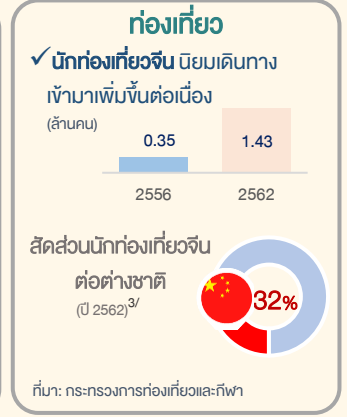
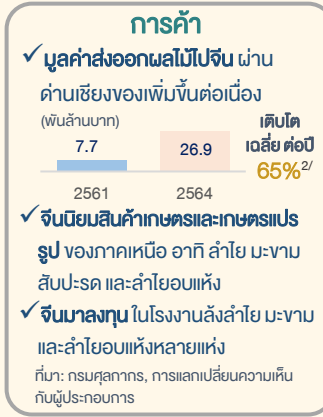




รูปที่ 1 บทบาทของจีนต่อเศรษฐกิจในภาคเหนือในด้านต่าง ๆ



ภาคเหนือเป็นอีกหนึ่ง gateway สำคัญเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ผ่านโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงทั้งทางบกทางถนนผ่าน สปป.ลาว (R3A) และเมียนมา (R3B) รวมทั้งทางแม่น้ำโขง โดยตั้งแต่ปี 2535 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคนุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ทำให้การค้าและการท่องเที่ยวเติบโตสูงต่อเนื่อง (รูปที่ 1) ล่าสุดมีการเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว เมื่อ 3 ธ.ค. 2564 ที่ผ่านมา จะเป็นโอกาสของสินค้าภาคเหนืออย่างไร่<sup>1/</sup> บทความนี้จึงได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทาง อาทิ ต้นทุน ระยะเวลา ความเสี่ยง และความสะดวกในการขนส่ง เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าเดิมเปรียบเทียบกับเส้นทางใหม่ ชวนค้นหาคำตอบได้ที่นี้

หมายเหตุ: 1/ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนยังไม่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้จึงขอโฟกัสเฉพาะการค้า

## รถไฟจีน-ลาว เพิ่มทางเลือกจากเส้นทางขนส่งเดิม เพิ่มโอกาสการค้า

เดิมการขนส่งสินค้าระหว่างภาคเหนือกับจีนตอนใต้ มี 3 เส้นทาง เรือแม่น้ำโขง R3A และ R3B (รูปที่ 2) การเลือกเส้นทางขึ้นกับชนิดของสินค้า และตลาดลูกค้าปลายทาง ส่วนใหญ่ใช้ทางถนน R3A การเปิดเดินรถไฟจีน-ลาว ช่วยเพิ่มทางเลือกในการขนส่ง เป็นโอกาสที่จะขยายการค้ากับจีนตอนใต้เพิ่มขึ้น (รูปที่ 3)

- ### 1 ทางเรือแม่น้ำโขง

(ด่านเชียงแสน-ท่าเรือสบห้วย (เมียนมา)-สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน)

  - สัดส่วน 40%<sup>4/</sup> ของมูลค่าการค้าส่งผ่านชายแดนในภาคเหนือไปจีน
  - สินค้าส่วนใหญ่แบบเทกอง (Bulk Cargo) อาทิ ยางพารา ซึ่งกระจายไปเมืองคุนหมิง และเจิ้งตู ส่วนสินค้าอุปโภคบริโภคใช้ในสิบสองปันนา
  - การขนส่งทางเรือแม่น้ำโขงมีต้นทุนต่ำ อย่างไรก็ตาม ช่วงฤดูแล้งระดับน้ำลดลงมีความเสี่ยงเรือติดสันดอนทราย และบรรทุกสินค้าได้น้อยลง ส่งผลให้ค่าขนส่งปรับเพิ่มขึ้น แม้ท่าเรือกวนหยู่ของจีนปิดตั้งแต่ มี.ค. 2563 แต่สามารถส่งผ่านท่าเรือสบห้วยของเมียนมาเข้าจีนได้
- ### 2 ถนน R3A (ด่านเชียงของ-สปป.ลาว-คุนหมิง)

