



รายงาน

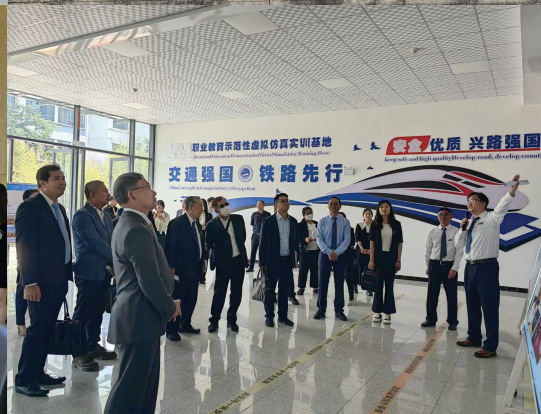
# การเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี

ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์)

และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง)

ระหว่างวันที่ ๒๓ - วันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖

ของคณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๑  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา





## รายงาน

การเดินทางไปประชุมทวิภาคีและไปเยือนต่างประเทศ  
ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์)  
และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง)  
ระหว่างวันอาทิตย์ที่ ๒๓ - วันพุธที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖  
ของคณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม  
วุฒิสภา

สำนักกรรมการ ๑  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา



พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง  
ประธานคณะกรรมการ



พลเอก ประสาท สุขเกษตร  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



หม่อมหลวงปนัดดา ดิศกุล  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศรีรินทร์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายธานี สุโชดายน  
เลขานุการคณะกรรมการ



รองศาสตราจารย์ประเสริฐ ปันปฐมรัฐ  
โฆษกคณะกรรมการ



นายชาญวิทย์ ผลชีวิน  
รองโฆษกคณะกรรมการ



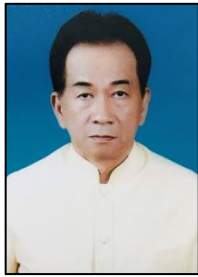
ผู้ช่วยศาสตราจารย์เฉลิมชัย บุญยะลีพรรณ  
กรรมการ



รองศาสตราจารย์ พลเอก ไตรโรจน์ ครุฑเวช  
กรรมการ



นายประติษฐ์ เหลืองอร่าม  
กรรมการ



พลเรือเอก พะจุนธุ์ ตามประทีป  
กรรมการ



นายวีระศักดิ์ พุทธระกูล  
กรรมการ



นางศิรินา ปาวโรฬารวิทยา  
กรรมการ



รองศาสตราจารย์ศักดิ์ไทย สุรกิจบวร  
กรรมการ



นายสถิตย์ ลิ้มพงษ์พันธุ์  
กรรมการ



นายสวัสดิ์ สมศรีพงศ์  
กรรมการ



นายสมชาย เสียงหลาย  
กรรมการ



นายสมเดช นิลพันธุ์  
กรรมการ



นายอภิชาติ โตดิลกเวชช์  
กรรมการ



(ก)

## คำนำ

ตามแผนงานของวุฒิสภากำหนดให้มีการเดินทางไปประชุมทวิภาคีและไปเยือนต่างประเทศของคณะกรรมการการอุดมศึกษา ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่กำหนดให้มีการเดินทางไปประชุมทวิภาคีและไปเยือนต่างประเทศของคณะกรรมการ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่ประเทศไทย โดยการให้ข้อมูลรายละเอียดและชี้แจงถึงสถานการณ์และพัฒนาการทางการเมืองของไทย เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือ และความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับภารกิจของคณะกรรมการนั้น ๆ โดยภายใต้ระบบรัฐสภาของประเทศไทย แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ การทำหน้าที่ของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา ซึ่งคณะกรรมการเป็นกลไกสำคัญร่วมดำเนินการพิจารณาขอข้อเท็จจริง ข้อสรุปที่จะเป็นประโยชน์ตามเจตนารมณ์ของคณะกรรมการเพื่อการพัฒนางานนิติบัญญัติสรรสร้างประโยชน์สุขให้กับประชาชนในฐานะของผู้แทนปวงชนชาวไทย และสนับสนุนการกระชับความสัมพันธ์ความร่วมมือระหว่างประเทศ

ด้วยข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๑๖) กำหนดให้คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาขอข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการอุดมศึกษา ความเป็นอิสระทางวิชาการของสถาบันอุดมศึกษา การบริหาร การส่งเสริม การสนับสนุน และการพัฒนา ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การวิจัยและการสร้างสรรค์นวัตกรรม พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิ ได้มีการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็น และประสบการณ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการจัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านวิจัยและนวัตกรรม และการเรียนรู้กับการทำงาน รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบทางรางและทักษะทางด้านรถไฟฟ้ํา เพื่อนำข้อมูลหรือแนวทางการบริหารจัดการมาเสนอแนะการปรับใช้หรือการสร้างความร่วมมือให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย ตามหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ คณะกรรมการจึงมีมติให้มีการเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานต่างประเทศ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) เพื่อเยี่ยมชมระบบทางราง และการจัดหลักสูตรการเรียนการสอน

ในนามของคณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา ผมขอขอบคุณผู้เกี่ยวข้องจากภาคส่วนต่าง ๆ ทุกท่านที่ได้ให้ความร่วมมือในการดำเนินการกิจของคณะกรรมการ ให้ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์อย่างดียิ่ง และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการปฏิบัติการกิจของคณะกรรมการในอนาคตจะได้รับความร่วมมือจากทุกท่านด้วยดี ซึ่งคณะกรรมการยังคงมุ่งมั่นในการดำเนินการกิจเพื่อแก้ไขปัญหาความจำเป็นเร่งด่วนของประชาชนและประเทศชาติอย่างยั่งยืนต่อไป

คณะกรรมการการอุดมศึกษา

วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา



## บทสรุปผู้บริหาร

ในปัจจุบันโครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล หรือเรียกว่าแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) หนึ่งในแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road) ซึ่งโครงการเส้นทางบก เรียกว่า “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” (Silk Road Economic Belt : SREB) และเส้นทางทะเลมีชื่อ เรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (Maritime Silk Road) โครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมทางบก และทางทะเล หรือ “เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑” เป็นโครงการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ประมาณ ๖๕ ประเทศ ในเอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกาตะวันออกและเหนือ ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตของประชากรโลกประมาณ ร้อยละ ๖๕ ของประชากรโลก เพราะโครงการดังกล่าวได้ วางรากฐานด้านการขนส่งของโลกที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าโลกเป็นหลัก ซึ่งเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นผู้ริเริ่ม ผ่านโครงการสาธารณูปโภค ทั้งทางบก ทางทะเล เพื่อต่อเชื่อมเส้นทางการค้าของโลก แม้ว่าเส้นทางสายไหมดังกล่าวจะไม่ผ่าน ประเทศไทยโดยตรง แต่ยังมีคามเชื่อมโยงของการวางยุทธศาสตร์ในเส้นทางคมนาคม เพียงแต่ที่ตั้ง ของประเทศไทยที่ไม่ได้มีพื้นที่ทางทะเลติดต่อกับเส้นทางทะเลใหญ่ ๆ จึงเป็นแค่พื้นที่ยุทธศาสตร์รอง ซึ่งประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เศรษฐกิจที่จีนเกี่ยวข้อง คือ โครงการก่อสร้างทางรถไฟแนว ตะวันออก – ตะวันตก (East-West Corridor) เป็นเส้นทางเศรษฐกิจคมนาคมโครงสร้างพื้นฐานเชื่อม อาเซียนเข้ากับ สป.จีน

ประเทศไทยเป็นหนึ่งใน ๖๕ ประเทศที่อยู่ในเส้นทางสายไหมใหม่ แต่ประเทศไทยไม่ได้อยู่ใน แผนพัฒนาตามระเบียงเศรษฐกิจใด แต่มีความสามารถในการเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจจีน – คาบสมุทรมินโดจีน (China – Indochina Peninsula Economic Corridor : CIPEC) ที่ประกอบด้วยสมาชิก ๖ ประเทศ ได้แก่ จีน (เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำจูเจียง/Pearl River Delta) สิงคโปร์ กัมพูชา พม่า เวียดนาม และมาเลเซีย เนื่องจาก CIPEC ประสงค์ที่จะเชื่อมโยงการพัฒนา และเส้นทางการค้า ให้เข้ากับกลไกของความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub – regional Economic Co – operation : GMS) ซึ่งมีจุด ประสงค์ เพื่อส่งเสริม ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เกื้อกูลกันบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วมกัน โดยทางภูมิศาสตร์ไทยเป็นศูนย์กลางการพัฒนาตาม GMS จึงเกิดการผลักดันจาก สป.จีน ในการสร้าง เครือข่ายทั้งเส้นทางถนน จนเกิดผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาเส้นทาง เช่น เส้นทางถนน R3A และ R9 กลายเป็นเส้นทางการค้าและการท่องเที่ยวที่สำคัญระหว่างไทยและ สป.จีน

รัฐบาลไทยได้จัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการพัฒนาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ประกอบไปด้วยจังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่นำร่อง เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ “ไทยแลนด์ ๔.๐” ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอด ความสำเร็จมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) นอกจาก GMS แล้ว การเชื่อมต่อเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นแนวทางการพัฒนาที่ได้ดำเนินการมายาวนาน ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับพหุภาคี ได้แก่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community : AEC) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา – แม่น้ำโขง (Ayeyawady – Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) มีความเชื่อมโยง

ของเครือข่ายเส้นทางการค้าระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ ซึ่ง สป.จีน ต้องการที่จะเชื่อมต่อให้เข้ากับเส้นทางสายไหมใหม่ ดังนั้น สป.จีน จึงเป็นปัจจัยภายนอกที่สำคัญในการผลักดัน ขับเคลื่อน หรือสนับสนุนให้เกิดการสร้างการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าอย่างเห็นได้ชัด

แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้อยู่ในเส้นทางการเดินเรือตามเส้นทางสายไหมทางทะเลใหม่ (21st Century Maritime Silk Road) โดยตรง แต่ด้วยความพร้อมของเส้นทางถนนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศต่าง ๆ และสามารถขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลผ่านท่าเรือไทยได้ จึงเป็นหนึ่งในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของ สป.จีน ประกอบกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหลักของประเทศไทย คือ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ที่กำลังดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง เป็นการเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสทางการค้า และการขนส่งให้ประเทศมากขึ้น ทำให้ไทยสามารถการเป็นศูนย์กลางการค้าในภูมิภาคได้ ท่ามกลางการแข่งขันทางการค้าที่รุนแรงขึ้นในปัจจุบัน ดังนั้น ไทยควรพิจารณาและเตรียมความพร้อมอย่างเต็มที่ โดยควรมีหน่วยงานรับผิดชอบติดตามและประสานงานในเรื่องดังกล่าวที่ชัดเจน เพื่อผลักดันให้ไทยมีศักยภาพเป็นจุดศูนย์กลาง (Hub) ของอาเซียน – จีนในการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน

ทั้งนี้ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๙ เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา – หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย – ท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ ๑ : ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมาและระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) ดังนั้น การดำเนินโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ดังนั้น คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา จึงมีมติเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงาน ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) เพื่อร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารเทคโนโลยีการขนส่งทางราง (แบบรถไฟลาว – จีน) และด้านการบริหารการศึกษา การจัดการเรียนการสอนระดับอุดมศึกษา และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบรางและทักษะทางด้านรถไฟฟ้ เพื่อนำข้อมูลหรือแนวทางบริหารจัดการมาปรับใช้งานในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทย ตามหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการฯ โดยกำหนดให้มีการเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานต่างประเทศ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) ในระหว่างวันอาทิตย์ที่ ๒๓ ถึงวันพุธที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖ จึงสรุปผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ ดังนี้

## ๑. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

### ๑.๑) บริษัทรถไฟลาว – จีน จำกัด

บริษัทรถไฟลาว – จีน จำกัด (The Laos – China Railway Company Ltd. : LCR) ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำหน้าที่ในการบริหารงานโครงการรถไฟลาว – จีน เส้นทางรถไฟสายดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน – อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) ได้รับการส่งเสริม ออกแบบ และสนับสนุนเงินทุนส่วนใหญ่จากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรถไฟลาว – จีน ระยะทางรวม ๔๒๒.๔ กิโลเมตร เป็นรถไฟรางเดี่ยว

ขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยใช้รางร่วมกัน กำหนดความเร็วรถไฟสำหรับขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับขนส่งสินค้าอยู่ที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีพลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน (Electrical Mobile Unit : EMU) โดยช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังบ่อเต็นทางถนนจาก ๑๕ ชั่วโมง เหลือเพียงประมาณ ๔ ชั่วโมง (และช่วงบ่อเต็น - คุณหมิง ใช้เวลาอีกประมาณอีก ๔ ชั่วโมง)

เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๖ ได้มีการเปิดเดินรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศ ขบวนข้ามประเทศเที่ยวปฐมฤกษ์ ระหว่างนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน กับนครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของ สปป.ลาว ซึ่งรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศ ระหว่างสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) กับสถานีนครคุนหมิงใต้ (สปป.จีน) ใช้เวลาเดินทาง ๑๐ ชั่วโมง ๓๐ นาที นับรวมขั้นตอนการแจ้งเอกสารเข้าออกประเทศที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองของทั้ง สปป.จีน และ สปป.ลาว ใช้เวลารวม ๓ ชั่วโมง โดยมีรถไฟขบวนที่ D๘๘๗ ออกจากสถานีนครคุนหมิงใต้เวลา ๐๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน หรือ ๐๗.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว ไปถึงสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ในเวลา ๑๘.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน หรือ ๑๗.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว ส่วนรถไฟขบวนที่ D๘๘๘ ออกจากสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ เวลา ๐๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว หรือ ๐๙.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน ไปถึงสถานีนครคุนหมิงใต้ เวลา ๑๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว หรือ ๑๙.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน

รถไฟลาว - จีน จอดรับส่งผู้โดยสารรวม ๘ สถานี เป็นสถานีใน สปป.ลาว ๔ สถานี ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ เวียงเวียง หลวงพระบาง และบ่อเต็น ในสปป.จีน ๔ สถานี ได้แก่ บ่อหาน สิบสองปันนา ผู้เออร์ และนครคุนหมิงใต้

## ๑.๒) ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจกับ เอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์

สปป.ลาว ได้ร่วมมือกับจีนเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางรางเพื่อขนส่งสินค้า รวมถึงขนส่งผู้โดยสารตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าและเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนยกระดับรูปแบบของการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ใน สปป.ลาว ให้มีทางเลือกมากขึ้น ซึ่งการเปิดให้บริการของรถไฟลาว - จีน เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้ สปป.ลาว เป็นข้อต่อที่สำคัญของภูมิภาค ยังช่วยเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวให้กับ สปป.ลาว ด้วย หากประเทศไทยมีการเตรียมพร้อมจะมีโอกาสสำคัญ ได้แก่ การค้า การบริการและการท่องเที่ยว และการลงทุนในต่างประเทศ

ทั้งนี้ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย - ท่าเรือมาตาพุด (ระยะที่ ๑ : ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา และระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

## ๒. สาธารณรัฐประชาชนจีน

### ๒.๑) พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง

พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง ตั้งอยู่ที่ Haidong Wetland Park East Huanhu Road Guandu District Kunming Yunnan ตั้งอยู่ในเขตกวนตู้ ภาคใต้ของตัวเมืองคุนหมิง อยู่ริมฝั่งภาคเหนือของทะเลสาบเตียนฉีออนครคุนหมิงและอยู่ใกล้กับศูนย์การประชุมและนิทรรศการนานาชาติ เตียนฉีออนครคุนหมิง ประวัติศาสตร์ของนครคุนหมิงได้ภายในหนึ่งวัน ภายใต้คำนิยาม “เมืองแห่งฤดูใบไม้ผลิและความฝัน” (The City of Spring and Dreams) พิพิธภัณฑ์แห่งนี้ได้กลายเป็น “ดวงตาของเมือง” (The Eye of the City) ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถชมนครคุนหมิงจากมุมสูงได้ นอกจากนี้ยังมี “Time Archives” เพื่อแสดงให้ผู้เข้าชมได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดของนครคุนหมิง และมี “ทุ่งทดลองแห่งความฝัน” (Experimental Field of Dream) เพื่อให้ผู้เข้าชมได้สำรวจอนาคต

### ๒.๒) มหาวิทยาลัยคุนหมิง

มหาวิทยาลัยคุนหมิง ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคุนหมิง นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน (ภาคตะวันออกของนครคุนหมิง) เป็นมหาวิทยาลัยระดับปริญญาตรีเพียงแห่งเดียวที่สังกัดรัฐบาลนครคุนหมิง ปัจจุบันเป็นมหาวิทยาลัยที่มีหลักสูตรคลาสเตอร์ที่ครบถ้วนที่สุดในมณฑลยูนนาน

คณะกรรมการได้เยี่ยมชมศูนย์วัฒนธรรมและการสร้างงานที่คณะนานาชาติ และเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์วัฒนธรรมและนิเวศทะเลสาบเตียนเฉอด้วย ทั้งนี้ ยังมีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาไทย มีโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษา ๒+๒ ปีกับมหาวิทยาลัย ๓ แห่งในประเทศไทย คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านบริหารการท่องเที่ยว วัฒนธรรมการท่องเที่ยว

### ๒.๓) วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง

วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง (Kunming Railway Vocational and Technical College) เป็นวิทยาลัยอาชีวศึกษาของรัฐเพียงแห่งเดียวของมณฑลยูนนาน ที่ผลิตบุคลากรระดับสูงด้านคมนาคมระบบรางและสื่อสารโทรคมนาคม วิทยาลัยฯ เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี ๒๕๐๑ จนถึงปัจจุบันนี้ ได้ผลิตบุคลากรจำนวนมากเพื่อรองรับการพัฒนาทางรถไฟ การคมนาคมระบบรางภายในเมืองและสื่อสารโทรคมนาคมให้มณฑลยูนนานและทั้งประเทศจีน โดยมุ่งเน้นผลิตบุคลากรที่มีทักษะเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมในภูมิภาค ดังนั้น การบริหารจัดการและการเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ ได้เป็นไปและปรับสาขาวิชาที่เปิดสอนแบบ real time ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเสาหลัก และอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของนครคุนหมิง และมณฑลยูนนาน

เอกลักษณ์การเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ คือสาขาวิชาคมนาคมระบบราง และปัจจุบันกำลังเร่งพัฒนาหลักสูตร การผลิตเครื่องจักรกล และสื่อสารโทรคมนาคม (Equipment manufacturing and information communication) โดยเปิด ๕ คณะ ได้แก่ ๑) คณะรถจักร ๒) คณะวิศวกรรมระบบไฟฟ้า ๓) คณะการขนส่งระบบราง ๔) คณะวิศวกรรมเครื่องกลและไฟฟ้า และ ๕) คณะวิศวกรรมสารสนเทศและสื่อสารโทรคมนาคม

## ๒.๔) ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจกับกงสุลใหญ่

### ณ นครคุนหมิง

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ด้วยการใช้นวัตกรรมเป็นแรงผลักดันอันดับหนึ่งในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ จากการค้าการลงทุนด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการศึกษา ในปัจจุบัน สป.จีน ถือเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญและนักลงทุนรายใหญ่ในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่ง สป.จีน มีนโยบายที่จะสร้างความเชื่อมโยงกับภูมิภาคผ่านการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเชื่อมไทยไปสู่ สป.ลาว และสป.จีน โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมยุคใหม่ที่เรียกว่า โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) ที่จะเชื่อมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปถึงยุโรปได้ด้วยทางรถไฟ ซึ่งรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง

ประเทศไทยมีกรอบความร่วมมือกับมณฑลยูนนาน คือความร่วมมือด้านการศึกษาไทย - ยูนนาน โดยการสนับสนุนของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง และสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา ซึ่งได้กำหนดกรอบความร่วมมือกันใน ๕ คลัสเตอร์ ได้แก่ ๑) ภาษาศาสตร์ ๒) การแพทย์และสุขภาพ ๓) การเกษตร ๔) การท่องเที่ยวและธุรกิจบริการสุขภาพ และ ๕) เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการแลกเปลี่ยนนักศึกษา อาจารย์ และการให้ทุนการศึกษาระหว่างกันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการมีความสนใจที่จะศึกษาดูงานหน่วยงานวิจัยและพัฒนาสมุนไพร ซึ่งกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง มีข้อเสนอแนะว่าควรเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ มหาวิทยาลัยการแพทย์แผนจีนยูนนาน (Yunnan University of Traditional Chinese Medicine : YNUTCM) โดยคณะกรรมการสามารถเสนอรายงานการเดินทางเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) ไปยังกระทรวงการต่างประเทศเพื่อพิจารณาดำเนินการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไปเพื่อประสานความร่วมมือด้านวิจัยระหว่างมหาวิทยาลัยไทยและมหาวิทยาลัยคุนหมิงต่อไปในอนาคต

## ๒.๕) ผลการหารือและแลกเปลี่ยนความรู้กับผู้แทนสำนักงานการต่างประเทศมณฑล

### ยูนนาน

คณะกรรมการได้หารือเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมณฑลยูนนาน ในการเชื่อมโยงระบบทางรางโดยเช่นเส้นทางรถไฟลาว – จีน และเชื่อมต่อไปยังประเทศไทย แนวทางการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันในทางด้านการศึกษาระบบรางและแลกเปลี่ยนด้านการค้าของนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน โดยคณะกรรมการมีความสนใจในหน่วยงานวิจัยและพัฒนาสมุนไพร และมีแผนที่จะเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี ณ มหาวิทยาลัยการแพทย์แผนจีนยูนนาน (Yunnan University of Traditional Chinese Medicine : YNUTCM) ซึ่งผู้แทนสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานยินดีให้ข้อมูลเกี่ยวกับการวิจัยและพัฒนาสมุนไพร เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ

## ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการ

### ๑. ด้านการอุดมศึกษา

๑) มหาวิทยาลัยคุณหมิง (KMU) ได้มีการวิวัฒนาการมากกว่า ๑๒๐ ปี จากโรงเรียนอู่หัว เป็นวิทยาลัยครูมณฑลยูนนาน และเมื่อ ๑๕ ปีที่แล้ว (พ.ศ. ๒๕๕๑) ได้ร่วมกับวิทยาลัยคุณหมิงเก่า เป็นมหาวิทยาลัยคุณหมิง แล้วต่อมาได้รวมวิทยาลัยเกษตรนครคุณหมิงกับวิทยาลัยสาธารณสุขคุณหมิง และโรงพยาบาลแห่งหนึ่งเข้าเป็นส่วนของมหาวิทยาลัยคุณหมิง ที่น่าสนใจคือการควบรวมวิทยาลัยหลายสาขามารวมเป็นมหาวิทยาลัยคุณหมิง ภายใต้การแปลงโฉม Pilot University for Application - oriented Overall Transformation ซึ่งอาจเป็นตัวอย่างของการควบรวมสถาบันอุดมศึกษาในประเทศไทย

๒) มหาวิทยาลัยคุณหมิง (KMU) เน้นการเรียนรู้โดยการฝึกปฏิบัติและช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น แก้ปัญหาความเสื่อมโทรมของทะเลสาบเตียนฉือ และการบำบัดน้ำเสียในชุมชน การแก้ไขความยากจนและความมั่นคงด้านอาหาร การพัฒนาครูสอนระดับอนุบาล การสืบทอดวัฒนธรรม การบริการ การแพทย์ การส่งเสริมให้นักศึกษาทำธุรกิจ Startup การโรงแรม และท่องเที่ยว เป็นต้น

๓) มหาวิทยาลัยคุณหมิง (KMU) ได้มีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในระดับนานาชาติเกือบทุกภูมิภาครวมถึงประเทศไทยด้วย และมีทุนสนับสนุนจากรัฐบาลซึ่งเป็นนโยบายเชิงรุก เพื่อให้สาธารณประชาชนจีนเป็นผู้นำในการพัฒนากำลังคน และเทคโนโลยีร่วมกับประเทศกำลังพัฒนา โดยเฉพาะโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI)

๔) สำหรับความร่วมมือกับสถาบันอุดมศึกษาของประเทศไทยได้มีการประสานงานเป็นอย่างดี โดยสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุณหมิง ซึ่งควรจะได้รับ การสนับสนุนเพิ่มขึ้นในด้านการบริหารจัดการโรงแรมการท่องเที่ยววัฒนธรรมท้องถิ่น การเกษตรและอาหาร การแพทย์แผนดั้งเดิม รวมถึง การพัฒนาและใช้ประโยชน์สมุนไพรรวมถึง

๕) ควรนำการจัดการเรียนการสอนของวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟ นครคุณหมิง มาเป็นต้นแบบในการเตรียมความพร้อมบุคลากรของสถาบันอุดมศึกษาในประเทศไทย เพื่อเตรียมบุคลากรและพัฒนาทักษะของนักศึกษาก่อนปฏิบัติงานจริงในสถานประกอบการ

๖) คณะกรรมการธิการควรจัดทำข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการมีความร่วมมือวิจัยด้านการค้าระหว่างมหาวิทยาลัยไทยและมหาวิทยาลัยคุณหมิง (KMU) ต่อไปในอนาคต

### ๒. ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม

๑) ทำให้ทราบและเรียนรู้ประวัติและรูปแบบการพัฒนาผังเมืองนครคุณหมิงที่มีเขตเมืองเก่า เขตพัฒนาใหม่ที่เชื่อมโยงกับสนามบินแห่งใหม่ และพัฒนาเขตเมืองที่มีศูนย์กลางสถานีรถไฟความเร็วสูง ผังเมืองที่เป็น master plan ขณะนี้อยู่ในระยะที่ ๖ ซึ่งรองรับประชากรของประเทศได้กว่า ๘.๕ ล้านคน โดยนครคุณหมิงจะเป็นศูนย์กลาง (Hub) ทางตอนใต้ของจีน เชื่อมโยงสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนเหนือ ไปสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทั้งทางอากาศ รถไฟความเร็วสูง และทางถนน และจะเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยว การประชุมที่สำคัญของจีน สนามบินจะรองรับผู้โดยสารได้กว่าปีละ ๑๒๐ ล้านคน ดังนั้น ควรพิจารณานำรูปแบบการพัฒนาผังเมืองนครคุณหมิงมาปรับใช้ในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทย

๒) พิพิธภัณฑสถานได้แสดงตัวอย่างที่สำคัญในการพัฒนา คือ การฟื้นฟูและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เช่น การฟื้นฟูทะเลสาบเตียนฉือ และทะเลสาบอื่น ๆ การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งตัวเมืองและชนบท มีการอนุรักษ์ป่าไม้อย่างเต็มที่ ทำให้มีผืนดินเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าไม้ถึง ๕๒% ของพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการในการสนับสนุนและผลักดันให้มีโครงการจัดตั้งวิทยาลัยการป่าไม้ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ - แพร่ เฉลิมพระเกียรติ ณ จังหวัดแพร่ เพื่อผลิตบัณฑิต มหาบัณฑิต และดุษฎีบัณฑิต และส่งเสริมการเรียนรู้ของคนทุกระดับที่เกี่ยวข้องกับป่าไม้ที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของแม่โจ้ เพื่อช่วยเหลือและองค์ความรู้ในสาขาวิชาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกัป่าไม้ พัฒนาการความรู้ด้านป่าไม้ให้มีความเป็นเลิศทางวิชาการและวิทยาศาสตร์ประยุกต์เพื่อการเรียนรู้และถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่สังคม

๓) เน้นรูปแบบการพัฒนาโดยมีการกระจายอำนาจจากส่วนกลางไปสู่สมณฑล เมือง และชุมชน โดยมีเป้าหมายร่วมกันทางเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยสถาบันการอุดมศึกษาและประชาชนมีส่วนร่วมอย่างสูงในการพัฒนา

๔) พิพิธภัณฑสถานได้แสดงถึงการเริ่มและพัฒนาการขนส่งทางราง ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๐๓ ซึ่งเริ่มต้นที่นครคุนหมิงมีรถไฟให้ผู้โดยสารได้ใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๑๐ ซึ่งมีส่วนสำคัญทำให้นครคุนหมิงมีการผลิตกำลังคนและพัฒนาเรื่องการขนส่งทางราง เช่น วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง

๕) พิพิธภัณฑสถานเมืองสร้างใกล้แล้วเสร็จ และเปิดให้ประชาชนทั่วไปเข้าชม เป็นแหล่งที่ให้ความรู้ในเชิงประวัติศาสตร์ และกระบวนการในการพัฒนา สร้างแรงจูงใจให้เกิดความภาคภูมิใจในความสำเร็จเป็นอย่างดีของการพัฒนาของนครคุนหมิงและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีความมุ่งมั่นและทุ่มเททรัพยากรอย่างต่อเนื่อง จนประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ซึ่งประเทศไทยมีพิพิธภัณฑสถานพระรามเก้า ในสังกัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ที่เอื้อประโยชน์ต่อการเรียนรู้ของประชาชนชาวไทยอย่างลึกซึ้งและกว้างขวาง ในการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจและความตระหนักในบทบาทความสัมพันธ์ของระบบนิเวศที่สำคัญของโลกและประเทศไทย อันจะนำไปสู่การมีจิตสำนึกในการรักษา อนุรักษ์ระบบนิเวศ และเตรียมรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างรู้เท่าทัน โดยสามารถนำรูปแบบการบริหารพิพิธภัณฑสถานมาปรับใช้ในบริบทที่เหมาะสมกับพิพิธภัณฑสถานในประเทศไทยได้

### ๓. ด้านเทคโนโลยีขนส่งระบบราง

๑) การเปิดเส้นทางรถไฟลาว - จีน ทำให้เกิดความเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจการขนส่ง การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน จะได้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าว ประกอบกับเส้นทางรถไฟดังกล่าวนี้ ยังสามารถส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของโลกด้วย โดยเป็นการเพิ่มช่องทางและเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการไทยขนส่งสินค้าเข้า - ส่งออกระหว่างไทยและจีน (จากเดิมคือทางบกและทางทะเล) ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งได้ (โดยปัจจุบันรถไฟลาว - จีนใช้เวลาขนส่งสินค้าไทย ไปยังนครคุนหมิงประมาณ ๓ - ๕ วัน) ซึ่งรถไฟลาว - จีน จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อด้านโลจิสติกส์ของไทย - ลาว - จีน และจะเพิ่มโอกาสในการขนส่งและกระจายสินค้าไทยไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศจีนและของโลก เช่น ยุโรป เป็นต้น หากประเทศไทยมีการเตรียมพร้อมจะมีโอกาสสำคัญได้แก่ การค้า การบริการและการท่องเที่ยว และการลงทุนในต่างประเทศ

(ญ)

๒) การเชื่อมต่อ สปป.ลาว กับประเทศไทย มีอุปสรรคสำคัญคือขนาดรางที่ต่างกัน เนื่องจากรางรถไฟลาว - จีนเป็นแบบ standard gauge ซึ่งมีขนาด ๑.๔๓๕ เมตร แต่รางรถไฟของไทยเป็นแบบ meter gauge ขนาด ๑ เมตร ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนทางรถไฟไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยต้องเสียเวลาทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าด้วยการใช้รถยกตู้สินค้าข้ามขบวนรถไฟที่ท่าบกท่าานาแล้ง (Thanaleng Dry Port) ในพื้นที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (Vientiane Logistic Park) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรางรถไฟจากเส้นทางรถไฟลาว - จีนที่ต่อมาจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) กับรางรถไฟที่ต่อมาจากเส้นทางรถไฟระหว่างสถานีท่าานาแล้งของลาวกับสถานีหนองคายของไทย ซึ่งเป็นทางรถไฟข้ามพรมแดนที่พาดผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑

๓) คณะกรรมการควรจัดทำข้อเสนอไปยังหน่วยงานด้านการรถไฟของไทย พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาโรงเรียนการรถไฟไทยให้มีมาตรฐานรองรับการเติบโตของการขนส่งระบบรางไทยในอนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการเรียนการสอน การพัฒนาทรัพยากรบุคลากรในด้านระบบรางและพัฒนาทักษะทางด้านรถไฟอย่างต่อเนื่องให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

\*\*\*\*\*



สารบัญ

เรื่อง	หน้า
คำนำ .....	(ก)
บทสรุปผู้บริหาร .....	(ข)
บทที่ ๑ บทนำ .....	๑
๑.๑ ความเป็นมา.....	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์.....	๒
๑.๓ แผนงานและโครงการ.....	๒
๑.๔ วัน เวลา และสถานที่.....	๓
๑.๕ งบประมาณ.....	๓
๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	๓
บทที่ ๒ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน....	๔
๒.๑ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว.....	๔
๒.๑.๑ ข้อมูลนครหลวงเวียงจันทน์.....	๕
๒.๑.๒ ข้อมูลบริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด.....	๕
๒.๑.๓ ข้อมูลสถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์.....	๖
๒.๑.๔ ข้อมูลรถไฟลาว - จีน.....	๗
๒.๑.๔.๑ รายละเอียดจำนวนขบวน.....	๘
๒.๑.๔.๒ ราคาค่าบริการรถไฟลาว - จีน.....	๘
๒.๑.๔.๓ การเชื่อมโยงรถไฟไทย - ลาว กับรถไฟลาว - จีน.....	๙
๒.๒ สาธารณรัฐประชาชนจีน.....	๑๐
๒.๒.๑ ข้อมูลมณฑลยูนนาน.....	๑๑
๒.๒.๒ ข้อมูลนครคุนหมิง.....	๑๒
๒.๒.๓ ข้อมูลพิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง.....	๑๓
๒.๒.๔ ข้อมูลสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง.....	๑๓
๒.๒.๕ ข้อมูลมหาวิทยาลัยคุนหมิง.....	๑๔
๒.๒.๖ ข้อมูลวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง.....	๑๖
๒.๒.๗ ข้อมูลสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนาน.....	๑๘
๒.๓ เส้นทางสายไหม.....	๑๙
๒.๔ ประเทศไทยกับการยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่.....	๒๓
บทที่ ๓ การประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว.....	๓๒
๓.๑ ผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสพการณ์ ณ บริษัทรถไฟลาว-จีน จำกัด.....	๓๒
๓.๑.๑ สะพานรถไฟแห่งใหม่.....	๓๔
๓.๑.๒ แผนการเชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนของผู้โดยสารรถไฟช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์.....	๓๔
๓.๑.๓ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า - ออกด้วยรถไฟ.....	๓๔
๓.๑.๔ การขยายปลายทางรถไฟมายังสถานีอุดรธานี.....	๓๔

## สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
๓.๑.๕ การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยรถไฟช่วงหนองคาย – เวียงจันทน์.....	๓๕
๓.๑.๖ แผนการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน.....	๓๕
๓.๑.๗ การเปิดเดินรถไฟลาว – จีน ข้ามประเทศ.....	๓๖
๓.๒ ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจ สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์	๓๙
บทที่ ๔ การประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน.....	๔๓
๔.๑ ผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสพการณ์ และข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	๔๓
๔.๑.๑ พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง.....	๔๓
๔.๑.๒ มหาวิทยาลัยคุนหมิง.....	๔๘
๔.๑.๓ วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง.....	๕๓
๔.๒ ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและการพัฒนางานสาขาต่าง ๆ สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง	๕๘
๔.๓ ผลการหารือและแลกเปลี่ยนความรู้ สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนาน	๖๑
บทที่ ๕ บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	๖๓
๕.๑ สรุปผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้.....	๖๓
๕.๒ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ.....	๖๖
ภาคผนวก.....	๖๙
๑. เส้นทางรถไฟลาว - จีน.....	๗๐
๒. กำหนดการและรายนามคณะเดินทางภาษาอังกฤษ.....	๗๒

## บทที่ ๑ บทนำ

### ๑.๑ ความเป็นมา

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มีเมืองหลวง คือ เวียงจันทน์ มีอาณาเขตติดต่อราชอาณาจักรไทยทางทิศตะวันตก โดยประเทศลาวมีพื้นที่ประมาณครึ่งหนึ่งของประเทศไทย พื้นที่กว่าร้อยละ ๙๐ เป็นภูเขาและที่ราบสูง และไม่มีพื้นที่ส่วนใดติดทะเล ปัจจุบันปกครองด้วยระบอบสังคมนิยม โดยมีประชากร ๖.๘ ล้านคน ซึ่ง สปป.ลาว กำลังจะเปิดใช้งานขบวนรถไฟสายลาว - จีน ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างกรุงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว กับนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งทางรถไฟสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียบเศรษฐกิจจีน - อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ริเริ่มขึ้นในปี ค.ศ. ๒๐๑๓ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเส้นทางการเดินทางขนส่งเชื่อมต่อประชากรทั่วโลกทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งได้รับการส่งเสริม ออกแบบ และสนับสนุนเงินทุนส่วนใหญ่จากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรถไฟเส้นทางสายนี้ผ่านเมืองใหญ่และเมืองท่องเที่ยวหลายแห่ง สถานีรถไฟของฝั่ง สปป.ลาว ช่วงแรกมี ๑๑ สถานี เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๑๐ สถานี ได้แก่ กรุงเวียงจันทน์ โพนโฮง วังเวียง กาสี หลวงพระบาง เมืองงา เมืองไซ นามหม้อ นาเตย และบ่อเต็น และเป็นสถานีขนส่งสินค้า ๑ สถานี คือ สถานีเวียงจันทน์ใต้ ส่วนสถานีรถไฟฝั่งสาธารณรัฐประชาชนจีน มี ๑๔ สถานี ได้แก่ โมฮาน เหมิงล่า กานหลานป่า ลิบสองปันนา เหมิงหย่าง ผู่เออร์ หิงเออร์ โมเจียง หยวนเจียง หลัวหลี่เอ้อซาน เหยียนเหอ อวีซีตะวันตก และนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นถือว่าเป็นผลประโยชน์ร่วมทางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศในภูมิภาคนี้ก็ได้ประโยชน์ คือ ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อกับโลกภายนอก พัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองสองข้างทางและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองชายแดน และถือเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ

สาธารณรัฐประชาชนจีน (สป.จีน) มีนครคุนหมิงเป็นเมืองเอกของมณฑลยูนนาน ซึ่งมีการเดินรถไฟเป็นส่วนหนึ่งของระเบียบเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) มีสถานีรถไฟจำนวน ๑๔ สถานี โดยสถานีสุดท้ายที่สถานีนครคุนหมิง ซึ่งนครคุนหมิงมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ปัจจุบัน มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการแล้ว ๓ สาย ได้แก่ สาย ๖ ท่าอากาศยานฉางสือคุนหมิง - สถานีขนส่งสายตะวันออก (อยู่ระหว่างขยายเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีขนส่งสายตะวันออกไปยังใจกลางตัวเมือง) สาย ๑ เมืองมหาวิทยาลัย เขตเมืองใหม่เฉิงกั่ง - สถานีรถไฟคุนหมิง (อยู่ระหว่างขยายเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟคุนหมิงไปยังทิศตะวันตกเฉียงเหนือของตัวเมือง) และสาย ๒ สถานีขนส่งสายเหนือ - สถานีรถไฟคุนหมิง (อยู่ระหว่างขยายเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟคุนหมิงไปยังทิศตะวันตกเฉียงใต้ของตัวเมือง) ดังนั้น การเปิดเส้นทางรถไฟลาว - จีน ทำให้เกิดความเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจการขนส่ง การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน จะได้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าว ประกอบกับเส้นทางรถไฟนี้ ยังสามารถส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของโลกด้วย ตลอดจนเป็นการเพิ่มช่องทาง

และเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการไทยขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออกระหว่างไทยและจีน (จากเดิมคือทางบกและทางทะเล) ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งได้ (โดยปัจจุบันรถไฟลาว - จีน ใช้เวลาขนส่งสินค้าไทย (Non - Cold Chain) ไปยังนครคุนหมิง ประมาณ ๓ - ๕ วัน) รวมถึงลดโอกาสจากการปนเปื้อนเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid - 19) จากคนขับรถบรรทุก เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟจะเป็นการขนส่งจุดต่อจุด ระหว่างต้นทางและปลายทางโดยตรง ต่างกับการขนส่งทางบกที่ต้องมีการจอดแวะ พัก เปลี่ยนหลายขั้นตอน

คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา จึงพิจารณาเห็นว่าการเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงาน ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) เพื่อร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารเทคโนโลยีการขนส่งทางราง (แบบรถไฟลาว - จีน) และด้านการบริหารการศึกษา การจัดการเรียนการสอนระดับอุดมศึกษา และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบรางและทักษะทางด้านรถไฟฟ้านำข้อมูลหรือแนวทางการบริหารจัดการมาปรับใช้งานในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทยตามหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ จึงมีมติกำหนดให้มีการเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานต่างประเทศ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) ในระหว่างวันอาทิตย์ที่ ๒๓ ถึงวันพุธที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖

## ๑.๒ วัตถุประสงค์

ในการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคีครั้งนี้ คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา มีวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ ดังนี้

๑.๒.๑ เพื่อรับฟังข้อมูล แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาด้านการบริหารเทคโนโลยีการขนส่งทางราง (แบบรถไฟลาว - จีน) ตลอดจนด้านการบริหารการศึกษา การจัดการเรียนการสอนระดับอุดมศึกษา รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบรางและทักษะทางด้านรถไฟฟ้าน

๑.๒.๒ เพื่อนำข้อมูลหรือแนวทางการบริหารจัดการที่ได้รับทราบในแต่ละเรื่องมาปรับใช้กับภารกิจงานของคณะกรรมการในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทยตามหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒

## ๑.๓ แผนงานและโครงการ

การเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงาน ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) โดยคณะกรรมการจะจัดตั้งคณะทำงานการศึกษาเทคโนโลยีการขนส่งทางราง เพื่อพิจารณาศึกษาด้านการบริหารการศึกษา การจัดการเรียนการสอนระดับอุดมศึกษา และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบรางและทักษะทางด้านรถไฟฟ้านเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งระบบรางในอนาคต

#### ๑.๔ วัน เวลา และสถานที่

ในระหว่างวันอาทิตย์ที่ ๒๓ ถึงวันพุธที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง)

#### ๑.๕ งบประมาณ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

#### ๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๖.๑ คณะกรรมาธิการได้รับฟังข้อมูล แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาด้านการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งทางราง (แบบรถไฟลาว – จีน) ตลอดจนด้านการบริหาร การศึกษา การจัดการเรียนการสอนระดับอุดมศึกษา รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบราง และทักษะทางด้านรถไฟฟ้ํา สำหรับนำมาประกอบการพิจารณาศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้อง และจัดทำ รายงานเสนอต่อวุฒิสภาต่อไป

๑.๖.๒ คณะกรรมาธิการได้รับทราบข้อมูลหรือแนวทางการบริหารจัดการที่ได้รับทราบ ในแต่ละเรื่อง มาปรับใช้กับภารกิจงานของคณะกรรมาธิการในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทย ตามหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมาธิการ

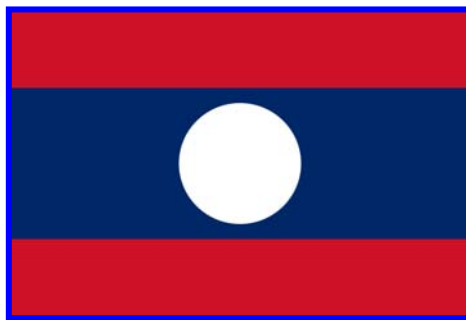


## บทที่ ๒

### ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน

#### ๒.๑ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) (The Lao People's Democratic Republic Lao PDR) เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีความใกล้ชิดกับไทยทั้งในเชิงประวัติศาสตร์ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เชื้อชาติ ศาสนา ภาษา และวัฒนธรรม มีเขตแดนติดต่อกับไทย ทั้งทางบกและทางน้ำถึง ๑,๘๑๐ กิโลเมตร พัฒนาการต่าง ๆ ในลาวจึงส่งผลกระทบต่อไทยและการกำหนดนโยบายของไทยต่อภูมิภาคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เป็นแหล่งวัตถุดิบ แหล่งพลังงานสำรอง และแหล่งลงทุนของไทยเพื่อการผลิตสินค้าส่งออกไปยังประเทศที่สามที่ให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่ลาว โดยสามารถเป็นจุดเชื่อมต่อ (land bridge หรือ land link) ด้านการคมนาคมขนส่งและการส่งออกสินค้า



ธงชาติ



แผนที่

## ข้อมูลทั่วไป

เมืองหลวง	นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane)
ภาษาราชการ	ภาษาลาว (ราชการ) ฝรั่งเศส อังกฤษ
สกุลเงิน	๑ LAK = ๐.๐๐๓๗ บาท
อัตราแลกเปลี่ยน	๒๐ บาท เท่ากับประมาณ ๙,๘๐๐ กีบ (ข้อมูล ณ วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๖)
นายกรัฐมนตรี	นายทองลุน สีสุลิด (H.E. Mr. Thongloun Sisoulith)

## ข้อมูลเศรษฐกิจ

สินค้าส่งออกที่สำคัญ	ไม้แปรรูป กาแฟ ไฟฟ้า ดีบุก ทองแดง ทองคำ
ตลาดส่งออกที่สำคัญ	ไทย จีน เวียดนาม
	สินค้านำเข้าที่สำคัญเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ยานพาหนะ น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้า
	อุปโภคบริโภค
ตลาดนำเข้าที่สำคัญ	ไทย จีน เวียดนาม <sup>๑</sup>

### ๒.๑.๑ ข้อมูลนครหลวงเวียงจันทน์

เวียงจันทน์ เป็นเมืองหลวงและเมืองใหญ่ที่สุดของประเทศลาว อยู่ในลุ่มแม่น้ำโขง แบ่งการปกครองออกเป็น ๙ เมือง ปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ সামะโน พ.ศ. ๒๕๖๓ ระบุว่าเมืองนี้มีประชากร ๙๔๘,๔๗๗ คน เวียงจันทน์เป็นที่รู้จักจากการเป็นที่ตั้งของพระธาตุหลวง อนุสรณ์สถานแห่งชาติลาวที่สำคัญที่สุด ซึ่งเป็นที่รู้จักในฐานะสัญลักษณ์ประจำชาติและศาสนาพุทธในประเทศลาว บริเวณนี้เป็นที่ตั้งของวัดสำคัญหลาย ๆ แห่ง เช่น หอพระแก้ว ซึ่งเคยเป็นที่ประดิษฐานของพระแก้วมรกต

เวียงจันทน์ มีรถไฟความเร็วสูงความยาว ๕๓๐ กิโลเมตร เชื่อมระหว่างเวียงจันทน์ กับสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งภายหลังมีการปรับเส้นทางไปเป็นบ่อเต็นถึงเวียงจันทน์ รวมเส้นทางมีความยาว ๔๒๑.๒๔๓ กิโลเมตร ให้บริการ ๒๑ สถานี รวม ๕ สถานีหลัก ข้ามสะพาน ๑๖๕ แห่ง และอุโมงค์ ๖๙ แห่ง โดยเวียงจันทน์ตั้งอยู่ในช่วงโค้งของแม่น้ำโขง ทิศเหนือติดกับแขวงเวียงจันทน์ ทิศใต้ติดกับแขวงบอลิคำไซ ทางทิศตะวันตกติดกับจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย เชื่อมต่อสะพานมิตรภาพไทย - ลาว ๑ (หนองคาย - เวียงจันทน์)<sup>๒</sup>

### ๒.๑.๒ ข้อมูลบริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด

บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด (The Laos-China Railway Company Ltd. : LCRC) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนในเวียงจันทน์ ประเทศลาว และรับผิดชอบการดำเนินงานในส่วนของการรถไฟลาว โดยรถไฟสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน - อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเส้นทางเดินทางขนส่งเชื่อมต่อประชากรทั่วโลกทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งได้รับการส่งเสริมออกแบบ และสนับสนุนเงินทุนส่วนใหญ่จากสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งรถไฟเส้นทางสายนี้ผ่านเมืองใหญ่

<sup>๑</sup> กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ, เกี่ยวกับอาเซียน, สืบค้นเมื่อ ๑ เมษายน ๒๕๖๖, <https://asean.mfa.go.th/th/country/LA?page=๕d๖๘abb๐๑๕em๙c๐b๙c๐๕d๒e๑&menu=๕d๖๘abb๐๑๕em๙c๐b๙c๐๕d๒e๑>.

<sup>๒</sup> วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, เวียงจันทน์, สืบค้นเมื่อ ๑ เมษายน ๒๕๖๖, <https://th.wikipedia.org/wiki/%E๐%B๙%๘๐%>



และเมืองท่องเที่ยวหลายแห่ง สถานีรถไฟของฝั่ง สปป.ลาว ช่วงแรกมี ๑๑ สถานี เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๑๐ สถานี ได้แก่ กรุงเวียงจันทน์ โพนโฮง วังเวียง กาสี หลวงพระบาง เมืองงา เมืองไซ นาหม้อ นาเตย และบ่อเต็น และเป็นสถานีขนส่งสินค้า ๑ สถานี คือ สถานีเวียงจันทน์ใต้

บริษัทตั้งอยู่ที่ Vientiane Center Office Building, Khouviang Road, Vientiane capital



### ๒.๑.๓ ข้อมูลสถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์

เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ พลจัตวาสมัย แววประเสริฐ เอกอัครราชทูต ได้ตกลงซื้อที่ดินของนายบง สุวรรณวงศ์ ซึ่งมีพื้นที่ ๖,๐๕๕ ตารางเมตร (ประมาณ ๓ ไร่) ตั้งอยู่ที่ถนน De Latter de Tassigny (ต่อมา เปลี่ยนชื่อเป็นถนนโพนเค็ง และถนนโกสอน พมวิหาน ตามลำดับ) บ้านนาไร่เดียว ตาแสง (ตำบล) วัดจัน แขวงเวียงจันทน์ ในราคา ๗๑๔,๒๘๖ กีบ หรือคิดเป็นเงินไทย อัตราแลกเปลี่ยนขณะนั้นประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ บาท หรือคิดเป็นราคาตารางวาละ ๑๓๓ บาท และได้ขึ้นทะเบียนราชพัสดุ หมายเลขทะเบียนที่ ๑๕๗๗๒

สถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ ตั้งอยู่ที่ถนนโกสอน พมวิหาน บ้านสีบุนเฮือง เมืองจันทะบูลี นครหลวงเวียงจันทน์

เอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ปัจจุบัน คือ **นางสาวมรกต ศรีสวัสดิ์** โดยมีนายวศิน เกียรติปริทัศน์ เลขานุการโท สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียงจันทน์ ทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการ<sup>๓</sup>



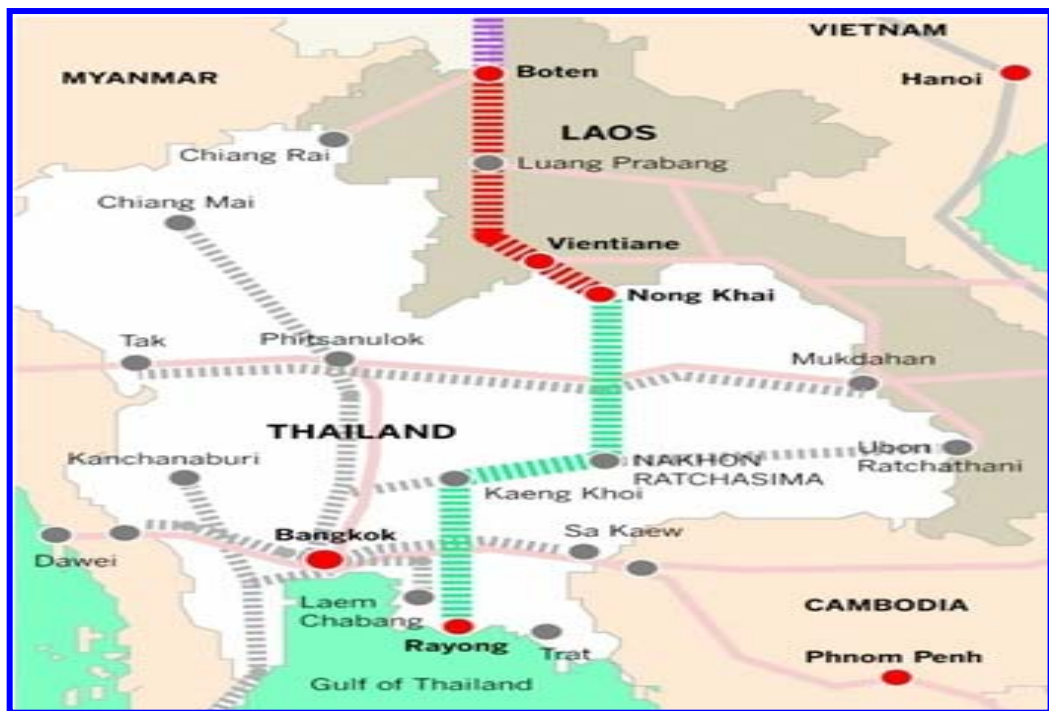
นางสาวมรกต ศรีสวัสดิ์  
เอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์

<sup>๓</sup> สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียงจันทน์, สืบค้นเมื่อ ๑ เมษายน ๒๕๖๖, <https://vientiane.thaiembassy.org/th/index>

### ๒.๑.๔ ข้อมูลรถไฟลาว - จีน

ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการทางรถไฟลาว - จีน ระยะทางรวม ๑,๐๓๕ กิโลเมตร ในจำนวนนี้เป็นระยะทางในลาว ๔๑๔ กิโลเมตร มีอุโมงค์ตามทางรถไฟสายนี้ทั้งสิ้น ๑๖๗ แห่ง รวมระยะทางกว่า ๕๙๐ กิโลเมตร คิดเป็น ๖๓% ของระยะทางทั้งหมด เป็นรถไฟรางเดี่ยวขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยใช้รางร่วมกัน กำหนดความเร็วรถไฟสำหรับขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และสำหรับขนส่งสินค้าอยู่ที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีพลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน (Electrical Mobile Unit : EMU) เป็นการร่วมทุนระหว่างฝ่ายลาว (ถือหุ้นร้อยละ ๓๐)<sup>๔</sup> กับฝ่ายจีน (ร้อยละ ๗๐) ผู้ลงทุนฝ่ายจีน ประกอบด้วย บริษัท Boten Vientiane Railway (ร้อยละ ๔๐) บริษัท Beijing Yukun Investment Corporation (ร้อยละ ๒๐) และบริษัท Yunnan Investment Holding Group (ร้อยละ ๑๐) มูลค่าการลงทุนทั้งหมดประมาณ ๕,๙๘๖ ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังบ่อเต็นทางถนนจาก ๑๕ ชั่วโมง เหลือเพียงประมาณ ๔ ชั่วโมง (และช่วงบ่อเต็น - คุณหมิง ใช้เวลาอีกประมาณอีก ๔ ชั่วโมง) และคาดว่าจะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งระหว่างคุณหมิงกับเวียงจันทน์ได้ร้อยละ ๔๐ - ๕๐ และลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งใน สปป. ลาว ได้ร้อยละ ๒๐ - ๔๐ ประกอบด้วย ๑๑ สถานี ได้แก่ สถานีเวียงจันทน์ใต้ นครหลวงเวียงจันทน์ โพนโฮง วังเวียง กาสี หลวงพระบาง เมืองงา เมืองไซ นาหม้อนาเตย และบ่อเต็น โดยในช่วงแรกจะเปิดให้บริการ ๖ สถานี ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ โพนโฮง วังเวียง หลวงพระบาง เมืองไซ และบ่อเต็น

โครงการรถไฟความเร็วสูงจากนครคุนหมิงมายังนครหลวงเวียงจันทน์ จะเชื่อมกับรถไฟความเร็วของประเทศไทยเพื่อมายังกรุงเทพมหานคร และลงไปถึงสิงคโปร์



เส้นทางรถไฟสาย บ่อเต็น - นาเตย - หลวงพระบาง - นครหลวงเวียงจันทน์

<sup>๔</sup> ในส่วนที่ลาวลงทุนและถือหุ้นประมาณ ๑,๘๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รัฐบาลลาวลงทุนเพียง ๓๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนที่เหลือเป็นเงินกู้จากจีน)

### ๒.๑.๔.๑ รายละเอียดจำนวนขบวน

๑. การขนส่งสินค้า บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด ประกาศว่า ในช่วงแรก จะให้บริการขนส่งสินค้า ๕ ขบวน/วัน (๑๐ เที่ยว) แบ่งเป็นขบวนสินค้าผ่านแดน ๔ ขบวน/วัน (๘ เที่ยว) และขบวนสินค้าลาว - จีน ๑ ขบวน/วัน (๒ เที่ยว) หนึ่งเที่ยวมี ๓๕ แคร่ ซึ่งจะรองรับตู้คอนเทนเนอร์ ๒๐ ฟุตได้ ๗๐ ตู้ สถานะปัจจุบัน ให้บริการขนส่งสินค้าสูงสุด ๖ ขบวน/วัน (๑๒ เที่ยว) (ทั้งนี้ขึ้นกับ ปริมาณสินค้าและการใช้บริการขนส่ง) แบ่งออกเป็นสินค้าผ่านแดน ๔ ขบวน/วัน (๘ เที่ยว) และขบวน สินค้าลาว - จีน ๒ ขบวน/วัน (๔ เที่ยว)

๒. การขนส่งผู้โดยสารระหว่าง สปป.ลาว - จีน ยังไม่เปิดให้บริการ เนื่องจากสถานการณ์โควิด แต่เปิดให้บริการรถไฟภายใน สปป.ลาว ระหว่างเวียงจันทน์ - บ่อเต็น ช่วงเช้า ไป - กลับ ๒ รอบ (รถไฟ EMU ๑ รอบ และรถไฟธรรมดา ๑ รอบ) และเวียงจันทน์ - หลวงพระบาง ไป - กลับอีก ๒ รอบ ช่วงเช้าและช่วงบ่าย เป็นรถไฟ EMU รวมเป็น ๔ รอบ/วัน



๒.๑.๔.๒ ราคาค่าบริการรถไฟลาว - จีน กรมทางรถไฟได้ประกาศใช้ค่าโดยสารนี้ เป็นการชั่วคราวในระยะแรกที่เริ่มให้บริการ ดังนี้

๑) ค่าขนส่งสินค้าและค่าบริการผ่านแดน รพท. ทางรถไฟ

๑.๑) ค่าขนส่งสินค้านครหลวงเวียงจันทน์ - บ่อเต็น หากคิดตามน้ำหนัก สินค้าจะอยู่ที่ ๐.๖ หยวน/ตัน/กิโลเมตร ดังนั้น การคิดราคาตู้สินค้าจะมีราคา ดังนี้ ๑) ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต ราคา ๑๓.๗๕ หยวน/ตู้/กิโลเมตร ๒) ตู้สินค้าขนาด ๓๕ ฟุตแบบกระบะ ราคา ๑๖ หยวน/ตู้/กิโลเมตร และ ๓) ตู้สินค้าขนาด ๔๐ ฟุต ราคา ๑๘.๗ หยวน/ตู้/กิโลเมตร

๑.๒) ค่าบริการสินค้าผ่านแดน รพท. ทางรถไฟ จะคิดราคาตู้สินค้า ดังนี้ ๑) ตู้สินค้า (Cargo Container) ขนาด ๒๐ ฟุตลงมา เก็บในอัตรา ๒ ล้านกีบ/ตู้ ๒) ตู้สินค้าขนาด ๔๐ ฟุต เก็บในอัตรา ๒.๕ ล้านกีบ/ตู้ และ ๓) ตู้สินค้าขนาด ๔๕ ฟุตขึ้นไป เก็บในอัตรา ๓ ล้านกีบ/ตู้

- ๒) ราคาค่าโดยสาร จากนครหลวงเวียงจันทน์ - บ่อเต็น (ปลายทาง)
- ๒.๑) ตู้โดยสารรถไฟ EMU ชั้นธุรกิจ คนละ ๑,๒๑๐,๐๐๐ กีบ หรือประมาณ ๒,๕๐๐ บาท
- ๒.๒) ตู้โดยสารรถไฟ EMU ชั้น ๑ คนละ ๖๔๗,๐๐๐ กีบ หรือประมาณ ๑,๕๐๐ บาท
- ๒.๓) ตู้โดยสารรถไฟ EMU ชั้น ๒ คนละ ๔๐๗,๐๐๐ กีบ หรือประมาณ ๘๗๐ บาท
- ๒.๔) ตู้โดยสารรถไฟความเร็วธรรมดา ชั้นเตียงนอน คนละ ๗๑๙,๐๐๐ กีบ หรือประมาณ ๑,๕๓๐ บาท
- ๒.๕) ตู้โดยสารรถไฟความเร็วธรรมดา ชั้นที่นั่ง คนละ ๒๙๐,๐๐๐ กีบ หรือประมาณ ๖๐๐ บาท

### ๒.๑.๔.๓ การเชื่อมโยงรถไฟไทย - ลาว กับรถไฟลาว - จีน

#### ๑) สถานีปลายทาง

##### ๑.๑) สถานีปลายทางสำหรับรถไฟไทย - ลาว

รถไฟไทย - ลาว สำหรับการขนส่งสินค้า มีสถานีปลายทางที่สถานีท่านาแล้ง รถไฟไทย - ลาว สำหรับผู้โดยสาร มีสถานีปลายทางที่สถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด เมืองไซเสดถา ใกล้เขตเศรษฐกิจพิเศษบึงทาดหลวง เป็นสถานีถัดจากสถานีท่านาแล้ง และเป็นสถานีสุดท้ายของทางรถไฟดังกล่าว) โดยสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ. หรือ NEDA) ได้ให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) และทางรถไฟจากสถานีท่านาแล้ง - สถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) ระยะทาง ๗.๕ กิโลเมตร ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการดังกล่าวฯ ใกล้แล้วเสร็จ และรอการส่งมอบให้รัฐบาล สปป. ลาว

##### ๑.๒) สถานีปลายทางสำหรับรถไฟลาว - จีน

รถไฟลาว - จีน สำหรับการขนส่งสินค้า มีสถานีปลายทางที่สถานีสินค้าเวียงจันทน์ใต้ ซึ่งอยู่บริเวณทางเข้า Container Yard ท่านาแล้ง ห่างจากสถานีรถไฟท่านาแล้ง (สถานีปลายทางสำหรับการขนส่งสินค้าเส้นทางรถไฟไทย - ลาว) ๒.๕ กิโลเมตร สถานีสินค้าเวียงจันทน์ใต้ แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน คือ ๑) ศูนย์เทคนิคและบำรุงรักษา ๒) สถานีพักสินค้า (stop station) และ ๓) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (transshipment) ระหว่างรถไฟลาว - จีน กับ รถไฟไทย - ลาว

รถไฟลาว - จีน สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร มีสถานีปลายทางที่สถานีโดยสารนครหลวงเวียงจันทน์ (บ้านไซ เมืองไซธานี ใกล้สนามบินกีฬาซีเกมส์ ถนน ๑๓ ใต้)

#### ๒) การเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถไฟไทย - ลาว กับ รถไฟลาว - จีน

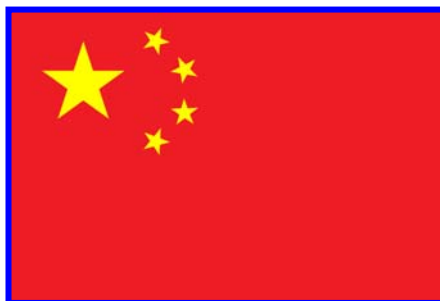
การเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ Vientiane Logistics Park (VLP)/ ท่าบกท่านาแล้ง ปัจจุบัน บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด ก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร จากสถานีเวียงจันทน์ใต้ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าบกท่านาแล้ง ระยะทาง ๒.๘ กิโลเมตร และ VLP ได้ก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑ เมตร จากสถานีท่านาแล้งไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าบกท่านาแล้งระยะทาง ๑.๒ กิโลเมตร แล้วเสร็จ และได้มีพิธีเปิดการเชื่อมโยงรางมาตรฐานและราง ๑ เมตร จุดเปลี่ยนสินค้านครหลวงเวียงจันทน์ อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕



แผนการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างไทย - ลาว พล็อตแผนที่โดย วงศ์พันธ์ อมรินทร์เทวา

### ๒.๒ สาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีน (The People’s Republic of China) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของทวีปเอเชีย มีพรมแดนติดต่อกับประเทศต่าง ๆ โดยรอบ ๑๕ ประเทศ คือ เกาหลีเหนือ รัสเซีย มองโกเลีย คาซัคสถาน เคนนีทาจิสถาน ทาจิกิสถาน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน อินเดีย เนปาล สิบกิม ภูฐาน พม่า ลาว และเวียดนาม ทิศตะวันออกและทิศใต้ ติดกับทะเลเหลือง ทะเลจีนตะวันออก และทะเลจีนใต้



ธงชาติ



แผนที่





### ๒.๒.๒ ข้อมูลนครคุนหมิง

นครคุนหมิงมีชื่อเรียกว่า เมืองแห่งฤดูใบไม้ผลิ (Eternal Spring City) มีสภาพอากาศเย็นสบายตลอดปี ฤดูหนาวไม่หนาวจัด และฤดูร้อนไม่ร้อนมาก อุณหภูมิเฉลี่ย ๑๕ -๑๘ องศาเซลเซียส อย่างไรก็ตาม นครคุนหมิงมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลประมาณ ๑,๘๐๐ เมตร จึงมีอากาศเบาบาง ผู้ป่วยโรคหัวใจและความดันโลหิตสูงต้องระมัดระวังสุขภาพเป็นพิเศษ ในระยะแรกที่เพิ่งเดินทางมาถึงนครคุนหมิง ควรงดการออกกำลังกายหรือการเคลื่อนไหวที่รุนแรงรวดเร็วเกินไป หลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังพื้นที่ที่มีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลในระดับสูง เช่น ต้าหลี่ ลี่เจียง หรือแชงกรีล่าทันทีที่เพิ่งมาถึงนครคุนหมิง ควรใช้เวลาปรับร่างกายให้คุ้นชินกับสภาพแวดล้อมเสียก่อน

การคมนาคม : นครคุนหมิงมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ปัจจุบัน มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการแล้ว ๓ สาย ได้แก่ สาย ๖ ทำอากาศยานฉางส่วยคุนหมิง - สถานีขนส่งสายตะวันออก (อยู่ระหว่างขยายเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีขนส่งสายตะวันออกไปยังใจกลางตัวเมือง) สาย ๑ เมืองมหาวิทยาลัย เขตเมืองใหม่เฉิงกั่ง - สถานีรถไฟคุนหมิง (อยู่ระหว่างขยายเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟคุนหมิงไปยังทิศตะวันตกเฉียงเหนือของตัวเมือง) และสาย ๒ สถานีขนส่งสายเหนือ-สถานีรถไฟคุนหมิง (อยู่ระหว่างขยายเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟคุนหมิงไปยังทิศตะวันตกเฉียงใต้ของตัวเมือง)

ทำอากาศยานฉางส่วยคุนหมิงเปิดใช้งานแทนที่ทำอากาศยานอู่เจียป้า สนามบินแห่งเก่าของคุนหมิง เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทั้งนี้ จากทำอากาศยานฉางส่วยคุนหมิงสามารถเดินทางไปยังตัวเมืองคุนหมิง โดย ๑) รถ Shuttle Bus บริเวณประตูทางออกชั้นผู้โดยสารขาเข้า (รถบัสสีขา ๑๓ หยวน และรถบัสสีทอง ๒๕ หยวน) ๒) รถไฟฟ้า สาย ๖ ทำอากาศยานฉางส่วยคุนหมิง - สถานีขนส่งสายตะวันออก (สามารถโดยสารรถบัสโดยสารประจำทางต่อไปยังตัวเมือง) และรถแท็กซี่มีเตอร์บริเวณประตูทางออกชั้นผู้โดยสารขาเข้า

การจับจ่ายใช้สอย : เงินหยวนมีอัตราแลกเปลี่ยนประมาณ ๑ หยวน : ๕ บาท<sup>๖</sup>

<sup>๖</sup> กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง, ข้อมูลทั่วไปของนครคุนหมิง, สืบค้นเมื่อ ๑ เมษายน ๒๕๖๖, <https://kunming.thaiembassy.org/th>

### ๒.๒.๓ ข้อมูลพิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง

พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง (Kunming Planning Hall) ตั้งอยู่ในเขตกวนตุ๋ภาคใต้ของตัวเมืองคุนหมิง อยู่ริมฝั่งภาคเหนือของทะเลสาบเตียนฉือนครคุนหมิงและอยู่ใกล้กับศูนย์การประชุมและนิทรรศการนานาชาติเตียนฉือนครคุนหมิง

พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิงใช้พื้นที่ที่ดิน ๓๐,๐๐๐ ตารางเมตร มีพื้นที่สิ่งก่อสร้าง ๓๗,๐๐๐ ตารางเมตร พิพิธภัณฑ์มี ๕ ชั้น (บนดิน ๔ ชั้น ใต้ดิน ๑ ชั้น) พื้นที่ก่อสร้างบนดินรวมเป็น ๒๗,๐๐๐ ตารางเมตร พื้นที่สิ่งก่อสร้างใต้ดิน ๙,๐๐๐ ตารางเมตร

โครงการลงทุน ๖๐๐ ล้านหยวน ร่วมสร้างโดยรัฐบาลระดับมณฑลยูนนาน และระดับนครคุนหมิง มีพื้นที่จัดแสดง ๑๓,๐๐๐ ตารางเมตร ประกอบด้วยพื้นที่จัดแสดงระดับมณฑล ๕,๐๐๐ ตารางเมตร พื้นที่จัดแสดงระดับนครคุนหมิง ๘,๐๐๐ ตารางเมตร

นิทรรศการระดับนครคุนหมิงประกอบด้วยห้องใหญ่ ๙ ห้อง ได้แก่ ห้องแนะนำรวม ห้องนิทรรศการผลงานการพัฒนาตัวเมืองคุนหมิง ห้องนิทรรศการวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์นครคุนหมิง ห้องนิทรรศการระบบนิเวศวิทยาของกลุ่มน้ำทะเลสาบเตียนฉือ ห้องการวางแผน โดยรวม ห้องจัดแสดงการวางแผนพิเศษ ห้องนิทรรศการการวางแผนตัวเมืองคุนหมิงแบบละเอียด ห้องจัดแสดงการมีส่วนร่วมของสาธารณชน และห้องสัมผัสนาคต

ตั้งอยู่ที่ Haidong Wetland Park East Huanhu Road Guandu District Kunming

Yunnan



### ๒.๒.๔ ข้อมูลสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง

ตั้งอยู่ที่ชั้นที่ ๑๘ อาคารแปดชุนเฉิง (ฝั่งตะวันออก) ถนนคนเดินหนานผิงเจีย ซึ่งเป็นย่านธุรกิจใจกลางนครคุนหมิง ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติฉางสู่ย (Kunming Changshui International Airport) นครคุนหมิง ๓๐ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๔๕ นาที)

กงสุลใหญ่ (Consul-General) :

นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ (MISS BHAVIVARN NORAPHALLOP)

กงสุล (Consul)

๑. นายวนพล เสี่ยงมสิน (MR. WANAPOL SA-NGIAMSIN)

๒. นางสาวณิชกานต์ ศรีไชยวาน (MISS NICHAKAN SRICHAIWAN)



๓. นางสาวศุภัสชา สุขสวัสดิ์ ณ อยุธยา (MISS SUPATCHA SUKHASVASTI NA AYUDHAYA)

รองกงสุล (Vice-Consul) : นางสุรีย์ พรงาม (MRS. SUREE PORNGARM)

ล่ามคนจีนของสถานกงสุลใหญ่ : นายวิญญู (นายอู๋ โห่ยวเหริน)

โดยมีนางสาวณิชกานต์ ศรีไชยวาน (กงสุล) และนายวิญญู (นายอู๋ โห่ยวเหริน) ล่ามของสถานกงสุลใหญ่ ประสานงานกับคณะกรรมการ



นางสาวภาวีวรรณ นรพัลลภ  
กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง

### ๒.๒.๕ ข้อมูลมหาวิทยาลัยคุนหมิง (KMU)

มหาวิทยาลัยคุนหมิง (Kunming University) ตั้งอยู่ในเขตนำร่องการค้าเสรี นครคุนหมิงมณฑลยูนนาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของนครคุนหมิง) เป็นมหาวิทยาลัยระดับปริญญาตรีเพียงแห่งเดียวที่สังกัดรัฐบาลนครคุนหมิง ปัจจุบัน เป็นมหาวิทยาลัยที่มีหลักสูตรคลาสเตอร์ที่ครบถ้วนที่สุดในมณฑลยูนนาน

ในปี ๒๕๔๖ โรงเรียนอู่หัว ซึ่งเป็นอดีตของมหาวิทยาลัยคุนหมิง ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “โรงเรียนระดับสูงมณฑลยูนนาน” หลังจากนั้น เคยเปิดการเรียนการสอนในชื่อ วิทยาลัยครูมณฑลยูนนาน วิทยาลัยครูเมืองเอกมณฑลยูนนาน วิทยาลัยครูแห่งที่หนึ่งมณฑลยูนนาน วิทยาลัยครูของรัฐคุนหมิง มณฑลยูนนาน วิทยาลัยครูนครคุนหมิง จนถึงปัจจุบันนี้ มีประวัติศาสตร์เกินกว่า ๑๐๐ ปีแล้ว โดยในระหว่างปี ๒๔๗๐ - ๒๔๗๓ นายเนี่ย เอ่อ ผู้ประพันธ์บทเพลงชาติจีน (Composer) และนักดนตรีของจีน เคยศึกษาเรียนในวิทยาลัยครูแห่งที่หนึ่งมณฑลยูนนาน จึงเป็นศิษย์เก่าดีเด่นของมหาวิทยาลัยคุนหมิง

ปี ๒๕๔๗ วิทยาลัยครูและวิทยาลัยคุนหมิงเ้ารวมตัวก่อตั้งขึ้นเป็นมหาวิทยาลัยคุนหมิงแห่งใหม่ (ระดับอนุปริญญา)

ปี ๒๕๕๑ ได้รับใบอนุญาตให้เริ่มรับนักศึกษาระดับปริญญาตรี

ปี ๒๕๕๒ วิทยาลัยเกษตรนครคุนหมิงและวิทยาลัยสาธารณสุขนครคุนหมิง ได้รวมเข้ามาในมหาวิทยาลัยคุนหมิงอีกด้วย

ปี ๒๕๕๗ ได้รับคัดเลือกให้เป็นมหาวิทยาลัยนำร่องของการปฏิรูปสถาบันการศึกษาทั่วไปเป็นสถาบันการศึกษาลักษณะการประยุกต์ชุดแรกของมณฑลยูนนาน (Pilot universities for application-oriented overall transformation)

ปี ๒๕๕๙ โรงพยาบาล Calmette ของโรงพยาบาลแห่งที่หนึ่งนครคุนหมิงได้รับกำหนดเป็น Affiliated Hospital ของมหาวิทยาลัยคุนหมิง

ปี ๒๕๖๐ ได้รับคัดเลือกให้เป็นสถาบันการศึกษาต้นแบบของการนำร่องในการผลิตบุคลากรที่มีทักษะของมณฑลยูนนาน (Demonstration Colleges for Cultivating Applied Talents in Yunnan Province)

ปี ๒๕๖๑ ได้รับอนุญาตให้เริ่มรับนักศึกษาระดับปริญญาโท

ปี ๒๕๖๔ ได้รับอนุญาตให้เริ่มรับนักศึกษาระดับปริญญาเอก

จนถึงเดือนกันยายน ๒๕๖๔ มหาวิทยาลัยคุนหมิงมีพื้นที่ ๒,๔๓๙.๑๘ ไร่ (๑ ไร่ = ๒.๔ ไร่) มีสถานที่ฝึกงานนอกมหาวิทยาลัยรวมเป็น ๖๒๑.๔๕ ไร่ มีสินทรัพย์ด้านการเรียนการสอน และอุปกรณ์รวมเป็น ๓๔๑.๐๕ ล้านบาท หอสมุดของมหาวิทยาลัยเก็บสะสมหนังสือ ๓.๕ ล้านเล่ม

มหาวิทยาลัยมีพนักงานและอาจารย์ ๑,๕๕๔ คน ในจำนวนนี้เฉพาะอาจารย์สอน ๑,๑๒๓ คน มหาวิทยาลัยคัดเลือกนักเรียนนักศึกษาจากทุกมณฑลของประเทศจีน ปัจจุบัน มีนักเรียน ๒๑,๙๙๑ คน ในจำนวนนี้นักเรียนระดับปริญญาตรี ๒๐,๕๕๗ คน

มหาวิทยาลัยมี ๒๐ คณะ แบ่งออกเป็นสาขาวิชาระดับปริญญาตรี ๖๕ วิชา ประกอบด้วยหลักสูตร ๑๑ คลัสเตอร์ อาทิ เศรษฐศาสตร์ นิติศาสตร์ การศึกษาศาสตร์ ศิลปศาสตร์ ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ การบริหาร แพทย์ศาสตร์ ศิลปะ และเกษตรศาสตร์ มีสาขาวิชาระดับปริญญาโท ๑๑ สาขาวิชา ทั้งนี้ มี ๓ สาขาวิชา ได้แก่ ครุสอนเด็กก่อนอนุบาล (Pre-school education) ฟิสิกส์ และบริหารการจัดการโรงแรม ได้รับคัดเลือกให้เป็นสาขาวิชาปริญญาตรีชั้นนำระดับประเทศ และอีก ๑๕ สาขาวิชาระดับปริญญาตรีได้รับคัดเลือกให้เป็นสาขาวิชาชั้นนำระดับมณฑล จนถึงเดือนมกราคม ๒๕๖๓ ได้มีความร่วมมือกับมหาวิทยาลัย ๗๔ แห่ง ใน ๑๘ ประเทศ/ภูมิภาค ซึ่งร่วมกันลงนามใน MOU เพื่อความร่วมมือกันเป็นจำนวน ๑๑๕ ฉบับ มีแพลตฟอร์มความร่วมมือระหว่างประเทศ ๑๑ แห่ง อาทิ ศูนย์แลกเปลี่ยนเยาวชนจีนและองค์กรความร่วมมือเชียงใหม่

จนถึงปี ๒๕๖๒ มีนักเรียนต่างชาติ ๒๗๑ คน (เคยมีนักเรียนต่างชาติจาก ๒๙ ประเทศมาเรียนประจำในมหาวิทยาลัย) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ เป็นต้นมา ได้มีนักเรียนและอาจารย์จากต่างประเทศกว่า ๑,๙๐๐ คน มาแลกเปลี่ยนที่มหาวิทยาลัย และได้ส่งนักเรียนของมหาวิทยาลัยกว่า ๑,๓๐๐ คนไปแลกเปลี่ยนที่ต่างประเทศ

ผู้บริหารของมหาวิทยาลัยคุนหมิง (เทียบเท่าระดับอธิบดี) นายจิน โย่วเหอ เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์จีนประจำมหาวิทยาลัยคุนหมิง และนางติง เหวินลี่ อธิการบดีมหาวิทยาลัยคุนหมิง<sup>๗</sup>



<sup>๗</sup> มหาวิทยาลัยคุนหมิง, สืบค้นเมื่อ ๗ เมษายน ๒๕๖๖, <http://www.kmu.edu.cn>

## ความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา กับสถาบันการศึกษาในประเทศไทย

ความเป็นมา : เริ่มเปิดการเรียนการสอนภาษาไทยเมื่อปี ๒๕๔๕ โดยเปิดการสอนภาควิชาภาษาไทยเฉพาะสาขามัคคุเทศก์เท่านั้น

การเรียนการสอนภาษาไทยในปัจจุบัน : จากอดีตจนถึงปัจจุบัน มีนักศึกษาภาควิชาภาษาไทยทั้งสิ้น ๑๔๐ คน และที่กำลังศึกษาอยู่ในขณะนี้ มีจำนวน ๓๙ คน โดยนักศึกษาที่จบการศึกษาแล้วสามารถที่จะใช้ภาษาไทยในการสนทนาในชีวิตประจำวัน และนำไปใช้ในการประกอบอาชีพได้อย่างดี

ความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาไทย มีโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษา ๒+๒ ปี กับมหาวิทยาลัย ๓ แห่งในประเทศไทย คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านบริหารการท่องเที่ยว วัฒนธรรมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ในอนาคตยังมีโครงการที่จะติดต่อกับมหาวิทยาลัยไทยอีก ๓ แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา<sup>๘</sup>

### ๒.๒.๖ ข้อมูลวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง

วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง (Kunming Railway Vocational and Technical College) เป็นวิทยาลัยอาชีวศึกษาของรัฐเพียงแห่งเดียวของมณฑลยูนนาน ที่ผลิตบุคลากรระดับสูงด้านคมนาคมระบบรางและสื่อสารโทรคมนาคม วิทยาลัยฯ เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี ๒๕๐๑ จนถึงปัจจุบันนี้ ได้ผลิตบุคลากรจำนวนมากเพื่อรองรับการพัฒนาทางรถไฟ การคมนาคมระบบรางภายในเมืองและสื่อสารโทรคมนาคมให้มณฑลยูนนานและทั้งประเทศจีน

วิทยาลัยฯ ประกอบด้วยวิทยาเขตเสี่ยวซือป้าและวิทยาเขตหยางผู่ มีพื้นที่รวมเป็น ๓๘๒ ไร่ (๑ ไร่ = ๒.๔ ไร่) มีสิ่งก่อสร้างรวมแล้วเกินกว่า ๑.๗ แสนตารางเมตร มีสินทรัพย์ ๖๐๐ ล้านบาท หอสมุดของวิทยาลัยฯ เก็บสะสมหนังสือ ๓.๓ แสนเล่ม วิทยาลัยฯ มุ่งเน้นผลิตบุคลากรที่มีทักษะเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมในภูมิภาค ดังนั้น การบริหารจัดการและการเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ ได้เป็นไปและปรับสาขาวิชาที่เปิดสอนแบบ real time ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเสาหลัก และอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของนครคุนหมิงและมณฑลยูนนาน

เอกลักษณ์การเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ คือสาขาวิชาคมนาคมระบบราง และปัจจุบันกำลังเร่งพัฒนาหลักสูตร การผลิตเครื่องจักรกล และสื่อสารโทรคมนาคม (Equipment manufacturing and information communication)

วิทยาลัยเปิด ๕ คณะ ได้แก่ ๑) คณะรถจักร (Rolling Stock) ๒) คณะวิศวกรรมระบบไฟฟ้า (Electrical Engineering) ๓) คณะการขนส่งระบบราง (Railway transportation) ๔) คณะวิศวกรรมเครื่องกลและไฟฟ้า (Mechanical and Electrical Engineering) ๕) คณะวิศวกรรมสารสนเทศและสื่อสารโทรคมนาคม (Information and Communication Engineering)

การเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ มีตั้งแต่ระดับอนุปริญญาตรี ระดับอาชีวศึกษาระยะ ๕ ปี adult education for academic credentials และการอบรมทักษะวิชาชีพ และการรับรองทักษะ (Vocational training and appraisal) ทั้งนี้ มีคลัสเตอร์การประยุกต์ใช้ และบำรุงรักษาขบวนรถไฟของวิทยาลัยฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นคลัสเตอร์ขั้นสูงระดับมณฑลยูนนาน ศูนย์ปฏิบัติการนำร่องเพื่อฝึกอบรมรถไฟความเร็วสูงเสมือนจริง (Demonstration Virtual Simulation Training Base for High Speed Railway) ได้รับคัดเลือกให้เป็นโครงการปฏิบัติการนำร่อง เพื่อฝึกอบรมเสมือนจริง

<sup>๘</sup> กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง, ความร่วมมือทางการศึกษา, อ้างแล้ว.

ด้านอาชีวศึกษาจากกระทรวงศึกษาธิการแห่งชาติ ปัจจุบันนี้ ศูนย์ปฏิบัติการฝึกอบรมเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงของมณฑลยูนนาน ที่วิทยาลัยฯ ลงทุน ๒๐๐ ล้านหยวน สร้างขึ้นได้เริ่มเปิดใช้งานแล้ว

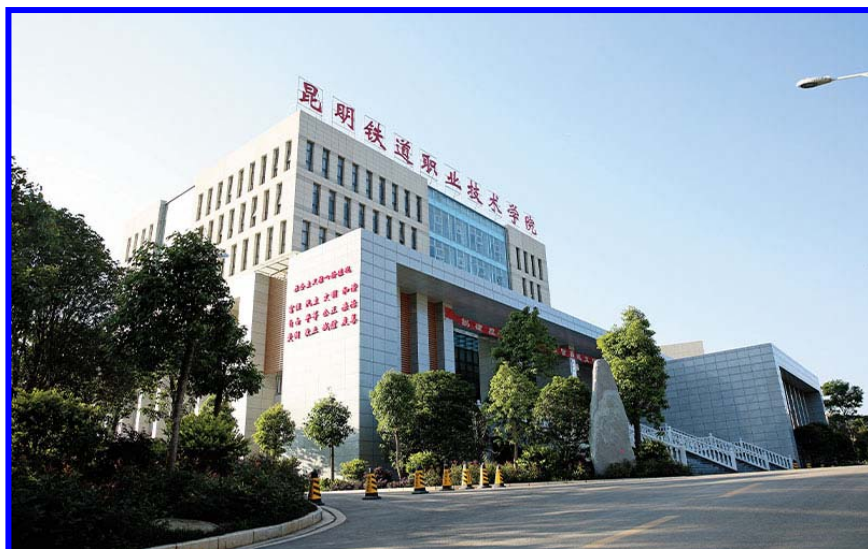
ประสบความสำเร็จการเรียนการสอนที่ยาวนาน และอุปกรณ์เครื่องจักรที่ครบวงจรของวิทยาลัยฯ จึงได้วางพื้นฐานอันดีในการส่งเสริมความร่วมมือด้านอาชีวศึกษา และการฝึกอบรมทักษะกับประเทศตามรายทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จึงได้ดำเนินโครงการ “การเรียนการสอนก้าวออกไป” โดยได้ส่งอาจารย์หลายคณะไปช่วยอบรมคนขับรถไฟให้กับ Mombasa – Nairobi Standard Gauge Railway และ Addis Ababa – Djibouti Railway

เดือนมกราคม ๒๕๖๓ นายทองลุน สีสุลิด อดีตนายกรัฐมนตรี สปป.ลาว ซึ่งอยู่ระหว่างเดินทางเยือนจีนได้มาศึกษาดูงานที่วิทยาลัยฯ โครงการช่วยเหลือ สปป.ลาว ในการช่วยสร้างวิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีระบบรางของลาว ซึ่งเป็นโครงการส่วนประกอบของรถไฟจีนลาว

เดือนธันวาคม ๒๕๖๐ กระทรวงพาณิชย์จีนและกรมพาณิชย์ยูนนานได้จัดให้วิทยาลัยฯ มีส่วนร่วมในงานจัดทำรายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการวิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีระบบรางของลาว

เดือนเมษายน ๒๕๖๒ สำนักงานพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งชาติจีน (National Agency for International Cooperation and Development) ได้อนุมัติโครงการ

เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ โครงการวิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีระบบรางของ สปป.ลาว ได้มอบหมายให้มณฑลยูนนานเป็นผู้ดำเนินการอย่างเป็นทางการ โดยวิทยาลัยฯ รับผิดชอบในส่วนการจัดสร้างระบบการเรียนการสอน สาขาวิชาเปิดสอน การผลิตครูสอนและจัดทำตำราเรียน งานส่วนที่วิทยาลัยฯ รับผิดชอบจะดำเนินไปในรูปแบบ ๒+๕ ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการของ สปป.ลาว คัดเลือกอาจารย์ลาว ๔๐ คน มาศึกษาเรียนในวิทยาลัยฯ ๒ ปี เสร็จแล้วกลับไปศึกษาและปฏิบัติการต่อที่วิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีของ สปป.ลาว หลังจากนั้น วิทยาลัยฯ จะส่งทีมงานอาจารย์จากวิทยาลัยฯ ไปช่วยวิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีของลาวเป็นระยะ ๕ ปี เพื่อจัดสร้างระบบการเรียนการสอนอย่างสมบูรณ์ของวิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีของลาวด้วยตนเอง เพื่อผลิตบุคลากรด้านเทคโนโลยีระบบรางของลาวในการดำเนินการบริหารจัดการรถไฟจีนลาว ซึ่งปัจจุบันนี้ อาจารย์ลาว ๔๐ คน กำลังศึกษาเรียนในวิทยาลัยฯ<sup>๙</sup>



<sup>๙</sup> วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง, สืบค้นเมื่อ ๗ เมษายน ๒๕๖๖, <http://www.kmtdzy.cn/>

### ๒.๒.๗ ข้อมูลสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนาน

สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานเป็นหน่วยงานรัฐบาลระดับมณฑลที่รับผิดชอบด้านความสัมพันธ์ภายนอกของมณฑลยูนนาน สป.จีน ตั้งอยู่ในนครคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานเป็นหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบในการจัดการด้านการต่างประเทศและส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในนามของมณฑลยูนนาน และทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างรัฐบาลส่วนภูมิภาคกับหน่วยงานต่างประเทศ เช่น สถานกงสุลต่างประเทศ สถานทูต และองค์กรระหว่างประเทศ ความรับผิดชอบหลัก

สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานรับผิดชอบงาน ได้แก่ เป็นตัวแทนของมณฑลยูนนานในองค์กรและเวทีระหว่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับนานาประเทศ อำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างมณฑลยูนนานและประเทศอื่น ๆ ให้บริการด้านกงสุลแก่ชาวต่างชาติในมณฑลยูนนาน โดยสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานมีอธิบดีซึ่งแต่งตั้งโดยผู้ว่าการมณฑลยูนนาน

สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานมีความรับผิดชอบหลัก ดังนี้

๑) ความสัมพันธ์ทางการทูต : สำนักงานกิจการต่างประเทศสร้างและรักษาความสัมพันธ์ทางการทูตกับรัฐบาลต่างประเทศ สถานกงสุล และสถานทูต อำนวยความสะดวกในการสื่อสารและความร่วมมือระหว่างมณฑลยูนนานและประเทศอื่นๆ

๒) การส่งเสริมการค้าและการลงทุน : สำนักงานมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมโอกาสทางการค้าและการลงทุนสำหรับมณฑลยูนนานในระดับสากล จัดคณะผู้แทนการค้า พोरัมธุรกิจและงานสัมมนาการลงทุนเพื่อดึงดูดธุรกิจและนักลงทุนต่างชาติ

๓) การแลกเปลี่ยนด้านวัฒนธรรมและการศึกษา : สำนักงานส่งเสริมการแลกเปลี่ยนด้านวัฒนธรรมและการศึกษาระหว่างมณฑลยูนนานและประเทศอื่นๆ อำนวยความสะดวกในการมาเยือนของกลุ่มวัฒนธรรมต่างชาติ จัดประชุมนานาชาติ และสนับสนุนความคิดริเริ่มด้านความร่วมมือทางการศึกษา เช่น โครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษาและโครงการวิจัยร่วม

๔) ความร่วมมือระหว่างประเทศ : สำนักงานการต่างประเทศประสานงานและมีส่วนร่วมในโครงการและความคิดริเริ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ รัฐบาลต่างประเทศ และองค์กรพัฒนาเอกชนเพื่อจัดการกับความท้าทายทั่วไป เช่น การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม การบรรเทาความยากจน และการสาธารณสุข

๕) พิธีการและบริการด้านกงสุล : สำนักงานให้บริการพิธีการสำหรับการเยือนบุคคลสำคัญในต่างประเทศ รวมถึงการจัดการประชุม กำหนดการเดินทาง และที่พัก นอกจากนี้ยังช่วยเหลือชาวต่างชาติที่พำนักหรือเยี่ยมชมมณฑลยูนนานด้วยบริการด้านกงสุล เช่น การยื่นขอวีซ่า การรับรองเอกสาร และเรื่องธุรการอื่น ๆ

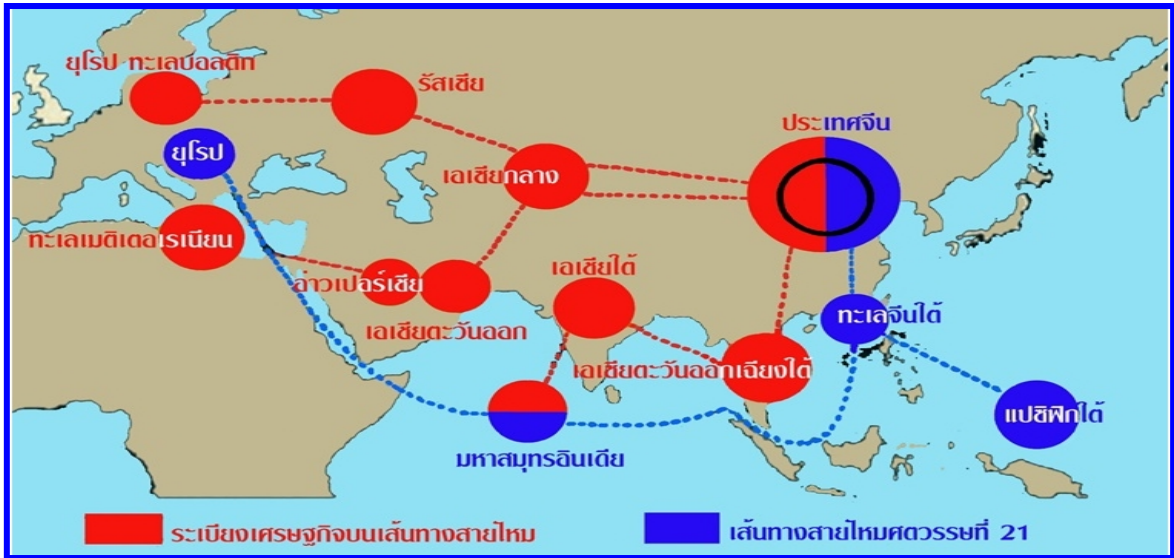
สำนักงานการต่างประเทศของมณฑลยูนนานมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างประเทศของยูนนาน ส่งเสริมมิตรภาพระหว่างประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของมณฑล

### ๒.๓ เส้นทางสายไหม (Silk Road)

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ปรากฏต่อประชาคมโลกครั้งแรก ในเดือนกันยายน ๒๕๕๖ ในระหว่างการเยือนคาซัคสถานของ นายสี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีนได้แถลงเปิดตัวครั้งแรกถึงการริเริ่มโครงการ “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” หรือ “One Belt and One Road” โดยในภาษาจีนคือ อี้ต้ายอีลุ่ (Yi Dia Yi Lu) หรือ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” ในภาษาไทย เส้นทางนี้ประกอบด้วยเครือข่ายถนนและเส้นทางรถไฟเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเอเชียกลาง และในเดือนตุลาคมของปีเดียวกัน นายสี จิ้นผิง เดินทางไปเยือนอินโดนีเซีย และกล่าวเปิดตัวโครงการ “เส้นทางสายไหมทางทะเล” ที่เชื่อมท่าเรือจีนกับท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ตลอดเส้นทางบกและเส้นทางทะเล จะมีการลงทุนปรับปรุงท่าเรือ และสร้างศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและการค้าขึ้น

“เส้นทางสายไหมใหม่” (New Silk Road) แบ่งเป็นเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt : One Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road : One Road) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน (รูปที่ ๑) เส้นทางสายไหมใหม่นี้จะนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประชาคมโลก เนื่องจากเป็นนโยบายการพัฒนาที่มีมูลค่าสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมา และเป็นนโยบายที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากที่สุดของโลก ทั้งนี้ เพราะพาดผ่าน ๖๕ ประเทศ ใน ๖ ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป เมื่อรวมสถิติของทุกประเทศเข้าด้วยกันจะพบว่า ประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ มีประชากรรวมกัน คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๓ ของทั้งประชากรโลก มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) รวมกัน คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของ GDP โลก และมีการบริโภคภาคครัวเรือนคิดเป็นร้อยละ ๒๔ ของการบริโภคในครัวเรือนของทั้งโลก อีกทั้ง One Belt One Road จะเป็นโครงการที่ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกที่มีขนาดใหญ่มากที่สุด

สาเหตุที่เรียกว่าเส้นทางสายไหมใหม่ (Silk Road) มิใช่เพราะเส้นทางนี้จีนจะค้าขายไหม แต่เป็นการเรียก เพื่อแสดงให้เห็นถึงนัยยะทางประวัติศาสตร์ ด้วยเส้นทางสายไหมโบราณ ถือเป็นเส้นทางการค้าเก่าแก่ จากหลักฐานทางโบราณคดี ทำให้เชื่อว่าตั้งแต่ ๓๐๐ ปีก่อนคริสต์ศักราช จีนได้ติดต่อค้าขายกับโลกตะวันตกแล้ว โดยเฉพาะสินค้าไหมจากจีนซึ่งเป็นที่นิยมในราชสำนักโรมัน (ยุโรป) ถือเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยที่มีราคาแพง แม้ว่าเส้นทางขนส่งทางบกที่ห่างไกลและยากลำบากด้วยระยะทางกว่า ๘,๐๐๐ ไมล์ อัตราภาษีที่สูง และการเก็บค่าผ่านทางในพื้นที่ต่าง ๆ เช่นเดียวกันการค้าตามเส้นทางสายไหมทางทะเล การเดินเรือต้องอาศัยลมมรสุม ต้องเผชิญความเสี่ยงนานัปการในการเดินเรือ และผ่านมือพ่อค้าคนกลางหลายทอด แต่การซื้อขายสินค้านี้ระหว่าง ๒ ซีกโลกก็เกิดขึ้น และนอกจากเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญแล้ว เส้นทางสายไหมยังเป็นเส้นทางแห่งการแลกเปลี่ยนอารยธรรม การเผยแพร่ศาสนา วัฒนธรรม และนวัตกรรมระหว่างภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป อย่างกว้างขวาง



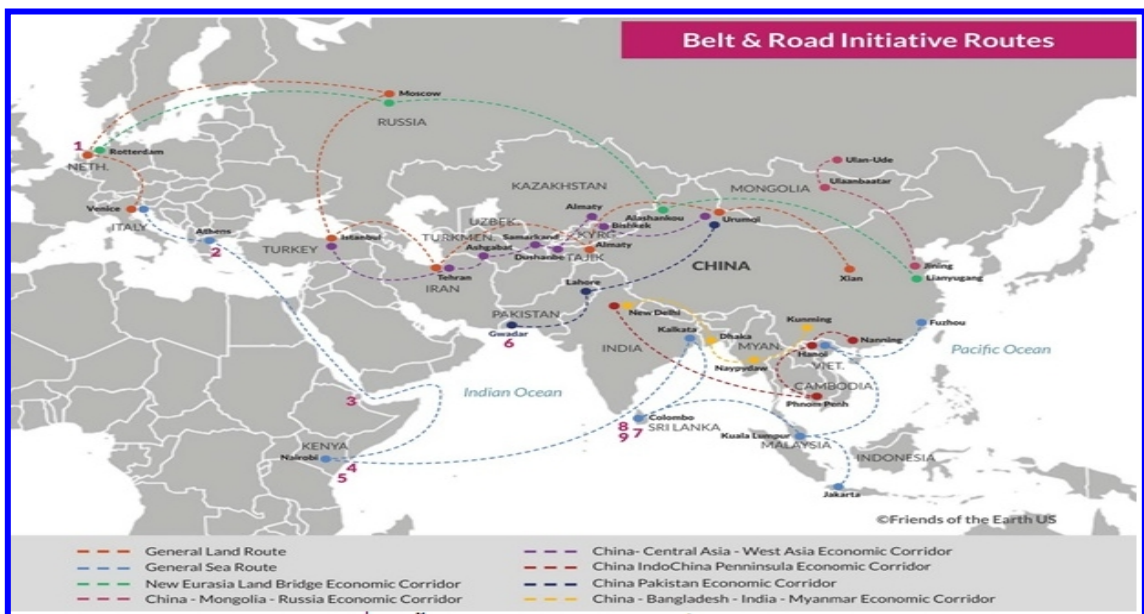
ภาพแสดง : แผนที่แสดงการเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ บนเส้นทางสายไหมใหม่

### การพัฒนา ความร่วมมือ และเงินทุน ปัจจัยความสำเร็จของเส้นทางสายไหมใหม่

เนื่องจากเส้นทางสายไหมเป็นโครงการพัฒนาที่มีขนาดและมูลค่ามหาศาล เชื่อมโยงจีนกับนานาชาติดีกว่า ๖๔ ประเทศ เส้นทางการค้านี้จะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยปัจจัยสนับสนุนหลัก ๓ ประการ คือโครงการพัฒนาทางเศรษฐกิจตามเส้นทางสายไหม ความร่วมมือระหว่างประเทศบนเส้นทางสายไหมใหม่ และเงินลงทุนสนับสนุนโครงการพัฒนาในเส้นทางสายไหมใหม่

### โครงการพัฒนาทางเศรษฐกิจตามเส้นทางสายไหม

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ประกอบด้วยโครงการและแผนงานเพื่อพัฒนาในพื้นที่ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ โดยเริ่มต้นที่การพัฒนาในเมืองหลักที่เป็นศูนย์กลางการค้าแต่ละภูมิภาคก่อน ต่อจากนั้นจะขยายการเชื่อมต่อเส้นทางให้เป็นเครือข่ายของเส้นทางเดียวกัน ดังคำกล่าวที่ว่า “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (One Belt One Road) ดังนี้



ภาพแสดง : เส้นทางสายไหมตาม ๖ ระเบียงเศรษฐกิจ

## ๑. หนึ่งแถบ (One Belt) (เส้นทางขนส่งทางบก)

หนึ่งแถบ หรือ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt) คือเครือข่ายเส้นทางบกจากจีนไปยัง ๖ ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป แบ่งการพัฒนาออกเป็น ๖ เส้นทาง /ระเบียงเศรษฐกิจ นอกจากนี้ในระเบียงเศรษฐกิจที่ติดกับชายฝั่งยังเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวกันกับเส้นทางเดินเรือทะเล ซึ่งแต่ละระเบียงเศรษฐกิจนอกจากจะมุ่งสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ได้แก่ ถนน รถไฟ รวมถึงท่าเรือและท่อส่งน้ำมัน นอกจากนี้ในจุดศูนย์กลางการกระจายสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ถูกสร้างหรือพัฒนาขึ้นเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางการค้า เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ การข้ามแดน ศุลกากร เป็นต้น

### ตารางแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)

ลำดับ	ระเบียงเศรษฐกิจ	เส้นทางก่อสร้าง	ประเทศที่เกี่ยวข้อง
1.	สะพานเศรษฐกิจและระเบียงเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ New Eurasian Land Bridge and Economic Corridor	รถไฟ ถนน	จีน (เขตปกครองพิเศษซินเจียง และเมืองเหลียนหยุนก่าง ในมณฑลเจียงซู) คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส และ 23 ประเทศในสหภาพยุโรป
2.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย China-Mongolia-Russia Economic Corridor	รถไฟ	จีน (ท่าเรือเทียนจิน) มองโกเลีย รัสเซีย
3.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน - เอเชียกลาง - เอเชียตะวันตก China-Central Asia-West Asia Corridor	รถไฟ	จีน (เขตปกครองพิเศษซินเจียง) คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน ทาจิกิสถาน อุซเบกิสถาน เติร์กเมนิสถาน อัฟกานิสถาน อิหร่าน ตุรกี ยูเครน อาเซอร์ไบจาน จอร์เจีย และรัสเซีย
4.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน China-Indochina Peninsula Economic Corridor	รถไฟ ถนน ท่าเรือ	จีน (Pearl River Delta) สิงคโปร์ เวียดนาม กัมพูชา พม่า และมาเลเซีย
5.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน China-Pakistan Economic Corridor	รถไฟ ถนน ท่อส่งน้ำมัน	จีน (ซินเจียง) อินเดีย อิหร่าน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน
6.	ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมาร์ Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor	รถไฟ ถนน ท่าเรือ	บังคลาเทศ จีน (เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน) อินเดีย พม่า





## ๒. หนึ่งเส้นทาง (One Road) (เส้นทางขนส่งทางทะเล)

หนึ่งเส้นทาง หรือ เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑ (21st Century Maritime Silk Road) เป็นเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมจีนกับประเทศในมหาสมุทรต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยจีนได้พัฒนาท่าเรือหลัก ๔ ท่า เพื่อรองรับเส้นทางสายไหมใหม่ ได้แก่ ท่าเรือฝูโจว (Fuzhou Port) ท่าเรือเฉียนโจว (Quanzhou Port) ท่าเรือกวางโจว (Guangzhou Port) ท่าเรือจ้านเจียง (Zhanjiang Port) ซึ่งแบ่งเส้นทางเดินเรือออกเป็น ๒ เส้นทาง คือ

๑) ชายฝั่งตะวันออกของจีน – ทะเลจีนใต้ - มหาสมุทรอินเดีย - อ่าวเปอร์เซีย - ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน - ยุโรป (Coastal China-South China Sea - Indian Ocean - Persian Gulf - The Mediterranean Sea - Europe)

๒) ชายฝั่งตะวันออกของจีน – ทะเลจีนใต้ – มหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้ (Coastal China - South China Sea - South Pacific Ocean)

ความแออัดช่องแคบมะละกาและการเป็นเขตอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์ ซึ่งมีข้อพิพาทกับจีน ทำให้เส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นเครื่องมือที่จะช่วยลดการพึ่งพาจากช่องแคบมะละกา สบ.จีน จึงให้ความสำคัญในการลงทุน/ประกอบการท่าเรือต่าง ๆ ตามเส้นทางสายไหมใหม่นี้ ในทศวรรษที่ผ่านมา สบ.จีน ได้ลงทุนในการสนับสนุนทั้งการสร้างท่าเรือใหม่ การพัฒนาศักยภาพท่าเรือที่มีอยู่เดิม รวมถึงเข้าไปลงทุนประกอบการเป็นจำนวนเงินกว่า ๕ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในท่าเรือต่าง ๆ ทั่วโลก

### การลงทุนของจีนในท่าเรือตามนโยบาย One Belt One Road

ท่าเรือ	ทวีป	ประเทศ	มูลค่าการลงทุน (ล้านเหรียญสหรัฐ ๗)
Gwadar	เอเชีย	ปากีสถาน	198
Hambantota	เอเชีย	ศรีลังกา	1,900
Columbo Port City	เอเชีย	ศรีลังกา	1,430
Columbo Port	เอเชีย	ศรีลังกา	500
Port of Djibouti	แอฟริกา	จิบูตี	185
Lamu	แอฟริกา	เคนยา	484
Mombasa	แอฟริกา	เคนยา	66.7
Pireas	ยุโรป	กรีซ	624
Antwerp	ยุโรป	เบลเยียม	3.94

### ความร่วมมือระหว่างประเทศตามเส้นทางสายไหมใหม่

การริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) หรือ One Belt One Road (OBOR) ช่วยเชื่อมจีนกับสังคมโลกให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ช่วยขจัดอุปสรรคทางการค้าที่สำคัญบางประการของจีนให้หมดไป และสร้างเส้นทางอนาคตใหม่ให้กับจีนและสังคมโลก อย่างไรก็ตามโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในต่างประเทศ นอกจากจะต้องได้รับการอนุมัติจากเจ้าของพื้นที่หรือรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ แล้ว ความร่วมมือระหว่างกันและการประสานผลประโยชน์อย่างยุติธรรม จึงจะทำให้โครงการพัฒนาเหล่านั้นมีความยั่งยืน ด้วยโครงการก่อสร้างตามเส้นทางสายไหมใหม่ ล้วนเป็นโครงการที่มีมูลค่า

มหาศาล และเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ การผสมความร่วมมือจึงต้องเกิดจากการผลักดันในระดับรัฐต่อรัฐ ผ่านข้อตกลงระหว่างรัฐทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี จีนผู้เป็นหัวเรือใหญ่ได้มุ่งแสดงให้เห็นถึงความจริงจังที่จะผลักดันโครงการเหล่านี้ โดยส่งสัญญาณจากการผ่านการเยือนของผู้นำระดับประเทศจีน และการผสมความร่วมมือทั้งระดับพหุรัฐ ระดับรัฐ และระดับท้องถิ่น

### เงินลงทุนสนับสนุนตามโครงการพัฒนาในเส้นทางสายไหมใหม่

สป.จีน สรรหาและเตรียมแหล่งเงินทุนไว้รองรับการพัฒนาแก่ประเทศสมาชิกด้วย เพราะศักยภาพในการพัฒนาของในแต่ละประเทศไม่เท่ากัน ดังนั้นเพื่อขับเคลื่อนโครงการต่าง ๆ ให้เกิดขึ้นอย่างราบรื่น สป.จีน ได้จัดตั้งกองทุนและสถาบันการเงิน เพื่อรองรับการพัฒนาบนเส้นทางสายไหมใหม่โดยเฉพาะ ๒ แห่ง ได้แก่ กองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) และธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB)<sup>๑๐</sup>

### ผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่

เนื่องจากโครงการขนาดใหญ่ของซอริเริ่มเกี่ยวกับการร่วมกันพัฒนา “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative: BRI) มาพร้อมกับเงินกู้ดอกเบี้ยสูงจากประเทศจีน ประเทศที่ยากจนหรือกำลังพัฒนา อาจจะเผชิญกับความเสี่ยงที่จะเกิดปัญหาทางเศรษฐกิจได้ หน่วยงาน Center for Global Development ได้ทำศึกษาประเทศที่อาจกู้เงินสำหรับโครงการ BRI ทั้งหมด ๖๕ ประเทศ พบว่าโครงการดังกล่าวมีความเสี่ยงด้านการชำระหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ต่อหลายประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กและเป็นประเทศยากจน โดยมี ๘ ประเทศ ที่อาจจะเผชิญความเสี่ยงจากการแบกรับภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดมหึมาที่เชื่อมต่อจีน คือ ลาว ปากีสถาน จิบูตี มัลดีฟ มองโกเลีย มอนเตเนโกร ทาจิกิสถาน และคีร์กีซสถาน

## ๒.๔ ประเทศไทยกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่

การเชื่อมโยงเส้นทางการค้าและท่องเที่ยวตามเส้นทางสายไหมใหม่ (Thailand and the New Silk Road) ด้วยแผนการพัฒนา ๖ ระเบียบเศรษฐกิจ และการพัฒนาท่าเรือในเส้นทางเดินเรือที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมทั้งในประเทศที่อยู่ในบนเส้นทางสายไหมใหม่ และประเทศนอกเส้นทางสายไหมใหม่ สำหรับประเทศไทยในช่วงระยะเริ่มต้นของการเส้นทางสายไหมใหม่ ยุทธศาสตร์นี้ไม่ได้รับความสนใจมากนัก แต่ในปัจจุบันเมื่อ สป.จีน มีบทบาทและอิทธิพลทางเศรษฐกิจโลกมากขึ้น เส้นทางสายไหมใหม่จึงเป็นโอกาสทางการค้าที่ไม่สามารถละเลยได้ ทั้งภาครัฐและเอกชนจึงเริ่มให้ความสำคัญเพราะเล็งเห็นโอกาสทางการค้ามากขึ้น

---

<sup>๑๐</sup> เส้นทางสายไหมใหม่ เส้นทางการค้าแห่งอนาคต, มาลี สุขदानนท์, สืบค้นเมื่อ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๖, <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/๒/saimai.html>

### ๑) ประเทศไทยภายใต้การเชื่อมโยง GMS กับเส้นทางสายใหม่ใหม่ทางบก

ประเทศไทยเป็นหนึ่งใน ๖ ประเทศ ที่อยู่ในเส้นทางสายใหม่ใหม่ แต่ไทยไม่ได้อยู่ในแผนพัฒนาตามระเบียงเศรษฐกิจใด แต่มีความสามารถในการเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน – คาบสมุทรอินโดจีน (China – Indochina Peninsula Economic Corridor : CIPEC) ที่ประกอบด้วยสมาชิก ๖ ประเทศ ได้แก่ จีน (เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำจูเจียง/Pearl River Delta) สิงคโปร์ กัมพูชา พม่า เวียดนาม และมาเลเซีย เนื่องจาก CIPEC ประสงค์ที่จะเชื่อมโยงการพัฒนาและเส้นทางการค้า ให้เข้ากับกลไกของความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub – regional Economic Co – operation : GMS) ซึ่งสมาชิกทั้งหมด ๖ ประเทศ ได้แก่ จีน (มณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย ซึ่งร่วมมือก่อตั้งความร่วมมือนี้ขึ้นใน พ.ศ. ๒๕๓๕ มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เกื้อกูลกันบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วม โดยได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) แนวทางการพัฒนาที่สำคัญของ GMS มี ๓ ด้าน (๓ Cs) คือ สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) และสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ทั้ง ๖ ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง ได้ร่วมกันพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและทำให้เกิดการกระจายประโยชน์และโอกาสจากจุดความเจริญหลักให้เชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่ยังขาดการพัฒนาตามแนวเส้นทางคมนาคม โดยกำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ ๓ แนว และ ๖ ระเบียงเศรษฐกิจ ดังนี้

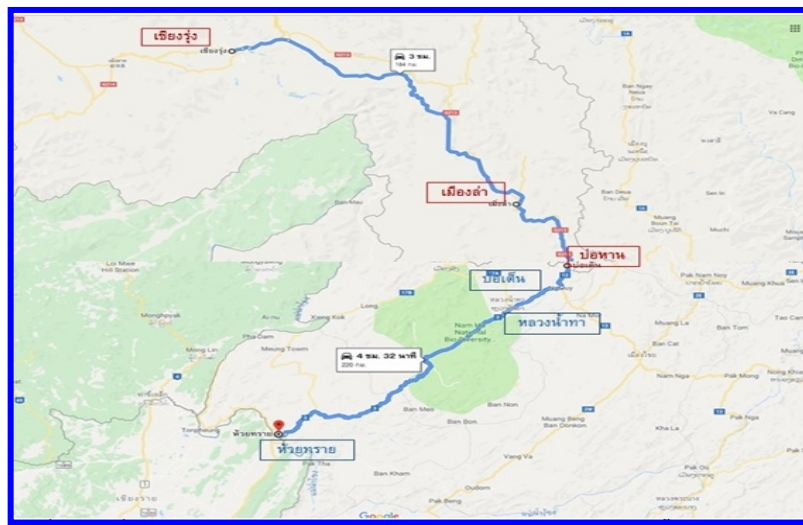


ภาพแสดง : ระเบียงเศรษฐกิจตามโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

### ๑.๑) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC)

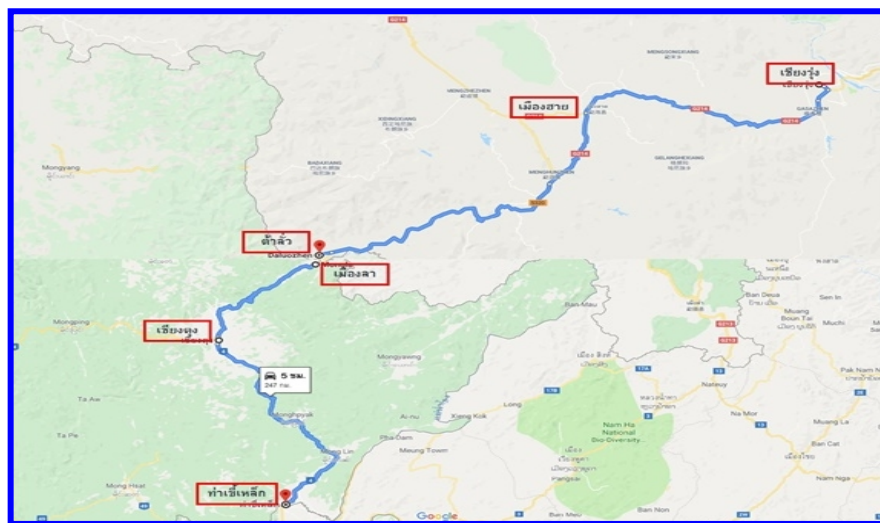
NSEC เป็นแนวเศรษฐกิจที่สำคัญซึ่งเชื่อมโยงจีนกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ได้แก่ พม่า ลาว และไทย รวมถึงตอนเหนือของเวียดนาม ประกอบด้วย ๓ เส้นทางย่อย ได้แก่

๑) เส้นทาง R3A เชื่อมโยงจีนตอนใต้ ลาว และไทย เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของถนนสายคุนหมิง กรุงเทพฯ ฯ (คุน – ม่าน กงลู่) โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิง มายังเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา เมื่อถึงเมืองเชียงรุ่งเมืองเอกของเขตปกครองตนเองฯ จะแยกเป็นถนนสาย R3A มุ่งชายแดนลาว ที่บ่อหาน และข้ามไปยังบ่อเต็น ในแขวงหลวงน้ำทา ต่อไปยังเมืองห้วยทราย ในแขวงบ่อแก้วของลาว เข้าสู่เขตชายแดนไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ – ห้วยทราย) เส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจากจีนเข้าสู่ลาวและไทย อีกทั้งยังเป็นเส้นทางหลักของ NSEC



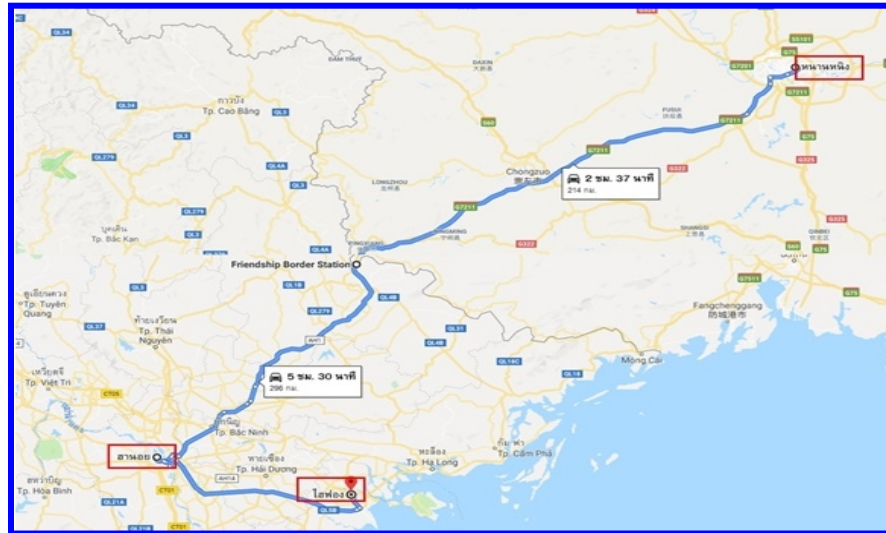
ภาพแสดง : แผนที่แสดงเส้นทาง R3A เชียงรุ่ง – เมืองลา – บ่อหาน – บ่อเต็น – หลวงน้ำทา – ห้วยทราย

๒) เส้นทาง R3B เป็นส่วนหนึ่งของถนนสายคุนหมิง – กรุงเทพฯ ฯ เช่นเดียวกับเส้นทาง R3A ต่างกันที่เมื่อถึงเมืองเชียงรุ่ง แยกเป็นถนนสาย R3B มุ่งสู่ชายแดนพม่าที่เมืองต้าหลู่ ในรัฐฉาน ผ่านเมืองเชียงตุง และท่าขี้เหล็ก และเข้าสู่ชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย



ภาพแสดง : แผนที่แสดงเส้นทาง R๓B เชียงรุ่ง – เมืองฮาย – ต้าหลู่ – เมืองลา – เชียงตุง – ท่าขี้เหล็ก

๓) **เส้นทาง R5** มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิง เมืองเอกของมณฑลกว่างสีของจีน เข้าสู่ชายแดนเวียดนามที่เมืองลางเซิน ต่อไปยังเมืองฮานอย เวียดนาม และท่าเรือไฮฟอง เส้นทางนี้เป็นเส้นทางถนนสายหลักในการขนส่งสินค้าจากภาคใต้ของ สป.จีน ได้แก่ กวางโจว มายังภูมิภาคอินโดจีน เนื่องจากที่ฮานอยสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง R12 ที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย



ภาพแสดง : แสดงเส้นทาง R5 หนานหนิง – ลางเซิน – ฮานอย – ไฮฟอง

### ๑.๒ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC)

EWEC เป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจที่เชื่อมโยงเวียดนาม ลาว ไทย และพม่า อาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ประกอบด้วย ๓ เส้นทางย่อย ได้แก่

๑) **เส้นทาง R9** มีจุดเริ่มต้นที่เมาะลำไย ไปที่เมียวดี เข้าเขตไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านพิษณุโลก ไปยังขอนแก่น มุกดาหาร และต่อไปยังสะหวันนะเขต เข้าเขตเวียดนามที่เว้ และสิ้นสุดที่ดานัง

๒) **เส้นทาง R12** ถนนเส้นนี้ภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม – คำม่วน) หากต้องการวิ่งเข้ากว่างสี นับเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด โดยเชื่อมโยงภาคอีสานของไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนม เข้าสู่ชายแดนลาวที่ท่าแขก แขวงคำม่วน วิ่งผ่าน จังหวัดฮาดิง วิงห์ และฮานอยของเวียดนาม ก่อนจะไปสิ้นสุดที่กว่างซี

๓) **เส้นทาง R8** มีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดบึงกาฬ เข้าสู่เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซของลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปเชื่อมต่อกับเส้นทาง R5 ไปสิ้นสุดที่กว่างซี

### ๑.๓ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้เป็นแนวพื้นที่ที่เชื่อมโยงพม่า ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ประกอบด้วย ๒ เส้นทางย่อย ได้แก่

๑) **เส้นทางทวาย – ทิกิ – กรุงเทพฯ – อร์รัฐประเทศ – ปอยเปต – พนมเปญ – โฮจิมินห์ – หวังเต่า** เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนรัฐประเทศ – ปอยเปต ระหว่างไทย – กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาเวต – มอกไบ ระหว่างกัมพูชา – เวียดนาม

๒) เส้นทางทวาย - ทิกิ - บ้านน้ำพุร้อน - กรุงเทพฯ - เสียมราฐ - สตรึงเต็ง - ควิยอน ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และกัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทย ไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา

แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นสมาชิกโดยตรงของ CIPEC แต่มีสมาชิก ๔ ประเทศ คือ จีน กัมพูชา พม่า และเวียดนาม ที่เป็นสมาชิกใน CIPEC และเป็นสมาชิก GMS การเชื่อมโยงเส้นทางการค้า ของความร่วมมือทั้งสองจะช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางสายใหม่ใหม่ทางบกให้กว้างขวางและครอบคลุม มากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการเปิดเส้นทางออกสู่ทะเลเพิ่มขึ้นด้วย ด้วยทางภูมิศาสตร์ไทยเป็นศูนย์กลาง การพัฒนาตาม GMS จึงเกิดการผลักดันจาก สป.จีน ในการสร้างเครือข่ายทั้งเส้นทางถนน จนเกิด ผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาเส้นทาง เช่น เส้นทางถนน R3A และ R9 กลายเป็นเส้นทางการค้า และการท่องเที่ยวที่สำคัญระหว่างไทยและจีน

นอกจากนี้ สป.จีน ยังแนวคิดที่จะผลักดันการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายอีสาน เพื่อให้ เชื่อมต่อเข้ากับเส้นทางรถไฟความเร็วสูง จีน - ลาว (คุนหมิง - เวียงจันทน์) โดยตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๓ รัฐบาลไทยได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงาน (MOU) กับรัฐบาลจีน เพื่อศึกษา ความเป็นไปได้ของโครงการร่วมกัน โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง “รถไฟไทย - จีน” เป้าหมาย หลักของรถไฟไทย - จีน เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้า ๓ ประเทศ คือ จีน ลาว และไทย

เมื่อ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๐ รัฐบาลไทยได้เริ่มต้นการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไทย - จีน ซึ่งการก่อสร้างจะแบ่งออกเป็นทั้งหมด ๑๑ ช่วง ๑๔ สัญญา แนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีกลางบางซื่อ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและสิ้นสุดเส้นทางในระยะแรกที่สถานีนครราชสีมา ซึ่งตั้งอยู่ บริเวณสถานีรถไฟนครราชสีมาเดิม รวมระยะทางในช่วงแรก ๒๕๓ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาทีจากกรุงเทพมหานคร จากนั้นเส้นทางจะมุ่งขึ้นทางเหนือเพื่อไปยังประเทศลาวโดยผ่าน สถานี ชุมทางบัวใหญ่ ขอนแก่น อุดรธานี สิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย รวมระยะทาง ๖๑๗ กิโลเมตร ใช้เวลา เดินทาง ๒ ชั่วโมง ๑๕ นาที จากนครราชสีมา และ ๓ ชั่วโมง ๔๕ นาที จากกรุงเทพมหานคร แนวเส้นทางต่อจากนี้จะเป็นแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงลาว - จีน เพื่อเดินทางไปยังเวียงจันทน์ และต่อเนื่องไปยังนครคุนหมิง ประเทศจีน ระยะทางรวมกว่า ๑,๐๑๑ กิโลเมตร โดยใช้ระยะเวลา เดินทางรวมจากกรุงเทพมหานครถึงนครคุนหมิง ๑๓ ชั่วโมง ๓๐ นาที โดยแนวเส้นทางใน สปป.ลาว จะเป็นทางเดี่ยวทั้งหมด และเปลี่ยนเป็นทางคู่เมื่อพ้นบ่อเต็น ประเทศลาว

นับจากการเริ่มต้นก่อตั้ง GMS ประเทศไทยได้ดำเนินการตามแผนพัฒนา GMS เรื่อยมา ปัจจุบัน การก่อสร้างเส้นทางถนน ทางรถไฟ มีความคืบหน้าเป็นลำดับ รัฐบาลไทยได้จัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ประกอบไปด้วยจังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ที่น่าร่อง เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ “ไทยแลนด์ ๔.๐” ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจาก โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) นอกจากนี้ GMS แล้ว การเชื่อมต่อเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นแนวทางการพัฒนาที่ได้ดำเนินการมายาวนานภายใต้ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับพหุภาคี ได้แก่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community : AEC) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) อาจ กล่าวได้ว่าความเชื่อมโยงของเครือข่ายเส้นทางการค้าระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ เหมือนเป็นจิ๊กซอร์

ที่มีหลายชั้น สป.จีน ต้องการที่จะเชื่อมต่อให้เข้ากับเส้นทางสายไหมใหม่ ดังนั้น สป.จีน จึงเป็นปัจจัยภายนอกที่สำคัญในการผลักดัน ขับเคลื่อน หรือสนับสนุนให้เกิดการสร้างการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าอย่างเห็นได้ชัด

## ๒) ประเทศไทยภายใต้การเชื่อมโยงเส้นทางสายไหมใหม่ทางทะเล

การผลักดันและสร้างเส้นทางสายไหมใหม่ทางทะเลของ สป.จีน ส่งผลให้ปัจจุบันนานาชาติเกิดการตื่นตัวและจับจ้องการพัฒนาอย่างใกล้ชิด หากย้อนไปเมื่อครั้งประธานาธิบดีสีจิ้นผิง เยือนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ปลาย พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้กล่าวไว้ว่า “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ หนึ่งเขตเศรษฐกิจสำคัญของเส้นทางสายไหมทางทะเล สป.จีน มีความพร้อมจะให้ความร่วมมือกับอาเซียนในทุกๆ ด้าน รวมไปถึงความริเริ่มในการจัดตั้งกองทุนความร่วมมือทางทะเลจีน – อาเซียน (China – ASEAN Maritime Cooperation Fund) เพื่อขยายความร่วมมือทางทะเลระหว่างกัน อีกทั้งในการเปิดการประชุมสภาผู้แทนประชาชนจีน ประจำปี ๒๕๕๗ นายกรัฐมนตรีหลี่เค่อเฉียงได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการพัฒนาเส้นทางสายไหมทางทะเลสำหรับศตวรรษที่ ๒๑ อย่างจริงจัง ประกอบกับนโยบายการให้ความสำคัญกับประเทศตอนใต้ (Look South Policy) รัฐบาลปักกิ่งได้วางเป้าหมายให้มณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง เป็นสะพานเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศชายแดนทางตอนใต้ อันหมายถึงอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ในขณะเดียวกันการพัฒนาความร่วมมือตาม “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (Maritime Silk Road) มณฑลฝูเจี้ยน วางให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศอาเซียน



ภาพแสดง : แผนที่แสดงแนวเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt and New Maritime Silk Road/One Belt One Road)

แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้อยู่ในเส้นทางการเดินทางเรือตามเส้นทางสายไหมทางทะเลใหม่ (21st Century Maritime Silk Road) โดยตรง แต่ด้วยความพร้อมของเส้นทางถนนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศต่าง ๆ และสามารถขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลผ่านท่าเรือไทยได้ จึงเป็นหนึ่งในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีน ประกอบกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหลักของประเทศไทย คือ โครงการพัฒนาท่าเรือ

แหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ที่กำลังดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง เป็นการเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสทางการค้า และการขนส่งให้ประเทศมากขึ้น ทำให้ไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการค้าในภูมิภาคได้ ท่ามกลางการแข่งขันทางการค้าที่รุนแรงขึ้นในปัจจุบัน



ภาพแสดง : แผนผังการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากจีนจะผลักดันนโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลผ่านกลไกความร่วมมือในระดับพหุภาคีในระดับรัฐต่อรัฐแล้ว จีนยังให้ความสำคัญโดยมีการเจรจาในระดับเจ้าหน้าที่และความร่วมมือในระดับปฏิบัติการ รวมถึงภาคเอกชนจีนซึ่งได้เข้ามามีบทบาทด้านการค้าในไทยมานาน และทวีบทบาทในด้านการคมนาคมมากขึ้น เมื่อภาครัฐจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาตามกรอบโครงการ BRI<sup>๑๑</sup>

ยุทธศาสตร์เชิงรุกในกรอบ One Belt One Road ที่รัฐบาลจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ริเริ่มขึ้นเพื่อขยายบทบาทของจีนในเวทีโลก และพัฒนาเศรษฐกิจของจีนให้เติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยการใช้อำนาจละมุน (Soft Power) ผ่านการสร้าง “ความเชื่อมโยง” (Connectivity) และ “ความร่วมมือ” (Cooperation) รอบด้านกับนานาประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป โดยใช้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลที่เป็นกลไกสำคัญ และการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับรัฐบาลจีน สำหรับประเทศไทยซึ่งมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการที่จะแสดงบทบาทนำในการเป็นผู้ประสานงานของอาเซียนกับจีน จากข้อได้เปรียบต่าง ๆ ที่ไทยมีอยู่ในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความเชื่อมโยงโครงการต่าง ๆ ระหว่างจีน - อาเซียน อันจะเป็นการเพิ่มบทบาทของไทยในเวทีระหว่างประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างความสัมพันธ์ไทย - จีน ให้แน่นแฟ้นมากขึ้น ดังนั้น ไทยควรพิจารณาและเตรียมความพร้อมอย่างเต็มที่ โดยควรมีหน่วยงานรับผิดชอบติดตามและประสานงานในเรื่องดังกล่าวที่ชัดเจน เพื่อผลักดันให้ไทยมีศักยภาพเป็นจุดศูนย์กลาง (Hub) ของอาเซียน - จีนในการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน

<sup>๑๑</sup> ประเทศไทยกับการยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ (Thailand and the New Silk Road), มาลี สุขदानนท์, สืบค้นเมื่อ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๖, <http://www.cutl.chula.ac.th/triresearch/saimainew/saimainew.html>



### ๓) เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ และโอกาสของประเทศไทย (One Belt One Road and opportunity of Thailand)

โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ แสดงให้เห็นได้ว่า ประเทศไทยอาจไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากเส้นทางโครงการขั้วคมนาตามดังกล่าวเนื่องจากไม่ได้อยู่ในเส้นทางหลักของการดำเนินโครงการ อย่างไรก็ตาม นโยบายยุทธศาสตร์พัฒนาภาคตะวันตกของจีนที่มุ่งเน้นการกระจายความเจริญมาสู่ดินแดนตอนในของประเทศ ภายใต้แผนเร่งพัฒนาและสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลจีน อาทิ การสร้างถนน การสร้างรถไฟ รวมทั้งผลักดันให้มณฑลชื้อชวน (เสฉวน) เป็นศูนย์กลางคมนาคมแบบครบวงจรในปี ค.ศ. ๒๐๒๐ โดยมีนครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางจุดเชื่อมโยงไปสู่เมืองในระดับภูมิภาคเพื่อเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านทางตอนล่างสู่อาเซียน ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรมอินโดจีน โดยเฉพาะด้านการค้าชายแดนต่อเนื่องลงมาสู่ไทยที่เชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ในฐานะที่ตำแหน่งที่ตั้งของไทยเป็นจุดศูนย์กลางของกลุ่มประเทศในอาเซียน

ในปัจจุบันประเทศไทยกำลังลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หลายโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง ๔ โครงการ ซึ่งจะสามารถเชื่อมโยงจากจีนไปสู่ประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนได้สะดวกมากขึ้น ได้แก่ ๑) กรุงเทพฯ - พิชญ์โลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๗๔๕ กิโลเมตร ๒) กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง ๖๑๕ กิโลเมตร ๓) กรุงเทพฯ - พัทยา - ระยอง ระยะทาง ๒๒๑ กิโลเมตร และ ๔) กรุงเทพฯ - หัวหิน - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๘๘๒ กิโลเมตร แม้กระนั้นก็ตาม โครงการดังกล่าวยังคงเผชิญกับปัญหาในการดำเนินการอีกหลายส่วน ซึ่งอาจทำให้การดำเนินการล่าช้าออกไป เช่น ปัญหาในการขอเวนคืนพื้นที่ของโครงการ เป็นต้น ดังนั้น หากประเทศไทยสามารถดำเนินโครงการดังกล่าวได้อย่างรวดเร็วและสำเร็จ จะกลายเป็นการขยายฐานของตลาดการบริโภคของสินค้าและบริการของไทยที่มีขนาดใหญ่มากขึ้นและช่วยลดความเสี่ยงจากการส่งออกสินค้าไปยังประเทศในทวีปยุโรปที่อาศัยเส้นทางขนส่งทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียวไปพร้อมกัน นอกจากนี้ ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์กำลังดำเนินการสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างกรุงกัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์ขึ้น โดยมีกำหนดเปิดให้บริการภายในปี ค.ศ. ๒๐๒๖ ซึ่งถ้าหากประเทศไทยสามารถดำเนินการสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพฯ ได้ตามกำหนดแล้ว จะส่งผลดีต่อประเทศในระยะยาวเช่นกัน

โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ สะท้อนให้เห็นว่า บทบาทด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโลกกลายเป็นนโยบายหนึ่งในการยกระดับและเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจจีนที่ชัดเจน โดยประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางของโครงการดังกล่าวจะเน้นการใช้สินค้าที่ผลิตจากจีนเป็นสำคัญ เช่น รถไฟความเร็วสูง อุปกรณ์ผลิตไฟฟ้า อุปกรณ์การสื่อสารต่าง ๆ เป็นต้น ในทางกลับกัน จึงกลายเป็นการเปิดตลาดให้แก่การส่งออกสินค้าของไทยไปยังประเทศจีนด้วยเช่นกัน ดังนั้นผลประโยชน์ต่างตอบแทนกันในเชิงเศรษฐศาสตร์จึงเกิดขึ้นกับประเทศต่าง ๆ เช่นกัน ไม่เพียงแต่ประเทศจีนเท่านั้น ทั้งมิติทางด้านท่องเที่ยว การเคลื่อนย้ายแรงงาน การคมนาคมต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องเตรียมพร้อมรับมือกับปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามด้วยเช่นกันทั้งในมิติทางด้านสังคม สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

ดังนั้น โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ จะยังคงดำเนินต่อไปแม้ว่าประเทศไทยอาจจะไม่ได้เข้าร่วมในโครงการสร้างเครือข่ายเส้นทางคมนาคมโดยตรง ก็ตาม แต่หากประเทศไทยมองเห็นโอกาสในการยกระดับและพัฒนาศักยภาพของประเทศให้เข้าสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว

ประเทศไทยจำเป็นต้องคว้าโอกาสดังกล่าวและเตรียมพร้อมรับมือกับกระบวนการขับเคลื่อนการพัฒนา หรือ “รถไฟแห่งการพัฒนาของจีน” ขบวนนี้เช่นกัน โดยอาจอาศัยการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อศึกษา วิจัย และวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อรับมือและออกแบบการดำเนินการ โดยเฉพาะการให้ภาคเอกชนเข้ามามี บทบาทดังกล่าวไป พร้อมกัน ซึ่งเส้นทางสายไหม ในศตวรรษที่ ๒๑ ที่ประเทศจีนเป็นผู้ริเริ่ม ผ่านโครงการสาทรณูปโภคทั้งทางบก ทางทะเล เพื่อต่อเชื่อมเส้นทางการค้า ๓ ทวีป แม้ว่าจากแผนที่ ทางยุทธศาสตร์ของเส้นทางสายไหมและเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑ หรือ High-Level Dialogue Belt and Road Forum for International Cooperation ที่จีน ลากเส้นบนแผนที่ทางทะเล ไม่ผ่านไทยโดยตรง แต่ยังมีเชื่อมโยงของการวางยุทธศาสตร์ว่า เส้นทางสายไหมที่ฟื้นฟูขึ้นมาใหม่นี้ มี “ภูมิภาคอาเซียน” เป็นเป้าหมายหนึ่ง จากทั้งหมด ๖๕ ประเทศ ที่รวมจีนแล้วด้วย ไทยอยู่ในเส้นทาง สายไหม อีกทั้งยังอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรมอินโดจีน China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) ที่รวมลาว เวียดนาม กัมพูชา ซึ่งเป็น ๑ ใน ๖ ระเบียงเศรษฐกิจย่อย ภายใต้ยุทธศาสตร์สายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่กำลังเดินหน้าอยู่ขณะนี้ จีนยังมองไทย เป็นยุทธศาสตร์สำคัญ เพียงแต่ที่ตั้งของไทยที่ไม่ได้มีพื้นที่ทางทะเลติดต่อกับเส้นทางทะเลใหญ่ ๆ จึงเป็น แค่น้ำที่ยุทธศาสตร์รอง ซึ่งไม่ได้หมายความว่าอยู่ในจุดที่จีนจะลดความสำคัญลง เพราะในช่วง ๑๐ ปี ที่ผ่านมา ไทยเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เศรษฐกิจที่จีนเกี่ยวข้อง คือ แนวเขตอีสต์ - เวสต์ คอร์ริดอร์ ซึ่งเป็น เส้นทางเศรษฐกิจคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมอาเซียนเข้ากับจีน

## บทที่ ๓

### การประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

#### ๓.๑ ผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ ณ บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด

วันอาทิตย์ที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา (ตามเวลาท้องถิ่น) คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา นำโดย พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการ พร้อมคณะเดินทาง ได้เดินทางไปร่วมประชุมและเยี่ยมชมกิจการเทคโนโลยีการขนส่งทางราง (แบบรถไฟลาว - จีน) ณ บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด (The Laos - China Railway Company Ltd. : LCR) นครหลวงเวียงจันทน์ โดยมี Mr. Yuan Minghao, Vice General Manager of LCRC. และเจ้าหน้าที่บริษัทฯ ให้การต้อนรับ

โดย Mr. Vongthong SOUPHANTHONG, Vice Chief Engineer of LCRC. ได้บรรยายสรุปข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารงานโครงการรถไฟลาว - จีน เส้นทางรถไฟสายดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของระเบียบเศรษฐกิจจีน - อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt & Road Initiative : BRI) ได้รับการส่งเสริม ออกแบบ และสนับสนุนเงินทุนส่วนใหญ่จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บริษัทฯ ได้ดำเนินงานบริหารโครงการรถไฟลาว - จีน ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการรถไฟของรัฐใน สปป.ลาว โดยบริหารงานเกี่ยวกับการเดินรถไฟ การจัดการเวลา การบำรุงรักษา และการดำเนินการรถไฟ ซึ่งบริษัทฯ รับผิดชอบการดำเนินงานในส่วนของการรถไฟลาว โดยมีการพัฒนาทรัพยากรบุคลากรในด้านระบบรางและพัฒนาทักษะทางด้านรถไฟอย่างต่อเนื่องเป็นไปตามมาตรฐานการจัดการและมาตรฐาน โดยรถไฟลาว - จีน ระยะทางรวม ๔๒๒.๔ กิโลเมตร เป็นรถไฟรางเดี่ยวขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยใช้รางร่วมกัน กำหนดความเร็วรถไฟสำหรับขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง



สำหรับขนส่งสินค้าอยู่ที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีพลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน (Electrical Mobile Unit : EMU) โดยช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังบ่อเต็นทางถนนจาก ๑๕ ชั่วโมง เหลือเพียงประมาณ ๔ ชั่วโมง (และช่วงบ่อเต็น - คุณหมิง ใช้เวลาอีกประมาณอีก ๔ ชั่วโมง) และคาดว่าจะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งระหว่างคุณหมิงกับเวียงจันทน์ได้ร้อยละ ๔๐ - ๕๐ และลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งใน สปป. ลาว ได้ร้อยละ ๒๐-๔๐ ขณะที่รางรถไฟของไทยเป็นแบบ meter gauge ขนาด ๑ เมตร ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนทางรถไฟไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีรายละเอียดพอสังเขป ดังนี้



**๓.๑.๑ สะพานรถไฟแห่งใหม่** ตามผลการประชุมไตรภาคีไทย - ลาว - จีน เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ดังนี้

๑) สป.จีน เห็นว่าค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่นั้นควรเป็นความรับผิดชอบของไทยและ สปป. ลาว ฝ่ายละครึ่ง และได้เสนอให้ไทยและ สปป. ลาว ว่าจ้างบริษัท ไชน่า เรลเวย์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด เป็นผู้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างในรูปแบบวิศวกรรม จัดหา และก่อสร้าง (Engineering Procurement and Construction : EPC) เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน เนื่องจากเป็นผู้ที่มีประสบการณ์การก่อสร้างรถไฟไทย - จีน และรถไฟลาว - จีน

๒) ฝ่ายไทยและ สปป.ลาว ยืนยันว่าจะยอมรับรูปแบบ EPC เมื่อจีนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ทั้งหมด เนื่องจากหากจะให้ฝ่ายไทยและ สปป.ลาว รับผิดชอบค่าใช้จ่ายก็จะต้องดำเนินการออกแบบและก่อสร้างตามกฎหมายภายในของไทยและ สปป.ลาว ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ผ่านมาในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง

๓) ทั้งสามฝ่ายเห็นพ้องที่จะจัดตั้งคณะทำงานร่วมไตรภาคีไทย - ลาว - จีน โดยแบ่งเป็นคณะทำงานด้านธุรกิจ และคณะทำงานด้านเทคนิค โดยจะแจ้งรายชื่อผู้แทนของแต่ละฝ่ายต่อไป สถานะปัจจุบัน ภายหลังจากการประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับการเชื่อมจุดทางรถไฟหนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์ โดยมีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุขของไทย และท่านเวียงสะหวัด สีพันดอน รัฐมนตรีกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป. ลาว เป็นประธานการประชุม เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๕ ที่นครหลวงเวียงจันทน์ โดยผลการหารือให้สะพานแห่งใหม่เป็นสะพานรถไฟเพียงอย่างเดียว แต่ให้มีการศึกษาเพิ่มเติมเรื่องการปรับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้รองรับน้ำหนักและโครงสร้างสำหรับอนาคต

**๓.๑.๒ แผนการเชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนของผู้โดยสารรถไฟช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์** แบ่งเป็น ๓ ระยะ ได้แก่

๑) แผนระยะเร่งด่วน (ปี ๒๕๖๕) ขยายปลายทางในฝั่ง สปป. ลาว จากสถานีท่านาแล้งไปที่สถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)

๒) แผนระยะกลาง (ปี ๒๕๖๖) การขยายปลายทางการให้บริการของฝ่ายไทยจากสถานีหนองคายเป็นสถานีอุดรธานี

๓) แผนระยะยาว (ปี ๒๕๖๘ เป็นต้นไป) เตรียมเดินรถโดยสารทางไกล เส้นทางระหว่างสถานีบางซื่อ/พญา กับสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)

### **๓.๑.๓ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า - ออกด้วยรถไฟ**

ก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ มีผู้ใช้บริการรถไฟจากสถานีหนองคายไปสถานีท่านาแล้งน้อยกว่า ๑๐๐ คน/วัน เดินรถ ๔ เที่ยว/วัน (ไป - กลับ) รองรับผู้โดยสารได้ ๑๒๘ คน/เที่ยว (๕๑๒ คน/วัน) ขณะที่มีการเดินทางเข้า - ออกของผู้คนทางรถยนต์ผ่านสะพานมิตรภาพฯ ๑ รวมประมาณ ๑๔,๐๐๐ - ๑๕,๐๐๐ คน/วัน

### **๓.๑.๔ การขยายปลายทางรถไฟมายังสถานีอุดรธานี**

การขยายปลายทางรถไฟมายังสถานีอุดรธานีจะต้องพิจารณาการแก้ไขกฎหมายเพื่ออนุญาตให้สถานีอุดรฯ เป็นช่องทางระหว่างประเทศ ซึ่งกรมการขนส่งทางรางฯ เห็นว่าคงต้องมีการหารือรายละเอียดระหว่างหน่วยปฏิบัติกันต่อไปว่าจะมีการตรวจคนเข้าเมืองอย่างไรและจะป้องกัน

การรื้อไหลของผู้โดยสารระหว่างทางอย่างไร หากมีการขยายปลายทางรถไฟไปที่สถานีอุดรธานี ซึ่งคาดว่าจะกลายเป็นปลายทางของผู้โดยสารจาก สปป. ลาว มากกว่าจังหวัดหนองคาย

### ๓.๑.๕ การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยรถไฟช่วงหนองคาย – เวียงจันทน์

การเดินรถ เริ่มเปิดให้บริการเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าบกท่านาแล้ง เมื่อสิงหาคม ๒๕๖๒ โดยได้รับอนุญาตให้เดินรถได้ ๔ ขบวน/วัน (ไป - กลับ) และพ่วงรถสินค้าได้สูงสุด ๑๒ แคร่

ปี	เดือนที่สามารถเดินรถได้	ปริมาณขนส่งรวม
๒๕๖๒	สิงหาคม – ธันวาคม	๓๔๐ ตู้
๒๕๖๓	มกราคม – มีนาคม	๔๕๘ ตู้
๒๕๖๔	เมษายน และกรกฎาคม – กันยายน	๑๗๓ ตู้

อนึ่ง เมื่อเปิดใช้สถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) หากยังมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีท่านาแล้งจะทำให้เกิดความไม่สะดวก เนื่องจากผู้โดยสารที่จะเดินทางไปยังสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) จะต้องรอให้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีท่านาแล้งแล้วเสร็จก่อน โดย รพท. แจ้งว่าหากมีการเปิดใช้สถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) และมีผู้ใช้บริการมากขึ้น จะพิจารณาแยกขบวนสินค้าและผู้โดยสารออกจากกัน



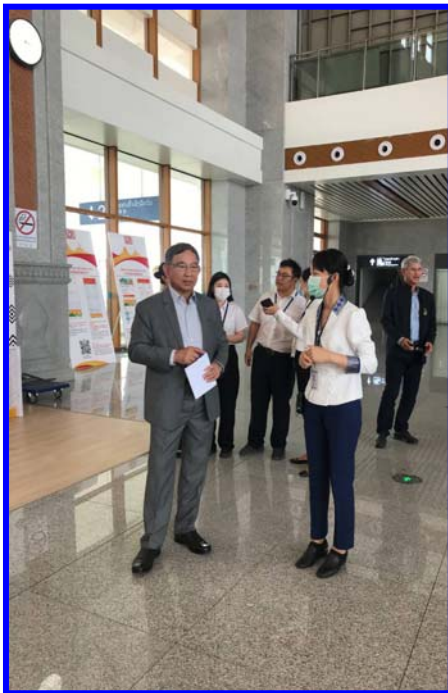
### ๓.๑.๖ แผนการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน

การเพิ่มพ่วงรถสินค้าเป็น ๒๕ แคร่ ให้บริการทุกวันและเพิ่มการเดินทางขบวนรถในแต่ละวัน แบ่งเป็น ๓ ระยะ ได้แก่

- ๑) แผนระยะสั้น (ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ) เพิ่มการเดินทางเป็น ๑๐ ขบวน/วัน (ไป - กลับ)
- ๒) แผนระยะกลาง (ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘) เพิ่มการเดินทางเป็น ๑๖ ขบวน/วัน (ไป - กลับ)
- ๓) แผนระยะยาว (ปี ๒๕๖๙ เป็นต้นไป) เพิ่มการเดินทางเป็น ๒๔ ขบวน/วัน (ไป - กลับ)

### ๓.๑.๗ การเปิดเดินรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศ

Ms. Pangxay, technical staff of Vientiane Station ได้บรรยายสรุปข้อมูล เกี่ยวกับการเปิดเดินรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศ พอสังเขปว่า เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๖ เป็นวัน เปิดเดินรถไฟลาว - จีน ขบวนข้ามประเทศเที่ยวปฐมฤกษ์ ระหว่างนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑล ยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน กับนครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของ สปป.ลาว ซึ่งรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศระหว่างสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (สปป. ลาว) กับสถานีนครคุนหมิงใต้ (สป.จีน) ใช้เวลา เดินทาง ๑๐ ชั่วโมง ๓๐ นาที นับรวมขั้นตอนการแจ้งเอกสารเข้าออกประเทศที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ของทั้ง สป.จีน และ สปป.ลาว ใช้เวลารวม ๓ ชั่วโมง



โดยมีรถไฟขบวนที่ D887 ออกจากสถานี นครคุนหมิงใต้เวลา ๐๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน หรือ ๐๗.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว ไปถึงสถานีนครหลวง เวียงจันทน์ในเวลา ๑๘.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน หรือ ๑๗.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว ส่วนรถไฟขบวนที่ D888 ออกจากสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ เวลา ๐๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว หรือ ๐๙.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน ไปถึงสถานีนครคุนหมิงใต้ เวลา ๑๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว หรือ ๑๙.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน

รถไฟลาว - จีน จอดรับส่งผู้โดยสารรวม ๘ สถานี เป็นสถานีใน สปป.ลาว ๔ สถานี ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ วังเวียง หลวงพระบาง และบ่อเต็น ใน สปป.จีน ๔ สถานี ได้แก่ บ่อหาน สิบสองปันนา ผู่เอ๋อร์ และนครคุนหมิงใต้ โดยกำหนดค่าตัวโดยสารระหว่างสถานีนครหลวง เวียงจันทน์กับนครคุนหมิงใต้ ชั้น ๑ ราคาคนละ ๘๖๔ หยวน หรือประมาณ ๔,๓๒๐ บาท ชั้น ๒ ราคาคนละ ๕๔๒ หยวน หรือประมาณ ๒,๗๑๐ บาท

เมื่อได้เวลาอันสมควรแล้ว พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการการ ได้กล่าวขอบคุณ Mr. Yuan Minghao, Vice General Manager of LCRC. และเจ้าหน้าที่บริษัทฯ ที่ให้การต้อนรับทุกท่าน โดยคณะกรรมการจะนำข้อมูลที่ได้รับนำไปจัดทำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการตามหน้าที่ต่อไป







## ๓.๒ ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจกับเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์

คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา นำโดย พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการ พร้อมด้วยคณะเดินทาง ได้เดินทางไปเยี่ยมคารวะเอกอัครราชทูตไทย และรับฟังบรรยายสรุปเกี่ยวกับสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจ ณ สถานเอกอัครราชทูตไทย เวียงจันทน์ โดยมี นางสาวมรกต ศรีสวัสดิ์ เอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ และเจ้าหน้าที่ให้การต้อนรับ

### สรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจ

#### ด้านสังคม

๑) ประเทศไทยส่งเสริมความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระดับประชาชนต่อประชาชน ผ่านการดำเนินโครงการสังคมและวัฒนธรรมต่าง ๆ เช่น โครงการโรงเรียนเพื่อนมิตรไทย - ลาว ซึ่งกระทรวงการต่างประเทศได้สนับสนุนงบประมาณเพื่อก่อสร้างอาคารเรียนที่โรงเรียนประถม สมบูรณ์ไชยะบุลี แขวงไชยะบุลีเพื่อฉลองครบรอบ ๗๐ ปี การสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทย กับ สปป.ลาว ทั้งนี้ สมาคมไทย - ลาว เพื่อมิตรภาพเป็นกลไกส่งเสริมการดำเนินความสัมพันธ์ และความร่วมมือระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ในระดับประชาชนสู่ประชาชน

๒) ประเทศไทยและ สปป.ลาว ได้สถาปนาความสัมพันธ์เมืองคู่มิตรแล้ว ๓ คู่ ได้แก่ กรุงเทพฯ กับนครหลวงเวียงจันทน์ จังหวัดเพชรบูรณ์กับแขวงหลวงพระบาง และจังหวัดมุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต

๓) กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศอยู่ระหว่างจัดทำแผนความร่วมมือวิชาการไทย - ลาว โดยมีโครงการเพื่อการพัฒนาที่ฝ่ายไทยพร้อมให้ความช่วยเหลือฝ่ายลาว มุ่งเน้นด้านการเกษตร สาธารณสุข การศึกษา การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การค้า อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อม โครงการพระราชดำริ ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต

#### ด้านเศรษฐกิจ

๑) สินค้าไทยที่ส่งออกไปลาว ๕ อันดับแรก ได้แก่ ๑) น้ำมันสำเร็จรูป ๒) อัญมณี และเครื่องประดับ ๓) รถยนต์และส่วนประกอบ ๔) เคมีภัณฑ์ และ ๕) เครื่องสำอาง และสินค้าที่ไทย นำเข้าจาก สปป.ลาว ๕ อันดับแรก ได้แก่ ๑) เชื้อเพลิงอื่น ๆ (พลังงานไฟฟ้า) ๒) อัญมณีและทองคำ ๓) ผักผลไม้ ๔) เครื่องจักรไฟฟ้า และ ๕) เครื่องใช้ไฟฟ้า

๒) การส่งเสริมความเชื่อมโยงไร้รอยต่อ ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องที่จะเร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การประสานมาตรฐานและกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงและการขนส่งระหว่าง ประเทศในอนุภูมิภาค อาทิ การเร่งรัดการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) และการเปิดใช้งานพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area : CCA) ณ จุดผ่านแดนถาวรหรือด่านสากลที่ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องกัน นอกจากนี้ สองฝ่ายเห็นพ้องให้มีการหารือ ๓ ฝ่าย ระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีน เกี่ยวกับการเชื่อมโยงระบบรางให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันของทุกฝ่าย

๓) สปป. ลาว ได้ร่วมมือกับจีนเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางรางเพื่อขนส่งสินค้า รวมถึงขนส่งผู้โดยสารตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าและเศรษฐกิจตามแนวเส้นทาง รถไฟ ตลอดจนยกระดับรูปแบบของการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ใน สปป. ลาว ให้มีทางเลือก ซึ่งการเปิดให้บริการของรถไฟลาว - จีน เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้ สปป. ลาว เป็นข้อต่อ

ที่สำคัญของภูมิภาค ส่งเสริมการเชื่อมโยง สปป.ลาว เข้าสู่กับห่วงโซ่การค้าผ่านระบบขนส่งแบบโลจิสติกส์ ที่ทันสมัย ด้วยการปรับนโยบายให้มีความเหมาะสม รวดเร็ว มีคุณภาพและต้นทุนที่ถูกลง ขนส่งได้ปริมาณมากและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รถไฟลาว - จีนได้ให้การบริการขนส่งสินค้า แบ่งเป็นสินค้านำเข้ามา สปป. ลาว และสินค้าที่ สปป. ลาว ส่งออกไปจีน การบริการขนส่งเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒๓.๘ ในแต่ละเดือน ยังช่วยเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศลาว ซึ่งมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากให้ความสนใจใช้บริการรถไฟสายดังกล่าว ทำให้การท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟมีความคึกคักมากขึ้นและช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

แม้รถไฟลาว - จีนจะเปิดให้บริการแล้ว แต่ยังมีปัญหาอุปสรรคในการให้บริการหลายด้าน โดยเฉพาะการจำหน่ายบัตรโดยสารที่ยังไม่เปิดบริการออนไลน์ การจำกัดจำนวนซื้อต่อคน ทำให้ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้ต้องการโดยสารรถไฟ ซึ่งรัฐบาล สปป.ลาว อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อปรับปรุงระบบการสำรองและจำหน่ายบัตรโดยสาร ผลกระทบของคนที่อยู่ในพื้นที่ว่า สิ่งที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดคือผลกระทบเรื่องการยึดครองที่ดินของนักลงทุนชาวจีนใน สปป.ลาว ซึ่งตั้งแต่โครงการนี้ได้เริ่มต้นขึ้น ประชาชนชาวลาวในพื้นที่เริ่มเห็นการหลั่งไหลของนักลงทุนชาวจีนที่เริ่มเข้ามาซื้อพื้นที่ในการทำธุรกิจตามแนวรถไฟในลาว

อย่างไรก็ตาม รถไฟจีน - ลาวจะลำเลียงทั้งสินค้าและผู้โดยสารจากจีนตอนใต้ผ่าน สปป.ลาว มาถึงประเทศไทยได้อีกเส้นทางหนึ่ง โดยทางรถไฟสายนี้จะเชื่อมจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาที่เมืองบ่อเต็น สปป.ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งอยู่ห่างจากจังหวัดหนองคาย เพียงแค่ ๒๔ กิโลเมตร ทั้งนี้ หากไทยเตรียมพร้อมรับมือให้พร้อมรถไฟจีน - ลาวนี้จะเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายทางเศรษฐกิจอย่างแน่นอน แต่ผู้ประกอบการไทยจะต้องเผชิญกับการแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากจีนมากขึ้น คนจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยและ สปป.ลาว เพิ่มขึ้น รวมทั้งสินค้าจีนจะมาแข่งขันกับสินค้าประเทศไทยในตลาด สปป.ลาว มากขึ้น

### **หากประเทศไทยมีการเตรียมพร้อมจะมีโอกาสสำคัญ ดังนี้**

๑) การค้า ประเทศไทยจะส่งออกสินค้าไป สปป.ลาว และ สบ.จีน เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภค บริโภค รวมถึงผลไม้สดและแปรรูป เพราะสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพสูง และจีนมีกำลังซื้อมหาศาล เฉพาะมณฑลยูนนานมีจำนวนประชากรราว ๕๐ ล้านคน เกือบเท่ากับคนไทยทั้งประเทศ

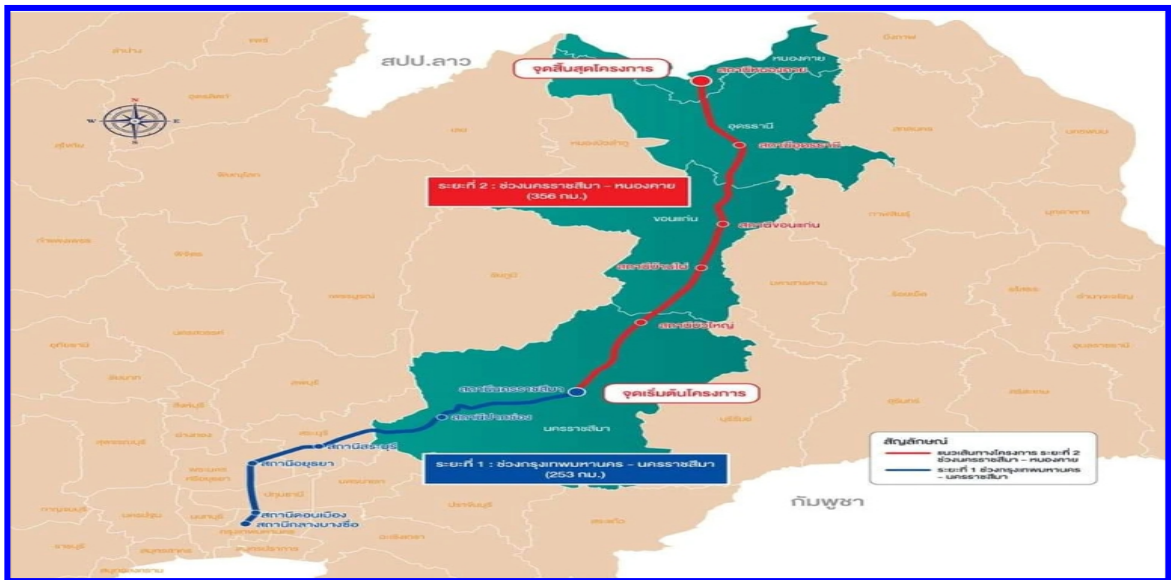
๒) การบริการและการท่องเที่ยว คาดว่านักท่องเที่ยวจีนและลาวจะมาเที่ยวไทยได้สะดวกขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการ ๓ กลุ่มใหญ่ของไทย คือกลุ่มบริการสุขภาพ กลุ่มห้างสรรพสินค้า ร้านอาหารและโรงแรม และกลุ่มสถานศึกษาและโรงเรียนสอนภาษา

๓) การลงทุนในต่างประเทศ ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs ที่ต้องทำธุรกิจแข่งกับจีนจำเป็นต้องเปลี่ยนกลยุทธ์เน้นจุดขายที่การพัฒนาและเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ

ทั้งนี้ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๙ เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร เส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย - ท่าเรือมาตาพุด ระยะทางรวมประมาณ ๘๖๗ กิโลเมตร (ระยะที่ ๑ : ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา และระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ดังนั้น การดำเนินโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง จึงเป็น

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

คาดว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ทำให้การเดินทางของประชาชนสะดวกรวดเร็ว เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมต่อการค้าการลงทุน ช่วยให้เกิดการจ้างงานขณะดำเนินการก่อสร้าง เกิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีตามแนวเส้นทาง พัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางให้เป็นศูนย์กลาง ความเจริญของภูมิภาค และส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ



ภาพแสดง : เส้นทางรถไฟ “ไทย-จีน” ระยะ ๒ “นครราชสีมา-หนองคาย”

ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ระยะทางประมาณ ๓๕๖ กิโลเมตร มีสถานีรถไฟ ๕ สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย และมีสถานีขนถ่ายสินค้า ๑ แห่ง บริเวณสถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคาย โดยมีเส้นทางครอบคลุม ๔ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย โดยรถไฟสามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง หนองคาย ระยะทางรวม ๖๐๙ กิโลเมตร ประมาณ ๓ ชั่วโมง ๑๕ นาที จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางที่มีความรวดเร็ว และความปลอดภัยให้ประชาชน รวมทั้งยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมต่อ การค้าการลงทุนของไทยกับ สปป.ลาว และประเทศจีน

### ด้านการคมนาคม

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงด้านคมนาคมกับ สปป.ลาว ในการพัฒนา ความเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ (seamless connectivity) ซึ่งช่วยสนับสนุนนโยบายของลาวในการเป็น ประเทศ land - linked ด้วยโครงการช่วยเหลือและการผลักดันเชิงนโยบายที่สำคัญ ดังนี้

๑) การก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมจังหวัดและแขวงของ สปป.ลาว โดยทั้งสองฝ่ายได้ ลงนามความตกลงก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) โดยโครงการ ดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ ประเพณี และวัฒนธรรมของทั้งสองประเทศ รวมถึงการพัฒนา ขีดความสามารถการแข่งขันของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน สนับสนุนการพัฒนา เศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในการรองรับปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้า

ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) คาดว่าจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๗

๒) แผนงานก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ เพื่อลดการจราจรที่คับคั่งบนสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๑ (หนองคาย - เวียงจันทน์)

๓) ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว ในโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง - นครหลวงเวียงจันทน์ (ระยะที่ ๒) ระยะทาง ๗.๗๕ กิโลเมตร เพื่อรองรับความเชื่อมโยงของโครงการรถไฟไทย - ลาว

๔) ผลักดันการเปิดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกการข้ามแดนของคนและสินค้าไทย - ลาว - เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข ๙ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC)

๕) ผลักดันให้ สปป.ลาวรวมเส้นทางหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน

คณะกรรมการมีข้อคิดเห็นว่า การเปิดเส้นทางรถไฟลาว - จีน ทำให้เกิดความเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจการขนส่ง การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน จะได้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าว ประกอบกับเส้นทางรถไฟนี้ ยังสามารถส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของโลกด้วย โดยเป็นการเพิ่มช่องทางและเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการไทยขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออกระหว่างไทยและจีนซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งได้ ซึ่งรถไฟลาว - จีน จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อด้านโลจิสติกส์ของไทย - ลาว - จีน และจะเพิ่มโอกาสในการขนส่งและกระจายสินค้าไทยไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศจีนและของโลก ดังนั้น ประเทศไทยควรมีการเตรียมความพร้อมในด้านการค้า การบริการและการท่องเที่ยว และการลงทุนในต่างประเทศ รวมทั้งประเทศไทยจำเป็นจะต้องเตรียมการพัฒนาทรัพยากรบุคลากรในด้านระบบรางและพัฒนาทักษะทางด้านรถไฟอย่างต่อเนื่องเป็นไปตามมาตรฐานการจัดการและมาตรฐานทางเทคนิคของสาธารณรัฐประชาชนจีน





## บทที่ ๔

### การประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน

#### ๔.๑ ผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์และข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

##### ๔.๑.๑ พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง

เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๖ ณ พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา โดย ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์ รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม และนายสถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์ กรรมการ ผู้แทนเข้าเยี่ยมชมและศึกษาระบบการพัฒนาเมืองด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ โดยมีผู้อำนวยการพิพิธภัณฑ์และเจ้าหน้าที่บรรยายสรุปเสนอข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ ในการนี้ คณะกรรมการ ได้รับเกียรติจาก นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ให้การต้อนรับและอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการอย่างดียิ่ง



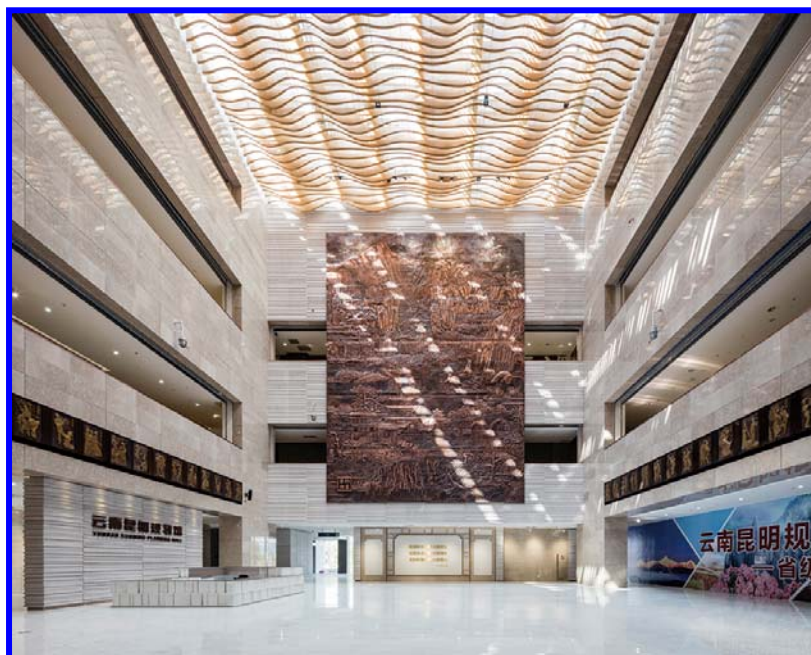
พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง ตั้งอยู่ที่ Haidong Wetland Park East Huanhu Road Guandu District Kunming Yunnan ตั้งอยู่ในเขตกวนตู้ ภาคใต้ของตัวเมืองคุนหมิง อยู่ริมฝั่งภาคเหนือของทะเลสาบเตียนฉือนครคุนหมิงและอยู่ใกล้กับศูนย์การประชุมและนิทรรศการนานาชาติเตียนฉือนครคุนหมิง

พิพิธภัณฑ์ Kunming Planning Hall ตั้งอยู่ริมฝั่งทะเลสาบ Dian ครอบคลุมพื้นที่ก่อสร้าง ๓๖,๓๓๙.๙ ตารางเมตร รวมพื้นที่จัดแสดง ๑๔,๐๐๐ ตารางเมตร โดยห้อง Planning Hall, Art gallery and Citizen Hall” ที่มีการจัดแสดงองค์ประกอบของมณฑลยูนนานและลักษณะพิเศษของนครคุนหมิง อันเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความยิ่งใหญ่ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งพิพิธภัณฑ์แห่งนี้

ได้กลายเป็น “ดวงตาของเมือง” (The Eye of the City) ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถชมนครคุนหมิงจากมุมสูง นอกจากนี้ยังมี “Time Archives” เพื่อแสดงให้ผู้เข้าชมได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดของนครคุนหมิง และมี “ทุ่งทดลองแห่งความฝัน” (Experimental Field of Dream) เพื่อให้ผู้เข้าชมได้สำรวจอนาคต



ทั้งนี้ พิพิธภัณฑ์ได้รวบรวมสาระสำคัญของนครคุนหมิง เพื่อให้ผู้เยี่ยมชมสามารถสัมผัสถึงความเจริญในประวัติศาสตร์ของนครคุนหมิงได้ภายในหนึ่งวัน ภายใต้คำนิยาม “เมืองแห่งฤดูใบไม้ผลิและความฝัน” (The City of Spring and Dreams) ที่ถูกนำมาเป็นธีมของนิทรรศการ ซึ่งมีเนื้อหาหลัก ๓ บท ได้แก่ “Do you know the history of Kunming?” “Have you seen the most beautiful appearance of Kunming?” และ “Do you want to see Kunming in the future?” อันเป็นการดำเนินเรื่องในรูปแบบ “บทสนทนาระหว่างเมืองและผู้คน” เพื่อบอกเล่าเรื่องราวที่น่าสนใจ สะท้อนอารมณ์ และมีความหมายแฝงของนครคุนหมิงในมณฑลยูนนาน





“Civilization Street” เป็นการแสดงให้เห็นถึงประวัติศาสตร์โดยใช้เทคโนโลยีภาพสามมิติ ที่ถูกนำมาใช้เพื่อสร้างแอนิเมชันแบบ Fix-View ของ “Riverside Scene at Qingming Festival” แสดงให้เห็นถึงถนนสายวัฒนธรรมโบราณในนครคุนหมิง เพื่อให้ผู้มาเยือนได้สัมผัสกับประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ลึกซึ้ง ตลอดจนวิถีชีวิตของคนโบราณในนครคุนหมิงจากสถาปัตยกรรมอันโดดเด่น



ห้อง “Light of the City of Spring” เป็นการสร้างนวัตกรรมใหม่ในรูปแบบของพื้นที่ จัดแสดงนิทรรศการแบบ ๓๖๐ องศา และพื้นที่เป็นเมทริกซ์ม่านวงแหวน LED วงกลมคู่ทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการที่ให้ความรู้สึกสดชื่นและไม่เหมือนใคร ตั้งแต่ทิวทัศน์ที่สวยงาม และประเพณีพื้นบ้านที่สนุกสนานไปจนถึงวัฒนธรรมที่หลากหลาย นักท่องเที่ยวสามารถเริ่มต้น การเดินทางเพื่อค้นพบ “เมืองแห่งฤดูใบไม้ผลิ” (City of Spring)



พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิงยังได้มีการออกแบบพื้นที่แสดงนิทรรศการทางวัฒนธรรมที่เรียกว่า “Reading Sea & Reading City” อันชาญฉลาด เพื่อนำเสนอแผนที่การท่องเที่ยว นครคุนหมิงในเวอร์ชันภาพวาด และศูนย์กระจายการท่องเที่ยวในทะเลสาบ Dian อย่างมีศิลปะ ภายใต้ธีม “Spend some time for inspiration”



นอกจากนี้ ยังมีส่วนแสดงนิทรรศการที่ชื่อว่า “A train to spring” อันเป็นการสร้างจินตนาการให้ผู้เข้าชมได้สัมผัสวิถีการนั่งรถไฟขนาดเล็กที่มีความเร็วสูง โดยจำลองการเดินทางด้วยตู้โดยสารที่สะดวกสบาย สามารถเพลิดเพลินกับทิวทัศน์ได้อย่างผ่อนคลาย



อนึ่ง พิพิธภัณฑฯ เมืองนครชุมนึ่ง ยังได้จัดโซนนิทรรศการที่ใช้ชื่อว่า “Meet the Future” โดยการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบของนิทรรศการที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง (high-tech exhibitions) อันเป็นการนำเสนอให้ผู้เข้าชมได้รับทราบว่ในระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมงของนครชุมนึ่งจะพบกับอะไรบ้าง ทั้งนี้ ในส่วนการจัดแสดงนิทรรศการนี้ ยังให้ผู้เข้าชมสามารถทดลองใช้เทคโนโลยีในรูปแบบต่าง ๆ ได้อีกด้วย เช่น VR treadmill AR dressing และ painting city เพื่อให้ผู้เข้าชมสัมผัสเมืองได้อย่างเต็มตา และปิดท้ายด้วยการจัดแสดงนิทรรศการในส่วนที่เรียกว่า “A Wonderful Journey” ในลักษณะของการนั่งไทม์แมชชีนบินเหนือนครชุมนึ่ง ในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ เพื่อเป็นการเดินทางสำรวจที่ยอดเยี่ยมและเต็มไปดว้จินตนาการ ประกอบด้วย จุดแรกคือการเดินทางข้ามเวลาเพื่อเข้าสู่อวกาศ จุดที่สองคือโรงภาพยนตร์ ๒๗๐ - ring screen เพื่อจะได้รับชมว่านครชุมนึ่งจะเป็นอย่างไรในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ จุดที่สามคือแผนที่สามมิติ หรือ “wonderful future city” ภายใต้ินยามเพื่อสำรวจความเป็นไปได้ที่ไร้ขีดจำกัด



#### ๔.๑.๒ มหาวิทยาลัยคุนหมิง

เมื่อวันอังคารที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๖ คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา นำโดย พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการการพร้อมคณะเดินทาง ได้เดินทางไปร่วมประชุมหารือและการจัดหลักสูตรการเรียนการสอน มหาวิทยาลัยคุนหมิง โดยมี นาง Ding Wenli อธิการบดีมหาวิทยาลัยคุนหมิง นาย Li Kai รองอธิการบดี สมาชิกคณะกรรมการพรรคคอมมิวนิสต์จีน มหาวิทยาลัยคุนหมิง และคณะ ให้การต้อนรับ ในการนี้ คณะกรรมการได้รับเกียรติจาก นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสกุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ให้การต้อนรับและอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการอย่างยิ่ง



ทั้งนี้ นาง Ding Wenli อธิการบดีมหาวิทยาลัยคุนหมิง ได้บรรยายสรุปข้อมูลเกี่ยวกับ มหาวิทยาลัยคุนหมิง ดังนี้

มหาวิทยาลัยคุนหมิง ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคุนหมิง นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของนครคุนหมิง) เป็นมหาวิทยาลัยระดับปริญญาตรีเพียงแห่งเดียวที่สังกัดรัฐบาลนครคุนหมิง ปัจจุบันเป็นมหาวิทยาลัยที่มีหลักสูตรคลัสเตอร์ที่ครบถ้วนที่สุดในมณฑลยูนนาน ได้รับการอนุมัติจากกระทรวงศึกษาธิการให้จัดตั้งเป็นมหาวิทยาลัยเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๔๗ (อดีตคือวิทยาลัยครูคุนหมิง) ตามการควมรวมและบูรณาการทรัพยากรด้านการศึกษาของคุนหมิง ได้รับการคัดเลือกให้เป็นมหาวิทยาลัยนำร่องที่ครอบคลุมการปฏิรูปการศึกษาแบบครบวงจร





โดยมหาวิทยาลัยคุนหมิงมีประวัติว่าเดิม (ปี พ.ศ. ๒๔๔๖) คือ โรงเรียนอู่หัว และได้มีการเปลี่ยนชื่อและยกระดับสถานศึกษาขึ้นอย่างต่อเนื่อง (โรงเรียนอู่หัว – โรงเรียนระดับสูงมณฑลยูนนาน - วิทยาลัยครูมณฑลยูนนาน - วิทยาลัยครูเมืองเอกมณฑลยูนนาน - วิทยาลัยครูแห่งที่หนึ่งมณฑลยูนนาน - วิทยาลัยครูของรัฐคุนหมิง มณฑลยูนนาน - วิทยาลัยครูนครคุนหมิง) ส่งผลให้จากอดีตจนถึงปัจจุบันทำให้มหาวิทยาลัยคุนหมิงมีประวัติศาสตร์เกินกว่า ๑๐๐ ปีแล้ว โดยในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ วิทยาลัยครูและวิทยาลัยคุนหมิงเก่า ได้รวมตัวกันเพื่อก่อตั้งขึ้นเป็นมหาวิทยาลัยคุนหมิงแห่งใหม่ (ระดับอนุปริญญา) ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ได้รับอนุญาตให้เริ่มรับนักศึกษาระดับปริญญาตรี ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ วิทยาลัยเกษตรนครคุนหมิงและวิทยาลัยสาธารณสุขนครคุนหมิงได้รวมเข้ามาในมหาวิทยาลัยคุนหมิงอีกด้วย ซึ่งปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มหาวิทยาลัยคุนหมิงได้รับคัดเลือกให้เป็นมหาวิทยาลัยนำร่องของการปฏิรูปสถาบันการศึกษาทั่วไปเป็นสถาบันการศึกษาลักษณะการประยุกต์ชุดแรกของมณฑลยูนนาน (Pilot universities for application-oriented overall transformation) และปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้รับคัดเลือกให้เป็นสถาบันการศึกษาด้านแบบของการนำร่องในการผลิตบุคลากรที่มีทักษะของมณฑลยูนนาน (Demonstration Colleges for Cultivating Applied Talents in Yunnan Province) ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้รับอนุญาตให้เริ่มรับนักศึกษาระดับปริญญาโท และปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้รับอนุญาตให้เริ่มรับนักศึกษาระดับปริญญาเอก

มหาวิทยาลัยมี ๒๐ คณะ แบ่งออกเป็นสาขาวิชาระดับปริญญาตรี ๖๕ วิชาเอก มีสาขาวิชาระดับปริญญาโท ๑๑ สาขาวิชา ทั้งนี้ มี ๓ สาขาวิชา ได้แก่ ครูสอนเด็กอนุบาล (Pre - school education) ฟิสิกส์ และบริหารการจัดการโรงแรม ได้รับคัดเลือกให้เป็นสาขาวิชาปริญญาตรีชั้นนำระดับประเทศ และอีก ๑๕ สาขาวิชาระดับปริญญาตรีได้รับคัดเลือกให้เป็นสาขาวิชาชั้นนำระดับมณฑลจนถึงเดือนมกราคม ๒๕๖๓ ได้มีความร่วมมือกับมหาวิทยาลัย ๗๔ แห่งใน ๑๘ ประเทศ/ภูมิภาค ซึ่งร่วมกันลงนามใน MOU เพื่อความร่วมมือกันเป็นจำนวน ๑๑๕ ฉบับ มีแพลตฟอร์มความร่วมมือระหว่างประเทศ ๑๑ แห่ง อาทิ ศูนย์แลกเปลี่ยนเยาวชนจีนและองค์กรความร่วมมือเซี่ยงไฮ้

จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีนักเรียนต่างชาติ จำนวน ๒๗๑ คน (เคยมีนักเรียนต่างชาติจาก ๒๙ ประเทศ มาเรียนประจำในมหาวิทยาลัย) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นต้นมา ได้มีนักเรียนและอาจารย์ จากต่างประเทศกว่า ๑,๙๐๐ คน มาแลกเปลี่ยนที่มหาวิทยาลัย และได้ส่งนักเรียนของมหาวิทยาลัย กว่า ๑,๓๐๐ คน ไปแลกเปลี่ยนที่ต่างประเทศ



มหาวิทยาลัยคุณหมิงมีความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา กับสถาบันการศึกษา ในประเทศไทย โดยเริ่มเปิดการเรียนการสอนภาษาไทย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๕ เป็นการสอนภาควิชา ภาษาไทยเฉพาะสาขามัคคุเทศก์เท่านั้น ซึ่งอดีตจนถึงปัจจุบัน มีนักศึกษาภาควิชาภาษาไทยทั้งสิ้น ๑๔๐ คน และที่กำลังศึกษาอยู่ในขณะนี้ มีจำนวน ๓๙ คน โดยนักศึกษาที่จบการศึกษาแล้ว สามารถที่จะใช้ ภาษาไทยในการสนทนาในชีวิตประจำวัน และนำไปใช้ในการประกอบอาชีพได้อย่างดี

ความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาไทย มีโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษา ๒+๒ ปี กับมหาวิทยาลัย ๓ แห่งในประเทศไทย คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านบริหารการท่องเที่ยว วัฒนธรรมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ในอนาคตยังมีโครงการที่จะติดต่อกับมหาวิทยาลัยไทยอีก ๓ แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่จะดำเนินการ ร่วมกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยมหาวิทยาลัยได้เข้าร่วมโครงการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross - Border E - Commerce : CBEC) เพื่อเพิ่มช่องทางนำเข้าและส่งออกที่โดดเด่นมากขึ้นของจีน

ทั้งนี้ คณะกรรมการได้เยี่ยมชมศูนย์วัฒนธรรมและการสร้างงานที่คณะนานาชาติ และเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์วัฒนธรรมและนิเวศทะเลสาบเตียนเฉอด้วย

### คณะกรรมการได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังนี้

๑. โครงการ “สร้างโอกาสสำหรับการค้าข้ามพรมแดนในกลุ่มประเทศสมาชิกแม่น้ำโขง - ล้านช้าง จากการพัฒนาเส้นทาง R3A และโครงข่ายรถไฟ China - Pan Asia” ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนพิเศษแม่น้ำโขง - ล้านช้าง แห่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และกระทรวงพาณิชย์ มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross Border E - Commerce : CBEC) เพื่อส่งออกสินค้าไทยผ่านเส้นทาง R3A เชื่อมเขตการค้าเสรีคุนหมิง โดยสร้างต้นแบบธุรกิจ CBEC พร้อมอาศัยโครงข่ายรถไฟของจีนที่ กระจายสินค้า ไปในจีนและเชื่อมถึงยุโรป ซึ่ง CBEC เป็นการค้าออนไลน์ข้ามพรมแดน เป็นวิธีการนำเข้าสินค้า จากต่างประเทศไปยังเขตปลอดอากร (Free Trade Zone) โดยผ่านกฎระเบียบพิเศษของทางศุลกากร และจำหน่ายผ่านทางแพลตฟอร์ม CBEC เท่านั้น ถือเป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยในการค้าขายกับจีน เช่น นักศึกษาจีนได้มาศึกษาที่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้มีการขายสินค้าในธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อีคอมเมิร์ซ (E - Commerce) ทำให้มีรายได้ระหว่างการศึกษาก่อน เป็นการเตรียมความพร้อมในการเป็นผู้ประกอบการนวัตกรรมดิจิทัลรุ่นใหม่ ซึ่งในอนาคตแพลตฟอร์มธุรกิจค้าปลีกอีคอมเมิร์ซข้ามแดน (CBEC) นี้ จะทำให้การค้ามีการเจริญเติบโตยิ่งขึ้น ซึ่งโครงการดังกล่าวได้สอดคล้องกับการดำเนินงานของ ศูนย์วัฒนธรรมและการสร้างงานของคณะนานาชาติ ที่ส่งเสริมและเตรียมความพร้อมให้แก่ นักศึกษา เพื่อเป็นผู้ประกอบการธุรกิจในอนาคต

๒. โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) เป็นความร่วมมือของ ๖ ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ได้กำหนดความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism Development) ไว้ด้วย และมีการแลกเปลี่ยนการทำวิจัยของอาจารย์และมหาวิทยาลัยเพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนทางวิชาการระหว่างประเทศ

๓. อธิการบดีมหาวิทยาลัยคุนหมิง แสดงความคิดเห็นว่าประเทศไทยมีด้านการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ซึ่งได้รับการยอมรับจากคนทั่วโลก และประชาชนชาวจีนนิยมไปเที่ยวประเทศไทยเป็นอันดับที่หนึ่ง และภาควิชาการท่องเที่ยวของมหาวิทยาลัยเป็นภาควิชาที่มีนักศึกษาสนใจจำนวนมาก และได้รับการชื่นชม ดังนั้น ในอนาคตควรมีการพัฒนาความร่วมมือกันระหว่างมหาวิทยาลัยของทั้งสองประเทศ และมีความร่วมมือกันในการจัดสัมมนาเชิงวิชาการร่วมกันเพื่อพัฒนาด้านอุดมศึกษา

๔. กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง แสดงความคิดเห็นว่า ประเทศไทยมีกรอบความร่วมมือกับ มณฑลยูนนาน คือความร่วมมือด้านการศึกษาไทย - ยูนนาน โดยเริ่มต้นตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ถึง ปี ๒๕๖๑ ได้จัดการประชุมร่วมกันระหว่างมหาวิทยาลัยในประเทศไทยและมหาวิทยาลัยในมณฑลยูนนาน จำนวน ๓ ครั้ง โดยการสนับสนุนของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง และสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา ซึ่งได้ กำหนดกรอบความร่วมมือกันใน ๕ คลัสเตอร์ ได้แก่ ๑) ภาษาศาสตร์ ๒) การแพทย์และสุขภาพ ๓) การเกษตร ๔) การท่องเที่ยวและธุรกิจบริการสุขภาพ และ ๕) เทคโนโลยีดิจิทัล โดยมีการแลกเปลี่ยน นักศึกษา อาจารย์ และการให้ทุนการศึกษาระหว่างกันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มหาวิทยาลัยไทยที่เข้าร่วมโครงการ ได้แก่ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง (มฟล.) มหาวิทยาลัยขอนแก่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น

๕. เส้นทางรถไฟลาว - จีน ซึ่งมีสถานีนีรถไฟปลายทาง ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน จะเป็นการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟจีน - ไทยในอนาคต หากประเทศไทยมีการศึกษาหรือการเตรียม

ความพร้อมในด้านการค้า จะทำให้การค้าของประเทศไทยเติบโต โดยเฉพาะการค้าออนไลน์ข้ามพรมแดนแบบ CBEC ซึ่งอาศัยโครงข่ายรถไฟลาว – จีน และโครงการรถไฟจีน – ไทย กระจายสินค้าให้แก่ผู้บริโภค

๖. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้รับการสนับสนุนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และกระทรวงพาณิชย์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการทำวิจัยร่วมกันกับมหาวิทยาลัยคุณหมิง โดยใช้ประสบการณ์ของมหาวิทยาลัยคุณหมิง ทั้งนี้ อาจจะมีการจัดตั้งวิทยาลัยป่าไม้ร่วมกันได้ระหว่างมหาวิทยาลัย เพื่อให้ภูมิภาคนี้มีความร่วมมือกันในการอนุรักษ์ป่าไม้

เมื่อได้เวลาอันสมควรแล้ว พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการธิการ ได้กล่าวขอบคุณ นาง Ding Wenli อธิการบดีมหาวิทยาลัยคุณหมิง นาย Li Kai รองอธิการบดีสมาชิกคณะกรรมการพรรคคอมมิวนิสต์จีน มหาวิทยาลัยคุณหมิง และเจ้าหน้าที่มหาวิทยาลัยฯ ที่ให้การต้อนรับทุกท่าน โดยคณะกรรมการธิการจะนำข้อมูลที่ได้รับนำไปจัดทำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการตามหน้าที่ต่อไป

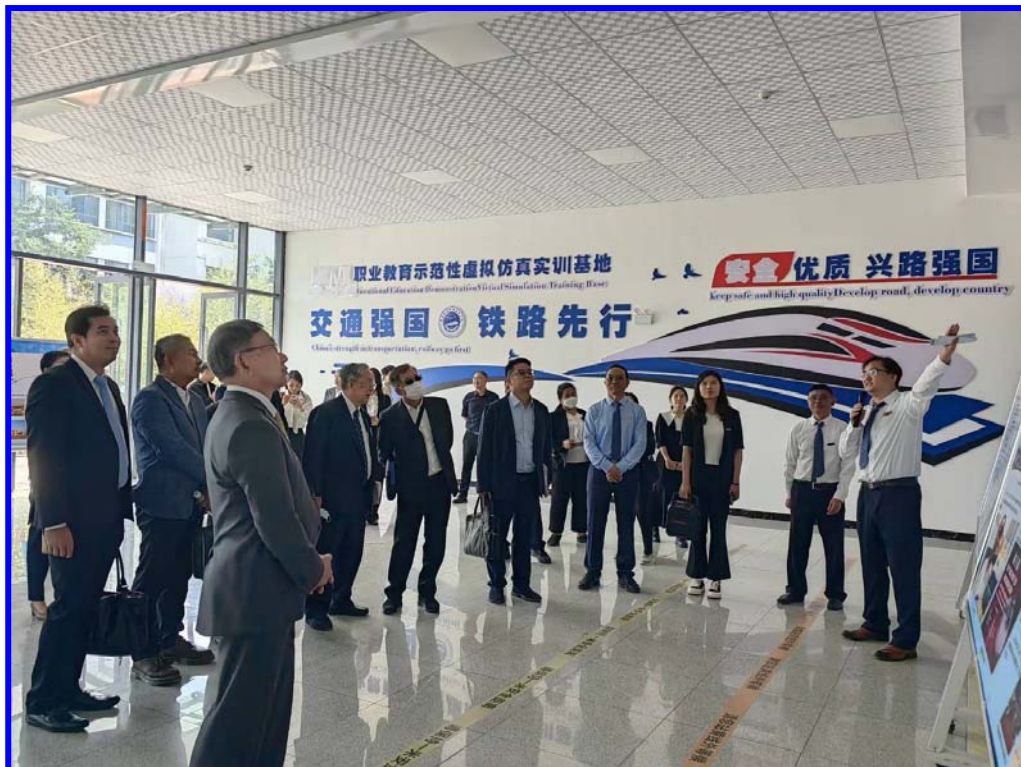




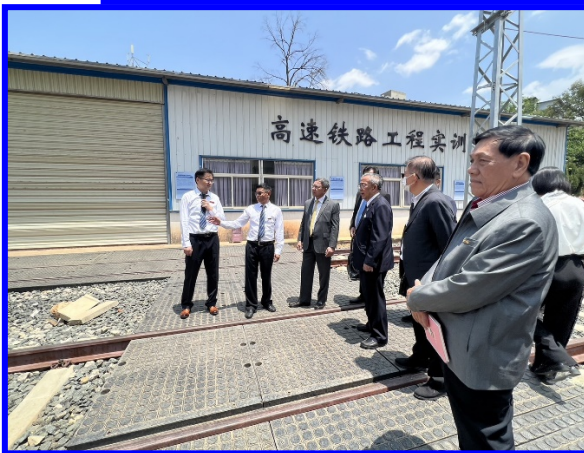
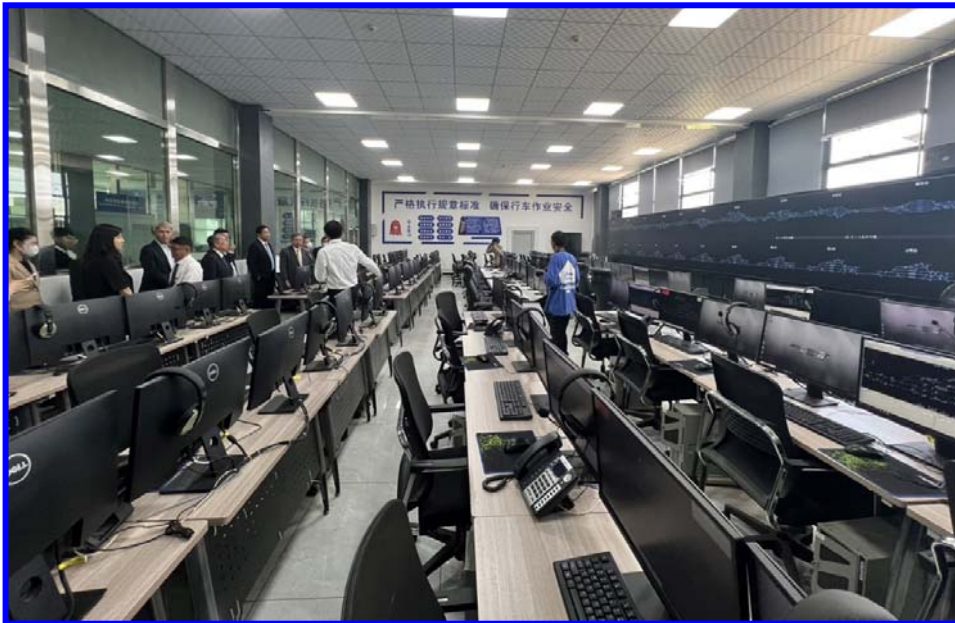


#### ๔.๑.๓ วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง

จากนั้น เวลา ๑๑.๐๐ นาฬิกา (ตามเวลาท้องถิ่น) คณะกรรมการได้เดินทางไปยังวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง (Kunming Railway Vocational and Technical College) โดยมี นาย Wang Shuhua เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์จีนประจำวิทยาลัยฯ และคณะให้การต้อนรับ เพื่อร่วมประชุมหารือการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบราง และทักษะทางด้านรถไฟฟ้่า พร้อมทั้งเยี่ยมชมการเรียนการสอนระบบปฏิบัติการรถไฟ ในกรณีนี้ คณะกรรมการได้รับเกียรติจาก นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ให้การต้อนรับและอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการอย่างดียิ่ง



โดย ศาสตราจารย์ Ma Li ได้บรรยายสรุปข้อมูลเกี่ยวกับวิทยาลัยอาชีวศึกษา และเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง (เดิมคือโรงเรียนเครื่องจักรกลไฟฟ้านครคุนหมิง) เป็นวิทยาลัยอาชีวศึกษาของรัฐเพียงแห่งเดียวของมณฑลยูนนานที่ผลิตบุคลากรระดับสูงด้านคมนาคมระบบราง และสื่อสารโทรคมนาคม วิทยาลัยฯ เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี ๒๕๐๑ จนถึงปัจจุบันนี้ได้ผลิตบุคลากรจำนวนมากเพื่อรองรับการพัฒนาทางรถไฟ การคมนาคมระบบรางในเมือง และการสื่อสารโทรคมนาคมให้มณฑลยูนนานและทั้งประเทศจีน วิทยาลัยฯ มุ่งเน้นผลิตบุคลากรที่มีทักษะเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมในภูมิภาค ดังนั้น การบริหารจัดการและการเรียนการสอนจึงดำเนินไปควบคู่กับการปรับสาขาวิชาที่เปิดสอนแบบ real time ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเสาหลัก และอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของนครคุนหมิงและมณฑลยูนนาน ซึ่งเอกลักษณ์การเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ คือสาขาวิชาคมนาคมระบบราง และปัจจุบันกำลังเร่งพัฒนาหลักสูตรการผลิตเครื่องจักรกล และสื่อสารโทรคมนาคม (Equipment manufacturing and information communication)



วิทยาลัยตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคุณหมิง ครอบคลุมพื้นที่ ๓๐๐ เอเคอร์ มีพื้นที่อาคารมากกว่า ๑๒๐,๐๐๐ ตารางเมตร และสินทรัพย์ถาวรมากกว่า ๓๐๐ ล้านบาท โดยห้องสมุดมีหนังสือมากกว่า ๒๕๐,๐๐๐ เล่ม นอกจากนี้ ยังมีเครือข่ายวิทยาเขต ห้องเรียนมัลติมีเดีย ห้องเสียงมาตรฐาน ห้องอ่านหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ สนามกีฬาและลาน โรงยิมในร่ม และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการสอนและบริการอื่น ๆ

วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิครถไฟคุณหมิง ได้จัดตั้งกลุ่มวิชาชีพสี่กลุ่ม ได้แก่ “การรางรถไฟ วิศวกรรมไฟฟ้าระบบราง การขนส่งทางรถไฟ และวิศวกรรมเครื่องกลไฟฟ้า” มีสาขาวิชาเอก ๑๕ สาขา เช่น “การจัดการการเดินรถ” “เทคโนโลยียานพาหนะรางในเมือง” “เทคโนโลยีระบบเครื่องกลไฟฟ้าสำหรับการขนส่งทางรถไฟในเมือง” และ “เทคโนโลยีการบำรุงรักษา EMU” เป็นต้น มีฐานฝึกอบรม ๘ ฐาน (ศูนย์) รวมถึงห้องฝึกทดลองและเวิร์กช็อป ๓๘ ห้อง รวมถึงอุปกรณ์การสอนที่มีความก้าวหน้าและเงื่อนไขการสอนที่ดี โรงเรียนและองค์กรนอกวิทยาเขตได้สร้างฐานฝึกอบรมการฝึกงานมากกว่า ๒๐ แห่ง มีนักเรียนเต็มเวลามากกว่า ๔,๑๐๐ คน และนักเรียนมากกว่า ๓,๑๐๐ คน ในระบบการศึกษานอกเวลา (การศึกษาผู้ใหญ่) ซึ่งวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟคุณหมิง ได้สร้างทีมครูที่มีคุณธรรม มีคุณภาพ ผสมผสานความเป็นมืออาชีพ โดยยึดมั่นในแนวคิด “ก้าวสู่สากล” ในการบริหารงาน บุคลากร และให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ





วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟคุนหมิง ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานของโรงเรียน คือ “based on the southwest, radiation surrounding, and well-known industries” และกำหนดปรัชญาของโรงเรียนที่ว่า “coming with the railway and the future” ตามแนวคิดของ Xi Jinping เกี่ยวกับลัทธิสังคมนิยมที่มีลักษณะเฉพาะของจีนในยุคใหม่ วิทยาลัยได้ดำเนินการตามเจตนารมณ์ของการประชุมการศึกษาแห่งชาติอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ดำเนินการตามภารกิจพื้นฐานของการสร้างคน บูรณาการการผลิตและการศึกษาให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น ขยายความร่วมมือระหว่างประเทศ และปรับปรุงคุณภาพของการฝึกอบรมความสามารถอย่างต่อเนื่อง ซึ่งวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟคุนหมิง มีลักษณะเด่นคือ การมีชื่อเสียงทางสังคมที่ดี และมีอิทธิพลที่ดีในการสร้างพื้นที่ฝึกอบรมให้ผู้มีความสามารถพิเศษด้านระบบขนส่งทางรางที่มีทักษะสูงสำหรับภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ในการนี้ คณะกรรมการได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมห้องปฏิบัติการบำรุงซ่อมแซมรถจักร ศูนย์ปฏิบัติการระบบรางภายในเมือง ศูนย์ปฏิบัติการฝึกอบรมเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงของมณฑลยูนนาน และศูนย์ปฏิบัติการนำร่องเพื่อฝึกอบรมขับรถไฟความเร็วสูงเสมือนจริง (Demonstration Virtual Simulation Training Base for High Speed Railway) ที่ได้รับคัดเลือกให้เป็นโครงการปฏิบัติการนำร่อง เพื่อฝึกอบรมเสมือนจริงด้านอาชีวศึกษาจากกระทรวงศึกษาธิการแห่งชาติด้วย



เมื่อได้เวลาอันสมควรแล้ว พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการ ได้กล่าวขอบคุณ นาย Wang Shuhua เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์จีนประจำวิทยาลัยฯ และเจ้าหน้าที่วิทยาลัยฯ ที่ให้การต้อนรับทุกท่าน โดยคณะกรรมการจะนำข้อมูลที่ได้รับนำไปจัดทำ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการตามหน้าที่ต่อไป



## ๔.๒ ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจกับกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง

คณะกรรมการธิการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา นำโดย พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการธิการ พร้อมคณะเดินทาง ได้เดินทางไปเยี่ยมคารวะ กงสุลใหญ่ และรับฟังบรรยายสรุปเกี่ยวกับสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและการพัฒนางานสาขาต่าง ๆ โดยมี นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง และเจ้าหน้าที่ให้การต้อนรับ

### สรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจ

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปัจจุบันได้กลายเป็นประเทศทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา การปฏิรูปทำให้จีนนำไปสู่การพัฒนาทางเทคโนโลยี จากเดิมเริ่มแรกวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเป็นกำลังทางการผลิตเป็นอันดับหนึ่ง ต่อมาได้เข้าสู่การที่นวัตกรรมเป็นแรงผลักดันอันดับหนึ่งในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ จากการดำเนินงานด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและการศึกษา จากยุทธศาสตร์ทางความสามารถของคนในประเทศไปจนถึงการใช้นวัตกรรมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาจากการเพิ่มความสามารถในการสร้างนวัตกรรมของประเทศ การปฏิรูปเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ จึงได้กลายมาเป็นยุทธศาสตร์ที่ดีและสำคัญในการปฏิรูปเปิดประเทศของจีน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความล้ำหน้า ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ของ สป.จีน มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ความแข็งแกร่งทางเทคโนโลยีกับวิทยาศาสตร์และการพัฒนามีการเติบโตไปพร้อม ๆ กัน เพื่อให้การส่งเสริมและสนับสนุนอย่างครบวงจร จนทำให้ สป.จีน กลายเป็นประเทศมหาอำนาจทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อทั่วโลก

เศรษฐกิจ สป.จีน เป็นเศรษฐกิจแบบตลาดสังคมนิยม มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของโลก การระบาดของโควิด ๑๙ อย่างรุนแรงใน สป.จีน ทำให้รัฐบาลจีนได้ดำเนินนโยบาย Zero - COVID มาต่อเนื่องจนถึงปี ๒๕๖๕ มาตรการควบคุมโรคที่เข้มงวดนำมาซึ่งปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบและแรงงาน ทำให้ สป.จีน ต้องปิดโรงงานในเมืองสำคัญ เช่น เมืองเซี่ยงไฮ้และเมืองเซินเจิ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่ต่อเนื่องในกระบวนการผลิต จนเกิดภาวะชะงักงันของห่วงโซ่อุปทานของภาคการผลิต (supply chain disruption) ในสินค้าหลายอย่าง เช่น รถยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เซมิคอนดักเตอร์ จนทำให้ผลิตได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการและกระทบต่อหลายประเทศ การประท้วงของประชาชนในหลายพื้นที่จากความรู้สึกกดดันเพราะมาตรการล็อกดาวน์ที่เข้มงวดและยาวนาน อีกทั้งการบริโภคของชาวจีนที่มีแนวโน้มลดลง ทำให้ในช่วงต้นปี ๒๕๖๕ รัฐบาลจีนต้องปรับนโยบายเป็น “อยู่กับโควิด” (Living with COVID) ตั้งแต่วันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๖ เป็นต้นมา

แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศของจีนปี ๒๕๖๖ คาดการณ์ว่าจะเจอกับโอกาสทางธุรกิจและความท้าทายไปพร้อม ๆ กัน โดย สป.จีน จะเผชิญกับความไม่แน่นอนที่ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศหลายด้าน อาทิ ภาวะเงินเฟ้อในต่างประเทศ ความต้องการของโลกที่ไม่แน่นอน ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของกลุ่มเศรษฐกิจหลักของโลก ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ ความต้องการสินค้าจากต่างประเทศที่ซบเซาอาจส่งผลกระทบต่อการค้าซื้อขายระหว่างประเทศของจีน ซึ่งจะทำให้การนำเข้าและส่งออกของ สป.จีน ชะลอตัวลง นอกจากนี้ จีนอาจต้องเผชิญกับปัญหาการครองส่วนแบ่งตลาดที่ลดน้อยลง ห่วงโซ่อุตสาหกรรมระหว่างประเทศของจีนส่วนหนึ่งอาจตัดขาดออกจากกันและจำเป็นต้อง

เชื่อมต่อใหม่อีกครั้ง ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องให้การค้าระหว่างประเทศของจีนชะลอตัวลงแต่เศรษฐกิจที่ค่อนข้างมีศักยภาพซึ่งจะส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศของจีนมีแนวโน้มที่ดี

อย่างไรก็ดี ปี ๒๕๖๖ เป็นช่วงระยะสำคัญของการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระยะ ๕ ปี ฉบับที่ ๑๔ (ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘) และเป็นปีแรกที่จีนจะดำเนินนโยบายที่กำหนดจากการประชุมสมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์จีน ครั้งที่ ๒๐ ดังนั้น รัฐบาลจีนจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้ามากขึ้น โดยที่ประชุมการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจของคณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีนชี้ว่ารัฐบาลจีนจะผลักดันให้การค้าระหว่างประเทศของจีนมีเสถียรภาพมากขึ้น ปรับโครงสร้างให้มีความสมบูรณ์ เน้นสร้างเสถียรภาพของเงินทุนต่างชาติ ขยายการลงทุนจากต่างชาติ และบ่มเพาะความร่วมมือทางการค้าและเศรษฐกิจใหม่ ๆ ซึ่งหมายความว่า สป.จีน จะออกนโยบายความมั่นคงทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กระตุ้นการดำเนินธุรกิจและลดภาระความรับผิดชอบของธุรกิจไปพร้อม ๆ กัน ซึ่งจะทำให้การค้าระหว่างประเทศของจีนในปี ๒๕๖๖ มีแนวโน้มฟื้นตัวขึ้นอย่างมั่นคงและมีเสถียรภาพพอสมควร

บทบาทของ สป.จีน ต่อกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สป.จีน ถือเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญและนักลงทุนรายใหญ่ในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และให้ความสำคัญกับการสนับสนุนโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดย สป.จีน มีนโยบายที่จะสร้างความเชื่อมโยงกับภูมิภาคผ่านการสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร ที่สามารถยกระดับเป็นรถไฟความเร็วสูง ในเส้นทางผ่านเข้าลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ รวมถึงเส้นทางที่จะเชื่อมเข้าสู่เมียนมาและเวียดนาม ทำให้คาดว่า ปริมาณการค้า การลงทุน และการเดินทางของผู้คนในอนุภูมิภาคนี้จะเพิ่มมากขึ้น

การที่ สป.จีน ให้ความสำคัญกับกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงมากขึ้น มีข้อดีและข้อเสีย ข้อดี คือเกิดการเชื่อมต่อทางภูมิภาค เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว นอกจากนี้ ทำให้ประเทศไทยได้โอกาสที่จะอาศัยเทคโนโลยีและเงินทุนของ สป.จีน ร่วมกับประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการร่วมกันพัฒนาพื้นที่ ข้อเสีย คือ เป็นการท้าทายให้สินค้าของประเทศไทยต้องปรับกลยุทธ์ด้านการตลาด เพื่อเตรียมพร้อมรับการแข่งขันจากสินค้าราคาถูกจากจีน ขณะเดียวกัน การที่ สป.จีน เข้ามาลงทุนด้านพลังงานและทรัพยากรมากขึ้น ย่อมส่งผลให้ความมั่นคงด้านพลังงานลดลง เนื่องจากประเทศไทยยังต้องพึ่งพาการนำเข้าพลังงานทั้งก๊าซและไฟฟ้าที่ผลิตจากประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทย - สป.จีน ลงนามสร้างรถไฟความเร็วสูง ในสัญญาจ้างงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โดยรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่งของประเทศโดยกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี และพยายามผลักดันให้เกิดโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการพัฒนารถไฟความเร็วสูง มิได้เป็นเพียงแค่ทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยสำหรับประชาชนเท่านั้น แต่ยังเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ พัฒนาภูมิภาค โดยเฉพาะหัวเมืองหลักตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาคโดยรัฐบาลตั้งเป้าหมายที่จะเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิต

ของประชาชนควบคู่กันไปขณะเดียวกัน เส้นทางนี้ยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเชื่อมต่อไทยไปสู่ สปป.ลาว และ สปป.จีน โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมยุคใหม่ที่เรียกว่า Belt and Road Initiative (BRI) ที่จะเชื่อมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปถึงยุโรปได้ด้วยทางรถไฟ

ด้วยคณะกรรมการมีการมีข้อคิดเห็นว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม อย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการสร้างรถไฟ ความเร็วสูงในการเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศไทย รวมถึงการพัฒนา ทรัพยากรบุคลากรในด้านระบบรางและพัฒนาทักษะทางด้านรถไฟอย่างต่อเนื่องเป็นไปตามมาตรฐาน การจัดการและมาตรฐานทางเทคนิค ซึ่งคณะกรรมการจะจัดทำข้อเสนอไปยังหน่วยงานด้านการรถไฟ ของไทย เพื่อพิจารณาจัดทำแผนพัฒนาโรงเรียนการรถไฟไทยให้มีมาตรฐานรองรับการเติบโต ของการขนส่งระบบรางไทยในอนาคตต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการมีการจัดตั้งคณะทำงานศึกษาข้อมูลการวิจัยทางคลินิก และการจัดการข้อมูลการใช้สมุนไพรในคนขึ้น เพื่อพิจารณาศึกษาข้อมูลการวิจัยทางคลินิก และการจัดการข้อมูลการใช้สมุนไพรในคนหรือด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงมีความสนใจที่จะศึกษาดูงาน หน่วยงานวิจัยและพัฒนาสมุนไพร ณ ศูนย์ข้อมูลยาสมุนไพรและแพทย์แผนโบราณจีนมณฑลยูนนาน ซึ่ง นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ให้ข้อมูลว่าคณะกรรมการควรเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ มหาวิทยาลัยการแพทย์แผนจีนยูนนาน (Yunnan University of Traditional Chinese Medicine : YNUTCM) ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยทางการแพทย์ประจำมณฑลยูนนาน ตั้งอยู่ใน นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน โดยมหาวิทยาลัยมีการพัฒนายาสมุนไพรและแพทย์แผนโบราณจีน รวมทั้ง ส่งเสริมการวิจัย พัฒนาและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแพทย์แผนจีนและยาสมุนไพรจีนอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการสามารถเสนอรายงานการเดินทางเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) ไปยังกระทรวงการต่างประเทศเพื่อพิจารณาดำเนินการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป เพื่อประสานความร่วมมือด้านวิจัยระหว่างมหาวิทยาลัยไทยและมหาวิทยาลัยคุนหมิงต่อไปในอนาคต





#### ๔.๓ ผลการหารือและแลกเปลี่ยนความรู้กับผู้แทนสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนาน

คณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา นำโดย พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานคณะกรรมการ พร้อมคณะเดินทาง ได้หารือ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับ Mr. Cui Huanyong ผู้ตรวจการระดับ ๒ (เทียบเท่ารองอธิบดี) สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนาน ในการนี้ คณะกรรมการได้รับเกียรติจาก นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ให้การต้อนรับและอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการ อย่างดียิ่ง

สำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานเป็นหน่วยงานรัฐบาลระดับมณฑลที่รับผิดชอบ ด้านความสัมพันธ์ภายนอกของมณฑลยูนนาน สป.จีน ตั้งอยู่ในนครคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน เป็นหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบในการจัดการด้านการต่างประเทศและส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศในนามของมณฑลยูนนาน และทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างรัฐบาลส่วนภูมิภาคกับ หน่วยงานต่างประเทศ เช่น สถานกงสุลต่างประเทศ สถานทูต และองค์การระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งสำนักงานการต่างประเทศของมณฑลยูนนานมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างประเทศ ของยูนนาน ส่งเสริมมิตรภาพระหว่างประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของมณฑล

มณฑลยูนนานมีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรสมุนไพรจีน จึงทำให้มณฑลยูนนานเป็นแหล่งรวมของสมุนไพรจีนกว่า ๖,๐๐๐ ชนิด เป็นแหล่งสมุนไพรตามหลักการแพทย์ โดยได้รับการบรรจุในตำราแพทย์แผนจีนโบราณเป็นจำนวนมากที่สุดที่สุดในจีน ซึ่งได้กลายเป็นตัวจักรสำคัญ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ เพิ่มรายได้ และยกระดับคุณภาพชีวิตของเกษตรกรในพื้นที่ ด้วยการส่งเสริมให้เกษตรกรเพาะปลูกพืชสมุนไพร จนทำให้มณฑลยูนนานมีพื้นที่เพาะปลูกและปริมาณ ผลผลิตพืชสมุนไพรสูงที่สุดในประเทศจีนอย่างต่อเนื่อง และมีตลาดดอกไม้โต้วหนานานนครคุนหมิง หรือ “เมืองแห่งดอกไม้ของเอเชีย” ถือเป็นตลาดดอกไม้ระดับชาติเพียงแห่งเดียวของจีน เป็นตลาดซื้อขาย และประมูลดอกไม้ขนาดใหญ่

คณะกรรมการได้หารือเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย กับมณฑลยูนนาน ในการเชื่อมโยงระบบทางรางโดยใช้เส้นทางรถไฟลาว - จีน และเชื่อมต่อไปยัง ประเทศไทย แนวทางการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันในทางด้านการศึกษาระบบรางและแลกเปลี่ยน ด้านการค้าของนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน

ทั้งนี้ คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาข้อมูลการวิจัยทางคลินิกและการจัดการ ข้อมูลการใช้สมุนไพรในคนมีการพิจารณาศึกษาข้อมูลการวิจัยทางคลินิกและการจัดการข้อมูลการใช้ สมุนไพรในคนหรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง ศึกษา รวบรวมข้อมูลการวิจัยทางคลินิกและการจัดการข้อมูล การใช้สมุนไพรในคนตลอดจนการวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเสนอแนะหรือให้ข้อสังเกต ต่อคณะกรรมการเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการจึงมี ความสนใจในการศึกษาฐานข้อมูลยาสมุนไพรและแพทย์แผนโบราณจีนมณฑลยูนนานในการพัฒนา ยาสมุนไพรและแพทย์แผนโบราณจีน การประยุกต์ใช้ข้อมูลด้วยกลไก การรวบรวม บริหารจัดการ เก็บสะสม และร่วมใช้ข้อมูลข่าวสาร เพื่อส่งเสริมการวิจัย พัฒนาและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแพทย์ แผนจีนและยาสมุนไพรจีน เพื่อนำข้อมูลที่ได้รับไปจัดทำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสนับสนุน ส่งเสริม และพัฒนาสมุนไพรเสนอไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการ ตามหน้าที่ต่อไป โดยคณะกรรมการมีแผนที่จะเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี

ณ มหาวิทยาลัยการแพทย์แผนจีนยูนนาน (Yunnan University of Traditional Chinese Medicine : YNUTCM) ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยทางการแพทย์ประจำมณฑลยูนนาน ตั้งอยู่ในนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ตามคำแนะนำของกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง



## บทที่ ๕ บทสรุปและข้อเสนอแนะ

### ๕.๑ สรุปผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้

ด้วยคณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา ได้มีมติเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงาน ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) เพื่อร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารเทคโนโลยีการขนส่งทางราง (แบบรถไฟลาว - จีน) และด้านการบริหารการศึกษา การจัดการเรียนการสอนระดับอุดมศึกษา และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในด้านระบบรางและทักษะทางด้านรถไฟฟ้ํา เพื่อนำข้อมูลหรือแนวทางบริหารจัดการมาปรับใช้งานในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทย ตามหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการฯ โดยกำหนดให้มีการเดินทางไปร่วมประชุมทวิภาคีและศึกษาดูงานต่างประเทศ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครคุนหมิง) ในระหว่างวันอาทิตย์ที่ ๒๓ ถึงวันพุธที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖ จึงสรุปผลการประชุมทวิภาคีและแลกเปลี่ยนความรู้ ประสพการณ์ ดังนี้

#### ๕.๑.๑ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

##### ๑) บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด

บริษัทรถไฟลาว - จีน จำกัด (The Laos - China Railway Company Ltd. : LCR) ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำหน้าที่ในการบริหารงานโครงการรถไฟลาว - จีน เส้นทางรถไฟสายดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน - อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) ได้รับการส่งเสริม ออกแบบ และสนับสนุนเงินทุนส่วนใหญ่จากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรถไฟลาว - จีน ระยะทางรวม ๔๒๒.๔ กิโลเมตร เป็นรถไฟรางเดี่ยว ขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยใช้รางร่วมกัน กำหนดความเร็วรถไฟสำหรับขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับขนส่งสินค้าอยู่ที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีพลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน (Electrical Mobile Unit : EMU) โดยช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังบ่อเต็นทางถนนจาก ๑๕ ชั่วโมง เหลือเพียงประมาณ ๔ ชั่วโมง (และช่วงบ่อเต็น - คุนหมิง ใช้เวลาอีกประมาณอีก ๔ ชั่วโมง)

เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๖ ได้มีการเปิดเดินรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศ ขบวนข้ามประเทศเที่ยวปฐมฤกษ์ ระหว่างนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน กับนครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของ สปป.ลาว ซึ่งรถไฟลาว - จีน ข้ามประเทศ ระหว่างสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) กับสถานีนครคุนหมิงใต้ (สปป.จีน) ใช้เวลาเดินทาง ๑๐ ชั่วโมง ๓๐ นาที นับรวมขั้นตอนการแจ้งเอกสารเข้าออกประเทศที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองของทั้ง สปป.จีน และ สปป.ลาว ใช้เวลารวม ๓ ชั่วโมง โดยมีรถไฟขบวนที่ D887 ออกจากสถานีนครคุนหมิงใต้เวลา ๐๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน หรือ ๐๗.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว ไปถึงสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ในเวลา ๑๘.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.จีน หรือ ๑๗.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว ส่วนรถไฟขบวนที่ D888 ออกจากสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ เวลา ๐๘.๐๘ นาฬิกา

ตามเวลา สปป.ลาว หรือ ๐๙.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สบ.จีน ไปถึงสถานีนครคุนหมิงใต้ เวลา ๑๘.๐๘ นาฬิกา ตามเวลา สปป.ลาว หรือ ๑๙.๓๘ นาฬิกา ตามเวลา สบ.จีน

รถไฟลาว - จีน จอดรับส่งผู้โดยสารรวม ๘ สถานี เป็นสถานีใน สปป.ลาว ๔ สถานี ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ เวียงเวียง หลวงพระบาง และบ่อเต็น ในสบ.จีน ๔ สถานี ได้แก่ บ่อหาน สิบสองปันนา ผู่เออร์ และนครคุนหมิงใต้

## ๒) ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจกับ เอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์

สปป. ลาว ได้ร่วมมือกับจีนเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางรางเพื่อขนส่งสินค้า รวมถึงขนส่งผู้โดยสารตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าและเศรษฐกิจ ตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนยกระดับรูปแบบของการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ใน สปป. ลาว ให้มีทางเลือกมากขึ้น ซึ่งการเปิดให้บริการของรถไฟลาว - จีน เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้ สปป. ลาว เป็นข้อต่อที่สำคัญของภูมิภาค ยังช่วยเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศ หากประเทศไทย มีการเตรียมพร้อมจะมีโอกาสสำคัญ ได้แก่ การค้า การบริการและการท่องเที่ยว และการลงทุนในต่างประเทศ

ทั้งนี้ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟ ความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หอนงคาย และเส้นทางแก่งคอย - ท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ ๑ : ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมาและระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หอนงคาย) จึงเป็นการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งและเพิ่ม ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

### ๕.๑.๒ สาธารณรัฐประชาชนจีน

#### ๑) พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง

พิพิธภัณฑ์ผังเมืองนครคุนหมิง ตั้งอยู่ที่ Haidong Wetland Park East Huanhu Road Guandu District Kunming Yunnan ตั้งอยู่ในเขตกวนตู ภาคใต้ของตัวเมืองคุนหมิง อยู่ริมฝั่ง ภาคเหนือของทะเลสาบเตียนฉีนครคุนหมิงและอยู่ใกล้กับศูนย์การประชุมและนิทรรศการนานาชาติ เตียนฉีนครคุนหมิง ประวัติศาสตร์ของนครคุนหมิงได้ภายในหนึ่งวัน ภายใต้คำนิยาม “เมืองแห่งฤดูใบไม้ผลิและความฝัน” (The City of Spring and Dreams) พิพิธภัณฑ์แห่งนี้ได้กลายเป็น “ดวงตาของเมือง” (The Eye of the City) ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถชมนครคุนหมิงจากมุมสูงได้ นอกจากนี้ยังมี “Time Archives” เพื่อแสดงให้ผู้เข้าชมได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดของนครคุนหมิง และมี “ทุ่งทดลองแห่งความฝัน” (Experimental Field of Dream) เพื่อให้ผู้เข้าชมได้สำรวจอนาคต

#### ๒) มหาวิทยาลัยคุนหมิง

มหาวิทยาลัยคุนหมิง ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีคุนหมิง นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของนครคุนหมิง) เป็นมหาวิทยาลัยระดับปริญญาตรีเพียงแห่งเดียว ที่สังกัดรัฐบาลนครคุนหมิง ปัจจุบันเป็นมหาวิทยาลัยที่มีหลักสูตรศาสตร์ที่ครบถ้วนที่สุดในมณฑลยูนนาน

คณะกรรมการได้เยี่ยมชมศูนย์วัฒนธรรมและการสร้างงานที่คณะนานาชาติ และเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์วัฒนธรรมและนิเวศทะเลสาบเตียนฉีด้วย ทั้งนี้ ยังมีความร่วมมือกับ สถาบันการศึกษาไทย มีโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษา ๒+๒ ปีกับมหาวิทยาลัย ๓ แห่งในประเทศไทย คือ

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ โดยมุ่งเน้น การศึกษาด้านบริหารการท่องเที่ยว วัฒนธรรมการท่องเที่ยว

### ๓) วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง

วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง (Kunming Railway Vocational and Technical College) เป็นวิทยาลัยอาชีวศึกษาของรัฐเพียงแห่งเดียวของมณฑลยูนนาน ที่ผลิตบุคลากรระดับสูงด้านคมนาคมระบบรางและสื่อสารโทรคมนาคม วิทยาลัยฯ เริ่มก่อตั้งขึ้น ในปี ๒๕๐๑ จนถึงปัจจุบันนี้ ได้ผลิตบุคลากรจำนวนมากเพื่อรองรับการพัฒนาทางรถไฟ การคมนาคม ระบบรางในเมืองและสื่อสารโทรคมนาคมให้มณฑลยูนนานและทั่วประเทศจีน โดยมุ่งเน้นผลิต บุคลากรที่มีทักษะเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมในภูมิภาค ดังนั้น การบริหารจัดการ และการเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ ได้เป็นไปและปรับสาขาวิชาที่เปิดสอนแบบ real time ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเสาหลัก และอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของนครคุนหมิง และมณฑลยูนนาน

เอกลักษณ์การเรียนการสอนของวิทยาลัยฯ คือสาขาวิชาคมนาคมระบบราง และปัจจุบันกำลังเร่งพัฒนาหลักสูตร การผลิตเครื่องจักรกล และสื่อสารโทรคมนาคม (Equipment manufacturing and information communication) โดยเปิด ๕ คณะ ได้แก่ ๑) คณะรถจักร ๒) คณะวิศวกรรมระบบไฟฟ้า ๓) คณะการขนส่งระบบราง ๔) คณะวิศวกรรมเครื่องกลและไฟฟ้า และ ๕) คณะวิศวกรรมสารสนเทศและสื่อสารโทรคมนาคม

### ๔) ผลการรับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์ด้านสังคมและเศรษฐกิจกับกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ด้วยการใช้นวัตกรรมเป็นแรงผลักดันในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ จากการดำเนินงานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการศึกษา ในปัจจุบัน สป.จีน ถือเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญและนักลงทุนรายใหญ่ในกลุ่มประเทศ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งจีนมีนโยบายที่จะสร้างความเชื่อมโยงกับภูมิภาคผ่านการสร้างเส้นทาง รถไฟความเร็วสูง ยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงไทยไปสู่ สป.ลาว และ สป.จีน โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมยุคใหม่ที่เรียกว่า Belt and Road Initiative (BRI) ที่จะเชื่อมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปถึงยุโรปได้ด้วยทางรถไฟ ซึ่งรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟ ความเร็วสูง

ประเทศไทยมีกรอบความร่วมมือกับมณฑลยูนนาน คือความร่วมมือด้านการศึกษาไทย - ยูนนาน โดยการสนับสนุนของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง และสำนักงานคณะกรรมการ การอุดมศึกษา ซึ่งได้กำหนดกรอบความร่วมมือกันใน ๕ คลัสเตอร์ ได้แก่ ๑) ภาษาศาสตร์ ๒) การแพทย์และสุขภาพ ๓) การเกษตร ๔) การท่องเที่ยวและธุรกิจบริการสุขภาพ และ ๕) เทคโนโลยี ดิจิทัล เพื่อการแลกเปลี่ยนนักศึกษา อาจารย์ และการให้ทุนการศึกษาระหว่างกันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการมีความสนใจที่จะศึกษาดูงานหน่วยงานวิจัยและพัฒนาสมุนไพร ซึ่งกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง มีข้อเสนอแนะว่าควรเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ มหาวิทยาลัยการแพทย์ แฝ น จี น ยูน นาน (Yunnan University of Traditional Chinese Medicine : YNUTCM) โดย คณะกรรมการสามารถเสนอรายงานการเดินทางเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน

(นครคุนหมิง) ไปยังกระทรวงการต่างประเทศเพื่อพิจารณาดำเนินการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป เพื่อประสานความร่วมมือด้านวิจัยระหว่างมหาวิทยาลัยไทยและมหาวิทยาลัยคุนหมิงต่อไปในอนาคต

## ๕) ผลการหารือและแลกเปลี่ยนความรู้กับผู้แทนสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนาน

คณะกรรมการได้หารือเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมณฑลยูนนาน ในการเชื่อมโยงระบบทางรางโดยใช้เส้นทางรถไฟลาว – จีน และเชื่อมต่อไปยังประเทศไทย แนวทางการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันในทางด้านการศึกษาระบบรางและแลกเปลี่ยนด้านการค้าของนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน โดยคณะกรรมการมีความสนใจในหน่วยงานวิจัยและพัฒนาสมุนไพร และมีแผนที่จะเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี ณ มหาวิทยาลัยการแพทย์แผนจีนยูนนาน (Yunnan University of Traditional Chinese Medicine : YNUTCM) ซึ่งผู้แทนสำนักงานการต่างประเทศมณฑลยูนนานยินดีให้ข้อมูลเกี่ยวกับการวิจัยและพัฒนาสมุนไพร เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ

### ๕.๒ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

#### ๕.๒.๑ ด้านการอุดมศึกษา

๑) มหาวิทยาลัยคุนหมิง (KMU) ได้มีการวิวัฒนาการมากกว่า ๑๒๐ ปี จากโรงเรียนอู่หัว เป็นวิทยาลัยครูมณฑลยูนนาน และเมื่อ ๑๕ ปีที่แล้ว (พ.ศ. ๒๕๕๑) ได้ร่วมกับวิทยาลัยคุนหมิงเก่า เป็นมหาวิทยาลัยคุนหมิง แล้วต่อมาได้รวมวิทยาลัยเกษตรนครคุนหมิงกับวิทยาลัยสาธารณสุขคุนหมิง และโรงพยาบาลแห่งหนึ่งเข้าเป็นส่วนหนึ่งของมหาวิทยาลัยคุนหมิง ที่น่าสนใจคือการควบรวมวิทยาลัยหลายสาขามารวมเป็นมหาวิทยาลัยคุนหมิง ภายใต้การแปลงโฉม Pilot University for Application - oriented Overall Transformation ซึ่งอาจเป็นตัวอย่างของการควบรวมสถาบันอุดมศึกษาในประเทศไทย

๒) มหาวิทยาลัยคุนหมิง (KMU) เน้นการเรียนรู้โดยการฝึกปฏิบัติและช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น แก้ปัญหาความเสื่อมโทรมของทะเลสาบเตียนฉือ และการบำบัดน้ำเสียในชุมชน การแก้ไขความยากจนและความมั่นคงด้านอาหาร การพัฒนาครูสอนระดับอนุบาล การสืบทอดวัฒนธรรม การบริการ การแพทย์ การส่งเสริมให้นักศึกษาทำธุรกิจ Startup การโรงแรม และท่องเที่ยว เป็นต้น

๓) มหาวิทยาลัยคุนหมิง (KMU) ได้มีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในระดับนานาชาติเกือบทุกภูมิภาครวมถึงประเทศไทยด้วย และมีทุนสนับสนุนจากรัฐบาลซึ่งเป็นนโยบายเชิงรุก เพื่อให้สาธารณชนจีนเป็นผู้นำในการพัฒนากำลังคน และเทคโนโลยีร่วมกับประเทศกำลังพัฒนา โดยเฉพาะโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI)

๔) สำหรับความร่วมมือกับสถาบันอุดมศึกษาของประเทศไทยได้มีการประสานงานเป็นอย่างดี โดยสถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ซึ่งควรจะได้รับ การสนับสนุนเพิ่มขึ้นในด้านการบริหารจัดการโรงแรมการท่องเที่ยววัฒนธรรมท้องถิ่น การเกษตรและอาหาร การแพทย์แผนดั้งเดิม รวมถึงการพัฒนาและใช้ประโยชน์สมุนไพร

๕) ควรนำการจัดการเรียนการสอนของวิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง มาเป็นต้นแบบในการเตรียมความพร้อมบุคลากรของสถาบันอุดมศึกษาในประเทศไทย เพื่อเตรียมบุคลากรและพัฒนาทักษะของนักศึกษา ก่อนปฏิบัติงานจริงในสถานประกอบการ

๖) คณะกรรมการจัดการจัดทำข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการมีความร่วมมือวิจัยด้านการค้าระหว่างมหาวิทยาลัยไทยและมหาวิทยาลัยคุนหมิง (KMU) ต่อไปในอนาคต

### ๕.๒.๒ ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม

๑) ทำให้ทราบและเรียนรู้ประวัติและรูปแบบการพัฒนาผังเมืองนครคุนหมิงที่มีเขตเมืองเก่า เขตพัฒนาใหม่ที่เชื่อมโยงกับสนามบินแห่งใหม่ และพัฒนาเขตเมืองที่มีศูนย์กลางสถานีรถไฟความเร็วสูง ผังเมืองที่เป็น master plan ขณะนี้อยู่ในระยะที่ ๖ ซึ่งรองรับประชากรของประเทศได้กว่า ๘.๕ ล้านคน โดยนครคุนหมิงจะเป็นศูนย์กลาง (Hub) ทางตอนใต้ของจีน เชื่อมโยงสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนเหนือ ไปสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทั้งทางอากาศ รถไฟความเร็วสูง และทางถนน และจะเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยว การประชุมที่สำคัญของจีน สนามบินจะรองรับผู้โดยสารได้กว่าปีละ ๑๒๐ ล้านคน ดังนั้น ควรพิจารณารูปแบบการพัฒนาผังเมืองนครคุนหมิงมาปรับใช้ในบริบทที่เหมาะสมกับประเทศไทย

๒) พิพิธภัณฑสถานได้แสดงตัวอย่างที่สำคัญในการพัฒนา คือ การฟื้นฟูและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เช่น การฟื้นฟูทะเลสาบเตียนฉือ และทะเลสาบอื่น ๆ การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งตัวเมืองและชนบท มีการอนุรักษ์ป่าไม้อย่างเต็มที่ ทำให้มีผืนดินขุนนามีป่าไม้ถึง ๕๒% ของพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการในการสนับสนุนและผลักดันให้มีโครงการจัดตั้งวิทยาลัยการป่าไม้ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ - แพร์ เฉลิมพระเกียรติ ณ จังหวัดแพร์ เพื่อผลิตบัณฑิต มหาบัณฑิต และดุษฎีบัณฑิต และส่งเสริมการเรียนรู้ของคนทุกระดับที่เกี่ยวข้องกับป่าไม้ที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของแม่โจ้ เพื่อช่วยเหลือและองค์ความรู้ในสาขาวิชาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับป่าไม้ พัฒนาองค์ความรู้ด้านป่าไม้ให้มีความเป็นเลิศทางวิชาการและวิทยาศาสตร์ประยุกต์เพื่อการเรียนรู้และถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่สังคม

๓) เน้นรูปแบบการพัฒนาโดยมีการกระจายอำนาจจากส่วนกลางไปสู่มณฑล เมือง และชุมชน โดยมีเป้าหมายร่วมกันทางเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยสถาบันการอุดมศึกษาและประชาชนมีส่วนร่วมอย่างสูงในการพัฒนา

๔) พิพิธภัณฑสถานได้แสดงถึงการเริ่มและพัฒนาการขนส่งทางราง ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๐๓ ซึ่งเริ่มต้นที่นครคุนหมิงมีรถไฟให้ผู้โดยสารได้ใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๑๐ ซึ่งมีส่วนสำคัญทำให้นครคุนหมิงมีการผลิตกำลังคนและพัฒนาเรื่องการขนส่งทางราง เช่น วิทยาลัยอาชีวศึกษาและเทคนิคการรถไฟนครคุนหมิง

๕) พิพิธภัณฑสถานเมืองสร้างใกล้แล้วเสร็จ และเปิดให้ประชาชนทั่วไปเข้าชม เป็นแหล่งที่ให้ความรู้ในเชิงประวัติศาสตร์ และกระบวนการในการพัฒนา สร้างแรงจูงใจให้เกิดความภาคภูมิใจในความสำเร็จเป็นอย่างดีของการพัฒนาของนครคุนหมิงและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีความมุ่งมั่นและทุ่มเททรัพยากรอย่างต่อเนื่อง จนประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ซึ่งประเทศไทยมีพิพิธภัณฑสถานพระรามเก้า ในสังกัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ที่เอื้อประโยชน์ต่อการเรียนรู้ของประชาชนชาวไทยอย่างลึกซึ้งและกว้างขวาง ในการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจและความตระหนักในบทบาทความสัมพันธ์ของระบบนิเวศที่สำคัญของโลกและประเทศไทย อันจะนำไปสู่การมีจิตสำนึก

ในการรักษา อนุรักษ์ระบบนิเวศ และเตรียมรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างรู้เท่าทัน โดยสามารถนำรูปแบบการบริหารพิพิธภัณฑสถานมาปรับใช้ในบริบทที่เหมาะสมกับพิพิธภัณฑสถานในประเทศไทยได้

### ๕.๒.๓ ด้านเทคโนโลยีขนส่งระบบราง

๑) การเปิดเส้นทางรถไฟลาว - จีน ทำให้เกิดความเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจการขนส่ง การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน จะได้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าว ประกอบกับเส้นทางรถไฟดังกล่าวนี้ ยังสามารถส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของโลกด้วย โดยเป็นการเพิ่มช่องทางและเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการไทยขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออกระหว่างไทยและจีน (จากเดิมคือทางบกและทางทะเล) ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งได้ (โดยปัจจุบันรถไฟลาว - จีนใช้เวลาขนส่งสินค้าไทย ไปยังนครคุนหมิงประมาณ ๓ - ๕ วัน) ซึ่งรถไฟลาว - จีน จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อด้านโลจิสติกส์ของไทย - ลาว - จีน และจะเพิ่มโอกาสในการขนส่งและกระจายสินค้าไทยไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศจีนและของโลก เช่น ยุโรป เป็นต้น หากประเทศไทยมีการเตรียมพร้อมจะมีโอกาสสำคัญได้แก่ การค้า การบริการและการท่องเที่ยว และการลงทุนในต่างประเทศ

๒) การเชื่อมต่อ สปป.ลาว กับประเทศไทย มีอุปสรรคสำคัญคือขนาดรางที่ต่างกัน เนื่องจากรางรถไฟลาว - จีนเป็นแบบ standard gauge ซึ่งมีขนาด ๑.๔๓๕ เมตร แต่รางรถไฟของไทยเป็นแบบ meter gauge ขนาด ๑ เมตร ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนทางรถไฟไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยต้องเสียเวลาทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าด้วยการใช้รถยกตู้สินค้าข้ามขบวนรถไฟที่ท่าบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) ในพื้นที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (Vientiane Logistic Park) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรางรถไฟจากเส้นทางรถไฟลาว - จีนที่ต่อมาจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) กับรางรถไฟที่ต่อมาจากเส้นทางรถไฟระหว่างสถานีท่านาแล้งของลาวกับสถานีหนองคายของไทย ซึ่งเป็นทางรถไฟข้ามพรมแดนที่พาดผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑

๓) คณะกรรมาธิการควรจัดทำข้อเสนอไปยังหน่วยงานด้านการรถไฟของไทย พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาโรงเรียนการรถไฟไทยให้มีมาตรฐานรองรับการเติบโตของการขนส่งระบบรางไทยในอนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการเรียนการสอน การพัฒนาทรัพยากรบุคลากรในด้านระบบรางและพัฒนาทักษะทางด้านรถไฟอย่างต่อเนื่องให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

\*\*\*\*\*



## ภาคผนวก



## ๑. เส้นทางรถไฟลาว - จีน



# เส้นทางรถไฟจีน-ลาว



ที่มา : ธนาคารโลก





**๒. กำหนดการและรายนามคณะเดินทาง  
(ภาษาอังกฤษ)**







**Study Visit and Bilateral Meeting Program of the  
Senate Standing Committee on Higher Education, Science, Research and Innovation  
in the Lao People's Democratic Republic and the People's Republic of China  
during 23 – 26 April 2023**

---

**Group A:** (5 senators, 4 accompanying persons, 3 secretaries to the delegation,  
Total: 12 persons)

- Sunday, 23 April 2023** (Don Mueang – Vientiane : stay overnight in Vientiane)
- 06.00 hrs. - Gathering of all delegates at **Don Mueang Airport**
  - 06.30 hrs. - Depart for Wattay International Airport, Vientiane, Lao PDR  
by **Air Asia, Flight FD 6062**
  - 07.40 hrs. - Arrive at Wattay International Airport, Vientiane  
- Immigration and custom clearance procedure
  - 08.45 hrs. - Depart for attending the meeting and visiting the rail transport  
technology project (Lao-China Railway) at **Lao-China  
Railway Company Limited, Vientiane**
  - 09.00 hrs. - Proceed to **Lao Plaza Hotel**  
(13 Samsenthai Road, P.O. Box 2808, Vientiane, Laos)
  - 09.45 hrs. - Lunch at **That Dam Wine House**  
(11 Rue Pangkham, Vientiane, Laos)
  - 10.00 hrs. - Depart for the study visit of arts, culture and  
local lifestyle in urban areas of Vientiane
  - 14.00 hrs. - Dinner at **That Dam Wine House**  
(Then Proceed to Hotel: At leisure)
- Monday, 24 April 2023** (Vientiane : Kunming)
- 06.00 hrs. - Gathering of all delegates at hotel lobby (check out)
  - 06.30 hrs. - Depart for High-Speed Railway Station at Vientiane Railway Station
  - 07.00 hrs. - Arrive at High-Speed Railway Station at Boten Railway Station  
- Immigration procedure and train tickets.
  - 07.30 hrs. - Depart from Boten Railway Station to Kunming Railway Station
  - 08.30 hrs. - Arrive at **Kunming Railway Station, Kunming**
  - 09.00 hrs. - Dinner at local restaurant (with **Group B**)
  - 10.00 hrs. - Proceed to **Spring City Golf & Lake Resort**  
(Tangchi area, Yiliang District, Kunming, Yunnan)

**Group B: (๑ senators and ๒ secretaries to the delegation, Total: ๓ persons)**

**Monday, ๒๔ April ๒๐๒๓** (Don Mueang – Kunming – stay overnight in Kunming)

- ๐๖.๐๐ hrs. - Gathering of all delegates at **Air Asia Counter, Don Mueang Airport**
- ๐๘.๐๐ hrs. - Depart for Kunming, the People's Republic of China by **Air Asia, Flight FD๔๘๒**
- ๑๑.๒๕ hrs. - Arrive at Kunming Airport (KMG), the People's Republic of China  
- Immigration and custom clearance procedure
- ๑๒.๓๐ hrs. - Lunch at Lantai  
- Proceed to **Spring City Golf & Lake Resort**  
(Tangchi area, Yiliang District, Kunming, Yunnan)
- ๑๓.๓๐ hrs. - Depart for visiting and attending the meeting (๑) study visit the system of urban development with modern technology and innovation such as Smart City Project / Town Planning (Kunming Planning Hall) (Haidong Wetland Park, East Huanhu Road, Guandu District, Kunming, Yunnan)  
(Coordinated by Royal Thai Consulate-General, Kunming)
- ๑๔.๐๐ hrs. - Arrive at **Kunming Planning Hall (๑) study visit the system of urban development with modern technology and innovation**
- ๑๕.๐๐ hrs. - Depart for paying a courtesy call on (๒) the Consul-General of Thailand to Kunming (๑๘<sup>th</sup> Floor, Shuncheng Twin Tower, East Building, Dong Feng Xi Lu Road, Kunming, Yunnan)
- ๑๕.๓๐ hrs. - Arrive at (๒) **the Royal Thai Consulate-General, Kunming** for paying a courtesy call on **Miss Bhavivarn Noraphallop, Consul-General of Thailand to Kunming** and attending a briefing on the social situation and development of various fields  
- Then City Tour
- ๑๙.๐๐ hrs. - Dinner at local restaurant (With **Group A**)
- ๒๐.๓๐ hrs. - Proceed to **Spring City Golf & Lake Resort**

**Tuesday, ๒๕ April ๒๐๒๓** (Kunming: stay overnight in Kunming)

- ๐๗.๐๐ hrs. - Breakfast at hotel (**Group A and Group B**)
- ๐๘.๐๐ hrs. - Gathering of all delegates at hotel lobby  
Depart for visiting and attending the meeting (๓) at Kunming University

(No. ๒ Puxin Road, Kunming Economic and Technological Development Zone, Kunming City, Yunnan Province)

๐๙.๐๐ hrs.  
(about ๒ hours)

- Arrive at **(๓) Kunming University**  
for attending the curriculum organization on research and innovation  
(Coordinated by Royal Thai Consulate-General, Kunming)

๑๑.๐๐ hrs.

- Depart for visiting and attending the meeting (๔) at  
Kunming Railway Vocational and Technical College  
(No. ๑๖ Xiaoshiba Rd., State-Level Kunming Economic and Technological Development Zone)  
(Coordinated by Royal Thai Consulate-General, Kunming)

๑๑.๒๐ hrs.

- Arrive at **(๕) Kunming Railway Vocational and Technical College** for attending the meeting, discussing the human resource development in a rail system and railway skills and visiting the teaching of a train operation system

๑๒.๓๐ hrs.

- Lunch at Sheraton Kunming (Hotel)

๑๔.๐๐ hrs.

- Study visit and exchange opinions on the lifestyle and culture of Kunming

๑๘.๐๐ hrs.

- Dinner at local restaurant

๑๙.๐๐ hrs.

- Proceed to **Spring City Golf & Lake Resort**

**Wednesday, ๒๖ April ๒๐๒๓** (Kunming – Don Mueang)

๐๖.๐๐ – ๐๙.๕๐ hrs.

- At leisure

๑๐.๐๐ hrs.

- Gathering of all delegates at hotel lobby (check out)

๑๐.๓๐ hrs.

- Arrive at **Kunming Airport (KMG)**  
- Immigration and custom clearance procedure

๑๒.๓๐ hrs.

- Depart for Don Mueang Airport, Bangkok by **Air Asia, Flight FD๕๘๓**

๑๓.๕๐ hrs.

- Arrive at Don Mueang Airport  
- Immigration and custom clearance procedure  
- “Mission Completion”

\*\*\*\*\*

- Note:** ๑) Dress - During travel: Polite dress / Jacket  
- Study visit at university: Suit  
- Study visit the local lifestyle: Polite dress

๒) Passport and personal documents: check all documents ๒ weeks before travel

๓) This program is subject to change for appropriation.

**Coordinators:**

Miss Kosanee Kamlangsilp, Legal Officer, Senior Professional Level Tel. +෧෧෪ ෧෪෪෧ ෦෧෧෦

Miss Weena Yoonan, Parliamentary Officer, Practitioner Level Tel. +෧෧෪ ෧෦෦෦ ෧෩෧෧



รายชื่อคณะเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี  
ของคณะกรรมการการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม วุฒิสภา  
ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน  
ระหว่างวันอาทิตย์ที่ ๒๓ - วันพุธที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖

(Name List of the Delegation of the Study Visit and Bilateral Meeting Program of  
the Senate Standing Committee on Higher Education, Science, Research and Innovation  
in the Lao People's Democratic Republic and the People's Republic of China  
during ๒๓ - ๒๖ April ๒๐๒๓)

กรรมการ (Member of the Committee)

- |   |   |
|---|---|
| 1. พลอากาศเอก ประจัน จันทอง<br>ACM. Prajin Juntong                        | ประธานคณะกรรมการ<br>Chairman of the committee on Higher<br>Education, Science, Research and<br>Innovation |
| 2. ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิริพันธ์<br>Dr. Kraisd Tontisirin | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม<br>Third Vice-Chairman   |
| 3. นายธานี สุโชตายน<br>Mr. Thanee Suchodayon                              | เลขาธิการคณะกรรมการ<br>Secretary of the Committee   |
| 4. นายชาญวิทย์ ผลชีวิน<br>Mr.Chanvit Phalajivin                           | รองโฆษกคณะกรรมการ<br>Vice-Spokesperson of the Committee   |
| 5. นายวีระศักดิ์ ฟุตระกุล<br>Mr. Virasakdi Futrakul                       | กรรมการ<br>Member of the Committee  |
| 6. นายอภิชาติ โตดิลกเวชช์<br>Mr. Apichat Todilokvech                      | กรรมการ<br>Member of the Committee  |
| 7. นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์<br>Mr. Sathit Limpongpan                      | กรรมการ<br>Member of the Committee  |

ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ (Advisor of the Sub - Committee)

- |  |
|--|
| 8. พลตำรวจโท วรศักดิ์ นพสิทธิพร<br>Pol.Lt.Gen. Worrasak Nopsittiporn |
| 9. นางรัตนา ตฤษณารังสี<br>Mrs. Ratana Trissanarungsee                |

10. นายวชิรพันธ์ โปธา  
Mr. Wachiraphan Phota
11. นายไพรัตน์ ทับทิมเทศ  
Mr. Pairat Tabtimtes
12. นายเตือนใจ ทรงไทร  
Mr. Tuanjai Songtra
13. นายอรรถการ ตฤณารังสี  
Mr. Arthakarn Trissanarungsee
14. นางสาวสิวนาท โปธา  
Mrs. Siwanat Phota
15. นายพรต ทับทิมเทศ  
Mr. Prot Tabtimtes

**ผู้ติดตาม (Accompanied person)**

- |   |   |
|---|---|
| 16. นางอุมามพร ฟุตระกูล<br>Mrs. Aumaporn Futrakul | ผู้ติดตามลำดับที่ ๕<br>Accompanied person of No ๕ |
|---|---|

**เจ้าหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ (Secretariat)**

- |  |   |
|--|---|
| 17. นางสาวโชนณี กำลังศิลป์<br>Miss Kosanee Kamlangsilp                   | นิติกรชำนาญการพิเศษ<br>Legal Officer, Senior Professional Level         |
| 18. นางสาววีณา อยู่นาน<br>Miss Weena Yoonan                              | วิทยากรปฏิบัติการ<br>Parliamentary Officer, Practitioner Level          |
| 19. นางณัชชา ฉัตรวรรกรณ์<br>Mrs. Natcha Chatworakorn                     | เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน<br>General Service Officer, Experienced Level |
| 20. ว่าที่ร้อยตรีหญิง สุรัชดา เงินแถบ<br>Act ๒ND Lt. Suratchada Ngenthab | พนักงานสนับสนุนงานการประชุม<br>General Service Officer                  |
-



ออกแบบและพิมพ์ที่  
สำนักงานพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
๐ ๒๕๕๕, ๐ ๒๕๖๖, ๐ ๒๕๖๗, ๐ ๒๕๖๘

