

การศึกษาผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสในการขยายตัว
ทางด้านเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย:
สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

Study of trade and investment impacts on increasing opportunities for
economic expansion from the implementation of the Bangkok-Nong Khai
high-speed rail project : Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima Province

สุธานันท์ โพธิ์ชาธาร¹, เอกรัตน์ เอกศาสตร์^{2*}, จิรพัฒน์ โทพล³

Sutanan Pochatan¹, Ekarat Ekasart^{2*}, Jirapat Thophon³

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา^{1,2*,3}

Faculty of Management Science, Nakhon Ratchasima Rajabhat University^{1,2*,3}

psutanan@hotmail.com¹, ekarat.ekasart@gmail.com^{2*}, jigaza33@yahoo.com³

*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ (Corresponding Author)

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันของพื้นที่ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
สายกรุงเทพฯ-หนองคาย 2) เพื่อศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างการก่อสร้างและหลังก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
สายกรุงเทพฯ-หนองคาย และ 3) เพื่อศึกษาผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้าน
เศรษฐกิจเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคายสถานีนครราชสีมา อำเภอ
เมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยมีพื้นที่เป้าหมาย คือสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัด
นครราชสีมา มีกลุ่มเป้าหมาย 3 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา และผู้แทนของหน่วยงานภาค
ส่วนต่าง ๆ ด้านเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม แบบบันทึกข้อมูล และแบบสัมภาษณ์ ด้านการวิเคราะห์
ข้อมูลใช้การวิเคราะห์ทางสถิติด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์เนื้อหา
ผลการศึกษา พบว่าเมื่อการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสิ้นสุด จะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับสูงต่อการค้าและการลงทุน
ได้แก่ การเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ โอกาสที่จะมีรายได้จากทรัพย์สินของครอบครัว เช่น ค่าจ้าง ค่าเช่า
และดอกเบี้ย และโอกาสการก่อสร้างอาคาร โรงงาน คลังสินค้า และสถานที่พักอาศัย ดังนั้นภาครัฐควรมีมาตรการในการ
ส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ ได้แก่ นโยบายเพื่อกระตุ้นระบบเศรษฐกิจท้องถิ่น นโยบายการส่งเสริมการลงทุน
ในพื้นที่ และนโยบายการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการ เป็นต้น

คำสำคัญ: การค้า, การลงทุน, รถไฟความเร็วสูง, สถานีนครราชสีมา

Abstract

The purposes of this study were 1. to study the current economic condition of the Bangkok-Nong Khai high-speed rail construction area, 2. to study the economic impact during and after construction of the Bangkok-Nong Khai high-speed rail and 3. to study The impact of trade and investment on increasing economic growth opportunities at the end of construction and operation of the high-speed train line Bangkok - Nong Khai in the area of Nakhon Ratchasima High-Speed Railway Station, Muang District, Nakhon Ratchasima Province. There were 3 target groups, consisting of community leaders, residents in the study area, and representatives of various sector agencies. The research tools were questionnaires, data recording forms, and interview form. For data analysis, statistical analysis with frequency, percentage, mean and standard deviation and content analysis were used. The study found that if the high-speed rail construction ends, it will have a high impact on trade and investment includes the generation of income from the sale of goods and services, the opportunity to earn income from family assets such as wages, rent and interest, and the opportunity to build buildings, factories, warehouses and accommodation. Therefore, the government should have measures to promote trade and investment in the area, including policies to stimulate the local economy, policies to promote investment in the area and policies to assist entrepreneurs.

Keyword: Trade, investment, High speed train, Nakhon Ratchasima Station

บทนำ

ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนทั้งทางบกและทางทะเลและยังสามารถเชื่อมโยงกับโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทย ที่จะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน (ภัทรสุดา ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา, 2561) โดยรูปแบบการคมนาคมขนส่งในระบบรางโดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงถือว่า มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทั้งในประเทศและต่างประเทศ

เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ที่ผ่านมา คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูง หรือไฮสปีดเทรน สายแรกช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตรในวงเงิน 179,413 ล้านบาท โดยไทยเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด ซึ่งเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน การดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ซึ่งมีสถานีรถไฟทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ สถานีบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีพระนครศรีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา จะก่อสร้างเป็นรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) 1.435 เมตร ระยะทาง 253 กิโลเมตร และในอนาคตจะขยายการก่อสร้างช่วงนครราชสีมา – หนองคาย อีก 354 กิโลเมตร เพื่อไปเชื่อมเส้นทางกับรถไฟของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และจีนตอนใต้ต่อไป (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2560)

การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงจะก่อให้เกิดผลกระทบหลายด้าน ได้แก่ ลดการใช้พลังงาน ลดโลกร้อน โดยพบว่าปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถไฟความเร็วสูงจะน้อยกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ และเครื่องบิน มีความปลอดภัย และลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง ทั้งนี้เพราะเป็นการเดินรถบนทางเฉพาะ ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและไม่มีจุดตัดทางรถไฟ เสมอระดับตลอดแนวเส้นทาง เกิดการพัฒนาเมือง โดยสามารถกระจายความเจริญไปใน

พื้นที่โดยรอบ เกิดการจ้างงานและสร้างอาชีพ เกิดการขยายโอกาสของธุรกิจท้องถิ่นให้มีการจำหน่ายสินค้าท้องถิ่นและผลผลิตต่าง ๆ รวมถึงการเกิดพื้นที่พาณิชยกรรมโดยรอบสถานีรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยว เพราะลดระยะเวลาการเดินทางสามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2560)

ดังนั้น เพื่อให้สามารถตอบคำถามว่าทำไมต้องมีรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย การดำเนินโครงการการศึกษาผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสในการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา จะทำให้สามารถนำผลที่ได้จากการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริม สนับสนุน และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งระหว่างการพัฒนาและภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการ ซึ่งรัฐบาลสามารถเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเป็นแบบแผน ทำให้ชุมชนท้องถิ่นเกิดความเชื่อมั่นในโครงการ และส่งผลต่อเนื่องถึงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันของพื้นที่ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย สถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
2. เพื่อศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างการก่อสร้างและหลังก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย สถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
3. เพื่อศึกษาผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย สถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย สามารถแบ่งได้ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1

1.1 กลุ่มเป้าหมาย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนจากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่สถานีนครราชสีมา โดยผู้วิจัยได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ จำนวน 20 ราย ดังนี้ 1) ผู้แทนหน่วยงานราชการ จำนวน 3 ท่าน 2) ผู้แทนหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 1 ท่าน 3) ผู้แทนหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 3 ท่าน 4) ผู้นำชุมชนในพื้นที่สถานี จำนวน 2 ท่าน 5) ผู้แทนหน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจเอกชน จำนวน 6 ท่าน 6) ผู้แทนกลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชน จำนวน 3 ท่าน และ 7) ผู้แทนสถาบันการศึกษา จำนวน 2 ท่าน

1.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือแบบสัมภาษณ์ (Interview) สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันของพื้นที่ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย แบ่งประเด็นการสัมภาษณ์ออกเป็น จำนวน 3 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลการประกอบอาชีพ รายได้ในชุมชน และการใช้ประโยชน์ของที่ดิน ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน และส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนจากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

1.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลการศึกษาจากเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย มีรายละเอียด ดังนี้ 1) การทำหนังสือจากหัวหน้าโครงการฯ เพื่อขออนุญาตเข้าสัมภาษณ์กับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ เพื่อนัดหมายวัน เวลาและสถานที่ในการทำการ

สัมภาษณ์ พร้อมส่งเอกสารและแนวประเด็นคำถามสำหรับการสัมภาษณ์ 2) นักวิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยลงพื้นที่ทำการสัมภาษณ์ตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนด โดยใช้เวลาสัมภาษณ์ท่านละประมาณไม่เกิน 45 นาที และ 3) นำข้อมูลกลับมาตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้อง พร้อมนำไปวิเคราะห์ตามประเด็นที่กำหนด

1.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบบวิเคราะห์เนื้อหา เป็นข้อความบรรยาย ที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ และสรุปตามประเด็นที่กำหนด แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปแบบความเรียง

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 2

2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

2.1.1 ประชากร คือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษารัศมี 1 กิโลเมตร รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงสถานี นครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

2.1.2 กลุ่มตัวอย่าง มีการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างในกรณีไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของคอกซ์แรน (Cochran, 1977) โดยกำหนดให้สัดส่วนของประชากรเท่ากับ .50 ต้องการระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 หรือยอมให้ความคลาดเคลื่อนได้ ร้อยละ 5 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวนไม่น้อยกว่า 384.16 ราย โดยการศึกษาในครั้งนี้ นักวิจัยได้ใช้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ราย ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling)

2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ใช้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างการก่อสร้างและหลังก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้ 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 4 ข้อ โดยตัวเลือกที่กำหนดเป็นแบบสำรวจรายการ (Checklist) 2) ข้อมูลผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง จำนวน 9 ข้อ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน แบ่งเป็น 5 ระดับผลกระทบ ดังนี้ 1 คะแนน หมายถึง มีผลกระทบด้านลบในระดับสูงมาก 2 คะแนน หมายถึง มีผลกระทบด้านลบในระดับสูง 3 คะแนน หมายถึง ไม่มีผลกระทบ 4 คะแนน หมายถึง มีผลกระทบด้านบวกในระดับสูง และ 5 คะแนน หมายถึง มีผลกระทบด้านบวกในระดับสูงมาก และ 3) ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านการป้องกันและแก้ไขต่อการดำเนินงานโครงการฯ ในช่วงระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง เป็นลักษณะของคำถามปลายเปิด

2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้มีการกำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ดังนี้ 1) ทำหนังสือจากหัวหน้าโครงการฯ เพื่อประสานไปยังผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่ได้รับทราบเกี่ยวกับการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลของนักวิจัยและผู้ช่วยนักวิจัย 2) นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นดำเนินการแจก จำนวน 400 ฉบับ โดยใช้ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลประมาณ 1 เดือน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2561 ซึ่งผู้วิจัยจะไปจัดเก็บด้วยตนเอง พร้อมกันกับผู้ช่วยนักวิจัยอีก 5 คน พร้อมกับการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามให้เรียบร้อยขณะที่ดำเนินงานในภาคสนาม และ 3) นำแบบสอบถามที่ได้รับมาดำเนินการในขั้นตอนของการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล มีรายละเอียด ดังนี้ 1) การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ด้วยการคำนวณหาค่าแจกแจงข้อมูล หรือค่าความถี่ และค่าร้อยละ 2) การวิเคราะห์ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง โดยการหาค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จากนั้นแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยเทียบตามเกณฑ์ โดยมีเกณฑ์คะแนนของค่าเฉลี่ย (Best, J.W., 1977) ดังนี้ คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 4.21 - 5.00

