

เปิดหูดรถไฟจีน-ลาว: บียต่อเศรษฐกิจไทย

อภิชาต จักรวรรุ | สิริสร จารุรักษ์ลักษณ์ | ศุภรภา นพวิญญูวงศ์
สำนักเศรษฐกิจภูมิภาค ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย

รูปที่ 1: เส้นทางรถไฟจีน-ลาว และการเชื่อมต่อกับไทย



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพรวมโครงการรถไฟจีน-ลาว

รถไฟจีน-ลาว พร้อมจะเปิดหูดให้บริการในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 นี้ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

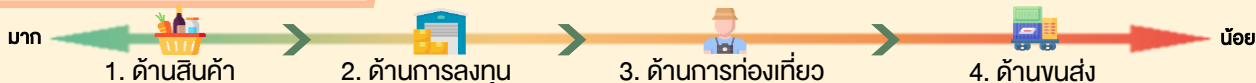
- รถไฟจีน-ลาวอยู่ภายใต้โครงการ “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI)” ของรัฐบาลจีน ซึ่งนับเป็นจุดเปลี่ยนของการขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- มีระยะทางจากคุนหมิงถึงเวียงจันทน์รวม 922.5 กิโลเมตร และใช้เวลาในการขนส่ง 8 ชั่วโมง โดยสถานีสุดท้ายสิ้นสุดที่นครหลวงเวียงจันทน์ สปป. ลาว ซึ่งห่างจากจังหวัดหนองคายเพียง 24 กิโลเมตร (รูปที่ 1)
- เบื้องต้นผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องคาดว่าจะมีการขนส่งสินค้า 5 เที่ยวต่อวัน และขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 2 เที่ยวต่อวัน ซึ่งจะสามารถขนส่งสินค้าได้ปีละไม่ต่ำกว่า 2.2 ล้านตัน และขนส่งผู้โดยสารได้ปีละ 0.5 ล้านคน¹ โดยในระยะถัดไป จะเพิ่มรอบการขนส่งสินค้าเป็น 14 เที่ยวต่อวัน และขนส่งผู้โดยสาร 4 เที่ยวต่อวัน

เส้นทางนี้จะเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก ผ่านโครงการรถไฟจีน-ยุโรป และทำให้มีการเดินทางของผู้คนเพิ่มมากขึ้น บทความนี้จะฉายภาพนำเสนอการวิเคราะห์โอกาส ความท้าทาย และปัจจัยที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของไทยจากการเปิดหูดรถไฟใหม่นี้



โอกาสและความท้าทายของไทย

ในระยะสั้น ไทยจะได้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟที่มายูโกไทยใน 4 ด้าน คือ



1. ด้านสินค้า: ไทยมีโอกาสในการขายสินค้าได้เพิ่มขึ้น

รถไฟสายนี้จะใช้ขนส่งสินค้าเป็นหลัก สะท้อนจากจำนวนเที่ยวเดินรถไฟของสินค้าที่มากกว่าการขนส่งคน แม้คาดว่าจะการนำเข้าสินค้าจีนมาไทยจะมีมากขึ้น แต่สินค้าไทยก็มีแนวโน้มที่จะส่งออกได้มากขึ้น เพราะไทยมีตลาดในจีนตอนใต้อยู่แล้ว

(ก) อาหารและเครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์ความงาม ผลิตภัณฑ์ยางพารา รวมถึงผลิตภัณฑ์

ฮาลาลต่าง ๆ² ซึ่งเป็นสินค้าอีคอมเมิร์ซข้ามแดนยอดนิยม (Cross-border E-commerce หรือ CBEC) (รูปที่ 2) เนื่องจากจีนตอนใต้- มณฑลยูนนานและข้างเคียงมีประชากรมากกว่า 210 ล้านคนที่เป็นกำลังซื้อสำคัญ จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานกงสุลใหญ่ ณ นครเฉิงตู พบว่า รัฐบาลจีนให้การสนับสนุนระบบนิเวศการค้าที่เอื้อต่อกลุ่ม SMEs ที่มีช่องทางการขายแบบ CBEC ดังนี้ 1) ไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า 2) ไม่เสียภาษีศุลกากร 3) ลดภาษีมูลค่าเพิ่ม และ 4) การตรวจสอบสินค้าที่เข้มงวดน้อยกว่า ทำให้ SMEs สามารถเข้าไปทดลองตลาดได้ง่ายและสะดวกกว่าการค้ารูปแบบเดิม ส่งผลให้ต้นทุนการทำธุรกิจลดลง

(ข) ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าเกษตรและปศุสัตว์ (ผลไม้ ข้าว

