

## เส้นทางรถไฟจีน-ไทย...เป็นทั้งโอกาสและความท้าทาย

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

[www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com) / [facebook.com/tanit.sorat](https://facebook.com/tanit.sorat)

วันที่ 19 มกราคม 2558

ประเทศจีนปัจจุบันได้ก้าวเข้ามาเป็นมหาอำนาจทั้งด้านเศรษฐกิจและการทหารมีบทบาทบนเวทีโลก เป็นประเทศแรกที่ประกาศยอมรับรัฐบาล (คสช.) ซึ่งก็ไม่ใช่เรื่องแปลกเพราะประเทศจีนได้ดำเนินการในลักษณะเช่นนี้เมื่อครั้งที่ประเทศไทยมีการปฏิวัติมาก่อนหน้านี้ อีกทั้งประเทศจีนเป็นประเทศนอกอาเซียนประเทศแรกที่เชิญนายกรัฐมนตรีให้เดินทางไปเยี่ยมอย่างเป็นทางการ ทั้งนี้**ประเทศจีนมีบทบาทที่เด่นชัดกว่าสหรัฐอเมริกาทั้งทางการค้าการลงทุนและการทหารในภูมิภาคอาเซียน** ในด้านเศรษฐกิจในปี 2557 จีนเป็นคู่ค้าส่งออกลำดับที่ 1 ของไทยด้วยมูลค่า 25,052 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่ผ่านมาการส่งออกเคยขยายตัวได้ดีมาโดยตลอดแต่ปีที่แล้วเศรษฐกิจของจีนมีการชะลอตัวส่งผลให้การส่งออกของไทยไปจีนขยายตัวติดลบร้อยละ -6.70 ขณะที่ประเทศฮ่องกงซึ่งเป็นคู่ค้าส่งออกลำดับที่ 5 ก็เป็นส่วนหนึ่งของประเทศจีน โดยไทยส่งออกได้ถึง 12,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ประเทศจีนจึงเป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทยและของอาเซียน

ปัจจุบันประเทศจีนประกาศชัดเจนว่าอาณาบริเวณทะเลจีนใต้เป็นเขตอิทธิพลทั้งด้านเศรษฐกิจและทางทหารเห็นได้กับกรณีความขัดแย้งในการอ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะเซนกาคุหรือหมู่เกาะเตียวหยู ซึ่งจีนมีความขัดแย้งกับหลายประเทศ โดยมีการคุกคามทั้งญี่ปุ่นและประเทศฟิลิปปินส์ถึงขนาดที่ประเทศทั้งสองเพิ่มระดับความร่วมมือทั้งทหารกับประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งทางทำเนียบขาวก็ประกาศก้าวสนองตอบในการคุ้มครองประเทศทั้งสองหากได้รับการโจมตีจากประเทศจีน ดังนั้น**จีนจึงให้ความสนใจกับประเทศในอาเซียนเพื่อคานกับสหรัฐอเมริกาซึ่งไทยเหมือนกับประตูหลังบ้านของจีน** ขณะที่จีนเริ่มที่จะมีบทบาทในการขยายอิทธิพลเข้ามาควบคุมเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งดูเหมือนประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐก็ไม่ค่อยสบายใจนัก เห็นได้จากคราวที่ประธานาธิบดีโอบามาได้มาเยือนประเทศไทยเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2555 ซึ่งกรณีความสัมพันธ์ไทย-จีนและสหรัฐควรจะให้มีการถ่วงดุลและไม่ตกไปอยู่ในเบ้าล่างของประเทศใด

อย่างไรก็ตาม**ความสัมพันธ์จีนกับประเทศอาเซียนอย่างเวียดนามและประเทศเมียนมาร์อาจไม่ค่อยดีนักเนื่องจากประเทศทั้งสองค่อนข้างระแวงการครอบงำจากจีน** เห็นได้จากการที่ประเทศเวียดนามไม่ตกลงให้จีนสร้างทางรถไฟไฮสปีดเทรนฮานอย-โฮจิมินท์ ขณะที่ประเทศเมียนมาร์ก็ยังไม่ตัดสินใจให้จีนสร้างทางรถไฟจากมณฑลยูนนานผ่านรัฐฉานมายังท่าเรือจอกฉิววี่ในรัฐยะไข่ ซึ่งก่อนหน้านี้

นี่จีนได้รับสัมปทานในการสร้างท่าเรือน้ำลึกและวางท่อแก๊ส กรณีประเทศไทยจีนได้ใช้จังหวะที่เหมาะสมในการกดดันเร่งรัดจนนำไปสู่ให้ประเทศไทยให้มีการลงนาม MOU เส้นทางรางเชื่อมโยงกับจีนได้สำเร็จเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม ที่ผ่านมา เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เป็นทางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตร จากหนองคาย-ท่าเรือมาบตาพุด จ.ระยอง และเส้นทางจากแก่งคอย-กรุงเทพฯ ระยะทางรวมกัน 873 กิโลเมตรงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 400,000 ล้านบาท อีกทั้งยังขอให้ไทยช่วยล๊อบบี้กับประเทศลาวในการเชื่อมต่อทางรถไฟไทยผ่านเวียงจันทน์-หลวงพระบาง จนถึงนครคุนหมิง ซึ่งจะเป็นการเติมความฝันของจีนในการสามารถออกสู่ทะเลทางใต้และเชื่อมระบบรถไฟ จีน-อาเซียนได้สำเร็จ ขณะที่ประเทศไทยก็ได้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางรางของภูมิภาคไปโดยปริยาย

อย่างไรก็ดีเส้นทางเชื่อมโยงจีน-อาเซียน ไม่ใช่เพียงมีในรัฐบาลชุดนี้ โดยก่อนหน้านี้จีนมียุทธศาสตร์มุ่งลงใต้หรือที่เรียกว่า “Look South Policy” โดยมีแนวคิดในการสร้างเส้นทางรถไฟ คุนหมิง-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์ แต่ยังไม่สามารถเลือกเส้นทางใดที่เหมาะสม อีกทั้งเส้นทางรถไฟที่หวังว่าจะเชื่อมต่อฮานอยกับมณฑลกว่างสีของจีนไม่ประสบความสำเร็จ ดังนั้นเส้นทางเชื่อมต่อนจีน-ลาว-หนองคาย-กรุงเทพฯ จึงเป็นความหวังของประเทศจีนเพราะก่อนหน้านี้จีนมาเจรจากับรัฐบาลพรรคประชาธิปไตยและพรรคเพื่อไทยไม่ประสบความสำเร็จ จนมาถึงรัฐบาลปัจจุบันจึงได้มีการลงนามข้อตกลงคาดว่าจะก่อสร้างเดินรถได้ในปี 2560 ซึ่งจะทำให้จีนใช้ไทยเป็นฮับในการขนส่งสินค้าไปสู่มาเลเซียได้สำเร็จ

ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวจะกลายเป็นทางสายใหม่เส้นใหม่คงจะเป็นทั้งโอกาสด้านการท่องเที่ยว ขณะเดียวกันความท้าทายจากการเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าโดยเฉพาะสินค้าเกษตรราคาถูกจากจีนเข้าสู่ตลาดของไทยได้สะดวก โดยสามารถเชื่อมต่อภาคอีสาน ภาคตะวันออก และเชื่อมต่อไปสู่ภาคใต้ ทั้งนี้ควรจะนำกรณีศึกษาของเส้นทางถนนสายเชียงของ-คุนหมิง หรือเส้นทาง R3A และเส้นทางขนส่งแม่น้ำโขง เชียงแสน-ก่วนเล่ย (มณฑลยูนนาน) ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ใช้เส้นทางเหล่านี้เป็นสินค้าเงินราคาถูกและพืชผลเกษตรเข้ามาแย่งตลาดสินค้าไทย ซึ่งรัฐบาลควรจะมีมาตรการทั้งเชิงรุกเชิงรับ เพราะยุทธศาสตร์การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของจีนที่เคยใช้กับเวียดนามและ สปป.ลาว คือไม่ได้ขนเฉพาะสินค้าแต่จะขนคนเข้ามาแย่งที่ทำมาหากิน เรื่องพวกนี้ระวังกันไว้ก่อน...ก็ไม่เสียหายนะครับ (สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมดูได้ทางเว็บไซต์ [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com) หรือ [www.facebook.com/tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat))

[www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)

01180801

ณ วันนี้มีผู้เยี่ยมชมเว็บไซต์ จำนวน **01180801**  
เว็บไซต์คลังสมอง รวบรวมข้อมูลข่าวสารด้านวิชาการ ด้านเศรษฐกิจ ด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งพาวเวอร์พอยท์ และ e-Book เช่น รายงานผลกระทบภาคการส่งออกภายใต้เศรษฐกิจโลกชะลอตัว รายงานยุทธศาสตร์หุ้นส่วนเศรษฐกิจ การลงทุนประเทศเพื่อนบ้าน รายงานการศึกษาความต้องการภาคเอกชนและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ จากแผนพัฒนาระบบขนส่งฯ และหนังสือด้านโลจิสติกส์ต่างๆ

(สนใจเทปบันทึกการสัมภาษณ์ สามารถติดตามได้ที่ [www.youtube.com](https://www.youtube.com) โดยใช้คีย์เวิร์ด ดร.ธนิศ ไสร์ตน)