หมายถึง มีผลกระทบด้านบวกในระดับสูงมาก คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.41 – 4.20 หมายถึง มีผลกระทบด้านบวกในระดับสูง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.61 - 3.40 หมายถึง ไม่มีผลกระทบ คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.81 – 2.60 หมายถึง มีผลกระทบด้านลบในระดับสูง และคะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.80 หมายถึง มีผลกระทบด้านลบในระดับสูงมาก และ 3) การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านการป้องกันและแก้ไขต่อการดำเนินงานโครงการฯ ในช่วงระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง เป็นการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ที่ได้จากคำถามปลายเปิด และสรุปตามประเด็นทั้ง 9 ประเด็นที่กำหนดไว้ และนำเสนอข้อมูลในรูปแบบความเรียง

3. วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 3

3.1 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือผู้นำชุมชนในแต่ละภาคส่วนทางการปกครอง สังคม เศรษฐกิจ และอื่น ๆ ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ตั้งของรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีนครราชสีมา โดยมีผู้เข้าร่วม จำนวน 20 คน ประกอบด้วย 1) กลุ่มการเมืองการปกครอง จำนวน 5 คน 2) กลุ่มด้านสังคม จำนวน 5 คน 3) กลุ่มด้านเศรษฐกิจ จำนวน 5 คน และ 4) กลุ่มอื่น ๆ จำนวน 5 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบบันทึกการสนทนากลุ่มผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย ของผู้นำชุมชนแต่ละภาคส่วนในพื้นที่รถไฟฟ้าความเร็วสูง สถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเพื่อเสนอผลกระทบทางการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสในการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีนครราชสีมา มีขั้นตอน คือ 1) ผู้ดำเนินการสนทนาแนะนำวัตถุประสงค์ของโครงการฯ การแนะนำสมาชิกผู้เข้าร่วม และการนำเสนอภาพรวมของระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงและข้อมูลเชิงพื้นที่ระดับสถานีเป้าหมาย 2) การเริ่มดำเนินการสนทนากลุ่มตามประเด็นต่าง ๆ ตามแบบบันทึกการสนทนากลุ่ม และ 3) ลักษณะการเน้นการสอบถามความเห็นที่มีต่อผลกระทบตามลักษณะสำคัญที่กลุ่มเกี่ยวข้อง โดยมีลักษณะการสอบถามแบ่งตามกลุ่ม คือการเน้นผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ และ 4) ผู้ดำเนินการทำการสรุปข้อมูลการจัดสนทนากลุ่ม

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งเป็นข้อความบรรยายที่ได้จากการจัดสนทนากลุ่ม และสรุปตามประเด็นที่กำหนด แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปแบบความเรียง

ผลการวิจัย

ผลของการศึกษาของโครงการวิจัย สามารถอธิบายโดยเรียงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ ดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1

ผลจากการสัมภาษณ์เกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของพื้นที่รถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา มีดังนี้

1. ประเด็นที่ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ เห็นว่า จริง ได้แก่ มีกลุ่มหรือองค์กรช่วยเหลือในการประกอบอาชีพที่เข้มแข็ง

2. ประเด็นที่ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ เห็นว่า อาจจะจริง ได้แก่ 2.1 ประชาชนมีอาชีพที่เหมาะสมกับทรัพยากร/ท้องถิ่น 2.2 ประชาชนมีงานทำ มีรายได้สม่ำเสมอ 2.3 การเกษตรได้ผลผลิตดี และมีรายได้เสริม จากการแปรรูปผลผลิตฯ เช่น เครื่องจักสาน ทำขนม ผลิตภัณฑ์การถนอมอาหาร เป็นต้น และ 2.4 คนในท้องถิ่นมีเงินทุนของตนเองในการประกอบอาชีพ

3. ประเด็นที่ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ เห็นว่า ไม่จริง ได้แก่ 3.1 คนท้องถิ่นมีอาชีพ และรายได้จากแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน 3.2 คนในท้องถิ่นมีเงินใช้พอเพียงและไม่มีหนี้สิน และ 3.3 ประชาชนมีความพึงพอใจในชีวิตความเป็นอยู่ปัจจุบัน ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของพื้นที่รถไฟความเร็วสูงสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

ลำดับ	ประเด็น	ระดับ (หน่วย : ร้อยละ)				
		จริงอย่างยิ่ง	จริง	อาจจะจริง	ไม่จริง	ไม่จริงอย่างยิ่ง
1	ประชาชนมีอาชีพที่เหมาะสมกับทรัพยากร/ท้องถิ่น	10.00	35.00	50.00	5.00	-
2	ประชาชนมีงานทำ มีรายได้สม่ำเสมอ	15.00	15.00	50.00	10.00	10.00
3	การเกษตรได้ผลผลิตดี และมีรายได้เสริม จากการแปรรูปผลผลิตฯ เช่น เครื่องจักสาน ทำขนม ผลิตภัณฑ์การถนอมอาหาร เป็นต้น	-	10.00	40.00	25.00	25.00
4	คนท้องถิ่นมีอาชีพ และรายได้จากแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน	-	10.00	25.00	35.00	30.00
5	คนในท้องถิ่นมีเงินใช้พอเพียงและไม่มีหนี้สิน	-	10.00	15.00	40.00	35.00
6	คนในท้องถิ่นมีเงินทุนของตนเองในการประกอบอาชีพ	-	25.00	40.00	15.00	20.00
7.	มีกลุ่มหรือองค์กรช่วยเหลือในการประกอบอาชีพที่เข้มแข็ง	-	35.00	25.00	20.00	20.00
8	ประชาชนมีความพึงพอใจในชีวิตความเป็นอยู่ปัจจุบัน	-	30.00	20.00	35.00	15.00

จากตารางที่ 1 สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของพื้นที่รถไฟความเร็วสูงสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา พบว่า

1. ประเด็นที่มีทิศทางไปทางบวกที่จะต้องมีการเสริมให้แข็งแกร่งมากขึ้น ได้แก่ 1.1 การมีอาชีพที่เหมาะสมกับทรัพยากร/ท้องถิ่น

2. ประเด็นที่มีทิศทางไปทางลบที่จะต้องมีการหนุนเสริมเพื่อให้เกิดความเข้มแข็ง ได้แก่ 2.1 การสร้างรายได้หลักจากผลผลิตการเกษตร และมีรายได้เสริมจากการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร 2.2 การสร้างอาชีพและรายได้จากแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน 2.3 คนในท้องถิ่นมีเงินใช้พอเพียงและไม่มีหนี้สิน และ 2.4 การสร้างความพึงพอใจในชีวิตความเป็นอยู่ปัจจุบัน

3. ประเด็นที่ยังมีทิศทางไม่แน่นอน ที่ต้องพัฒนาให้เกิดความชัดเจน ได้แก่ 3.1 การมีงานทำและมีรายได้สม่ำเสมอ 3.2 การมีเงินทุนของตนเองในการประกอบอาชีพ และ 3.3 การมีกลุ่มหรือองค์กรช่วยเหลือในการประกอบอาชีพที่เข้มแข็ง

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 2

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย แบ่ง 2 ช่วง คือ 1) ผลกระทบช่วงระหว่างก่อสร้าง และ 2) ผลกระทบช่วงหลังก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลกระทบช่วงระหว่างก่อสร้าง

การศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจช่วงระหว่างก่อสร้างในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ การลงทุนของธุรกิจทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ รองลงมา คือ การเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ และโอกาสการก่อสร้างอาคาร โรงงาน คลังสินค้าและสถานที่พักอาศัย อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ ทั้งนี้ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ การใช้จ่ายเงินเพื่อการใช้บริการต่าง ๆ เช่น ค่าเดินทาง ค่าสาธารณูปโภค อยู่ในระดับผลกระทบทางลบสูง

ดังนั้น เห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างในพื้นที่มองว่าผลกระทบช่วงระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีนครราชสีมาในด้านเศรษฐกิจ พบว่าเป็นโอกาสในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ/การขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ คือ การลงทุนของธุรกิจต่างทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ โดยควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่ และประเด็นที่มีความกังวลมากที่สุด คือ การใช้จ่ายเงินเพื่อการใช้บริการต่าง ๆ เช่น ค่าเดินทาง และค่าสาธารณูปโภค โดยทางหน่วยงานที่รับผิดชอบควรพิจารณามาตรการเพื่อคลายความกังวลในด้านการเดินทางเข้ามายังพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาในช่วงที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง

2.2 ผลกระทบช่วงหลังก่อสร้าง

การศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจช่วงหลังก่อสร้างในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับผลกระทบทางบวกสูง เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ การเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ อยู่ในระดับผลกระทบทางบวกสูง รองลงมา คือ โอกาสที่จะมีรายได้จากทรัพย์สินของครอบครัว เช่น ค่าจ้าง ค่าเช่า และดอกเบี้ย อยู่ในระดับผลกระทบทางบวกสูง และโอกาสการก่อสร้างอาคาร โรงงาน คลังสินค้า และสถานที่พักอาศัย อยู่ในระดับผลกระทบทางบวกสูง ทั้งนี้ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ การเก็งกำไรในสินทรัพย์ อยู่ในระดับผลกระทบทางบวกสูง

ดังนั้น เห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างในพื้นที่มองว่าผลกระทบช่วงหลังก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีนครราชสีมาในด้านเศรษฐกิจ พบว่าเป็นโอกาสในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ/การขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ คือ การเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ โดยควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนการนำสินค้าและบริการในท้องถิ่นมาจำหน่าย และประเด็นที่มีความกังวลมากที่สุด คือ การเก็งกำไรในสินทรัพย์ โดยทางหน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีมาตรการในการกำหนดราคาประเมินที่ดินให้มีความเหมาะสม ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลกระทบจากการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมาด้านเศรษฐกิจ

ประเด็น	ระดับผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง			ระดับผลกระทบหลังการก่อสร้าง		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. การใช้จ่ายใช้สอยเพื่อการอุปโภคบริโภคสินค้าต่าง ๆ	2.68	0.98	ไม่มีผลกระทบ	3.67	1.02	ผลกระทบทางบวกสูง
2. การใช้จ่ายเงินเพื่อการใช้บริการต่าง ๆ เช่น ค่าเดินทาง ค่าสาธารณูปโภค	2.53	0.99	ผลกระทบทางลบสูง	3.58	1.11	ผลกระทบทางบวกสูง
3. การลงทุนเพื่อสร้างความมั่นคง เช่น ซื้อที่ดิน/ทรัพย์สินต่างๆ	2.74	1.07	ไม่มีผลกระทบ	3.62	1.12	ผลกระทบทางบวกสูง
4. การเก็งกำไรในสินทรัพย์	2.83	1.04	ไม่มีผลกระทบ	3.54	1.12	ผลกระทบทางบวกสูง
5. โอกาสในการจ้างงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ	2.95	1.05	ไม่มีผลกระทบ	3.79	1.04	ผลกระทบทางบวกสูง
6. โอกาสที่จะมีรายได้จากทรัพย์สินของครอบครัว เช่น ค่าจ้าง ค่าเช่า ดอกเบี้ย	2.93	1.06	ไม่มีผลกระทบ	3.86	1.02	ผลกระทบทางบวกสูง
7. การเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ	3.00	1.12	ไม่มีผลกระทบ	3.96	1.01	ผลกระทบทางบวกสูง
8. การลงทุนของธุรกิจทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ	3.06	1.04	ไม่มีผลกระทบ	3.81	1.04	ผลกระทบทางบวกสูง
9. โอกาสการก่อสร้างอาคาร โรงงาน คลังสินค้าและสถานที่พักอาศัย	2.97	1.05	ไม่มีผลกระทบ	3.83	1.06	ผลกระทบทางบวกสูง
รวมเฉลี่ย	2.85	0.79	ไม่มีผลกระทบ	3.74	0.82	ผลกระทบทางบวกสูง

3. วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 3

ผลของการศึกษาการจัดสนทนากลุ่ม พบว่าการค้าและการลงทุนจะมีผลต่อการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคายสถานีนครราชสีมา อำเภอนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา มีดังต่อไปนี้

1. การอุปโภคบริโภคของภาคเอกชน

การค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นในพื้นที่จะส่งผลให้ประชาชนในภาคครัวเรือนมีการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อการอุปโภคบริโภคสินค้าต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เพราะมีสินค้าในรูปแบบต่าง ๆ ส่งเข้ามาจำหน่ายในพื้นที่มากขึ้น นอกจากนี้ภาคครัวเรือนยังมีโอกาสในการบริโภคมากขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากทรัพย์สินของครอบครัว เช่น ค่าจ้าง ค่าเช่า และดอกเบี้ยตามการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจ และจากการจ้างงานกับแรงงานในท้องถิ่นจะมีมากขึ้น รวมถึงยังทำให้คนในท้องถิ่นไม่ต้องเดินทางไปทำงานยังพื้นที่อื่น ๆ เช่น กรุงเทพฯ เป็นต้น

ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของภาคครัวเรือนเพื่อสร้างความมั่นคงในชีวิตจะมีมากขึ้น เช่น การซื้อที่ดิน และการซื้อหลักทรัพย์หรือทรัพย์สินต่าง ๆ ในส่วนของอุตสาหกรรมในครัวเรือนจะมีรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ

โดยเฉพาะสินค้าท้องถิ่น หรือสินค้า OTOP มากขึ้น จึงมีรายได้เพื่อการใช้จ่ายและการเก็บออมในการสร้างความมั่นคงให้กับชีวิตมากขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายของประชาชนเพื่อการใช้บริการต่าง ๆ เช่น ค่าเดินทางรถยนต์ส่วนตัว และค่าสาธารณูปโภคจะสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อโครงสร้างรายได้และรายจ่าย และอาจมีผลกระทบต่อภาวะหนี้สินของประชาชนด้วย

2. การลงทุนของภาคเอกชน

เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จจะทำให้ธุรกิจการค้าขายตัว การลงทุนของภาคธุรกิจ เช่น การก่อสร้างสำนักงาน โกดัง และคลังสินค้า รวมถึงการซื้อเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์การผลิต และวัตถุดิบจะมีมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการในการบริโภคของของภาคครัวเรือน โดยธุรกิจต่าง ๆ จะเติบโต เช่น ธุรกิจการขายของฝาก และของที่ระลึกสำหรับคนที่มาเยือนจังหวัดนครราชสีมาและในภูมิภาค การเปลี่ยนแปลงทิศทางด้านอสังหาริมทรัพย์มากขึ้น โดยจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างเป็นการสร้างคอนโดเพื่อยุอาศัยมากขึ้นโดยเฉพาะในพื้นที่รอบสถานีรถไฟจังหวัดนครราชสีมายังมีความได้เปรียบตรงที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ซึ่งถ้าดูตามแผนที่จังหวัดเหมาะที่จะลงทุนผลิตสินค้าต่าง ๆ อีกทั้งยังก่อให้เกิดการเข้ามาลงทุนของนักธุรกิจทั้งจากในประเทศและต่างประเทศในด้านการก่อสร้างอาคารโรงงาน คลังสินค้า และสถานที่พักอาศัยจะมีเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม ควรดำเนินการเพื่อลดความกังวลของผู้ประกอบการรายย่อยที่จะเข้ามาลงทุนจำหน่ายสินค้าในบริเวณสถานีว่าจะทำได้หรือไม่ เช่น จะขายไข่ต้มได้ไหม และขายน้ำได้ไหม เพราะการค้าขายในปัจจุบันเขาสามารถเลี้ยงครอบครัวกันได้ แต่พอรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาก็เกิดความไม่แน่ใจว่าจะสามารถทำการค้าขายได้เหมือนเดิมหรือไม่ ระบบเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา อาจจะถูกแทรกแซงจากระบบนายทุนขนาดใหญ่ หรือระบบเศรษฐกิจข้ามชาติ โดยระบบเศรษฐกิจโคราชจะเปลี่ยนเมือง พ่อค้าท้องถิ่นอาจจะปิดตัวเอง ทั้งนี้เพราะการเดินทางได้รวดเร็วฉะนั้นพ่อค้าท้องถิ่นที่เคยขายนั้นก็จะไม่สามารถไปขายสินค้าที่เคยขายได้ ความเจริญเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจท้องถิ่น กลุ่มนายทุนในระดับประเทศ หรือต่างประเทศจะเข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นที่ดินอาจจะถูกเปลี่ยนมือไปเป็นกลุ่มนายทุน และระบบการค้าขายจะเป็นการค้าขายในรูปแบบทันสมัย ทำให้การค้าขายในระบบเศรษฐกิจชุมชนจะเลือนหายไป อีกทั้งมีคู่แข่งทางธุรกิจมากขึ้น โดยธุรกิจการซื้อมาขายไปหรือคนขายส่ง คนที่เป็นคนซื้อของมาขายจะมีคู่แข่งบริษัทเข้ามาขายมากขึ้นคนที่เคยขายของให้กับโรงงานมีหลากหลายมากทั้งวัตถุดิบ เครื่องมือ และเครื่องใช้ โดยกลุ่มเหล่านี้จะได้รับผลกระทบชัดเจน

3. การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาครัฐบาล

หากระบบเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาขายตัว จะส่งผลทำให้ภาครัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีทั้งภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจมากขึ้น ทำให้สามารถนำรายได้ไปใช้จ่ายเพื่อการสาธารณะได้มากขึ้น ทั้งในส่วน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง รวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อการสาธารณะอื่น ๆ เช่น ถนนสาธารณะ สวนสาธารณะ การให้บริการด้านการศึกษา และอื่น ๆ

นอกจากนี้ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง จะทำให้ระบบเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาดีขึ้น อาจจะต้องทำให้ภาครัฐมีการเวนคืนที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟหรือไม่ เพื่อปรับพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำหรับการค้าขาย คลังสินค้า และอื่น ๆ อาชีพดั้งเดิมของคนโคราชอาจจะเปลี่ยนแปลงไป เช่น อาชีพถีบรถสามล้อ หากไม่ได้รับการดูแลจากภาครัฐ เพราะจะมีระบบขนส่งมวลชนที่รวดเร็วเข้ามาแทนที่ โดยคาดว่าจะระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ จะมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง เช่น รถไฟฟ้ารางเบา และการส่งเสริมของภาครัฐในระบบขนส่งโดยเอกชนก็จะขยายตัวกว้างขึ้น ทั้งในส่วนของการแท็กซี่ รถเหมารับจ้าง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น

4. การส่งออก นำเข้า และจ้างงานของภาคต่างประเทศ

ภาคธุรกิจสามารถส่งออกสินค้าเพื่อไปจำหน่ายยังต่างประเทศมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นด้านสินค้าเกษตร และสินค้านอกภาคเกษตร เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าเกษตรแปรรูป นอกจากนี้ การท่องเที่ยว จะเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีการยกระดับมากขึ้นและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในส่วนของเส้นทางที่รถไฟความเร็วสูงวิ่งผ่าน ซึ่งจะทำให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวสูงขึ้น

โอกาสในการจ้างงานในประเทศแต่เป็นคนนอกพื้นที่โดยเฉพาะแรงงานจากต่างประเทศจะมากขึ้น ทำให้เกิดการแข่งขันกันในการเข้ารับคนเข้าทำงานกับคนภายในท้องถิ่น การเข้ามาเก็งกำไรในสินทรัพย์ของชาวต่างประเทศในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาจะมีมากขึ้น โดยเฉพาะการเก็งกำไรที่ดินในบริเวณเส้นทางผ่านของรถไฟความเร็วสูง รวมถึงสินค้านำเข้าจากต่างประเทศก็จะเข้าสู่ประเทศไทยมากขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อการจำหน่ายสินค้าภายในประเทศได้

สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการศึกษา สามารถแบ่ง ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของพื้นที่รถไฟความเร็วสูงสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา พบว่ามีทิศทางไปทางบวกในด้านการมีอาชีพที่เหมาะสมกับทรัพยากร/ท้องถิ่น ทิศทางไปทางลบในด้านการสร้างรายได้หลักจากผลผลิตการเกษตรและรายได้เสริมจากการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร การสร้างอาชีพและรายได้จากแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน การมีเงินใช้พอเพียงและไม่มีหนี้สิน และความพึงพอใจในชีวิตความเป็นอยู่ปัจจุบัน และประเด็นที่ยังมีทิศทางไม่ชัดเจน ได้แก่ การมีงานทำและมีรายได้สม่ำเสมอ การมีเงินทุนของตนเองในการประกอบอาชีพ และการมีกลุ่มหรือองค์กรช่วยเหลือในการประกอบอาชีพที่เข้มแข็ง

2. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างการก่อสร้างและหลังก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคายสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา แบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

2.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจช่วงระหว่างก่อสร้างในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ โดยประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือการลงทุนของธุรกิจทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ รองลงมา คือการเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ และโอกาสการก่อสร้างอาคาร โรงงาน คลังสินค้าและสถานที่พักอาศัย

2.2 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจช่วงหลังก่อสร้างในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับผลกระทบทางบวกสูงโดยประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือการเกิดรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการ รองลงมา คือโอกาสที่จะมีรายได้จากทรัพย์สินของครอบครัว เช่น ค่าจ้าง ค่าเช่า และดอกเบี้ย และโอกาสการก่อสร้างอาคาร โรงงาน คลังสินค้า และสถานที่พักอาศัย

3. ผลกระทบด้านการค้าและการลงทุนที่มีต่อการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้างและเปิดดำเนินการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคายสถานีนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา มีจำนวน 4 ด้าน ดังนี้

3.1 การอุปโภคบริโภคของภาคเอกชน พบว่าการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นในพื้นที่จะส่งผลให้ภาคครัวเรือนหรือประชาชนในภาคครัวเรือนมีการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อการอุปโภคบริโภคสินค้าต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

3.2 การลงทุนของภาคเอกชน พบว่าการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นในพื้นที่จะส่งผลให้ธุรกิจการค้าขยายตัว การลงทุนของภาคธุรกิจจึงเพิ่มขึ้น

3.3 การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาครัฐบาล พบว่าการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นในพื้นที่จะส่งผลให้ภาครัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีทั้งภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจมากขึ้น และสามารถนำไปใช้จ่ายเพื่อสาธารณะได้มากขึ้น

3.4 การส่งออก นำเข้า และจ้างงานของภาคต่างประเทศ พบว่าการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นในพื้นที่จะส่งผลให้ปริมาณการส่งออกและนำเข้ามีมากขึ้น การท่องเที่ยวขยายตัวสูงขึ้น และเกิดการจ้างงานระหว่างประเทศสูงขึ้น

อภิปรายผล

การศึกษาในครั้งนี้มีความสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในส่วนของการทฤษฎีการกำหนดรายได้ ประชาชาติตามแนวคิดของจอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ ที่ได้อธิบายไว้ว่าความต้องการใช้จ่ายมวลรวม (Desired Aggregate Expenditure) เป็นตัวกำหนดรายได้ประชาชาติดุลยภาพ โดยกรณีที่มี 4 ภาคเศรษฐกิจ พบว่า $DAE = C+I+G+(X-M)$ โดยที่ C คือ ความต้องการใช้จ่ายเพื่อการบริโภคของภาคครัวเรือน I คือ ความต้องการใช้จ่ายเพื่อการลงทุนของภาคเอกชน G คือ ความต้องการใช้จ่ายของรัฐบาล และ $(X-M)$ คือ ความต้องการส่งออกสุทธิ โดยถ้าความต้องการใช้จ่ายมวลรวม เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะส่งผลให้ประเทศมีอัตราความเจริญเติบโตสูงขึ้น (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคนิ, 2555) ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ พบว่าการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ได้ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการค้าและการลงทุน อันจะมีต่อการเพิ่มโอกาสในการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ในส่วนของการวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีความสอดคล้องกับงานวิจัยของอภิรักษ์ สิม่วงงาม (2560) พบว่าการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจะก่อให้เกิดการลงทุนในระบบเศรษฐกิจโดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา รวมถึงการจ้างงานในพื้นที่ ความสอดคล้องกับงานวิจัยของชนิษฐา พัวพันธ์พงษ์ (2561) พบว่าการค้าการลงทุนและการผลิตในภาคตะวันออกจะขยายตัวมากขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการบริหารจัดการเพื่อรองรับสิ่งที่เกิดตามมาหลังจากโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ ความสอดคล้องกับงานวิจัยของบุญเชิด หนูอิม (2562) พบว่าพื้นที่บริเวณก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่มีศักยภาพระดับปานกลางจะก่อให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ และ ความสอดคล้องกับงานวิจัยของสำนักงบประมาณของรัฐบาล (2565) พบว่าภาครัฐต้องเตรียมความพร้อมด้านศักยภาพผู้ประกอบการทั้งภาคเกษตร และอุตสาหกรรม การเตรียมโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นถนน ระบบไฟฟ้า ประปา เพื่อรองรับการขยายตัวจากโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สามารถแบ่งการพิจารณาได้ 2 ส่วน คือ

1.1 ระหว่างการก่อสร้าง

1.1.1 ภาครัฐต้องให้ความสำคัญและเอื้ออำนวยความสะดวกในการขนย้าย หรือเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้าชั้นกลาง และสินค้าสำเร็จรูป เพื่อที่จะได้ส่งเสริมให้เกิดการจำหน่ายสินค้าและบริการขึ้นภายในพื้นที่ รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการค้าขายผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

1.1.2 ภาครัฐควรเข้ามาดูแลสภาพแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเขตก่อสร้างเพื่อให้กิจการที่ค้าขายไม่ได้รับผลกระทบด้านสุขลักษณะที่ดีของสินค้าและบริการที่จำหน่าย รวมถึงมีนโยบายในการจัดหาที่จอดรถให้กับกลุ่มลูกค้าอย่างเหมาะสมเพื่อไม่ให้ไกลจากพื้นที่ของร้านจำหน่ายสินค้าและบริการมากนัก

1.1.3 ควรจัดเตรียมแรงงานให้พร้อมต่อการจ้างงาน ด้วยการสร้างความรู้และความสามารถผ่านการฝึกอบรมต่าง ๆ เพื่อให้แรงงานมีความพร้อมต่อการทำงานและรู้เท่าทันเทคโนโลยีและนวัตกรรม และควบคุมการเข้ามาของคนนอกพื้นที่ที่จะมาทำงานในช่วงก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงภายในพื้นที่ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

1.2 หลังการก่อสร้าง

1.2.1 ภาครัฐกำหนดนโยบายเพื่อกระตุ้นระบบเศรษฐกิจท้องถิ่นเพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่น มีการจับจ่าย ใช้สอยสินค้าและบริการมากขึ้น ส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคครัวเรือนใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

1.2.2 ภาครัฐควรมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เพื่อให้ภาคธุรกิจได้นำเงินมาลงทุนในด้านต่าง ๆ ทั้งในส่วนของการก่อสร้าง สินค้าคงคลัง และสินค้าสำเร็จรูป การกำหนดนโยบายทางด้านภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนของนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กำหนดมาตรการในการจัดเก็บภาษี และบทลงโทษสำหรับผู้เลี่ยงภาษี หรือหนีภาษีเพื่อให้มีงบประมาณเพื่อนำมาพัฒนาท้องถิ่นต่อไป

1.2.3 ภาครัฐมีนโยบายให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจชุมชนมีการพัฒนาและเจริญเติบโตมากขึ้น และควรมีมาตรการสนับสนุนการจำหน่ายสินค้าในท้องถิ่น เช่น สินค้า OTOP เพื่อสนับสนุนชาวบ้านในชุมชนเพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้กับเศรษฐกิจท้องถิ่น และส่งเสริมและสนับสนุนแรงงานในท้องถิ่น ด้วยการมีนโยบายเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการที่ใช้แรงงานเป็นคนในท้องถิ่นอย่างเป็นรูปธรรม

1.2.4 มีหน่วยงานภาครัฐเข้ามาควบคุมราคากำหนดสินค้าไม่ให้แพงมากเกินไปโดยการขึ้นราคาของสินค้าบางอย่างควรให้อยู่ภายใต้กฎหมายที่กำหนดไว้

1.2.5 ถ้าเศรษฐกิจดีขึ้นก็อาจจะส่งผลในเรื่องการก่ออาชญากรรมมากขึ้น เพราะมีคนเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นควรมีมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ที่ดี

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.2.1 การใช้เครื่องมือวิจัยประเภทแบบสอบถาม ควรจัดเก็บข้อมูลให้มากกว่าหลักเกณฑ์ทางสถิติ หรือมากกว่าจำนวน 400 คร่าวๆ เพื่อเปิดโอกาสให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาครัฐบาลได้มีส่วนร่วมในการจัดทำแบบสอบถามให้มากขึ้น รวมถึงการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างให้มีพื้นที่รัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร

2.2.2 การใช้เครื่องมือวิจัยประเภทการสัมภาษณ์เชิงลึก ควรเพิ่มจำนวนการจัดเก็บข้อมูลให้มากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งกำหนดไว้ที่ จำนวน 20 ราย และครอบคลุมกับกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 7 กลุ่ม ได้แก่ หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ธุรกิจเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และสถาบันการศึกษา

2.2.3 การใช้เครื่องมือวิจัยประเภทวิธีการจัดสนทนากลุ่ม ในการศึกษาครั้งต่อไปควรยึดพื้นที่หรือชุมชนเป็นหลัก โดยกระจายการจัดเวทีสนทนากลุ่มให้ครอบคลุมพื้นที่ระดับชุมชนในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา แทนที่จะดำเนินการจัดเวที จำนวน 4 เวที ซึ่งแบ่งตามกลุ่มเป้าหมาย

2.2.4 การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาด้วยการสอบถามความเห็นคิดกับผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคส่วนต่าง ๆ ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปศึกษาถึงผลกระทบทางสังคมที่สามารถวัดออกมาเป็นมูลค่า หรือตัวเลขได้ว่าจะเกิดผลกระทบในจำนวนเท่าใด

เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2560). *การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) 4.0*. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- ชนิษฐา พัวพันธ์พงษ์. (2561). *ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติกรณีศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย – รัฐบาลจีน*. รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บุญเชิด หนูอิม. (2562). การพัฒนาเชิงพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรณีศึกษาสถานีชลบุรี. *วารสารศิลปศาสตร์ปริทัศน์*. 14(1): 79-91.
- ภัทรสุดา ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา. (2561). *Silk Road: โอกาสหรืออุปสรรคต่อเศรษฐกิจไทย*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน.

- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. (2555). *หลักเศรษฐศาสตร์มหภาค*. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานประมาณของรัฐสภา. (2565). *โอกาส และความท้าทาย : โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย*. กรุงเทพฯ: สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2560). *เดินทางประเทศไทย...รถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ- หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา*. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- อภินันท์ จันตะนี. (2565). *ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์*. กรุงเทพฯ: จรัสสินทวงศ์การพิมพ์.
- อภินันท์ สีม่วงงาม. (2560). *การเปรียบเทียบศักยภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง จังหวัดนครราชสีมา*. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน.
- Best, J.W. (1977). *Research in education*. 3rded. New Jersey: Prentice Hall.
- Cochran, W.G. (1977). *Sampling Techniques*. 3rded. New York: John Wiley and Sons Inc.

Translated Thai References

- Chantani, A. (2022). *Research methodology in social science*. Bangkok: Charansanitwong Printing. (in Thai)
- Mingmaneeenakin, W. (2012). *Principles of Macroeconomics*. (13th ed). Bangkok: Thammasat University Press. (in Thai)
- Nuim, B. (2019). Transit Oriented Development around highspeed rail station case study Chon Buri station. *Journal of Liberal Arts Review*. 14(1): 79-91. (in Thai)
- Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport. (2017). *Moving forward to Thailand...high-speed train Bangkok-Nong Khai, Phase 1 Bangkok-Nakhon Ratchasima*. Bangkok: Ministry of Transport. (in Thai)
- Palakawong Na Ayutthaya, P. (2018). *Silk Road: Opportunities or Threats to the Thai Economy*. Bangkok : Government Savings Bank Research Center. (in Thai)
- Parliamentary Budget Office. (2022). *Opportunities and Challenges: High Speed Rail Project, Bangkok - Nong Khai*. Bangkok: Publishing House Secretariat of the House of Representatives.(in Thai)
- Puapunpongse, K. (2018). *Challenges of Policy Implementation : A Case Study of High-Speed Rail Project for Bangkok-Nakhon Ratchasima route, under the cooperation of Thai and Chinese governments*. (Master of Political Science, Thammasat University). (in Thai)
- Siphoungam, A. (2017). *Research report on the comparison of the potential of areas surrounding high-speed train stations*. Nakhon Ratchasima Province Nakhon Ratchasima: Rajamangala University of Technology Isan. (in Thai)
- State Railway of Thailand. (2017). *State Railway of Thailand (SRT) 4.0*. Bangkok: Ministry of Transport. (in Thai)