



■ 本版撰文 本报记者 陶海青

“泰国行”系列报道之一

编者按:从《杜拉拉升职记》到《泰囧》,泰国独特的风景吸引着全世界的游客。气势磅礴的大皇宫,金碧辉煌的古老寺庙,南部的海边融山光、水色、林涛、潮音、海风、征帆、鸟语、花香为一体,犹如“人间仙境”;北部山峦起伏,峭壁林立,云雾缭绕,林密鸟众,草茂流清,又好似“世外桃源”。

然而,泰国之美并不仅仅止于此,感受最深的是泰国人的慢生活,在这里所见到的泰国人,做事从容,生活安逸与安宁,幸福指数很高。在泰国,慢,不是懒惰,更不是停滞,而是一种豁达与平和,更是一种智慧,所谓

恬淡是一种心境。放慢生活速度不是故意拖延时间,而是让人们在工作中找到合适的节奏和平衡,不要透支健康去拼搏人生。

泰国人在慢生活中追求效率、现代与繁华。慢,就是用更少的时间,获得了更多的收入,玩得更多,挣得更多。

1月19日,本报记者应中国国际经济贸易交流促进会邀请,前往素有“微笑的国度”、“世界谷仓”的泰国参加由该会主办的2015中国国际经贸区域化发展高峰论坛,同时,品味泰国,挖掘中国人在泰国的创业故事,感受当地的风土人情。



中泰打造区域经济合作升级版

1月19日,《中国贸易报》记者应中国国际经济贸易交流促进会邀请,前往泰国参加由该会主办的2015中国国际经贸区域化发展高峰论坛,此次论坛主题为“新常态下”助力亚太经济发展新格局。

泰国是旅游胜地,农业发达,工业相对落后。在这种情况下,泰国经济想持续起飞就要和中国合作,中国的工业技术和工业发展能力输入泰国,将会对泰国的经济产生非常大的作用。

对此,中国国际经济贸易交流促进会执行会长李海认为,随着全球经济一体化的发展,改革开放的不断深化,对外开放的不断扩大,区域合作也在不断增强,共享资源,共同进步已经成为一个重大的发展趋势。2014 APEC 期间,习近平主席指出,当前,中国经济保持稳定发展态势,呈现出新常态,“新常态”下的中国经济,将带给亚太乃至全世界更多更好的发展机遇,中国愿意同各国一道推进“一带一路”建设,更加深入参与区域合作进程,为亚太互联互通、发展繁荣作出新贡献。在这种机遇下,中国国际经济贸易交流促进会偕亚太同仁共同打造了亚太区域经贸合作的重要平台——中国国际经贸区域化发展高峰论坛。希望通过这个平台,增进亚太地区间的相互了解;寻找出共谋发展、共同进步的合作伙伴。

在中国国际经济技术合作促进会商业经济工作委员会主任金硕看来,经济新常态化是一个具有深意的重要表述,对于我们理解当前中国经济存在的矛盾和问题、寻求经济新对策都有重要意义。泰国拥有优越的战略位置,是中国投资者进入东盟的门户,2015中国国际经贸区域化发展高峰论坛除了寻求经济新对策外,在文化合作领域方面,也为亚太地区提供了一个交流的平台。

大湄公河次区域经济合作加速

近年来,大湄公河次区域国家与地区(包括柬埔寨、越南、老挝、缅甸、泰国和我国云南省)的交通状况正在改善。为提升地区国家间互联互通水平,中国将出资1亿元用于澜沧江—湄公河航道整治工作,出资10亿美元用于支持该区域互联互通建设。

数据显示,大湄公河次区域经济合作内部成员国间的贸易、投资继续增长,中国与其他五国的贸易总额在2013年超过1300亿美元。目前,中国连接大湄公河次区域各国公路网的云南境内段已全部实现高等级化,泛亚铁路的中国境内段建设顺利推进,昆明长水国际机场的开通进一步增强了中国与湄公河次区域各国的航空运输能力,电信业务范围已涵盖所有的大湄公河次区域国家,云南与次区域国家“通路、通关、通商、通电”等互联互通工作取得实质性进展。

金硕认为,随着互联互通不断取得实质性进展,大湄公河次区域国家间实现铁路、公路以及海陆联运的无缝连接指日可待,区域合作也将继续深化。中国是大湄公河次区域国家最重要的贸易伙伴,大湄公河次

区域的互联互通将成为中国“一带一路”建设构想的重要组成部分,中国的发展与地区的发展是互为机遇的。建设大湄公河次区域经济带正在提速,次区域各国从官方到民间,参与区域合作的热情都很高。同时,对外援助项目也对中国经济起到了拉动作用,实现了中国与湄公河次区域国家的互利共赢。

大湄公河次区域物流研究中心秘书长刘金鑫认为,未来10年,大湄公河地区跨境运输与物流也将进入“升级版”阶段,跨境金融合作、跨境贸易电子商务服务、多式联运与集装箱集运、国际陆港以及自由贸易园区建设运营、物流综合服务、联合信用保险、集成管理将成为行业发展的重点。

IHS 环球透视(IHS Global Insight)亚太首席经济学家 Rajiv Biswas 称:“加强大湄公河次区域东南亚经济体之间的联系将有助于中国西南如云南等内陆省份的经济发展,云南的增长速度已经超过全国平均水平。因此,大湄公河次区域的经济发展将实现中国政府一个关键的战略优势,将缩小中国内陆省份与先进沿海省份的经济发展距离。”

中泰铁路项目启动在即

泰国地处东南亚中心,是东盟市场经贸流动的天然交汇点。如果加强东南亚基础设施的连通性,允许建设高速铁路网络和连接中国云南至印度洋,经泰国和缅甸的现代公路,可以显著提高货运物流速度,并为泰国和缅甸自由贸易区和主要港口的发展建设创造重大机遇,刺激泰国的经济发展。

中国现代国际关系研究院副研究员宋清润表示,中泰合建铁路将成为带动泰国南北经济发展与区域整合的大动脉,将有力提升沿途旅游发展,吸引更多中国游客沿铁路线对泰国进行深度游。中老泰铁路未来可能连接马来西亚、新加坡等国,也将成为大湄公河流域国家的黄金物流通道,极大提升泰国在区域合作中的中心地位。

泰国交通部长 Prajin Juntong 表示,泰国和中国合作开发的铁路项目预计将于9月份启动,两年半之内完工。泰国和中国将就此在1-2月份举行三轮会谈。

在论坛茶歇期间,泰国交通部监察长 Ms. Parichat Kotcharat 接受了本报记者的采访。Parichat Kotcharat 认为,泰国政府制定了2014-2022年基础设施开发战略规划,铁路升级改造是其中最重要的部分。具体包括:一是将6段现有单线米轨铁路改造成双线,将列车时速提高到100公里;二是新建两条双线标准轨铁路,允许最高时速为160-180公里的列车行驶,泰国将通过发展交通基础设施拉动经济增长。

开泰研究中心中国研究室主任黄斌也认同上述观点,他表示,如果这一规划得以实现,泰国主要经济中心、工业基地、农作物产地、旅游城市将与陆上边境口岸、海运港口和机场全方位连接贯通,国内和跨境客货运输将更加快捷通畅,物流成本可望大幅降低,泰国作为东盟交通枢纽的地位得到进一步强化。



中国企业在泰国寻合作

最近,泰国总理巴育呼吁中国投资者对泰国保持信心,并邀请更多中国商人到泰国访问投资。巴育称,“从现在开始,投资泰国将会变得透明、公正、清廉,没有腐败,所有工程都将关注公众利益。”

中国铁路总公司中泰铁路项目负责人杨永应邀前往泰国东部廊开府洽谈合作事宜时向泰方勾勒出区域内的互联互通蓝图:“如果泰国的铁路能和老挝即将建造的高铁相连,那么这条铁路将从中国云南出发,途经老挝,跨过湄公河,进入泰国东北部,最终到达泰国中部和南部城市。”

廊开府是泰国重要边境口岸,与邻国老挝隔河相望。在金硕看来,计划中的铁路从今年开始动工,预计在2022年完工,是巴育政府批准兴建的8年基础设施建设项目的一部分。泰国目前铁路均采用米轨铁路,列

车时速仅为50公里,而标准轨铁路可允许时速为160-180公里的列车行驶,将来还有可能升级为高速铁路。同时,老挝境内高铁项目也将在今年正式启动,如果泰国的铁路能搭上老挝“这班快车”,并与中国的铁路相连,将对沿线城市和地区经济增长起到显著的拉动作用。对廊开府来说,在旅游方面,每年100万赴老挝旅游的外国游客可能会选择坐火车到泰国东北部游览。

在贸易方面,东盟2015年将实现经济一体化,中国与东盟之间的贸易和物资往来需求扩大,这条铁路对双方贸易将起到巨大促进作用。泰国东北部的大米等农产品可以通过这条铁路运送出去,而廊开府也将成为泰国产品走向中国乃至世界的门户。

“由此看来,对泰国来说,与中国连接铁路,泰国铁路才能发挥最大经济效益,同时也真正体现泰国的地区枢纽作用。”李海说。

在基础设施建设领域,中国积累的经验正在帮助越来越多的国家,此次连接泰国曼谷万象的中泰铁路将采用中国技术。中国驻泰国大使宁赋魁表示:“泰国无论修建城际铁路、标准轨铁路还是高铁,中国都愿意参与;无论泰方提出何种合作方式和融资方案,中方都愿以灵活开放的态度积极研究。”

对此,中国南车已经率先行动。1月26日,中国南车披露,由中国南车为泰国“量身定制”的内燃机车在泰国西拉差火车站举行交接仪式。据悉,中国南车将为泰国提供总计20台内燃机车,首批交付的共两台。

事实上,早在2013年6月,泰国皇家铁路局与中国南车戚墅堰公司签订了20台米轨交流电传动内燃机车的采购合同。中国南车以最新一代交流传动内燃机车为技术平台,为泰国铁路“量身定制”了这一款性能优良的SDA3型米轨交流电传动内燃机车。

该机车采用了中国南车自主知识产权的先进、成熟的交流传动系统并配有微机网络控制系统,而且该型机车开发过程中采用平台化设计理念,充分考虑了泰国铁路市场16t轴重米轨交流电传动内燃机车的需求。

目前,从政府到企业,中国都对投资泰国充满期待和诚意,希望能尽快开展相关合作。

