

รถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นอีกหนึ่งเส้นทางใหม่ในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งช่วยกระจายความเจริญด้านการคมนาคมให้ครอบคลุมจังหวัดในภาคเหนือตอนบนได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ ผ่านเส้นทาง R3A ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางที่สะดวกและสั้นที่สุด อันจะก่อให้เกิดผลดี ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ในจังหวัดที่มีรถไฟผ่าน และตอบโจทย์ความต้องการของคนในพื้นที่ รวมทั้ง ช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม เส้นทางรถไฟทางคู่ดังกล่าวต้องใช้เวลาในการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2571 การเตรียมตัวพร้อมรับโอกาสที่จะเกิดขึ้นจึงเป็นสิ่งจำเป็น บทความนี้จะนำเสนอเรื่องราวเส้นทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ถอดบทเรียนจากต่างประเทศถึงประโยชน์ของการมีเส้นทางรถไฟ โอกาส ศักยภาพและความท้าทายในพื้นที่ รวมทั้งประเด็นชวนคิดเพื่อรองรับกับโอกาสดังกล่าว

1. โครงข่ายการขนส่งของไทย และรู้จักรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

- ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ปัจจุบันการขนส่งของประเทศไทยส่วนใหญ่ใช้ทางถนนถึง 78.7% รองลงมา คือ ทางน้ำ 19.3% ทางราง 2.0% และทางอากาศ 0.01%
- อย่างไรก็ดี แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (ปี 2561-2580) ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางมากขึ้น เพื่อเป็นระบบการขนส่งหลักที่เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นทั่วภูมิภาคของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน แต่การขนส่งทางรางกว่า 90% ยังเป็น “ทางเดี่ยว” ต้องรอสับราง ทำให้ล่าช้า ไม่ตรงเวลา
- การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงตั้งเป้าเปลี่ยน “ทางเดี่ยว” ให้เป็น “ทางคู่” ให้ได้ 65% ในปี 2567 และเพิ่มทางคู่สายใหม่อีก 12 เส้นทาง ผ่าน 61 จังหวัด ระยะทางรวม 6,463 กิโลเมตร (กม.)
- สำหรับพื้นที่ภาคเหนือ รถไฟ “ทางเดี่ยว” ที่จะปรับเป็น “ทางคู่” มี 2 เส้นทาง (รูปที่ 1) คือ เส้นทางปากน้ำโพ-เด่นชัย และเส้นทางเด่นชัย-เชียงใหม่ นอกจากนี้ ยังมี รถไฟทางคู่ สายใหม่อีก 3 เส้นทาง คือ เส้นทางเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (แนวเหนือ-ใต้) เส้นทางแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ และเส้นทางนครสวรรค์-บ้านไผ่ (แนวตะวันออก-ตะวันตก)

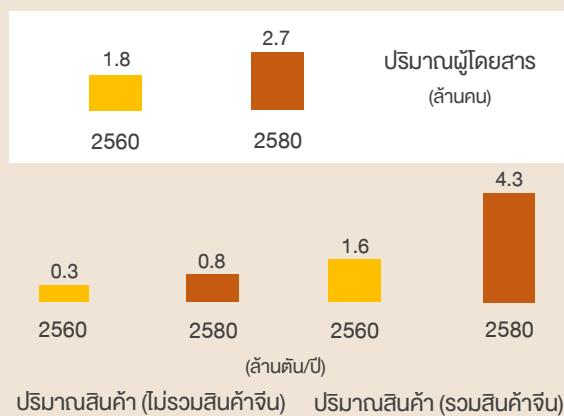


รู้จัก...รถไฟทางคู่สายใหม่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

- วัตถุประสงค์เพื่อขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร มีมูลค่าโครงการ 85,345 ล้านบาท ระยะทาง 323 กม. จำนวน 26 สถานี ความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. ขนาดความกว้างราง 1 เมตร มีลานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า รองรับ การเชื่อมต่อกับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 การออกแบบแต่ละสถานีมีความเป็นเอกลักษณ์ ทำให้เหมาะกับการท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าและผู้โดยสารในอนาคต (รูปที่ 2)
- เส้นทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นอีกหนึ่งรูปแบบการขนส่งแบบ multimodal transportation ที่จะช่วยเชื่อมต่อการขนส่ง โดยรถไฟเข้าใกล้ประเทศเพื่อนบ้านมากยิ่งขึ้น ผ่านเส้นทางถนน R3A (เชียงของ (ไทย)-ไม่ฮาน (สปป.ลาว)-คุนหมิง (จีน)) นอกจากนี้ ยังสามารถขนส่งไปยัง สปป.ลาว ผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว และไปยังจีนผ่าน The Pan-Asia Railway Network ซึ่งเชื่อมต่อกับประเทศในอาเซียนได้

รูปที่ 2 รถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าและผู้โดยสาร^{1/}



ที่มา : 1/ วราวุธ เวธินคำ และ อัครฤกษ์ จงสุริยาส. “วิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ : มุมมองของจังหวัดเชียงราย” วารสารเศรษฐศาสตร์ รานคำแหง ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 ก.ค.-ธ.ค. 2559

2. คอบกเรียนจากต่างประเทศถึงประโยชน์ของการมีเส้นทางรถไฟ

ด้านการท่องเที่ยว: การขยายโครงข่ายรถไฟชั้นความเร็วสูงในญี่ปุ่น ส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวในเมืองห่างไกล ^{2/}

การเดินทางระหว่างเมืองสะดวกขึ้นและลดระยะเวลา เช่น การเดินทางจากคาโงชิมะไปโอซาก้าลดลงจาก 5 ชม. เหลือ 3 ชม. 42 นาที

พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเปลี่ยนไปจากที่เคยเดินทางด้วยรถบัส/เครื่องบินมาเป็นรถไฟมากขึ้น ช่วยเพิ่มความต้องการท่องเที่ยวระยะเวลานานขึ้น และการใช้จ่ายท่องเที่ยวมากขึ้น

ภาครัฐวางนโยบายก่อนที่จะมีขึ้นคันเซ็นถึง 5 ปี เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับพื้นที่และทักษะแรงงาน เช่น การท่องเที่ยวบ่อน้ำร้อนเชิงสุขภาพในเมืองอิซุซึกิ ภาครัฐได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ tourist information center พัฒนาคอนโดมิเนียมในท้องถิ่นด้านภาษา และให้ความรู้ด้านแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเป็นไกด์ท้องถิ่น

ด้านพัฒนาคุณภาพชีวิต: GuiGuang High Speed Railway ในจีน สร้างกิจกรรมเศรษฐกิจและดึงดูดเงินลงทุนเข้าพื้นที่ห่างไกลมากขึ้น ^{4/}

เวลาเดินทางลดลง/ค่าโดยสารถูกลง โดยระยะเวลาเดินทางจากด้านตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับภูมิภาค Pearl River Delta ลดลงจาก 25 ชม. เหลือ 4.2 ชม. และค่าโดยสารถูกลง ทำให้มีผู้โดยสารเฉลี่ยถึงวันละ 53,000 คน แรงงานที่ทำงานต่างเมืองกลับมาเยี่ยมครอบครัวบ่อยขึ้น

คุณภาพชีวิตดีขึ้นและลดความเหลื่อมล้ำ อาทิ ลดความยากจนของคนในพื้นที่ห่างไกล สะท้อนจากรายได้เฉลี่ยและการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอาชีพที่เกี่ยวกับภาคก่อสร้างและการท่องเที่ยว เนื่องจากมีการดึงดูดการลงทุนเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น

รัฐบาลท้องถิ่นพัฒนาผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ห่างไกล อาทิ ถนนและทางหลวงสู่ใจกลางเมือง การขนส่ง การออกแบบเขตอุตสาหกรรมและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในพื้นที่ห่างไกล เช่น สำนักงานการท่องเที่ยวของเจียงป๋รเมินว่า มีอาชีพบริการใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากกว่า 1,000 ตำแหน่ง

ด้านการค้าและเพิ่มรายได้: รถไฟ Kisan ในอินเดีย เป็นการสร้าง cold supply chain เพื่อสนับสนุนเกษตรกรในประเทศ ^{3/}

รถไฟ Kisan เป็นการลงทุนแบบ public-private partnership (PPP) โดยเป็น cold supply chain ที่มีความเร็วเพียงพอ ช่วยขนส่งสินค้าที่เปราะบางอย่าง อาทิ ผลไม้ เนื้อสัตว์ นม จากเมืองที่มีผลผลิตส่วนเกินไปยังเมืองที่ขาดแคลน

เกษตรกรรายย่อยสามารถขยายตลาดได้ใหญ่ขึ้นและไปสู่พื้นที่ห่างไกล เข้าถึงตลาดกลุ่มผู้มีกำลังซื้อสูง ได้ราคาดีขึ้น รายได้เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว

ภาครัฐให้เงินอุดหนุนช่วยเหลือเกษตรกรที่ใช้เส้นทางรถไฟ โดยให้เงินอุดหนุน 50% สำหรับ (1) ค่าขนส่งที่มีระยะทางเกิน 100 กม. และ (2) ค่าธรรมเนียมตู้เก็บสินค้ารวมถึงตู้เก็บความเย็น ช่วยให้เกษตรกรขายได้ราคาที่ดีกว่า

ด้านการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ยกระดับเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม: รถไฟในยุโรปสร้างการจ้างงานและลดก๊าซ CO₂ ^{5/}

เส้นทางรถไฟในยุโรปเชื่อมระยะทางกว่า 220,000 กม. ในภูมิภาคมีการขนส่งผู้โดยสารกว่า 420 พันล้านคน-กม./ปี

การจ้างงานเพิ่มขึ้น โดยมีการจ้างงานทางตรงที่เกี่ยวกับการรถไฟ 1.1 ล้านคน และทางอ้อม (อาทิ อุตสาหกรรมการผลิตตู้รถไฟ บริการด้านอาหาร การท่องเที่ยว การก่อสร้าง บริการทางการเงิน) อีกกว่า 1.2 ล้านคน นอกจากนี้ ผลผลิตภาพแรงงานที่เกี่ยวกับการรถไฟสูงกว่าผลผลิตภาพแรงงานในภาพรวม

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ลดลง การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาเป็นระบบรางช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ถึง 6 เท่าของการเดินทางทางถนน และยังน้อยกว่าการปล่อยก๊าซ CO₂ ที่เกิดจากการเดินทางโดยเครื่องบิน ซึ่งส่งผลดีต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

รถไฟความเร็วสูง จีน-ลาว

- บริษัท China State Railway Group จำกัด เปิดเผยว่า นับตั้งแต่เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2564 จนถึงวันที่ 12 มีนาคม 2567 รถไฟจีน-ลาว ขนส่งผู้โดยสารรวม 30.2 ล้านคน และขนส่งสินค้ารวม 34.2 ล้านตัน ^{6/}
- ค่าใช้จ่ายและระยะเวลานำส่งน้อยลง โดยระยะเวลาน้อยกว่าการขนส่งทางถนนประมาณ 2 เท่า และใช้เวลาในการขนส่งไม่เกิน 15 ชม. เทียบกับระยะเวลานำส่งทางถนนประมาณ 24-36 ชม. ^{7/}
- ในปี 2573 คาดว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางด้วยรถไฟจีน-ลาว จำนวน 4.3 ล้านคน และปริมาณการค้าจะอยู่ที่ 7.6 ล้านตัน ^{8/}
- ยังมีข้อจำกัด จาก (1) ระบบรางไม่เชื่อมต่อ เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างระบบรางและถนนหลายครั้ง (2) ปัญหาการควบคุมอุณหภูมิในตู้พักผลไม้บนรถไฟ (3) ต้นทุนยังสูงกว่ารถบรรทุกจากค่าขนส่งสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ และ (4) คู่ค้าปลายทางเป็นผู้กำหนดรูปแบบและเส้นทางการขนส่ง เช่น กรณีผู้ซื้อไม้ไผ่อยู่ในเส้นทางรถไฟจีน-ลาว จะเลือกเส้นทางอื่นที่ขนส่งโดยตรงมากกว่า



ที่มาภาพ: <https://workpointtoday.com/thai-logistic-after-lao-china-high-speed-train/>

ที่มา : 2/ <https://opentransportationjournal.com/VOLUME/10/PAGE/35/FULLTEXT/>

3/ https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/secretary_branches/IR_Reforms/Kisan%20Rail%20-%2020A%20Boon%20for%20Farmers.pdf

4/ <https://documents1.worldbank.org/curated/es/933411559841476316/pdf/Chinas-High-Speed-Rail-Development.pdf>

5/ <https://blogs.worldbank.org/en/transport/climate-action-how-can-eu-countries-unlock-potential-railways>, 6/ http://www.lmcchina.org/tha/2024-03/18/content_42728327.html

7/ https://krungthai.com/Download/economyresources/EconomyResourcesDownload_488China_Laos.pdf

8/ <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/c72cc1cf-b944-57e8-9f35-7deb6380269d/content>

