

แนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมและระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม: บริบทการพัฒนาความเร็วสูงในลาว

Approaches to High-Speed Train Development in Countries Using Capitalist and Socialist Economic Systems: The Context of High Speed Train Development in Laos

สมสำเร็จ ทวีคำ¹, ธนพฤกษ์ ชามะรัตน์²
Somsamleth Thavikham¹, Thanapauge Chamaratana²

Received: 25 May 2023

Revised: 22 July 2023

Accepted: 8 August 2023

บทคัดย่อ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมทั้งประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจทุนนิยมและประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมหรือระบบเศรษฐกิจแบบผสม ได้ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง ซึ่งทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษ ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาสังคม เป็นต้น บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมและประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมในบริบทที่แตกต่างกัน รวมถึงหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงนครหลวงเวียงจันทน์และวังเวียงในลาว โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากการตีความจากหนังสือ บทความวิชาการ การงานวิจัย และวารสารต่างๆ ตามแนวทางระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ผลการศึกษาพบว่าแนวทางของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันขึ้นกับบริบทของพื้นที่ทางภูมิศาสตร์และเน้นการสร้างเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างเมืองและระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาในมิติต่างๆ สำหรับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงของลาวเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ควรบูรณาการในหลายมิติทั้งบริบทของพื้นที่/ความพร้อมทางกายภาพของพื้นที่ การปรับตัวของชุมชนที่ได้รับผลกระทบและหลักการของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง

คำสำคัญ: ระบบเศรษฐกิจ, รถไฟความเร็วสูง, การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

¹ นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

² รองศาสตราจารย์ สาขาวิชาพัฒนาสังคม คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

¹ Ph.D Student, Development Science, Department of Humanities & Social Sciences, Khon Kaen University

² Associate Professor, Social Development, Department of Humanities & Social Sciences, Khon Kaen University

Abstract

The infrastructure development to promote countries' socio-economic development in states with capitalist, socialist or mixed economies, has resulted to the expansion of urbanization which causes various problems such as traffic, pollution, environmental and social problems. This article aims to present development guidelines for high-speed trains for countries with capitalist and socialist economic systems in different contexts, including Transit Oriented Development's principles and suggestions for integrated development of areas around Vientiane and Vang Vieng high speed train stations in Laos. It uses relevant data collection from interpretations from books, academic articles, research papers and journals according to qualitative research methodology. The study found the development of high-speed rail systems of each country is different depending on the context of the geographical area and focuses on building high-speed rail networks between cities and countries for various development dimensions. For the sustainable development of areas around high-speed railway stations in Laos, many dimensions should be integrated, these include the area/physical readiness of the area, the adaptation of the affected communities and the principles of Transit Oriented Development.

Keywords: Economic systems, high speed train, transit oriented development

บทนำ

ห้าทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของเมือง โดยเฉพาะการก่อสร้างถนน ทางด่วน การขนส่งระบบราง สนามบิน เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของประเทศ โดยมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ไม่ว่าประเทศที่ใช้ระบอบการปกครองรูปแบบประชาธิปไตยหรือไม่เป็นประชาธิปไตย เช่น ประเทศที่ปกครองด้วยระบอบเสรีนิยมที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมหรือประเทศที่ใช้ระบอบการปกครองแบบคอมมิวนิสต์ที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมหรือระบบเศรษฐกิจแบบผสมเพื่อบรรลุสู่สังคมนิยมและก้าวหน้าสู่สังคมนิยมต่อไป เป็นต้น ผลของการพัฒนาประเทศเหล่านั้น ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง ชุมชน และสภาพแวดล้อมเท่านั้น แต่ยังทำให้เมือง

ส่วนใหญ่ มีลักษณะเจริญเติบโตแบบกระจุกกระจายที่ไร้ทิศทาง (urban sprawl) มีการตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมขนส่ง ซึ่งได้สร้างปัญหาต่างๆ ที่ตามมามากมายจากการขยายตัวของเมืองได้แก่ ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษ ปัญหาเศรษฐกิจปัญหาสังคมและปัญหาสิ่งแวดล้อม (Pandey, 2022) อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีกระแสการพัฒนาระบบราง โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาประเทศในหลายประเทศของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกันและยังเป็นการช่วยกระตุ้นส่งเสริมการลงทุน การค้า การเดินทาง การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองในประเทศและระหว่างประเทศ (กรมอาเซียน, 2561) อันนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเหล่านั้นด้วย นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความกลายเป็นเมืองหรือเมืองใหม่

มีการอนุรักษ์พลังงานและการสร้างสิ่ง แวดล้อมทางนิเวศวิทยาอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สถานีรถไฟความเร็วสูงเพื่อสร้างการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งสาธารณะกับสถานีรถไฟความเร็วสูงโดยมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (transit oriented development - TOD) เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน (Bruinsma *et al.*, 2008) เนื่องจากที่ผ่านมาการพัฒนาประเทศโดยส่วนมากใช้แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนแบบเสรี (liberal community) หรือแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนแบบก้าวหน้า (progressive community) เป็นหลัก แต่ไม่ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความยั่งยืนของระบบนิเวศเท่าที่ควร สำหรับลาวเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้มีการเปิดใช้บริการรถไฟความเร็วสูงลาว-จีนอย่างเป็นทางการในปลายปี 2021 (Cox *et al.*, 2018) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างจีนและไทย โดยมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน

อย่างไรก็ตามท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงในประเทศลาว ได้ส่งผลกระทบต่อและการปรับตัวของชุมชนท้องถิ่น ดังนั้นเพื่อลดช่องว่างในสังคมจากการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงและชุมชนที่ได้รับผลกระทบซึ่งการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนนั้นควรมีแนวทางการบูรณาการลักษณะอย่างไร โดยบทความนี้จะได้นำเสนอแนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมและประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมในบริบทที่แตกต่างกัน รวมถึงการนำเสนอหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและการเสนอแนะแนวทางบูรณา

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงนครหลวงเวียงจันทน์และวังเวียงในลาวเพื่อนำไปสู่การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องโดยอาศัยการตีความจากหนังสือ บทความวิชา การ งานวิจัย ตำรา และวารสารต่างๆ ทั้งภายในและต่างประเทศตามแนวทางระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ

แนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมและประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมในบริบทที่แตกต่างกัน

ปัจจุบันแนวทางการพัฒนาประเทศส่วนใหญ่ให้ความสำคัญการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมและสิ่งแวดล้อม ขณะเดียวกันการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศขึ้นอยู่กับระบบเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ ด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตามไม่ว่าประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม (capitalism) ประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม (socialism) และประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบผสมผสาน (mixed economic) ทุกประเทศล้วนมีเป้าหมายไปสู่การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน (sustainable community) เมื่อก่อนได้อธิบาย ว่าการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยทั่วไปเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมเพื่อเติมเต็มความต้องการของมนุษย์ทั้งยกระดับความเท่าเทียมทางสังคม การขยายประสิทธิผลขององค์กรและการสร้างขีดความสามารถสู่ความยั่งยืน (Roseland, 2000) นอกจากนั้นยังหมายถึงแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจที่เป็นประโยชน์ต่อสิ่ง แวดล้อมในท้องถิ่นควบคู่กับการแก้ปัญหาทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้วยเหตุนี้ปัจจุบันแนวคิดการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน จึงเป็นการหลอมรวมการพัฒนาชุมชน (community

development) และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (sustainable development) เข้าไว้ด้วยกัน โดยที่การพัฒนาชุมชน ชน 2 ประเภทคือ ประเภทแรกเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนแบบเสรี (liberal community) ที่มีเป้าหมายในการรักษาหรือฟื้นฟูโครงสร้างทางเศรษฐกิจของชุมชนเพื่อสร้างงานและทำให้เกิดผลกระทบที่ลดลงโดยมีสมมติฐานคือสุขภาพของชุมชนที่ไม่ดีอาจเกิดได้จากการทำางานผิดพลาดในกระบวนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยการกระตุ้นให้ถูกต้องและเหมาะสม โดยมุ่งเน้นไปที่การขยายตัวเชิงปริมาณของเศรษฐกิจท้องถิ่นและประเภทที่สอง การพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนแบบก้าวหน้า (progressive community) คือคล้ายกับประเภทแรกแต่ข้อสันนิษฐานพื้นฐานมีความแตกต่างกัน โครงการพัฒนาชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของขบวนการทางสังคมที่ตั้งคำถามเกี่ยวกับค่านิยมและระบบสังคมที่ถูกครอบงำจากสังคมนะวันตก โดยมีสมมติฐานคือเศรษฐศาสตร์กระแสหลักล้มเหลวหลายด้านและยังคงล้มเหลวต่อไปในการตอบสนองความต้องการของชุมชนขนาดเล็กซึ่งต้องหาโครงสร้างและระบบทางเลือกใหม่โดยมุ่งเน้นการฟื้นฟูโครงสร้างทางสังคมและการพัฒนาคุณภาพทุนมนุษย์ของชุมชนให้มากเท่ากับขนาดที่เพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจท้องถิ่น ด้วยเหตุนี้การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน จึงเป็นรูปแบบที่สามที่ดึงมาจากสองประเภทดังกล่าวข้างต้นและรวมองค์ประกอบที่สามที่เกี่ยวกับความยั่งยืนของระบบนิเวศเข้าด้วย โดยบูรณาการยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ สังคมและนิเวศวิทยาเพื่อสร้างความเปลี่ยนแปลงและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นความหลากหลายทางเศรษฐกิจ ความยุติธรรม การพึ่งพาตนเอง การเพิ่มขีดความสามารถ การเข้าถึงข้อมูล การ ศึกษา การมีส่วนร่วม การลดการบริโภคและความเสียหายทุกรูปแบบ เป็นต้น (Hamstead & Quinn, 2005)

เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน หลายประเทศจึงให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของเมือง โดยเฉพาะการก่อสร้างถนน ทางด่วน การขนส่งระบบรางและสนามบิน เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของประเทศ แต่จุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของโลกคือญี่ปุ่นเป็นชาติแรกที่ได้พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและเปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1964 (Suyama, 2014) หลังจากนั้นประเทศฝรั่งเศส ได้มีการพัฒนาระบบรางเช่นกันและเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงสายแรกของยุโรปในปี ค.ศ. 1967 ซึ่งเป็นเหตุการณ์ครั้งสำคัญที่ส่งผลให้หลายประเทศมีการลงทุนขนาดใหญ่ เพื่อปรับ ปรุงคุณภาพระบบรางและพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา โดยเฉพาะประเทศจีนสามารถพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในปี ค.ศ. 2007 ซึ่งถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) หรือเรียกว่า กรอบแนวความคิดริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (belt and road initiative - BRI) (Haider *et al.*, 2021) ผลของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเกิดการเคลื่อน ย้ายของประชากรจากชนบทมาสู่เมือง อีกด้านหนึ่งประชากรในเมืองได้มีการเคลื่อนย้ายขยายออกไปอยู่ชานเมือง เกิดเป็นชุมชนเมืองใหม่ขึ้นในเขตชานเมืองใน ตำแหน่งที่ใกล้และเข้าถึงการคมนาคมขนส่งได้สะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ซึ่งมีแนวโน้มไปสู่รูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่กระจุกกระจายมากขึ้น อันนำไปสู่การขยายตัวของเมืองที่ไร้ทิศทาง ด้วยเหตุนี้หลายประเทศจึงมีนโยบายการพัฒนาเมืองที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละพื้นที่เพื่อกำหนดการแผ่ขยายของเมืองที่ไร้ทิศทางและการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในสังคม

1. แนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม

ประเทศส่วนใหญ่ได้ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ทุนนิยมเป็นระบบเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่บนหลักการให้สิทธิในทรัพย์สินส่วนตัว เศรษฐกิจแบบตลาดเสรี เอกชนเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตทั้งหมดและการอนุญาตให้ตัวแทนทางเศรษฐกิจ (ผู้บริโภคและผู้ผลิต) ใช้แรงจูงใจส่วนตัวและผลประโยชน์ของตนเองโดยไม่มีแทรกแซงจากรัฐบาลหรือน้อยที่สุด กิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งหมดเพื่อวัตถุประสงค์ในการแสวงหาผลกำไร (Shaikh, 2012) อย่างไรก็ตามในหลายทศวรรษที่ผ่านมา หลายประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมส่วนใหญ่ให้ความสำคัญอย่างมากในการพัฒนาระบบราง รวมถึงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงโดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของประเทศ ตลอดจนการแก้ปัญหาการขยายตัวของเมืองที่ไร้ทิศทางจากการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญในการกำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศ เนื่องจากความแออัดของโครงข่ายถนนทำให้รถไฟเข้ามามีบทบาทและสามารถแข่งขันได้มากขึ้น ประกอบกับการขาดแคลนเครือข่ายการบินเนื่องมาจากวิกฤตพลังงานทั่วโลกในทศวรรษ 1970 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่างๆ ด้วย เช่น เรือ รถ เป็นต้น (History, 2022) จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่น่าไปสู่ความสนใจในการเชื่อมโยงทางรถไฟความเร็วสูง เพื่อเป็นทางเลือกแทนเที่ยวบินในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) เป็นแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เมืองอย่างยั่งยืนและมีความกระชับเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทาง (Calthorpe, 1993) ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการวางแผนสำหรับ

การพัฒนาแบบผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง เชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ

แม้ว่าหลายประเทศใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม แต่ยุทธศาสตร์การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของแต่ละประเทศก็มีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างชัดเจนใน 5 กรณีที่มีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่โดดเด่นที่สุด แต่มีจุดประสงค์และเป้าหมายของการให้บริการแตกต่างกันได้แก่ ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมนี สเปน และอิตาลี ประเทศเหล่านี้ได้ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงที่ค่อนข้างกว้างขวางเพื่อลดเวลาการเดินทาง ทางด้วยรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมืองหลัก (Albalade & Bel, 2012) คือ

- ประเทศญี่ปุ่นให้บริการรถไฟความเร็วสูงโดย Shinkansen เพื่อลดเวลาการเดินทาง ผู้โดยสารระหว่างเมืองใหญ่ ผลของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงพบว่า สถานีรถไฟความเร็วสูงได้ส่งผลกระทบต่อประชากรเพียงเล็กน้อย แต่ส่งเสริมด้านบวกให้ผู้ให้บริการหลายด้านคือ เพิ่มความสามารถในการเข้าถึง ทางด่วน การศึกษา การเติบโตการจ้างงานในธุรกิจค้าปลีก อุตสาหกรรมการก่อสร้าง การขายส่งและมูลค่าที่ดิน

- ประเทศฝรั่งเศสมุ่งเน้นการเดินทางผู้โดยสารเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางของเมืองหลวง (เป็นแกนกลาง) และเมืองใหญ่ๆ การบริการรถไฟ ความเร็วสูงโดย Train à Grande Vitesse (TGV) ซึ่งให้ความสำคัญในด้านความคุ้มค่าของการเดินทางกับการลงทุน แต่รถไฟความเร็วสูงของฝรั่งเศสไม่ได้เร่งความเข้มข้นของอุตสาหกรรมหรือเศรษฐกิจจากเมืองหลวง

- ประเทศเยอรมนีให้การบริการรถไฟความเร็วสูงโดย Neubaustrecken ซึ่งมีเป้าหมายหลักคือ เพื่อแก้ปัญหาความคับคั่งในการทางเดินบางส่วนและเพื่ออำนวยความสะดวกและปรับปรุงการขนส่งสินค้าทางเหนือ-ใต้ ประกอบกับ

ภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ยุทธศาสตร์ของประเทศเยอรมนีจึงมีความแตกต่างอย่างมากทั้งญี่ปุ่นและฝรั่งเศสที่นำมาใช้ ซึ่งแทนที่จะสร้างทางด่วนพิเศษใหม่ เยอรมนีเลือกใช้ระบบที่จะรองรับการขนส่งสินค้าด้วย ผลที่ได้คือค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นมาก แต่ศูนย์อุตสาหกรรมที่ให้บริการได้รับผลประโยชน์อย่างมากเช่นกัน ดังนั้นระบบรถไฟความเร็วสูงของเยอรมนีจึงเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงอเนกประสงค์ที่ถูกคิดค้นขึ้นเพื่อกระจายผลประโยชน์ ซึ่งหมายความว่าเครือข่ายใช้ร่วมกันในการเดินทางทั้งรถไฟความเร็วสูงโดยสารและรถไฟแบบธรรมดาที่ร่วมกับรถไฟบรรทุกสินค้า

- ประเทศสเปนเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงโดย Alta Velocidad Española (AVE) เพื่อความคุ้มค่าในการเดินทางของผู้โดยสารที่สะดวก รวดเร็ว ตรงต่อเวลาและปลอดภัยระหว่างเมืองหลวงและเมืองต่างๆ ที่ไม่จำเป็นต้องมีประชากรจำนวนมาก โดยมีเป้าหมายการสร้างเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงเชื่อมกับเมืองทั้งหมดในประเทศ ซึ่งยุทธศาสตร์ของสเปนมุ่งส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคที่ยากจน สนับสนุนความสามัคคีและความเสมอภาคภายในประเทศ

- ประเทศอิตาลีให้การบริการรถไฟความเร็วสูงโดย Rete Alta Velocità / Alta Capacità (AV/AC) เพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางราง ยุทธศาสตร์ของอิตาลีก่อให้เกิดประโยชน์มากมายโดยเชื่อมโยงสายผลิตภัณฑ์แบบ เดิมแทนที่จะมุ่งเน้นความสนใจในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงรูปแบบของญี่ปุ่น ฝรั่งเศส และสเปน อย่างไรก็ตามยุทธศาสตร์นี้ทำให้อิตาลีมีต้นทุนเพิ่มมากกว่าเท่าตัว ประกอบกับลักษณะเฉพาะของดินแดนอิตาลีด้วย จึงเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายรถไฟความเร็วสูง รวมถึงความหนาแน่นของประชากรที่สูง การขยายตัวของเมืองและ

โครงสร้างเมืองที่หนาแน่น ภูมิประเทศแบบภูเขาและความเสี่ยงจากแผ่นดินไหวสูง

จากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่ผ่านมา แม้ว่าหลายประเทศใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมเหมือนกัน แต่การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบรถไฟความเร็วสูงมีแตกต่างกันอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถแบ่งตามเขตพื้นที่เป้าหมายได้ 3 ประเภทคือ ประเภทแรกเป็นการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงผู้โดยสารที่เชื่อมโยง เมืองและทางด่วน ประเภทที่สองเป็นการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงผู้โดยสารที่เชื่อมโยงสายการผลิตเดิมและประเภทที่สามเป็นการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงอเนกประสงค์ อย่างไรก็ตามการพัฒนาแบบรถไฟความเร็วสูงนั้น ยังขึ้นกับบริบทและสภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศนั้นๆ เช่น การออกแบบโครงการต้องคำนึงถึงลักษณะเฉพาะของรูปแบบเมืองและโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงรูปแบบการจราจร ความหนาแน่นประชากร ความปลอดภัย ความคุ้มค่าในการลงทุน ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้น นอกจากนี้ทุกประเทศยังให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและการพัฒนาเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงภายในประเทศและภูมิภาคเดียวกันเท่านั้น

2. แนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมและระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม

สาธารณรัฐประชาชนจีน มีการปกครองระบอบคอมมิวนิสต์นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949 โดยมีเป้าหมายเพื่อก้าวไปสู่ประเทศสังคมนิยม หลังจากนั้นจีนได้เริ่มประกาศนโยบาย “หนึ่งประเทศสองระบบ” (one country, two systems) ในสมัยของ “เติ้ง เสี่ยวผิง” ต้นคริสต์ทศวรรษ 1980 เป็นต้นมา (Wang & Leung, 1998) จากนโยบาย

ของจีนดังกล่าว เป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญที่มีการแยก ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมและระบบเศรษฐกิจ แบบทุนนิยมภายใต้ประเทศจีนเดียวควบคู่กับการ ปฏิรูปเศรษฐกิจ (economic reform) และการเปิด ประเทศของจีน (open door policy) นับตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1978 เพื่อให้เป็นประเทศสังคมนิยมที่มีความทันสมัย 4 ด้าน (four modernizations) คือ การเกษตร อุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการป้องกัน เนื่องจากก่อนหน้านี้จีนได้มีการปฏิวัติวัฒนธรรมและ ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมซึ่งไม่บรรลุ ตามเป้าหมายแผนพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคม จีน จึงได้มีการปฏิรูปเศรษฐกิจของตนไปสู่การใช้ระบบเศรษฐกิจตลาด (market economy) (Chow, 2004) หรือเศรษฐกิจแบบผสม ซึ่งมีความหมายแตกต่างกันตรงที่ว่า ระบบเศรษฐกิจจะเน้นเอียงไปทางลักษณะทุนนิยม หรือสังคมนิยมมากกว่ากันเท่านั้น

การปฏิรูปเศรษฐกิจของจีน ได้เกิดการ พัฒนาประเทศในหลายมิติอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและมีการเปิดให้บริการนับแต่ปี ค.ศ. 2007 เป็นต้นมา จีนได้มีแนวทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่แตกต่างจากประเทศอื่นๆ อย่างชัดเจน เนื่องจากว่า การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของจีนได้ให้ความสำคัญในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเป็นหลักทั้ง ระหว่างเมือง ประเทศ และทวีป ตลอดจนการสร้าง เมืองใหม่ในเขตชานเมืองเพื่อเป็นพื้นที่การลงทุน และผลิตแห่งใหม่ ลดความแออัดและผลกระทบต่อชุมชนเมืองควบคู่การสร้างทางด่วนใหม่ ซึ่งจาก ข้อมูลปี ค.ศ. 2015 ในประเทศจีนได้มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงความยาวรวม 18,000 กิโลเมตร โดยศูนย์กลางการขนส่งอยู่ที่สถานีรถไฟความเร็ว สูง (high-speed rail stations) ซึ่งได้ปรากฏขึ้น ในหลายเมืองใหญ่ของจีน ที่มีการเชื่อมโยงระบบ

ขนส่งสาธารณะกับสถานีรถไฟความเร็วสูงโดย มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Jia & Fang, 2016) ผ่านการพัฒนาแบบรถไฟ ความเร็วสูงของจีน ทำให้เกิดการพัฒนาระบบรถไฟ อย่างรวดเร็วในหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา จากข้อมูล ของสำนักงานบริหารการรถไฟแห่งชาติและกระทรวงคมนาคมของจีนระบุว่า ปริมาณการขนส่ง ทางรถไฟในจีนอยู่ที่ 3.02 ล้านล้านตันต่อกิโลเมตร ในปี ค.ศ. 2019 เทียบกับ 2.49 ล้านล้านตันต่อ กิโลเมตรในปี ค.ศ. 2009 ในทำนองเดียวกัน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟได้เพิ่ม จำนวนขึ้นเป็น 1,471 พันล้านผู้โดยสารต่อกิโลเมตร ในปี 2019 เทียบกับ 788 พันล้านผู้โดยสารต่อ กิโลเมตรในปี 2009 (Cui *et al.*, 2021) ในเวลา เดียวกันจีนยังเน้นการขนส่งสินค้าและบริการ ผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยเชื่อมโยงไม่เฉพาะ ทวีปเดียวกันแต่ยังเชื่อมโยงไปยังทวีปต่างๆ ของ โลกตามยุทธศาสตร์ OBOR เพื่อสร้างการเชื่อมโยง ทางบกระหว่างประเทศผ่านระบบราง ด้วยเหตุนี้ ในช่วงปี 2016 - 2020 จีนได้มีการลงทุน 3.5 ล้าน ล้านหยวนในภาคธุรกิจการรถไฟที่มีระยะทาง ทั้งหมด 146,000 กิโลเมตร ซึ่งระยะทางรถไฟ ความเร็วสูงเกือบ 38,000 กิโลเมตร ขึ้นอันดับ 1 ของโลกและครอบคลุม 95% ของเมืองที่มี ประชากร 1 ล้านคนขึ้นไป (Cui *et al.*, 2021) สำหรับการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและระหว่าง ประเทศด้วยรถไฟความเร็วสูงภายใต้โครงการ BRI ในปัจจุบันมีการเชื่อมโยง 35 เมืองในจีน กับ 34 เมืองในยุโรป (Lee & Shen, 2020)

ในอีกด้านหนึ่งจีนยังได้มีการเชื่อมโยง กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะ โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาวภายใต้โครงการ BRI ได้เกิดขึ้นในบริบทระหว่างประเทศ ซึ่งเกิดขึ้นจากความต้องการของสองประเทศที่ ได้ตกลงร่วมมือกันในปี ค.ศ. 2016 และส่งผล

ให้ประเทศลาวกลายเป็นประเทศศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของอาเซียนคือโครงการเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง โดยมีแผนโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟหลัก 2 สาย ได้แก่สายตะวันออกเฉียง (eastern route) เริ่มต้นที่สิงคโปร์ ผ่านมาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนามและไปสิ้นสุดที่คุนหมิงในประเทศจีน (ลาวเชื่อมโยงกับเวียดนาม) และสายตะวันตก (western route) เริ่มต้นที่สิงคโปร์ผ่านมาเลเซีย ไทย พม่าและไปสิ้นสุดที่คุนหมิงในประเทศจีน (จิรยุทธ์ทิพย์ สายมงคลเพชร, 2563) อย่างไรก็ตามเริ่มแรกลาวไม่ได้อยู่ในเส้นทางรถไฟหลักเพื่อเชื่อมโยงคุนหมิงภายใต้โครงการของอาเซียน ด้วยเหตุนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จึงมีความท้าทายอย่างมากเพื่อบรรลุตามเป้าหมายของสองประเทศ

การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของจีนในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา เห็นได้ชัดเจนถึงความแตกต่างกับประเทศญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมนี สเปน และอิตาลี เนื่องจากจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศในหลายมิติไปพร้อมๆ กัน ประกอบกับจีนเป็นประเทศใหญ่ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีบริบทที่แตกต่างกันมาก แต่การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสามารถช่วยปรับปรุงการเข้าถึงพื้นที่ทั้งหมดของแต่ละเมืองได้ดีกว่าการเดินทางประเภทอื่นและยังช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่ได้สะดวกและรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าและบริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ (ทั้งในภูมิภาค นอกภูมิภาคและทวีป) การสร้างเมืองใหม่ในเขตชานเมืองควบคู่การสร้างทางด่วนเพื่อส่งเสริมการลงทุน รวมถึงการลดผลกระทบต่อชุมชนเมืองและชุมชนท้องถิ่น สำหรับสิ่งที่เหมาะสมหรือคล้ายกันกับประเทศอื่นๆ คือ การส่งเสริมการท่องเที่ยว การเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว

และปลอดภัย ตลอดถึงความจำเป็นในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้เป็นเมืองกระชับเหมาะสมในการเดินทางและอยู่อาศัยของทุกคน

ฉะนั้น จีนจึงไม่เลือกเฉพาะเจาะจงในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่ให้บริการประเภทใดประเภทหนึ่งหรือรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง แต่มีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงตามเขตพื้นที่เป้าหมายทั้งสามประเภทดังที่ได้กล่าวมาก่อนหน้านี้ นอกจากนั้นจีนยังมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงเขตพื้นที่เป้าหมายประเภทที่สี่ เป็นเขตการผลิตแห่งใหม่ เมืองใหม่และข้ามทวีป อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาตามลักษณะประเภทของการให้บริการรถไฟความเร็วสูงแล้วมี 2 รูปแบบคือ (1) การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่เป็นรูปการณ์ให้บริการผู้โดยสารที่วิ่งด้วยความเร็วสูงตามมาตรฐานสากลและ (2) การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่เป็นรูปแบบอเนก ประสงค์เพื่อขนส่งสินค้า บริการผู้โดยสารทั้งแบบรถไฟธรรมดาและแบบรถไฟความเร็วสูง แต่จะมีต้นทุนการก่อสร้างสูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบแรก

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและบริบทของนครหลวงเวียงจันทน์และวังเวียงในประเทศลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เริ่มการปกครองระบอบคอมมิวนิสต์นับแต่ปี ค.ศ. 1975 เป็นต้นมา ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศเพื่อก้าวไปสู่ประเทศสังคมนิยมในช่วง 10 ปี (ค.ศ. 1975-1985) ลาวได้ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาประเทศ แต่ระบบดังกล่าวไม่ค่อยประสบความสำเร็จตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของลาว ประกอบกับการปฏิรูปประเทศของสหภาพโซเวียต ซึ่งได้ปฏิรูปทางการเมือง-เศรษฐกิจ หรือ

นโยบาย “กลาสนอสต์-เปเรสตรอยกา” (Glasnost-Perestroika) ในปี ค.ศ. 1985 (Vijayachandran, 2014) ด้วยสภาพปัจจัยภายในและภายนอกดังกล่าว ลาวได้ประกาศนโยบายการปฏิรูปที่เรียกว่า “จินตนาการใหม่” (new thinking) ในปี ค.ศ. 1986 โดยนายไกสอน พมวิหาร เลขาธิการใหญ่ของพรรค ซึ่งเป็นนโยบายการเปิดประเทศและการปฏิรูปเศรษฐกิจที่เน้นตลาดเป็นหลักที่เรียกว่า “กลไกเศรษฐกิจใหม่” (new economic mechanism - NEM) (Yamada, 2013) โดยมีเป้าหมายส่งเสริมด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม พลังงาน และการค้าชายแดน รวมถึงได้มีการดำเนินนโยบายการพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นหลัก โดยเฉพาะประเทศจีนและอาเซียน ซึ่งหนึ่งในนโยบายที่สำคัญของการพัฒนาประเทศคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมและการเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เนื่องจากลาวเป็นประเทศไม่มีทางออกสู่ทะเล (land-locked) ให้กลายเป็นประเทศที่ถูกเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (land-linking)

จากการดำเนินนโยบายปฏิรูปดังกล่าว ลาวได้บรรลุผลสำเร็จในหลายด้านซึ่งนโยบายหนึ่งที่สำคัญคือ โครงการรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน ได้เริ่มก่อสร้างในปี ค.ศ. 2016 และเปิดให้บริการในปลายปี ค.ศ. 2021 รวมระยะทางทั้งหมด 414 กิโลเมตร จากนครหลวงเวียงจันทน์ - จังหวัดหลวงน้ำทา ที่วิ่งด้วยความเร็วสูงจาก 160 - 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (Cox et al., 2018) ซึ่งเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงแบบบอเนกประสงค์เพื่อขนส่งสินค้า บริการผู้โดยสารทั้งแบบรถไฟธรรมดาและแบบรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากลาวเป็นประเทศเล็กซึ่งมีที่ตั้งภูมิศาสตร์ที่เป็นภูเขาสูงเป็นจำนวนมาก มีประชากรไม่หนาแน่นและ

อยู่ระหว่างกลางหลายประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่และเศรษฐกิจใหญ่กว่าลาวมาก คือ ประเทศจีนและอาเซียน

อย่างไรก็ตามเพื่อบรรลุผลสำเร็จตามแผนพัฒนาประเทศ แต่ลาวยังมีปัญหาและสิ่งท้าทายหลายประการเมื่อศึกษารูปแบบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของหลายประเทศที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น เช่น ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมนี จีน เป็นต้น เนื่องจากสองทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาประเทศของลาวมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ย 8% จากปี 2000-2016 ได้ส่งผลกระทบต่อความเป็นเมืองที่มีการขยายตัวรวดเร็วที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนั้นจากการสำรวจสำมะโนประชากรและเคหะของลาว ปี ค.ศ. 2015 ประมาณ 33% ของประชากรส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตเมือง (UN-Habitat Lao PDR, 2020) ขณะเดียวกันลาวยังมีปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ ปัญหาสิ่งแวดล้อม การเติบโตที่ไม่เป็นระเบียบ การเข้าถึงบริการในเมืองไม่เพียงพอ การใช้ที่ดินไม่มีประสิทธิภาพและการจัดการเมืองไม่ดีเท่าที่ควร รวมถึงการวางแผนเชิงพื้นที่ การวางผังเมืองและบริการชุมชนที่ไม่เพียงพอ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างท้องถิ่นและระดับอนุภูมิภาคที่ไม่สะดวก (Asian Development Bank, 2012) ด้วยเหตุนี้การศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและการศึกษาบริบทของพื้นที่ของลาวจึงเป็นสิ่งท้าทายอย่างมากเพื่อพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน เนื่องจากลาวมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่และมีโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างจากหลายประเทศทั้งประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาแล้ว

1. การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (transit oriented development-TOD) เป็นแนวคิด

การพัฒนาพื้นที่เมืองและเป็นแนวทางใหม่ในการออกแบบชุมชนที่ยั่งยืน โดยได้ให้ความสำคัญกับการวางผังเมืองให้เกิดความกระชับและเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางเพื่อแก้ปัญหาความแออัดของการจราจร มลพิษทางอากาศ ระยะทางในการเดินทางที่ไกลและเวลาเดินทางที่ยาวนาน โดยมุ่งเน้นการบูรณาการระหว่างการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลางกับการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานที่อยู่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อส่งเสริมรูปแบบการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะความยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

TOD เป็นชุมชนแบบผสมผสานภายในระยะการเดินทางโดยเฉลี่ย 2,000 ฟุต จากป้ายหยุดแะพักและย่านการค้าหลัก การผสมผสานที่อยู่อาศัย ร้านค้าปลีก สำนักงาน พื้นที่เปิดโล่งและการใช้พื้นที่สาธารณะในสภาพแวดล้อมที่เดินทางได้ โดยการขนส่ง จักรยาน แท้ หรือ รถยนต์ TOD เป็นแนวทางใหม่โดยการจัดหาที่อยู่อาศัย บริการและโอกาสในการจ้างงานสำหรับประชากรที่หลากหลายในรูปแบบที่อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงทาง เดินเท้าและทางขนส่ง ซึ่งสามารถนำไปใช้ได้ทั้งในเขตปริมณฑล (metropolitan region) บนพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาในเขตเมือง เขตพัฒนาขึ้นใหม่หรือการนำกลับมาใช้ใหม่และในพื้นที่การเจริญเติบโตของเมืองใหม่ การกำหนดค่าต่างๆ ต้องเกี่ยวข้องกับละแวกใกล้เคียง (neighborhoods) (Calthorpe, 1993) นอกจากนี้ในการสร้างแนวคิด TOD ควรให้ความสำคัญตามหลักการสร้าง 5 Ds (Renne, 2020) คือ ความหนาแน่น (density) ความหลากหลาย (diversity) การออกแบบ (design) ระยะทางในการขนส่งสาธารณะ (distance to transit) และการเข้าถึงปลายทาง (destination accessibility) TOD เป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการบูรณาการร่วมกันในการคมนาคมขนส่งและการใช้ที่ดินในเมืองที่

กำลังมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วหลายแห่งของโลก รวมถึงเมืองในเอเชียด้วย เป็นแนวคิดที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสานที่มีความหนาแน่นปานกลางและเป็นมิตรกับคนเดินเท้ารอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อส่งเสริมการโดยสาร การขนส่งสาธารณะ การเดินเท้าและการเดินทางด้วยจักรยานเพิ่มขึ้นและทางเลือกอื่นๆ ในการใช้รถยนต์ส่วนตัว (Cervero, 2006)

อย่างไรก็ตาม ได้มีบางงานวิจัยที่มีข้อโต้แย้งบางประการที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุผลสำเร็จ โดยมองว่า (Dai, 2015) ความเหมาะสมกับพื้นที่และการพัฒนาที่มุ่งเน้นการออกแบบผสมผสาน กระชับ การขนส่งและกีดกันการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนในมิติต่างๆ เช่น การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ความยั่งยืนทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนทั้งชุมชนเมืองใหม่และชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ขณะเดียวกันการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนบางเขตพื้นที่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนและส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น ทั้งอาชีพและการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของชุมชนท้องถิ่น ซึ่งทำให้เกิดช่องว่างทางสังคมจากการพัฒนาประเทศ ด้วยเหตุนี้การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน ไม่ควรศึกษาแต่การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนหรือบริบทของพื้นที่เท่านั้น แต่ควรศึกษาชุมชนท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบและชุมชนที่อยู่รอบพื้นที่การพัฒนาด้วยหรือพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

2. บริบทของนครหลวงเวียงจันทน์และวังเวียง

นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane capital) เป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองใหญ่ที่สุดของประเทศที่ตั้งของเมืองมีลักษณะพิเศษคือ การเป็นศูนย์กลางของประเทศอยู่ระหว่างภาคเหนือและภาคใต้ของ

ลาวและการมีชายแดนติดกับจังหวัดหนองคายของประเทศไทย (เชื่อมด้วยแม่น้ำโขง) ด้วยเหตุนี้ นครหลวงเวียงจันทน์ จึงมีความสำคัญอย่างมากในการเชื่อมโยงภูมิภาคนี้และยังเป็นจุดแรกในการรองรับผู้เดินทางจากอาเซียนไปยังประเทศจีนด้วยรถไฟความเร็วสูง แต่ระยะที่ผ่านมากการขยายตัวของเมืองนครหลวงเวียงจันทน์ไม่ใช่มหานครที่มีความหนาแน่นและใหญ่เหมือนดังในเมืองหลวงของประเทศเพื่อนบ้าน แต่กลับมีผลกระทบเชิงพื้นที่ของการเติบโตอย่างมาก จากการเน้นแผ่ขยายการพัฒนาริมถนน การตั้งถิ่นฐานโดยรอบและการจัดสรรทรัพยากรธรรมชาติเพื่อการพัฒนาประเทศ (Japan International Cooperation Agency, 2011) ส่งผลให้สภาพทางด้านกายภาพของนครหลวงเวียงจันทน์มีลักษณะการเติบโตแบบไร้ทิศทาง ปัจจุบันลาวได้พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบกโดยได้นำเทคโนโลยีขั้นสูงมาพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัยและได้รับความนิยมอย่างมากในเวลานี้ เนื่องจากมีข้อได้เปรียบกว่าการเดินทางประเภทอื่นๆ เช่นความสะดวกสบาย รวดเร็ว ตรงต่อเวลา ลดค่าเดินทางและมีความปลอดภัยสูง (Shin, 2005) แต่ก็ยังเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณเงินลงทุนสูง ในขณะที่ลาวมีประชากรน้อย ไม่หนาแน่นและรายได้ต่อหัวของประชากรก็ยังต่ำมาก รวมถึงการขนส่งสินค้าส่งออกมีน้อยและการเข้าถึงการใช้บริการในสถานียังจำกัด จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกระดับ ทั้งผู้โดยสารภายในและต่างประเทศเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากเนื่องจากสถานีรถไฟความเร็วสูงนครหลวงเวียงจันทน์ตั้งอยู่ชานเมืองและห่างจากตัวเมืองพอสมควร เพื่อแก้ปัญหาที่จะตามมาในอนาคต เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาลิ่งแวดล้อม ปัญหาความปลอดภัยทางสังคม

ปัญหาการเข้าถึงการใช้บริการ เป็นต้น

เมืองวังเวียง (Vang Vieng district) เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดเวียงจันทน์ (Vientiane province) ที่มีขนาดเล็กและประชากรไม่หนาแน่นตั้งห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ 156 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีความสำคัญอย่างมาก เพราะแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวในเมืองนี้จัดอยู่ในอันดับต้นๆ ของประเทศลาว จากข้อมูลสถิติมีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวเมืองวังเวียง ในปี ค.ศ. 1997 มีนักท่องเที่ยวจำนวน 4468 คน และปี ค.ศ. 2012 มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 177,191 คน เฉลี่ยมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 7.69 ต่อปี (บุญทวี สอสัมพันธ์, 2014) และจากข้อมูลสถิติการท่องเที่ยวของลาวในปี ค.ศ. 2019 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติมาเที่ยวลาวทั้งหมด 4.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 จากปี ค.ศ. 2018 (Royal Thai Embassy, 2019) เมืองวังเวียงมีความสำคัญอย่างมากในการรองรับนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยว เมื่อเมืองวังเวียงมีการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงก็จะมีผู้คนเดินทางในแต่ละเที่ยวจำนวนมากยังเป็นสิ่งท้าทายในการบริการผู้โดยสารและอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น ถ้าไม่มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง รวมถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วย

จากบริบทของประเทศลาวที่มีข้อจำกัดหลายอย่างในการพัฒนาประเทศ ไม่ว่าจะเป็นสภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศที่เป็นภูเขาสูงจำนวนมาก การขยายตัวของเมืองที่รวดเร็ว ประชากรมีน้อยไม่หนาแน่น แต่การพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาศัยระบบราง โดยเฉพาะการบริการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน ลาวจึงไม่มีทางเลือกมากนัก สิ่งสำคัญคือต้องเน้นการพัฒนาหลายมิติไปพร้อมๆ กันโดยศึกษาแนวทางการพัฒนาจาก

ประเทศต่าง ๆ ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างเมืองภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เร็วที่สุด รวมถึงการสร้างทางด่วนใหม่คู่ขนานกับทางรถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้ส่งเสริมการสร้างเมืองใหม่เพื่อให้เป็นฐานการผลิต/

เขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมกับระบบรางและทางด่วนใหม่ สิ่งสุดท้ายคือการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเชื่อมโยงการขนส่งได้ทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเดินทาง การท่องเที่ยว และการลงทุน เป็นต้น

ตารางที่ 1 แนวทางการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของแต่ละประเทศ

รายชื่อประเทศ	TOD	ระบบรถไฟความเร็วสูงตามมาตรฐาน	ระบบรถไฟความเร็วสูงอเนกประสงค์	เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญ	เชื่อมโยงสายการผลิตเดิม	เชื่อมโยงทางด่วน	เชื่อมโยงเมืองใหม่และเขตการผลิตแห่งใหม่	เชื่อมโยงระหว่างประเทศและทวีป
ญี่ปุ่น	√	√	×	√	√	√	√	×
ฝรั่งเศส	√	√	×	√	×	×	×	√
เยอรมนี	√	√	√	√	√	√	√	√
สเปน	√	√	×	√	×	×	√	√
อิตาลี	√	√	√	√	√	√	×	√
จีน	√	√	√	√	√	√	√	√

บทสรุป

การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเป็นการให้บริการผู้โดยสารและขนส่งสินค้าที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในปัจจุบัน แต่เป้าหมายของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้บริการของแต่ละประเทศก็มีความแตกต่างกัน ไม่ว่าจะประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมหรือระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมหรือระบบเศรษฐกิจแบบผสมผสาน โดยส่วนใหญ่การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงแต่ละประเภทหรือรูปแบบขึ้นอยู่กับลักษณะทางภูมิศาสตร์ ความหนาแน่นของประชากร การขยายตัวของเมือง โครงสร้างทางเศรษฐกิจ เป็นต้น นอกจากนี้หลายประเทศยังให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางและเพื่อการพัฒนา

ที่ยั่งยืน อย่างไรก็ตามปัจจุบันทุกประเทศได้มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืนหรือการพัฒนาชุมชนที่ยั่งยืน รวมถึงประเทศลาวด้วย ซึ่งเป้าหมายการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของลาวคือ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ แต่เมื่อพิจารณาในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์และเมืองวังเวียงเห็นว่า มีความแตกต่างกันในหลายมิติ ด้วยเหตุนี้การศึกษาบริบทของพื้นที่หรือความพร้อมทางกายภาพของพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง ในขณะเดียวกันการศึกษารับปรับตัวของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาประเทศก็เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดช่องว่างในสังคม ดังนั้นผู้เขียนจึงขอเสนอแนะว่า การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงของลาว หรือ TOD เพื่อการพัฒนาชุมชนที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง ควรพิจารณาอย่างบูรณาการ

ในหลายมิติทั้งบริบทของพื้นที่/ความพร้อมทางกายภาพของพื้นที่ การปรับตัวของชุมชนที่ได้รับผลกระทบและหลักการของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของดุษฎิณีพนธ์

หลักสูตรปริญญาดุษฎิณีบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency: TICA) กระทรวงการต่างประเทศ

เอกสารอ้างอิง

- กรมอาเซียน. (2561). ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN connectivity). https://image.mfa.go.th/mfa/0/OcXc7u4THG/migrate_directory/other-20180829-175021-530335.pdf
- จรินทร์ทิพย์ สายมงคลเพชร. (2563). ความเป็นศูนย์กลางของอาเซียน: การส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียนและการรวมตัวกันทางภูมิภาค. *สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, 46(1), 68-89. https://kukrdb.lib.ku.ac.th/journal/jssh/search_detail/result/408615
- บุญทวี สอสมพันธ์. (2557). การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนโดยชุมชนในเมืองวังเวียง สปป. ลาว [วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรดุษฎิณีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น]. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- Albalade, D., & Bel, G. (2012). High-speed rail: Lessons for policy makers from experiences abroad. *Public Administration Review*, 72(3), 336-349. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2011.02492.x>
- Asian Development Bank. (2012). *Lao People's Democratic Republic: Urban development sector assessment, strategy, and road map*. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33722/files/lao-pdr-urban-sector-assessment.pdf>
- Bruinsma, F., Pels, E., Priemus, H., Rietveld, P., & Wee, B. (2008). *Railway development: Impacts on urban dynamics*. University of Amsterdam. Springer Science & Business Media.
- Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis: Ecology, community and American dream. In *Angewandte Chemie International Edition* (pp. 951-952). Princeton Architectural Press.
- Cervero, R. (2006). Public transport and sustainable urbanism: Global Qualitative Research in Psychology. https://escholarship.org/content/qt4fp6x44f/qt4fp6x44f_noSplash_e54103209a50d6f28c82c41cbb06de1f.pdf?t=lc4zd0
- Chow, G. C. (2004). Economic reform and growth in China. *Annals of Economics and Finance*, 5(1), 127-152.
- Cox, M., Majid, T. S. M., Jie, Y., Yan, J., Hamzah, H., Jusoh, S., Casarini, N., Loong, P., Tay, K., & Pongsudhirak, T. (2018). *China's belt and road initiative (BRI) and Southeast Asia*. LSE Ideas; CIMB ASEAN Research Institute.

- Cui, S., Pittman, R., & Zhao, J. (2021). Restructuring the Chinese freight railway: Two scenarios. *Asia and the Global Economy*, 1(1), 100002. <https://doi.org/10.1016/j.aglobe.2021.100002>
- Dai, G. (2015). The impact of policy networks on the urbanization around High-Speed Railway stations in China: the case of Wuhan. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 33(3), 533-551. <https://doi.org/10.1177/0263774X15594016>
- Hamstead, M. P., & Quinn, M. S. (2005). Sustainable community development and ecological economics: Theoretical convergence and practical implications. *Local Environment*, 10(2), 141-158. <https://doi.org/10.1080/1354983052000330743>
- Haider, J., Rodrigues, S., Pettit, J. H. (2021). Economic and environmental impacts of alternative routing scenarios in the context of China's belt and road initiative | Elsevier Enhanced Reader. *Maritime Transport Research Journal*, 2, 030.
- History. (2022). *Energy crisis (1970s)*. A&E Television Networks.
- Japan International Cooperation Agency. (2011). *Understanding institutional challenges for urban planning in Vientiane capital, Lao PDR*. <http://ucrsea.ca/wp-content/uploads/2017/07/Urban-Planning-in-Vientiane-brief-Daniel-Hayward.pdf>
- Jia, J., & Fang, Y. (2016). Underground space development in comprehensive transport hubs in China. *Procedia Engineering*, 165, 404-417. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.11.716>
- Lee, H. L., & Shen, Z. J. (2020). Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative. *Journal of Management Science and Engineering*, 5(2), 77-86. <https://doi.org/10.1016/j.jmse.2020.05.001>
- Pandey, B. (2022). Infrastructure inequality is a characteristic of urbanization. *Sustainability Science*, 119, 4-11. <https://doi.org/10.1073/pnas.2119890119/-/DCSupplemental>. Published
- Renne, J. L. (2020). *Transit oriented development literature review*. Transit Oriented Development. The Swedish Knowledge Center.
- Roseland, M. (2000). Sustainable community development: Integrating environmental, economic, and social objectives. *Progress in Planning*, 54(2), 73-132. [https://doi.org/10.1016/S0305-9006\(00\)00003-9](https://doi.org/10.1016/S0305-9006(00)00003-9)
- Royal Thai Embassy. (2019). *Lao PDR accelerates tourism development important factor for economic growth*. <https://globthailand.com/laos-21102019/>
- Shaikh, S. (2012). *Comparative economic systems: A brief review*. Islamic Economics Project.
- Shin, D. C. (2005). *Recent experience of and prospects for high-speed rail in Korea: Implications of a transport system and regional development from a global perspective*. <http://escholarship.org/uc/item/5wn7600s>

- Suyama, Y. (2014). 50 years of Tokaido Shinkansen history. *Japan Railway & Transport Review*, 64, 18-27.
- UN-Habitat Lao PDR. (2020). *Urbanization: A rapidly emerging development issue for Lao PDR*. <https://docplayer.net/216200222-Urbanization-a-rapidly-emerging-development-issue-for-lao-pdr.html>
- Vijayachandran, K. (2014). *Perestroika glasnost and socialism*. Partridge.
- Wang, G., & Leung, P. M. F. (1998). One country, two Systems: Theory into practice. *Pacific Rim Law & Policy Association*, 7(2), 279-320.
- Yamada, N. (2013). Re-thinking of “ Chintanakan Mai ” (New Thinking): New perspective for Understanding Lao PDR. *IDE Discussion Paper*, 393, 1-44.
- World Bank. (2017). *Lao economic monitor: Challenges in promoting more inclusive growth and shared prosperity*. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/6fb97296-e6e1-56a8-a96a-1e0cfe6359bd>