

วิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่
สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่: มุมมองของจังหวัดเชียงใหม่

An Analysis of Positive Externality from
the Denchai -Chiang Rai-Chiang Khong Dual Gauge
Railway: Chiang Rai Province's Perspectives

วราวุฒิ เรือนคำ¹ และ ฉัตรฤดี จongsureyapart²
Warawut Ruankham¹ and Chatrudee Jongsureyapart²

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ จากการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์ตัวแทนภาคีรัฐบาล ตัวแทนภาคเอกชน ประกอบด้วย ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่ ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ ประธานสภาเกษตรกร นายกสมาคมสหพันธ์ท่องเที่ยวภาคเหนือ 17 จังหวัด และนายกสมาคมสื่อมวลชนและนักประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่ ถึงผลกระทบของโครงการรถไฟเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ในมิติต่างๆ การศึกษานี้ใช้การศึกษาเชิงพรรณนา และค่าสถิติพื้นฐานในการสรุปผลศึกษา พบว่า ภาคส่วนต่างๆ เห็นด้วยกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ว่าจะก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจเชียงใหม่และจังหวัดที่มีการก่อสร้างทางรถไฟ อำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนชายแดนการท่องเที่ยว ด้านคมนาคมขนส่งและด้านการจ้างงานระดับเศรษฐกิจชุมชน

Abstract

This study is aimed to analyze the positive externalities from the Denchai -Chiang Rai- Chiang Khong dual-gauge railway project. The study conducted the descriptive analysis to conclude secondary data regarding stylized facts of the construction project.

¹ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ สำนักวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง E-mail address: warawut.rua@mfu.ac.th

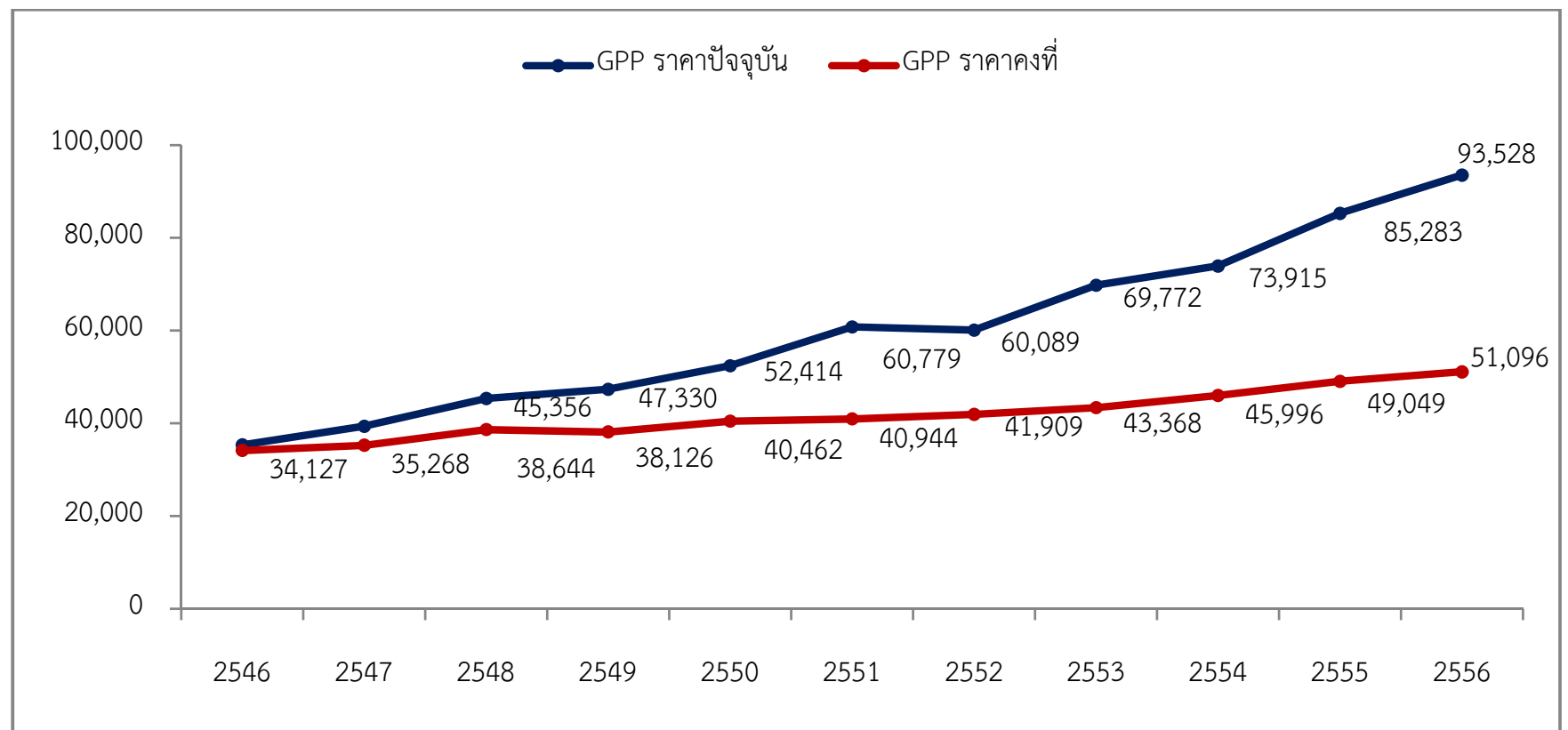
² สาขาวิชาการบัญชี สำนักวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง E-mail address: chatrudee.jon@mfu.ac.th



The primary data retrieved by an in-depth interview from the representatives of government sector, private sector, and agricultural sector about the effects of dual-gauge railway project. Results claimed that, in the perspective of Chiang Rai province, 100 per cent of observations strongly agreed that the project will positively benefit to economy of Chiang Rai, transportation and tourism, while 83 per cent agreed that the project would help facilitate border trade, and 60.7 per cent agreed that investment would be benefited. Moreover, local job creation can eradicate the brain drain, industry distribution problem, labor migration, population density, and distribution of urbanization.

บทนำ

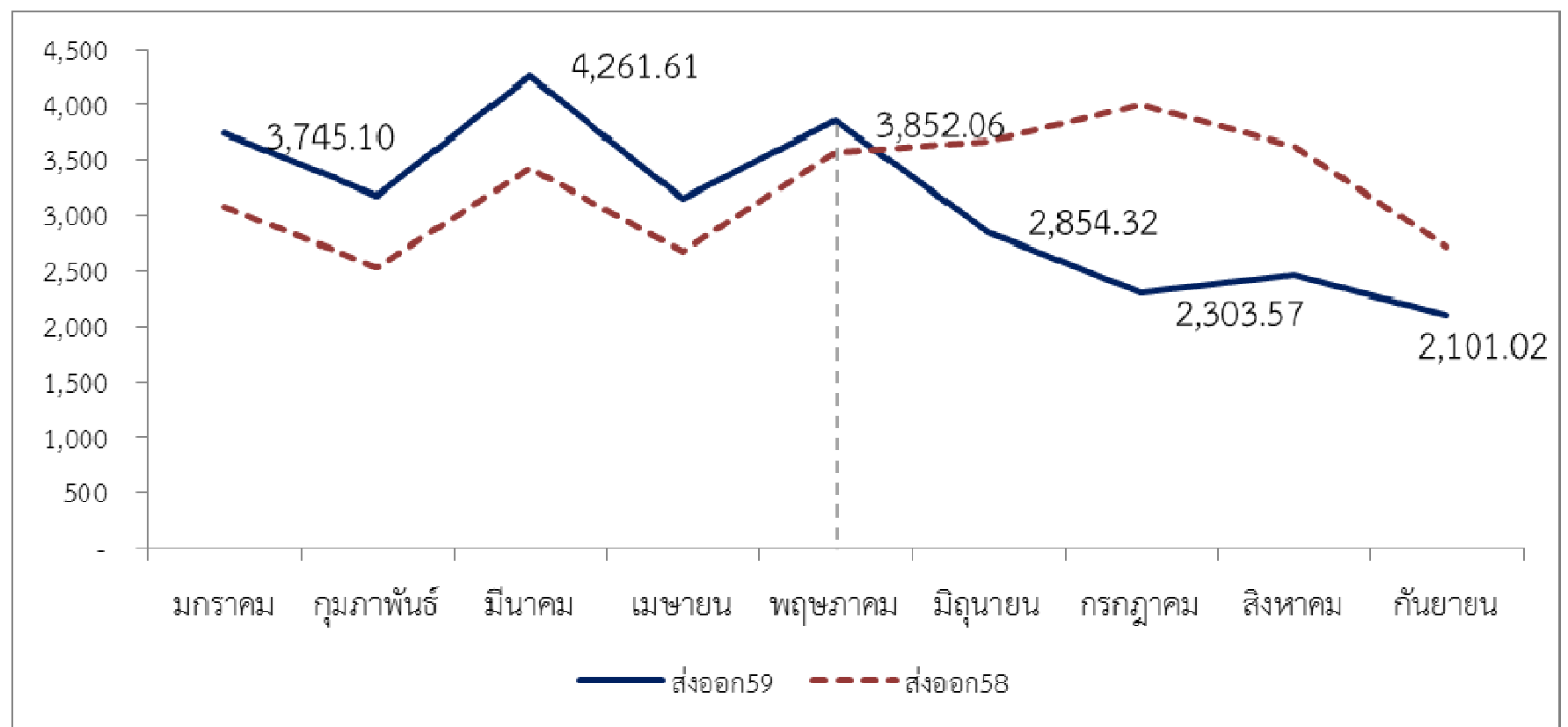
จังหวัดเชียงรายเป็นหนึ่งในจังหวัดของประเทศไทยที่ตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์หรือสามเหลี่ยมทองคำ มีอาณาเขตติดกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น สปป. ลาว เมียนมา และจีนตอนใต้ มีด่านศุลกากรที่อำเภอแม่สาย เชียงแสน และเชียงของ มีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ จำนวน 2 แห่ง มีสนามบินนานาชาติแม่ฟ้าหลวง สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ผ่านถนน R3A (ไทย-สปป.ลาว-จีน) และ R3B (ไทย-เมียนมาร์) จึงทำให้ได้เปรียบด้านการค้าชายแดน นอกจากนี้ยังมีศักยภาพด้านเศรษฐกิจ การเกษตร การค้าชายแดน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ มีอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โครงสร้างทางเศรษฐกิจที่สำคัญประกอบด้วยภาคเกษตรร้อยละ 30 นอกภาคเกษตรร้อยละ 70 ได้แก่ ค่าปลีกค้าส่ง การศึกษา อสังหาริมทรัพย์ และการเงิน อีกทั้งยังถูกประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ของประเทศไทย มีเขตเศรษฐกิจพิเศษในสามพื้นที่ ได้แก่ อำเภอแม่สาย (Trading city) อำเภอเชียงแสน (Port and Ecotourism city) และอำเภอเชียงของ (Logistic city)



ภาพที่ 1: ผลิตภัณ์มวลรวมระดับจังหวัด จังหวัดเชียงราย 2546 -2556 (ล้านบาท)

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง จังหวัดเชียงราย

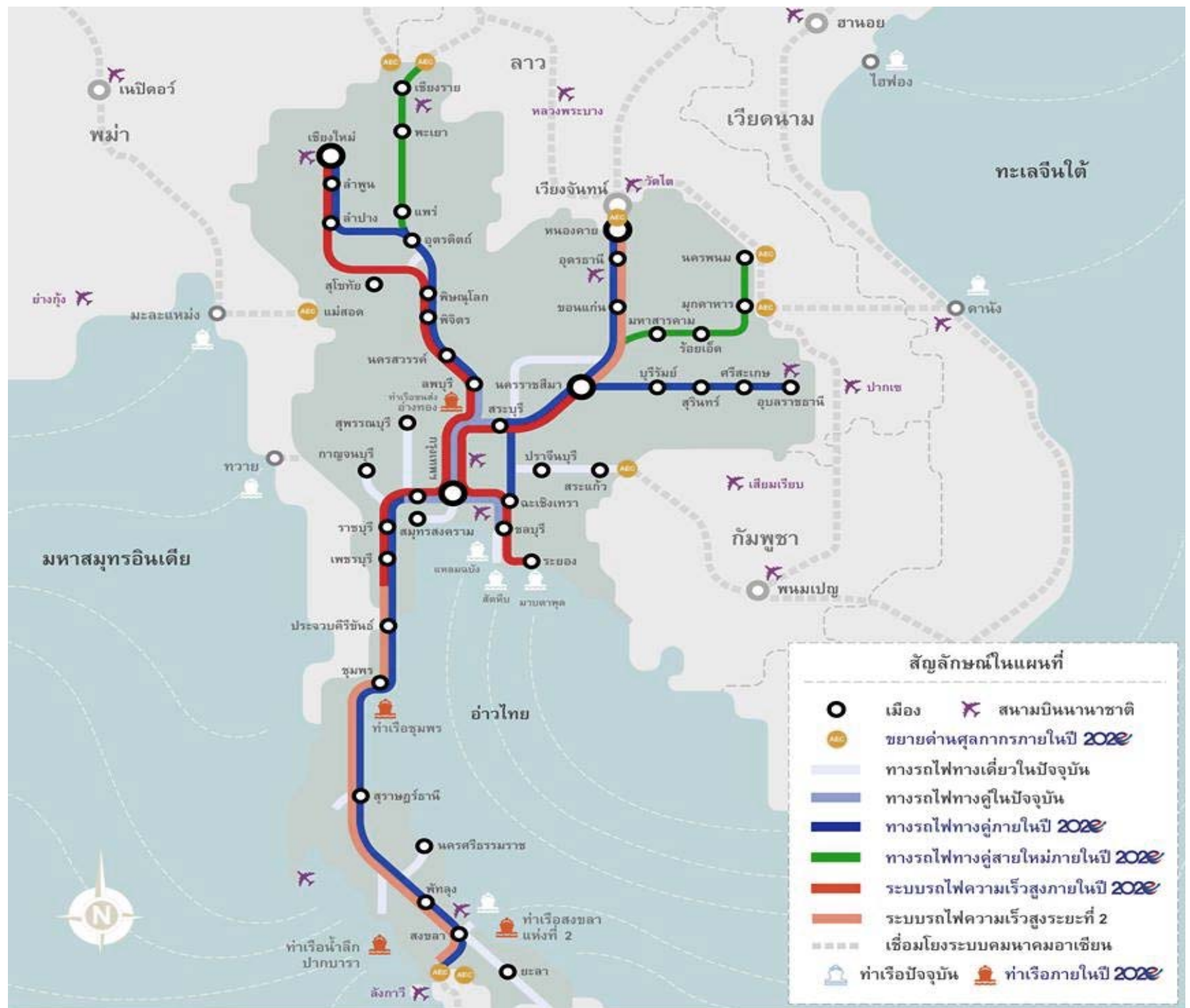
ด้านการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดดตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เป็นเครื่องยนต์สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจชายแดนของประเทศไทย แต่ในเดือนพฤษภาคม 2559 ที่ผ่านมา ได้ประสบปัญหาการค้าชายแดนซบเซา จากการที่พม่าปิดท่าเรือสบห้วย ทำให้การค้าผ่านแม่น้ำโขงตอนบน (ไทย-พม่า-ลาว-จีน) ซบเซาลงกว่าร้อยละ 70-80 และทำให้เรือขนส่งสินค้าแม่น้ำโขงลดลงจาก 400 ลำ เหลือ 100 ลำ (ผกายมาศ เวียร์ร่า, 2559) โดยเฉพาะสินค้าสินค้าที่ส่งออกทางเรือได้แก่ ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง โคมีชีวิต น้ำมันดีเซล ฯ ได้รับผลกระทบ และทำให้มูลค่าการส่งออกชายแดนรวมลดลง ดูได้จากภาพที่ 2 จากปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการค้าจากการขนส่งทางเรือ (Water Transportation) มาพึ่งพิงการขนส่งทางบก (Land Transportation) ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 มากขึ้น ดังนั้นหากมีการขนส่งทางรถไฟจะสามารถช่วยเพิ่มช่องทางในการส่งออกสินค้าจากไทย-ลาว-จีน ได้มากขึ้น จังหวัดเชียงรายจึงได้ให้ความสำคัญในการผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านโดยการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ แต่ยังคงขาดระบบการขนส่งทางรางที่จะช่วยเพิ่มช่องทางในการค้าชายแดนระหว่างไทยและจีนตอนใต้ และการลำเลียงวัตถุดิบในการผลิตทางเกษตรจากภาคเหนือสู่ภาคอุตสาหกรรมในภาคกลางของประเทศ



ภาพที่ 2: มูลค่าการส่งออกชายแดนจังหวัดเชียงราย ปี 2558-2559

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง จังหวัดเชียงราย

โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย เป็นโครงการที่ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ.2503 ได้มีการสำรวจเบื้องต้นและปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม ประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจและการเงินเรื่อยมา จนถึงปี พ.ศ. 2546 ได้มีการศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการอีกครั้ง ภายใต้โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมไปถึงแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัย และ สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม , 2557) อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) หัวข้อ 5.3.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ การปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่งในเมือง (ชัชชาติ สิทธิพันธุ์, 2556) ดูรายละเอียดแผนที่ได้จากภาพที่ 3



ภาพที่ 3: ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
ที่มา: ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ (2556)

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่ ได้มีการดำเนินการศึกษาความเหมาะสม งานออกแบบรายละเอียด งานศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และผ่านการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนและการมีส่วนร่วมภาคประชาชน การประชุมสัมมนาทางวิชาการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ภายใต้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัทเอพีซิลอน จำกัด บริษัท Pippon Koei Co., Ltd. และบริษัทเอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด ระยะเวลาดำเนินงานจาก เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554 ถึงพฤษภาคม พ.ศ. 2555 โดยสถานะปัจจุบันของโครงการคือ อยู่ระหว่าง รฟท. พิจารณาจำนวนสัญญา ก่อนเสนอบอร์ดการรถไฟฯ ขออนุมัติโครงการส่วน รายงาน EIA คชก. ได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างนำส่งรายงานเพื่อเสนอคณะกรรมการ

สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แนวเส้นทางโครงการเริ่มจากอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ถึงอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ดูได้จากภาพที่ 4



ภาพที่ 4: แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

ที่มา: บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2554)

จากภาพ แนวเส้นทางโครงการเริ่มจากจังหวัดแพร่ ผ่านจังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และไปสิ้นสุดที่ อ.เชียงของจังหวัดเชียงราย ผ่านพื้นที่ทั้งหมด 59 ตำบล 17 อำเภอ 4 จังหวัด ระยะทางรวมประมาณ 323 กิโลเมตร ตามแนวเส้นทางประกอบด้วยทั้งหมด 26 สถานีดู และได้มีการศึกษาและออกแบบการสร้างสถานีรถไฟจำนวนทั้งหมด 26 สถานี ประกอบด้วย สถานีขนาดใหญ่ 4 สถานี ได้แก่ สถานีเด่นชัย สถานีแพร่ สถานีพะเยา และสถานีเชียงราย สถานีขนาดเล็กจำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีสูงเม่น หนองม่วงไข่ สอง งาว มหาวิทยาลัยพะเยา ป่าแดด เวียงเชียงรุ้ง ชุมทางบ้านป่าซาง และสถานีเชียงของ โดยที่สถานีเชียงของจะมีลานจอดขบวนรถไฟ (Stabling Yard-Container yard) ทั้งนี้ประกอบด้วย



ป้ายหยุดรถไฟอีกจำนวน 13 สถานี ทั้งนี้โครงการได้มีการออกแบบอุโมงค์รถไฟจำนวน 3 อุโมงค์ เพื่อความสะดวกในการเดินทางในช่วงที่ผ่านหุบเขา ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากขึ้น อีกทั้งได้ออกแบบจุดตัดต่างระดับเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจำนวนทั้งสิ้น 569 จุด ประกอบด้วย สะพานข้าม และ อุโมงค์ลักษณะต่างๆ

จะเห็นได้ว่าโครงการดังกล่าวได้มีการดำเนินการแล้ว และได้มีการศึกษาทบทวนความเหมาะสมเป็นที่เรียบร้อย แต่ยังคงขาดการผลักดันให้เกิดการก่อสร้างที่เป็นรูปธรรม ทำให้โครงการนี้ใช้เวลาการศึกษาเป็นเวลานาน ดังนั้นการศึกษานี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจากภาคส่วนต่างๆได้รับทราบข้อเท็จจริงต่างๆทางวิชาการเกี่ยวกับเหตุผลและความจำเป็นของจังหวัดเชียงรายในการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการสร้างความเข้าใจที่ตรงกันของทุกหน่วยงาน โดยเน้นการใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากความคิดเห็นของแต่ละภาคส่วน รวมถึงประชาชนและภาคเกษตรกรผู้จะได้รับผลกระทบจากการขนส่งทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

วัตถุประสงค์

การวิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ: มุมมองของจังหวัดเชียงราย มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ดังนี้

1. รวบรวมสถานการณ์การและข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
2. วิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ฯที่มีต่อ เศรษฐกิจเชียงราย การค้าชายแดน การลงทุน การจ้างงานระดับเศรษฐกิจชุมชน การคมนาคม และการท่องเที่ยว จากการสัมภาษณ์เชิงลึก

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้ใช้เทคนิคการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative analysis) และการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive analysis) ในการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารวิจัยทางวิชาการ สรุปรายงานการประชุม รวมถึงวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ (In-depth interview) ตัวแทนภาครัฐบาล คือ ผู้ว่าราชการจังหวัด ตัวแทนภาคเอกชนได้แก่ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ประธานสภาเกษตรกร นายกสมาคมสหพันธ์ท่องเที่ยวภาคเหนือ 17 จังหวัด

และนายกสมาคมสื่อมวลชนและนักประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงราย จำนวน 7 คน ซึ่งเป็นตัวแทนของทั้งภาครัฐบาลและเอกชนในจังหวัดเชียงราย ทำการสัมภาษณ์ในเดือนตุลาคม 2559

ตารางที่ 1: รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	ผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก
1	ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย
2	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย
3	ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย
4	ประธานสภาเกษตรกร
5	นายกสมาคมสหพันธ์ท่องเที่ยวภาคเหนือ 17 จังหวัด
6	นายกสมาคมสื่อมวลชนและนักประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงราย
7	ประธานคณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (คสศ.) หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ: มุมมองของจังหวัดเชียงราย สามารถจำแนกได้ตามวัตถุประสงค์การศึกษาได้ดังนี้

1. สถานการณ์และข้อเท็จจริง (Stylized Facts)

โครงการก่อสร้างก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย เป็นโครงการที่ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ.2503 ได้มีการสำรวจเบื้องต้นและปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม ประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจและการเงิน จนถึงปี พ.ศ. 2546 ได้มีการศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการอีกครั้ง ในปี 2559 นายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้เห็นชอบและอนุมัติในหลักการของโครงการ จากการประชุมคณะกรรมการ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ณ ห้องเชียงแสน อาคารสำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง 28 พฤศจิกายน 2559 และได้ให้ความสำคัญในการเร่งรัดให้เกิดการก่อสร้างในปี 2560 ระยะที่ 1

นอกจากนั้น สามารถสรุปข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงของดังนี้

1.1) ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และการลงทุน ใช้งบประมาณราคาค่าก่อสร้างทางวิศวกรรม (รวมค่าจ้างที่ปรึกษา) 73,172 ล้านบาท และราคาค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (7292 แปลง, 9661 ไร่) 3,808 ล้านบาท รวมเป็นมูลค่าโครงการทั้งสิ้นประมาณ 76,980 ล้านบาท โดยผลอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับร้อยละ 13.31 ซึ่งถือว่าค่า EIRR สูงกว่าค่ามาตรฐานที่ร้อยละ 9 ต่อปี มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 7,164 ล้านบาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (B/C Ratio) 1.15 ซึ่งมีค่ามากกว่า 1 ดูได้จากตารางที่ 2

ตารางที่ 2: การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

ลำดับ	รายการ	มูลค่า	หมายเหตุ
1	ราคาค่าก่อสร้างทางวิศวกรรม	73,172 ล้านบาท	รวมค่าจ้างที่ปรึกษา
2	ราคาค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	3,808 ล้านบาท	7292 แปลง, 9661 ไร่
3	ผลอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ร้อยละ 13.31	ค่ามาตรฐานร้อยละ 9 ต่อปี
4	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	7,164 ล้านบาท	
5	อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (B/C Ratio)	1.15	ค่ามาตรฐาน 1

ที่มา: บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2554)

1.2) คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ได้มีการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทั้งประเทศ ประกอบด้วยผู้โดยสารเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟและทางอากาศ ในปี 2580 จำนวน 4,325,287 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากปี 2560 หรือเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) เท่ากับร้อยละ 68.18 โดยมีการคาดการณ์ผู้โดยสารที่มาใช้เส้นทางรถไฟโครงการรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ของ จำนวน 2.7 ล้านคนในปี 2580 หรือเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 54 จากปี 2560 หรือเพิ่มขึ้นปีละ (CAGR) ร้อยละ 66 ตั้งแต่ปี 2560-2580 ดูได้จากตารางที่ 3

ตารางที่ 3: การคาดการณ์ผู้โดยสารที่มาใช้เส้นทางรถไฟโครงการ

เส้นทาง	จำนวนผู้โดยสาร (คนต่อปี)					อัตราเติบโตเฉลี่ย (CAGR %)
	2560	2565	2570	2575	2580	
เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	1,756,015	2,004,215	2,225,405	2,461,560	2,702,460	66

ที่มา: บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2554)

1.3) คาดการณ์ปริมาณการขนส่ง

การคาดการณ์ด้านการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟโครงการ ได้มีการคาดการณ์ใน 2 กรณี คือ กรณีไม่รวมสินค้าจากจีน หรือเป็นการขนส่งสินค้าของไทยเพียงอย่างเดียว และกรณีรวมสินค้าจากการค้ากับประเทศจีน ได้ผลการคาดการณ์ดังนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าไม่รวมสินค้าจีนในปี 2580 เท่ากับ 832,256 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 165.4 จากปี 2560 หรือมีอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 39.57 ส่วนกรณีที่รวมสินค้าจากจีน ปริมาณเท่ากับ 4.25 ล้านตันในปี 2580 เพิ่มขึ้นร้อยละ 165.4 หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 39.57 ต่อปี ดูได้จากตารางที่ 4

ตารางที่ 4: การคาดการณ์ปริมาณสินค้าบนเส้นทางรถไฟโครงการ

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตันต่อปี)					อัตราเติบโตเฉลี่ย (CAGR %)
	2560	2565	2570	2575	2580	
เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (กรณีไม่รวมสินค้าจีน)	313,669	400,330	510,933	652,095	832,256	39.57
เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (กรณีรวมสินค้าจีน)	1,603,669	2,095,930	2,612,133	3,413,895	4,254,656	39.57

ที่มา: บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2554)

1.4) การมีส่วนร่วมภาคประชาชน

ได้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กิจกรรมประชาสัมพันธ์ เพื่อนำข้อมูลประกอบการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ ตามตารางที่ 5 ดังนี้

ตารางที่ 5: สรุปการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมภาคประชาชน

ลำดับที่	วันที่	กิจกรรม
1	23-25 พ.ค. 2554	การพบปะหารือกับหน่วยงานและผู้นำชุมชน
2	12-22 มิ.ย. 2554	การพบปะหารือกับหน่วยงานและผู้นำชุมชน
3	11-14 ก.ค. 2554	การประชุมใหญ่รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
4	5-15 ส.ค. 2554	การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
5	5-15 มี.ค. 2555	การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
6	19-22 มิ.ย. 255	การประชุมใหญ่รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ที่มา: บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2554)

มีการนำเอาข้อสังเกต ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุมและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาร่วมพิจารณาเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาและออกแบบของโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบโครงการ ได้แก่ การขุดเซยเวนคืนที่ดิน จุดตัดต่างๆ ของทางรถไฟ การระบายน้ำ การแบ่งแยกชุมชน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งมีข้อกังวลความชัดเจนของแนวเส้นทาง ระยะเวลาการเริ่มก่อสร้างโครงการ และการศึกษาความคุ้มค่าของการลงทุน

1.5) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กิจกรรมประชาสัมพันธ์ เพื่อนำข้อมูลประกอบการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ มีการนำเอาข้อเสนอแนะจากการประชุม ความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบโครงการ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และได้มีการจัดทำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันแก้ไข และการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ตามตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 6: ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการในการแก้ไขปัญหา

ผลกระทบ	มาตรการฯ
1. การชะล้างพังทลายของดิน บริเวณที่เปิดหน้าดิน	1. ปลูกพืชคลุมดิน หรือติดตั้งโครงการป้องกันการชะล้างพังทลายของดินสำหรับงานตัดในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเนินเขาตามความเหมาะสม
2. แรงสั่นสะเทือนอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของแหล่งโบราณสถาน	2. พิจารณาออกแบบทางรถไฟช่วงที่เข้าใกล้บริเวณดังกล่าวเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับ และพิจารณาการขุดร่องลึกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง

ผลกระทบ	มาตรการฯ
3. การขวางกั้นการเดินทางสัญจร/ แบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง	3. พิจารณาออกแบบทางลอดเพื่อให้ยานพาหนะขนาดเล็ก รถเพื่อ การเกษตร สัตว์เลี้ยง สามารถใช้ในการสัญจรระหว่างชุมชนหรือพื้นที่ ทางการเกษตรได้
4. การกีดขวางทางไหลของน้ำ	4. ออกแบบทางรถไฟให้เป็นโครงสร้างโปร่ง บริเวณพื้นที่ลุ่ม 5. ออกแบบขนาดของช่องสะพานต้องไม่เล็กกว่าสะพานรถยนต์ที่ตัด ลำน้ำเดียวกันในบริเวณใกล้เคียง รวมทั้ง 6. ออกแบบคันทางให้สูงกว่าระดับน้ำที่เคยท่วมสูง
5. การรบกวนการจราจรในท้องถิ่น	7. ออกแบบจุดตัดทางรถไฟกับทางรถยนต์เป็นทางยกให้มีความ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดนั้นๆ
6. การรบกวนด้านเสียงจากขบวน รถไฟบริเวณที่ผ่านชุมชน	8. ทำการติดตั้งกำแพงกันเสียง หรือปลูกต้นไม้เป็นแนวกันเสียง บริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟผ่านแหล่งที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียง เช่น วัด ชุมชน หมู่บ้าน สถานศึกษา
7. การเวนคืนและรื้อย้ายสิ่งปลูก สร้างของประชาชนในพื้นที่	9. ให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในขั้นตอนการเวนคืนของโครงการและ การดำเนินการจ่ายค่าเวนคืนจะต้องยึดหลักกฎหมาย เป็นธรรม โปร่ง ใน ตรวจสอบได้ และอยู่ในช่วงเวลาที่เหมาะสม

ที่มา: บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2554)

2. วิเคราะห์ผลประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงใหม่ของ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ตัวแทนภาครัฐบาล คือ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ นายบุญส่ง เตชะมณีสถิต ตัวแทนภาคเอกชนได้แก่ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่ นายพลวัต ตันศิริ ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ ดร.อนุรัตน์ อินทร ประธานสภาเกษตรกร นายธีรวัช คำเงิน นายกสมาคมสหพันธ์ท่องเที่ยวภาคเหนือ 17 จังหวัด นายกิตติ ทิศสกุล และนายกสมาคมสื่อมวลชนและนักประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่ นายราวิน เสริมวิทยากุล ประธานคณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (คสศ.)

หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ นายพัฒนา สิทธิสมบัติ จำนวนทั้งหมด 7 คน สามารถสรุปความคิดเห็นของโครงการก่อสร้างทางรถไฟเด่นชัย-เชียงใหม่ ที่มีต่อเศรษฐกิจโดยภาพรวม ด้านการค้าชายแดน ด้านการลงทุน ด้านการจ้างงานระดับเศรษฐกิจชุมชน ด้านคมนาคมขนส่ง และด้านการท่องเที่ยว ตามตารางที่ 7 ดังนี้

ตารางที่ 7: สรุปความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก

ผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก	เศรษฐกิจ โดยรวม	การค้า ชายแดน	ด้านการ ลงทุน	ด้านการจ้าง งานระดับ ชุมชน	ด้าน คมนาคม ขนส่ง	ด้านการ ท่องเที่ยว
1. ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย	○	○	○	○	○	○
2. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด เชียงราย	○	○	○	○	○	○
3. ประธานหอการค้าจังหวัด เชียงราย	○	○	○	○	○	○
4. ประธานสภาเกษตรกร	○	○		○	○	○
5. นายกสมาคมสหพันธ์ท่องเที่ยว ภาคเหนือ 17 จังหวัด	○	○			○	○
6. นายกสมาคมสื่อมวลชนและนัก ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงราย	○		○		○	○
7. ประธานคณะกรรมการเพื่อ โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (คสศ.) หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ	○				○	○
ค่าเฉลี่ยร้อยละที่เห็นด้วย (%)	100%	83.3%	60.7%	60.7%	100%	100%

ที่มา: การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

หมายเหตุ: สัญลักษณ์ ○ หมายถึง เห็นด้วยว่าจะส่งผลดี

ผลการสัมภาษณ์ชี้ให้เห็นว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยร้อยละ 100 ว่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดเชียงราย พะเยา ลำปาง แพร่ ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีการก่อสร้างทางรถไฟ ส่งผลดีต่อด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านการท่องเที่ยว ขณะเดียวกันเห็นด้วยร้อยละ 83.3 เห็นด้วยว่าจะส่งผลดีต่อการค้าชายแดน และร้อยละ 60.7 เห็นดีนว่าจะส่งผลดีต่อการลงทุน และการจ้างงานระดับชุมชน สามารถอภิปรายผลการสัมภาษณ์ได้ดังนี้

2.1) เศรษฐกิจโดยรวม (Regional economy)

ด้านเศรษฐกิจโดยภาพรวม จากโครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการรถไฟรางคู่เด่นชัย-เชียงของ โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด คาดว่าการมีรถไฟเส้นดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เนื่องจาก มูลค่าโครงการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 76,980 ล้านบาท ประกอบด้วยต้นทุนการก่อสร้าง 73,172 ล้านบาท และต้นทุนการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 3,808



ล้านบาท ร้อยละ 100 ของผู้ให้สัมภาษณ์มองว่าจำนวนเงินลงทุนดังกล่าวจะช่วยกระตุ้นให้การขยายตัวเศรษฐกิจในภูมิภาคและเศรษฐกิจของจังหวัดตามเส้นทางก่อสร้าง ได้แก่ แพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย ก่อให้เกิดจากการจ้างงาน การซื้อขายวัสดุก่อสร้าง การเข้าพักโรงแรม/ที่พักอาศัย การใช้บริการร้านอาหาร และการซื้อขายสินค้าอุปโภค-บริโภคในท้องถิ่นระหว่างการก่อสร้าง จากการคำนวณอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) อยู่ร้อยละ 13.31 ซึ่งมีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่ 10 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อยู่ที่ 7,164 ล้านบาท และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit/Cost Ratio) อยู่ที่ 1.15 ถือว่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงกว่าต้นทุน 1.15 เท่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยว่ามีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ในด้านอุตสาหกรรมการผลิต จะได้รับผลดีจากเส้นทางขนส่งทั้งขาไป (เชียงใหม่-เด่นชัย) ในด้านการกระจายวัตถุดิบการผลิตจากจังหวัดภาคเหนือสู่อุตสาหกรรมผลิตที่มีที่ตั้งอยู่ภาคกลาง ส่วนขากลับ (เด่นชัย-เชียงใหม่) ผู้ผลิตในภาคกลางจะได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าที่ถูกกลงในการเข้าถึงตลาดภาคเหนือและประเทศจีน

2.2) ด้านการท่องเที่ยว (Tourism)

ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 100 เห็นด้วยว่าการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้นมีผลต่อการยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยว ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงใน 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (ผ่านอยุธยา พิษณุโลก และลำปาง) กรุงเทพฯ-สงขลา (ผ่านนครปฐม หัวหิน ชุมพร และสุราษฎร์ธานี) และกรุงเทพฯ-ระยอง (ผ่านพัทยา) คาดว่าจะส่งผลพลอยได้ต่อการท่องเที่ยวอย่างมาก เนื่องจากจะช่วยกระจายนักท่องเที่ยวให้เข้าถึงเมืองท่องเที่ยวต่างๆ มากขึ้น และส่งผลต่อการพัฒนาด้านอื่นๆ ที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว อาทิ ลานจอดรถ การจัดการระบบการโดยสารสาธารณะ ศูนย์บริการการท่องเที่ยว ป้ายบอกทางที่มีหลากหลายภาษา ร้านอาหาร ห้องน้ำ เป็นต้น อีกทั้งเส้นทางนี้เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวจากจังหวัดแพร่ ลำปาง พะเยา เชียงราย โดยทำให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวเดิมให้มีมาตรฐานรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

การมีรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่จะส่งเสริมเรื่องการคมนาคมให้มีความสะดวกและต้นทุนต่ำลงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้ตัดสินใจมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายและภาคเหนือมากขึ้น เนื่องในยุคพฤติกรรมท่องเที่ยวในยุค Digital economy เปลี่ยนไปจากเดิม คือมีการค้นหาข้อมูลก่อนการเดินทาง การดูรูปถ่าย การศึกษาเรื่องราวของสถานที่ รวมถึงการต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง ความคุ้มค่า หากเชียงใหม่รถไฟ จะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง สร้างความคุ้มค่าและความสะดวกสบายให้นักท่องเที่ยวได้มากขึ้น ซึ่งแน่นอนว่าจะก่อให้เกิดการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ตามแนวรถไฟ ยกตัวอย่างกรณีประเทศญี่ปุ่น ที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยการเกิดทางโดยรถไฟความเร็วสูง ช่วยเพิ่มระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ส่งผล



ให้เกิดการกลับมาท่องเที่ยวอีกในอนาคต (Revisit) รถไฟจะช่วยตอบโจทย์ตรงนี้ได้ อีกทั้งจังหวัดสามารถจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วงฤดูท่องเที่ยวต่างๆ ได้มากขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียว (Ecotourism) การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural tourism) การท่องเที่ยวเชิงชาติพันธุ์ (Minority tourism) การท่องเที่ยวเพื่อการรักษาพยาบาล (Medical tourism) การท่องเที่ยวสำหรับผู้สูงอายุ (Aging tourism) และการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เชียงราย (พ.ศ.2561 – 2564) ที่มุ่งเน้นการท่องเที่ยว 3H ที่เหมาะกับศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health tourism) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Heritage tourism) และการท่องเที่ยวเชิงสมุนไพร (Herb tourism)

หากไม่มีรถไฟจะก่อให้เกิดการชะลอตัวในการกระตุ้นการท่องเที่ยวเชียงรายและภาคเหนือตอนบน เนื่องจากหากมีรถไฟจะทำให้เกิดเส้นทางและรูปแบบการท่องเที่ยวแบบใหม่เกิดขึ้นอีกมากมาย โดยเฉพาะเชียงรายที่มีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ ก่อให้เกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวในจังหวัดขนาดใหญ่เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต ขอนแก่น สงขลา เป็นต้น หากไม่มีรถไฟจะทำให้จังหวัดเชียงรายเสียต้นทุนค่าเสียโอกาสจากจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเที่ยวไทยมากขึ้น

2.3) ด้านคมนาคมขนส่ง (Transportation)

ร้อยละ 100 เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าการมีทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงของจะเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาค สามารถเชื่อมต่อการขนส่งจากจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่อำเภอเชียงของสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 ไปยัง สปป. ลาว และจีนตอนใต้ เชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางจากประเทศจีนภายใต้นโยบายการค้าและการลงทุนของจีน เช่น One Belt, One Road policy (OBOR) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองหน้าด่านของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมต่อเส้นทางบก R3A (ไทย-สปป.ลาว-จีน) และ R3B (ไทย-เมียนมาร์) ซึ่งจะเป็นบทบาทสำคัญต่อการเชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคและการเติบโตทางเศรษฐกิจในยุคประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

การขนส่งทางรถไฟช่วยประหยัดพลังงาน โดยสถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ มีผลการศึกษาว่า การใช้พลังงานขนส่งสินค้าทางรายน้อยกว่ารถยนต์กว่า 3.5 เท่า และใช้พลังงานขนส่งคนน้อยกว่ารถยนต์กว่า 5 เท่า และประหยัดต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการขนส่งทางรางอยู่ที่ 0.95 บาท/ตัน/กิโลเมตร ถูกกว่าการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนอยู่ที่ 2.12 บาท/ตัน/กิโลเมตร และต้นทุนการขนส่งทางอากาศอยู่ที่ 10 บาท/ตัน/กิโลเมตร ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าการขนส่งทางรถไฟจะช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการทั้งผู้ประกอบการเชียงรายที่ส่งสินค้าสู่ภาคกลางและผู้ผลิตที่ส่วนใหญ่อยู่ในภาคกลางในการกระจายสินค้ามาภาคเหนือ



ในด้านภาคเกษตร เกษตรกรเห็นด้วยและคาดหวังให้มีการก่อสร้างรถไฟรางคู่เด่นชัย-เชียงราย เนื่องจากเกษตรกรจะได้รับประโยชน์ในหลากหลายด้าน เนื่องจากที่ผ่านมาจังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน มีการผูกขาดตลาดสินค้าเกษตรจากพ่อค้าคนกลางไม่กี่ราย และประสบปัญหาการแทรกแซงตลาด จากกลุ่มทุนจีนที่เข้ามากดราคาสินค้าผ่านช่องทางต่างๆ ดังนั้น เกษตรกรมีความจำเป็นต้องเร่งขายสินค้า เพื่อนำเงินมาชำระหนี้ หากมีรถไฟเกษตรกรจะได้รับประโยชน์ เช่น 1.การลดต้นทุนการขนส่งสินค้าเกษตรสู่ภาคอุตสาหกรรม 2. การลดต้นทุนการขนส่งวัตถุดิบ 3. ทำให้ต้นทุนการผลิตของเกษตรกรลดลง 4. ช่วยลดปัญหาสินค้าเกษตรราคาตกต่ำได้ อีกทั้งยังสามารถใช้โอกาสนี้ในการส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร (Value added) การแปรรูปสินค้าเกษตรให้กลายเป็นผลิตภัณฑ์ก่อนการส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง ในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และอื่นๆ รัฐควรจัดสรรงบประมาณในการสร้างโรงงานแปรรูปชุมชน ส่งเสริมเกษตรกรด้านเทคโนโลยีการแปรรูปและการเพิ่มมูลค่าสินค้า ผ่านการตลาด หรือ การหาผลิตภัณฑ์ หรือธุรกิจต้นแบบที่ประสบความสำเร็จมานำร่องให้แก่เกษตรกร ซึ่งจะช่วยให้ลดปริมาณผลผลิตส่วนเกิน (Excess supply) ในตลาดได้ ผลตามมาก็คือ มีการแปรรูปสินค้าเกษตรตั้งแต่ต้นน้ำ เกษตรกรมีรายได้สูงขึ้น ลดปัญหาการผูกขาด และการเก็งกำไรจากพ่อค้าคนกลาง ประกอบกับกับการมีรถไฟจะช่วยเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าให้กับเกษตรกร หากโมเดลการพัฒนานี้สำเร็จจะส่งเสริมให้เกิดแรงจูงใจให้เกษตรกรหันมาพัฒนาคุณภาพการผลิตโดยใช้นวัตกรรม และองค์ความรู้ด้านการตลาด สอดคล้องกับโจทย์ของประเทศในการขับเคลื่อนการผลิตภายใต้นโยบาย Thailand 4.0 โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

หากไม่มีช่องทางการขนส่งทางรถไฟ ทำให้ผลกระทบทางลบ (Negative externality) จากจำนวนรถบรรทุกขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าน้ำมันดิบในปริมาณสูง อุบัติเหตุบนท้องถนน หรือการชำรุดของผิวจราจร ทำให้ต้องเสียงบประมาณในการซ่อมบำรุงทุกปี

2.4) การค้าชายแดน (Border trade)

ร้อยละ 83 เห็นด้วยว่าการมีรถไฟจะสร้างประโยชน์ต่อการค้าชายแดน ประโยชน์ของรถไฟจะส่งผลต่อการเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดเชียงราย จากความสะดวกที่เพิ่มมากขึ้นของการเคลื่อนย้ายทรัพยากรทางการเกษตร แรงงาน และเงินทุนข้ามพรมแดน ซึ่งจะส่งผลทำให้เกิดการส่งออกผ่านแดนมากขึ้น โดยเฉพาะการส่งออกผ่านด่านชายแดนเชียงของ ตลอดจนการเชื่อมโยงถึงการเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ตัวแทนภาคเอกชนให้ความเห็นว่า รถไฟจะช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนได้ เห็นได้จากตัวอย่าง ไม่ว่าจะเป็น สหภาพยุโรป เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น หรือประเทศที่พัฒนาแล้ว ล้วนแต่มีจุดเริ่มต้นเหมือนกัน คือ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อประโยชน์ และสร้างความ



ได้เปรียบเทียบแก่การค้าการลงทุนของสมาชิกในประเทศของตนเอง เชียงรายก็เช่นกัน การมีรถไฟช่วยให้การขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าช่องทางอื่นๆ ประเทศไทยมีข้อตกลงทางการค้าเสรี (FTA) กับหลากหลายประเทศ หนึ่งในนั้นคือ ประเทศจีน แต่ไทยได้ใช้ประโยชน์จาก FTA เหล่านี้อย่างเต็มที่แล้วหรือไม่ สิทธิประโยชน์ทางการค้าระหว่างประเทศมากมายที่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ แต่จำนวนการขอรับสิทธิประโยชน์เหล่านี้ยังมีน้อย สาเหตุหนึ่งที่ต้องยอมรับคือ ผู้ประกอบการยังเข้าไม่ถึงการค้าระหว่างประเทศ หากประเทศต้องการตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจใหม่ (New engine of growth) โดยให้ความสำคัญกับศักยภาพของพื้นที่ชายแดน ก็ควรส่งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานด้านการค้าการลงทุน (Trade and investment facilitation) เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าถึงโอกาสอย่างเท่าเทียม และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศให้มากขึ้นอย่างจริงจัง มิฉะนั้นจะเสียโอกาสต่างๆได้

อีกทั้งให้ความคิดเห็นว่า การพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ “Special Economic Zone” หากเป็นแค่คำว่า “พิเศษ” โดยแท้จริงแล้วไม่มีอะไรพิเศษ คือไม่พิเศษ ฉะนั้น การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีต่างๆ จะเกิดประโยชน์เมื่ออุตสาหกรรมหรือธุรกิจได้ดำเนินการแล้วเป็นระยะเวลาหนึ่ง ถึงจะสามารถยื่นขอสิทธิประโยชน์ดังกล่าวได้ หากแต่จะทำอย่างไรให้เกิดการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ คำถามที่ยากที่จะตอบได้ ในสภาวะที่คำว่า “พิเศษ” เป็นเพียงแค่คำเท่านั้น เพราะฉะนั้นปัจจัยหนึ่งที่สามารถทดแทนได้คือ การเห็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถจับต้องได้ เช่น ถนนดีหรือยัง มีไฟฟ้า ประปา อินเทอร์เน็ตไหม มีท่าเรือหรือไม่ ถ้าจะส่งสินค้าไปขายหรือผลิตจำนวนมากๆ มีรถไฟหรือไม่ สิ่งเหล่านี้ต่างหากที่ภาคเอกชนอยากเห็น ไม่ใช่การประกาศเชิญชวนมามองพื้นที่ว่างเปล่า เต็มไปด้วยโอกาสที่มองไม่เห็น (Invisible opportunity) มากไปกว่านั้นคือโอกาสที่มองและจับต้องได้ นี่เป็นปัจจัยหนึ่งที่นักลงทุนอยากเห็น คืออยากเห็นธุรกิจที่ไปแล้วประสบผลสำเร็จ ไปแล้วสามารถต่อยอดไปที่อื่นได้ อย่างนี้เรียกว่าการเติบโต หรือโอกาสที่แท้จริง ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้ ภาครัฐควรจะทำให้ให้นักลงทุนเห็น จะได้เกิดความเชื่อมั่น

2.5) ด้านการลงทุน (Direct investment)

ร้อยละ 60.7 เห็นด้วยว่ารถไฟรางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ช่วยส่งเสริมปัจจัยดึงดูดการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น เนื่องจากรถไฟจะทำให้ต้นทุนการขนส่งต่ำลงและทำให้ต้นทุนการผลิตโดยรวมลดลง จะดึงดูดอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่า (Value added) มากขึ้น จากนั้นจะเกิดการผลิตในพื้นที่ที่มีความได้เปรียบจากอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบมากขึ้น การจ้างงานในท้องถิ่นจะเพิ่มขึ้นตาม บวกกับการเติบโตการค้าชายแดนที่ต่อเนื่อง หากมีเชียงรายมีรูปแบบการขนส่ง (Mode of transport) ครบทุกรูปแบบจะส่งเสริมให้มูลค่าการลงทุนสูงขึ้น



การมีรถไฟจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตของความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว และกระจายความเจริญไปสู่ชนบท โดยสามารถพิจารณาได้จากการขยายตัวของพื้นที่อนุญาตให้ก่อสร้างเพื่อที่อยู่อาศัยพาณิชย์และอื่นๆของจังหวัดเชียงราย โดยจากสถิติเดือนสิงหาคม ปี 2559 จากสำนักงานเศรษฐกิจการคลังจังหวัดเชียงรายพบว่า พื้นที่อนุญาตก่อสร้างที่อยู่อาศัยอยู่ที่ 183,735 ตารางเมตร มีการขยายตัวสะสม 10 ปี จากปี 2548 - 2558 (CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 2.93 พื้นที่อนุญาตก่อสร้างพาณิชย์อยู่ที่ 22,423 ตารางเมตร และพื้นที่อนุญาตก่อสร้างอื่นๆอยู่ที่ 60,569 ตารางเมตร มี CAGR 10 ปี อยู่ที่ร้อยละ 21.08 ถือว่ามีการขยายตัวในระยะยาวที่ค่อนข้างดี และหากมีรถไฟก็จะส่งผลให้มีการเติบโตสูงขึ้น ขณะที่ การเติบโตของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เป็นตัวชี้วัดด้านการลงทุนในจังหวัดได้เป็นอย่างดี โดยจากสถิติเดือนสิงหาคม ปี 2559 พบว่า จำนวนโรงงานในจังหวัดเชียงรายมีทั้งหมด 2,069 แห่ง และจำนวนจดทะเบียนอุตสาหกรรมรวม 10,067.2 ล้านบาท คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ การเข้ามาของรถไฟจะช่วยดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign direct investment: FDI) จากทั้งประเทศเพื่อนบ้าน จีนตอนใต้ และประเทศอื่นในแต่ละภูมิภาคทั่วโลกพร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างธุรกิจใหม่กับคนในท้องถิ่น อาจเป็นในรูปแบบของ Start-up และช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันวิสาหกิจขนาดเล็กลงและขนาดกลาง (SMEs)

2.6) ด้านการจ้างงานระดับเศรษฐกิจชุมชน (Local Employment)

ร้อยละ 60.7 เชื่อว่าโครงการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าวจะสร้างงานกับคนในท้องถิ่น (Local job creation) อาทิ การจ้างเจ้าหน้าที่การรถไฟใน 26 สถานี และอาชีพอื่นๆที่เกี่ยวข้องเช่น พนักงานประจำสถานี พนักงานทำความสะอาด เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรืออาชีพค้าขายอิสระ ทำให้เกิดดึงดูดให้คนท้องถิ่นที่ไปทำงานในเมืองกลับคืนสู่ท้องถิ่นมากขึ้น ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างเมืองและชนบท รวมถึงช่วยลดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคเกษตรและพื้นที่ชนบท (Unemployment in agricultural sector) การมีทางรถไฟยังช่วยลดปัญหาการกระจุกตัวแรงงานในเมืองอุตสาหกรรม (Population density) การเคลื่อนย้ายแรงงาน (Labor migration) ที่มีฝีมือและผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสู่เมืองใหญ่ (Brain drain) หากมีโอกาที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่รอบนอกหรือชายแดน ควรจะมีการส่งเสริมการกระจายความเป็นเมืองอย่างเท่าเทียม (Urbanization) การสร้างบรรยากาศความเป็นเมืองจะเป็นจุดกำเนิดให้เกิดการพัฒนาในทุกด้านตามมา เชียงรายต้องมีการเร่งสร้างค่านิยมในการเข้ามาลงทุนในชายแดนมากขึ้นเพื่อที่จะลดปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรสมองในการพัฒนาต่างๆ อีกทั้งยังเชื่อมั่นว่า พื้นที่ที่ได้รับโอกาส จะมีการพัฒนา และจะมีความเจริญตามมา หากสร้างโอกาสได้ ปัญหาความยากจน และการกระจายรายได้ไม่เป็นธรรมจะหมดไปอย่างแน่นอน

สรุปผลการศึกษา

การมีรถไฟจะเป็นผลดีต่อการขนส่งทางรางเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Railroad infrastructure) ที่จำเป็นต่อการค้าการลงทุนของประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งในการประเมินความสามารถด้านการแข่งขัน ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางบก ทางถนน ทางเรือและทางอากาศ ซึ่งจังหวัดเชียงรายมีความพร้อม แต่ยังคงขาดการขนส่งทางราง ดังนั้นหากมีการขนส่งทางรางจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยสร้างความเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบถึงตลาด (Connectivity) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านคมนาคมขนส่ง (Transportation) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะทำให้ระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Competitiveness) ของทั้งประเทศไทย และจังหวัดเชียงรายสูงขึ้นได้อย่างมีนัยสำคัญ เป็นประโยชน์ต่อการค้าชายแดน ส่งเสริมการส่งออกผ่านชายแดน โดยเฉพาะด้านศุลกากรเชียงของ และเชื่อมโยงถึงการเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และการขยายตัวของการเคลื่อนย้ายทรัพยากรการเกษตร การผลิต แรงงาน และเงินทุนข้ามพรมแดน จะทำให้ตัวเลขการค้าชายแดนเติบโต ประโยชน์ต่อการลงทุน เพิ่มระดับความเชื่อมั่นนักลงทุนในจังหวัดเชียงรายประโยชน์ต่อการจ้างงานในจังหวัดเชียงรายและจังหวัดข้างเคียง ประโยชน์ต่อการผลิต (ภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม) ในจังหวัดเชียงราย และอุตสาหกรรมที่ต้องใช้วัตถุดิบขั้นพื้นฐานจากจังหวัดเชียงรายและประเทศเพื่อนบ้าน ประโยชน์ต่อการสร้างบรรยากาศการค้าการลงทุนในจังหวัดและพื้นที่ชายแดน อำนวยความสะดวกในการติดต่อหรือดำเนินธุรกิจ โดยจะทำให้การลงทุนในพื้นที่มีความง่ายขึ้น (Ease of doing business) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านการท่องเที่ยว การเกษตรและอุตสาหกรรม และการค้าชายแดน และขยายขนาดตลาด (Market size) ของธุรกิจที่ต้องการขยายตลาดเข้าสู่พื้นที่ชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน

เชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางจากประเทศจีนภายใต้นโยบายการค้าและการลงทุนของจีน เช่น One Belt, One Road policy (OBOR) โดยเชื่อมโยงเมืองหน้าด่านของระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ซึ่งเชื่อมต่อเส้นทางบก R3A (ไทย-สปป.ลาว-จีน) และ R3B (ไทย-เมียนมาร์-จีน) ซึ่งจะเป็นบทบาทสำคัญต่อการเชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคและการเติบโตทางเศรษฐกิจในยุคประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การขนส่งทางรถไฟจะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่นอุบัติเหตุจากจำนวนรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น หากไม่มีช่องทางการขนส่งทางรถไฟ ทำให้ผลกระทบทางลบ (Negative externality) จากรถบรรทุกขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุ หรือการข่าวดังของฉิวจราจร ทำให้ต้องเสียงบประมาณในการซ่อมบำรุงทุกปี

เพิ่มช่องทางการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพสถานที่ท่องเที่ยวเดิม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ เพิ่มระดับโอกาสการกลับมาเที่ยวใหม่ (Revisit) เพิ่มระดับความพึง



พอใจของนักท่องเที่ยว อีกทั้งยังเอื้อประโยชน์ให้จังหวัดเชียงรายและกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนในการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวในฤดูกาลต่างๆ ตอบโจทยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจเชียงราย (พ.ศ.2561 – 2564) ที่มุ่งเน้นการท่องเที่ยว 3H ที่เหมาะกับศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health tourism) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Heritage tourism) และการท่องเที่ยวเชิงสมุนไพร (Herb tourism)

สามารถสร้างงานกับคนในท้องถิ่น ทำให้เกิดดึงดูดให้คนท้องถิ่นที่ไปทำงานในเมืองกลับคืนสู่ท้องถิ่นมากขึ้น ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างเมืองและชนบท รวมถึงช่วยลดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคเกษตร และพื้นที่ชนบท การมีทางรถไฟยังช่วยลดปัญหาการกระจุกตัวแรงงานในเมืองอุตสาหกรรม การเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีฝีมือและผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสู่เมืองใหญ่ (Brain drain) สร้างค่านิยมในการเข้ามาลงทุนในชายแดนมากขึ้นเพื่อที่จะลดปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรสมองในการพัฒนาต่างๆ

เอกสารอ้างอิง

ฉัตรฤดี จงสุริยภาส. (2559). รายงานการศึกษา (White paper) โครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ต่อบริษัทการรถไฟแห่งประเทศไทย. มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.

ชัชชาติ สิทธิพันธุ์. (2556). การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ การปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่งในเมือง. สืบค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2559 จาก, <http://www.facebook.com/chadchartofficial/photos>

บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด. (2554). รายงานโครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการรถไฟรางคู่เด่นชัย-เชียงของ.

บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด. (2555). สรุปผลการประชุมสัมมนาทางวิชาการโครงการเพื่อศึกษาทบทวนผลการศึกษาคความเหมาะสมฯ ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ.

ประกาศคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา. (2558). แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา



ผกายมาศ เวียร์ร่า. (2559). *พม่าปิดท่าฯ ริมโขง เรือจีน-ลาวจอดริมฝั่งระนาว กระทบค้าชายแดนไทยหมื่น
ล้าน*. หนังสือพิมพ์: ผู้จัดการออนไลน์, ฉบับวันที่ 19 กรกฎาคม 2559

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2557). *สถิติต้นทุนการขนส่ง*. กระทรวงคมนาคม

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง จังหวัดเชียงราย. (2559). *รายงานภาวะเศรษฐกิจจังหวัดเชียงราย*.
กระทรวงการคลัง.

สถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ. (2559). *สถิติต้นทุนการขนส่ง*. กระทรวงคมนาคม.