

ต่อไปนี้เป็น “ภาพใหญ่ → ทางน้ำ/ราง/ถนน → จุดยุทธศาสตร์ → ตัวเลขที่จับต้องได้” ของ China–Lancang–ASEAN (โยงเข้ากับ Mekong–เชียงใหม่ได้โดยตรง)

1) ขนาดตลาดจริง (Macro Numbers)

ASEAN (ทั้งภูมิภาค)

มูลค่าการค้าสินค้า (Trade in Goods) ปี 2024 ≈ US\$ 3.8 ล้านล้าน และอาเซียนยัง “เกินดุล” ราว US\$ 61.5 พันล้าน ♦

ASEANstats Official Web Portal

จีน–อาเซียน (China–ASEAN)

ปี 2024 การค้าสองฝ่ายราว 6.99 ล้านล้านหยวน (จีนส่งออก 4.17 / นำเข้า 2.82 ล้านล้านหยวน) ♦
chinadailyhk

ระดับ “เกือบ 7 ล้านล้านหยวน” ถูกย้ำอีกครั้งในข้อมูลศุลกากรจีน ♦

State Council of China

Q1/2025 จีน–อาเซียน “ยังโต” และอยู่ในบริบทการปิดตลาด China–ASEAN FTA Version 3.0 (เพิ่มมิติ digital/green/supply-chain) ♦

Reuters

จีน–ลุ่มน้ำโขง (Lancang–Mekong = จีน + 5 ประเทศลุ่มน้ำโขง)

การค้ารวมแตะ US\$ 437 พันล้าน (อ้างช่วง “ทศวรรษที่ผ่านมา” และระบุโต 125%) ♦

Chinese Foreign Ministry

สรุป: “ฐานการค้า” ใหญ่พอที่การชิงส่วนแบ่งเพียง 0.1% ก็กลายเป็นเงินก้อนระดับ “มหาศาล”

2) เส้นเลือดใหญ่โลจิสติกส์ (Connectivity Numbers)

2.1 “ราง” = China–Laos Railway (คุนหมิง–เวียงจันทน์) คือ Game Changer

ม.ค.–ต.ค. 2025 ขนส่ง “สินค้าข้ามแดน” 4.506 ล้านตัน มูลค่า 22.07 พันล้านหยวน (~US\$ 3.10 พันล้าน) ♦

Global Times +1

สะสมตั้งแต่เปิดใช้งาน (ธ.ค. 2021) ถึง ส.ค. 2025 ขนส่งรวมแล้ว >66.5 ล้านตัน และมีสินค้า cross-border >3,000 ประเภท ♦

en.qstheory.cn

ณ ธ.ค. 2024 (ครบ ~3 ปี) ขนส่งสินค้าสะสม 48.3 ล้านตัน ♦

Global Times

ความหมายเชิงตัวเลข

ถ้าช่องทาง “ราง” เพิ่ม throughput ปีละ ~10–15% (แนวโน้มต่อเนื่องตามรายงาน) เมืองหน้าด่าน/ท่าเรือ เชื่อมราง–น้ำอย่าง “เชียงใหม่” จะได้ประโยชน์จาก การแตกแขนงของสินค้า (break-bulk / consolidation / cold-chain / last-mile river) มากขึ้น

2.2 “น้ำ” = Mekong + โครงการคุลลงใหม่

กัมพูชา–จีน เดินหน้าเงินทุน Funan Techo Canal มูลค่า US\$ 1.2 พันล้าน รองรับเรือได้ถึง 3,000 DWT (เป่าลดต้นทุนโลจิสติกส์/หนุนอุตสาหกรรม) ♦

AP News

3) โหนด (Nodes) ที่ชี้ชะตา: “ยูนนาน–อาเซียน” และ “เชียงใหม่”

3.1 ยูนนานเป็น “ประตูจีนสู่ลุ่มน้ำโขง”

การค้า ยูนนาน–อาเซียน ปี 2024 = 109.32 พันล้านหยวน (~US\$ 15.1B) ♦

นี่คือ “ขนาดก่อน” ที่ไหลเข้าออกด่าน/ฮับต่าง ๆ ก่อนกระจายต่อไป CLMVT
(Cambodia–Laos–Myanmar–Vietnam–Thailand)
chinadailyhk

3.2 เชียงแสน: บทเรียนตัวเลข “ฐานเดิม” และโอกาส “ฐานใหม่”

ข้อมูลอดีตของ Chiang Saen Commercial Port เคยมีมูลค่าส่งออกลดลงจาก 15,814 ล้านบาท (2015)

→ 5,398 ล้านบาท (ช่วงเวลาตามเอกสาร) ♦

Laws MD

ใช้เป็น “ฐานต่ำ (low base)” สำหรับทำแผนเร่งโต: ถ้าโครงข่ายรางจีน–ลาวโตแรง แล้วถ่ายเทลงแม่น้ำ/ถนน
ได้จริง เมืองท่าที่ปรับบทบาทเป็น Smart Port + Logistics Park + Cold Chain จะ “ริบาวด์” ได้เร็ว

4) แผน “วิเคราะห์ตัวเลข” แบบจับต้องได้ (เอาไปทำสไลด์/โมเดลได้ทันที)

ให้คิดเป็น 4 ชั้น และใส่ “อัตราการจับส่วนแบ่ง (Capture Rate)” แบบอนุรักษ์นิยม

ชั้น A: ฐานการค้า (Trade Base)

เลือกฐานใดฐานหนึ่งเป็นสมอ:

Base 1: จีน–อาเซียน = 6.99 ล้านล้านหยวน/ปี ♦

chinadailyhk

Base 2: จีน–ลุ่มน้ำโขง = US\$ 437B/ปี ♦

Chinese Foreign Ministry

ชั้น B: ส่วนที่ “ไหลผ่านลุ่มน้ำโขงตอนบน/CLMVT”

กำหนดสัดส่วนสมมติ (ทำเป็น 3 จากทัศน์):

Conservative: 5%

Base: 10%

Aggressive: 15%

ชั้น C: ส่วนที่ “เลือกใช้โหนดไทย/เชียงแสน”

กำหนดสัดส่วนจากชั้น B เช่น

1% / 2% / 4%

ชั้น D: รายได้ที่ monetize ได้จริง (Take Rate)

คิดจากบริการ:

โลจิสติกส์/ท่าเรือ/คลัง/เย็น: 0.5–2.0% ของมูลค่าสินค้าที่ผ่านระบบ

ดิจิทัล/แพลตฟอร์ม/ข้อมูล (AI trade, tracking, financing): 0.1–0.5%

ค่าธรรมเนียม “ecosystem” (สมาชิก/พันธมิตร): รายหัว + revenue share

ตัวอย่าง (เพื่อให้เห็นสเกล ไม่ใช่การฟันธง):

ถ้าอิง Base จีน–อาเซียน 6.99 ล้านล้านหยวน

สมมติชั้น B = 10% ⇒ 699 พันล้านหยวน

ชั้น C (ผ่านโหนดไทย/เชียงแสน) = 2% ⇒ 13.98 พันล้านหยวน

Take rate โลจิสติกส์ 1% ⇒ รายได้ ~139.8 ล้านหยวน/ปี (ยังไม่รวมบริการดิจิทัล/การเงิน)

จุดสำคัญคือ “คุณไม่ต้องกินทั้งก้อน” แค่ทำให้ capture rate ขยับทีละ 0.2–0.5% ก็โตแบบก้าวกระโดดได้

5) สินค้าไหน “วิ่งแรง” บน China–Lancang–ASEAN (เชิงปฏิบัติ)

จากรายงานรางจีน–ลาวและบริบทการค้า:

ผลไม้/เกษตรมูลค่าสูง (ต้อง cold chain)

ชิ้นส่วนอุตสาหกรรม/อิเล็กทรอนิกส์

สินค้าใหม่พลังงาน/EV value chain (เทรนด์ส่งออกจีนไปอาเซียนโตแรงในหลายรายงาน) ♦

Global Times +1

เชียงแสนควรจับ “3 บริการเงินเร็ว”

Cold chain + consolidation (ท่ากลางแม่น้ำ)

Customs/Inspection fast-lane + traceability

AI Trade Ops: คาดการณ์ demand, route optimization, price-risk, เอกสารอัตโนมัติ