



ไทย-ลาว บนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง  
อยุธยา นองคาย นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กรุงเทพมหานคร\*  
THAI LAO PDR ON THE SILK ROAD OF THE MEKONG SUB-REGION  
AYUTTHAYA, NONG KHAI, VIENTIANE, LUANG PRABANG, BANGKOK

เอนก ไยอินทร์, พระคมสัน เจริญวงศ์, ทัฏฐกรณ์ แก่นท้าว, พระมหาสุพัฒน์ ศรียอด  
Anek Yai-in, Phrakomsan Jalearnwong, Hutthakorn Kaentao, Phramaha Supat Sriyort  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
Mahachulalongkornrajavidyalaya University  
Corresponding Author E-mail: anek4861@gmail.com

### บทคัดย่อ

เส้นทางเศรษฐกิจประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มีทั้งหมด 6 ประการ คือ 1) ระบบคมนาคม 2) มีศิลปวัฒนธรรมร่วมกัน 3) วิถีชีวิตที่คล้ายกัน 4) มีความปลอดภัยสูง 5) แหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติที่หลากหลาย และ 6) ค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางบนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง สาเหตุที่ได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางสายไหมเพราะระบบคมนาคมที่ทันสมัยและเชื่อมโยงกัน สนับสนุนให้มีการเคลื่อนย้ายคนมากขึ้น ผลที่ตามมาคือเกิดการแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรม สินค้าและบริการ ผ่านเส้นทางการค้าระดับภูมิภาคไปสู่มหภาค กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ประชากรส่วนใหญ่นับถือพระพุทธศาสนา ทำให้ศิลปวัฒนธรรมที่แสดงออกต่อประชาคมโลกจึงเป็นงานเชิงพุทธศิลป์ ไม่ว่าจะเป็งานศิลปะ ประเพณี ประวัติศาสตร์ที่ยึดโยงกับพระพุทธศาสนา บนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อยุธยา นองคาย นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กรุงเทพมหานคร

**คำสำคัญ:** เส้นทางสายไหม; อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง; เศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง

### Abstract

The economic route of the the countries in Mekong subregion had 6 components. 1) Transportation System 2) A common arts and culture 3) A similar way of life 4) High safety 5) Diversified natural resources 6) Low cost, which affected the decision for tourists to choose to travel on the Silk Road

\*Received May 11, 2023; Revised June 20, 2023; Accepted June 21, 2023



of the Mekong subregion. The reason why it was known as the Silk Road was because of its modern and connected transportation system encouraging the movement of more people. As a result, the exchange of arts and culture, goods and services through micro to macro trade routes took place. Countries in the Mekong Subregion, the majority of the population were Buddhist, so the art and culture expressed to the international community was a Buddhist art, traditions and history linked to Buddhism on the Silk Road of the Mekong Subregion, Ayutthaya, Nong Khai, Vientiane Capital, Luang Prabang, Bangkok.

**Keywords:** Silk Road; Greater Mekong Subregion; Mekong Economy

## บทนำ

แนวคิดกรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ มีชื่อ เต็มว่า ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อ ส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ ส่งเสริม การจ้างงาน ยกกระตือรือร้นการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีซึ่งกันและกัน การใช้ ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวที การค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ 1) สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) 2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) 3) การ รวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) (ศูนย์ประชาคมอาเซียนของรัฐสภา, 2563)

โครงการก่อสร้างทางรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) เริ่มขึ้นเมื่อเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2559 กำหนดแล้วเสร็จและเริ่มให้ใช้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ทางรถไฟสายเวียงจันทน์-บ่อเต็น หรือทางรถไฟสายลาว-จีน สามารถ ลำเลียงสินค้าและผู้โดยสารจากจีนตอนใต้ ผ่านลาวมาถึงไทยได้อีกเส้นทางหนึ่ง โดย เส้นทางนี้จะเชื่อมจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน มาที่เมืองบ่อเต็น แขวง หลวงน้ำทา และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ซึ่งอยู่ห่างจากจังหวัด หนองคายเพียงแค่ 24 กิโลเมตร และทางรถไฟสายนี้จะเป็นสายแรกในประเทศลาวที่เชื่อม ลาวออกสู่ทะเล คาดการณ์ว่ารถไฟลาว-จีน จะช่วยส่งเสริมทางการค้า การท่องเที่ยว และ การลงทุน ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ทั้งค่าโดยสารและระยะเวลาจากนครคุนหมิง มณฑล ยูนนาน มาถึงจังหวัดหนองคายใช้เวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมง เร็วกว่าทางถนนจากนครคุนหมิง ถึงจังหวัดเชียงรายที่ใช้เวลาถึง 2 วัน (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวง พาณิชย์, 2564)





ขยายตัวจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 16.07 โดยรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างประเทศขยายตัวร้อยละ 17.55 และรายได้ของนักท่องเที่ยวไทยขยายตัว ร้อยละ 12.21 โดยภาพรวมมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่ในช่วงปลายปี 2562 เป็นต้นมา หลายประเทศทั่วโลกต้องเผชิญหน้ากับวิกฤติ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่ประกาศห้ามเคลื่อนย้ายผู้คนตามมาตรการของรัฐ



ภาพที่ 2 เส้นทางระเปียงเศรษฐกิจสายตะวันออก-ตะวันตก  
(ณัฐธยาน์ โสกุล, 2564)

บทความนี้มีจุดประสงค์อยู่ 3 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาเส้นทางเศรษฐกิจประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 2) เพื่อศึกษาระบบเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค 3) เพื่อศึกษาศิลปวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่อรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ นำเสนอเป็นบทความทางวิชาการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณชนต่อไป เป็นการพรรณนาถึงเส้นทางการเดินทางจากประเทศไทยไปยัง ประเทศลาว เรียกว่า “ระบบเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อุตสาหกรรม นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กรุงเทพมหานคร” บนเส้นทางสายไหม ที่เชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจทั้งในและนอกภูมิภาค เนื่องจากมีระบบคมนาคมที่น่าสนใจ มีแนวโน้มพัฒนาเส้นทางออกไปสู่พื้นที่ทะเลในอนาคตโดยเฉพาะกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง และยังเป็นเส้นทางในการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ระบบกระจายสินค้าและบริการที่สอดคล้องกับการพัฒนาเส้นทางระเปียงเศรษฐกิจสายตะวันออก-ตะวันตก (บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), 2566)



## จากสถานีรถไฟอยุธยาสู่สถานีหนองคาย

เมื่อสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลายลง สัญญาณเศรษฐกิจก็เริ่มซบตัวอีกครั้ง จุดเริ่มต้นของการเดินทางในครั้งนี้ผู้เขียนและคณะได้เลือกใช้บริการรถไฟในการเดินทาง ขึ้นรถไฟสถานีต้นทางที่สถานีรถไฟอยุธยา ขบวนที่ 25 ด่วนพิเศษ CNR เป็นรถไฟชั้น 1 รถนอนปรับอากาศ (62 บนอน.24CN) คันที่ 13 ที่นั่ง ราคา 1,302 บาท เมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2566 ออกจากสถานีอยุธยา เวลา 21.39 น. ตามกำหนดการก็จะถึงสถานีหนองคาย เวลา 06.25 น. โดยประมาณ การเดินทางด้วยรถไฟนอนในครั้งนี้มีความตื่นเต้นเล็กน้อย เพราะเป็นครั้งแรก ส่วนตัวคงไม่ใช่ครั้งแรกเฉพาะผู้เขียนเท่านั้น ผู้ร่วมเดินทางก็คงตื่นเต้นไม่แพ้กัน

เมื่อรถไฟมาเทียบชานชาลา ทุกคนก็ต่างรับผิดชอบภาระของตนเอง และของที่ระลึก เตรียมไว้เพื่อนำไปมอบให้หน่วยงานที่คณะเดินทางจะไปติดต่อ อาทิ มหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์ แขวงหลวงพระบาง บรรยากาศเป็นไปด้วยความเรียบร้อย พอรถไฟจอดเทียบชานชาลา ทุกคนต่างรีบขึ้นไปนั่งประจำที่ตามที่นั่งที่ระบุไว้ในตั๋วโดยสาร ส่วนผู้เขียนได้คันที่ 12 ห้องที่ 2 เตียงล่าง พักห้องเดียวกับผู้ร่วมเดินทางคณะเดียวกัน ซึ่งท่านเป็นพระภิกษุ ทำให้พนักงานเกิดความสับสนในขณะที่ตรวจตั๋ว คิดว่าผู้เขียนใช้สิทธิ์พระภิกษุ จึงได้ตรวจสอบจำนวนคนและแยกสถานะ จึงได้ทราบว่าคณะเดินทางมีทั้งพระภิกษุและคฤหัสถ์ (ประชาชนทั่วไป) และได้จองตั๋วตรงตามสถานะของตนเพียงแต่มีการสลับที่นั่งเท่านั้นเอง ต่างคนก็ต่างทำหน้าที่ของตนเอง พอเสร็จแล้วต่างคนก็ต่างขอบคุณ เวลาประมาณ 23.00 น. ก็เริ่มเตรียมตัวพักผ่อน ถือว่าได้บรรยากาศไปอีกแบบ อารมณ์คล้าย ๆ กับนอนเปลโยนไปโยนมาทั้งคืน ด้วยระบบรางยังไม่เรียบ ลองคิดเล่น ๆ ถ้าเป็นรถไฟความเร็วสูงบนรางเดินคงจะลุ้นกันทั้งคืน ในขณะที่กำลังพักผ่อน มีเจ้าหน้าที่มาปลุกเวลาประมาณ 06.00 น. แจ้งว่าจะเก็บที่นอนก่อนถึงที่หมายประมาณ 30 นาที ต่อมาอีกไม่นานก็ถึงสถานีปลายทางหนองคาย คณะเดินทางก็ทำธุรกิจส่วนตัวหาทานข้าวเช้าแบบง่าย ๆ หลังจากนั้นก็เดินทางต่อไปอีกซักประมาณ 10 นาที ความประทับใจขณะเดินทางไปด่านตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) ฝั่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่อัยาศัยดีมาก ๆ มีความเป็นกันเองสูง แล้วก็ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (ลาว: ຂົວມິດຕະພາບ ລາວ-ໄທ ຕະຫຼ່າງທ່າອິດ) เดินทางเข้าไปข้ามแดนเข้าประเทศลาว เจ้าหน้าที่ฝั่งลาวก็อัยาศัยดีไม่แพ้กัน แต่ผู้เขียนลองขอถ่ายภาพกับเจ้าหน้าที่ฝั่งลาวเจ้าหน้าที่แจ้งว่าไม่สามารถถ่ายได้ด้วยเหตุผลบางประการ



## ขบวนรถไฟระหว่างประเทศสายหนองคาย ไทย- ท่านาแล้ง สปป.ลาว

เมื่อเดินทางไปถึงสถานีรถไฟหนองคาย นายสถานีประกาศว่าจะมีรถไฟเทียบขานขาลา ให้ผู้ที่ยืนอยู่ใกล้รางรถไฟระมัดระวัง จึงทราบว่ตอนนี้ทางประเทศไทยและประเทศลาว ได้มีข้อตกลงร่วมกันในการเปิดเส้นทางขนส่งระบบราง หมายความว่าตอนนี้มีรถไฟระหว่างประเทศแล้ว สายหนองคาย ประเทศไทย-ท่านาแล้ง ประเทศลาว สถานีรถไฟท่านาแล้ง (ลาว: ສະຖານີທ່າວາແລ້ງ) เป็นสถานีรถไฟสาย หนองคาย-เวียงจันทน์ ตั้งอยู่บ้านดงโพสี หาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว และถือเป็นสถานีรถไฟแห่งแรกในประเทศลาว สถานีรถไฟท่านาแล้งมีจำนวนย่านทางรถไฟ 3 ทาง เป็นทางหลัก 1 ทาง ทางหลัก 2 ทาง ทางติดขานขาลา 2 ทาง ซึ่งสถานีรถไฟท่านาแล้ง อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 627.25 กิโลเมตร และตั้งอยู่ห่างจากจุดกึ่งกลางของสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 เป็นระยะทาง 3.50 กิโลเมตร สร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างไทย-ลาว เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าออก โดยสมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเป็นประธานในพิธีเปิดการเดินทางรถไฟระหว่างไทย-ลาว เป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2552 มีการเดินรถวันละ 4 เที่ยว และอีก 9 กิโลเมตร ก็จะสามารถเดินรถถึงสถานีรถไฟคำสะหวาด (เวียงจันทน์) รอเปิดให้บริการ ซึ่งเป็นสถานีสิ้นสุดของโครงการรถไฟไทย-ลาว (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2565)

เดลินิวส์ออนไลน์ (2564) รายงานว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปักธงเพิ่มขบวนรถไฟ หนองคาย-ท่านาแล้ง ประเทศลาว วันละ 24 ขบวน (ไป-กลับ) พ่วงขบวนละ 25 แคร่ รองรับการขยายตัวขนส่งสินค้าเชื่อม จีน-ลาว-ไทย พร้อมลุยพัฒนาย่านสถานีหนองคาย 80 ไร่ หนุนไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ได้ร่วมประชุมวางแผนงานและบูรณาการแผนงานระหว่าง รฟท. กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมพร้อมรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยระบบรางเชื่อมระหว่าง จีน-ลาว-ไทย จากรถไฟลาว-จีน ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) ทั้งนี้การเปิดให้บริการขบวนรถไฟขนส่งสินค้าข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถือเป็นความสำเร็จในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบราง ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในการสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตลอดจนรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทย-ลาว ที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟลาว-จีน ที่จะเปิดให้บริการในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ที่ผ่านมา



เบื้องต้นในปี 64-65 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเพิ่มขบวนรถไฟขนส่งสินค้า ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ประเทศลาว จากเดิมวันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) เป็น 10 ขบวน ไป-กลับ พ่วงขบวนละ 25 แคร่ ส่วนในปี 66-68 จะปรับเพิ่มขบวนรถขนส่งสินค้าเป็นวันละ 16 ขบวน (ไป-กลับ) พ่วงขบวนละ 25 แคร่ และตั้งแต่ปี 69 เป็นต้นไป จะเพิ่มขบวนรถเป็น 24 ขบวน (ไป-กลับ) พ่วงขบวนละ 25 แคร่ ซึ่งไม่รวมขบวนรถโดยสารระหว่างประเทศที่เดิมปกติมีให้บริการวันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) ทั้งนี้การเพิ่มขบวนรถไฟ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ข้ามแดนทางรถไฟ และอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาระบบขนส่งโลจิสติกส์ของทั้ง 2 ประเทศได้อย่างดี รพท. ยังมีแผนงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบูรณาการการพัฒนาพื้นที่ ย่านสถานีหนองคาย และพื้นที่ CY หรือศูนย์รวบรวมและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีรถไฟนาทา เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรางในพื้นที่ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากท่าเรือแหลมฉบัง มายังสถานีหนองคาย และต่อขยายถึงที่ลานตู้สินค้า ที่ท่านาแล้ง ประเทศลาว ได้โดยตรง เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนในอนาคตด้วย ทั้งนี้แผนพัฒนาย่านสถานีหนองคาย จะมีการพัฒนาพื้นที่สถานีทั้งหมด 80 ไร่ รองรับบริการขนส่งผ่านสะพานเดิม และการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่ระบบรางเชื่อมโยงภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นการช่วยเสริมศักยภาพระบบขนส่งในภูมิภาค สร้างงานสร้างอาชีพ ก่อให้เกิดการพัฒนา เศรษฐกิจในท้องถิ่น และสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบาย รัฐบาล

## จากหนองคายไปนครหลวงเวียงจันทน์

**ระบวยอวฺจฺฉวน** จากฝั่งไทยที่จังหวัดหนองคาย ตอนนี้ผู้เขียนได้ข้ามแดนไปอยู่ที่ นครหลวงเวียงจันทน์เรียบร้อยแล้ว เป็นเช้าของวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2566 สิ่งแรกที่จะต้องทำหลังจากเข้ามาในประเทศลาว จะต้องแลกเงิน อัตราแลกเปลี่ยนวันนี้อยู่ที่ 1.00000 THB = 502.83900 LAK ผู้เขียนแลกเงินไทย 1,000 บาท ได้เงินกีบมาจำนวน 503,000 กีบ จากนั้นได้เดินทางต่อไปที่นครหลวงเวียงจันทน์และเช็คอินเข้าที่พัก ขณะเดินทางได้เข้าพักที่โรงแรมนครศึก นอกจากการเข้าพักแล้ว ในโอกาสนี้ได้สนทนาประเด็น เกี่ยวกับเศรษฐกิจในประเทศลาว กับผู้ประกอบการโรงแรม ได้ให้ข้อมูลว่า โควิดสามปีที่ผ่านมายังไม่มีนักท่องเที่ยว ตอนนี้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้คลี่คลายลงเริ่มมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาพักอย่างต่อเนื่อง นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ เป็นชาวไทย จีน และนักท่องเที่ยวชาวชาติจากประเทศฝั่งตะวันตก เป็นส่วนใหญ่ (สมถวิล ลี ,2566) ข้อความดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มที่มาจาก ประเทศในอนุภูมิภาคและกลุ่มที่มาจากภูมิภาคอื่น อาจเกิดจากการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานระบบคมนาคมที่เชื่อมโยงกันทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เฉกเช่นเดียวกับ



ประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน มีนักลงทุนให้ความสนใจเข้าไปลงทุนจำนวนมากส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจชาวจีน ไทย และเวียดนามตามลำดับ สาเหตุหลักมาจากการพัฒนาระบบคมนาคมด้วย จะเห็นได้ว่านครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว มีความเจริญมาโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หลังจากนั้นคณะเดินทางก็ได้ออกเยี่ยมชนสถานที่สำคัญ ๆ ดังนี้ ช่วงเช้าเข้าแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับระบบการจัดการศึกษาของประเทศไทยและประเทศลาว ที่โรงเรียนมัธยมปลายสงฆ์วัดมหาพุทธวงศาป่าหลวง ช่วงบ่ายเข้าชมสถานที่สำคัญ เช่น พระธาตุหลวงเวียงจันทน์ หอพระแก้ว วัดสระเกษ ประตูดัชย์ หลักจากนั้นก็หาที่พักที่ร้อนที่ริมโขงเพื่อรอเข้าชมตลาดริมโขงสักการะอนุสาวรีย์พระเจ้าอนุวงศ์ เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนามก่อนเดินทางกลับที่พัก



ภาพที่ 3 พระธาตุหลวงเวียงจันทน์ ประตูดัชย์ หอพระแก้ว  
และโรงเรียนมัธยมปลายสงฆ์วัดมหาพุทธวงศาป่าหลวง

### ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจกับความเป็นอยู่ของชาวลาว

ในมิติเศรษฐกิจกับความเป็นอยู่ของชาวลาว จะเห็นได้ว่าด้านเศรษฐกิจมีความเจริญเติบโตสูงแบบก้าวกระโดด เนื่องจากรถไฟลาว-จีน ทำให้ลาวเป็นประเทศเนื้อหอมอีกประเทศหนึ่งในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนจำนวนมากทั้งในและต่างประเทศ ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์กลายเป็นเมืองเศรษฐกิจใหม่ กลับพบว่ามี การกระจายตัวค่อนข้างน้อย ประกอบกับค่าเงินเฟ้อพุ่งขึ้นสูงถึง 100 เปอร์เซ็นต์ ในรอบ 5 ปี นับเป็นหนึ่งเท่าเลยทีเดียว โดยอัตราแลกเปลี่ยนในปัจจุบัน เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2566 อยู่ที่ 1.00000 THB = 502.83900 LAK ผู้เขียนแลกเงินไทย 1,000 บาท ได้เงินลาวมาจำนวน 503,000 กีบ ในขณะที่สินค้าส่วนใหญ่ก็นำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน



โดยเฉพาะไทย ส่วนรายได้โดยเฉลี่ยภาคแรงงานอยู่ที่ 75,000 กีบ คิดเป็นเงินไทยประมาณ 150 บาท/วัน หากเป็นภาคบริการตกอยู่ที่ 100 บาท/วัน แต่ค่าครองชีพสูง เช่น ข้าวหนึ่งจานตกอยู่ที่ราคา 50 บาท เมื่อเทียบกับรายได้แล้วจะเห็นได้ว่าค่าครองชีพกับรายได้ไม่สัมพันธ์กัน ทำให้ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจยังไม่ตอบโจทย์ความเป็นอยู่ของชาวลาวเท่าที่ควร(ลวง สุริยา, 2566) แต่ราคาารถนำเข้กลับมีราคาถูกกว่าที่คิด ตัวอย่างเช่น ราคา รถ Volvo SUV 7 ที่นั่ง ราคาต่ำกว่าล้านบาท เนื่องจากการเรียกเก็บภาษีนำเข้าของรัฐที่ถูกกว่าเพื่อนบ้านนั่นเอง

### **ขนส่งระบบรางรถไฟจีน-ลาว เวียงจันทน์สู่หลวงพระบาง**

การเดินทางในครั้งนี้ ผู้เขียนและคณะเดินทางได้รับการอำนวยความสะดวกจาก สิตทิไซ สายนาที รองหัวหน้าแผนกบริหาร บริษัททางรถไฟลาวจีนจำกัด (สิตทิไซ สายนาที, 2566) ตั้งแต่กระบวนการแรกจนถึงกระบวนการสุดท้าย โดยเริ่มตั้งแต่การจองตั๋วรถไฟ ล่วงหน้า ทำหน้าที่เป็นมัคคุเทศก์พาชิมพาสมนครหลวงของประเทศลาว และยังร่วมเดินทางไปหลวงพระบางพร้อมกับคณะของผู้เขียนด้วย รถไฟของลาวเป็นการลงทุนจากจีน โดยเริ่มจากจีนตอนใต้ ตอนนี้นำโครงการมาสิ้นสุดที่นครหลวงเวียงจันทน์ เป็นรถไฟความเร็วปานกลาง ความเร็วที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนการขนส่งมวลชน ใช้ความเร็วอยู่ที่ไม่เกิน 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่งผลให้การเดินทางเร็วขึ้น จากสถานี เวียงจันทน์ไปยังสถานีหลวงพระบางใช้เวลาโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ราคาค่าโดยสารรถไฟชั้นสอง 242,000 กีบ (480 บาท) หากเป็นรถส่วนบุคคลหรือรถประจำทางจะใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง หากประสงค์จะเดินทางไปวังเวียงก็มีทางด่วนไว้บริการ ผู้เขียนจะขอกล่าวถึงเฉพาะระบบการขนส่งเป็นหลัก

### **นครหลวงเวียงจันทน์สู่หลวงพระบางมรดกโลกตอนเหนือประเทศลาว**

ระบายนทิ ทูจวงระบาว ผู้เขียนได้เดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ของเข้าวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2566 รถไฟปรับอากาศชั้น 2 ออกเดินทางเวลา 09.30 น. เดินทางมาถึง สถานีปลายทางหลวงพระบางเวลา 11.00 น. ใช้เวลาในการเดินทาง 1.30 น. หลวงพระบางเป็นเมืองที่ผู้เขียนมีความชอบเป็นส่วนตัว ได้เดินทางมาเยือนทั้งหมด 5 ครั้ง ในแต่ละครั้งจะเกิดความประทับใจและได้มุมมองใหม่ ๆ อยู่เสมอ ครั้งนี้ก็เช่นกัน



ภาพที่ 4 พบผู้บริหารมหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์ ชมศาสนสถานสำคัญ  
และน้ำตกตาดกลางสี่

ทราบกันดีว่าหลวงพระบางเมืองมรดกโลก ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศลาว หลวงพระบางได้รับการขึ้นทะเบียนให้เป็นแหล่งมรดกโลกด้วยเหตุผล คือ มีวัดวาอารามเก่าแก่มากมาย มีบ้านเรือนอันเป็นเอกลักษณ์ ตัวเมืองตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงและแม่น้ำคาน ซึ่งไหลบรรจบกันท่ามกลางธรรมชาติอันงดงาม และชาวหลวงพระบางมีบุคลิกที่ยิ้มแย้มแจ่มใส เป็นมิตร และมีขนบธรรมเนียมประเพณีอันงดงาม ในขณะที่แหล่งมรดกโลกแห่งนี้อาจได้ขึ้นทะเบียนอย่างจำเพาะเจาะจงในโบราณสถาน หรือ ธรรมชาติ แต่หลวงพระบางทั้งเมืองได้รับการขึ้นทะเบียนให้เป็นมรดกของมวลมนุษยชาติเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2538 และยังได้รับการยกย่องว่าเป็นเมืองที่ได้รับการปกป้องรักษาที่ดีที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (World Heritage Convention, 2538) ถึงแม้ว่าในปัจจุบันโลกจะมีพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร แต่ลาวยังสามารถดำรงไว้ซึ่งวิถีชีวิต ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีของตนไว้ได้อย่างน่าอัศจรรย์ มรดกโลกที่หลวงพระบางจึงไม่เหมือนกับที่อื่น ๆ เพราะไม่ว่าวิถีชีวิต ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และสิ่งแวดล้อม นับเป็นมรดกโลกทั้งหมด ด้านเศรษฐกิจรายได้หลักได้จากภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ด้านการศึกษามีการจัดการศึกษาแก่เยาวชนทุกระดับ โดยเฉพาะการจัดการศึกษาระดับอุดมศึกษา มีมหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์ สังกัดกระทรวงการศึกษาและกีฬาของลาว ตั้งอยู่ที่หลวงพระบางด้วย ในประเด็นนี้ผู้เขียนพยายามที่จะนำเสนอจุดเด่นของหลวงพระบางในด้าน เศรษฐกิจ สังคม การศึกษา และสิ่งแวดล้อมซึ่งถือเป็นวัฒนธรรมร่วมของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคน้ำโขง (สมจิต กิรวง, 2566)



## ระบบความเชื่อมโยงบนเส้นทางสายไหมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ก่อนลงพื้นที่เก็บข้อมูล เพื่อวิเคราะห์หาความเชื่อมโยงระหว่างกัน ผู้เขียนและคณะได้ตั้งโจทย์ว่า เหตุใดอยุธยา หนองคาย เวียงจันทน์ หลวงพระบางและกรุงเทพมหานคร จึงได้ชื่อว่าเป็นกลุ่มเศรษฐกิจใหม่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และมีความเชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาคได้อย่างไร ซึ่งแบ่งความเชื่อมโยงได้ทั้งหมด 6 ประการ ดังนี้

1. ระบบคมนาคม ในปัจจุบันกล่าวได้ว่าการเดินทางมีความทันสมัย โดยมีทุนต่างชาติเข้ามาเป็นหุ้นส่วนในการพัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมโยงทางบกและระบบราง น้ำ และอากาศ ทั้งระดับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ภูมิภาคเดียวกันและภูมิภาคอื่น

2. มีศิลปวัฒนธรรมร่วมกัน กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ประชากรส่วนใหญ่นับถือพระพุทธศาสนา ทำให้ศิลปวัฒนธรรมที่แสดงออกต่อประชาคมโลกจึงเป็นงานเชิงพุทธศิลป์ ไม่ว่าจะเป็นงานศิลปะ ประเพณี ประวัติศาสตร์ที่ยึดโยงกับพระพุทธศาสนา และทั้ง 2 ประเทศกล่าวคือ ไทยและลาว มีมรดกโลกด้านศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมคล้ายกัน ต่างตรงที่ประเทศไทยยังไม่ปรากฏการขึ้นทะเบียนวิถีชีวิตให้เป็นมรดกโลกจากองค์การยูเนสโก

3. วิถีชีวิตที่คล้ายกัน เนื่องจากประชากร 257.5 ล้านคน ประกอบไปด้วย ไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยจะครอบคลุมเนื้อที่ 2.34 ล้านตารางกิโลเมตร มีจุดกำเนิดในภูมิภาคเดียวกันสังเกตได้จากรูปพรรณสัณฐานทางกายภาพ ส่งผลให้สมาชิกในกลุ่มลุ่มน้ำโขง มีวิถีชีวิตที่คล้ายกันไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย อาหาร อาชีพ ความเชื่อ ภาษา รวมถึงภูมิปัญญาท้องถิ่นด้วย

4. มีความปลอดภัยสูง จะเห็นได้ว่าเสถียรภาพทางการเมืองในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และด้านความมั่นคง จะเห็นภาพความขัดแย้งค่อยข้างน้อย เพราะมีเป้าหมายเดียวกันคือพัฒนาเศรษฐกิจ ขจัดความอดอยาก ทำให้มีความปลอดภัยสูง ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาเยือน ถึงแม้ว่า จีน ไทย ลาว จะมีระบบการปกครองที่แตกต่างกัน แต่กลับไม่เป็นอุปสรรคในมิติของการปฏิบัติ

5. แหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติที่หลากหลาย ด้วยความหลากหลายทางชีววิทยา มีทรัพยากรทางธรรมชาติภูเขา แม่น้ำ น้ำตก ป่าไม้ ทะเล สภาพอากาศที่อบอุ่นซึ่งสวนทางกับประเทศตะวันตกที่หนาวเย็น รวมทั้งแร่ธาตุต่าง ๆ ทำให้มีผู้สนใจมากขึ้นด้วยเหตุผลคือความอุดมสมบูรณ์และทรัพยากรทางธรรมชาติที่หลากหลาย แต่ในกลับมีข้อจำกัดด้านภูมิศาสตร์ทำให้เส้นทางสายไหมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงไม่มีทางออกทะเล แม่น้ำโขงต้นเขินมีโขดหินจำนวนมาก ผนวกกับโครงการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตไฟฟ้าที่ไชยบุรี ซึ่งโครงการกำลังดำเนินการก่อสร้างทำให้มีปริมาณน้ำลดลง ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถ



สัญจรไปมาได้ จึงเป็นที่มาของการเชื่อมระบบคมนาคมทางบกกับทางน้ำและทางอากาศที่มีพื้นที่พาดผ่านประเทศไทย

6. ค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก เนื่องจากประเทศไทย และประเทศลาว เป็นประเทศโลกที่ 2 อยู่ระหว่างการพัฒนาหรือที่เรียกกันว่า ประเทศกำลังพัฒนา เนื่องจากมีการบริโภคสินค้าและบริการในระดับปานกลาง มีความผสมผสานระหว่างสังคมเมืองกับสังคมแบบชนบท ยังไม่เข้าสู่ระบบทุนนิยมอย่างเต็มตัวเป็นสังคมแห่งรอยยิ้มและการแบ่งปัน ทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติมองว่าค่าครองชีพในกลุ่มประเทศเหล่านี้ไม่สูงจนเกินไป เมื่อเทียบอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินของประเทศฝั่งตะวันตก กับสกุลเงินของประเทศจีน ไทย และลาว

## สรุป

ไทยและลาวบนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อยุธยา หนองคาย นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กรุงเทพมหานคร เมืองมรดกโลกสู่เมืองมรดกโลก มีจุดประสงค์อยู่ 3 ประการ คือ 1) ศึกษาเส้นทางเศรษฐกิจประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยผู้เขียนและคณะได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลด้วยตัวเองเพื่อถอดรหัสความเชื่อมโยงทั้งระบบพบว่า มีทั้งหมด 6 ประการ ได้แก่ ระบบคมนาคม มีศิลปวัฒนธรรมร่วมกัน วิถีชีวิตที่คล้ายกัน มีความปลอดภัยสูง แหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติที่หลากหลาย ค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางบนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อยุธยา หนองคาย นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กรุงเทพมหานคร 2) ศึกษาาระบบเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค สาเหตุที่ได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางสายไหมเพราะระบบคมนาคมที่ทันสมัยและเชื่อมโยงกัน สนับสนุนให้มีการเคลื่อนย้ายคนมากขึ้น ผลที่ตามมาคือเกิดการแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรม สินค้าและบริการ ผ่านเส้นทางการค้าระดับจุลภาคไปสู่มหภาค 3) ศึกษาศิลปวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งประชากรส่วนใหญ่นับถือพระพุทธศาสนา ทำให้ศิลปวัฒนธรรมที่แสดงออกต่อประชาคมโลกเป็นงานเชิงพุทธศิลป์ งานศิลปะ ประเพณี ประวัติศาสตร์ที่ยึดโยงกับพระพุทธศาสนา บนเส้นทางสายไหมแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อยุธยา หนองคาย นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กรุงเทพมหานคร ซึ่งไทยและลาวมีมรดกโลกด้านศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมคล้ายกัน ต่างตรงที่ประเทศไทยยังไม่ปรากฏการขึ้นทะเบียนวิถีชีวิตให้เป็นมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกเท่านั้น



## เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2564). *รถไฟจีน-ลาว*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก <https://shorturl.asia/LvhQy>
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). *สถิตินักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2563*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก [www.mots.go.th/news](http://www.mots.go.th/news)
- ณัฐธยาน์ โสกุล. (2564). *เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก-ตะวันตก*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก <https://shorturl.asia/3zdlS>
- เดลินิวส์ออนไลน์. (2564). *รฟท. ปักธงเพิ่มขบวนรถไฟ หนองคาย-ท่านาแล้ง (สปป.ลาว)*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก <https://www.dailynews.co.th/news/454651/>
- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). (2566). *เส้นทางการบิน*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก <https://shorturl.asia/anAdc>
- ผู้จัดการออนไลน์. (2566). *3 เม.ย.เที่ยวปฐมฤกษ์ คุณหมิง-เวียงจันทน์ ลาวเตรียมรับนักท่องเที่ยวจีนชุดแรกที่มาที่บรถไฟ*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก <https://shorturl.asia/Y5ikl>
- लगว สุริยา. (2566, 30 มีนาคม). ผู้ประกอบการร้านอาหารและสถานบันเทิง [บทสัมภาษณ์] วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2565). *สถานีรถไฟท่านาแล้ง*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก <https://shorturl.asia/SRwKs>
- ศูนย์ประชาคมอาเซียนของรัฐสภา. (2563). *GMS คืออะไร*. สืบค้น 1 เมษายน 2566, จาก [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/ac/ewt\\_news\\_2018.ph](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/ac/ewt_news_2018.ph)
- สมจิต กิริวง. (2566, 30 มีนาคม). มัคคุเทศก์ประจำแขวงหลวงพระบาง [บทสัมภาษณ์]
- สมถวิล ลี. (2566, 28 มีนาคม). ผู้ประกอบการโรงแรมชาวลาว [บทสัมภาษณ์]
- ลิตทิวไซ สายนาที. (2566, 30 มีนาคม). รองหัวหน้าแผนกบริหาร บริษัททางรถไฟลาวจีน [บทสัมภาษณ์]
- World Heritage Convention. (2538). *Town of Luang Prabang*. สืบค้น 1 เมษายน 2566. จาก <https://whc.unesco.org/en/list/479/>