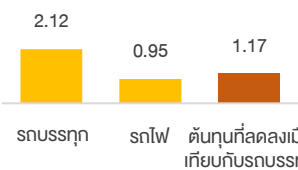
ที่มา icon: flaticon.com, istockphoto.com

3. โอกาสและศักยภาพของเส้นทางรถไฟทางคู่ เ่นชัย-เชียงราย-เชียงงง

1 โอกาสในการลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระยะไกล: การขนส่งสินค้าทางรถไฟช่วยลดต้นทุน 1.17 บาท/ตัน/กม. เมื่อเทียบกับทางถนนโดยใช้รถบรรทุก คิดเป็นต้นทุนค่าขนส่งที่ลดลงในไทย (กรุงเทพ-เชียงงง) 990 บาท/ตัน^{/9} และด้วยศักยภาพของเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดจากด่านเชียงงง จ.เชียงราย ไปยังเมืองคุนหมิง ประเทศจีน ระยะทาง 1,048 กม. ใช้เวลา 20 ชม. ทำให้มีการขนส่งสินค้ากลุ่มผลไม้และพืชผักผ่านเส้นทาง R3A มากที่สุด หากเทียบกับการขนส่งทางบกทั้งหมด นอกจากนี้ ยังเชื่อมต่อทางขนส่งรูปแบบอื่นในพื้นที่ เช่น ท่าเรือเชียงแสน ที่เชื่อมไปยังท่าเรือกว๋นหล่ย์ (จีน) อีกด้วย ซึ่งจะช่วยเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในช่วงฤดูการผลไม้

ต้นทุนการขนส่งสินค้าในไทย

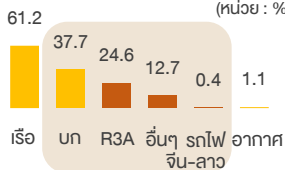
(หน่วย : บาท/ตัน/กม.)



สัดส่วนปริมาณการขนส่งผักและผลไม้ไทย

ไปจีนผ่านเส้นทางต่างๆ

(หน่วย : %)



หมายเหตุ : /9 ต้นทุนขนส่งที่ลดลงคิดจากต้นทุนขนส่งต่อ 1 กม.

ดูระยะทาง กรุงเทพ-เชียงงง (846 กม.) โดยไม่รวมต้นทุนอื่น

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562

หมายเหตุ : สัดส่วนการขนส่งสินค้าส่งออก

ที่มา : กรมศุลกากร, 2567

3 กระตุ้นการท่องเที่ยวในพื้นที่: ภาคเหนือมีศักยภาพด้านท่องเที่ยว จึงคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น ทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม และสุขภาพที่รองรับสังคมสูงวัย สะท้อนจากรายได้ท่องเที่ยวในภาคเหนือคิดเป็น 9.2% ของประเทศ ขณะที่รายได้ท่องเที่ยวในพื้นที่ 4 จังหวัดที่เส้นทางรถไฟจะผ่าน* เพิ่มขึ้นจาก 19% ในปี 2562 เป็น 29% ในปี 2566 ดังนั้น การสร้างกลยุทธิ์การท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด การท่องเที่ยวแบบไป-กลับ ให้สามารถเชื่อมกับเส้นทางรถไฟที่มีขบวนท่องเที่ยวอยู่แล้ว จะยิ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาคมากขึ้น นอกจากนี้ การเข้ามาของนักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านจะช่วยกระตุ้นรายได้แรงงานและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคบริการและการค้าด้วย

แรงงานที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยวและการค้า 4 จังหวัด

รวม 5.0 แสนคน



บริการ

3.1 แสนคน

การค้า

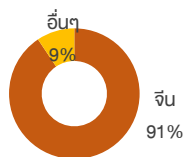
1.9 แสนคน

หมายเหตุ : *ได้แก่ จังหวัดแพร่ พะเยา ลำปาง เชียงราย

ที่มา : Labor force Survey, 2567

2 โอกาสของผู้ประกอบการไทยในการส่งออกสินค้าเดิมที่มีศักยภาพด้วยต้นทุนถูกลงและโอกาสใหม่ในการเข้าถึงตลาด e-commerce ของจีน: ภาคเหนือเป็นประตูการค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน สะท้อนจากมูลค่าส่งออกสินค้าไปเมียนมา สปป.ลาว และจีน ในปี 2566 ผ่านด่านชายแดนภาคเหนือ สูงเป็นอันดับ 2 ของประเทศ (37%) โดยมีด่านเชียงงงส่งออกเป็นอันดับ 5 ของประเทศ (11%) และส่งออกผลไม้ไปจีนเป็นอันดับ 1 ของประเทศ (25%) เช่น ทุเรียน มังคุด ลำไย และเพิ่มโอกาสให้สินค้าในกลุ่มที่คนจีนนิยม เช่น เสื้อผ้า หัตถกรรม และเครื่องสำอาง เพื่อส่งออกไปตลาด Retail e-commerce ของจีน ซึ่งมีมูลค่าการขายใหญ่ที่สุดในโลก รวมถึงสินค้ากลุ่มไม่เป่าเสียง่ายและมีน้ำหนัก เช่น ปูนซีเมนต์ ที่มีศักยภาพในการส่งออกไปลาว

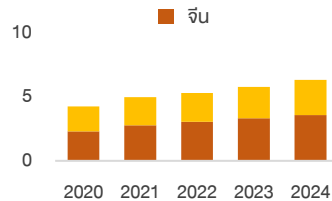
ตลาดส่งออกผลไม้ไทย



หมายเหตุ : สัดส่วนปริมาณการส่งออกผลไม้ไทย

ที่มา : TradeMap and FAO, 2566

ตลาด Retail e-commerce ไทย



หมายเหตุ : มูลค่าการขาย (ล้านดอลลาร์ สรอ.)

ที่มา : International Trade Administration USA, 2567

4 โอกาสในการส่งเสริมโลจิสติกส์สีเขียวในภูมิภาค: การขนส่งทางรถไฟปล่อยก๊าซ CO₂ ต่ำสุดเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยกรณีขนส่งเฉพาะผู้โดยสาร จะปล่อยก๊าซ CO₂ 24 กรัมต่อการเดินทาง 1 กม. สำหรับกรณีขนส่งสินค้า 1 ตัน แบบที่มีตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นด้วย จะปล่อยก๊าซ CO₂ 60 กรัมต่อการเดินทาง 1 กม. ทำให้ผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าทางรถไฟมีโอกาสในการขายคาร์บอนเครดิต

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

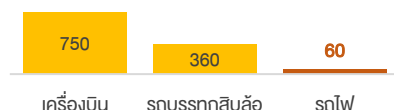
■ กรณีขนส่งเฉพาะผู้โดยสาร



หน่วย : กรัมต่อการเดินทาง 1 กม.

ที่มา : World Bank, 2565

■ กรณีขนส่งสินค้า 1 ตัน แบบที่มีตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็น



หน่วย : กรัมต่อการเดินทาง 1 กม.

ที่มา : คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, 2567

4. ความท้าทายและประเด็นชวนคิดของเส้นทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เซียงราย-เซียงงอง

เส้นทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เซียงราย-เซียงงอง แม้จะนำมาซึ่งโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่และภูมิภาคได้ แต่จากการลงพื้นที่พูดคุยกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน* พบว่า ยังมีความท้าทายที่ทุกภาคส่วนจะต้องช่วยกันขับเคลื่อน 4 ประเด็น ดังนี้

01 การเชื่อมต่อของระบบรางที่ครบวงจรแบบไร้รอยต่อ

- การขนส่งระบบรางจะมีประสิทธิภาพมากขึ้น หากเชื่อมต่อแบบครบวงจรและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กัน อาทิ การเชื่อมต่อของระบบรางในประเทศกับถนนไปถึงปลายทางในประเทศคู่ค้า ผ่านความร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบ GMS (GMS Cross-Border Transport Agreement : CBTA) ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน 5 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว จีน เวียดนาม กัมพูชา) รวมถึงการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อควบคุมระยะเวลาการขนส่งให้เป็นไปตามกำหนด
- ระบบที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมบริการหลังท่าเรือบก (Dry Port) และการอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานอื่น อาทิ การเปลี่ยนโหมดขนถ่ายสินค้าจากรถยนต์มารถไฟ เครื่องเพื่อยกย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นรถไฟ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลของผู้เกี่ยวข้อง

03 การส่งออกและนำเข้าสินค้า

- กฎระเบียบการนำเข้าส่งออกและพิธีการผ่านแดนที่สนับสนุนให้กิจกรรมมีความคล่องตัวและต้นทุนที่แข่งขันได้ จากการเจรจา ระดับภาครัฐของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน การตรวจมาตรฐานสินค้า กระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ภาษีนำเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม
- สินค้ากลุ่มผลไม้และพืชเกษตร ซึ่งเป็นสินค้าเป้าหมาย ต้องการความรวดเร็วในการจัดส่ง การมีระบบติดตามควบคุมอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ จะช่วยให้ทราบสถานะการขนส่งแบบเรียลไทม์ และสามารถแก้ไขปัญหาได้ทัน เกิดความเสียหายต่อสินค้าน้อยที่สุด ดังตัวอย่าง Kisan railway ในอินเดียที่ควบคุมความเย็นและความเร็วให้สามารถขนส่งสินค้าสดไปต่างเมืองโดยมีของเสียน้อย
- การเข้ามาแข่งขันของสินค้าจีน ผู้ประกอบการบางส่วนมีความกังวลการเข้ามาแข่งขันของสินค้าจีน จากกำลังการผลิตส่วนเกิน โดยเฉพาะสินค้ากลุ่มนวัตกรรม อาทิ แผงโซลาร์เซลล์ อุปกรณ์ตกแต่งยานยนต์ไฟฟ้า ที่มีผลต่อผู้ประกอบการรายเล็ก

02 การบูรณาการมาตรการและสิทธิประโยชน์

- การบูรณาการกฎหมาย มาตรการสนับสนุน และสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการทำธุรกิจ เพื่อสร้างแรงจูงใจผู้ประกอบการหรือประชาชนให้มาใช้บริการขนส่งทางรางมากขึ้น
- การบูรณาการเป้าหมายการมุ่งไปสู่เศรษฐกิจสีเขียว เนื่องจากการเดินทางระบบรางมีส่วนช่วยลดคาร์บอนในระบบการขนส่ง ดังตัวอย่างของรถไฟยูโรเปียนที่ระบบรางมีการปล่อยคาร์บอนน้อยกว่าระบบถนนถึง 6 เท่า

04 การเตรียมความพร้อมของพื้นที่

- การวางยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการมาถึงของรถไฟ อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองอย่างมีแบบแผน การชูอัตลักษณ์เมืองรองเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว และการเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานอื่น เช่น ระบบรองรับการขนส่งผู้โดยสารเข้าเมืองและแหล่งท่องเที่ยว ดังตัวอย่างของรัฐบาลท้องถิ่นเมืองอูซุทชิ ประเทศญี่ปุ่น ที่วางแผนเพื่อรองรับก่อนขึ้นคันเซนจะแล้วเสร็จ และมีการสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เช่น บ่อน้ำร้อนสุกภาพเป็นจุดเด่นที่มีส่วนดึงดูดการท่องเที่ยว
- การเตรียมแรงงานทักษะ เพื่อรองรับการเป็นเมืองท่องเที่ยว ศูนย์การแพทย์และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น แช่บ่อน้ำร้อนนวดสปา รวมทั้ง รองรับการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า
- การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการ เพื่อคว้าโอกาสของการมีรถไฟเข้ามาถึงพื้นที่ เช่น เพิ่มประเภทสินค้าและสร้างมูลค่าเพิ่ม จากเดิมที่เป็นผักผลไม้สด ก็อาจนำมาแปรรูป ไม่ให้เน่าเสียง่าย และมีมูลค่าสูงขึ้น การสร้างจุดขายสินค้าในท้องถิ่น อาทิ เฟอร์นิเจอร์ไม้สัก และการให้บริการที่ตอบโจทย์ผู้ใช้รถไฟไม่ว่าจะสำหรับผู้โดยสารหรือสินค้า

ประเด็นชวนคิด: คนในพื้นที่จะคว้าโอกาสจากรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เซียงราย-เซียงงอง ได้ สำคัญคือ การเชื่อมต่อของระบบราง และการขนส่งอื่นที่มีความสมบูรณ์ โครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวย รวมถึงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ยืดหยุ่นต่อการประกอบธุรกิจ ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือทุกภาคส่วน ตลอดจนการเตรียมความพร้อมเชิงพื้นที่ และแรงงาน ดังเช่นประเทศญี่ปุ่นที่เตรียมการไว้ล่วงหน้า

* บทความนี้เป็นกรรวบรวมความคิดเห็นของผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ จ.เซียงราย ในงานสัมมนาวิชาการสัญจร ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ ร่วมกับมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จ.เซียงราย เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2567