  - สัดส่วน 60%<sup>4/</sup> ของมูลค่าการค้าผ่านชายแดนภาคเหนือไปจีนทั้งหมด
  - สินค้าส่งออกกว่า 88%<sup>4/</sup> เป็นผลไม้ เช่น ทุเรียน มังคุด ลำไย และมะขาม โดยช่วงก่อน COVID-19 มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง<sup>5/</sup> ส่วนใหญ่สินค้ากระจายไปมณฑลตะวันตกของจีน ขณะที่สินค้านำเข้ากว่า 94%<sup>4/</sup> เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและเกษตรแปรรูป
  - ช่วงปลายปี 2564 การส่งออกผลไม้ลดลง จากมาตรการควบคุม COVID-19 ที่เข้มงวด ใช้เวลาตรวจสอบสินค้านานขึ้น ส่งผลให้สินค้าบางส่วนเสียหายและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
- ### 3 ถนน R3B (ด่านแม่สาย-เชียงตุง-คุนหมิง)

  - เปิดใช้เส้นทางนี้เมื่อปี 2547 มีค่าผ่านด่านสูง และทางการจีนปิดด่านชายแดนตั้งแต่ปี 2549 จึงไม่สามารถขนส่งสินค้าไปจีนได้



รูปที่ 3 มูลค่าการค้าเทียบแต่ละเส้นทาง

เส้นทางขนส่ง	มูลค่าการค้าเฉลี่ยปี 2561-62 <sup>4/</sup> (ล้านบาท)
ถนน R3A	20,938
ทางเรือแม่น้ำโขง	13,910
รถไฟจีน-ลาว	อยู่ระหว่างทดลอง

## เส้นทางใหม่ รถไฟจีน-ลาว เพิ่มโอกาสการค้าภาคเหนือ-จีนตอนใต้



- รถไฟจีน-ลาว เป็นความคิดริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน กับ ยุทธศาสตร์ “เปลี่ยนประเทศ Land Lock สู่ Land link” ของ สปป.ลาว ตั้งแต่เปิดบริการเมื่อ 3 ธ.ค. 2564 ถึง 25 ก.พ. 2565 ขนส่งสินค้าระหว่างจีน-ลาวแล้วมากกว่า 350 ขบวน น้ำหนัก 250,000 ตัน
- ผู้ประกอบการในภาคเหนือ สามารถใช้โอกาสนี้ขนส่งสินค้าไปจีนตอนใต้ทางถนนจากเชียงใหม่-หนองคายระยะทาง 640 กม. ขนส่งต่อโดยรถไฟช่วงในลาว 414 กม. และช่วงในจีน 628 กม. ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในภาคเหนือเริ่มไปตั้งสำนักงานที่ จ.หนองคาย เพื่อให้บริการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ รวดเร็ว ทำให้อุตสาหกรรมในภาคเหนือ<sup>6/</sup> อาทิ ผู้ผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และเซรามิก ให้ความสนใจเส้นทางขนส่งมาใช้รถไฟจีน-ลาว

หมายเหตุ 2/ ที่มา: กรมศุลกากร, อัตราเติบโตเฉลี่ยปี 2561-64 คำนวณโดยผู้ศึกษา 3/ เป็นข้อมูลล่าสุดและก่อนการระบาดโควิด 4/ ที่มา: กรมศุลกากรและการแลกเปลี่ยนความเห็นกับผู้ประกอบการค้าชายแดน คำนวณโดยผู้ศึกษา 5/ ที่มา: กรมศุลกากร, ปี 2561-62 มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ย 91% คำนวณโดยผู้ศึกษา 6/ การแลกเปลี่ยนความเห็นกับผู้ประกอบการภาคเหนือ

“บทความนี้เป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับข้อคิดเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย”



## รถไฟจีน-ลาว เส้นทางขนส่งสินค้าที่ดีกว่าเส้นทางเดิมของภาคเหนือในอนาคต

### รถไฟจีน-ลาว จะช่วยลดต้นทุน ลดเวลา ลดความเสี่ยง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างภาคเหนือกับจีนตอนใต้ให้คล่องตัวยิ่งขึ้น

