



ความ พยายามของรัฐบาลไทยที่จะขับเคลื่อนพลังทางเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor: EEC ซึ่งเป็นการต่อยอดการพัฒนาบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดูจะมีความก้าวหน้าเพิ่มขึ้นไปอีกขั้น

โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีความพยายามที่จะดึงดูดธุรกิจฮ่องกงให้เข้ามามีส่วนในโครงการนี้ผ่านความร่วมมือด้านยุทธศาสตร์ระหว่างไทย-ฮ่องกง-เซี่ยงไฮ้ เพื่อเชื่อมเศรษฐกิจไทยกับเศรษฐกิจจีนผ่านนโยบายยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่อาจนำไปสู่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีทันสมัย หรือ Modern FTA ระหว่างฮ่องกงกับอาเซียน โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าของภูมิภาค

นโยบายโครงการ One Belt One Road หรือ **เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21** เป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของโลก ที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจ และการค้าโลก การริเริ่มโครงการนี้ จีนมีเป้าหมายทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ และภูมิเศรษฐกิจ ประการแรก เศรษฐกิจจีนต้องการแรงกระตุ้นใหม่ๆ ปัจจุบัน เศรษฐกิจจีนเติบโตลดลงต่ำกว่า 8% การเติบโตที่ต่ำลงอีกเป็นเรื่องที่เลี่ยงไม่ได้ ขณะเดียวกัน กำลังการผลิตต่างๆ ของประเทศก็ล้นเกิน จีนจึงต้องการเครื่องยนต์ใหม่ที่จะมาช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โครงการ OBOR จึงช่วยระบายกำลังการผลิตของจีน ประการที่ 2 เส้นทางสายไหมจะช่วยสนับสนุนความต้องการ

ด้านพลังงานของจีน เช่น โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง โครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้ และประการที่ 3 คือ เป้าหมายของจีนด้านภูมิรัฐศาสตร์ จีนต้องการอาศัยการพัฒนาเศรษฐกิจ มาสร้างเสถียรภาพในเอเชียกลาง ภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความแปรปรวนทางการเมือง แม้จีนจะปฏิเสธว่า OBOR ไม่ใช่ “โครงการมาร์แชล” ของจีน แต่การพัฒนาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในบรรดาประเทศตามเฉลี่ยเส้นทางสายไหม เป็นหนทางหนึ่งที่จะป้องกันความขัดแย้งในภูมิภาคนี้

การดำเนินโครงการ OBOR รวมทั้งการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank- AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) แสดงให้เห็นว่า จีนพร้อมที่จะมีบทบาทเต็มที่ในระดับโลก และภูมิภาคหลายสิบปีที่ผ่านมา จีนมีบทบาทเป็นประเทศผู้ตาม นโยบายต่างประเทศจีนคือ ก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอย่างสันติโดยเลี่ยงไม่ทำตัวเป็นข่าวดังดัง จีนจึงเป็นประเทศสมาชิกชุมชนเศรษฐกิจโลกที่ไม่แสดงบทบาทนำ

ภายใต้แนวความคิดที่จะยกระดับภาคการผลิต และภาคบริการของไทยให้เข้าสู่ยุค 4.0 ดูเหมือนว่านโยบายที่วางนี้จะสอดคล้องกับสถานะของฮ่องกงที่มีความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีขั้นสูง และถือเป็นเมืองที่มีพลังในการขับเคลื่อนด้านการค้าการลงทุนของจีนเข้ามาเป็นองค์ประกอบ โดยในปีที่ผ่านมาฮ่องกงมีมูลค่าค้าออร์บส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) สูงถึง 1.4 หมื่นล้านบาท และเป็นการลงทุนเฉพาะในพื้นที่ EEC

สูงถึง 1.1 หมื่นล้านบาท ขณะที่ภาพรวมทั้งประเทศพบว่า ปีที่ผ่านมา นักธุรกิจฮ่องกงเข้าลงทุนในไทยรวมกว่า 2 หมื่นล้านบาท คิดเป็นอันดับที่ 5 ของมูลค่าการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ และในช่วงไตรมาสแรกของปีนี้ ฮ่องกงก็มีมูลค่าการลงทุนในไทยสูงเป็นอันดับ 2 รองจากญี่ปุ่นเท่านั้น

วินเซนต์ โล ประธานองค์การสภาพัฒนาการค้าฮ่องกง หรือ Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) ระบุว่า ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ต้องใช้ทรัพยากรทั้งภายใน และภายนอกประเทศจำนวนมาก ซึ่งฮ่องกงมีความพร้อมจะเป็นศูนย์กลางการลงทุน และต้องการสร้างโอกาส และความร่วมมือกับภาคเอกชนไทยให้เป็นรูปธรรม เพราะไทยมีศักยภาพหลายด้าน

ข้อเท็จจริงที่น่าสนใจด้านหนึ่งก็คือ นโยบาย One Belt One Road ของจีน เป็นการนำความรุ่งเรืองเมื่อครั้งอดีตของเส้นทางสายไหม มาปรับใช้ใหม่ภายใต้ยุทธศาสตร์ “เส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21” (21st Century New Silk Road) ซึ่งประกอบส่วนไปด้วยการพัฒนา และสร้างทางคมนาคมทั้งทางบกผ่าน “Silk Road Economic Belt” และ “Maritime Silk Route” ที่เป็นเส้นทางสายไหมทางทะเล หากพิจารณาผลกระทบในเชิงเปรียบเทียบระหว่างเส้นทางสายไหมใหม่ทางบก และทางทะเลจะพบว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” มีผลเกี่ยวเนื่องโดยตรงต่อภูมิภาคอาเซียน และจีนก็หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะใช้ประโยชน์จากเส้นทางคมนาคมเส้นนี้ในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างจีน และอาเซียนด้วย

ที่ผ่านมา จีนมีฐานะเป็นประเทศที่เป็นฝ่ายรับการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ โครงการ OBOR แสดงให้เห็นว่า จีนกำลังเปลี่ยนฐานะที่จะกลายเป็นประเทศผู้ลงทุนรายใหญ่ในต่างประเทศ

นอกจากจะเห็นทิศทางการลงทุนโครงสร้างด้านการขนส่งของจีนในประเทศต่างๆ แล้ว ยังจะเห็นการลงทุนของบริษัทจีนในประเทศต่างๆ ที่ตั้งอยู่ตามเฉลี่ยเส้นทางสายไหมอีกด้วย

พิมพ์เขียวของเส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 เริ่มจากพรมแดนซินเกียง ทางตะวันตกของจีน ผ่านคาซัคสถาน อุซเบกิสถาน และเติร์กเมนิสถาน ข้ามอิหร่าน และตุรกี ที่ตุรกีเส้นทางจะเปลี่ยนทิศขึ้นไปทางเหนือไปยังมอสโคว์ แล้วต่อไปยัง ดุสเบิร์ก (Duisburg) รอตเทอร์ดาม และไปบรรจบกับเส้นทางสายไหมทางทะเลที่เมืองเวนิส เส้นทางทะเลเริ่มจากเมืองท่าจีนตอนใต้ มุ่งสู่กัวลาลัมเปอร์ กัลกัตตา โคลอมโบ ไนโรบี ทะเลแดง คลองสุเอซ กรีก และเวนิส

ในระดับพื้นฐานสุด โครงการเส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 ทำให้จีนได้ประโยชน์จากความสามารถของจีนในด้านเงินทุน ระบบโลจิสติกส์ และบุคลากร โครงการก่อสร้างที่มีขอบข่ายระดับโลกแบบนี้ การลงทุนต่างประเทศของบริษัทจีนจะถูกยกระดับให้สูงขึ้น โครงการปรับปรุงท่าเรือกวนตัน (Kuantan) ตะวันออก มาเลเซีย คือตัวอย่างการได้ประโยชน์ของจีนจากการปรับปรุงท่าเรือตามเส้นทางสายไหมทางทะเล นอกจากปรับปรุงเป็นท่าเรือน้ำลึก ยังมีการลงทุนสร้างนิคมอุตสาหกรรม Malaysia-China-Kuantan Industrial Park (MCKIP) ที่ร่วมทุนระหว่างเอกชน และรัฐบาลมาเลเซียกับบริษัทจีน Guangxi Beibu International Port Group นิคมนี้อยู่ห่างท่าเรือกวนตัน 5 กิโลเมตร

แต่โครงการ OBOR ก็ประสบกับปัญหาความเสี่ยงที่มาจากความซับซ้อนทางการเมืองของประเทศตามโครงการเส้นทางสายไหมจากระดับการพัฒนาของประเทศไม่เท่ากัน และการแข่งขันด้านภูมิรัฐศาสตร์ในพม่า คนท้องถิ่นต่อต้านโครงการลงทุนขนาดใหญ่



ของจีน เช่น การสร้างเขื่อน Myitson ทางภาคเหนือของพม่า หรือรัฐบาลพม่าเลือกบริษัท CPG ของสิงคโปร์ ให้มาดำเนินงานท่าเรือน้ำลึก Kyaukphyu และเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อยู่ติดท่าเรือ

ในกรณีของลาว New York Times รายงานว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ระยะทาง 260 ไมล์ ใช้เงินลงทุน 6 พันล้านดอลลาร์วิศวกร และคนงานจีนต้องเจาะอุโมงค์ และสร้างสะพานนับร้อยๆ แห่ง ทุกอย่างเกี่ยวกับโครงการนี้ นำเข้ามาจากจีนทั้งหมด ช่วงการก่อสร้างในขั้นเต็มรูปแบบอาจต้องใช้คนงานจีน 1 แสนคน โครงการนี้ใช้เงินลงทุนเทียบได้กับ 50% ของเศรษฐกิจลาว ที่ปีหนึ่งมีมูลค่าแค่ 12 พันล้านดอลลาร์ จีนกับลาวเจรจาตกลงกันได้ โดยลาวมีสัดส่วนลงทุน 800 ล้านดอลลาร์ในโครงการนี้ และกู้เงินจากธนาคารเอ็กซิมแบงก์ของจีน

โครงการเส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 สะท้อนให้เห็นว่าการมีบทบาทด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโลกกลายเป็นนโยบายหนึ่งในการยกระดับ และเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจจีน ที่จะเห็นชัดเจนก็คือจากการอาศัยเงินทุนของจีน ประเทศต่างๆ ตามเส้นทาง OBOR คงจะใช้สินค้าผลิตจากจีน เช่น รถไฟความเร็วสูง อุปกรณ์ผลิตไฟฟ้า และอุปกรณ์การสื่อสารต่างๆ ปัญหาอยู่ที่ว่า ประเทศเหล่านี้เต็มใจจะดูดซับกำลังการผลิตอุตสาหกรรมที่ล้นเกินของจีนหรือไม่

ประเด็นที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งก็คือ แม้ตามแนว “เส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21” ไม่ว่าทางบกหรือทางทะเล จะไม่พาดผ่านประเทศไทยเลย แต่ด้วยเหตุผลทางภูมิศาสตร์ ทำให้ไทยได้รับผลกระทบจากยุทธศาสตร์นี้อย่างไม่อาจเลี่ยง การที่จีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคอาเซียน และการสร้างเครือข่ายเชื่อมต่อของท่าเรือต่างๆ ตามเส้นทางสายไหมทางทะเล อาจเป็นโอกาสและความได้เปรียบของ EEC ที่จะผลักดันให้ เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่ง และเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีนรวมถึงภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งดูเหมือนว่า การเดินทางมาเยือนไทยของนักธุรกิจฮ่องกง ในนามองค์การสภาพัฒนาการค้าฮ่องกง หรือ Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) และการสัมมนา Thailand-Hong Kong-Shanghai Strategic Partnership on One Belt One Road จะได้รับการกำหนดภารกิจที่จะปูทางไปสู่เป้าหมายนี้ด้วยแล้ว

เพราะภายใต้แนวความคิด Maritime Silk Route จีนต้องการหลักประกันในเส้นทางการค้าที่มี ภายใต้หลักของความร่วมมือ หากแต่สมาชิกอาเซียน ทั้งเวียดนาม และฟิลิปปินส์ ยังมีประเด็นข้อพิพาทกับจีนในเรื่องอธิปไตยทางทะเล การเชื่อมโยง EEC เข้ามาในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของ String of Pearls จึงอาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่สามารถตอบโต้ภัยคุกคามของจีนได้ไม่ยากเลย ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จัดได้ว่าเป็นเขตการค้าเสรีที่มีมูลค่าสูงที่สุดแห่งหนึ่ง โดยมีมูลค่าการลงทุนระหว่าง



อาเซียน-จีน ในช่วงที่ผ่านมา มีมูลค่าสูงถึง 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 3.5 ล้านล้านบาท และจีนตั้งเป้าไว้ว่า มูลค่าทางการค้าระหว่างอาเซียน-จีน จะต้องไม่ต่ำกว่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 35 ล้านล้านบาท หรือขยายตัวเป็น 10 เท่าภายในปี 2563

ก่อนหน้านี้ จีนได้ดำเนินการความพยายามที่จะสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาค ที่เป็นอุปสรรคสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งระหว่างประเทศภายในอาเซียนเอง และระหว่างภูมิภาคอาเซียน-จีน ขณะเดียวกัน จีนยังรุกไปสู่การจัดตั้ง “ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย” (Asian Infrastructure Investment Bank; AIIB) เพื่อเป็นกลไกในการปล่อยสินเชื่อเพื่อนำไปลงทุนก่อสร้าง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

กรณีดังกล่าวถือเป็นการคั่ง้าง และลดทอนบทบาทของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank; ADB) รวมถึงธนาคารโลก (World Bank) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund; IMF) ในภูมิภาคนี้ไปพร้อมกันด้วย

การเดินทางเยือนไทยของกลุ่มนักธุรกิจฮ่องกง เชียงไฮ่ในครั้งนี้ นอกจากจะส่งประกายความหวังว่าจะก่อให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ในระยะเวลายาวนานนับจากนี้ และสามารถสร้างแรงกระตุ้นที่ดึงดูดให้นักลงทุนจากแหล่งอื่นๆ ให้หันมาสนใจลงทุนใน EEC หรือระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกลุ่มทุนญี่ปุ่นที่เป็นเป้าหมายของไทยมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน กระนั้นก็ดี การลงทุนของกลุ่มทุนจากต่างประเทศในมิติที่วุ่นวายไม่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนกลไกเศรษฐกิจและเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ของไทย หากปราศจากการเสริมสร้างความเข้มแข็งจากภายในขณะที่ความเชื่อมโยงเชิงยุทธศาสตร์อาจเป็นตัวแปรสำคัญที่จะกำหนดบทบาท และทิศทางในอนาคตของทั้งระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทยนับจากนี้

TPA news

ที่มา: Manager online