ยางพารา และไก่แช่แข็ง) ซึ่งเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยส่งออกไปจีน (รูปที่ 2) ที่ส่วนใหญ่ส่งออกทางเรือมากกว่า 80% โดยการใช้เส้นทางนี้จะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย และยังสามารถกระจายความเสี่ยงจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ค่าขนส่งทางเรือที่แพง รวมถึงการจราจรที่แออัดจากเส้นทางขนส่งเดิม ส่งผลให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น และอาจนำไปสู่ความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้

ความท้าทายมาจากสินค้าจีนที่มีแนวโน้มเข้าไทยอย่างมหาศาล โดยเฉพาะสินค้า CBEC

อาทิ กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และสินค้าแฟชั่น ที่การนำเข้ามาไทยในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2564 ขยายตัวกว่า 275% (รูปที่ 2) ทั้งนี้ ยังพบว่ามิถุนายนได้เข้ามาตั้งโกดังสินค้าขนาดใหญ่และบริษัทโลจิสติกส์หลายแห่งในลาว เพื่อรองรับสินค้าก่อนกระจายเข้ามาไทยต่อไปด้วย

รูปที่ 2: ตารางสินค้านำเข้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับ

ไทยส่งออกไปมณฑลยูนนาน	อัตราการเติบโต (%YoY)
ผลไม้ อาทิ ลำไย ทุเรียน สับปะรด มะม่วง	114.69
เคมีภัณฑ์เม็ดพลาสติก	677.76
ไก่แช่แข็ง	-26.79
ผ้า	-
สินค้า CBEC	43.55

ไทยนำเข้าจากมณฑลยูนนาน	อัตราการเติบโต (%YoY)
ปุ๋ย	79.39
ผลไม้ อาทิ สับ ฝรั่ง แอปเปิ้ล	-21.60
สินค้า CBEC	275.49
ผ้า	7.85
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	283.98

ที่มา: สถิติจาก Global Trade Atlas คำนวณโดย สศท. ณ สัปดาห์ที่ 10 ของ ม.ค.-ธ.ค. 2564

ไทยส่งออกไปจีน	อัตราการเติบโต (%YoY)
ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	92.34
เม็ดพลาสติก	13.06
ผลิตภัณฑ์ยาง	-5.24
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	22.46
ผลิตภัณฑ์ขึ้นรูปพลาสติก	73.52

ไทยนำเข้าจากจีน	อัตราการเติบโต (%YoY)
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	15.33
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	22.96
เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน	36.97
เคมีภัณฑ์	50.16
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	22.56

ที่มา: สถิติจากเว็บไซต์กระทรวงพาณิชย์ของจีน ณ ส.ค. 2564

¹คำนวณโดยผู้ศึกษาซึ่งมีสมมติฐานจาก 1) สินค้ารถไฟ 1 เที่ยวสามารถขนส่งสินค้าได้ 60 ตู้ และ 1 ตู้รองรับได้ 20 ตัน 2) ผู้โดยสารรถไฟ 1 เที่ยวรองรับได้โดยเฉลี่ย 720 คน

² ฝั่งจีนตะวันตกมีประชากรชาวจีนประมาณ 22 ล้านคน

โอกาสและความท้าทายของไทย (ต่อ)

2. ด้านการลงทุน: ไทยมีโอกาสทั้ง FDI และ TDI

โดยจะมี FDI จากจีนเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น และ TDI จากนักลงทุนไทยที่จะไปลงทุนในลาว เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าและลดต้นทุนการขนส่ง

2.1 ด้าน FDI: นักลงทุนจีนให้ความสนใจลงทุนในไทยมากขึ้น จากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ที่ทำให้จีนย้ายฐานการผลิตมาไทยมากขึ้น ซึ่งสังเกตได้จากนักลงทุนจีนที่มีความสนใจมาซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในภาคอีสาน ซึ่งหากจีนมาลงทุนที่ไทยเพิ่มขึ้น จะทำให้เกิดการจ้างงานมากขึ้นและมีส่วนช่วยลดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ ผ่านการกระจายการลงทุนสู่ภูมิภาค โดยธุรกิจที่จีนสนใจลงทุนในไทย มีดังนี้



ที่มารูปภาพ: indiamart

บริเวณเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อาทิ กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า เคมีภัณฑ์ และพลาสติก รวมถึงผลิตรายล้อม ซึ่งเป็นขั้วพลายชนส่งออกไปจีน



ที่มารูปภาพ: istock

บริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (NEEC) อาทิ กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ศูนย์รวบรวมและกระจายวัตถุดิบด้านอาหาร/สินค้า CBEC และอุตสาหกรรมประกอบรถจักรยานยนต์ EV