- ระบุต่อไป หากระบบตรวจสอบสินค้าระหว่างด่าน และข้อตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและสปป.ลาว เสร็จสมบูรณ์ เส้นทางรถไฟจีน-ลาว จะรองรับการขนส่งสินค้าภาคเหนือไปจีนตอนใต้ได้มากขึ้น จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบเส้นทางขนส่งทางถนน R3A เรือแม่น้ำโขง และรถไฟจีน-ลาว ด้วยปัจจัย 4 ด้าน คือ ต้นทุน ระยะเวลา ความเสี่ยง เช่น อุบัติเหตุทางถนน เรือติดสันดอนทราย และความสะดวกในการขนส่ง เช่น พิธีการศุลกากร การเปลี่ยนถ่ายสินค้า (รูปที่ 4 และ 5) โดยให้น้ำหนักกับต้นทุนและระยะเวลาขนส่งเป็นหลักตามความเห็นของผู้ประกอบการ พบว่า **การขนส่งทางรถไฟจีน-ลาว เป็นเส้นทางที่คุ้มค่า เพราะมีต้นทุนต่ำกว่าถนน R3A 50% และต่ำกว่าทางแม่น้ำโขง 42% รวมถึงใช้เวลาน้อยกว่า และมีความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าต่ำที่สุด** ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้ามาใช้ทางรถไฟจีน-ลาวมากขึ้น

### ในระยะยาว ช่วยเพิ่มโอกาสการค้าผ่านจีนไปยังเอเชียกลางและยุโรป

- **รถไฟจีน-ลาว เชื่อมต่อไปยังเอเชียกลางและยุโรป** (รูปที่ 6) ตามเส้นทาง Belt and Road โดยใช้คุนหมิงเป็น hub ในการขนส่ง และสามารถใช้ในการทำกับสินค้าใบเดียวตลอดการขนส่งระหว่างจีน-ยุโรป ประเทศปลายทางสำคัญ คือ เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ ตุรกี และรัสเซีย
- **ค่าขนส่งใกล้เคียงกับการขนส่งทางเรือเดินสมุทร แต่ใช้เวลาน้อยกว่า** ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟจีน-ยุโรป ใช้เวลาเพียง 10-15 วัน ขณะที่การขนส่งทางเรือเดินสมุทรใช้เวลามากกว่า 30 วัน

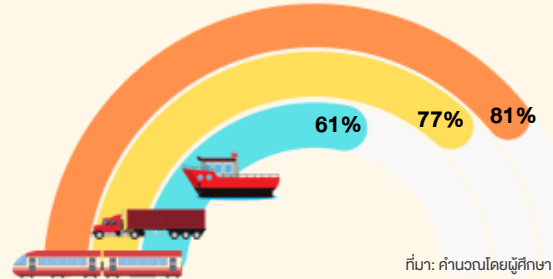


รูปที่ 4 เปรียบเทียบเส้นทางขนส่งสินค้าจากเชียงใหม่-คุนหมิง ทางถนน R3A เรือแม่น้ำโขง และรถไฟจีน-ลาว

เส้นทางขนส่ง	ระยะทาง <sup>7/</sup> (กิโลเมตร)	ระยะเวลา <sup>7/</sup> (ชั่วโมง)	ค่าขนส่ง <sup>8/</sup> (ตู้ 40 ฟุต) (บาท)
ถนน R3A	1,160	21	163,500
ทางเรือแม่น้ำโขง	1,070	40/52 (ต่อน้ำทอนน้ำ)	139,800
รถไฟจีน-ลาว	1,706	22	81,200

หมายเหตุ: 7/ ที่มา: การแลกเปลี่ยนความเห็นกับผู้ประกอบการค้าชายแดน จำนวนโดยผู้ศึกษา  
8/ การแลกเปลี่ยนความเห็นกับผู้ประกอบการค้าชายแดน และ Yunnan International Railway Service and Trading Co., Ltd จำนวนโดยผู้ศึกษา

รูปที่ 5 วิเคราะห์เปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งสินค้าจากภาคเหนือไปจีนตอนใต้



รูปที่ 6 เส้นทางรถไฟจีน-ลาว เชื่อมต่อไปเอเชียกลางและยุโรป



## โอกาสของสินค้าภาคเหนือในการส่งออกทางรถไฟ

**การค้ากับจีนจะมีโอกาสและสะดวกมากขึ้น** จากข้อตกลง RCEP ที่มีผลตั้งแต่ 1 ม.ค. 2565 สินค้าไทยมีโอกาสทำตลาดในจีนมากขึ้น

ในกลุ่มสินค้าเกษตรอาหาร และอุตสาหกรรมบางรายการ จากการตรวจปล่อยสินค้าที่รวดเร็วขึ้น สินค้านำเข้าเสียง่ายภายใน 6 ชั่วโมง และสินค้าปกติภายใน 48 ชั่วโมง และจากงานศึกษา “คว่ำโอกาสให้การค้าไทย จากรถไฟจีน-ลาว”<sup>9/</sup> ซึ่งพิจารณาจากอัตราการเติบโตตลาดและการขยายตัวของส่วนแบ่งสินค้าไทยในจีน ระหว่างปี 2559-2563 พบว่า **ภาคเหนือมีสินค้าดาวเด่น ที่มีศักยภาพในการส่งออกทางรถไฟไปจีนตอนใต้** ได้แก่

