

รู้จักเขา เข้าใจเรา : “ล้านช้าง” รถไฟความเร็วสูงสายจีน-สปป.ลาว

อารียา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

เปิดตัวอย่างเป็นทางการแล้วสำหรับรถไฟความเร็วสูงสายแรกของสปป.ลาว ภายใต้การสนับสนุนจากจีนทั้งเงินทุนและเทคโนโลยี มีอุโมงค์ที่ใหญ่และยาวที่สุดของประเทศ ทางรถไฟสายนี้จะนำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่สปป.ลาวและทำให้มีนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเดินทางเข้ามามากขึ้น สร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวให้แก่สปป.ลาวที่ปราศจากทางออกสู่ทะเล โดยการสร้างรถไฟมิตรภาพจีน-สปป.ลาว มูลค่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน ในขณะที่กระทรวงคมนาคมของไทยอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟทางคู่และเร่งดำเนินการเกี่ยวกับสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เฟส 2 นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 356 กิโลเมตร วงเงิน 250,000 ล้านบาท แบบคู่ขนาน ซึ่งโครงการทั้งสองเคยมีข้อเห็นต่างว่ารถไฟทางคู่กับรถไฟความเร็วสูงไทยจะได้ประโยชน์จากโครงการใดมากกว่าทั้งในเชิงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว แต่สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในระยะยาวเพื่อความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจคือการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านนั่นเอง วันนี้ประเทศบ้านพี่เมืองน้องได้ดำเนินโครงการแล้วเสร็จทันกำหนดวันสถาปนาสปป.ลาว ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564

รถไฟความเร็วสูงสายจีน-สปป.ลาว ขบวนแรกถูกลากจูงจากจีนมาถึง สปป.ลาว โดย 2 ขบวนแรก รัฐบาล สปป.ลาวตั้งชื่อว่า “ขบวนล้านช้าง” และ “ขบวนแคนลาว” ซึ่งคำว่าล้านช้างหรือหลานซาง เป็นชื่อเรียกตอนบนของแม่น้ำโขงในจีน ถือเป็นสัญลักษณ์แห่งสายสัมพันธ์เพื่อนบ้าน มิตรสหาย และหุ้นส่วนที่ติระหว่างจีน-สปป.ลาว และแคนลาว หมายถึง แคนที่เป็นสัญลักษณ์เครื่องดนตรีลาวประเภทหนึ่ง ได้รับการประกาศจากองค์การการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (ยูเนสโก) ให้แคนลาวเป็นมรดกโลกทางนามธรรม รถไฟสายนี้ช่วยอำนวยความสะดวกการเดินทางระหว่างเวียงจันทน์ไปด่านบ่อเต็น ชายแดนจีนที่ปกติหากเดินทางด้วยรถยนต์จะใช้เวลาประมาณ 1 วัน แต่สำหรับรถไฟสายใหม่นี้ จะใช้เวลาเพียง 3-4 ชั่วโมงเท่านั้น ทั้งนี้ ได้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับเปิดเดินขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ซึ่งตรงกับวันชาติของ สปป.ลาว จึงนับเป็นอีกหน้าประวัติศาสตร์สำคัญทางด้านการคมนาคมของ สปป.ลาว

ขบวนรถไฟ “ล้านช้าง” ผลิตโดยซีอาร์อาร์ซี คอร์ปอเรชัน (CRRC Corporation) มีระยะทางทั้งสิ้น 414 กิโลเมตร จำนวนอุโมงค์ 75 อุโมงค์ ความยาวรวม 198 กิโลเมตร จำนวนสะพาน 167 แห่ง ความยาวรวม 61 กิโลเมตร เป็นรถไฟหัวกระสุนระบบรางเดี่ยว ความเร็วในการเดินรถขบวนผู้โดยสาร 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขบวนสินค้าความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตัวขบวนรถมีน้ำหนักรวม 3,000 ตัน ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน สำหรับขบวนรถไฟล้านช้างมีทั้งหมด 9 ตู้ ครอบคลุมตู้หัวรถจักร ตู้เสบียง จำนวน 720 ที่นั่ง แบ่งเป็นตู้โดยสารชั้น 1 และตู้โดยสารชั้น 2 (6 ตู้) รวมทั้งมีที่นั่งสำหรับผู้พิการด้วย ขบวนรถไฟถูกออกแบบด้วยสีสัญลักษณ์ของธงชาติลาว คือสีแดง สีฟ้า และสีขาว ตู้โดยสารติดเครื่องปรับอากาศ