เนื่องด้วยไทย 1) มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเข้ามาอยู่อาศัยและทำธุรกิจ 2) มีแรงงานที่มีทักษะเป็นจำนวนมาก และ 3) มีความสัมพันธ์อันดีกับจีน ซึ่งมีสมาคมนักธุรกิจเชื้อสายจีนจำนวนมาก รวมทั้งมีการสถาปนาเมืองพี่เมืองน้องกับจีน (Sister City) กว่า 36 คู่ทั่วประเทศ เช่น เชียงใหม่กับมหานครฉงชิ่ง มณฑลเสฉวน เพชรบูรณ์กับเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน และขอนแก่นกับนครหนานหนิง มณฑลกว่างซีจ้วง เป็นต้น

2.2 ด้าน TDI: นักธุรกิจไทยสามารถไปลงทุนในลาว ในธุรกิจที่ไทยมีศักยภาพและมีความเชี่ยวชาญ ได้แก่

- 1) ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ ในรูปแบบการร่วมทุนกับผู้ประกอบการลาว เพื่ออาศัยสิทธิประโยชน์ในการเดินทางข้ามไปยังประเทศข้างเคียง
- 2) ธุรกิจบริการที่ไทยมีความถนัด อาทิ โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก และนวดสปา อย่างไรก็ตาม นักลงทุนไทยควรศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุนให้ดีก่อนเข้าไปลงทุน
- 3) ธุรกิจเกษตร และปศุสัตว์ เพื่ออาศัยสิทธิประโยชน์ทางการค้าในการส่งออกปจีน เนื่องจากเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดกันตลอดจนการมีความสัมพันธ์อันดีระหว่างรัฐบาลจีนและลาว
- 4) อุตสาหกรรมที่เน้นใช้เทคโนโลยีและขั้วพลายชนในเขตการค้าเสรีหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่มีสิทธิประโยชน์และเอื้อต่อการลงทุนรวมทั้งการที่ลาวได้สิทธิ GSP ในการส่งออกไปยังประเทศที่ 3

3. ด้านการท่องเที่ยว: เป็นโอกาสของไทยในการรองรับนักท่องเที่ยวจากกลุ่มจีนตะวันตก

ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้ปานกลาง ที่จะเข้ามาเที่ยวไทยแบบกลุ่มทัวร์เป็นจำนวนมาก



ที่มารูปภาพ: ฐานเศรษฐกิจ

คนจีนในมณฑลยูนนานที่เป็นต้นทางของรถไฟสายนี้ มีจำนวนประชากรกว่า 47 ล้านคน ซึ่งหาก 1% ของประชากรเหล่านี้ มาท่องเที่ยวในไทย คาดว่าจะสร้างรายได้ให้กับการท่องเที่ยวได้ไม่ต่ำกว่า 800 ล้านบาทต่อปี³ และยิ่งไปกว่านั้น ไทยยังมีโอกาสรองรับนักท่องเที่ยวจีนที่อยู่ในลาวกว่า 1 ล้านคน ที่อาจเข้ามาเที่ยวในไทย โดยเฉพาะในสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม โดยปัจจุบันนักท่องเที่ยวจีนนิยมท่องเที่ยวในเมืองหลัก เช่น กรุงเทพฯ กระบี่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ เป็นต้น ขณะที่การท่องเที่ยวไปเมืองรองยังคงมีข้อจำกัด

ทั้งนี้ ปัจจัยที่ทำให้ในระยะแรก การท่องเที่ยวอาจไม่ได้เป็นโอกาสหลักของไทย คือ การที่ทางการจีนยังไม่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางท่องเที่ยวในต่างประเทศได้ โดยคาดว่าทางการจีนจะอนุญาตให้เดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศในช่วงปี 2565-2566 หรือจนกว่าสถานการณ์โควิด-19 จะคลี่คลายในทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งนับเป็นโอกาสอันดีที่ไทยจะสามารถอาศัยช่วงเวลานี้ในการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวแบบ New Normal ที่จะหลั่งไหลเข้ามาตาม Pent-up Demand หลังจีนเปิดให้ประชาชนออกนอกประเทศได้อีกครั้ง

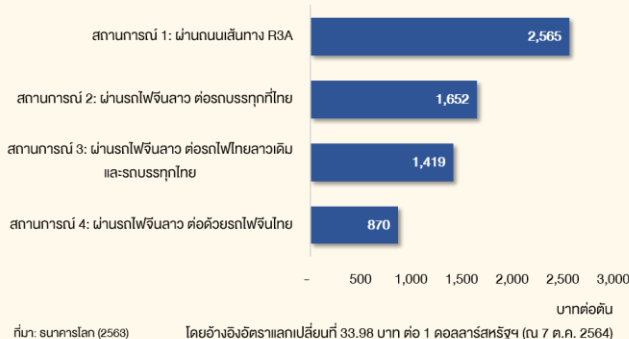
³ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา คำนวณโดยผู้ศึกษา ซึ่งมีสมมติฐานจาก 1) ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติในภาคตะวันออกเฉียงเหนือปี 2562 ประมาณ 1,859.44 บาท/วัน/คน 2) ประชากรในมณฑลยูนนานมาท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างน้อย 1% หรือ 4.7 แสนคนต่อปี