### สินค้าเกษตร

ลำไย ทุเรียน(อุตรดิตถ์) มะม่วง มะขาม  
ชาวจีนเชื่อมั่นคุณภาพสินค้าเกษตรของไทย โดยเฉพาะผลไม้ได้รับความนิยมสูง



### สินค้าแปรรูป

ผลไม้อบแห้ง ผลิตภัณฑ์สปา น้ำมันหอมระเหย สบู่ ครีมนำร่องผิว ยาหม่องสมุนไพร  
ได้รับความนิยมมากในตลาดออนไลน์จีน



อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีการตรวจสอบสินค้าเข้มงวด ทั้งด้านสุขอนามัยและมาตรฐานสินค้า ผู้ประกอบการต้องเตรียมความพร้อมรองรับ เพราะหากมีการตรวจพบเชื้อและสารตกค้างจะถูกทำลายสินค้าทิ้ง หรืออาจถูกยึดใบอนุญาตนำเข้า ตามที่เคยเกิดขึ้นในช่วงปลายปี 2564 ที่จีนระงับการนำเข้าลำไยจากไทย เนื่องจากตรวจพบเพลี้ยแป้ง รวมถึงช่วงปลายปี 2564-ต้นปี 2565 จีนทำลายผลไม้นำเข้าจากไทย อาทิ ลำไยและทุเรียน จากการตรวจพบเชื้อ COVID-19

หมายเหตุ 9/ ที่มา: อ้างอิงงานศึกษา “คว่ำโอกาสให้การค้าไทย จากรถไฟจีน-ลาว” โดยส่วนเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ [https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/RegionalEconomy/DocLib14/RL\\_CHLaos\\_Railway\\_THTrade.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/RegionalEconomy/DocLib14/RL_CHLaos_Railway_THTrade.pdf)

\*บทความนี้เป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับข้อคิดเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย



## รถไฟมาพร้อมโอกาส จะขึ้นรถไฟอย่างไร ไม่ให้ตกขบวน ?

สินค้าดาวเด่นของภาคเหนือที่มีโอกาสส่งออกโดยรถไฟจีน-ลาว ไปจีนตอนใต้เพิ่มขึ้น มีเงื่อนไขที่เกษตรกรและผู้ประกอบการควรทราบ ดังนี้

### สินค้าเกษตร : เงื่อนไข เช่น



- ผลิตได้ตามมาตรฐาน GAP (Good Agricultural Practices)
- มีใบรับรองสุขอนามัยพืช เช่น ปริมาณสารฆ่าเชื้อโรค ไดออกไซด์ตกค้างในลำไยสด
- ต้องขออนุญาตนำเข้าจีน เช่น ผักผลไม้และยางพารา
- ปลอดภัย COVID-19

### สินค้าแปรรูป : เงื่อนไข เช่น



- ผ่านการตรวจสอบจากกระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากรจีนและสำนักงานควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบ และกักกันโรคแห่งประเทศไทย (AQSIQ)
- สินค้าต้องห้ามของจีน เช่น สินค้ามีลิขสิทธิ์ที่ผลิตในจีนอยู่แล้ว
- ควรนำตู้คอนเทนเนอร์ไปจดทะเบียนขนส่งทางรถไฟจีน



## สรุปและข้อเสนอแนะ



การเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว จะสร้างโอกาสทางการค้าระหว่างภาคเหนือกับจีนตอนใต้ เป็นประโยชน์ทั้งผู้ส่งออกสินค้าผู้ประกอบการผลิต และเกษตรกรที่ทำการเพาะปลูกพืชผลเกษตร โดยเฉพาะผลไม้สำคัญของภาคเหนือ เช่น ลำไย ทุเรียน มะขาม และมะม่วง อย่างไรก็ตาม ในช่วงทดลองให้บริการขนส่งสินค้ายังมีข้อจำกัดหลายประการ แต่หากสามารถปลดล็อกข้อจำกัดด้านต่าง ๆ ได้ เช่น ข้อตกลงพิธีสารด้านการขนส่ง ไทย-สปป.ลาว และระบบตรวจสอบสินค้าของจีนแล้วเสร็จ เส้นทางรถไฟจีน-ลาว จะมีศักยภาพในการขนส่งสินค้ากับจีนตอนใต้มากขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ประหยัดต้นทุน สะดวกรวดเร็วขึ้น และมีความเสี่ยงต่ำกว่าการขนส่งทางถนน R3A และทางเรือแม่น้ำโขง อย่างไรก็ตาม เกษตรกรต้องยกระดับมาตรฐานสินค้าให้สูงขึ้น และมีความเข้มงวดด้านสุขอนามัย เพื่อให้สามารถขนส่งผลไม้ทางรถไฟจีน-ลาวได้ ขณะที่ผู้ประกอบการผลิตจำเป็นต้องนำสินค้าไปตรวจสอบคุณภาพกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีนก่อน รวมทั้งควรนำตู้คอนเทนเนอร์ไปจดทะเบียนขนส่งทางรถไฟจีน เพื่อให้สามารถขนส่งได้ต่อเนื่องโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายตู้ **มองไปข้างหน้า หากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนไทย-ลาว-จีนตอนใต้ ทั้งทางด่วนบ่อเต็น-ห้วยทรายใน สปป.ลาว และเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงทอง แล้วเสร็จ จะพลิกโฉมการขนส่งของภาคเหนือ ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์เพิ่มขึ้นอีกจากการเชื่อมโยงขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ไปเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาว จะทำให้สามารถกระจายสินค้าภาคเหนือไปทั่วประเทศจีนได้สะดวกยิ่งขึ้น ใช้เวลาขนส่งสั้นลง และลดต้นทุนค่าขนส่งได้มากกว่าที่ประเมินกัน**

ดังนั้นการศึกษาเส้นทางขนส่งรูปแบบต่าง ๆ จะช่วยให้การตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ การยกระดับมาตรฐานสินค้า และปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศคู่ค้า รวมทั้งรับรู้สินค้าของภาคเหนือที่มีศักยภาพในจีนจะช่วยให้ผู้ประกอบการภาคเหนือสามารถใช้ประโยชน์จากโอกาสที่ติดตามกับขบวนรถไฟจีน-ลาว ได้มากยิ่งขึ้น

## ประเด็นพิเศษ : ปัจจัยสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่ชายแดนไทย-ลาว-จีนตอนใต้ รองรับการค้าที่มีโอกาสเติบโต

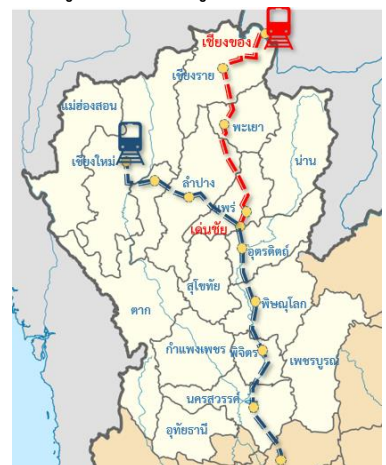
ปัจจุบันพื้นที่เชียงทองมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญรองรับการเชื่อมโยงรถไฟจีน-ลาว และถนน R3A ดังนี้

1. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงทอง รองรับการเปลี่ยนหัวลาก-หางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกต่างประเทศ และการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากทางถนนสู่ทางราง (Modal Shift) กับรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงทอง คาดว่าก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2568
2. รถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงทอง (รูปที่ 7) รองรับขนส่งสินค้าและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง คาดว่าเริ่มทยอยก่อสร้างกลางปี 2565 และแล้วเสร็จในปี 2571

นอกจากนี้ สปป.ลาว มีโครงการทางด่วนบ่อเต็น - ห้วยทราย ซึ่งจะช่วยระยะทางบนเส้น R3A จาก 228.3 กม. เหลือเพียง 176.3 กม. และลดระยะเวลาการขนส่งจาก 5 ชั่วโมง เหลือเพียง 1.30 ชั่วโมง คาดว่าแล้วเสร็จในปี 2570



รูปที่ 7 รถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงทอง



บทความนี้สำเร็จลงไปได้ด้วยดีจากการสนับสนุนของนักวิชาการและนักธุรกิจที่ให้ความร่วมมืออย่างดียิ่งในการให้ข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อความนี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

"บทความนี้เป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับข้อคิดเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย"