



เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 กับโอกาสของไทย

Academic Focus

เมษายน 2561

สารบัญ

เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21	1
ภูมิหลัง	2
เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 คือ	2
ความสำคัญและแนวทางการพัฒนา เส้นทางสายไหมใหม่	3
ความฝันจีนสู่การเป็นประเทศทรงอิทธิพล ของโลก	7
ผลกระทบต่ออาเซียนและประเทศไทย	8
โอกาสและแนวทางการตั้งรับของไทย	10
บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา	12
บรรณานุกรม	14

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ One Belt, One Road ซึ่งปัจจุบันรู้จักกันในนาม Belt and Road (B&R) Initiatives ถือว่าเป็นนโยบายสำคัญในการพัฒนาประเทศจีนภายใต้การผลักดันของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ที่ได้ประกาศไว้เมื่อปี 2556 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเส้นทางการค้าโดยเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจีนกับทวีปยุโรปผ่านเอเชียกลางและภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งถือเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและวัฒนธรรมที่สำคัญยิ่ง โดยในอดีตเป็นที่รู้จักในชื่อของเส้นทางสายไหม ขณะที่ปัจจุบันภายหลังจากได้ถูกนำมาปรับปรุงใหม่ภายใต้ชื่อว่า เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ประกอบด้วยเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล

เอกสารวิชาการอิเล็กทรอนิกส์

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

<http://www.parliament.go.th/library>

ภูมิหลัง

ที่ผ่านมานโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ Belt and Road (B&R) Initiatives อาจยังไม่เป็นที่รู้จัก และได้รับความสนใจมากนัก จนกระทั่งเมื่อวันที่ 14-15 พฤษภาคม 2560 ที่ผ่านมา เมื่อจีนได้จัดงานประชุม One Belt One Road International Forum ขึ้นที่กรุงปักกิ่ง ซึ่งนับว่าเป็นอีกหนึ่งการประชุมที่ยิ่งใหญ่แห่งปี ที่ทั่วโลกต่างจับตามอง โดยมีผู้นำภาครัฐกว่า 28 ประเทศทั่วโลก รวมถึงองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ของไทยเข้าร่วมงาน นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นอีกหนึ่งความพยายามและอภิมหาโปรเจกต์ในการพัฒนาและเดินทางเปิดประเทศของจีนภายใต้การผลักดันของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง นับตั้งแต่ปี 2556 โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยง 3 ทวีป คือ เอเชีย ยุโรป และแอฟริกา เข้าด้วยกัน ทั้งการเชื่อมโยงทางบกและทางทะเล เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึง การรวมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทางการเมือง การค้า การเงิน สังคมและวัฒนธรรม อย่างไรก็ตาม มีหลายฝ่ายตั้งข้อสังเกตว่าการที่จีนพยายามผลักดันนโยบายดังกล่าว เนื่องจากว่าจีนต้องการกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยการขยาย การส่งออก รวมไปถึงการระบายกำลังการผลิตส่วนเกิน ขณะที่เสียงตอบรับจากนานาชาติพบว่า มีทั้งชื่นชมและ กังขา โดยรัฐบาลหลายชาติในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาทิ ลาว พม่า กัมพูชา ศรีลังกา ต่างยินดีและ สนับสนุน เนื่องจากต้องการเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอันเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาประเทศ แต่บางประเทศที่พัฒนาแล้วกลับมีข้อกังขาว่าจีนจะใช้โครงการนี้ในการควบคุมทางยุทธศาสตร์ในมหาสมุทร อินเดีย รวมถึงความต้องการในการครอบครองทรัพยากรที่สำคัญในประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทรัพยากรพลังงาน โดยกลุ่มประเทศที่ไม่เห็นด้วยกับนโยบายดังกล่าว คือ อินเดีย สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น นอกจากนี้ ผู้นำจากประเทศในกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำ 7 แห่ง หรือ จี 7 มีเพียงนายกรัฐมนตรีของ อิตาลีเท่านั้นที่ตอบรับเข้าร่วมการประชุม สะท้อนให้เห็นว่าประเทศส่วนใหญ่ที่ให้การสนับสนุน เป็นประเทศ ด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา ที่ต้องการความช่วยเหลือทางด้านเงินทุนสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน การพัฒนาประเทศ

ทั้งนี้ การดำเนินนโยบายดังกล่าวแน่นอนว่าย่อมส่งผลต่อไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ทั้งทางตรงและ ทางอ้อม ดังนั้น ถึงเวลาแล้วที่ไทยและผู้ประกอบการธุรกิจต่าง ๆ จึงควรที่จะหันมาให้ความสำคัญ ศึกษาและ เรียนรู้รายละเอียดถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ในการหาแนวทางในการตั้งรับและการปรับตัว เพื่อให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ทั้งทางตรงทางอ้อมจากนโยบายดังกล่าวมากที่สุด

เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 คือ

ที่ผ่านมา “เส้นทางสายไหม” หรือ “Silk Road” เป็นที่รู้จักกันดีว่าเป็นเส้นทางการค้าและวัฒนธรรม ของชาวจีนที่ผ่านจากภูมิภาคเอเชียเพื่อเชื่อมต่อภูมิภาคตะวันตกกับตะวันออก ตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น เหตุที่มี ชื่อเรียกว่า “เส้นทางสายไหม” ก็เพราะชาวจีนจำนวนมากสามารถสร้างกำไรจากการค้าผ้าไหมตลอดเส้นทางนี้ โดยเส้นทางสายไหมไม่เพียงแต่ถูกใช้ให้เป็นประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น หากแต่เส้นทางนี้ยังถูกใช้เพื่อ เผยแพร่วัฒนธรรม ปรัชญา แนวคิดของจีนอีกด้วย (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2559) ขณะที่เส้นทาง สายไหมใหม่ศตวรรษที่ 21 จะประกอบด้วย เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล

โดยเส้นทางสายไหมทางบกจะเป็นทางถนนและทางรถไฟจากจีนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเลจะเป็นเส้นทางทางทะเลจากจีนมุ่งหน้าลงใต้แล้วเข้าสู่ทิศตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใน 3 ทวีป คือ เอเชีย แอฟริกา และยุโรป โดยในพื้นที่ที่เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 พาดผ่านจะมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็น ท่าเรือ ถนน ทางรถไฟ และท่อส่งก๊าซและน้ำมัน สำหรับชื่อเรียกโครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมใหม่ทั้งทางบกและทางทะเลดังกล่าวนี้ สามารถเรียกได้หลายอย่างด้วยกัน เช่น การริเริ่มแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative) หรือ หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) โครงการเส้นทางบกมีชื่อเป็นทางการว่า “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” (Silk Road Economic Belt: SREB) ส่วนเส้นทางมหาสมุทร เรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (Maritime Silk Road) ซึ่งเมื่อประธานาธิบดีสี จิ้นผิง กล่าวถึงโครงการนี้โดยรวมจะใช้คำในภาษาจีนว่า “yi dai yi lu” ที่หมายถึง “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (ปรีดี บุญซื่อ, 2560)

กล่าวโดยสรุป นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางคือ การนำเส้นทางสายไหมเก่าที่เป็นเส้นทางการค้าโบราณของจีนมาปรับปรุง พื้นฟู และนำกลับมาใช้อีกครั้ง ภายใต้ชื่อใหม่ว่า "เส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road) ในศตวรรษที่ 21 หรือ Belt and Road (B&R) Initiatives โดยมียุทธศาสตร์สำคัญคือการพัฒนาและสร้างทางคมนาคม 2 เส้นทางอันได้แก่ เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) เชื่อมโยง 3 ทวีป คือ เอเชีย แอฟริกา ยุโรป ผ่านการลงทุนก่อสร้าง ท่าเรือ ทางรถไฟ ถนน นิคมอุตสาหกรรม ตลอดทางที่เส้นทางสายไหมใหม่พาดผ่าน

ความสำคัญและแนวทางการพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่

เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 กล่าวได้ว่าเป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของโลกของจีนที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจ และการค้าโลก การริเริ่มโครงการดังกล่าว จึงมีเป้าหมายทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ ประการแรก เศรษฐกิจจีนต้องการแรงกระตุ้นใหม่ ๆ เนื่องจากการเติบโตของเศรษฐกิจจีนในปัจจุบันค่อนข้างลดต่ำลง ขณะเดียวกัน กำลังการผลิตต่าง ๆ ของประเทศก็ล้นเกิน จึงทำให้จีนต้องหาเครื่องยนต์ใหม่ที่จะมาช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยที่โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางดังกล่าว เป็นที่คาดว่าจะสามารถช่วยระบายกำลังการผลิตของจีนได้ อีกทั้งยังจะช่วยสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของจีนไม่ว่าจะเป็นโครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง หรือ โครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้ และที่สำคัญการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศที่ตั้งอยู่ตามเฉลี่ยงเส้นทางสายไหม ยังเป็นอีกหนึ่งหนทางที่จะช่วยสร้างเสถียรภาพและลดความขัดแย้งในเอเชียกลาง ซึ่งเป็นภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความแปรปรวนทางการเมือง (ปรีดี บุญซื่อ, 2560)

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวครอบคลุมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่ง อันได้แก่ รถไฟฟ้า ท่าอากาศยาน ไปจนถึงเส้นทางเดินเรือ โดยทำให้ภูมิภาคเอเชียสามารถเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่น ๆ ของโลกได้ และไม่เพียงถูกใช้ให้เป็นประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น หากแต่เส้นทางนี้ยังถูกใช้เพื่อส่งเสริมผลประโยชน์ทางการค้า การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการรวมกลุ่มกันทางสังคม นอกจากนี้ กิจกรรมต่าง ๆ จะเกิดขึ้นตาม 6 ระเบียงเศรษฐกิจของโลก ที่ตัดผ่านประเทศกำลังพัฒนา มากกว่า 65 ประเทศ โดยคาดว่า

นโยบายนี้จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อประชากรโลกกว่า 4.4 พันล้านคน หรือคิดเป็น 1 ใน 3 ของเศรษฐกิจโลก ถือได้ว่าเป็นอภิมหาโครงการลงทุนระดับยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์โลกที่จีนต้องการพันธมิตรและอาศัยความร่วมมือกับบรรดาธุรกิจต่างชาติ โดยการมีพันธมิตรดังกล่าวสามารถเอื้อประโยชน์ให้กับหุ้นส่วนทั้งสองฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการได้รับความรู้อย่างถูกต้องผ่านการเป็นพันธมิตรกับบริษัทต่างชาติจะช่วยให้บริษัทจีนสามารถต่อยอดและพัฒนาความชำนาญในด้านต่าง ๆ รวมทั้งสร้างความน่าเชื่อถือในเวทีโลกในด้านกลุ่มอุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่เดียวกันบริษัทต่างชาติก็สามารถเข้าถึงตลาดใหม่ผ่านความร่วมมือกับบริษัทจีน อีกทั้งยังเป็นการปูทางสู่การเข้าถึงตลาดจีนได้เช่นกัน (ปฐมาวดี ศรีวงษา, 2560)

เส้นทางสายไหมใหม่ แห่งศตวรรษที่ 21 นี้ แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt หรือ “One Belt”) เป็นเส้นทางโลจิสติกส์บนยูเรเชีย (Eurasian Land Bridge)
2. เส้นทางสายไหมทางทะเล (21st Century Maritime Silk Road หรือ “One Road”) เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ



ภาพที่ 1 เส้นทางสายไหมใหม่

ที่มา: วิกฤตหรือโอกาสครั้งใหม่? ไทยจะได้และเสียอะไรจากนโยบาย One Belt One Road, เดอะสแตนดาร์ด สืบค้นจาก <https://thestandard.co/news-business-thailand-one-belt-one-road/>

สำหรับเส้นทางสายไหมดังกล่าว เมื่อพิจารณาเป็นสัดส่วนของทั้งโลก จะมีพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 38.5 ของทั้งโลก มีจำนวนประชากรร้อยละ 62.3 ของทั้งโลก มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คิดเป็นร้อยละ 30 ของทั้งโลก และมีการบริโภคภาคครัวเรือนคิดเป็นร้อยละ 24 ของทั้งโลก อย่างไรก็ตาม ยังมีเส้นทางที่เป็นระเบียงเศรษฐกิจแฝงอยู่อีก 6 เส้นทาง ซึ่งแยกออกมาจากเส้นทางสายไหมทางบกประกอบด้วย

1. สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge: NELB) เริ่มต้นจากท่าเรือ Lianyungang ในมณฑล Jiangsu สิ้นสุดที่เมือง Rotterdam ในยุโรปตะวันตก คาดว่าจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนจากจีนสู่ยุโรป

2. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor: CMREC) เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงและถนน แบ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือ 1) จาก Beijing, Tianjin, Hebei ผ่านมองโกเลียเพื่อไปรัสเซีย และ 2) จากเมือง Dalian ไปยังเมือง Chita ของรัสเซีย

3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor: CCWAE) เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากคาบสมุทรอาหรับ ตุรกี และอิหร่าน เพื่อส่งไปยังเขตปกครองตนเอง Xinjiang Uygur

4. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor: CICPEC) เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ Pearl River (Pearl River Delta Economic Zone: PRD) กับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

5. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor: CPEC) เชื่อมจีนกับเอเชียใต้

6. ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศจีน-อินเดีย-พม่า (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIMEC) เริ่มต้นจากเมือง Kashgar ของเขตปกครองตนเอง Xinjiang Uygur ไปยังท่าเรือ Gwadar ของปากีสถาน

ในส่วนของความร่วมมือทางด้านต่าง ๆ คณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติของจีนประกาศใช้แผนปฏิบัติการตามเอกสารชื่อ “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” เมื่อเดือนมีนาคม 2558 โดยความร่วมมือดังกล่าว ประกอบด้วย

1. การประสานนโยบาย (Policy Coordination) ด้วยการสร้างกลไกประสานนโยบายในระดับต่าง ๆ กับประเทศที่ตั้งบนเส้นทางสายไหมใหม่ โดยทำความตกลงและโครงการร่วมกับประเทศต่าง ๆ และองค์กรระดับภูมิภาค

2. การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities Connectivity) ด้วยการส่งเสริมให้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น การขนส่งทางถนน พลังงาน รวมทั้งเครือข่ายด้านการสื่อสาร

3. การค้าที่ไม่มีข้อจำกัด (Unimpeded Trade) ด้วยการส่งเสริมการใช้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนของประเทศที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่

4. การบูรณาการทางการเงิน (Financial Integration) ด้วยการก่อตั้งสถาบันการเงินต่าง ๆ เช่น ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ของจีน และธนาคารเพื่อการพัฒนาใหม่ (New Development Bank: NDB) ของกลุ่มประเทศ BRICS

5. การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Bond) ด้วยการพัฒนาความร่วมมือด้านการศึกษา และวัฒนธรรม การท่องเที่ยว การดูแลสุขภาพ และบริการทางการแพทย์ วิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี เป็นต้น (Forbes Thailand, 2561)



ภาพที่ 2 6 ระเบียงเศรษฐกิจ

ที่มา: โอกาสและผลกระทบภายใต้ความริเริ่ม Belt and Road, Forbes Thailand จาก

<http://forbesthailand.com/th/commentaries-detail.php?did=2264>

ทั้งนี้ โครงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่จีนได้สร้างไปแล้วคือ การลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐานในปากีสถานมูลค่า 62,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่เรียกว่า China-Pakistan Economic Corridor การลงทุน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สร้างท่าเรือที่ศรีลังกา โครงการสร้างรถไฟความเร็วสูงในอินโดนีเซีย และนิคมอุตสาหกรรมในกัมพูชา นอกจากนี้ ยังมีโครงการสร้างท่าเรือในปากีสถาน สร้างสะพานในบังกลาเทศ สร้างทางรถไฟในรัสเซียและอื่น ๆ อีกมาก รวมมูลค่าการลงทุน กว่า 1,000,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมี Asian Infrastructure Investment Bank หรือ AIIB เป็นกลไกด้านการเงิน สนับสนุนการสร้างโครงการภายใต้นโยบายดังกล่าว (ประภัสสร เทพชาตรี, 2560) อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของการเชื่อมโยงระหว่างจีนและประเทศบนเส้นทางสายไหมดังกล่าว อาจนำมาซึ่งโอกาสด้านการค้าและการลงทุนจำนวนมาก ดังนั้น ปัจจุบันจีนจึงเตรียมปรับแก้กฎหมายส่งเสริมการแข่งขันอย่างเท่าเทียมระหว่างนักลงทุนต่างชาติและประชาชนชาวจีน รวมถึงปฏิรูประบบภาษีเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการทำธุรกิจมากขึ้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดการค้าและการลงทุนอย่างเสรี ขณะเดียวกัน ธนาคารแห่งชาติจีนก็ได้เริ่มเปิดเสรีภาคการเงินเพื่อสนับสนุน โดยมีโครงการสำคัญคือ Bond Connect ที่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติมีส่วนร่วมในตลาด

พันธบัตรหยวนในฮ่องกงและส่งผลให้ฮ่องกงกลายเป็นตลาดสำคัญในการระดมทุนสำหรับโครงการในอนาคต ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นจะส่งเสริมการใช้เงินหยวนในประเทศต่าง ๆ บนเส้นทางสายไหม ซึ่งนับว่าสอดคล้องกับความพยายามของธนาคารแห่งชาติจีนที่ต้องการให้เงินหยวนเป็นสกุลเงินสากล และจะยึดหยุ่นค่าเงินหยวนให้เป็นไปตามกลไกตลาดมากขึ้น (SCB EIC, 2561)

ความฝันจีนสู่การเป็นประเทศทรงอิทธิพลของโลก

ปัจจุบัน เศรษฐกิจจีนทวีความสำคัญในเวทีโลกมากขึ้น ด้วยการก้าวขึ้นมาเป็นประเทศผู้ส่งออกอันดับ 1 และเป็นประเทศผู้ลงทุนอันดับ 2 ของโลก นับตั้งแต่ปี 2558 อีกทั้งยังได้แสดงจุดยืนอย่างชัดเจนที่จะเป็นผู้สนับสนุนการค้าแบบเสรีสวนทางกับสหรัฐอเมริกา ในการดำเนินนโยบายกีดกันทางการค้า นอกจากนี้ ในการประชุมสมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์สาธารณรัฐประชาชนจีนครั้งที่ 19 ที่ปิดฉากลงในวันที่ 24 ตุลาคม 2560 ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ยังได้กล่าวถึงเป้าหมายการเป็นประเทศทรงอิทธิพลของโลกภายในปี 2593 ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และการสนับสนุนการสร้างอนาคตร่วมกันของมนุษยชาติ ซึ่งเป็นนัยสำคัญว่าจีนจะดำเนินนโยบายเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบในระยะข้างหน้า (SCB EIC, 2561) โดยในช่วง ปี 2556–2560 ภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง จีนได้เปลี่ยนผ่านเข้าสู่ “ยุคใหม่” สร้างความสำเร็จที่สำคัญหลายประการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง กล่าวคือ ในด้านเศรษฐกิจพบว่าจีนสามารถเร่งตัวได้อย่างรวดเร็วส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้นเป็น 80 ล้านล้านหยวน ซึ่งคิดเป็นปัจจัยสนับสนุนราวร้อยละ 30 ของการเติบโตของเศรษฐกิจโลกนับตั้งแต่ปี 2556–2560 ทั้งนี้ โครงสร้างเศรษฐกิจจีนได้เปลี่ยนผ่านเข้าสู่ยุคที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมมีอุตสาหกรรมเกิดใหม่ที่สำคัญคือเศรษฐกิจดิจิทัล และผลงานด้านเทคโนโลยีอีกมากมาย เช่น รถไฟความเร็วสูง โดรนส่งสินค้า รถยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น นอกจากนี้ ผลประกอบการการค้าและการลงทุนกับต่างชาติของจีนยังอยู่ในระดับแนวหน้าของโลก อาทิ โครงการ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” นอกจากนั้น โครงการช่วยเหลือคนยากจนในจีนก็ประสบผลสำเร็จเช่นกัน โดยประชากรกว่า 60 ล้านคน สามารถก้าวพ้นขีดความยากจน ส่งผลให้อัตราความยากจนของจีนลดลงจากราวร้อยละ 10 เหลือต่ำกว่าร้อยละ 4 และอีกหนึ่งความสำเร็จที่เห็นได้ชัดคือการปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชันและการปรับโครงสร้างการบริหารพรรคคอมมิวนิสต์เพิ่มที่นั่งให้แก่พันธมิตร ส่งผลให้อำนาจของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นผู้นำจีนที่ทรงอิทธิพลที่สุดแห่งยุค โดยมีการคาดการณ์ว่าการปฏิรูปเศรษฐกิจและการเมืองจีนใน 5 ปีข้างหน้าจะเป็นไปอย่างราบรื่น อีกทั้ง การบรรจุหลักการของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ไว้ในธรรมนูญของพรรคคอมมิวนิสต์สาธารณรัฐประชาชนจีน ยังเป็นการส่งสัญญาณเตือนให้ใครก็ตามที่ท้าทายอำนาจการตัดสินใจของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ถือเป็นภัยคุกคามต่อการปกครองของพรรคคอมมิวนิสต์ (ไชยสิทธิ์ ดันตยกุล, 2560)

ทั้งนี้ โครงการ Belt and Road Initiatives (BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 กล่าวได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์หลักในการขยายอิทธิพลของจีนในเวทีโลก ถือได้ว่าเป็นหนึ่งในความพยายามที่เห็นได้ชัดในการที่จะไปให้ถึงความฝันของจีน (China Dream) แข่งกับความฝันของอเมริกา (American Dream) ในการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นประเทศทรงอิทธิพลของโลกภายในปี 2593 ด้วยการเดินหน้าเปิดประเทศ

ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และการสนับสนุนการสร้างอนาคตร่วมกันของมนุษยชาติ นอกเหนือไปจากการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้านเทคโนโลยีนวัตกรรมภายใต้แผน Made in China 2025 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (2559-2563) ที่ยังคงเดินหน้าให้ความสำคัญไปพร้อมกันเพื่อผลักดันให้จีนก้าวขึ้นเป็นเบอร์ 1 ของโลก นอกจากนี้หากมองไปที่ Mega Trend ใหม่ของโลกแล้วยังพบว่า ล้วนแล้วแต่เป็นผู้นำไม่ว่าจะเป็นการเติบโตและขยายตัวของเมือง การซื้อสินค้าออนไลน์ ระบบขนส่งความเร็วสูงและโลจิสติกส์ หรือเศรษฐกิจสีเขียว เนื่องจากจีนเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ มีผู้บริโภครายใหญ่และมีประชากรวัยหนุ่มสาวเป็นจำนวนมาก (กระทรวงพาณิชย์, 2560) นอกจากนี้ ในปี 2560 ผู้นำประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ยังได้ถูกยกย่องจาก The Economist ให้เป็นผู้นำทรงอิทธิพลอันดับ 1 ของโลกเหนือโดนัลด์ ทรัมป์ สะท้อนให้เห็นถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของจีนในทุกมิติ

ผลกระทบต่ออาเซียนและประเทศไทย

สำหรับผลกระทบทางบวก ประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคอาเซียนส่วนใหญ่รวมถึงไทยจะได้รับผลบวกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะช่วยยกระดับความเป็นอยู่รวมถึงกระตุ้นการลงทุนภาคเอกชนให้สูงขึ้น อีกทั้งยังมีช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนเพิ่มขึ้น โดยจีนได้จัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน หรือ Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ขึ้น เพื่อปล่อยกู้ให้ประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะกลุ่มอาเซียนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ เนื่องจากจีนต้องการผลักดันให้เงินหยวนเป็นสกุลเงินหลักในโลก นอกจากนี้แม้ว่าจะไม่มีเส้นทางไหนผ่านโดยตรงเลยก็ตามแต่ก็จะได้ผลประโยชน์บ้างจากการช่วยปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับเศรษฐกิจไทย เนื่องจากไทยมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่บนจุดศูนย์กลางของอาเซียนที่จะสร้างความเชื่อมโยง (connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกภูมิภาค ทั้งนี้ จีนพร้อมเดินหน้าร่วมนี้อีกกับไทยใน 4 ด้าน คือ 1) ความร่วมมือทางนโยบายระดับสูงภาครัฐ 2) ประสานงานกับนโยบายมหภาคทั้งการค้าและการลงทุน 3) เพิ่มจุดพัฒนาไทย-จีน พร้อมสนับสนุนผู้ประกอบการใหม่มาลงทุนในระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในโครงการสาธารณูปโภคกับด้านไอที 4) มุ่งสนับสนุนความสัมพันธ์ระดับประชาชน ผ่านหลายช่องทาง เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา ซึ่งจากความร่วมมือดังกล่าวข้างต้นนั้น คาดว่าจะส่งผลให้ไทยได้รับประโยชน์ไม่เพียงแต่ด้านเศรษฐกิจแต่ยังรวมถึงด้านสังคมและวัฒนธรรม เช่นกัน

สำหรับผลกระทบทางลบ จากการที่จีนจะเข้ามาลงทุนมหาศาลในโครงสร้างพื้นฐานของอาเซียน อาจจะทำให้จีนกลายเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และสามารถกำหนดทิศทางการเศรษฐกิจของอาเซียนได้ โดยปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทยก็คือปัญหาเงินอพยพใหม่ และเกิดการเคลื่อนย้ายประชากรจำนวนมาก โดยที่ประเทศสมาชิกอาเซียนอาจได้รับผลกระทบจากการย้ายถิ่นของชาวจีน เนื่องจากจีนกำลังประสบปัญหาขาดแคลนทรัพยากรต่าง ๆ จึงเป็นไปได้ที่นักลงทุนชาวจีนจะรุกคืบเข้ามาใช้ประโยชน์จากที่ดินในลักษณะของ “นักแย่งยึดที่ดิน” (land grabbers) ในอาเซียนมากขึ้น (Forbes Thailand, 2561) ทั้งนี้ ตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงการรุกคืบของชาวจีนในอาเซียน คือ การที่รัฐบาลลาวได้ตกลงที่จะให้จีนลงทุนสร้างรถไฟให้ร้อยเปอร์เซ็นต์ทำให้จีนได้สัมปทานขั้วทางรถไฟ และสามารถเอาคนจีน

มาอยู่ได้ ซึ่งขณะนี้ในลาวมีชาวจีนไม่ต่ำกว่า 5 แสนคน โดยยังไม่รวมถึงจำนวนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยในประเทศไทยเองก็มีกรณีใหญ่ที่หญิงไทยแต่งงานกับคนจีน โดยรับเป็นนอมินีกว๊านซื้อที่ดิน (เดอะสแตนดาร์ด, 2560)

นอกจากนั้น โครงการดังกล่าวถึงแม้ว่าจะส่งผลดีในภาพรวมแต่ยังคงอาจมีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อหลายประเทศเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่ยากจนและด้อยพัฒนา ล่าสุดรายงานของ PwC ‘ปูทางสู่เส้นทางสายไหมใหม่’ หรือ ‘Repaving the ancient Silk Routes’ ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นพบว่าแม้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะก่อให้เกิดโอกาสในการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ มากมาย แต่บริษัทต่างชาติต้องพิจารณาว่าจะสามารถรับมือกับความเสี่ยงของโครงการซึ่งมีลักษณะพิเศษและความซับซ้อนได้อย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในแง่ภูมิศาสตร์การเมือง เงินทุน และการปฏิบัติการ

ความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์การเมือง: ความเสี่ยงในด้านนี้มักเกิดขึ้นบ่อยครั้งในหลาย ๆ ประเทศ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองหรือความสัมพันธ์ระดับทวีภาคี

ความเสี่ยงด้านเงินทุน: นอกเหนือจากแหล่งเงินทุนจากจีนแล้ว บริษัทต่าง ๆ ยังจำเป็นต้องพิจารณาว่าตลาดเดบิตอสูทที่เข้าร่วมโครงการภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางนั้น มีความสามารถในการชำระเงินกู้แตกต่างกัน

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ: บริษัทที่สนใจเข้าร่วมโครงการต้องมีความระมัดระวังในการวางแผนการปฏิบัติการ แม้กระทั่งองค์กรรัฐวิสาหกิจจากทั้งจีนและประเทศเจ้าบ้านที่กำลังสั่งสมประสบการณ์การทำงานในระดับประเทศ รวมทั้งต้องสามารถระบุได้ถึงช่องว่างประสบการณ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและความซับซ้อนของโครงการ การขาดประสบการณ์ในการบริหารจัดการโครงการระดับประเทศจะส่งผลให้เกิดความล่าช้า หรือมีค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่ได้ตกลงกันไว้ ทั้งนี้ แม้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะนำมาซึ่งความร่วมมือและพันธมิตรสัญญาในด้านต่าง ๆ แต่ความเสี่ยงเหล่านี้ยังคงเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญและมีลักษณะเฉพาะ (ปฐมาวดี ศรีวงษา, 2560)

สอดคล้องกับความเห็นของหลายหน่วยงานที่ได้วิเคราะห์ว่าโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ Belt and Road Initiative ที่จีนเป็นผู้ริเริ่ม จะสร้างความเสี่ยงด้านการชำระหนี้ต่อหลายประเทศ โดยหน่วยงาน Center for Global Development (CGD) ได้ศึกษาประเทศที่อาจกู้เงินสำหรับโครงการดังกล่าว และพบว่า มี 8 ประเทศที่น่าจะเผชิญความเสี่ยงจากการแบกรับภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในโครงการสาธารณสุขโลกพื้นฐาน ขนาบคอบที่เชื่อมต่อจีนกับส่วนต่าง ๆ ในเอเชีย ยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ซึ่งอาจประสบปัญหาชำระหนี้ได้ โดยกลุ่มประเทศดังกล่าวประกอบด้วย ลาว ปากีสถาน จิบูตี มัลดีฟ มองโกเลีย มอนเตเนโกร ทาจิกิสถาน และคีร์กีซสถาน เช่นเดียวกับที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ หรือ IMF ได้ออกมาเตือนว่าโครงการนี้อาจกระทบต่อความสามารถชำระหนี้ของลาวได้ ทั้งนี้ สิ่งที่แตกต่างกันระหว่างจีนและประเทศมหาอำนาจที่ให้เงินกู้อื่น ๆ คือจีนไม่ได้ระบุถึงมาตรการต่าง ๆ ที่เตรียมไว้หากเกิดปัญหาในการชำระหนี้ และจีนไม่ยึดตามแนวทางที่หลีกเลี่ยงการกู้เงินที่ไม่ยั่งยืน องค์กรใด โดยรวมแล้ว CGD มองว่าโครงการดังกล่าว คงไม่น่าจะสร้างปัญหาขึ้นอย่างเป็นระบบ แต่จะเพิ่มความเสี่ยงด้านการชำระหนี้อย่างมีนัยสำคัญต่อหลายประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กและเป็นประเทศยากจน (รัตพล อ่อนสนิท, 2560)

โอกาสและแนวทางการตั้งรับของไทย

สำหรับความสัมพันธ์ของประเทศไทยกับจีนที่ผ่านมา นั้น กล่าวได้ว่าเป็นไปด้วยดีไม่ได้มีปัญหาหรือข้อขัดแย้งใด ๆ อีกทั้งยังมีการเชื่อมโยงกับจีนในด้านเชื้อสายและวัฒนธรรมอันดีต่อกัน ดังนั้น การที่จีนต้องการใช้ยุทธศาสตร์ทางการค้าเดินหน้าเปิดประเทศด้วยการนำเส้นทางสายไหมเก่ามาปรับปรุง ปรับเปลี่ยนให้เป็นเส้นทางสายไหมใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของโลกในศตวรรษที่ 21 เพื่อเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงการค้าทั้งสามทวีป จึงเป็นโอกาสอย่างยิ่งสำหรับไทยในการกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับจีน โดยที่ผ่านมามีความสำคัญในฐานะคู่ค้าและนักลงทุนในอันดับต้น ๆ ของไทยในปี 2560 (ม.ค.-ก.ค.) จีนเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทย โดยเป็นตลาดส่งออกและนำเข้าอันดับ 1 ในขณะที่ไทยเป็นตลาดส่งออกลำดับที่ 15 และเป็นตลาดนำเข้าลำดับที่ 11 ของจีน ขณะที่การค้ารวมในปี 2560 (ม.ค.-ก.ค.) ระหว่างไทยกับจีนมีมูลค่า 40,890.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2559 ร้อยละ 13.24 ในส่วนของการส่งออก ในปี 2560 (ม.ค.-ก.ค.) ไทยส่งออกสินค้าไปยังจีนเป็นมูลค่า 16,140.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2559 ที่มีมูลค่าการส่งออก 12,327.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 30.94 ในส่วนของการนำเข้า (ม.ค.-ก.ค.) ไทยนำเข้าสินค้าจากจีนเป็นมูลค่า 24,749.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2559 ที่มีมูลค่าการนำเข้า 23,781.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 3.04 (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2560)

ทั้งนี้ ในส่วนของแผนการขับเคลื่อนนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน และการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลไทยกล่าวได้ว่ามีความสอดคล้องและเอื้อต่อกัน โดยกระทรวงพาณิชย์ได้ให้การสนับสนุนแนวคิดนโยบายดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสอดคล้องกับนโยบายของไทยที่ให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงในภูมิภาค (Connectivity) ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางทะเล เพื่อให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้โครงการของรัฐบาลที่มุ่งเสริมสร้างความเชื่อมโยงของไทยกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ และมุ่งเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว ซึ่งสามารถดำเนินการควบคู่กับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน อาทิ 1) โครงการประเทศไทย 4.0 ซึ่งสอดคล้องกับจีนที่มีแผนยุทธศาสตร์ Made in China 2025 ซึ่งเน้นเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง และสินค้านวัตกรรม ซึ่งนโยบายของทั้งสองประเทศนี้สามารถที่จะพัฒนาร่วมกันสู่การเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ได้ และ 2) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มการปฏิรูปเศรษฐกิจของไทย และมีแนวโน้มว่าในอนาคตจะกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของเอเชีย โดยจะเป็นศูนย์กลางในการคมนาคม เป็นจุดขนส่งและกระจายสินค้า เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค นอกจากนั้นยังเป็น Gateway สำคัญของนักลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนชาวจีนที่จะเข้ามาใช้ EEC ในการเป็นฐานการผลิตเพื่อกระจายสินค้าไปสู่กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นประเทศที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง (รัฐบาลไทย, 2560)

ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์ (SCB EIC) คาดการณ์ว่าการลงทุนโดยตรงจากจีนและต่างชาติที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและที่ตั้งของไทยที่อยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจไทย ในหลายด้านทั้งการค้า การลงทุน และการเป็นศูนย์กลางด้านต่าง ๆ ของภูมิภาค อาทิ การเงิน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ในเดือนกันยายน 2560 ประเทศไทยได้ลงนามความร่วมมือกับจีนในโครงการพัฒนาระบบ

รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 มูลค่า 5,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ รัฐบาลไทยมีความพยายามที่จะดึงดูดการลงทุนด้านเทคโนโลยีจากจีนเข้ามาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมไทยให้ก้าวทันจีนและโลก ดังนั้น หากจีนสามารถผลักดันให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจอย่างเหนียวแน่นกับนานาประเทศได้สำเร็จ อิทธิพลของจีนในเวทีโลกทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมืองจะแข็งแกร่งยิ่งขึ้น

ด้านนายศิระ อินทรกำธรชัย ประธานกรรมการบริหาร และหุ้นส่วน บริษัท PwC ประเทศไทย ให้ความเห็นว่า โครงการดังกล่าวแม้ว่าจะอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนา แต่มีความเป็นไปได้ว่านโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน น่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทยอย่างมีนัยสำคัญในระยะยาว โดยนโยบายดังกล่าวยังจะช่วยสนับสนุนโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกของรัฐบาล อีกทั้ง การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะที่ 1 ที่ได้มีการอนุมัติไปหลังจากที่ก่อนหน้านี้มีความล่าช้าซึ่งน่าจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ ตามมา และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน โดยในระยะต่อไป จีนและประเทศที่สนใจเข้าร่วมโครงการดังกล่าว ควรต้องทำงานร่วมกันในหลาย ๆ มิติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า โครงการนี้จะเกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย ซึ่งเป็นที่คาดการณ์ว่าโครงการดังกล่าวจะช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการสร้างงาน และเปิดโอกาสทางธุรกิจให้กับผู้ประกอบการในหลายอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มธุรกิจก่อสร้าง บริการทางการเงิน ขนส่ง ค่าปลีกและเครือข่ายศูนย์กระจายสินค้าท่องเที่ยว การบริหารซัพพลายเชน และอื่น ๆ ทุกรักดี ธุรกิจไทยที่ต้องการเข้าไปมีส่วนร่วมในโครงการนี้ คงต้องศึกษาทั้งโอกาสและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งในแง่ของภูมิศาสตร์การเมือง แหล่งเงินทุน และการวางแผนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่าจะได้รับผลตอบแทนที่คาดหวังจากโครงการนี้อย่างแท้จริง (ปฐมมาตี ศรีวงษา, 2560)

สอดคล้องกับดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล ที่มีความเห็นว่าไทยมีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางดังกล่าว ซึ่งมีจุดเด่นสำคัญในเส้นที่ลงมาทางใต้ คือ ทำเลการเดินทางกับประเทศรอบนอกใช้เวลาเพียงชั่วโมงกว่า ๆ และสามารถเชื่อมโยงสินค้าต่าง ๆ ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานดีกว่า รายได้ประชากรก็อยู่ในระดับที่ใช้ได้ รวมทั้งไทยเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับจีน เพราะคนไทยส่วนหนึ่งมีบรรพบุรุษมาจากจีน สำหรับโอกาสของการเชื่อมโยงของไทยซึ่งมีความสำคัญสำหรับจีนกับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่สำคัญที่สุด ประการแรกคือ การที่ไทยต้องเป็นประตูสู่จีนตะวันตกให้ได้ เพราะจีนตะวันตกออกสู่ทะเลยาก ขณะนี้จีนกำลังสร้างทางไปออกทะเลที่พม่า โดยประกาศในปีที่แล้วว่าจะเจาะอุโมงค์ความยาว 35 กิโลเมตรเพื่อทำให้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการออกสู่ทะเล ขณะเดียวกันก็สามารถเชื่อมไทยลงมาทางตอนใต้ได้ถึง EEC ทำให้สินค้าต่าง ๆ มุ่งสู่จีนตะวันตกบนเส้นทางสายนี้ได้เช่นกัน ประการที่สอง การมีโอกาสทางธุรกิจร่วมกัน การทำธุรกิจระหว่างจีนกับไทยมีมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งโอกาสทางธุรกิจใน e-Commerce ซึ่งตอนนี้ กลุ่มเซ็นทรัลของไทยประกาศความร่วมมือกับ JD.com ของจีนในมูลค่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ Lazada ที่ Alibaba เป็นเจ้าของตั้งใจที่จะทำ e-Commerce ที่ใหญ่ที่สุดในไทย ซึ่งไทยก็จะเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของโลจิสติกส์และสินค้า โดยในขณะนี้ไทยเตรียมการที่จะปลดล็อกกฎหมายต่าง ๆ เพื่อให้ไทยสามารถเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าได้ ทั้งนี้มาตรการที่ไทยได้เตรียมการเพื่อดึงนักลงทุนจีนและต่างชาติเข้ามาลงทุนยังประกอบไปด้วยการอำนวยความสะดวก

ด้านการให้วีซ่าสำหรับบุคลากรที่เข้ามาทำงานและหากมีครอบครัวด้วย คู่สมรสและสมาชิกครอบครัวก็จะได้รับสิทธิอยู่อาศัยและทำงานในประเทศไทยได้ด้วยนานถึง 4 ปี โดยไม่ต้องขอ Work Permit พร้อมขยายระยะเวลาการรายงานตัวจากทุก 90 วันไปเป็นทุก 1 ปี รวมไปถึงมาตรการทางภาษีโดยลดภาษีเงินได้สำหรับนักวิจัย ผู้เชี่ยวชาญของศูนย์วิจัย (Research Center) เป็นร้อยละ 17 (ไทยพับลิก้า, 2560)

บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา

จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันจีนได้ก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลก โดยที่การนำเส้นทางสายไหมใหม่ในอดีตรมาปรับปรุง พื้นฟู และนำกลับมาใช้ใหม่ภายใต้ชื่อในปัจจุบันว่า เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 นั้น เป็นหนึ่งในความพยายามและอภิมหาโปรเจกต์ของจีนที่สะท้อนให้เห็นว่าจีนกำลังต้องการที่จะแผ่ขยายอิทธิพลและเข้ามามีบทบาททั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจเต็มพื้นที่ในระดับโลกและภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นการเปิดประเทศ การค้า การลงทุน การสร้างความเชื่อมโยงชาติต่าง ๆ ในหลายทวีป ซึ่งการเชื่อมโยงที่เพิ่มขึ้นนั้นมีแนวโน้มที่จะสร้างตลาดใหม่ให้ภาคส่งออกของจีน นับว่าเป็นการเพิ่มโอกาสให้แก่จีนในการส่งออกเทคโนโลยีและกำลังการผลิตที่เหลือจากความต้องการภายในประเทศ นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มการเข้าถึงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งพลังงานที่จีนต้องการอย่างมาก อย่างไรก็ตาม เส้นทางสายไหมใหม่ดังกล่าว ยังคงได้รับเสียงตอบรับทั้งที่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วย จากประเทศต่าง ๆ โดยกลุ่มประเทศที่เห็นด้วยและให้การสนับสนุนส่วนใหญ่จะเป็นประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนาที่ตั้งอยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ ซึ่งต้องการเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยกกระดับเศรษฐกิจของประเทศให้ดีขึ้น อาทิ ลาว พม่า กัมพูชา และศรีลังกา เนื่องจากเศรษฐกิจประเทศเหล่านี้ยังไม่มีความพร้อมที่จะใช้ท่าเรือน้ำลึก สนามบินหรือรถไฟความเร็วสูงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่กลุ่มประเทศที่ไม่เห็นด้วยและยังคงตั้งข้อกังขาถึงผลประโยชน์ที่แท้จริงที่จีนต้องการจากการเดินทางเปิดประเทศด้วยการนำเส้นทางสายไหมกลับมาฟื้นฟูอีกครั้ง อย่างเช่น อินเดียและอินโดนีเซียที่เกรงว่าการดำเนินการโครงการดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการควบคุมทางยุทธศาสตร์ในมหาสมุทรอินเดียและบ่อนทำลายอธิปไตยประเทศอื่น

อย่างไรก็ดี โครงการดังกล่าวจะเป็นโครงการอภิมหาโปรเจกต์ระดับโลก โดยเงินลงทุนมหาศาลครอบคลุมไปหลาย ๆ ประเทศเกินครึ่งโลก ก่อให้เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อระดับประเทศขนาดใหญ่ ทั้งการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว การศึกษา และวัฒนธรรม สอดรับกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนต่อการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งด้านกายภาพ (คมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับประชาชน (การท่องเที่ยว) ดังนั้น จึงมีแนวโน้มที่ไทยจะได้รับโอกาสและประโยชน์จากกรณีดังกล่าวอย่างมากจากการเป็นศูนย์กลางของอาเซียน ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องจับตาศึกษาและทำความเข้าใจโครงการนี้ให้ดีกว่ามีช่องทางหรือวิธีใดบ้างที่จะขยายการส่งออกและเพิ่มมูลค่าจากโครงการดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวเส้นทางที่พาดผ่านจะทำให้เกิดการพัฒนาเมือง ส่งผลให้มีตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกันก็ต้องตระหนักถึงผลกระทบที่อาจตามมาจากการพัฒนาดังกล่าวด้วย ไม่ว่าจะเป็นการหาแนวทางในการแก้ไขพื้นที่ผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมที่อาจตามมากับอุตสาหกรรมที่โตขึ้น รวมถึงแนวทางป้องกันการนำเข้าสินค้าบางอย่างจากจีน

ที่อาจส่งผลกระทบต่อสินค้าไทย และสิ่งสุดท้ายที่สำคัญคือ การรู้เท่าทันจีน โดยไม่ให้เกิดการครอบงำทางเศรษฐกิจหรือพึ่งพาจีนมากเกินไป ซึ่งอาจส่งผลกระทบในระยะยาว

จัดทำโดย

นางรติมา คชนันท์

วิทยากรชำนาญการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

โทร. 0 2244 2071, 0 2244 2065

โทรสาร 0 2244 2058

บรรณานุกรม

- กรมเจรจาต่างประเทศ. (กันยายน 2560). ข้อมูลการค้าไทย-จีน. สืบค้น 15 มีนาคม 2561 จาก http://www.dtn.go.th/files/60/assa/China_2_s_0960.pdf
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (19-22 พฤษภาคม 2559). One Belt One Road กับโอกาสของไทย. สืบค้น 1 มีนาคม 2561 จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/173910/173910.pdf
- กระทรวงพาณิชย์. (4 พฤษภาคม 2560). พาณิชย์พร้อมใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road ส่งเสริมการค้าการลงทุนไทย-จีน. สืบค้น 10 มีนาคม 2561 จาก [http://www.moc.go.th/ไชยสิทธิ์_ต้นตยกุล_\(25_พฤศจิกายน_2560\)_ระยะเวลา_5_ปี_ที่ผ่านมา_ในการ_ก้าว_เดิน_สู่_ความ_ฝัน_ของ_จีน_\(Chinese_Dream\)_กับ_บท_เรียน_ทาง_ยุทธศาสตร์_ที่_ประเทศไทย_ควร_นำมา_เป็น_กรณีศึกษา_\(ตอนที่1\).](http://www.moc.go.th/ไชยสิทธิ์_ต้นตยกุล_(25_พฤศจิกายน_2560)_ระยะเวลา_5_ปี_ที่ผ่านมา_ในการ_ก้าว_เดิน_สู่_ความ_ฝัน_ของ_จีน_(Chinese_Dream)_กับ_บท_เรียน_ทาง_ยุทธศาสตร์_ที่_ประเทศไทย_ควร_นำมา_เป็น_กรณีศึกษา_(ตอนที่1).) สืบค้น 11 มีนาคม 2561 จาก <http://www.vijaichina.com/articles/794>
- ไทพับลิกา. (4 พฤศจิกายน 2560). Connecting Asia ทาบ One Belt, One Road ทับ EEC โอกาสร่วมทางยุทธศาสตร์ไทย-จีน เชื่อมโลกเชื่อมไทย 5 ด้าน. สืบค้น 10 มีนาคม 2561 จาก <https://www.thaipublica.org/2017/11/connecting-asia-one-belt-one-road-bbl-semina/>
- ปฐมาวดี ศรีวงษา. (18 สิงหาคม 2560). PwC เผยโอกาสทางธุรกิจจากโครงการ 'หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง'. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://www.pwc.com/th/en/press-room/press-release/2017/press-release-18-08-17-th.html>
- ประกัสสร เทพชาตรี. (19 พฤษภาคม 2560). One Belt One Road (OBOR): 2017. สืบค้น 10 มีนาคม 2561 จาก <http://www.drprapat.com/one-belt-one-road-obor-2017/>
- ปรีดี บุญชื้อ. (19 พฤษภาคม 2017). เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 "One Belt, One Road" จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร. สืบค้น 3 มีนาคม 2561 จาก <https://www.thaipublica.org/2017/05/pridi48/>
- พลอย พิริยา. (7 สิงหาคม 2560). วิฤตหรือโอกาสครั้งใหม่? ไทยจะได้และเสียอะไรจากนโยบาย One Belt One Road. สืบค้น 11 มีนาคม 2561 จาก <https://www.thestandard.co/news-business-thailand-one-belt-one>
- พาณิชย์พร้อมใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road. (4 พฤษภาคม 2560). สืบค้น 1 มีนาคม 2561 จาก <http://www.thaigov.go.th/news/contents/details/3488>
- รัตพล อ่อนสนิท. (6 มีนาคม 2561). งานวิจัยระบุ 8 ประเทศ เสี่ยงปัญหาชำระหนี้โครงการ "หนึ่งถนนหนึ่งวงแหวน" ของจีน. สืบค้น 10 มีนาคม 2561 จาก <https://www.voathai.com/a/china-belt-and-road-tk/4282131.html>

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) หรือ (ITD). (12 กุมภาพันธ์ 2561).

โอกาสและผลกระทบภายใต้ความริเริ่ม Belt and Road. สืบค้น 3 มีนาคม 2561 จาก

<http://www.forbesthailand.com/th/commentaries-detail.php?did=2264>

SCB Economic Intelligence Center (EIC). (8 มกราคม 2561). **จีนประกาศเดินหน้าขยายอิทธิพลในเวทีโลก**

ผ่านโครงการ Belt and Road Initiative. สืบค้น 1 มีนาคม 2561 จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/4312>

[com/th/detail/product/4312](https://www.scbeic.com/th/detail/product/4312)