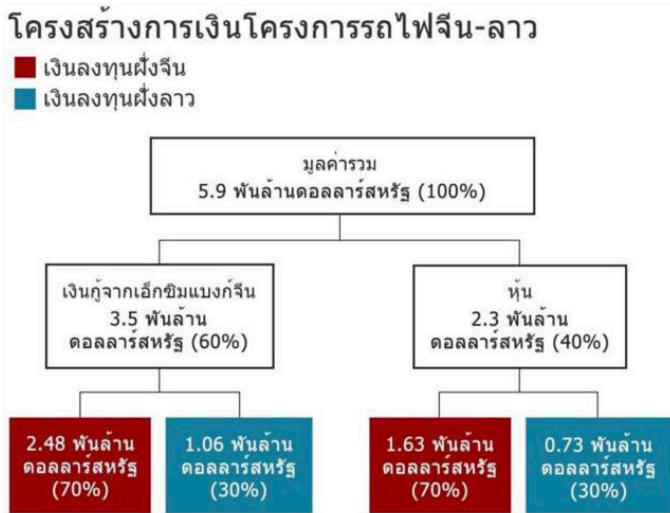
รถไฟความเร็วสูงในจีน “China Railway High-speed” (CRH) เริ่มดำเนินการครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ.๒๕๕๐ โดยที่ระบบรถไฟทั้งหมด ได้ถูกออกแบบมาจากต่างประเทศในรุ่น CRH-1 ถึง CRH-5 ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงดังกล่าวเป็นรถไฟระบบรางมาตรฐานกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร และมีความเร็วสูงสุดที่ ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง<sup>๒๗</sup> ปัจจุบันเทคโนโลยีระบบรถไฟความเร็วสูงของจีนมีพัฒนาการที่ก้าวหน้าเป็นอย่างมาก แม้เทคโนโลยีเริ่มต้นจะถือกำเนิดจากญี่ปุ่น เยอรมนี และฝรั่งเศส แต่จีนก็สามารถต่อยอดงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเองได้อย่างยอดเยี่ยมจนเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก กล่าวคือสัดส่วนการตลาดของรถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากรถไฟสามารถที่จะลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ นอกเหนือจากการกระจายความเจริญ ลดอัตราการใช้พลังงาน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ จีนมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงยาวกว่า ๓๗,๙๐๐ กิโลเมตร ซึ่งมากกว่าของทุกประเทศในโลกรวมกัน และให้บริการด้วยความเร็วหลายระดับตามแต่ละเส้นทาง โดยที่เมืองทางผ่านของเส้นทางรถไฟต่างก็ได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว การขยายตัวทางการค้าและการขนส่ง สำหรับขบวนรถไฟที่มีความเร็วสูงสุดในโลกเมื่อเทียบกับรถไฟ Shinkansen ของญี่ปุ่นและรถไฟความเร็วสูงของฝรั่งเศสและเยอรมันนี้ที่แล่นด้วยความเร็ว ๓๐๐, ๓๒๐ และ ๓๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับนั้น คือรถไฟแม่เหล็กไฟฟ้า Maglev ขบวนปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ ซึ่งสามารถแล่นด้วยความเร็วถึง ๖๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งแสดงถึงขีดความสามารถด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมรถไฟของจีนที่เหนือชาติใดในโลก<sup>๒๘</sup>

## ๒.๔.๔ ผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีต่อ สปป.ลาว

ผลกระทบที่มีต่อ สปป.ลาว จากโครงการรถไฟความเร็วสูงทางรถไฟสายเวียงจันทน์-บ่อเต็น แม้จะเป็นทางรถไฟสายแรกที่จะเชื่อมลาวออกสู่ทะเลได้ตามที่รัฐบาล สปป.ลาว มุ่งหวังว่าขบวนรถไฟดังกล่าวจะนำความเปลี่ยนแปลงและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมาสู่ประเทศ ทั้งจากการลดต้นทุนการผลิตเพื่อการส่งออก การกระจายสินค้าในภูมิภาค การเพิ่มโอกาสแก่ผู้ประกอบการจีนในการลงทุนภาคเกษตรกรรมเพื่อการส่งออก และการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวของประเทศ ทว่าในทางกลับกัน สปป.ลาว จะต้องเผชิญกับหนี้สินที่เพิ่มขึ้นมหาศาลจากโครงการมูลค่า ๖ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งคิดเป็นมูลค่าการลงทุน ๑ ใน ๓ ของขนาดเศรษฐกิจประเทศ นอกเหนือจากภาระการจ่ายค่าชดเชยแก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวด้วยนั้น ซึ่งส่งผลให้ สปป.ลาว มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงินธนาคารเอ็กซิมาแบงก์ของจีน และนำไปสู่การติดกับดักหนี้จากยุทธศาสตร์ BRI ของจีน ในท้ายที่สุด<sup>๒๙</sup> อย่างไรก็ตาม รัฐบาล สปป.ลาว อาจจะไม่ถึงกับประสบภาวะเศรษฐกิจล้มเหลวจากการเป็นหนี้รัฐบาลจีน เนื่องจากสามารถนำทรัพยากรสินแร่ต่าง ๆ แลกกับตัวเงินกู้ในกรณีที่ไม่สามารถคืนเงินให้จีนได้ แต่ถึงกระนั้น รัฐบาล สปป.ลาว ก็อาจตกอยู่ในภาวะเสี่ยงจากเงินลงทุนที่กู้มาจากจีน ซึ่งเป็นยอดเงินสูงสุดเท่าที่จีนเคยให้ต่างประเทศกู้ในโครงการ BRI ในขณะที่โครงการรถไฟกลับสร้างผลกระทบให้แก่คนในพื้นที่ในหลายประเด็น ทั้งจากการยึดครองที่ดินของนักลงทุนจีนซึ่งหลังไหลเข้าจับจองพื้นที่ทำธุรกิจตามแนวรถไฟ การบังคับให้คนออกจากพื้นที่ตรงเส้นทางที่สร้างรถไฟ (ทั้งระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ) รวมถึงการไม่ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาล สปป.ลาว ของชุมชนที่ต้องย้ายไปในที่อยู่ใหม่ ซึ่งบางพื้นที่นั้นที่ดินมีคุณภาพต่ำจนไม่สามารถทำการเกษตรได้<sup>๓๐</sup>



## ภาพที่ ๒.๘ โครงสร้างการเงินโครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว



ที่มา: BBC NEWS. (๒๕๖๔), รถไฟจีน-สปป.ลาว : ๖ เรื่องน่ารู้ของโครงการมูลค่าเกือบ ๒ แสนล้านบาท เชื่อมคุนหมิง-เวียงจันทน์

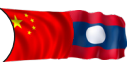
๒.๔.๕ ผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ที่มีต่อไทย นับตั้งแต่ “รถไฟสายล้านช้างหรือรถไฟจีน-สปป.ลาว” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt & Road Initiative-BRI) ที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิงของจีน ริเริ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยที่ใช้เวลาดำเนินการก่อสร้างนานกว่า ๕ ปี และมีเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว กับนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน ได้เปิดให้บริการเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ นั้น ขบวนรถไฟดังกล่าว แม้จะไม่ใช่รถไฟความเร็วสูงที่วิ่งระดับเกินกว่า ๒๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง หากแต่เป็นรถไฟความเร็วระดับปานกลางก็ตาม ทว่า ระบบรางของรถไฟสายนี้ก็ได้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับความเร็วได้มากกว่า ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ไว้ ทั้งนี้ หากวิ่งในสปป.ลาว ขบวนรถไฟสำหรับผู้โดยสารกำหนดความเร็วที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนรถไฟ

ขนส่งสินค้ากำหนดความเร็วไว้ที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม ภายใต้อุปกรณ์ระบบรถไฟยังได้ถูกออกแบบการรองรับการเดินทางในพื้นที่ราบตั้งแต่วังเวียงถึงเวียงจันทน์ให้สามารถวิ่งได้ถึง ๒๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง<sup>๓๑</sup> กล่าวได้ว่า รถไฟความเร็วสูงขบวนนี้ไม่ได้เป็นแค่เพียงยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และอำนวยความสะดวกให้การเดินทาง การท่องเที่ยวและการค้าทั้งภายในและต่างประเทศเท่านั้น แต่ยังมีหมายถึงการที่ สปป.ลาว ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศสู่ความทันสมัย ซึ่งทั่วโลกต่างจับตามอง ทั้งนี้ ทางรถไฟที่เสร็จสมบูรณ์สายนี้ สามารถที่จะเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยจากจังหวัดหนองคายมาถึงกรุงเทพฯ และเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้<sup>๓๒</sup> โดยที่นักวิชาการ นักลงทุนและคนทั่วไปต่างคาดการณ์ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว นี้ อาจนำผลกระทบทั้งในเชิงบวกและลบมาสู่ไทยได้ ซึ่งผู้เขียนจะนำเสนอในมิติความมั่นคงต่อไป

## ๒.๕ วิเคราะห์ผลกระทบต่อมิติความมั่นคงด้านต่าง ๆ (STEEP Analysis) จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว

### ๒.๕.๑ ผลกระทบด้านมิติทางสังคม (S: Social)

หากจะกล่าวถึงผลกระทบด้านสังคมจากรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว นั้น การพิจารณาถึงประเด็นนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางของมาเที่ยวไทย ถือว่ามีความเกี่ยวพันต่อผลกระทบด้านสังคมที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนถือเป็นลูกค้าสำคัญอันดับ ๑ ของไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยที่ข้อมูลจากศูนย์วิจัยกสิกรไทยระบุว่า ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวนนักท่องเที่ยวจีนมาเที่ยวไทยมีถึงประมาณ ๑๑ ล้านคน หรือเติบโตระหว่างร้อยละ ๒-๓ ซึ่งทำรายได้เข้าประเทศประมาณ ๕.๕-๕.๖ แสนล้านบาท/ปี<sup>๓๓</sup> แม้การแพร่ระบาดของ COVID-19 ครั้งใหญ่ได้ส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวโดยรวมในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ก็ตาม แต่หลังจากนี้ โอกาสที่นักท่องเที่ยวจีนจะเพิ่มกลับมาเยือนมีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากเส้นทางรถไฟที่สามารถที่จะเพิ่มโอกาสให้กับนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้าสู่ไทยมากขึ้น กล่าวได้ว่า เส้นทางรถไฟจีน-สปป.ลาว ซึ่งสามารถที่จะวิ่งเข้าสู่พื้นที่ส่วนลึก



ภายในของจีนโดยที่คุนหมิงเป็นศูนย์กลางได้นั้น ย่อมส่งผลให้คนจีนจากส่วนชั้นในสามารถที่จะเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวของไทยได้สะดวกขึ้นจากต้นทุนที่ต่ำลง<sup>๓๔</sup> ทั้งนี้การเดินทางจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาถึงจังหวัดหนองคายใช้เวลาไม่เกิน ๑๕ ชั่วโมง ซึ่งเร็วกว่าการเดินทางด้วยถนนจากนครคุนหมิงถึงเชียงรายที่ใช้เวลาถึง ๒ วัน<sup>๓๕</sup> อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อกังวลที่หน่วยงานต่าง ๆ ของไทยต้องคำนึงถึงผลกระทบจากนักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นจำนวนมากที่จะตามมา สรุปได้ดังนี้

#### ๑. สถานการณ์ทัวร์ศูนย์เหรียญ (Zero-Dollar Tour)

นักท่องเที่ยวจีนซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังไหลเข้าไทยโดยมากับรถไฟจีน-สปป.ลาว โดยที่ไทยแม้จะมีรายได้จำนวนมากจากนักท่องเที่ยวจีนก็ตาม หากแต่การท่องเที่ยวไทยอาจได้รับความเสียหายหรือผลกระทบทางสังคม รวมถึงผลกระทบด้านอื่น ๆ เช่น จากทัวร์ศูนย์เหรียญซึ่งมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนมากขึ้นในภายหลัง ดังต่อไปนี้

- คนไทยเกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งส่วนใหญ่มักมีพฤติกรรมส่งเสียงดังโวยวาย ไร้ระเบียบ และแสดงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมในที่พักโรงแรม ร้านอาหารและร้านค้า แม้กระทั่งในที่สาธารณะ จนมีข่าวปรากฏในสื่อต่าง ๆ โดยที่คนไทยบางส่วนเบื่อหน่ายและต่อต้านไม่ยอมรับนักท่องเที่ยวจีน

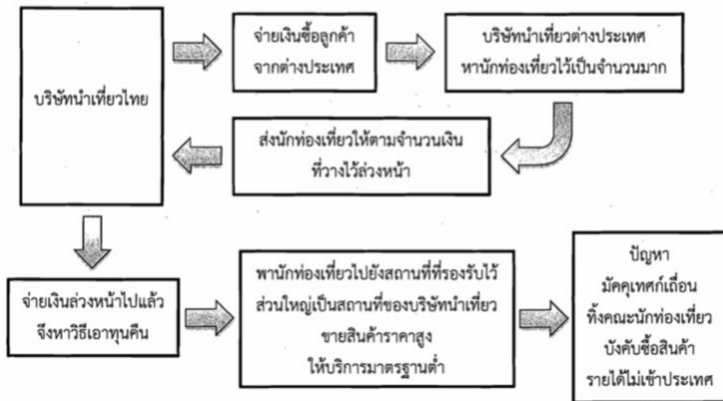
- นักท่องเที่ยวจีนสร้างความสกรกให้กับแหล่งท่องเที่ยว สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางศิลปะวัฒนธรรม

- ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวในไทยเสียหายจากการที่นักท่องเที่ยวจีนไม่ได้รับความปลอดภัย บริษัทรูปแบบทัวร์ศูนย์เหรียญ อาจทำทุกวิถีทางในการหารายได้จากนักท่องเที่ยวตั้งแต่การบังคับช้อปปิ้ง แม้กระทั่งทำร้ายเพื่อให้นักท่องเที่ยวซื้อสินค้าหรือบริการตามที่จัดเตรียมไว้ให้

- คนจีนใช้ชื่อคนไทยเป็นตัวแทนหรือคนจีนปลอมบัตรประชาชนไทยแล้วเปิดบริษัทหรือร้านอาหารเพื่อรองรับเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน<sup>๓๖</sup>

## ภาพที่ ๒.๙ แผนภาพแสดง วงจรทัวร์ศูนย์เหรียญ (Zero-Dollar Tour)

### วงจรทัวร์ศูนย์เหรียญ



ที่มา: เปรม ถาวรประภาสสวัสดิ์. (๒๕๕๘), ศูนย์เหรียญปัญหาของการท่องเที่ยวไทย

### ๒) สถานการณ์อิทธิพลของนายทุนจีน

จากการที่รถไฟจีน-สปป.ลาว มีผลให้คนจีนสามารถที่จะเดินทางเข้าสู่ไทยได้ง่ายขึ้น กอปรกับนโยบายเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ผ่านมานั้น อาจส่งผลให้คนจีนจำนวนมากต่างฉวยโอกาสเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย โดยหากเป็นธุรกิจที่ไม่ถูกต้องตามหลักกฎหมาย ซึ่งนอกจากจะทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจของคนไทยแล้ว ยังอาจเกิดปัญหาอื่น ๆ ที่อาจนำไปสู่ปัญหาทางสังคมในภายหลัง ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องพิจารณาหาวิธีป้องกันและดำเนินการกับผู้ที่กระทำความผิดอย่างเข้มงวด

- การเกิดธุรกิจนอมนีในปี ๒๕๖๕ มีความเป็นไปได้สูงใน ๓ กลุ่มธุรกิจคือ

๑) ธุรกิจท่องเที่ยวและเกี่ยวเนื่องกับท่องเที่ยว ๒) ธุรกิจค้าที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ การถือครองอสังหาริมทรัพย์ และ ๓) ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร (ล้ง)<sup>๑๓๗</sup>

- กลุ่มทุนจีนเข้ามาซื้อกิจการมหาวิทยาลัยเอกชนที่มีปัญหาขาดสภาพคล่อง โดยมีเป้าหมายต่อยอดรับกลุ่มนักศึกษาจีนมาเรียนในไทย เนื่องจาก สถาบันการ

ศึกษาในระดับอุดมศึกษาของไทยได้รับความนิยมนักศึกษาจีนเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุที่ประชากรจีนที่มีจำนวนมาก แต่มหาวิทยาลัยในประเทศรองรับได้ไม่เพียงพอ จึงทำให้มีแนวโน้มที่นักศึกษาจีนเลือกที่จะเข้าศึกษาในมหาวิทยาลัยของไทยมากขึ้น<sup>๓๘</sup> ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเตรียมรับมือในประเด็นมาตรฐาน และคุณภาพการศึกษาของมหาวิทยาลัยที่จะรองรับนักศึกษาจีนดังกล่าวด้วย

- แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของเครือข่ายธุรกิจผิวดกกฎหมายและมาเฟียจีนที่จะโยนโย้วเหวี่ยงตะวันออกเฉียงใต้เป็นไปได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะกรณี “คิงส์ โรมันส์” (Kings Romans Casino) ซึ่งเป็นคาสิโนที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ตรงข้ามกับสามเหลี่ยมทองคำ อำเภอเชียงแสน ซึ่งถูกระบุจากสหรัฐอเมริกาว่าเป็นแหล่งอาชญากรรมใหญ่ระหว่างประเทศ<sup>๓๙</sup> ทั้งนี้ คาสิโนดังกล่าว สามารถที่จะล่อใจนักท่องเที่ยวและนักพนันจากภาคใต้ของจีนเข้าสู่ สปป.ลาว และไทย ผ่านรถไฟจีน-สปป.ลาว ได้สะดวกยิ่งขึ้น

- ภาษาจีนและเงินสกุลเงิน (เงินหยวน) จะมีบทบาทเพิ่มมากขึ้นทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก ดังนั้น การให้ความสำคัญต่อภาษาจีน และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่อรองรับนักลงทุนของจีนจึงเป็นเรื่องที่จำเป็น

๓) สถานการณ์อื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อด้านสังคม

- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายของแรงงานที่ไม่มีคุณภาพ และการขนสินค้าหนีภาษีหรือสินค้าผิดกฎหมายตลอดจนยาเสพติดจะมีมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนและสินค้ามีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

- การแพร่ระบาดของโรคระบาดที่จะติดมากับนักท่องเที่ยว หรือกับสินค้าที่ส่งมายังปลายทางมีมากขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวและสินค้าเข้ามาอย่างรวดเร็วและเป็นจำนวนมาก

## ๒.๕.๒ ผลกระทบต่อมิติด้านเทคโนโลยี (T: Technological)

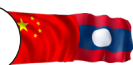
นับตั้งแต่รถไฟจีน-สปป.ลาว ซึ่งวิ่งจากคุนหมิง-เวียงจันทน์-สปป.ลาว ได้เริ่มเปิดให้บริการเมื่อ วันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ นั้น ขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว นี้ ถือเป็นภาระหนักหน่วงทางประวัติศาสตร์โลกดิจิทัลของภูมิภาค ทั้งนี้ ขบวนรถไฟดังกล่าว

ได้สร้างโอกาสการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างจีน-สปป.ลาว-ไทย และเกิดเป็นความร่วมมือในการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) ไทย-จีน เส้นทางเชื่อมโยงจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย ซึ่งมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง กล่าวคืออยู่ระหว่างการสำรวจ ออกแบบและจัดทำวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA)<sup>๔๐</sup> อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงการขนส่งดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบต่อมิติความมั่นคงในด้านเทคโนโลยี ทั้งทางตรงและอ้อม ซึ่งไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมสำหรับแนวทางการเชื่อมโยงรถไฟจีน-สปป.ลาว-ไทย เพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ ดังต่อไปนี้

- ความพร้อมในการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ด้านการขนส่งระบบรางจากประเทศจีน เนื่องจากรัฐบาลไทยตัดสินใจเมื่อ มีนาคม ๒๕๕๙ ว่าไทยจะลงทุนในโครงการก่อสร้างรถไฟ ความเร็วสูงที่ระดับ ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา ทั้งหมดเอง<sup>๔๑</sup> ผ่านการศึกษาเทคโนโลยีจากจีน ส่งผลให้ไทยสามารถยกระดับและพัฒนาเทคโนโลยีการก่อสร้างเส้นทางและระบบรางรถไฟเป็นไปอย่างรวดเร็ว

- เกิดการพัฒนาาระบบขนส่งทางรางของไทยด้วยการยกระดับรถไฟรางเดี่ยวให้เป็นรถไฟรางคู่และการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ รถไฟจีน-สปป.ลาว ถือเป็นตัวผลักดันให้ไทยต้องเตรียมความพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์เพื่อที่จะก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ในภูมิภาค

- เกิดการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมด้านระบบราง การผลิตชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) การปรับปรุงและพัฒนาห้องปฏิบัติการในประเทศ ให้มีขีดความสามารถด้านการทดสอบและวิเคราะห์คุณภาพวัสดุชิ้นส่วน ตลอดจนผลิตภัณฑ์ระบบรางให้สามารถรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศไทยในอนาคต<sup>๔๒</sup> จะเห็นว่าการเตรียมความพร้อมในส่วนขององค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีระบบรางและการพัฒนาบุคลากรด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการรถไฟความเร็วสูง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดตามมาดังที่กล่าวแล้วข้างต้นนั้น ถือเป็นอีกหนึ่งความท้าทายที่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง





## ภาพที่ ๒.๑๐ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน



ที่มา: กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๔), “ไฮสปีดจีน-ลาว” เปิดใช้ ๒ ธ.ค.๖๔ เกมส์เคลื่อนกลยุทธ์โลจิสติกส์ภูมิภาค

### ๒.๕.๓ ผลกระทบต่อมิติด้านเศรษฐกิจ (E: Economic)

ท่ามกลางความสนใจของคนทั่วไป นอกเหนือจากนักลงทุนจีนและนักลงทุนลาวต่อรถไฟจีน-ลาว ที่มีระยะทางจากคุนหมิงถึงเวียงจันทน์รวม ๙๒๒.๕ กิโลเมตร และใช้เวลาในการขนส่ง ๘ ชั่วโมง ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อต้นเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ที่ผ่านมานั้น ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า ในส่วนของนักลงทุนไทยต่างก็คาดหวังถึงผลประโยชน์จากรถไฟดังกล่าวในเชิงเศรษฐกิจด้วยเช่นกัน ทั้งนี้สืบเนื่องจากรถไฟขบวนล้านช้างนี้ มีสถานีสุดท้ายสิ้นสุดที่นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งห่างจากจังหวัดหนองคายเพียง ๒๔ กิโลเมตร โดยค่าโดยสารและระยะเวลา จากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาถึงหนองคายใช้เวลาไม่เกิน ๑๕ ชั่วโมงเท่านั้น (BBC NEWS. ๒๕๖๔, อ้างแล้ว) หากไทยมีการเตรียมพร้อมในการรับมือ เราจะเห็นโอกาสสำคัญทางการค้า การท่องเที่ยว การลงทุน และการขนส่งสินค้าสรุปได้ดังนี้

## ๑) ด้านสินค้า

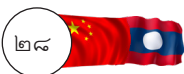
เนื่องจากรถไฟสายนี้จะใช้ขนส่งสินค้าเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากจำนวนเที่ยวรถไฟของการขนส่งสินค้ามีมากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ทั้งนี้ ไทยมีโอกาสนในการส่งออกสินค้าไป สปป.ลาว และจีนเพิ่มขึ้น ซึ่งไทยนั้นมีตลาดรองรับในจีนตอนใต้อยู่แล้ว เพราะสินค้าไทยมีคุณภาพสูงพร้อมกับที่จีนมีกำลังซื้อมหาศาล เฉพาะแค่ประชากรในมณฑลยูนนาน นั้นมีจำนวนถึง ๕๐ ล้านคน เกือบเท่ากับคนไทยทั้งประเทศแล้ว สำหรับสินค้าไทยที่เป็นสินค้าส่งออก มีดังนี้<sup>๔๓</sup>

- อาหารและเครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์ความงาม และผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ รวมถึงผลิตภัณฑ์ฮาลาลต่าง ๆ ซึ่งเป็นสินค้า E-Commerce ข้ามแดนยอดนิยม (Cross-Border E-Commerce หรือ CBEC)

- ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าเกษตรและปศุสัตว์ เช่น ผลไม้สด (ทุเรียน มังคุด ลำไย) ข้าวยางพารา และไก่แช่แข็ง เป็นต้น

ในทางกลับกัน สินค้าจากจีนก็สามารถที่จะเข้ามายังไทยในปริมาณมากขึ้นด้วย ซึ่งหากมองเป็นโอกาส ก็จะทำให้เห็นว่า ไทยสามารถที่จะนำสินค้าจากจีนซึ่งมีต้นทุนต่ำมาใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ โดยเฉพาะสินค้าส่งออกจากมณฑลยูนนาน ได้แก่ ผัก ผลไม้ ผ้าฝ้าย และเคมีภัณฑ์ รวมถึงสินค้า IT ต่าง ๆ ซึ่งสามารถที่จะนำมาใช้เป็นวัตถุดิบกับอุตสาหกรรมในบางประเภทได้

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยอาจจะต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากจีนบางชนิดที่ไม่เป็นที่ต้องการเพิ่มขึ้น โดยที่สินค้าจีนจะเป็นคู่แข่งกับสินค้าไทยในตลาดลาวมากขึ้นด้วย นอกเหนือจากการที่นักลงทุนจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยและ สปป.ลาว เพิ่มขึ้นดังที่จะกล่าวถึงในหัวข้อ ๓.๓.๒ ด้านการลงทุนต่อไป สำหรับในกรณีข่าว “ผลไม้จีนทะลักเข้าไทยผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว” เมื่อช่วงต้นเดือน ธันวาคม ๒๕๖๔ นั้นไม่เป็นความจริง เนื่องจากด่านตรวจพืชหนองคาย ยังไม่มีการอนุญาตให้นำเข้าผลไม้จากจีนผ่านขบวนรถไฟล้านช้างแต่อย่างใด เพียงแต่จีนได้มีการทดลองขนส่งผักมาไทย จำนวน ๓๓ ตู้ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ในวันที่มีการเปิดบริการรถไฟดังกล่าวเป็นวันแรก และตามมาด้วย



การขนส่งไม้ตัดดอกผ่านรถไฟอีก ๒ ตู้ ในวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๔ รวมทั้งผักอีก ๒๖ ตู้ เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมานั้น ถือเป็นปริมาณที่น้อยมาก โดยการขนส่งดังกล่าว มีสาเหตุมาจากการที่เปลี่ยนการขนส่งจากรถเทรลเลอร์บนถนนเส้นทาง R3A มาเป็นรถไฟจีน-สปป.ลาว เพราะด่านโมฮ่านของจีนแออัดและติดขัดอย่างหนักจากมาตรการป้องกัน COVID-19<sup>๔๔</sup>

ภาพที่ ๒.๗ เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าจากคุนหมิง-เวียงจันทน์-หนองคาย



ที่มา: POST TODAY. (๒๕๖๔), ข่าวน้ำมันจีนทะลักเข้าด่านหนองคายไม่จริง รอหลังตรุษจีน

ทั้งนี้ ยังมีอีกหนึ่งความท้าทายในการที่ไทยจะต้องแก้ปัญหาข้อขัดข้องที่กำลังเกิดขึ้นในการส่งออกสินค้าไทยไปจีน นั่นคือ การเริ่มกีดกันทางการค้าจีนกับประเทศไทยที่ไม่ใช่มาตรการด้านภาษี เช่น มาตรการตรวจ COVID-19 ในทุเรียน ซึ่งเป็นกฎหมายใหม่ที่ยังไม่เคยมีในโลกนี้ การอ้างระบบป้องกันความปลอดภัยขั้นสูงสุดในอาหาร อีกทั้งการขนส่งสินค้าทางชายแดนไทยไปจีนกำลังมีปัญหาและเป็นไปอย่างล่าช้า ผักผลไม้ไทยที่ส่งออกไปจีนเกิดการเน่าเสีย ต่างจากผักผลไม้จากจีนซึ่งเข้ามาไทยในเวลาไม่เกิน ๑ วัน ดังที่กล่าวถึงข้างต้น

## ๒) ด้านการลงทุน

หากพิจารณาข้อมูลเศรษฐกิจของไทยด้านการลงทุนจะพบว่า ปัจจุบันจีนเริ่มมีบทบาทการลงทุนในไทยเป็นสัดส่วนที่สูงต่อเนื่องโดยมีการลงทุนเป็นลำดับสองรองจากญี่ปุ่นในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ จนถึงกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีจำนวนโครงการลงทุน ๙๐๘ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๖.๔๒๑ แสนล้านบาท (ชนิด โสรรัตน์. ๒๕๖๓, อ้างแล้ว) ทั้งนี้ การเปิดให้บริการรถไฟจีน-สปป.ลาว ถือเป็น การสนับสนุนให้ไทยมีโอกาสดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) โดยจีนจะเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น และการลงทุนโดยตรงในต่างประเทศ (Thai Direct Investment Abroad: TDI) จากนักลงทุนไทยที่จะไปลงทุนในลาว ดังนี้

- นักลงทุนจีนให้ความสนใจลงทุนในไทยมากขึ้นด้วยเหตุผลต่าง ๆ กล่าวคือ ๑) ไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเข้ามาอยู่อาศัยและทำธุรกิจ ๒) มีแรงงานที่มีทักษะเป็นจำนวนมาก ๓) มีความสัมพันธ์อันดีกับจีนจากการมีสมาคมนักธุรกิจเชื้อสายจีนเป็นเวลายาวนาน และ ๔) จากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ที่ทำให้จีนย้ายฐานการผลิตมาไทยมากขึ้น ทั้งนี้ สิ่งที่เป็นสัญญาณถึงการเข้ามาของนักลงทุนจีนนั้น สามารถสังเกตได้จากนักลงทุนจีนที่มีความสนใจมาซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในภาคอีสานบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NEEC) ซึ่งอาจเกิดอุตสาหกรรมใหม่ โดยเฉพาะจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี เป็นต้น ส่วนบริเวณเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แนวโน้มการลงทุนจะเป็นอุตสาหกรรมยางพาราและอุตสาหกรรมไฮเทค ทั้งนี้ หากนักลงทุนจีนมาลงทุนในไทยเพิ่มขึ้นตามที่กล่าวมาแล้วนั้น จะส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจในเชิงบวกให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ เกิดเป็นชุมชนใหม่และเมืองใหม่ อีกทั้งยังเป็นการลดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ผ่านการกระจายการลงทุนสู่ภูมิภาคอีกทางหนึ่งด้วย

- นักธุรกิจไทยสามารถไปลงทุนใน สปป.ลาว ในธุรกิจที่ไทยมีศักยภาพ ความเชี่ยวชาญ และความพร้อม ได้แก่ ๑) ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์



๒) ธุรกิจบริการที่ไทยมีความถนัด เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก และ  
นวดสปา ๓) ธุรกิจเกษตรและปศุสัตว์ และ ๔) อุตสาหกรรมที่เน้นใช้เทคโนโลยีและ  
ซัพพลายเชน (อภิวิชญ์ จิงตระกูล และคณะ. ๒๕๖๔, อ้างแล้ว) ทั้งนี้ การลงทุน  
ใน สปป.ลาว นั้น นักธุรกิจไทยอาจต้องลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนกับผู้ประกอบการ  
ลาว การอาศัยสิทธิประโยชน์ทางการค้าของ สปป.ลาว ในการส่งออกไปจีน รวมถึง  
การอาศัยสิทธิพิเศษของ สปป.ลาว ในการส่งออกไปยังประเทศที่ ๓

### ๓) ด้านการท่องเที่ยว

สำหรับผลกระทบของรถไฟจีน-สปป.ลาว ซึ่งมีปลายทางใกล้กับจังหวัด  
หนองคายของไทยเพียง ๒๔ กิโลเมตร นั้น ได้ถูกคาดหวังว่าจะส่งผลดีทั้งในด้  
การบริการและการท่องเที่ยวของไทยเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือจำนวนนักท่องเที่ยว  
จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนักท่องเที่ยว ไทย จีนและจากยุโรป เนื่องจาก  
นักท่องเที่ยวจีนและลาว สามารถที่จะมาเที่ยวไทยได้สะดวกขึ้นและถือเป็นโอกาส  
ที่ดีของไทยในการรองรับนักท่องเที่ยวจากกลุ่มจินตะวันตกซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้  
ปานกลาง ที่จะเข้ามาเที่ยวไทยแบบกลุ่มทัวร์เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้นักท่องเที่ยว  
ที่เดินทางมากับรถไฟดังกล่าว จะมีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการต่าง ๆ ของไทย  
ได้แก่ ๑) กลุ่มบริการสุขภาพ เช่น โรงพยาบาลนวดแผนไทยและสถานเสริมความงาม  
เนื่องจาก นักท่องเที่ยวมีความเชื่อมั่นในคุณภาพ และมาตรฐานสาธารณสุขของไทย  
นอกเหนือจากการเดินทางและผ่านแดนที่สะดวก ๒) กลุ่มห้างสรรพสินค้า  
ร้านอาหาร และโรงแรม เนื่องจากสินค้าและบริการมีราคาถูก โดยที่อาหารและ  
เครื่องดื่มของไทยนั้น ได้รับความนิยมจากทั้งชาวจีนและลาวเสมอมา ดังจะเห็นได้  
จากข้อมูลสถิติของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาซึ่งพบว่า คนจีนและคนลาว  
ในไทยมีอัตราการใช้จ่ายในการซื้อสินค้า บริการอาหารและเครื่องดื่มในช่วงปี  
พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ เติบโตเฉลี่ยต่อปีร้อยละ ๓๕ และ ๒๙ ตามลำดับ<sup>๕</sup> ทั้งนี้ คนจีน  
ในมณฑลยูนนานที่เป็นต้นทางของรถไฟสายนี้ มีจำนวนประชากรเกือบ ๕๐ ล้านคน  
ซึ่งหากประชากรเหล่านี้มาเที่ยวไทย ก็จะช่วยสร้างรายได้ให้กับการท่องเที่ยวได้  
ไม่น้อยกว่า ๘๐๐ ล้านบาท/ปี ยิ่งไปกว่านั้น ไทยยังมีโอกาสที่จะรองรับนักธุรกิจ

จีนที่อยู่ในลาวกว่า ๑ ล้านคน ที่อาจจะข้ามมาเที่ยวไทย โดยเฉพาะในสถานที่ซึ่งเป็น ที่นิยมสำหรับนักท่องเที่ยวจีน เช่น กรุงเทพฯ กระบี่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ เป็นต้น (อภิชนวัฒน์ จิงตระกูล และคณะ. ๒๕๖๔, อ้างแล้ว) อย่างไรก็ตาม มีคาดการณ์ไว้ว่า นักท่องเที่ยวไทยจะไปเที่ยวลาวและจีนได้สะดวกมากขึ้น เนื่องมาจากการเดินทาง ด้วยรถไฟที่รวดเร็วกว่าการนั่งรถโดยสาร อีกทั้งยังมีราคาถูกกว่าการโดยสาร เครื่องบิน นอกจากนี้ เส้นทางที่รถไฟสายนี้ผ่านก็เป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ของ สปป.ลาว ทั้งวังเวียงและหลวงพระบาง โดยที่จุดหมายปลายทางนั้นยังเป็นจุด เชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังเมืองอื่น ๆ ในจีนได้อีก

#### ๔) ด้านการขนส่ง

ผลพวงจากรถไฟจีน-สปป.ลาว ที่ส่งผลกระทบต่อด้านการขนส่งหรือโลจิสติกส์ ไทยทั้งทางตรงและอ้อม นั้น สามารถสรุปได้ ดังนี้

- ช่วยเพิ่มความสะดวก และความรวดเร็วในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าในการขนส่งสินค้า ดังกรณีการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนด้วยระบบรางที่สามารถส่งออกสินค้าได้สะดวก และประหยัดเวลายิ่งขึ้น

- รถไฟจีน-สปป.ลาว เป็นสิ่งผลักดันในการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนน เพื่อรองรับการมาของรถไฟดังกล่าว

- ขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว สามารถส่งสินค้าหรือทำให้เกิดการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น แม้ว่าในปัจจุบันยังไม่สามารถข้ามพรมแดนลาว-ไทยได้ จากข้อจำกัดของสถานการณ์ COVID-19 แต่อย่างไรก็ตาม ไทยควรเตรียมพร้อมรับมือในส่วนของสินค้าจีนบางอย่าง ที่อาจจะทะลักเข้ามาไทยได้ในอีกไม่ช้า

- การขนส่งผ่านรถไฟจีน-สปป.ลาว นอกจากจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการแล้ว ยังเป็นอีกทางเลือกในการกระจายความเสี่ยงด้านการขนส่ง เนื่องจาก การขนส่งด้วยรถไฟมีความปลอดภัยสูง โดยมีการประมาณการค่าขนส่งผ่านทางรถไฟจีน-สปป.ลาว ที่เชื่อมต่อกับไทยด้วยรถบรรทุกซึ่งสามารถลดค่าขนส่งได้ถึง ๑ ใน ๓ ของค่าขนส่งทางถนนเดิม ทั้งนี้ หากรถไฟจีน-ลาว สามารถเชื่อมกับรถไฟ

ไทยได้อย่างสมบูรณ์ในอนาคต ก็จะเป็นการช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้มากกว่าครึ่งของการขนส่งทางถนนเดิม (รถบรรทุกไทยจะขนส่งค่าไปเชื่อมกับรถไฟที่ สปป.ลาว) หรือกล่าวได้ว่า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จะได้ประโยชน์จากการขนส่งแบบ Multimodal Transportation (อภิวิชญ์ จิงตระกูล และคณะ. ๒๕๖๔, อ้างแล้ว)

ทั้งนี้ ได้มีการสรุปข้อมูลเกี่ยวกับรถไฟจีน-ลาว ซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างสูง ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า หลังจากการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ไว้ในประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

- ในการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารในช่วงเส้นทางในประเทศจีนนั้น มีการจัดขบวนรถไฟให้บริการในการเดินทางไปกลับสูงเฉลี่ย ๓๑.๕ คู่ขบวน/วัน และขบวนรถจะเดินทางในทุก ๓๐ นาที โดยจำนวนในช่วงที่เปิดให้บริการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้นจากวันละ ๑๙,๐๐๐ คน มาเป็นจำนวนสูงสุดถึงวันละ ๓๓,๐๐๐ คน โดยจำนวนยอดการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น ๖๒๐,๐๐๐ คน ในขณะที่การบริการในเส้นทางของ สปป.ลาว มีจำนวนผู้โดยสารในช่วงให้บริการเริ่มแรกจากวันละ ๑,๐๐๐ คน เพิ่มขึ้นวันละ ๒,๖๐๐ คน โดยมียอดรวมผู้โดยสารแล้วกว่า ๕๐,๐๐๐ คน (ข้อมูลถึงวันศุกร์ที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๕)

- ในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าโดยเส้นทางรถไฟดังกล่าวนี้ ถือเป็นการสร้างช่องทางโลจิสติกส์ที่สะดวกสบายระหว่างจีนและอาเซียนในการขนส่งสินค้า โดยใช้เวลาในการเดินทางจากคุนหมิงถึงเวียงจันทน์เพียง ๓๐ ชั่วโมง ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งด้วยรถไฟจะประหยัดทั้งเวลาและต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งผ่านเส้นทางถนน ทั้งนี้ ในช่วง ๑ เดือนเศษที่ผ่านมา พบว่ามีการเที่ยวรถขนส่งสินค้าจำนวน ๓๘๐ ขบวนซึ่งขนส่งสินค้ารวม ๑๗๐,๐๐๐ ตัน ขณะเดียวกันเป็นขบวนรถไฟระหว่างประเทศ ๗๐ ขบวน ซึ่งขนส่งสินค้ากว่า ๕๐,๐๐๐ ตัน ทั้งนี้ ประเภทของสินค้าได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากช่วงแรกที่ขนส่ง ยางพารา ปุ๋ยเคมี และของใช้ที่จำเป็น เพิ่มเป็นผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และโทรคมนาคม รถยนต์ สิ่งทอ ผักสด ดอกไม้ และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เป็นต้น<sup>๔๖</sup>

## ภาพที่ ๒.๘ ขบวนรถไฟสายคุนหมิง-เวียงจันทน์



ที่มา: CHIANG MAI NEWS. (๒๕๖๔), คาดหวังรถไฟสายคุนหมิง-เวียงจันทน์  
หนุนเศรษฐกิจ สังคมโขงภาคเหนือบนมืออนาคตสดใส<sup>๔๗</sup>

ทั้งนี้ ในอนาคต หากรถไฟไทยสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-สปป.ลาว ได้โดย  
สมบูรณ์ การใช้เส้นทางนี้ในด้านการขนส่งผู้โดยสารตลอดจนด้านการขนส่งสินค้า  
ก็จะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยที่เส้นทางรถไฟจีน-สปป.ลาว นี้ จะเป็นเส้นทางสำคัญใน  
การขนส่งสินค้าจากจีนไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ เช่น มาเลเซียและสิงคโปร์  
แทนการขนส่งทางถนนและทางเรือในบางส่วนได้

จากข้อมูลผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่กล่าวในข้างต้นนี้ แม้อัตรารถไฟจีน-สปป.ลาว  
จะส่งผลในเชิงบวกทางเศรษฐกิจต่อไทยเป็นอย่างมากนั้นก็ตาม หากแต่การเพิ่มขึ้น  
ของคนและสิ่งของที่เดินทางหรือมากับรถไฟเป็นจำนวนมากในแต่ละวันก็อาจส่ง  
ผลกระทบต่อด้านลบด้วยเช่นกัน กล่าวคือ เมื่อการขนส่งคนและสินค้านี้มีความสะดวก  
และรวดเร็ว ดังนั้นการลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและชนของหนีภาษีหรือ  
สินค้าผิดกฎหมายจะมีมากขึ้นด้วย



## ๒.๕.๔ ผลกระทบต่อมิติด้านสิ่งแวดล้อม (E: Environmental)

ขบวนรถไฟจีน-ลาวหรือขบวนรถไฟล้านช้างซึ่งได้เปิดให้บริการในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากคุนหมิง-เวียงจันทน์ นับตั้งแต่ต้นเดือน ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา นั้น แม้ปัจจุบันจะยังไม่สร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อไทยอย่างชัดเจนมากนักก็ตาม หากแต่อนาคตขบวนรถไฟสายนี้ก็อาจสร้างปัญหาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่จะตามมาภายหลัง กล่าวโดยสรุปดังนี้

- ขยะมูลฝอยจากนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่เดินทางมากับขบวนรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์ ระยะทาง ๑,๐๓๕ กิโลเมตร มีปริมาณเพิ่มขึ้น นอกเหนือจากการขยายตัวของชุมชนรอบระบบรางตามหัวเมืองที่จะเกิดตามภายหลังการก่อสร้างการเชื่อมต่อระบบรางในไทย

- การใช้สารเคมีทางการเกษตรในฝั่ง สปป.ลาว ทั้งเพื่อการพัฒนาและเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร อาจก่อให้เกิดสารพิษตกค้างและปนเปื้อนลงสู่ลำน้ำโขง ซึ่งเป็นผลเสียต่อสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำ สิ่งแวดล้อมและสุขภาพของคนไทย

- มลพิษทางอากาศ (Air Pollution) จากการก่อสร้างการเชื่อมต่อระบบรางในไทย และจากการขยายตัวของชุมชนรอบระบบรางตามหัวเมืองที่จะเกิดตามมาภายหลัง

- โรคระบาดจะเข้ามาได้ง่ายขึ้นและรวดเร็วซึ่งอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยวหรือสินค้าที่มีจำนวนมากผ่านขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว

## ๒.๕.๕ ผลกระทบต่อมิติด้านการเมือง (P: Political) ระหว่างประเทศ

โครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว ถือเป็นอีกหนึ่งการดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกในกรอบ The Belt and Road Initiative ผ่านการสร้าง “ความเชื่อมโยง” (Connectivity) และ “ความร่วมมือระหว่างประเทศ” แบบเปิดกว้างในลักษณะทวิภาคและพหุภาคี (Multi-Cooperation) กับนานาประเทศซึ่งเป็นการขยายบทบาทอิทธิพลของจีนทั้งในเวทีอาเซียนและเวทีโลก ทั้งนี้ ประเทศไทยมีโอกาสที่จะได้รับผลประโยชน์ได้จากความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างจีน-สปป.ลาว ซึ่งจะมีความแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยที่จะนำมาซึ่งการอยู่ร่วมกันอย่างสันติและโอกาสเชิงบวกต่าง ๆ

ที่จะมีขึ้นจากความร่วมมือในแถบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ในทางกลับกันรถไฟจีน-สปป.ลาว ก็อาจนำมาซึ่งผลกระทบเชิงลบในด้านการเมืองระหว่างประเทศระดับภูมิภาค และระดับโลก สรุปได้ดังนี้

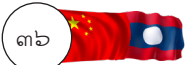
- การเคลื่อนย้ายกำลังทหารของจีนมาสู่ชายแดนไทยในกรณีเกิดข้อพิพาทจะเป็นไปได้ง่ายขึ้น โดยผ่านขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว โดยกำลังทหารจีนสามารถที่จะเข้าสู่พื้นที่ส่วนใหญ่ของไทยต่อไปได้โดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว อีกทั้งการเชื่อมต่อระบบรางในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่จะมีในอนาคต ดังนั้น การเชื่อมต่อระบบรางกับจีนซึ่งอาจมีผลต่ออธิปไตยของไทยนั้น ถือเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญที่ไทยต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ

- การเชื่อมต่อระบบรางในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากโครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว นั้น อาจส่งผลในด้านลบต่อความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับสหรัฐฯ ทั้งนี้การจัดการกับแรงกดดันจาก สหรัฐฯ และชาติพันธมิตรของ สหรัฐฯ ถือเป็นอีกหนึ่งความท้าทายด้านการเมืองระหว่างประเทศที่ไทยอาจจะต้องเผชิญ

- อาจมีการลักลอบนำเข้าแร่ Rare Earth จากจีนผ่านขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว ซึ่งแร่ Rare Earth ถือเป็นชิ้นส่วนสำคัญในการผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (IT) ต่าง ๆ ซึ่งจีนเป็นผู้ผลิตเป็นอันดับ ๑ ของโลก ทั้งนี้ จีนได้ใช้แร่ Rare Earth เป็นเครื่องมือต่อรองทำสงครามการค้ากับสหรัฐฯ ในปัจจุบัน

### ส่วนที่ ๓ สรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการเตรียมพร้อมต่อผลกระทบความมั่นคงของประเทศจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว

โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ถือเป็นผลประโยชน์ร่วมทางยุทธศาสตร์ BRI และระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน ในการพัฒนาทั้งประเทศจีน สปป.ลาว และประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวคือ จีนมีเป้าหมายในการขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคนี้ พร้อมกับที่ต้องการขยายตลาดรองรับสินค้าอุตสาหกรรมของจีน นอกเหนือจากมุ่งที่จะกระจายความเจริญสู่ภาค



ตะวันตกเฉียงใต้ในส่วนพื้นที่มณฑลยูนนานของจีนเอง หรืออาจกล่าวได้ว่า จีนใช้ประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน ๒ รูปแบบ คือ

๑) เป็นโครงข่ายคมนาคมเพื่อการเชื่อมโยง (Connectivity) และเข้าถึงประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เปรียบเสมือนหลังบ้านของจีน

๒) เป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศที่อยู่ในภูมิภาคให้เป็นเสมือนปุ่ม (Node/Hub) ควบคุมการผลิต การบริโภค และห่วงโซ่อุปทาน

ทั้งนี้ เป้าหมายสูงสุดของจีนคือ การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก ในขณะเดียวกันนั้น ประเทศในภูมิภาคต่างก็ได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อกับโลกภายนอก ทั้งในด้านการการพัฒนาเมืองสองข้างทางรถไฟและเมืองชายแดน รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ กล่าวคือ ขบวนรถไฟจีน-สปป.ลาว สามารถที่จะลำเลียงทั้งสินค้าและคนจากจีนตอนใต้ผ่าน สปป.ลาว มาถึงไทยได้อีกเส้นทางหนึ่ง โดยที่เส้นทางรถไฟดังกล่าวได้เชื่อมจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มายังเมืองบ่อเต็น สปป. ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งอยู่ห่างจากจังหวัดหนองคายเพียง ๒๔ กิโลเมตร นั้น ถือว่าเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ต้องเตรียมความพร้อมอันจะนำไปสู่ช่องทางหรือโอกาสแห่งผลประโยชน์ นอกเหนือจากผลกระทบต่อความมั่นคงที่ไทยจำเป็นต้องเตรียมพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่อาจเกิดตามมาภายหลัง

### ๓.๑ โอกาสของประเทศไทยจากรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว

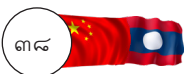
๓.๑.๑ โอกาสด้านการค้า ไทยสามารถเชื่อมต่อการส่งออกไปยัง สปป.ลาว และจีน หรือในภูมิภาคได้มากขึ้น โดยที่ขณะเดียวกัน ทางจีนและ สปป.ลาว จะต้องเตรียมตั้งรับการขนส่งสินค้าในปริมาณมหาศาล ดังนั้น ควรมีการเจรจาบนพื้นฐานของผลประโยชน์ระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ไทยสามารถที่จะส่งออกสินค้าไป สปป.ลาว และจีนได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้สดและแปรรูป เนื่องจากสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพสูง ทั้งยังเป็นที่ต้องการของจีนเป็นอย่างมาก เช่น ทุเรียน และจีนมีกำลังซื้อสูง เฉพาะมณฑลยูนนานมีจำนวนประชากรราว ๕๐ ล้านคน เกือบเท่ากับคนไทยทั่วประเทศ

๓.๑.๒ โอกาสด้านการบริการและการท่องเที่ยว คาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นนั้น จะนำมาสู่การใช้จ่ายใช้สอยที่มากยิ่งขึ้นและส่งผลให้รายได้ของผู้ประกอบการรายย่อยเพิ่มมากขึ้นจากการที่นักท่องเที่ยวจีนและลาวสามารถมาเที่ยวไทยได้สะดวกขึ้นเนื่องจากราคาตั๋วโดยสารรถไฟฯ มีราคาค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับการเดินทางแบบอื่น ทั้งนี้การเข้ามาของกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนและลาว จะมีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการ ๓ กลุ่มใหญ่ กล่าวคือ ๑) กลุ่มบริการสุขภาพ ๒) กลุ่มห้างสรรพสินค้า ร้านอาหารและธุรกิจโรงแรม และ ๓) กลุ่มสถานศึกษาและโรงเรียนสอนภาษา

๓.๑.๓ โอกาสด้านการลงทุนในต่างประเทศ ผู้ประกอบการจะต้องพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันกับจีน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ที่อาจต้องเน้นจุดขายที่พัฒนาไปสู่การเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ ดังนั้น ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs ที่ต้องทำธุรกิจแข่งกับจีนจำเป็นต้องเปลี่ยนกลยุทธ์โดยเน้นจุดขายที่การพัฒนาผลิตภัณฑ์และเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ

### **๓.๒ ผลกระทบต่อจีน สปป.ลาว และไทย จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว**

รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ซึ่งเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ นั้น นอกจากจะส่งผลดีต่อความสะดวกและรวดเร็วทั้งจากการขนส่งสินค้าและการเดินทางเนื่องจากผู้โดยสารสามารถเดินทางจาก สปป.ลาว ใช้เวลาประมาณ ๗-๘ ชั่วโมง ถึงจีน โดยหากเป็นการขนส่งสินค้าใช้เวลา ๑๐-๑๒ ชั่วโมง โดยประมาณ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการใช้ระยะเวลาในการเดินทางปกติและขนส่งสินค้าได้เร็วมาก หากเมื่อเทียบจากการเดินทางโดยรถทั่วไปหรือรถขนส่งสินค้า ดังนั้น จะเห็นว่าไม่เพียงประชาชน นักท่องเที่ยว หรือการขนส่งสินค้าทั้งจาก สปป.ลาว ไปจีน หรือจากจีนมา สปป.ลาว ที่จะเดินทางได้สะดวกมากขึ้น หากแต่ถือได้ว่าเป็นการพลิกโฉมภาคการขนส่งของจีนมายัง สปป.ลาว ในการลดเวลาการขนส่งสินค้าทางถนนและทางเรือที่ใช้เวลามากกว่าการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงซึ่งใช้เวลาไม่ถึง ๒๔ ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ดังกล่าว



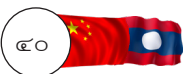
ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อเฉพาะเชิงบวก แต่ยังส่งผลกระทบต่อเชิงลบ ดังสรุปในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๓.๑ ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟจีน-สปป.ลาว ต่อประเทศไทย และ สปป.ลาว

ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ	
ประเทศไทย	สปป.ลาว
๑. การพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางขนส่งเพื่อเชื่อมโยง (Connectivity) รองรับบริการมาของรถไฟจีน-สปป.ลาว	๑. เกิดการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางขนส่ง
๒. การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมีความสะดวกสบายมากขึ้น	๒. การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารคล่องตัวและรวดเร็วขึ้น
๓. การเติบโตด้านธุรกิจการค้าการท่องเที่ยวและบริการสูงขึ้น	๓. การนำเข้า-ส่งออกสินค้า มีความสะดวกสบายยิ่งขึ้น
๔. นักลงทุนไทยสามารถที่จะไปลงทุนใน สปป.ลาว ได้ง่ายขึ้น	๔. มีการลงทุนทางด้านธุรกิจจากต่างชาติเพิ่มขึ้น
๕. การนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนมีผลประกอบการสูงขึ้น	๕. การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน
๖. นักท่องเที่ยวจากจีนและสปป.ลาว มาเที่ยวไทยเพิ่มขึ้นจากเส้นทางรถไฟ เส้นทางถนนและทางเรือที่เชื่อมกับ สปป.ลาว	๖. นักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมากขึ้นส่งผลให้เกิดการลงทุนในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
๗. การลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าหนีภาษีหรือสิ่งของต่าง ๆ เข้าประเทศอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมาย	๗. เกิดการพัฒนาศักยภาพทางด้านแรงงาน
๘. การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย	๘. สิ่งแวดล้อมตามแนวการก่อสร้างรถไฟถูกทำลายจากกรณีการขุดเจาะอุโมงค์และการตัดไม้
๙. ปัญหายาเสพติดมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้น	๙. สารพิษตกค้างและปนเปื้อนลงสู่ลำน้ำโขงจากการพัฒนาและเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร
๑๐. มาเฟียจีนและอาชญากรรมข้ามชาติ	๑๐. ปัญหายาเสพติดมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้น
๑๑. ปัญหายยะมูลฝอยและมลพิษ (Waste & Pollution)	
๑๒. โรคระบาดที่อาจมาพร้อมกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ	

ตารางที่ ๓.๒ ผลกระทบร่วมด้านบวกและลบระหว่างไทย-สปป.ลาว จากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว

ผลกระทบร่วมระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ที่คาดว่าจะได้รับ	
ผลกระทบร่วมทั้งด้านบวก	ผลกระทบร่วมทั้งด้านลบ
<p>๑. เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จากการพัฒนาเส้นทางการเดินทางภายในประเทศ ทั้งทางถนนและทางรถไฟ โดยสามารถเชื่อมต่อ (Connectivity) กับเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ</p> <p>๒. นักท่องเที่ยวจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ เสร็จสิ้นและสามารถเปิดให้บริการได้ ส่งผลให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวสะดวกและรวดเร็วขึ้นถือเป็นการเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยว</p> <p>๓. การรับส่งสินค้าและผู้โดยสารสะดวกสบายมากขึ้น โดยรถไฟสามารถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้ในปริมาณมากและรวดเร็ว</p>	<p>๑. การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย และการลักลอบขนของหนีภาษีหรือสินค้าผิดกฎหมายจะมีจำนวนมากขึ้น โดยอาจจะมาพร้อมการขนส่งคนและสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงฯ ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็ว</p> <p>๒. โรคระบาด โรคติดต่อ และโรคอุบัติใหม่ สามารถที่จะเข้ามาได้ง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้าที่มีจำนวนมากมายมหาศาลโดยอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยว หรือสินค้าที่ส่งมายังปลายทางได้</p>



ตารางที่ ๓.๓ โอกาสและความท้าทายต่อความมั่นคงของประเทศไทยจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว

มิติความมั่นคง	โอกาส	ความท้าทาย
สังคม (Social)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างประชาชน (People-to People Connectivity)</li> <li>2. การส่งเสริมขีดความสามารถระดับบุคคล ผ่านการขยายโอกาสทางการศึกษาและวิชาชีพ ที่ตอบสนองต่อความต้องการของตลาดแรงงาน</li> <li>3. การกระจายการพัฒนาไปสู่เมืองรอง</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. อาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</li> <li>2. การลักลอบเข้าเมือง</li> <li>3. เครื่องขายธุรกิจผิดกฎหมาย</li> <li>4. การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย</li> <li>5. การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ</li> </ol>
เทคโนโลยี (Technology)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ด้านการขนส่งระบบราง</li> <li>2. การผลิตและพัฒนาบุคลากร ด้านการวิจัยและพัฒนาในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้และนวัตกรรมที่ได้รับการถ่ายทอดทางเทคโนโลยี</li> <li>2. การลดการพึ่งพาและการผูกขาดทางเทคโนโลยี</li> </ol>



<b>เศรษฐกิจ (Economic)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เพื่อที่จะก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ในภูมิภาค</li> <li>๒. การส่งเสริมการส่งออกสินค้าไปยัง สปป.ลาว จีน และประเทศใกล้เคียง</li> <li>๓. การนำเข้าปัจจัยการผลิตซึ่งมีต้นทุนต่ำจากจีน มาใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง</li> <li>๔. ส่งเสริม TDI ในธุรกิจที่ไทยมีศักยภาพใน สปป.ลาว และโอกาสจาก FDI จากประเทศจีน</li> <li>๕. ส่งเสริมศักยภาพความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Connectivity)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การจัดการประสิทธิภาพของบริการด้านโลจิสติกส์</li> <li>๒. ภาวะการแข่งขันกับสินค้านำเข้าบางชนิดจากจีน</li> <li>๓. การกระจายทรัพยากร ในการสร้างโอกาสทางธุรกิจ และอาชีพ</li> </ol>
<b>สิ่งแวดล้อม (Environment)</b>	<p>การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมผ่านการปรับปรุงแบบการขนส่งที่รวดเร็ว และก่อให้เกิดมลพิษต่ำ</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. มลพิษจากการก่อสร้างเชื่อมต่อโครงการดังกล่าวในประเทศไทย</li> <li>๒. มลพิษจากการขยายตัวของชุมชนรอบระบบรางตามสถานีรถไฟ</li> </ol>
<b>การเมือง (Politics)</b>	<p>การสร้างสภาวะที่เอื้อกูลที่ส่งเสริมการได้รับประโยชน์ที่ได้จากโครงการดังกล่าว</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การจัดการกับแรงกดดันจาก สหรัฐฯ และชาติพันธมิตรของ สหรัฐฯ</li> <li>๒. การรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทยจากโครงการดังกล่าว และที่อาจกระทบกับอธิปไตยของชาติ</li> </ol>



### ๓.๓ แนวทางการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยโครงข่ายทางรถไฟขนาดกว้าง ๑ เมตร นั้น สามารถเดินรถไฟจากสถานีรถไฟหนองคายถึงสถานีรถไฟท่านาแล้งของ สปป.ลาว โดยการผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๑ ทั้งนี้ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ซึ่งมีระยะทาง ๕.๓๕ กิโลเมตร โดยมีความคืบหน้าการก่อสร้างประมาณร้อยละ ๗๐ ซึ่งจะรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากสถานีเวียงจันทน์เข้ามายังระบบรถไฟขนาดราง ๑ เมตรของไทย อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟท่านาแล้งดังกล่าว มีจุดสิ้นสุดที่เวียงจันทน์ ซึ่งเป็นคนละพื้นที่กับจุดสิ้นสุดของรถไฟความเร็วสูงสายจีน-สปป.ลาว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเวียงจันทน์ใต้ ผลคือทำให้เกิด Missing Link ของการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างจีน สปป.ลาว และไทย

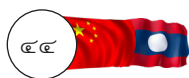
ทั้งนี้ แนวทางการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคมดำเนินการตั้งคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านอุปสงค์ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) และหน่วยงานด้านอุปทาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงการคลัง ซึ่งมี รองนายกฯ นายอนุทิน ชาญวีรกูล เป็นประธานกรรมการ และมีการประชุมฯ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมมีมติ ดังนี้ ๑) เห็นชอบแผนการดำเนินการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่าง ๓ ประเทศ คือ จีน สปป.ลาว และไทย ๒) เห็นชอบในหลักการกำกับและติดตามเพื่อขับเคลื่อนดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๓) เห็นชอบการจัดทำ Framework Agreement ซึ่งกรอบดังกล่าวจะนำไปสู่การหารือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างจีน สปป.ลาว และไทยในอนาคต และ ๔) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมของบกลางเพื่อออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ และเร่งดำเนินการก่อสร้าง

ให้แล้วเสร็จ ปัจจุบันการเชื่อมต่อของขนส่งสินค้าทางรถไฟข้ามแดนช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ในระยะเร่งด่วนมีการขยายพื้นที่เพื่อรองรับการขนส่งที่เพิ่มขึ้นผ่านสะพานเดิม โดยเพิ่มการเดินรถไฟขาไปจาก ๔ เที่ยว เป็น ๗ เที่ยว และขากลับจาก ๔ เที่ยว เป็น ๗ เที่ยว รวมทั้งเพิ่มการขนส่งสินค้าจากขบวนละ ๑๒ แคร่ เป็น ๒๕ แคร่

กล่าวได้ว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเตรียมความพร้อมโครงข่ายทางรางของไทยในการเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงฯ นั้น ได้แก่ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ สำหรับเดินรถไฟฯ บริเวณข้ามสะพานเดิมโดยห่างจากสะพานเดิมประมาณ ๓๐ เมตร เพื่อแก้ไขปัญหาการปิดการจราจรกรณีเดินรถไฟรองรับทางรถไฟทั้งขนาดมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร และขนาดทาง ๑ เมตร และเชื่อมระบบรางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการเร่งรัดเจรจาหรือระหว่างจีน สปป.ลาว และไทย โดยผลักดันให้เกิดการประชุมร่วมกันสามฝ่ายเพื่อหารือแนวทางการก่อสร้างและการเดินรถร่วมกัน พร้อมทั้งพิจารณาข้อสรุปที่ชัดเจนใน ๓ ประเด็นคือ ๑) แนวเส้นทางของสะพานข้ามแม่น้ำโขง รูปแบบ และจำนวนทางวิ่ง ๒) ตำแหน่งของ Port Stations และ Transshipment Stations ๓) การลงทุนโครงการการบริหารจัดการการเดินรถโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งสอง คือ กรมการขนส่งทางราง และการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่ยานนาทาเพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่มาจากจีน-สปป.ลาว ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณ ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ซึ่งคาดว่าจะคัดเลือกเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนแล้วเสร็จภายใน ๒ ปี

### ๓.๔ แนวทางการเตรียมความพร้อมในประเด็นความมั่นคง

ประเด็นการเชื่อมโยงภายในประเทศยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่รัฐบาลต้องพิจารณาอย่างถ่องแท้ และตอบคำถามประชาชนให้ได้ก่อนการดำเนินโครงการส่วน



อื่น ๆ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลัก โดยนักวิชาการเสนอแนะว่า ควรมีการเชื่อมโยงรถไฟฯ กับเมืองรองที่มี GDP ในระดับรองลงมา เช่น นครราชสีมา ให้แล้วเสร็จก่อนที่จะพัฒนาการเชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงในส่วนอื่น ๆ หรือเร่งดำเนินการเชื่อมโยงรถไฟฯ จาก สปป.ลาว ตั้งแต่หนองคายลงมานั้น ถือเป็นประเด็นที่ไทยต้องคำนึงถึง เช่น “สิทธิในการเดินรถตลอดสาย” ต้องมีความเสมอภาคกันระหว่างรัฐต่อรัฐ โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศไทยเป็นหลัก ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ที่ไทยต้องให้ความสำคัญคือ ๑) การเชื่อมโยงของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ไทยต้องได้รับประโยชน์สูงสุด ๒) เชื่อมต่อแล้วต้องมีการบูรณาการทางด้านความมั่นคง ๓) เกิดการสร้างความสมดุลให้กลุ่มประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงทั้งหมด ๔) การเชื่อมโยงต้องเชื่อมโยงแบบมิตรภาพด้วยความเสมอภาคและความเท่าเทียม เช่น กรณีการตั้งด่านต่าง ๆ เป็นต้น และ ๕) ความพร้อมของนโยบายหรือข้อตกลงต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดความสะดวกสบายจากการเชื่อมต่อโครงการฯ ดังกล่าว เช่น การตรวจศุลกากรในจุดเดียว โดยสรุปการดำเนินการในเรื่องการเชื่อมโยงที่ผ่านมามีการเจรจา ๒๙ ครั้ง กล่าวคือ ปัจจุบันไทยยังคงไม่เสียผลประโยชน์ต่อจีน ส่วนกรณีการสั่งซื้อหัวรถจักรของจีนนั้น ถือเป็นเรื่องที่เหมาะสมแล้ว เนื่องจากในขณะนี้ โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของจีนมีการขยายตัวเป็นอย่างมากและก้าวกระโดดที่สุดในโลก ซึ่งจีนมีนโยบายให้เศรษฐกิจนำสังคม หากแต่สังคมต้องอยู่กันอย่างสงบสุขและสร้างความมั่นคงให้กับประเทศและไม่ก่อให้เกิดปัญหาที่ตามมาในอนาคต ส่วนในประเด็นการเชื่อมต่อทางรางของไทยนั้น ปัจจุบันไทยยังคงไม่เสียผลประโยชน์ใด ๆ โดยรัฐบาลไทยยังคงมีท่าทีระมัดระวังในการดำเนินการต่อโครงการส่วนต่อขยายในระบบการขนส่งทางรางดังกล่าว ซึ่งอาจเป็นด้วยการคำนึงถึงผลกระทบที่จะถูกดึงเข้าไปสู่วงโคจรของอิทธิพลจีนเร็วเกินไป จึงเลือกที่จะพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในส่วนกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก่อน แทนที่จะเชื่อมต่อทีเดียวจาก จ.หนองคาย ทั้งนี้ จีนได้กล่าวว่าไทยเป็นประเทศที่จีนเจรจาและต่อรองยากที่สุดในรายละเอียดของการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟฯ โดยเฉพาะในแง่ที่ไทยแทบไม่ยอมเสียเปรียบใด ๆ กับจีนเลย

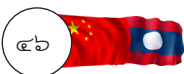
### ๓.๕ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อประเทศไทย

๓.๕.๑ ควรส่งเสริมโอกาสในการเชื่อมโยงระหว่างประชาชน (People-to-People Connectivity) ผ่านกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทางสังคมและวัฒนธรรมโดยเฉพาะในระดับพื้นที่ เพื่อสร้างความแน่นแฟ้นและความเข้าใจตั้งแต่ในระดับบุคคลและชุมชน ทั้งนี้ ควรคำนึงถึงความท้าทายที่เกิดขึ้นจากการผสมผสานกลืนกลายทางวัฒนธรรม โดยอาจแสวงประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวในการสร้างความภาคภูมิใจในวัฒนธรรมของไทย ซึ่งการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนอาจเป็นหนทางในการรับมือกับความท้าทายด้านความมั่นคง เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ และส่งเสริมสถานะเกื้อกูลต่อการส่งเสริมผลประโยชน์ที่เกิดจากโครงการรถไฟความเร็วสูงดังกล่าว

๓.๕.๒ ควรเสริมสร้างความเข้มแข็งของประชาคมเทคโนโลยี การวิจัยและนวัตกรรม ในการพัฒนาองค์ความรู้ที่ได้จากการรับถ่ายทอดเทคโนโลยี องค์ความรู้และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้น ตลอดจนควรดำรงความต่อเนื่องของการผลิตและพัฒนาบุคลากร ด้านการวิจัยและพัฒนาในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง

๓.๕.๓ ส่งเสริมการดำเนินการลงทุนเพื่อให้เกิด “ความง่ายต่อการประกอบธุรกิจ (Ease of Doing Business)” เพื่อรองรับโอกาสจาก FDI จากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศจีน ตลอดจนการดำเนินการเพื่อส่งเสริม TDI ในต่างประเทศ และการดำเนินการเพื่อลดต้นทุนการนำเข้าปัจจัยการผลิตในอุตสาหกรรมต่อเนื่องของไทย นอกจากนี้ ควรดำรงความต่อเนื่องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์ ผ่านรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย (Multimodal Transportations) ในการพัฒนาให้ประเทศไทยก้าวสู่ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค ทั้งยังเป็นส่งเสริมศักยภาพความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Connectivity) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดการประสิทธิภาพของการบริการด้านโลจิสติกส์ควรเป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจ

๓.๕.๔ ควรดำเนินการเพื่อเสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจในต่างประเทศ และภายในประเทศ ที่ควรดำเนินการในการกระจายทรัพยากรในการสร้างโอกาสทางธุรกิจ



และส่งเสริมขีดความสามารถของบุคคล ผ่านการขยายโอกาสทางการศึกษาและวิชาชีพ ทั้งในด้านทักษะเฉพาะที่จำเป็นต่อวิชาชีพ (Hard Skills) ควบคู่ไปกับทักษะที่ช่วยให้สามารถปฏิบัติงานและสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Soft Skills) โดยอาศัยความร่วมมือจากภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดขีดความสามารถที่ตอบสนองต่อความต้องการของตลาดแรงงาน

๓.๕.๕ ควรส่งเสริมการกระจายการพัฒนาไปสู่เมืองรอง ซึ่งอาจต้องมีการศึกษาถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาโครงการดังกล่าว การขยายตัวของเมืองที่อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟ และเมืองรองด้วยเช่นกัน

๓.๕.๖ ควรดำเนินการเพื่อประสานประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการดังกล่าว ผ่านกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศภายในอนุภูมิภาคและอาเซียน เพื่อลดแรงกดดันจาก สหรัฐฯ และชาติพันธมิตร

๓.๕.๗ ควรดำเนินการเพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทยจากโครงการดังกล่าว และที่อาจกระทบกับอธิปไตยของชาติโดยเฉพาะการไม่ยินยอมให้ประเทศใดมีสิทธิเหนือพื้นที่บริเวณข้างทางรถไฟของโครงการดังกล่าว

## ๓.๖ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อกองทัพ

๓.๖.๑ กองทัพควรเสริมสร้างความเข้มแข็งของประชาคมข่าวในระดับพื้นที่ และประชาคมข่าวกรองด้านความมั่นคง เพื่อสร้างความตระหนักรู้ และการดำเนินการของกองทัพ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการตอบสนองต่อรูปแบบความท้าทายด้านความมั่นคงที่มีความหลากหลายมากขึ้น

๓.๖.๒ กองทัพควรดำรงและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของชุมชน ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในการร่วมกับหน่วยงานความมั่นคงซึ่งรวมถึงกองทัพ เพื่อรับมือกับความท้าทายด้านความมั่นคงจากอาชญากรรมข้ามชาติ เช่น อาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การลักลอบเข้าเมือง เครือข่ายธุรกิจผิดกฎหมาย การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายซึ่งรวมถึงยาเสพติด ตลอดจนภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เช่น การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ (Epidemic of Infectious Disease) และการก่อวินาศกรรม (Sabotage) เป็นต้น

๓.๖.๓ กองทัพอากาศสนับสนุนการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจในการพิจารณาแนวทางการส่งเสริม ความง่ายต่อการประกอบธุรกิจ และการส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภูมิภาค บนพื้นฐานของการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์แห่งชาติ

๓.๖.๔ กองทัพอากาศเสริมสร้างความเข้มแข็งของกลไกความร่วมมือ ด้านความมั่นคงระหว่างกองทัพไทยกับกองทัพ สปป.ลาว ในการสร้างสถานะที่เกื้อกูล ที่ส่งเสริมการได้รับประโยชน์จากโครงการดังกล่าวโดยการดำรงกิจกรรมที่ปฏิบัติ ร่วมกัน เช่น การลาดตระเวนร่วม และกิจกรรมเพื่อการพัฒนาสัมพันธ์ เป็นต้น

กล่าวได้ว่า การศึกษาถึงที่มา พัฒนาการของโครงการรถไฟความเร็วสูง จีน-สปป.ลาว รวมถึงผลกระทบที่เป็นทั้งโอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคง ในมิติความมั่นคง (STEEP) ของประเทศไทยนั้น ถือได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อประเทศ กองทัพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเตรียมพร้อมที่จะวางแผน หรือร่างนโยบาย การปฏิบัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบ ทั้งเชิงบวกและลบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ดังกล่าวนี้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสามารถที่จะรับมือกับความท้าทาย ที่จะเกิดขึ้นกับประเทศไทยในอนาคตได้อย่างดีที่สุดต่อไป

ภาพการประชุมสนทนาปัญหายุทธศาสตร์  
เรื่อง “โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาสและความท้าทาย  
ต่อความมั่นคงของไทย”

วันอังคารที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕  
ณ ห้องบัณฑิตวิทยาลัย ๑ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



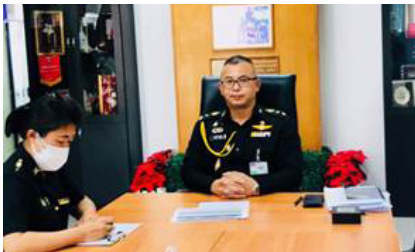
ภาพการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)  
สำหรับเอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study)

เรื่อง “รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว: โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคง  
ของไทย”

ผู้ให้ข้อมูล: พันเอก พิเชษฐ พันธุ์เพ็ง ผู้อำนวยการกองกิจการชายแดนไทย-ลาว  
กรมกิจการชายแดนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย

เมื่อวันอังคารที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๖๕

ณ กองกิจการชายแดนไทย-ลาว กรมกิจการชายแดนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย





<sup>๑</sup>ข่าวสด. (๒๕๖๔). รถไฟความเร็วสูง : ลาวพร้อมเปิดเส้นทางเชื่อมจีน วันชาติ 2 ธ.ค. เส้นทางไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์อีกนาน. ๑๗ ก.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๒ พ.ย. ๒๕๖๔ จาก<https://news.trueid.net/detail/M7r4ZqE522ZB>

<sup>๒</sup> พงศ์อานันท์ รมยะนันท์.(๒๕๕๙).การขยายบทบาทของจีนผ่านยุทธศาสตร์ “The Belt and Road Initiative”: ผลกระทบต่ออาเซียนและไทย.นักศึกษา วปอ. หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐.ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๒ พ.ย.๒๕๖๔จาก[http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc\\_pr/ndc\\_2560-2561/PF/8458st/8458พลตรี%20พงศ์อานันท์%20รมยะนันท์.pdf](http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc_pr/ndc_2560-2561/PF/8458st/8458พลตรี%20พงศ์อานันท์%20รมยะนันท์.pdf)

<sup>๓</sup>จันทิมา เขียวแก้ว. (๒๕๖๐).รถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว-ไทย : ยุทธศาสตร์เพื่อสร้างความมั่นคงด้านการเชื่อมโยงในอาเซียน. วารสารด้านความมั่นคงอาเซียนและยุทธศาสตร์. ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๒ พ.ย.๖๔จาก <https://www.sscthailand.org/index.php/research/เอกสารการศึกษาทางวิชาการ-working-paper/วารสารด้านความมั่นคงอาเซียนและยุทธศาสตร์-ปี-2560>

<sup>๔</sup>สุกัลลักษณ์ กาญจนขุนดี.(๒๕๖๔).บีบีซี ไทย. ทางรถไฟจีน-ลาว : ลาวพร้อมเปิด 3 ธ.ค. เส้นทางไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์อีกนาน. ๑๗ ก.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๗ พ.ย.๒๕๖๔จาก<https://www.bbc.com/thai/57847557>

<sup>๕</sup>ไทยโพสต์.(๒๕๖๔). ขบวนรถไฟลาว-จีนนี้ชื่อ “ล้านช้าง”. ๑๒ ต.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๕ พ.ย.๖๔จาก<http://www.thaipost.net/main/detail/119452>

<sup>๖</sup> เติลินิวส์.(๒๕๖๔).ลาวมั่นใจ เปิดเดินรถไฟไฮสปีดเชื่อมต่อกับจีนได้ 2 ธ.ค.นี้.๖ ก.ย. ๒๕๖๔ ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๗ พ.ย.๒๕๖๔จาก <https://www.dailynews.co.th/news/240998/>

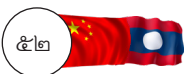
<sup>๗</sup> สำนักอาเซียนกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. โอกาสการขยายตัวของการค้าระหว่างกันในอาเซียน. มี.ค.๒๕๕๘.ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๗ พ.ย.๒๕๖๔ จาก<https://api.dtn.go.th/files/v3/5cff75671ac9ee073b7be94c/download>

<sup>๘</sup> ธนิต โสรัตน์. (๒๕๖๓). เส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนความท้าทายของโอกาสและผลกระทบในการเข้าถึงการเป็นห่วงโซ่อุปทานจีน. เอกสารประกอบการบรรยาย. ศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านแม่โขงศึกษา.สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ๑๓ พ.ย.พ.ศ.๒๕๖๓. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๒ พ.ย.๒๕๖๔จาก<http://www.tanitsorat.com/file/Presentation-13.11.20.pdf>

<sup>๙</sup> อัทธ์ พิศาลวานิช. (๒๕๖๔).“รถไฟลาว-จีน” มาแล้ว : ทำธุรกิจอะไรดี? ฐานเศรษฐกิจ ๓ ก.ย.๒๕๖๔.ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๓ พ.ย.๒๕๖๔ จาก <https://www.thansettakij.com/columnist/494450>

<sup>๑๐</sup> ณัฐสม ตั้งเดชะหิรัญ. (๒๕๖๐). ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ความท้าทายและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย. นักศึกษา วปอ. หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐.ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๗ พ.ย.๖๔จาก[http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc\\_pr/ndc\\_2560-2561/PDF/8398st/รวม.pdf](http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc_pr/ndc_2560-2561/PDF/8398st/รวม.pdf)

<sup>๑๑</sup>China Daily. (2017). Belt and Road Forum for International Cooperation opens in Beijing. ๑๕ พ.ค.๒๕๖๐. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๙ พ.ย.๖๔จาก[http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29337969\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29337969_3.htm)



<sup>๑๒</sup>SeaNews. (2021).CITIC to invest US\$ 113 billion in ‘One Belt, One Road’ initiative.02 July 2015. <https://www.seanews.com.tr/citic-to-invest-us-113-billion-in-one-belt-one-road-initiative/150851/>

<sup>๑๓</sup> สุขมาลี สุขตานนท์. (๒๕๖๒). เส้นทางสายไหมใหม่ เส้นทางการค้าแห่งอนาคต. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. มี.ค.๒๕๖๒. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๙ พ.ย.๒๕๖๔ จาก<http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>

<sup>๑๔</sup> อักษรศรี พาณิชศาสตร์. (๒๕๖๒). ผลประโยชน์ของจีนภายใต้ BRI และความเกี่ยวพันโยงใยกับไทย. ๒ ก.ค.๒๕๕๒. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๓ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก<https://www.the101.world/why-bri/>

<sup>๑๕</sup> ประอรพิทักษ์รัฐวัฒนา. (๒๕๖๒). เมื่อถนนทุกสายกำลังมุ่งสู่ มณฑลยูนนาน ต้องจับตา ‘ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-ลาว’ ไทย ได้อานิสงส์อะไรบ้าง? ๒๕ ก.ค.๒๕๖๓. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๘ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก<https://www.salika.co/2020/09/25/china-laos-thailand-economic-corridor-benefit/>

<sup>๑๖</sup> ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๐).พลิกข้อจำกัดการขนส่งใน สปป.ลาว...สู่ออกาสใหม่ทางธุรกิจ.ธ.ค.๒๕๖๐. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๓ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก[https://www.exim.go.th/eximinter/e-news/7331/enews\\_december2017\\_travellog.html](https://www.exim.go.th/eximinter/e-news/7331/enews_december2017_travellog.html)

<sup>๑๗</sup> ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๐).สปป.ลาว ยกกระต๊ับความเชื่อมโยงกับอาเซียน...ต่อยอดจาก Land Link สู่ Logistic Hub. ธ.ค.๒๕๖๐. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๓ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก[https://www.exim.go.th/eximinter/e-news/7351/enews\\_july2017\\_AEC.html](https://www.exim.go.th/eximinter/e-news/7351/enews_july2017_AEC.html)

<sup>๑๘</sup> NEDA (สพพ.). (๒๕๖๒). สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. ออนไลน์. มี.ค. ๒๕๖๒ สืบค้นเมื่อ ๑๔ ธ.ค.๒๕๖๒ จาก <https://www.neda.or.th/2018//upload/pjd/file/file-1556006955660-Thai-254.pdf>

<sup>๑๙</sup> สุกัลลักษณ์ กาญจนขุนดี. (๒๕๖๔). ปีซีซี ไทย.ทางรถไฟจีน-ลาว : ลาวพร้อมเปิดเส้นทาง 3 ธ.ค. เส้นต่อไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์อีกนาน. ๑ ธ.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <https://www.bbc.com/thai/57847557>

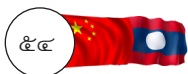
<sup>๒๐</sup> กองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กรมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กระทรวงการต่างประเทศ. (๒๕๕๔). ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. ๕ ก.ค.๒๕๕๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <http://aec.pcru.ac.th/content/ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว>

<sup>๒๑</sup> สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (๒๕๖๓). สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว.ต.ค. ๒๕๖๓. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก [https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/ลาว\\_2564.pdf](https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/ลาว_2564.pdf)

<sup>๒๒</sup> สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม.(๒๕๖๐). คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทย-ลาว ปีติมานชื่น ยันเพิ่มความร่วมมือกันจริงจัง แก้ปัญหาที่เป็นภัยความมั่นคงทั้งสองประเทศและพัฒนาพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศไปด้วยกัน. ๒๑ ธ.ค.๒๕๖๐. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๑๕ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <https://gnews.apps.go.th/news?news=11435>

<sup>๒๓</sup> วิกีพีเดียสารานุกรมเสรี. (๒๕๖๔). รถไฟความเร็วสูง. ๒ ธ.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/รถไฟความเร็วสูง>

<sup>๒๔</sup> ฉลอง ภาพ สุสังกร์กาญจน์และคณะ (๒๕๕๕). สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค. พ.ย.๒๕๕๕



ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2013/01/h118.pdf>

<sup>๒๕</sup> TNN ONLINE. (๒๕๖๔). เทียบเทคโนโลยีไฮสปีดเทรนแต่ละประเทศ ล้ำแค่ไหน? ๒๓ มี.ค.๒๕๖๔ ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <https://www.tnnthailand.com/news/tnnexclusive/73750/>

<sup>๒๖</sup> วันรักษ์ มิ่ง มณีนาคิน.(๒๕๕๖).รายงานที่ดีอาร์ไอ. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.ต.ค.๒๕๕๖ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๔ ธ.ค.๒๕๖๔ จาก <https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2013/10/wb96.pdf>

<sup>๒๗</sup> วิกิพีเดียสารานุกรมเสรี. (๒๕๖๔). รถไฟความเร็วสูงจีน.๒๘ ก.ย.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๔ ธ.ค.๒๕๖๔จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/รถไฟความเร็วสูงจีน>

<sup>๒๘</sup> กรมส่งเสริมการส่งออก. (๒๕๕๓). พัฒนาการรถไฟความเร็วสูงของจีน...มาเร็วมาแรง. ๑๘ ม.ค.๒๕๕๓ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๕ ธ.ค.๒๕๖๔จาก <https://www.ryt9.com/s/expd/1069544>

<sup>๒๙</sup> POST TODAY.(๒๕๖๔). ลาวได้อะไรจากรถไฟจีนลาว ๑๔ ต.ค.๒๕๖๓. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๕ ธ.ค.๒๕๖๔จาก <https://www.posttoday.com/world/634502>

<sup>๓๐</sup> BBC NEWS. (๒๕๖๔). รถไฟจีน-ลาว : 6 เรื่องน่ารู้ของโครงการมูลค่าเกือบ 2 แสนล้านบาท เชื่อมคุนหมิง-เวียงจันทน์. ๔ ธ.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๓๑ ธ.ค.๒๕๖๔จาก <https://www.bbc.com/thai/international-59498032>

<sup>๓๑</sup> TAP-Magazine. (๒๕๖๔). รถไฟจีน-ลาว เชื่อมคุนหมิง-เวียงจันทน์ ดีเคย์เปิดให้บริการ ๒ธ.ค.นี้. ๒๕ ส.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒๓.ค.๒๕๖๕จาก <https://www.tap-magazine.net/index.php/2021/08/25/cov62/>



<sup>๓๒</sup> ปันตพ ตั้งศรีวงศ์. (๒๕๖๔). ภาระหนี้ของรัฐบาลลาว จากทางรถไฟลาว-จีน. ๘ ก.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒ ม.ค.๒๕๖๕ จาก <https://thaipublica.org/2021/07/pundop37/>

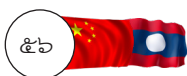
<sup>๓๓</sup> NALISA. Marketeer. (๒๕๖๔). หั่นซ้าย หั่นขวา เจอแต่นักท่องเที่ยวจีน. ๑๗ ม.ค.๒๕๖๓. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒ ม.ค.๒๕๖๕ จาก <https://marketeeronline.co/archives/141037>

<sup>๓๔</sup> ธนิต โสรัตน์. (๒๕๖๓). เส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนความท้าทายของโอกาสและผลกระทบในการเข้าถึงการเป็นห่วงโซ่อุปทานจีน. เอกสารประกอบการบรรยาย. สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ๑๓ พ.ย.๒๕๖๓. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒ ม.ค.๒๕๖๕ จาก [https://www.v-serve logistics.com/media/vserve2017/file\\_pdf/20111653220\\_รายงานโลจิสติกส์\\_เส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนความท้าทายของโอกาสและ...pdf](https://www.v-serve logistics.com/media/vserve2017/file_pdf/20111653220_รายงานโลจิสติกส์_เส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนความท้าทายของโอกาสและ...pdf)

<sup>๓๕</sup> สิริธร จารุธัญลักษณ์ และคณะ (๒๕๖๓). รถไฟจีน-ลาว โอกาสและความท้าทายที่ไทยต้องเตรียมพร้อม. ฝายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย. ๑๗ ก.ย.๒๕๖๒. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๒ ม.ค.๒๕๖๕ จาก <https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/articles/Pages/Article17Sep2019.aspx>

<sup>๓๖</sup> เปรม ฤทธิประภาสวัสดิ์. (๒๕๕๘). ศูนย์เหรียญปัญหาของการท่องเที่ยวไทย. สำนักวิชาการ รัฐสภา. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๓ ม.ค.๒๕๖๕ จาก [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament\\_parcy/ewt\\_dl\\_link.php?nid=53040&filename=house2558\\_2/](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=53040&filename=house2558_2/)

<sup>๓๗</sup> กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๔). พาณิชย์ จับตานอมีนิ ฟุ่งเป้า 3 กลุ่มธุรกิจ หลังเปิดประเทศ. ๒๙ พ.ย.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๔ ม.ค.๒๕๖๕ จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/974163>



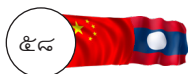


<sup>๔๔</sup> POST TODAY.(๒๕๖๔). ข่าวผลไม้จีนทะลักเข้าด่านหนองคายไม่จริง รอหลังตรุษจีน. ๑๕ ธ.ค.๒๕๖๔. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๖ ม.ค.๒๕๖๕. จาก<https://www.posttoday.com/economy/news/670681>

<sup>๔๕</sup> สิริธร จารุธัญลักษณ์และอภิษฐา จึงตระกูล. (๒๕๖๔).รถไฟจีน-ลาว โอกาสและความท้าทาย ที่ไทยต้องเตรียมพร้อมออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๖ ม.ค.๒๕๖๕. จาก[https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Doc\\_Articles/China-Laos%20Railway.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Doc_Articles/China-Laos%20Railway.pdf)

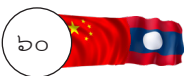
<sup>๔๖</sup> ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๔). จีนศึกษา ๑๙ รถไฟจีน-ลาว. ๗ ม.ค.๒๕๖๕. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ ๙ ม.ค.๒๕๖๕. จาก <https://mananewsonline.com/จีนศึกษา๑๙-รถไฟจีน-ลาว-中/>

<sup>๔๗</sup> เชียงใหม่นิวส์. (๒๕๖๔). คาดหวังรถไฟสายคุนหมิง-เวียงจันทน์ หนุนเศรษฐกิจสังคมโขงภาคเหนือบนมืออนาคตสดใส. ๑๗ มิ.ย.๒๕๖๔.ออนไลน์.สืบค้นเมื่อ ๙ ม.ค. ๒๕๖๕. จาก<https://www.chiangmainews.co.th/page/archives/1691537/>













กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง  
ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ  
๖๒ ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐  
โทร ๐๒ ๒๗๕ ๕๗๑๕ เว็บไซต์ [www.sscthailand.org](http://www.sscthailand.org)