

รถไฟความเร็วสูง'จีน' จะไปไหนในไทย

กรุงเทพธุรกิจ
เรารักอาเซียน

● ศส.ดร.อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ

ศูนย์อาเซียนศึกษา
มหาวิทยาลัยขอนแก่น
www.cas.kku.ac.th



เมื่อเร็วๆ นี้ ธนาคาร
ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
เปิดเผยว่า ธนาคารได้ทำ
การสำรวจทิศทางการลงทุน

ของนักลงทุนจีนที่จะเข้ามาลงทุนใน
ประเทศไทยภายหลังโควิด-19 โดยสัมภาษณ์
ผู้บริหารระดับสูงจากบริษัทจีนขนาดกลางและ
ขนาดใหญ่ ทั้งที่อยู่ในสาธารณรัฐประชาชนจีน
และในประเทศไทยจำนวนหนึ่ง

ในผลการวิจัยพบว่า นักลงทุนจีนมากกว่า
2 ใน 3 มีความสนใจที่จะขยายการลงทุน
มายังไทยและได้ประเมินไทยว่า เป็นตลาด
ที่มีศักยภาพ อีกทั้งมีความพร้อมและอยู่ใน
จุดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลาง
แห่งอาเซียน เพราะจะเชื่อมโยงตลาดสู่
ประเทศเพื่อนบ้านได้ ทั้งนี้การสำรวจพบว่า
ถือเป็นความแตกต่างจากมุมมองของ
นักลงทุนจีนในอดีต ปัจจุบันนักลงทุนจีน
มองว่า ประเทศไทยคือตลาดสำคัญของ
อนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง และตลาดโลก

นักลงทุนจีนส่วนใหญ่มีแผนที่จะ
เพิ่มการลงทุนในประเทศไทยโดยปัจจัยหลัก
ของการเพิ่มการลงทุนในประเทศไทยมาจากการ
จัดทำเขตการค้าเสรี(Free Trade Area)
ที่ถือกันว่ามีบทบาทสำคัญในทางการสร้าง
พันธมิตรทางการค้า ลดการกีดกันทางการค้า
และการลงทุน

ปัจจัยต่อมาคือการเชื่อมโยง



ระบบคมนาคม ที่จีนดำเนินการใกล้
แล้วเสร็จ เรียกกันว่าเส้นทางสายไหมของ
ศตวรรษที่ 21

ข้อเท็จจริงของการจัดทำเขตการค้าเสรี
ระหว่างไทยกับจีนนั้น มีอยู่สองข้อตกลง
คือ เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และ
เขตการค้าเสรีไทย-จีน ซึ่งเป็นธรรมดาที่จีน
ให้ความสำคัญของการทำเขตการค้าเสรี
อาเซียน-จีน เพราะจีนนั้นมองครอบคลุม
ภูมิภาค และเส้นทางคมนาคมตามแผน
ของจีนก็ไม่ได้สิ้นสุดที่ประเทศไทย แต่ไทย
คงให้ความสำคัญกับเขตการค้าเสรีไทย-จีน
มากกว่าเพราะการส่งออกผลไม้ไทยไปจีนนั้น
เติบโตเร็วมาก

ดังนั้นการทำเขตการค้าเสรีไทย-จีน
ในแง่สินค้าเกษตรมีความเกี่ยวเนื่องอย่างมาก
เพราะว่าจีนมีการส่งออกสินค้าการเกษตร
เป็นพวกผลไม้ เช่น แอปเปิล ข้าวโพด
ส่วนในด้านสินค้าอุตสาหกรรมไทยอาจจะ

ได้ประโยชน์น้อยเนื่องจากรัฐบาลจีนให้การ
อุดหนุนการผลิตแก่ผู้ประกอบการโดยเน้น
การผลิตรายใหญ่มากกว่า และแน่นอนว่า
ผู้ผลิตรายใหญ่ของจีนจะต้องหาที่ตั้งฐาน
ที่ได้เปรียบสูงสุด สำหรับประเทศไทย
เส้นทางเศรษฐกิจตะวันออกน่าจะเป็นชัยภูมิ
ที่เหมาะสม

แต่เมื่อวิเคราะห์สินค้าทางเกษตร
และการแปรรูป อาจต้องมุ่งเป้าหมายมาที่
ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม
(SMEs) และเมื่อผลผลิตของอุตสาหกรรม
การเกษตรยังคงมีช่องว่างสำหรับผู้
ผู้ประกอบการขนาดย่อมอยู่มาก ทางเลือก
สำหรับฐาน SMEs จึงไม่จำเป็นที่จะต้องใช้
เขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ แต่ต้องมี
สิทธิประโยชน์ที่ไม่ควรจะแตกต่างกัน

คงไม่เกินเลยไปที่จะสนับสนุนทฤษฎี
ระยะทาง และมองหาการให้ความสะดวก
ทางการค้าที่เป็นไปได้ในระยะเวลา

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,400	Section: การเงิน-ลงทุน/-			
	วันที่: อังคาร 22 มิถุนายน 2564			
	ปีที่: 34	ฉบับที่: 11885	หน้า: 16(ล่างขวา)	
	Col.Inch: 55.43	Ad Value: 77,602	PRValue (x3): 232,806	คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: เรารักอาเซียน: รถไฟความเร็วสูง'จีน' จะไปไหนในไทย				

ที่สั้นกว่า

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของไไทยนั้น ทำท่าจะรองรับการผลิตที่มีความก้าวหน้าระดับสูงกว่าการส่งออก และแปรรูปสินค้าเกษตร ว่าไปแล้ว SMEs ทางการเกษตร และผู้นำเข้าสินค้าไปประเทศจีน คงมองไปที่จุดอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ใกล้ทางคมนาคม โดยเฉพาะเส้นทางสายไหมที่มุ่งตรงเข้าออกจากจีนมากกว่า

เมื่อรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิงเข้าเทียบชานชาลานครหลวงเวียงจันทน์ โดยตอนนี้ออกข่าวมาว่าจะเป็นสถานีรถไฟที่ทันสมัย รองรับรถไฟความเร็วสูง และผู้โดยสารจากประเทศจีนได้อย่างสมศักดิ์ศรีของลาว คนไทยคงอยากรู้ว่า รถไฟจีนจะแล่นต่อมาประเทศไทยได้หรือไม่ และอย่างไร

ต่อจากนี้ไปการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารทางรางจะมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้นมาก ติดอยู่เพียงแค่การเดินทางต่อมายังประเทศไทยที่ดูเหมือนว่าการเตรียมความพร้อมยังไม่ชัดเจนนัก

รถไฟจีนกำหนดจะเข้าเวียงจันทน์ปลายปีนี้ ยังคงมีเวลาที่จะคิดว่าจะใช้ประโยชน์จากโอกาสนี้ได้มากน้อยเพียงไร การใช้ประโยชน์ทางรางที่ประเทศไทยเคยเป็นผู้นำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาแต่เดิม คงจะต้องเปลี่ยนแปลงให้รับกับสิ่งที่จะมาใหม่ในเร็ววันนี้ แต่จะทันการหรือไม่ยังเป็นเรื่องที่น่าสงสัยอยู่