โอกาสและความท้าทายของไทย (ต่อ)

4. ด้านการขนส่ง

จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการได้ และเป็นอีกทางเลือกในการกระจายความเสี่ยงด้านการขนส่ง

รูปที่ 3: ปริมาณการค้าขนส่งสินค้าเส้นทางการหนึ่ง-แหลมอังก
ผ่านารขนส่ง 4 เส้นทาง



จากการศึกษาของธนาคารโลก ที่เปรียบเทียบค่าขนส่งระหว่าง 4 เส้นทาง (รูปที่ 3) พบว่า ปริมาณการค้าขนส่งผ่านทางรถไฟจีน-ลาวที่เชื่อมต่อกับไทยด้วยรถบรรทุกจะช่วยลดค่าขนส่งได้กว่า 1 ใน 3 ของค่าขนส่งทางถนนเดิม และหากรถไฟจีน-ลาวเชื่อมกับรถไฟไทยโดยสมบูรณ์ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้มากกว่าครึ่งของการขนส่งทางถนนเดิม ทั้งนี้ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จะได้ประโยชน์จากการขนส่งแบบ Multimodal Transportation (รถบรรทุกไทยจะขนส่งสินค้าไปเชื่อมกับรถไฟที่ลาว)

ในระยะต่อไป หากรถไฟไทยสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาวได้โดยสมบูรณ์ จะมีปริมาณการใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น และเส้นทางนี้อาจเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าจากจีนไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ อาทิ มาเลเซียและสิงคโปร์ แทนการขนส่งทางถนนและทางเรือบางส่วน อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่การค้าโลกยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ ประเด็นการขนส่งจึงอาจยังไม่ใช่อุปสรรคสำคัญหลักที่ไทยจะได้รับในระยะสั้น ซึ่งไทยสามารถใช้ช่วงเวลานี้ในการเตรียมเส้นทางให้พร้อมรองรับการขนส่งที่จะมีเพิ่มขึ้นในอนาคต



ปัจจัยสู่ความสำเร็จของไทยจากการเปิดหูดรถไฟจีน-ลาว

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น งานศึกษานี้มีข้อสังเกตที่อาจช่วยให้ไทยได้รับประโยชน์จากโอกาสครั้งนี้เพิ่มเติม ดังนี้

1

การตั้งศูนย์กระจายสินค้า
เปิดเสรีที่ใกล้ชายแดน

อาจเป็นในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีหรือขอนแก่น เพื่อรองรับสินค้าที่จะเข้ามาและส่งออกไปยังจีน ซึ่งคาดว่าจะมีมากขึ้น และไทยยังไม่มีศูนย์กระจายสินค้าแบบเปิดเสรีที่ครบวงจรมาก่อน

2

การมีโครงข่ายการขนส่งสินค้าทั้ง
ทางรถและทางรางที่มีความพร้อม

อาทิ สถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคาย เพื่อเป็นย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้าในฝั่งไทย สะพานข้ามแม่น้ำโขงของหนองคายทั้งสะพานเดิมและใหม่ รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณการขนส่ง และลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ยังเป็นการเตรียมความพร้อมหากเส้นทางการขนส่งจากจีนผ่านแหลมอังกไปยังประเทศอื่นมีความนิยมมากขึ้นเมื่อการค้าโลกกลับสู่ภาวะปกติ

3

การสนับสนุนสิทธิประโยชน์และ
โครงสร้างพื้นฐานในการลงทุน

โดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจพิเศษของภูมิภาค ให้กีดกันกับ EEC รวมถึงสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม เพื่อดึงดูดและกระจายการลงทุนมายังภูมิภาค เพื่อใช้ประโยชน์และเชื่อมโยงกับทางรางทั้งวัตถุดิบและสินค้า

4

การเตรียมความพร้อม
ด้านการท่องเที่ยว

ได้แก่ 1) การพัฒนาท่องเที่ยวเมืองรองเชื่อมโยงเส้นทางจีน-ลาว-ไทย อาทิ เส้นทางท่องเที่ยวคุนหมิง-เวียงจันทน์-อุดรธานี-ภูเก็ท รวมถึงสนับสนุนการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล (Off-season) ในเมืองรอง และ 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัดในแหล่งท่องเที่ยวเมืองรอง

อย่างไรก็ตาม การเข้ามาของจีน อาจทำให้เกิดการแข่งขันกับธุรกิจไทยมากขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย โดยเฉพาะในภาคอีสาน ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรงมากที่สุด ดังนั้น ไทยควรเร่งเตรียมความพร้อมรับมือกับผลกระทบในทุก ๆ มิติที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต