



การคาดการณ์ผลกระทบของการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย.

Forecasts the impact of Thailand – China’s High Speed Rail on SME Business in Nongkhai Province

อนงศ์นุช เทียนทอง¹ (Anongnuch Thienthong)

อ้อมเดือน สิทธิพรหม² (Aomduean Sitthiprom)

¹ รองศาสตราจารย์ประจำสาขาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

² นักศึกษาปริญญาโทสาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

บทคัดย่อ

การศึกษผลกระทบของการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในจังหวัดหนองคาย ผลการศึกษาพบว่าผลกระทบที่จะเกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย มีผลกระทบด้านการค้าในด้านบวก ด้านสินค้ามีผลกระทบในด้านเชิงลบ ด้านแรงงานและด้านโลจิสติกส์ไม่มีผลกระทบ เมื่อนำปัจจัยทั้ง 4 ด้านมาวิเคราะห์ร่วมกัน พบว่าผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ทั้งทางด้านบวกและด้านลบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุดต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ระยะเวลาประกอบการและ ประเภทธุรกิจของธุรกิจ ผู้ประกอบการธุรกิจ SME พบว่าระยะเวลาประกอบการและ ประเภทธุรกิจที่แตกต่างกัน ผู้ประกอบการมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่แตกต่างกัน ขนาดของธุรกิจ ผู้ประกอบการที่มีขนาดธุรกิจที่แตกต่างกันจะให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่ไม่แตกต่างกัน

Abstract

The purpose of this study were to study the effect of Thailand - China High Speed Rail on the SMEs in Nongkhai. The results showed that Thailand – China High Speed Rail, had the effect on SMEs in Nongkhai It had a positive effect on SMEs business in the field of trade, negative effect in the field of goods , no effect in the field of logistics and labor When analyzed the four factors together, it showed that Thailand - China High Speed Rail, had a little effect both positive and negative direction on SMEs business in Nongkhai. The SMEs’s entrepreneurs, who have a different period of operating, type of business they also have a different opinion on the effect of Thailand - China the High Speed Rail. The SMEs’s entrepreneurs If compared with the entrepreneurs,

who have the differences size of business they have no different opinion on the effect of Thailand - China the High Speed.

คำสำคัญ : ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รถไฟความเร็วสูง

Keywords : SMEs High Speed Rail

1. บทนำ

ในปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ เป็นอย่างมาก ส่งผลให้หลายภูมิภาคทั่วโลกมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและองค์กรเศรษฐกิจระหว่างประเทศ หรือที่เรียกว่า เขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ซึ่งในภูมิภาคอาเซียนก็ได้มีการจัดตั้งกลุ่มการค้าเสรีขึ้นหลายกลุ่ม หนึ่งในนั้นก็คือ เขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ASEAN - China Free Trade Area: AC-FTA) จากการที่จีนเปิดเสรีทางการค้ากับประเทศต่างๆในกลุ่มอาเซียน มีเป้าหมายหลักคือจะใช้อาเซียนเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ จีนจะใช้อาเซียนเป็นแหล่งระบายสินค้า เป็นประตูการค้าสู่ภูมิภาคอื่นๆ เห็นได้จากการเตรียม

พร้อมตามชายแดนของจีน ซึ่งชัดเจนที่สุดในขณะนี้คือ โครงการก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟข้ามทวีปเอเชียหรือที่เรียกว่า “Trans-Asia Railway” เชื่อมโยงคุนหมิง ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งในเส้นทางเชื่อมโยงการกระจายสินค้านั้น จีนต้องการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า ส่งผลให้มีการพัฒนากิจการรถไฟระหว่างประเทศไทยกับจีน ในเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง ดังนี้ เส้นทางที่ 1 จากจีน (คุนหมิง) - ลาว - ไทย (หนองคาย - กรุงเทพฯ) - มาเลเซีย - สิงคโปร์ เส้นทางที่ 2 จากจีน (คุนหมิง) - พม่า - ไทย (กาญจนบุรี - กรุงเทพฯ) - มาเลเซีย - สิงคโปร์ เส้นทางที่ 3 จากจีน (หนานหนิง) - เวียดนาม - กัมพูชา - ไทย (อรัญประเทศ-กรุงเทพฯ) - มาเลเซีย - สิงคโปร์ ดังรูปที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 แสดงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงการกระจายสินค้า

โดยเส้นทางในประเทศไทยที่มีความเป็นไปได้ในการสร้างรางรถไฟได้ก่อนเส้นทางอื่นคือ เส้นทางที่ 1 เริ่มที่จังหวัดหนองคาย-กรุงเทพฯ เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นสถานที่แรกที่เส้นทางรถไฟจะสร้างผ่าน ถือได้ว่าเป็นเมืองหน้าด่านประตูการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว อีกทั้งมีตลาดอินโดจีน ที่ซึ่งมีสารพัดสินค้าจากทั่วทุกมุมโลก ซึ่งจะสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าเพื่อการส่งออกหรือการกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ถือได้ว่าเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งธุรกิจที่จะได้รับผลกระทบจากการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่สำคัญของจังหวัดหนองคายส่วนใหญ่เป็นธุรกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือ SMEs ซึ่งเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีสัดส่วนมากกว่าธุรกิจอื่นๆ ถึงร้อยละ 99.8

หากมีการประกาศสร้างทางรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยจะทำให้ระบบการขนส่ง (Logistic) จากจีนมากรุงเทพฯ ใช้เวลาเพียง 5 ชั่วโมงเท่านั้น ซึ่งมีความสะดวกสบายในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศ ถ้ามองในแง่ดีคือ ทำให้ไทยสามารถที่จะขนส่งสินค้าภายในประเทศได้สะดวกรวดเร็ว และสามารถส่งออกไปยังประเทศอื่นๆ ตามเส้นทางรถไฟได้มากขึ้น แต่จากนโยบาย “บุกโลก” ของประเทศจีน เปิดโอกาสให้ SMEs ของไทยสามารถขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเติบโตไปกับตลาดจีนได้ แต่กิจการของจีนซึ่งมีแนวคิดการตลาดแบบ “กินรวบ” ก็เป็นภัยคุกคามและแรงกดดันต่อการแข่งขันกับ SMEs ของไทยในตลาดท้องถิ่นซึ่งจะส่งผลให้ ธุรกิจ SMEs ไทยสูญเสียตลาดและปิดกิจการลงเพิ่มจำนวนมากยิ่งขึ้น(ไพจิตร วิบูลย์ธนสาร,2553) จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมาจะทำการศึกษสาเหตุและผลกระทบจากเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นส่งผลทั้งในด้านบวกและด้านลบ ซึ่งการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบจากเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ต่างๆของประเทศไทย จากการศึกษาผลกระทบจากเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ต่างๆของประเทศไทย ยังไม่มีผู้วิจัยท่านใดทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้าง

รถไฟความเร็วสูง เนื่องจากเป็นโครงการที่ใหม่ ผู้ทำการศึกษาจึงเห็นว่าหากมีโครงการสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ต้องเกิดผลกระทบต่อธุรกิจในประเทศไทยอย่างแน่นอน ทั้งนี้ทั้งนั้นเรายังคงไม่ทราบแน่ชัดว่าจะส่งผลกระทบต่อความเป็นไปในทิศทางใด (ทางด้านบวกหรือทางด้านลบอย่างไร)ต่อธุรกิจในประเทศ ซึ่งธุรกิจที่เป็นตัวขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทยประมาณร้อยละ 99.5 เป็นผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ซึ่งถือได้ว่าเป็นกลุ่มขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงซึ่งมีเส้นทางผ่านจังหวัดหนองคาย งานวิจัยที่ผ่านมาพบว่ามีปัญหาข้อได้เปรียบของหลายๆ ฝ่าย ในเรื่องผลได้ ผลเสีย จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนว่าจะมีผลไปในทิศทางใด ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่มีต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายซึ่งเป็นจุดแรกที่เชื่อมต่อการค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนต่อธุรกิจ SMEs เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาธุรกิจ SMEs ให้มีประสิทธิภาพและมีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดีขึ้น และสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ชายแดน ให้รู้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ รองรับการแข่งขันเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

2. วิธีการดำเนินการวิจัย

ขั้นที่ 1 ทำการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากกลุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย จำนวน 420 รายที่ได้ทำการคำนวณหาจากกลุ่มประชากรที่เป็นผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ณ จังหวัดหนองคาย จำนวน 14,736 ราย ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ขั้นที่ 2 สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นตามความมุ่งหมายและกรอบแนวคิดการวิจัยที่กำหนดขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบ

รายการ (Checklist) ข้อมูลผลกระทบของการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีนต่อธุรกิจ SME ในจังหวัดหนองคาย ซึ่งเป็นแบบสอบถามวัดการให้ความสำคัญต่อผลกระทบทางด้านบวก และทางด้านลบ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale Questionnaires) โดยผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตามระดับผลกระทบที่เกิดขึ้น และข้อมูลเกี่ยวกับการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาธุรกิจ SMEs และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้แก่ธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย เมื่อเครื่องมือดำเนินการเสร็จสิ้น ได้ทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย แก้ไข ก่อนจัดทำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ เพื่อนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย

ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมารวบรวมและประมวลผลทำการตรวจสอบข้อมูล (Editing) โดยตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม และทำการแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก และวิเคราะห์โดยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Science) สำหรับสถิติที่ใช้วิเคราะห์ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อเป็นการบรรยายเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อดูลักษณะข้อมูลทั่วไปของธุรกิจ SMEs กับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ในจังหวัดหนองคายสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน One Way ANOVA

ขั้นที่ 4 เขียนรายงานการวิจัย

3. สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

3.1 ผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในจังหวัดหนองคาย ที่ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดย่อม (ขนาดเล็ก) ร้อยละ 93.3 ระยะเวลาในการประกอบธุรกิจมากกว่า 10 ปี ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจภายในประเทศ ร้อยละ 86.0 มีจำนวนธุรกิจ การผลิต การบริการ การค้าส่ง และค้าปลีกในสัดส่วนเท่าๆกัน การรับรู้ข้อมูลด้านการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงมีอย่างทั่วถึงในส่วนของผลกระทบที่ผู้ประกอบการคาดว่าจะมีผลกระทบจำแนกเป็น 4 ด้าน พบว่าผลกระทบด้านการค้า ด้านโลจิสติกส์ ด้านแรงงานที่เกิดจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีนไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ด้านการค้ามีผลทางด้านบวกระดับน้อยที่สุดและด้านสินค้ามีผลทางด้านลบระดับน้อยที่สุด รายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs

ข้อ	ปัจจัยที่มีผลต่อธุรกิจ SMEs	\bar{X}	S.D.	ระดับผลกระทบ
1.	ด้านการค้า	6.49	2.33	มีผลทางด้านบวก ระดับน้อยที่สุด
2.	ด้านโลจิสติกส์	5.07	1.85	ไม่มีผลกระทบ
3.	ด้านแรงงาน	5.33	2.21	ไม่มีผลกระทบ
4.	ด้านสินค้า	4.07	2.04	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อยที่สุด
รวม		5.24	2.11	ไม่มีผลกระทบ

ผลกระทบด้านการค้าที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านบวกในระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=6.49) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหาด้านลบมากที่สุด ดังนี้ มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบทางด้านบวก ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายระดับมาก (ค่าเฉลี่ย=7.53) มีประชากรทั้งในและต่างประเทศอพยพมาอยู่ในจังหวัดหนองคายมากขึ้น มีผลทางด้านบวกต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายระดับน้อยที่สุด

(ค่าเฉลี่ย=6.30) มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น มีผลทางด้านบวกต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย= 5.50) การขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่ การเปิดตลาดของจีน การเข้าร่วมการเปิดเขตการค้าเสรี FTA เป็น มีผลทางด้านลบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย= 3.72) คู่แข่งขันทางธุรกิจทั้งในประเทศ และ ต่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น มีผลทางด้านลบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย=2.90)รายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านการค้า

ข้อ	ด้านการค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับผลกระทบ
1.	คู่แข่งทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น	2.90	1.26	มีผลทางด้านลบระดับน้อย
2.	การขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่ การเปิดตลาดของจีน การเข้าร่วมการเปิดเขตการค้าเสรี FTA เป็น	3.72	2.02	มีผลทางด้านลบระดับน้อยที่สุด
3.	มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น	5.50	2.42	มีผลทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด
4.	มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมากขึ้น	7.53	1.51	มีผลทางด้านบวกระดับมาก
5.	มีประชากรทั้งในและต่างประเทศอพยพมาอยู่ในจังหวัดหนองคายมากขึ้น	6.30	2.10	มีผลทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด
	รวม	6.49	2.33	มีผลทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด

ผลกระทบโลจิสติกส์ที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย (ค่าเฉลี่ย=5.07) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหาด้านลบมากที่สุด ดังนี้ ช่องทางการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้าน

บวก ระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย 6.90) การขนส่งสะดวกรวดเร็วเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย (ค่าเฉลี่ย 5.44) และการลักลอบขนส่งสินค้าเข้ามาในไทยโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากร มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านลบระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย 2.87)รายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านโลจิสติกส์

ข้อ	ด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความสำคัญ
1.	ช่องทางในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น	6.90	1.84	มีผลทางด้านบวก ระดับน้อย
2.	การขนส่งสะดวกรวดเร็วเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศ	5.44	2.38	ไม่มีผลกระทบ
3.	การลักลอบขนส่งสินค้าเข้ามาในไทยโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากร	2.87	1.34	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อย
รวม		5.07	1.85	ไม่มีผลกระทบ

ผลกระทบด้านแรงงานที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย (ค่าเฉลี่ย=5.33) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหา ด้านลบมากที่สุด ดังนี้ จากการสร้างรถไฟ จะทำให้มีแรงงานจากจีนเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด (ค่า

เฉลี่ย=5.86) มีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาในจังหวัดหนองคาย มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=5.81) และแรงงานมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.32)รายละเอียดในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านแรงงาน

ข้อ	ด้านแรงงาน	\bar{X}	S.D.	ระดับความสำคัญ
1.	มีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาในจังหวัดหนองคาย	5.81	2.07	มีผลทางด้านบวก ระดับน้อยที่สุด
2.	แรงงานมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น	4.32	2.25	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อยที่สุด
3.	จากการสร้างรถไฟ จะทำให้มีแรงงานจากจีนเพิ่มมากขึ้น	5.86	2.31	มีผลทางด้านบวก ระดับน้อยที่สุด
รวม		5.33	2.21	ไม่มีผลกระทบ

ผลกระทบด้านสินค้าที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.07) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหา ด้านลบมากที่สุด ดังนี้ ช่องทางการกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในจีน

เป็นต้น ไม่มีผลกระทบ (ค่าเฉลี่ย=5.12) ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกสินค้าเพิ่มมาก มีผลทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.10) สินค้าคุณภาพสูงไหลเข้าสู่ประเทศไทย มีผลทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=3.65) และสินค้าคุณภาพต่ำไหลเข้าสู่ประเทศไทย มีผลทางด้านลบระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย=3.42)

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสินค้า

ข้อ	ด้านสินค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับความสำคัญ
1.	ช่องทางการกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในจีน เป็นต้น	5.12	2.45	ไม่มีผลกระทบ
2.	สินค้าคุณภาพต่ำไหลเข้าสู่ประเทศไทย	3.42	1.60	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อย
3.	สินค้าคุณภาพสูงไหลเข้าสู่ประเทศไทย	3.65	2.11	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อยที่สุด
4.	ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกสินค้าเพิ่มมาก	4.10	1.99	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อยที่สุด
	รวม	4.07	2.04	มีผลทางด้านลบ ระดับน้อยที่สุด

3.2 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1

Ho: ระยะเวลาในการประกอบธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูง ไม่แตกต่างกัน

H1: ระยะเวลาในการประกอบธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูง แตกต่างกัน

ตารางที่ 6 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

ปัจจัยที่มีผลต่อธุรกิจ	F-test	Sig
1. ด้านการค้า <ul style="list-style-type: none"> คู่แข่งทางธุรกิจทั้งในประเทศ และ ต่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น การขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่ การเปิดตลาดของจีน การเข้าร่วมการเปิดเขตการค้าเสรี FTA เป็นต้น มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมาก มีประชากรทั้งในและต่างประเทศอพยพมาอยู่ในจังหวัดหนองคายมากขึ้น 	7.481	0.000
2. ด้านโลจิสติกส์ <ul style="list-style-type: none"> ช่องทางในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น การขนส่งสะดวกรวดเร็วเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศ การลักลอบขนส่งสินค้าเข้ามาในไทยโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากร 	11.712	0.000
3. ด้านแรงงาน <ul style="list-style-type: none"> มีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาในจังหวัดหนองคาย แรงงานมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น จากการสร้างรถไฟ จะทำให้มีแรงงานจากจีนเพิ่มมากขึ้น 	3.086	0.016
4. ด้านสินค้า <ul style="list-style-type: none"> ช่องทางการกระจาย(จำหน่าย)สินค้าเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในจีน เป็นต้น สินค้าคุณภาพต่ำ ไหลเข้าสู่ประเทศไทย สินค้าคุณภาพสูง ไหลเข้าสู่ประเทศไทย ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกสินค้าเพิ่มมากขึ้น 	2.050	0.087

จากตารางที่ 6 พบว่าระยะเวลาในการประกอบธุรกิจ SMEs ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งมีค่า Significance น้อยกว่าค่านัยสำคัญที่กำหนด คือ 0.05 จึงกล่าวได้ว่าระยะเวลาในการประกอบธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเฉพาะปัจจัยด้านการค้า ด้านโลจิสติกส์ และด้านแรงงาน ยกเว้นด้านสินค้า

สมมติฐานที่ 2

Ho: ประเภทธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ไม่แตกต่างกัน

H1: ประเภทธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน แตกต่างกัน

ตารางที่ 7 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2

ปัจจัยที่มีผลต่อธุรกิจ	F-test	Sig
1. ด้านการค้า <ul style="list-style-type: none"> คู่แข่งทางธุรกิจทั้งในประเทศ และ ต่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น การขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่ การเปิดตลาดของจีน การเข้าร่วมการเปิดเขตการค้าเสรี FTA เป็นต้น มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมาก มีประชากรทั้งในและต่างประเทศอพยพมาอยู่ในจังหวัดหนองคายมากขึ้น 	6.767	0.000
2. ด้านโลจิสติกส์ <ul style="list-style-type: none"> ช่องทางในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น การขนส่งสะดวกรวดเร็วเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศ การลักลอบขนส่งสินค้าเข้ามาในไทยโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากร 	3.450	0.009
3. ด้านแรงงาน <ul style="list-style-type: none"> มีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาในจังหวัดหนองคาย แรงงานมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น จากการสร้างรถไฟ จะทำให้มีแรงงานจากจีนเพิ่มมากขึ้น 	6.557	0.000
4. ด้านสินค้า <ul style="list-style-type: none"> ช่องทางการกระจาย(จำหน่าย)สินค้าเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในจีน เป็นต้น สินค้าคุณภาพต่ำ ไหลเข้าสู่ประเทศไทย สินค้าคุณภาพสูง ไหลเข้าสู่ประเทศไทย ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกสินค้าเพิ่มมากขึ้น 	1.725	0.143

จากตารางที่ 7 พบว่า ประเภทของธุรกิจ SMEs มีความสัมพันธ์กับผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งมีค่า Significance น้อยกว่าค่านัยสำคัญที่กำหนด คือ 0.05 จึงกล่าวได้ว่าประเภทธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเฉพาะ ปัจจัยด้านการค้า ด้านโลจิสติกส์ และด้านแรงงาน ยกเว้นด้านสินค้า

สมมติฐานที่ 3

Ho: ขนาดของธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูง ไม่แตกต่างกัน

H1: ขนาดของธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูง แตกต่างกัน

ตารางที่ 8 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3

ปัจจัยที่มีผลต่อธุรกิจ	F-test	Sig
1. ด้านการค้า <ul style="list-style-type: none"> • คู่แข่งขันทางธุรกิจทั้งในประเทศ และ ต่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น • การขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่ การเปิดตลาดของจีน การเข้าร่วมการเปิดเขตการค้าเสรี FTA เป็นต้น • มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น • มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมาก • มีประชากรทั้งในและต่างประเทศอพยพมาอยู่ในจังหวัดหนองคายมากขึ้น 	0.204	0.652
2. ด้านโลจิสติกส์ <ul style="list-style-type: none"> • ช่องทางการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น • การขนส่งสะดวกรวดเร็วเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศ • การลักลอบขนส่งสินค้าเข้ามาในไทยโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากร 	0.752	0.386
3. ด้านแรงงาน <ul style="list-style-type: none"> • มีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาในจังหวัดหนองคาย • แรงงานมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น • จากการสร้างรถไฟ จะทำให้มีแรงงานจากจีนเพิ่มมากขึ้น 	2.176	0.141
4. ด้านสินค้า <ul style="list-style-type: none"> • ช่องทางการกระจาย(จำหน่าย)สินค้าเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในจีน เป็นต้น • สินค้าคุณภาพต่ำไหลเข้าสู่ประเทศไทย • สินค้าคุณภาพสูงไหลเข้าสู่ประเทศไทย • ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกสินค้าเพิ่มมากขึ้น 	0.808	0.369

จากตารางที่ 8 พบว่าขนาดของธุรกิจ SMEs มีความสัมพันธ์กับผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งมีค่า Significance มากกว่าค่านัยสำคัญที่กำหนด คือ 0.05 จึงกล่าวได้ว่ารายได้ต่อเดือนของธุรกิจ SMEs ที่แตกต่างกัน ส่งผลกระทบต่อปัจจัยด้านต่างๆ จากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเฉพาะปัจจัยด้านการค้า ด้านโลจิสติกส์ ด้านแรงงาน และด้านสินค้า

3.3 สรุปผลการวิจัย

ด้านการค้า พบว่าผลกระทบด้านการค้าที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านบวกในระดับ

น้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=6.49) ซึ่งอธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหาด้านลบมากที่สุด ดังนี้ มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านบวกในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย=7.53) มีประชากรทั้งในและต่างประเทศอพยพมาอยู่ในจังหวัดหนองคายมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านบวกในระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=6.30) มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านบวกในระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย= 5.50) การขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่ การเปิดตลาดของจีน การเข้าร่วมการเปิดเขตการค้าเสรี FTA เป็นต้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านลบในระดับน้อยที่สุด (ค่า

เฉลี่ย= 3.72) คู่แข่งชั้นทางธุรกิจทั้งในประเทศ และต่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านลบในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย=2.90)

ด้านโลจิสติกส์ พบว่าผลกระทบต่อโลจิสติกส์ที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย (ค่าเฉลี่ย=5.07) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหาด้านลบมากที่สุด ดังนี้ ช่องทางในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านบวกในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย=6.90) การขนส่งสะดวกรวดเร็วเทียบเท่ากับการขนส่งทางอากาศไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย (ค่าเฉลี่ย=5.44) และการลักลอบขนส่งสินค้าเข้ามาในไทยโดยไม่ผ่านพิธีศุลกากร มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านลบระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย=2.87)

ด้านแรงงาน พบว่าผลกระทบด้านแรงงานที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย (ค่าเฉลี่ย=5.33) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหาด้านลบมากที่สุด ดังนี้ จากการสร้างรถไฟ จะทำให้มีแรงงานจากจีนเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย =5.86) มีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาในจังหวัดหนองคาย มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านบวกระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย =5.81) และแรงงานมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย =4.32)

ด้านสินค้า พบว่าผลกระทบด้านสินค้าที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.07) อธิบายโดยเรียงลำดับจากมีผลกระทบทางด้านบวกมากที่สุดไปหาด้านลบมากที่สุด ดังนี้ ช่องทางการกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในจีน เป็นต้น ไม่มีผลกระทบ (ค่าเฉลี่ย=5.12) ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกสินค้าเพิ่มมากขึ้น มีผลทางด้านลบ

ระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.10) สินค้าคุณภาพสูง ไหลเข้าสู่ประเทศไทย มีผลทางด้านลบระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย=3.65) และสินค้าคุณภาพต่ำ ไหลเข้าสู่ประเทศไทย มีผลทางด้านลบระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย=3.42)

การศึกษาผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านการค้า ด้านโลจิสติกส์ ด้านแรงงาน และด้านสินค้า พบว่า ผลกระทบด้านการค้ามีผลทางด้านบวกในระดับน้อยที่สุด ด้านแรงงานไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย และด้านสินค้าไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายเลย เมื่อพิจารณาแยกตามระยะเวลาประกอบการ จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ที่ไม่ได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูง โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาประกอบธุรกิจมากกว่า 10 ปี เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทธุรกิจ จะเห็นได้ว่าธุรกิจในด้านค้าปลีกและธุรกิจค้าส่ง จะมีผลกระทบไปในทิศทางเดียวกันและเมื่อแยกพิจารณาตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จะเห็นได้ว่าธุรกิจที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงแตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาตามขนาดของธุรกิจ จะเห็นได้ว่าธุรกิจที่มีขนาดธุรกิจแตกต่างกันจะได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไม่แตกต่างกัน

ผู้วิจัยมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมสรุปได้ว่าการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับธุรกิจ SMEs อาจเนื่องมาจาก

1) ธุรกิจโดยส่วนใหญ่ทำการค้าขายภายในประเทศ และมีกลุ่มลูกค้าเฉพาะอยู่แล้ว จึงคิดว่าหากมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับธุรกิจ หรือถ้าเกิดผลกระทบก็จะเกิดผลกระทบในระดับน้อย

2) โดยส่วนใหญ่ผลกระทบที่เกิด จะเกิดจากการที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดหนองคายเพิ่มมา

ขึ้น และจะมีกระทบทางด้านบวกกับธุรกิจบริการโดยเฉพาะ โรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร เป็นต้น

3) ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่คิดว่าโครงการนี้จะสร้างได้จริง แต่ถึงสร้างได้จริงก็ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของตนเอง เพราะคิดว่ารถไฟความเร็วสูงใช้ในการขนส่งคนมากกว่าสินค้า และจังหวัดหนองคายจะเป็นแค่ทางผ่านของคน และสินค้าที่จะเข้ามาในประเทศ

3.4 อภิปรายผลการศึกษา

3.4.1 ผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย พบว่า ทางด้านการค้าหากมีการสร้างรถไฟความเร็วสูงจะมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านบวกในระดับน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับ การศึกษาของ พิรสิทธิ์ คำนวนศิลป์ (2539) เรื่องการศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ที่กล่าวไว้ว่า การพัฒนาคมนาคมขนส่งเพื่อขยับขยายสินค้าและนักท่องเที่ยวให้มีความสะดวกเพิ่มขึ้น มีได้ผลต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากนัก ส่วนการศึกษาที่แตกต่างคือ เป็นการคมนาคมขนส่งโดยใช้สะพานกับเป็นการคมนาคมขนส่งโดยใช้รถไฟความเร็วสูง

3.4.2 ผลกระทบที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านโลจิสติกส์ พบว่า การมีช่องทางในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านบวกในระดับน้อย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุวิทย์ ชีรสาศวัต (2552) หากพิจารณาในภาพรวมของการสร้างรถไฟความเร็วสูง ผู้ประกอบการมีความเห็นที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ เนื่องจากการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงแม้จะมีความสะดวกรวดเร็วแต่ก็มีอัตราค่าธรรมเนียมค่อนข้างสูง

3.4.3 ผลกระทบที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านแรงงาน พบว่า การมีแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศเข้ามาทำงานในจังหวัดหนองคาย จะทำให้มีผลกระทบทางด้านบวกในระดับน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุวิทย์ ชีรสาศวัต

(2552) ส่วนการศึกษาที่แตกต่างกันคือ แรงงานไทยมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้นเนื่องจากการที่มีธุรกิจเพิ่มมากขึ้น

3.3.4 ผลกระทบที่เกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนมีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายทางด้านสินค้า พบว่า การมีสินค้าคุณภาพต่ำหรือสูงเข้ามาในประเทศจะทำให้มีผลกระทบทางด้านลบในระดับน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ มัทวินา ยวนยี (2550) ส่วนการศึกษาที่แตกต่างกันคือ การมีช่องทางกระจายสินค้าเพิ่มมากขึ้นจะไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย

4. ข้อเสนอแนะการนำผลการศึกษาไปใช้

1.) ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ และความเข้าใจกับโครงการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญในส่วนนี้มากขึ้น ควรเร่งสร้างความเข้าใจตลอดจนให้ข้อมูลเชิงลึกอย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับสิ่งที่จะเกิดขึ้น เช่น การเตรียมความพร้อมด้านภาษาจีน เป็นต้น

2.) จากผลการศึกษา ถึงแม้ว่าจะได้รับความเห็นจากผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ว่าผลกระทบที่ได้รับจะอยู่ในระดับน้อย หรือแทบจะไม่ได้รับผลกระทบเลย แต่ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ก็ไม่ควรประมาท หากผู้ประกอบการประมาทไม่รักษามาตรฐานของสินค้าบริการ อาจก่อให้เกิดผลกระทบมากกว่าที่คิดไว้ก็เป็นได้

3.) รัฐบาลควรให้การส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจ SMEs เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ อาจทำได้โดยให้การสนับสนุนทางด้านเงินลงทุนให้แก่ธุรกิจ SMEs จัดอบรมให้ความรู้เพื่อเพิ่มศักยภาพให้แก่ธุรกิจ SMEs เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

กรมการค้าต่างประเทศ. 2550. **นิตยสารการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน**. สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2554 จาก <http://www.dft.moc.go.th>

- กลุ่มการค้าชายแดนสำนักงานส่งเสริมการค้าชายแดน และมาตรการพิเศษทางการค้า. 2550. การค้าผ่านแดน. กรมการค้าต่างประเทศ.
- ดร.รชนี ปารมี. 2550. ผลกระทบการค้าชายแดนไทย – จีน(ตอนใต้) ที่มีผลต่อผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกสินค้า กรณีศึกษา : อำเภอเชียงแสน และ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย. การศึกษาอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.
- ธนิกานต์ เอี่ยมอ่อง. 2549. การค้าระหว่างประเทศในเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2555 จาก <http://www.gotoknow.org/blogs/posts/41139>
- นิสิต พันธมิตร. 2550. ปัญหาการค้าชายแดนภาคเหนือ ตอนบน : กรณีศึกษาจังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ น่าน และแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ผู้จัดการออนไลน์ 2554. แนวชาวหนองคายเตรียมตัวรับไฮสปีดเทรน แต่ประเดิมเปิดวิ่งสายกรุงเทพ-โคราช ก่อน. สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2555 จาก <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9540000112825>
- พีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์ พร้อมคณะ. 2539. ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว. วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยขอนแก่น1(2)
- ไพจิตร วิบูลย์ธนสาร. (ม.ป.ป.). ความท้าทายและโอกาสสำหรับ SMEs ของไทยในทศวรรษหน้า ใน รายงานสัมมนาวิชาการด้านเศรษฐกิจจากกงสุลไทยประจำประเทศจีน. (13 พฤษภาคม 2554). นครungskิ่ง. หน้า 97
- มัทธิวนา ขวนยี่. 2550. ปัญหาในการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย-ลาวในตลาดช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี.
- สำนักงานคลังจังหวัดหนองคาย. 2554. รายงานภาวะเศรษฐกิจการคลังจังหวัดหนองคาย : หน้า 1
- สุวิทย์ ธีรศาสตร์. 2552. ผลกระทบของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2: มุกดาหาร-สุวรรณเขต. คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์26(1)