

การศึกษาการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบของรถไฟจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของประเทศไทย

A Study on Preparation for the Impact of China-Laos Railways on Thailand's Border Trade Area

วีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล¹

Weerawit Lertthaitrakul

บทคัดย่อ (Abstract)

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยที่ศึกษาถึงผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบรวมถึงการนำเสนอการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่การค้าชายแดนไทยต่อการพัฒนาเส้นทางรถไฟจีน-ลาว โดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกที่มีโครงสร้าง และการจัดการประชุมกลุ่มย่อย เป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผลการวิจัยด้วยตัวแบบ PESTEL ผลการวิจัยพบว่าผลกระทบเชิงบวกที่เป็นโอกาสที่เด่นที่สุดของเขตพื้นที่การค้าชายแดนไทยต่อการพัฒนาระบบรางของรถไฟจีน-ลาวนั้น ได้แก่การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมการเกษตร ธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่การค้าชายแดนและจังหวัดใกล้เคียง ผลกระทบเชิงลบที่เป็นอุปสรรคของเขตพื้นที่การค้าชายแดนไทย พบว่าส่วนใหญ่คิดว่าไม่มีผลกระทบเชิงลบที่เป็นอุปสรรคมากสำหรับประเทศไทย เพียงแต่ได้ให้ข้อกังวลถึงการเตรียมพร้อมรองรับของและการปรับตัว โดยควรเร่งดำเนินการพัฒนาระบบโครงสร้างระบบคมนาคมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อรถไฟจีน-ลาว ภาคอุตสาหกรรมควรต้องเร่งดำเนินการปรับตัวในการของประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้นรวมทั้งการพัฒนาปรับปรุงสินค้าให้มีคุณภาพมาตรฐาน และมีต้นทุนที่ต่ำเพื่อแข่งขันกับคู่แข่งทางการค้า รวมถึงการยกระดับการศึกษาและทักษะทางด้านภาษาเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

คำสำคัญ (Keywords): รถไฟจีน-ลาว; การเตรียมความพร้อม; การค้าชายแดน

Received: 2022-08-08 Revised: 2022-09-01 Accepted: 2022-09-03

¹ คณะโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี School of Logistics and Supply Chain, Sripatum University Chonburi Campus. Corresponding Author e-mail: khunweerawit@gmail.com

Abstract

This research is to study both positive and negative impacts, as well as to present the readiness of the industrial sector in the Thai border trade area for the development of the China-Laos railway. The qualitative research model used a semi-structured interview and Focus Group Discussion are tools for data collection and analysis of research results with PESTEL model. The results showed that the most prominent positive impact of the Thai border trade area on the development of the China-Laos railway system was including economic growth The expansion of various industries such as the manufacturing industry agricultural industry Tourism business in border trade areas and nearby provinces. Negative impacts that hinder the Thai border trade area It was found that most of them thought that there was no negative impact that was very deterrent for Thailand. Nevertheless, only raised concerns about the preparation and adaptation. It should expedite the development of the transportation network system to support the China-Laos railway connection. The industrial sector should accelerate the adjustment of production efficiency to support the growth that will occur, including the development of products to meet the standard quality and has a low cost to compete with competitors including upgrading education and language skills to support economic expansion.

Keyword: China-Laos Railway; Preparation; Border Trade

บทนำ (Introduction)

ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) เป็นนโยบายด้านการต่างประเทศที่สำคัญของประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีนในยุคของรัฐบาลประธานาธิบดีสี จิ้นผิงที่เริ่มขึ้นใน พ.ศ.2556 เพื่อเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการต่างประเทศที่ครอบคลุมทั้งด้านความมั่นคง การเมืองระหว่างประเทศ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล โดยผู้นำของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในหลายมิติ ทั้งด้านนโยบาย ด้านเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐาน การจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ และการเดินทางแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชนในประเทศต่างๆที่อยู่ในแนวเส้นทางและจุดเชื่อมโยงเชื่อมต่อ ซึ่งถึงแม้ว่าประเทศไทยนั้นไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางดังกล่าวโดยตรง แต่ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางได้ส่งผลและมีอิทธิพลต่อประเทศไทยทั้งในด้านเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (บุญชัย จรัสแสงสมบูรณ์, 2562) และจากยุทธศาสตร์นี้จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงร่วมกับประเทศจีนที่เกิดขึ้นในสมัยรัฐบาลนายกรัฐมนตรีนเรนทร์วิทย์ เวชชาชีวะกับรัฐบาลจีนโดยเริ่มลงนาม

ความร่วมมือในปี พ.ศ.2554 เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย และมีการขยายความร่วมมือต่อมาในสมัยนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตรในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงได้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางรถไฟภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 ภายใต้รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เพื่อเชื่อมโยงต่อเนื่องไปยังเส้นทางสายใหม่ทางบกของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) และเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเมื่อเสร็จสมบูรณ์จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมและขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก่อให้เกิดผลกระทบเชิงกว้างในแต่ละเมือง (หงส์ฟ้าทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์, 2563) ทั้งนี้การเชื่อมโยงด้านระบบรางดังกล่าวนั้นเส้นทางนั้นประเทศไทยไม่ได้เชื่อมโยงระบบรางได้โดยตรงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนอันเนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่มีประเทศบ้านเพื่อนบ้านคือประเทศลาวเป็นตัวคั่นระหว่างเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งจำเป็นต้องมีระบบรางของสาธารณรัฐประชาชนจีนเชื่อมโยงข้ามผ่านมายังประเทศลาวก่อนจึงสามารถเชื่อมต่อมาระบบรางมายังจังหวัดหนองคายประเทศไทยได้ (ชุดิระระบอบและคณะ, 2565)

ซึ่งการพัฒนาของระบบรางของสาธารณรัฐประชาชนจีนลงมายังประเทศไทยผ่านเพื่อนบ้านประเทศลาวนั้นได้มีการพัฒนามาโดยลำดับ และเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2564 ได้มีพิธีเปิดการเดินทางรถไฟที่มีความเร็ว (Speed Train) ระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน มาที่เมืองบ่อเต็น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเชื่อมเมืองต่างๆ ไปจนถึงนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งอยู่ห่างจากจังหวัดหนองคายในระยะทาง 24 กิโลเมตร ซึ่งการเชื่อมโยงระบบรางดังกล่าวเป็นมิติใหม่ในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนกับจีน เส้นทางรถไฟจีน-ลาวได้รับความสนใจอย่างมากจากนักธุรกิจและอุตสาหกรรมต่างๆ รวมไปถึงประชาชนทั่วไปและนักท่องเที่ยวจนเป็นกระแสที่โด่งดังในช่วงเวลาปัจจุบัน (ชุดิระ ระบอบและคณะ, 2565)

สำหรับประเทศไทยนั้นถึงแม้ว่าเส้นทางระบบรางต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องที่เชื่อมโยงไทย-จีนยังไม่สำเร็จเพื่อเชื่อมต่อทั้งระบบก็ตามแต่เส้นทางรถไฟจีน-ลาวที่เสร็จแล้วก็ส่งผลกระทบในหลายมิติทั้งด้านการค้าบริเวณชายแดน การตื่นตัวของภาคอุตสาหกรรมการผลิต และการท่องเที่ยวบริการ ในโอกาสเชื่อมโยงการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งผลกระทบนั้นอาจจะเป็นทั้งทางบวกที่ทำให้ประเทศไทยได้รับโอกาส และอาจจะเป็นทางลบที่ทำให้ประเทศไทย โดยเฉพาะภาคธุรกิจ อุตสาหกรรมที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่หลังไหลมาตามเส้นทางรถไฟจีน-ลาว จึงเป็นประเด็นที่ผู้วิจัยสนใจศึกษาถึงผลกระทบในมิติต่างๆและเพื่อนำเสนอแนวทางเตรียมพร้อมรองรับในภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อการรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นและการก้าวทันตามการเจริญเติบโตของประเทศไทยในภูมิภาค

วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives)

- 1.ศึกษาถึงผลกระทบทั้งทางด้านบวกและผลกระทบด้านลบของรถไฟจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของไทย
- 2.นำเสนอแนวการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องจากเส้นทางรถไฟจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของไทย

วิธีดำเนินการวิจัย (Research methods)

การวิจัยเรื่องการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ชนิดกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-structured interview) และการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants)

การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน หรือผู้รับบริการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ข้ามชายแดน หรือ ผู้ทำหน้าที่ผ่านพิธีการศุลกากร หรือ ผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้าข้ามชายแดนและผู้แทนจากสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงถึงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ท่าเรือภาคตะวันออกของประเทศ ซึ่งได้เก็บรวบรวมข้อมูล ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงรายละเอียดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (การสัมภาษณ์ระดับลึก (In-depth interviews)

ตำแหน่ง/บทบาท	จำนวนผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (คน)
ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน	2
ผู้รับบริการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ	4
ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ข้ามชายแดน	3
ผู้แทนจากสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย	3
หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	2
รวม	11

การกำหนดจำนวนผู้ให้ข้อมูลสำคัญผู้วิจัยกำหนดตามหลักการของ Nastasi and Schensul (2005) ซึ่งระบุว่า วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Interviewing key informants) และการสัมภาษณ์ระดับลึก (In-depth interviews) ควรมีประมาณ 5-30 บุคคล โดยการพิจารณากลุ่มเป้าหมายต้องอยู่บนพื้นฐานของการเป็นกลุ่มที่สามารถเป็นตัวแทนในการตอบคำถามการวิจัยได้เป็นอย่างดี มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและปฏิบัติงานเกี่ยว

การประกอบกิจการการค้าชายแดน ผู้ที่ทำหน้าที่จัดการขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และผู้ดำเนินการพิธีการในพื้นที่การค้าชายแดน นอกจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและจากการสนทนากลุ่มย่อยกับผู้ที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยต้องการยืนยันข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นด้วยการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากรายงานการวิจัย บทความวิชาการ และรายงานสิ่งพิมพ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องมาประกอบการยืนยันข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้

การเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญใช้เทคนิคการเลือกด้วยวิธีเฉพาะเจาะจง (Purposive selection) โดยผู้วิจัยมีบัญชีรายนามบุคคลและหน่วยงานในพื้นที่วิจัยไว้อยู่แล้วและใช้เทคนิคสโนว์บอล (Snowball selection) ควบคู่กันไปด้วยซึ่งได้รับการแนะนำผู้ให้ข้อมูลสำคัญรายอื่น

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

วิธีเชิงคุณภาพเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์ชนิดกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-structured interview) การสนทนากลุ่มย่อย (Focus group discussion) การตรวจสอบรายการ (Check list) และแบบสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant observation) โดยเครื่องมือวิธีเชิงคุณภาพมีประเด็นที่ใช้ในการสัมภาษณ์ สังเกตและแบบตรวจสอบรายการมีเนื้อหาและประเด็นคำถาม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบของรถไฟจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของประเทศไทย ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่ง ประกอบด้วย แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ชนิดกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-structured interview) และการสนทนากลุ่มย่อย (Focus group discussion: FGD) โดยใช้เวที SRIPATUM SUPPLY CHAIN ROUND TABLE#109 รถไฟจีนลาว โอกาสของไทย? ณ วันที่ 5 กรกฎาคม 2565 เวลา 18.00-19.30 น.ในรูปแบบการจัดเสวนาออนไลน์ นอกจากนั้นผู้วิจัยยังใช้การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant observation) ซึ่งใช้ควบคู่กับการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มย่อย ส่วนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ได้จากการศึกษาเอกสาร (Documentary) บทสัมภาษณ์ที่เผยแพร่ในสื่อต่าง ๆ บทความวิจัยที่เผยแพร่ในวารสารวิชาการ รวมถึงรายงานเกี่ยวกับการศึกษาเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนที่จัดทำโดยหน่วยงานราชการและนำมาสังเคราะห์ข้อมูล (Synthesis) ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

การตรวจสอบความน่าเชื่อถือได้ของข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มย่อยผู้วิจัยตรวจสอบความน่าเชื่อถือได้ของข้อมูลด้วยเทคนิคการให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญตรวจสอบ (Member checks) นอกจากนั้นผู้วิจัยใช้เทคนิคการตรวจสอบสามเส้า (Triangulation) ประกอบด้วย การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data triangulate) ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลหลากหลายแหล่ง การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการรวบรวมข้อมูล (Methodological triangulate) พิจารณาตรวจสอบจากวิธีการรวบรวมข้อมูลในประเด็นเดียวกันแต่หลากหลายวิธี ได้แก่ ใช้วิธีการสังเกตแบบ

มีส่วนร่วมควบคู่ไปกับสัมภาษณ์เชิงลึก หรือใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกร่วมกับใช้แบบตรวจสอบรายการ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์ การประชุมกลุ่มย่อย การสังเกตแบบมีส่วนร่วม และแบบตรวจสอบรายการ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) โดยนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ต่างวิธีการมาวิเคราะห์ร่วมกันซึ่งผู้วิจัยเป็นผู้ตีความ (Interpretation) สกัดเนื้อหาสาระ (Content message) จากการให้ข้อมูลและสื่อความหมายของผู้ให้ข้อมูลสำคัญนำไปสู่การตีความสร้างข้อสรุป (Conclusion interpreting) และนำเสนอผลการวิจัยเป็นความเรียงจำแนกตามประเด็นและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ผลการวิจัย (Research Results)

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทั้งจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) และแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) มาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลถึงผลกระทบเชิงบวกซึ่งส่งผลต่อโอกาส และผลกระทบเชิงลบที่เป็นอุปสรรคของรถไฟฟ้า-ลาวต้อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของประเทศไทยในรูปแบบของการวิเคราะห์ตัวแบบ PESTEL (จุฑาลักษณ์ สายแปง และศิริจันทร์ เชื้อสุวรรณ, 2564 สุมาลี สุขตานนท์, 2562) ดังตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ตัวแบบ PESTEL

PESTEL	โอกาส	อุปสรรค
ปัจจัยทางด้านการเมือง (P)	- นโยบายของจีนที่ต้องการสร้างความร่วมมือกับอาเซียนจะสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบขนส่งมายังประเทศไทยลงไปถึงมาเลเซีย สิงคโปร์ - สอดรับกับการเปิดการค้าเสรีในภูมิภาค เช่นเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน - สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศไทย	- การกีดกันทางการค้าจากประเทศเพื่อนบ้านจะเพิ่มขึ้น - ประเทศจีน จะคุมเข้มเรื่องกฎระเบียบการนำเข้าสินค้าให้ยุ่งยากขึ้น เช่นมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยของสินค้าเกษตรที่จะนำเข้าไปยังประเทศจีน - กฎระเบียบระหว่างประเทศ และพิธีการแต่ละประเทศแตกต่างกันทำให้เกิดความยุ่งยาก ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันทำให้มีระยะเวลาในการส่งสินค้ามากขึ้นส่งผลกระทบต่อต้นทุน
ปัจจัยทางด	- ทำให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถขนส่ง	- การเกิดการแข่งขันทางการค้าที่

านเศรษฐกิจ (E)	สินค้าและคนได้สะดวกมากขึ้น กระจายสินค้าไปยังประเทศจีนที่เป็นตลาดส่งออกขนาดใหญ่ - เมื่อประเทศจีนผ่อนคลามาตรการโควิดจะทำให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้ามายังประเทศไทยได้ในอีกช่องทางไม่ต้องอาศัยการเดินทางทางอากาศอย่างเดียว เปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวแบบใหม่ - เป็นทางเลือกใหม่ของผู้ประกอบการในการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าจากระบบถนนเป็นระบบรางทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ - สามารถพัฒนาพื้นที่จังหวัดในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าไปส่งต่างประเทศ - สินค้าส่งออกที่มีศักยภาพ และเป็นที่ต้องการของประเทศจีนสามารถกระจายในช่องทางนี้ได้ เช่นผลไม้(ทุเรียน มังคุด) ผลผลิตทางการเกษตร - ช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ให้กับประเทศไทย - เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดนและจังหวัดใกล้เคียง สามารถเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในเขตพื้นที่ลุ่มน้ำโขงตอนบนได้ - เกิดการจ้างงานในพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่จะไหลมาตามเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งของประเทศไทย	ผู้ประกอบการไทยต้องเผชิญกับสินค้าที่มาจากคู่แข่งคือประเทศจีน ทั้งสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรที่จะผ่านมาจากเส้นทางรถไฟจีน-ลาว - พื้นที่ทางการเกษตรจะลดน้อยลงจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินการทางธุรกิจเป็นโรงงานอุตสาหกรรม - อาจจะมีแรงงานของเพื่อนบ้านที่เคลื่อนย้ายเข้ามาแย่งงานประชาชนในพื้นที่ทำให้เกิดอัตราการว่างงานเพิ่มขึ้น
ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรม (S)	- ประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนเกิดความตื่นตัว ในการพัฒนาเมืองให้มีศักยภาพในการรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้า และการให้บริการ	- แนวโน้มเกิดการเก็งกำไรราคาที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่ระบบขนส่งทางรางเชื่อมถึงทำให้ประชาชนอาจจะเปลี่ยนการถือ

	นักท่องเที่ยว ทั้งด้านที่พัก แหล่งท่องเที่ยว - เกิดการกระจายรายได้ในชุมชน พื้นที่และประชากรไม่ต้องเคลื่อนย้ายแรงงานไปนอกภูมิลำเนาเพราะเกิดการจ้างงานเกิดขึ้นทั้งการจ้างงานในภาคการผลิต และการบริการ ท่องเที่ยว - ยกย่องคุณภาพการศึกษา การขยายโอกาสทางการศึกษาในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการเติบโต เช่น โลจิสติกส์ ธุรกิจระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว การโรงแรม - ส่งผลให้ประชาชนมีความรักในพื้นที่เห็นคุณค่าของภูมิลำเนาเพิ่มขึ้น	ครองที่ดินไปยังนายทุนที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ - การดำเนินชีวิตของประชาชนจะเปลี่ยนไปเป็นสังคมเมืองมากขึ้น ทั้งเอกลักษณ์ อัตลักษณ์ของชุมชนพื้นที่อื่น - เมื่อเมืองมีการขยายตัวมีคนต่างถิ่นเข้ามามากขึ้นทำให้กังวลในด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - อาชีพทางด้านเกษตรกรรมจะเปลี่ยนแปลงไป เป็นชุมชนอุตสาหกรรมทำให้กระทบต่อวิถีชีวิตเดิมต้องปรับตัว - เมื่อเศรษฐกิจขยายตัวการคมนาคมมากขึ้นการจราจรจะมีผลกระทบหรือมีความเสี่ยงจากอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มขึ้น
ปัจจัยทางด้าน เทคโนโลยี (T)	- มีการพัฒนาเทคโนโลยีรองรับระบบการคมนาคม การลงทุนสร้างศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัย - ระบบเชื่อมโยงเชื่อมต่อด้านสาธารณูปโภคด้านคมนาคมจะก้าวหน้าขึ้น - เกิดนิคมอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่เข้ามาพัฒนาภาคการผลิตในพื้นที่ให้สามารถผลิตได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	- การขยายตัวของความเจริญส่งผลให้ต้นทุนค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น
ปัจจัยทางด้าน สิ่งแวดล้อม (E)	- เมื่อมีการใช้ระบบขนส่งทางรางมากขึ้นช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงในการขนส่งสินค้า - เชื่อมโยงไปยังการขนส่งทางเรือได้ด้วยภูมิศาสตร์พื้นที่ชายแดนอยู่ใกล้กับแม่น้ำโขง	- จากพัฒนาระบบคมนาคมทั้งทางระบบรางและระบบขนส่งอื่นที่เชื่อมต่อกันรวมถึงการพัฒนาศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า จะมีผลกระทบเรื่องของสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการก่อสร้าง ฝุ่นละออง คุณภาพอากาศ มลภาวะ

		ทางเสียง รวมถึงคุณภาพของแหล่งน้ำที่อาจจะมึนน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม
ปัจจัยทางด้านกฎหมาย (L)	-ก่อให้เกิดการเปิดด่านชายแดนเพิ่มขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าชายแดนเพื่อรองรับรถไฟจีน-ลาว -การผ่อนปรนระเบียบการเคลื่อนย้ายแรงงาน หรือการตรวจคนเข้าเมืองทำให้คนไทยสามารถไปทำงานข้ามชายแดนได้สะดวก -การพัฒนากฎหมาย พิธีการศุลกากรเกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่นพิธีการผ่านแดน การอนุญาตให้รถบรรทุกวิ่งข้ามชายแดนได้	- กฎระเบียบของหน่วยงานราชการ ยังไม่ได้ปรับให้ทันสมัยสอดคล้องเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ - กฎระเบียบในการควบคุมแรงงานต่างชาติที่จะไหลเข้ามาอาจจะทำให้ขาดการควบคุมที่เข้มงวด -มาตรการของรัฐในการคุ้มครองสินค้าทั้งภาคผลิตและการเกษตร หากไม่ได้วางแผนไว้จะทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบต่างชาติโดยเฉพาะจากจีน

จากตารางที่ 2 และการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าผลกระทบเชิงบวกที่เป็นโอกาสที่เด่นที่สุดของเขตพื้นที่การค้าชายแดนไทยต่อการพัฒนาระบบรางของรถไฟจีน-ลาวนั้น ผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ความคิดเห็นส่วนใหญ่ไปที่โอกาสทางด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมการเกษตร ธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่การค้าชายแดนและจังหวัดใกล้เคียงจะได้รับประโยชน์จากเส้นทางรถไฟจีน-ลาว และผลกระทบเชิงลบที่เป็นอุปสรรคของเขตพื้นที่การค้าชายแดนไทย พบว่าส่วนใหญ่คิดว่าไม่มีผลกระทบเชิงลบที่เป็นอุปสรรคมากสำหรับประเทศไทย เพียงแต่ได้ให้ข้อกังวลถึงการเตรียมพร้อมรองรับของและการปรับตัวของเขตพื้นที่การค้าชายแดนไทยและของประเทศไทยมากกว่าว่าควรต้องคำนึงถึงเรื่องสำคัญเช่น การเกิดคู่แข่งทางการค้าจากสินค้านำเข้ามาจากจีนที่จะมีผลกระทบหากประเทศไทยไม่ปรับตัวเพื่อแข่งขันทางการค้าที่จะมีความเสรีมากขึ้น และการควบคุมแรงงานข้ามชาติที่อาจจะเข้ามาได้ง่ายเพิ่มมากขึ้น ทั้งรวมถึงผลกระทบเชิงสังคมที่อาจจะเปลี่ยนรูปแบบวิถีชีวิตคนในพื้นที่ชายแดนจากสังคมเกษตรกรรมเป็นสังคมภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น

ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มย่อยถึงการเตรียมตัวรองรับผลกระทบของเส้นทางรถไฟจีน-ลาวต่อพื้นที่การค้าชายแดนไทยนั้นสามารถสรุปผลการวิจัยเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

ในด้านเศรษฐกิจ ประเทศไทยควรเร่งดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายระบบคมนาคมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อรถไฟจีน-ลาว โดยเฉพาะการเร่งรัดดำเนินการแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟจีน-ลาวที่เสร็จแล้วได้ เพื่อให้เกิดกิจกรรมการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนตลอดเส้นทางและเพื่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากจีนลงสู่ภูมิภาค

อาเซียนที่มีประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางของเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ในส่วนของภาคเอกชน สมาคมทางการค้าควรต้องเร่งดำเนินการปรับตัวในการของประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้นรวมทั้งการพัฒนาปรับปรุงสินค้าให้มีคุณภาพมาตรฐาน และมีต้นทุนที่ต่ำเพื่อแข่งขันกับคู่แข่งทางการค้าทั้งจากประเทศจีนและเพื่อนบ้านใกล้เคียง ในภาคอุตสาหกรรมการเกษตรควรปรับตัวเรื่องของประสิทธิภาพการพัฒนาผลผลิตเพื่อรองรับการแข่งขันของสินค้าเกษตรจากประเทศจีน และปรับปรุงผลผลิตทางการเกษตรให้มีคุณภาพมาตรฐานเพื่อป้องกันการกีดกันทางการค้าที่จะเกิดขึ้น ในด้านของภาคการบริการการท่องเที่ยวควรพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยว เส้นทาง และธุรกิจไนโซอุปทานการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการท่องเที่ยวทางรถไฟจากนักท่องเที่ยวจีนมายังประเทศไทยในอนาคตหลังจากการผ่อนคลายของสถานการณ์โควิด

ในด้านสังคม ในพื้นที่การค้าชายแดนไทยและจังหวัดใกล้เคียงควรต้องเตรียมความพร้อมรองรับการเติบโตขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมากและอาจจะส่งผลกระทบต่อภาคสังคมทั้งรูปแบบชีวิตความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลง การเข้ามาของแรงงานต่างถิ่นที่จะเข้ามาอาศัยในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อาจจะทำให้โครงการทางสังคมเปลี่ยนแปลง วิถีชีวิตจากเดิมเป็นชุมชนเพื่อนบ้านเป็นชุมชนเมืองที่ผู้พักอาศัยเพิ่มขึ้น รวมถึงการเตรียมความพร้อมเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทาง การจราจรที่เพิ่มขึ้นและผลกระทบเชิงสิ่งแวดล้อมที่จะเข้ามา ทั้งนี้ในภาคการศึกษาควรเตรียมพร้อมเรื่องของยกระดับคุณภาพการศึกษาในพื้นที่ให้มีหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ในการทำงาน อาทิ หลักสูตรด้านการค้าขายระหว่างประเทศ ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การจัดการท่องเที่ยวบริการ และพัฒนาด้านทักษะทางภาษาต่างชาติเพื่อรองรับการขยายตัวในครั้งนี้

อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ศึกษาถึงผลกระทบทั้งทางด้านบวกและผลกระทบด้านลบของรถไฟจีน-ลาวต่อเขตพื้นที่การค้าชายแดนของไทย และการเตรียมพร้อมของภาคอุตสาหกรรมเพื่อรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้น สามารถอภิปรายผลดังนี้

ด้านระบบเศรษฐกิจ พบว่าประเทศไทยไม่สามารถหลีกเลี่ยงการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจการค้าบริเวณชายแดนได้ ซึ่งนับว่าเป็นโอกาสที่สำคัญของพื้นที่ชายแดนไทยและเขตจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จะเติบโตอย่างก้าวกระโดดในด้านของการเป็นแหล่งอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าและการเกษตรขนาดใหญ่ป้อนตลาดส่งออกที่สำคัญคือประเทศจีน ซึ่งส่งผลให้ในพื้นที่เขตชายแดนไทยและจังหวัดใกล้เคียงจะกลายเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์และเศรษฐกิจแห่งใหม่ของประเทศไทย โดยผลการวิจัยเป็นไปในทำนองเดียวกับแนวคิดของ ชูติระระบอบและคณะ (2565) ที่อธิบายว่าที่คาดการณ์ว่าเส้นทางรถไฟจีน-ลาวจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่างในอาเซียนรวมทั้งในประเทศไทย

ด้านการเตรียมความพร้อม ผู้ประกอบการไทยต้องเตรียมตัวรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างกันในอนาคตและควรต้องเตรียมพร้อมถึงการรองรับ

ผลกระทบทางลบของการหลั่งไหลของสินค้าและนักธุรกิจชาวจีนที่จะเข้ามามีอิทธิพล เช่นเกิดการผูกขาดทางการค้าหรือการสร้างเครือข่ายของนักธุรกิจชาวจีน การเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อทำธุรกิจในระยะยาวเพราะนักธุรกิจชาวจีนรุ่นใหม่จะมีศักยภาพในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อนงค์นุช เทียนทอง และอ้อมเดือน สิทธิพรหม (2555) ที่พบว่าเมื่อเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากจีนมายังประเทศไทยเสร็จสมบูรณ์ในด้านการค้าจะเกิดคู่แข่งขึ้นทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศจำนวนมาก และการขยายตัวของแหล่งเงินทุนต่างชาติที่จะเข้ามาจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ SMEs ที่ไม่ได้มีการเตรียมพร้อมในการปรับตัว โดยได้เสนอแนวทางในการเตรียมความพร้อมว่าผู้ประกอบการต้องเร่งพัฒนามาตรฐานสินค้าของสินค้าและบริการไม่มุ่งเน้นการแข่งขันที่ราคา และเน้นที่คุณภาพของสินค้าและบริการเป็นหลัก

ด้านการส่งเสริมสนับสนุน ภาครัฐบาลควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินธุรกิจทั้งด้านการสนับสนุนเงินลงทุนในการพัฒนาปรับปรุง การพัฒนาองค์ความรู้เทคโนโลยีและการพัฒนาทักษะทางภาษาเพื่อเพิ่มศักยภาพให้ผู้ประกอบการ ซึ่งในด้านการเกษตรเพิ่มมาตรฐานการผลิตและผลผลิตทางการเกษตรให้เป็นที่ยอมรับในต่างประเทศซึ่งสอดคล้องกับข้อค้นพบการวิจัยของสำราญ ขำโสมและกฤติยา เกิดผล (2565) ที่เสนอแนะถึงการจัดการความเสี่ยงของมังคุดส่งออกไปยังประเทศจีนโดยผู้ประกอบการควรต้องมีมาตรฐานในการคัดเกรดผลผลิตและปรับตัวสู่มาตรฐานระบบ GAP เพื่อการสร้างความยอมรับที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการปรับปรุงคุณภาพของบรรจุภัณฑ์เพื่อลดความเสียหายในการขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิตสุภา สาคร (2565) ที่ชี้ให้เห็นว่าบรรจุภัณฑ์ของผลิตผลทางการเกษตรมีความสำคัญอย่างยิ่งในกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งที่มีระยะทางไกล บรรจุภัณฑ์ที่ออกแบบอย่างมีประสิทธิภาพช่วยลดความเสียหายในระหว่างการขนส่งได้และลดค่าใช้จ่ายในการตีกลับคืนสินค้าเกษตรจากความเสียหายระหว่างการขนส่งได้

ด้านภาคบริการท่องเที่ยว การเกิดขึ้นของรถไฟจีน-ลาว จะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนและจังหวัดใกล้เคียงที่จะมีนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดนักท่องเที่ยวที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยจะเข้ามาสู่พื้นที่ส่วนนี้ ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรเตรียมรองรับในด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาสถานที่ให้บริการรวมถึงการพัฒนากำลังคนเพื่อรองรับการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งผลการวิจัยยังสนับสนุนข้อค้นพบของ สุมาลี สุขदानนท์. (2562). ที่พบว่าแหล่งท่องเที่ยวลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนและใกล้เคียงจะมีบทบาทที่สำคัญเพิ่มขึ้นจากการศึกษาถึงศักยภาพของพื้นที่แล้วจะเกิดโอกาสในด้านของการท่องเที่ยวทั้งโซ่อุปทานซึ่งเป็นการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวสำคัญตั้งแต่จินตอนใต้ ประเทศลาวลงมายังประเทศไทยซึ่งจำเป็นที่ภาครัฐกิจ และภาครัฐของไทยต้องปรับปรุงพัฒนาทั้งเรื่องของระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเช่นร้านค้าปลอดอากร (Duty Free) ร้านอาหาร เครื่องดื่ม ร้านของที่ระลึก และที่พัก รวมถึงการพัฒนาภาคธุรกิจในพื้นที่ให้รองรับด้วยการเพิ่ม

ความรู้ทักษะด้านการบริหารจัดการที่เป็นระบบมีมาตรฐาน และพัฒนาทักษะทางภาษาการสื่อสาร สร้างแรงงานที่มีความรู้มารองรับด้วยการร่วมกับสถาบันการศึกษาในพื้นที่

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Suggestions)

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ เพื่อให้ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องนำผลวิจัยไปเตรียมความพร้อม ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1.1 ภาคอุตสาหกรรมต้องมีการปรับตัวทั้งด้านประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจในทุกมิติทั้งด้านเทคโนโลยี ด้านการพัฒนากำลังคน ด้านมาตรฐานสินค้าและบริการ รวมถึงการเตรียมความพร้อมในการแสวงหาแหล่งเงินทุนในใช้เพื่อพัฒนาปรับปรุง รวมถึงควรสร้างความมือในกลุ่มอุตสาหกรรมในรูปแบบของเครือข่ายผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งเพิ่มขึ้นรองรับคู่แข่งทางการค้าที่จะมาจากต่างประเทศได้

1.2 ภาครัฐบาล ควรต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์ของประเทศที่วางไว้เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบขนส่งทั้งระบบอย่างเร่งด่วนเพื่อไม่ให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค และในส่วนของ การสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมต่างๆควรมีนโยบายในการช่วยเหลือ สนับสนุนทั้งด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต การบริการ และควรสร้างมาตรการ กฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน และมาตรการป้องกันการกีดกันทางการค้าจากต่างประเทศเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถใช้ศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปยังประเทศในเขตเส้นทางรถไฟจีน-ลาว-ไทยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพที่มาจากการสนทนากลุ่มย่อย และการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง เพื่อให้ผลการวิจัยมีความลึกซึ้งขึ้นควรมีการลงวิจัยในภาคสนามเพื่อศึกษาถึงสภาพจริงของพื้นที่ในการวิจัย

2.2 ควรเพิ่มกระบวนการวิจัยเชิงปริมาณโดยการพัฒนาเครื่องมือจากการวิจัยเชิงคุณภาพในครั้งนี้และสอบถามความเห็นจากกลุ่มตัวอย่างที่มีส่วนได้ส่วนเสียในเส้นทางรถไฟจีน-ลาว เพื่อยืนยันผลการวิจัยเชิงคุณภาพและสามารถนำเสนอแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับได้อย่างชัดเจนและเหมาะสม

เอกสารอ้างอิง (References)

จุฑาลักษณ์ สายแสง และศิริจันทร์ เชื้อสุวรรณ. (2564). ตัวแบบการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อการกำหนดกลยุทธ์องค์กรข้ามชาติ. *วารสาร มทร.อีสาน ฉบับมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*. 8(2), 94-107.

- จิตสุภา สาร. (2565). การปรับปรุงบรรจุภัณฑ์เพื่อลดความเสียหายในการขนส่งมะม่วงน้ำดอกไม้
สุก รมศึกษา สวนมะม่วงน้ำดอกไม้แห่งหนึ่งในจังหวัดฉะเชิงเทรา. *วารสารสหศาสตร์ศรี
ปทุม ชลบุรี*. 8(1), 49-58.
- ชาญศักดิ์ แรงสาริกรรม โกศล จันทมนทนา นรินทร์ เอื้อศิริวรรณ และอุบลรัตน์ วาริพัฒนะ. (2561).
การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกเส้นทางในจังหวัดอุดรธานีเพื่อสนับสนุนการขนส่ง
สินค้าโดยรถไฟทางคู่. *วิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต*. 8(2), 249-265.
- ชุตีระ ระบอบ พัทธา โพชนิกกร พรวิสา ทาระคำ และอภิญา ไกรสำโรง. (2565). การพัฒนาโลจิสติกส์ของเงินสู่ภูมิภาคทางตอนใต้: รถไฟจีน-ลาว. *วารสารธุรกิจปริทัศน์*. 14(1), 563-576.
- บุญชัย จรัสแสงสมบูรณ์. (2562). แนวทางการสร้างความร่วมมือทางการเงินภายใต้แนวคิดริเริ่ม
หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของ
ไทย. *วารสารรัฐสารภิรักษ์*. 61(1), 30-44.
- เรวดี แก้วมณี. (2557). เจาะลึกแนวโน้มการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดตาก..
อนาคตที่ยั่งยืน. สืบค้น 5 กรกฎาคม 2565, จาก <https://www.oie.go.th/view/บทความ/TH-TH>
- วชิระ วิจิตรพงษา (2563). การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างเมือง
สำหรับในเขตพื้นที่ชายแดน: กรณีศึกษาจังหวัดเชียงราย. *วารสารวิชาการเทคโนโลยี
อุตสาหกรรมและวิศวกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม*. 2(3), 28-43.
- วิภาณี เพื่อกับขาว ประสารโชค ฐะนุติและชนัด เผ่าพันธุ์ดี. (2560). การกำหนดนโยบายส่งเสริม
การค้าชายแดนไทย-เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *Veridian E-journal Silapakorn
University ฉบับภาษาไทย สาขา มนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์และศิลปะ*. 10(3), 68-85.
- วีรวิทย์ ปิยนนทศิลป์. (2560). การพัฒนาพื้นที่ชายแดนเพื่อการค้าการลงทุนและการยกระดับ
คุณภาพชีวิตของประชาชน. *วารสารมหาวิทยาลัยพายัพ*. 27(2), 1-13.
- สุมาลี สุขตานนท์. (2562). กลยุทธ์การส่งเสริมการใช้ท่าเรือเวียงเชียงแสนเพื่อเชื่อมต่อแหล่ง
ท่องเที่ยวลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน. *วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์*. 12(1), 24-47.
- สุเทพ นิมสย. (2558). ผลกระทบและการปรับตัวของชุมชนและสังคมเมืองชายแดนในเขต
ภาคเหนือตอนนโยบายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีศึกษาเมืองชายแดนจังหวัด
เชียงรายและจังหวัดตาก. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สุภาวดี คัมภราชฤทธิ์. (2560). การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการเลือกตัวแทนขนส่งสินค้า:
มุมมองผู้ส่งออก. *วารสารธุรกิจปริทัศน์*. 9(2), 215-230.
- สำราญ ขำโสมและกฤติยา เกิดผล. (2565). การจัดการความเสี่ยงของการส่งออกมังคุดจากจังหวัด
จันทบุรีไปยังประเทศจีน. *วารสารสหศาสตร์ศรีปทุม ชลบุรี*. 8(1), 99-112.
- หงส์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์. (2563). โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนโอกาส
ของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. *วารสารไทยคดีศึกษา*. 17(2), 50-80.

- อนงค์นุช เทียนทอง และอ้อมเดือน สิทธิพรหม. (2555). การคาดการณ์ผลกระทบของการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย. วารสารวิจัย มข. 11(1), 32-44.
- Nastasi, B. K. and Schensul, S. L. (2005). Contributions of qualitative research to the validity of intervention research. *Journal of School Psychology*. 43(3), 177-195.