มีความกว้างขวางมีที่นั่งผู้โดยสารที่สะดวกสบาย พร้อมติดตั้งปลั๊กไฟตามมาตรฐานจีนและสปป.ลาว ตู้เสบียง ถูกติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้บริการอาหาร เครื่องดื่มและการพักผ่อนของผู้โดยสาร ส่วนหน้าจอ การประกาศเสียงตามสาย และป้ายบริการ มีทั้งภาษาจีน ภาษาลาว และภาษาอังกฤษ นอกจากนี้ ตู้โดยสาร ลำดับที่ 4 ของขบวนรถไฟเป็นตู้โดยสารสำหรับกลุ่มผู้พิการซึ่งมีพื้นที่ราบเรียบไร้สิ่งกีดขวางอันเป็นอุปสรรค ต่อการใช้บริการ โดยมีการติดตั้งเก้าอี้ที่นั่งพิเศษ ราวจับ ห้องน้ำ ปุ่มแจ้งขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน และป้ายนำ ทางภาษาเบรลล์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกสำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็น ตามหลักยูนิเวอร์แซลดีไซน์

ทั้งนี้ รายงานของธนาคารโลกเผยแพร่เมื่อปี 2020 ชื่อ “From Landlocked to Land-linked Unlocking the Potential of Laos-China Rail Connectivity” แสดงให้เห็นว่าเส้นทางรถไฟยาว 414 กิโลเมตร ที่สร้างด้วย รางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตรเป็นส่วนหนึ่งของ 6 ระเบียงเศรษฐกิจนานาชาติตามข้อริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) ของจีน โดยโครงการรถไฟสายนี้อยู่ในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor) ภายใต้โครงการแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road) ที่จีนมุ่งลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งไม่ว่าจะเป็นถนน รถไฟ รวมถึงท่าเรือ ท่อส่งน้ำมัน เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางการค้าของจีนที่กำหนดนโยบายเศรษฐกิจ แบบไร้พรมแดนด้วยยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ เพื่อจะทำให้จีนได้มีสัมพันธ์กับตลาดและประชากร ถึง 1 ใน 3 ของโลก ซึ่งให้เห็นว่าจีนต้องการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน 2 ลักษณะ คือ (1) ใช้โครงข่ายคมนาคมระบบรางเพื่อการเชื่อมโยงและเข้าถึงประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่เปรียบเสมือนหลังบ้านของจีน (2) ใช้การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศในภูมิภาคเพื่อควบคุม การผลิต ห่วงโซ่อุปทานและการบริโภค นอกจากโครงการทางรถไฟจีน-สปป.ลาว จะเป็นโครงการเชื่อมต่อ ระหว่างแผนริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI) โดยจีนแล้วนั้น สปป.ลาวเองก็กำหนดยุทธศาสตร์ที่มุ่งมั่น เปลี่ยนแปลงตนเองจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทางบก จึงเป็นการได้ ประโยชน์ร่วมกันทั้งสองประเทศ

การเชื่อมโครงข่ายการคมนาคมระบบขนส่งทางรางจากเมืองคุนหมิงของจีนกับสิงคโปร์ โดยผ่านสปป.ลาว ไทย และมาเลเซีย ถูกออกแบบให้สามารถรองรับรถไฟความเร็วสูงที่ใช้ความเร็วได้มากกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่งผลให้ประเทศในภูมิภาคนี้ต่างได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อกับโลกภายนอก แผนการพัฒนาเมืองสองข้างทางและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองชายแดนและได้กระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายจีน-สปป.ลาว เริ่มการก่อสร้างเมื่อปี 2016 นับเป็นโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนราว 1/3 ของขนาดเศรษฐกิจของประเทศ ได้รับการสนับสนุนทางการเงินโดยกู้ยืมเงินจากจีนเพื่อลงทุนในโครงการนี้ ซึ่งค่ารถไฟราวร้อยละ 60 ได้รับการสนับสนุนจากเงินกู้ของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 40 มาจากบริษัทที่ร่วมลงทุน ประกอบด้วยบริษัทจีนสามแห่ง ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 70 ในขณะที่รัฐวิสาหกิจของสปป.ลาวมีส่วนที่เหลือร้อยละ 30 แต่จะต้องเผชิญกับภาระหนี้สินที่เพิ่มขึ้น มหาศาลและทรัพยากรป่าไม้ที่ต้องเสียไปจากโครงการดังกล่าว

สำหรับไทยจะได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อและสังเกตเห็นความจำเป็นที่จะเชื่อมรถไฟความเร็วสูงเข้ากับระบบของจีน-สปป.ลาว เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจทั้งในด้านการขนส่งสินค้าและด้านการท่องเที่ยว ซึ่งประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจสำหรับนักท่องเที่ยวจากจีน แต่อีกด้านก็ค้ำึงว่าไทยจะเข้าสู่วงจรอิทธิพลของจีนเร็วเกินไป ไทยจึงเลือกที่จะเริ่มพัฒนาในส่วนกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก่อน มากกว่าที่จะดำเนินการก่อสร้างพร้อมกันทีเดียวจากจังหวัดหนองคาย โดยเมื่อเดือนพฤษภาคม 2564 โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะแรกช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทาง 250 กิโลเมตรเพิ่งจะก่อสร้างแล้วเสร็จไปเพียง 1 สัญญา จากทั้งหมด 14 สัญญา คือจากช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ส่วนอื่น ๆ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 6 สัญญา เตรียมการก่อสร้าง 3 สัญญา และอีก 4 สัญญา เพิ่งจะเปิดประกวดราคา รัฐบาลไทยวางเป้าหมายว่าจะเปิดเดินรถในส่วนแรกได้ในอีก 6 ปีข้างหน้า ส่วนระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 356 กิโลเมตร ที่คาดว่าจะเชื่อมต่อกับเส้นทางที่มาจากสปป.ลาวตรงจุดเชื่อมต่อเวียงจันทน์-หนองคายนั้น เพิ่งจะอยู่ระหว่างการศึกษาและออกแบบ อีกทั้งต้องปรับราคาและเจรจากับฝ่ายจีนหลายรอบกว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ ส่วนจุดเชื่อมต่อเวียงจันทน์-หนองคายประมาณ 30 กิโลเมตรเศษ รวมทั้งส่วนที่ข้ามแม่น้ำโขงก็จะต้องรอการปรึกษาหารือสามฝ่าย จีน-ไทย-สปป.ลาวอีกต่อไป แต่ปัจจุบันยังไม่มี ความชัดเจน

ทั้งนี้ ตามความเห็นของเกร็ก เรย์มอนด์ อาจารย์ประจำศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์และการป้องกันประเทศ มหาวิทยาลัยแห่งชาติออสเตรเลีย แสดงความคิดเห็นว่าประเทศไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อกิจการภายในของไทยมากกว่าการเร่งรัดการเชื่อมระบบรางกับลาวซึ่งเป็นประโยชน์ต่อจีน แต่สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอว่าประเทศไทยควรเร่งหาทางจัดทำความตกลงว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ เป็นความร่วมมือ 3 ประเทศ เพื่อเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและการขยายการลงทุน ทำให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่และคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะการช่วยส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน โดยคาดว่าผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยเพิ่มขึ้น ส่งผลให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าของทั้ง 3 ประเทศ ขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วย

ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้าของไทยด้วยโครงข่ายทางรถไฟจะใช้ขนาดทาง 1 เมตร สามารถเดินรถไฟจากสถานีรถไฟหนองคายถึงสถานีรถไฟท่านาแล้ง ของสปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 โดยได้สนับสนุนการดำเนินโครงการผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency : NEDA) ก่อสร้างทางรถไฟ สายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ระยะทาง 5.35 กิโลเมตร ซึ่งมีความคืบหน้าการก่อสร้างแล้ว ประมาณร้อยละ 70 เมื่อแล้วเสร็จจะทำให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากสถานีเวียงจันทน์มายังระบบรถไฟ ขนาดทาง 1 เมตรของไทยได้ แต่ทั้งนี้สถานีเวียงจันทน์ภายใต้โครงการ ตั้งอยู่คนละพื้นที่กับจุดสิ้นสุดของรถไฟความเร็วสูงสายจีน-สปป.ลาว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเวียงจันทน์ใต้ ทำให้เกิดปัญหา การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างจีน สปป.ลาว และไทย จึงจำเป็นต้องจัดทำความตกลง ว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังที่เคยมีการแสดงความเห็นในการกำหนด

แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ด้านงานพัฒนาระบบรางว่าควรจะมีรางคู่ขนาดทาง 1 เมตร ก้บการสร้างทางขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร ไทยควรลงทุนกับระบบใดและเส้นทางใดอันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพราะเมื่อโครงการรถไฟจีน-สปป.ลาวเสร็จสมบูรณ์จะช่วยทำให้สปป.ลาวเป็นประเทศที่มีวิทยาการความก้าวหน้าด้านคมนาคมมากขึ้น เป็นการวางโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมในระยะยาวเพื่อนำความเปลี่ยนแปลงในเชิงบวกมาสู่สปป.ลาวได้ โดยทางรถไฟสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาที่มุ่งเปลี่ยนสปป.ลาวจากแผ่นดินไร้ทางออกเป็นแผ่นดินเชื่อมแผ่นดิน ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนการผลิตเพื่อการส่งออกสู่ตลาดระหว่างประเทศ หากสปป.ลาวมีพรมแดนติดกับจีน ไทย เวียดนาม การที่ไทยมีการเตรียมความพร้อมและบริการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทางรถไฟได้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ สิ่งที่ไทยจะต้องพิจารณาเป็นพิเศษคือปัญหาการเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์กับรถไฟความเร็วสูงสายจีน-สปป.ลาว ที่สถานีนครหลวงเวียงจันทน์ของแต่ละสายเป็นพื้นที่คนละแห่งกัน ซึ่งเป็นจุดด้อยที่ทำให้การเชื่อมระหว่างสองขบวนมีรอยต่อ อีกทั้งประโยชน์ที่จะได้รับของทางไทยเองนั้นทุกฝ่ายล้วนยอมรับว่าโครงการรถไฟไทย-จีน ไม่มีทางเก็บค่าตัวได้คุ้มต้นทุนการก่อสร้าง ความคุ้มค่าในการลงทุนจึงต้องดูที่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างอื่นที่จะเกิดขึ้น และต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวเป็นหลักที่จะช่วยเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวรวมทั้งอำนวยความสะดวกอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเชื่อมต่อไปถึงจีน ก็จะมีนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้เดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นอีก สำหรับการขนส่งสินค้าต้องเป็นสินค้าที่มีความเหมาะสม เนื่องจากต้นทุนการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจะมีราคาสูงกว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟธรรมดา แต่รถไฟความเร็วสูงอาจเหมาะกับการขนส่งสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าการเกษตรที่เน่าเสียง่าย นอกจากการสร้างรถไฟแล้ว ต้องมีแผนการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทาง เช่น อยุธยา สระบุรี และนครราชสีมา และแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี จึงจะทำให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ดังนั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดไทยจะต้องทำให้โครงการพัฒนาระบบรางสร้างพลังให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจและก้าวสู่ความเป็นศูนย์กลางระบบรางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไปในอนาคต

บรรณานุกรม

- ตอบทุกข้อสงสัย ลาวได้อะไรจากทางรถไฟจีน-ลาว?. (14 ตุลาคม 2563). **โพสต์ทูเดย์**. สืบค้น 19 ตุลาคม 2564 จาก <https://www.posttoday.com/world/634502>
- ไทยได้หรือเสีย? เปิดหูดรถไฟไฮสปีด สปป.ลาว-จีน. (9 กรกฎาคม 2564). **ประชาชาติธุรกิจออนไลน์**. สืบค้น 9 ตุลาคม 2564 จาก <https://www.prachachat.net/economy/news-706622>
- เผยโฉม "ล้านช้าง" ขบวนรถไฟหัวกระสุน เตรียมวิ่งเชื่อมเส้นทางระหว่างจีน-ลาว. (18 ตุลาคม 2564). สืบค้น 25 ตุลาคม 2564 จาก <https://www.sanook.com/news/8459882/>
- รถไฟลาว-จีนมาถึงแล้ว ขบวน 'ล้านช้าง' เตรียมเปิดวิ่งปฐมฤกษ์ 2 ธ.ค.64. (15 ต.ค.2564). **ข่าวสดออนไลน์**. สืบค้น 19 ตุลาคม 2564 จาก https://www.khaosod.co.th/around-the-world-news/news_6678708
- ลาวตั้งซื้อรถไฟ เส้นทางประวัติศาสตร์ 'ขบวนล้านช้าง' กับ 'ขบวนแคนลาว'. (22 พฤศจิกายน 2564). **ข่าวสดออนไลน์**. สืบค้น 23 พฤศจิกายน 2564 จาก https://www.khaosod.co.th/around-the-world-news/news_6745195
- "สภาพัฒน์" แนะนำไทยเร่งเชื่อมรถไฟไทยกับไฮสปีดลาว-จีน สร้างประโยชน์เศรษฐกิจ. (21 ตุลาคม 2564). **กรุงเทพธุรกิจ**. สืบค้น 9 พฤศจิกายน 2564 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/967195>
- สุมาลี สุขदानนท์. (มีนาคม 2562). **เส้นทางสายไหมใหม่ เส้นทางการค้าแห่งอนาคต**. สืบค้น 20 ตุลาคม 2564 จาก <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>