“นโยบายเส้นทางสายไหม” กับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และแนวโน้มการลงทุนจากญี่ปุ่นในประเทศไทย

“Silk Road Policy”: Thailand–China Economic Relationship and the Japanese Investment Trends in Thailand

วนิดา วาดีเจริญ[1] และรังสรรค์ เลิศในสัตย์[2]

1 ศูนย์วิจัยและบริการธุรกิจ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
2 ศูนย์วิจัยและบริการธุรกิจ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น

บทคัดย่อ

“นโยบายเส้นทางสายไหม” กับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน และแนวโน้มการลงทุนจากญี่ปุ่นในประเทศไทย

“นโยบายเส้นทางสายไหม” ภายใต้โครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เป็นนโยบายสำคัญของจีน ภายใต้แนวคิดริเริ่มสู่วิสัยทัศน์กว้างไกลของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ผู้นำพรรคคอมมิวนิสต์รุ่นที่ 5 โดยกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 13 ของจีน ที่ต้องการเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากการเป็นโรงงานผลิตของโลก มุ่งเน้นกลยุทธ์ด้านการส่งออก เป็นการออกสู่ตลาดโลก ด้วยยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” จีนจึงขยายโครงสร้างด้านสาธารณูปโภคขนาดใหญ่เชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมทางบกและทางทะเล กับ 60 กว่าประเทศทั่วโลก ระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา เข้ากับภูมิภาคต่างๆ ของโลก ผ่านการสนับสนุนเงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย การศึกษาในครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีนภายใต้นโยบายเส้นทางสายไหม และ (2) เพื่อศึกษาแนวโน้มการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในไทย นับจากการริเริ่มโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวมรวมข้อมูลเชิงเอกสารเฉพาะนโยบายเส้นทางสายไหมของจีน ที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน รวมถึงแนวโน้มการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์สรุปผลเชิงพรรณนา

คำสำคัญ: นโยบายเส้นทางสายไหม, หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง, ไทย, จีน, ญี่ปุ่น

ABSTRACT

“Silk Road Policy”: Thailand–China Economic Relationship and the Japanese Investment Trends in Thailand

“Silk Road Policy” under the “One Belt One Road” (OBOR) project has been a Chinese national policy initiative, which is a far-sighted vision unveiled by President Xi Jinping – a fifth-generation leader of the Communist Party. China’s national economic development plan No.13 has defined the country’s national economic structure as transforming from a global manufacturing warehouse relying on an export-led strategy to an outward-looking economy – one which goes out to the global market by using “OBOR” strategy. China is currently undertaking the largest project of the century, building a network of railroads and shipping lanes linking itself with 70 countries across Asia, Europe, the Middle East and Africa through funding supported by Asian Development Bank. The purpose of this study is (1) to study the economic relationship between Thailand and China under the Silk Road Policy; and (2) to study Japan’s investment trend in Thailand after the initiative of Silk Road Policy. A qualitative research method was applied, using a secondary data analysis with a focus on the Silk Road Policy as related to Thailand-China economic relationship and Japan’s investment trend. The research result derived from this analysis is being presented in the form of a descriptive summary.

Keyword: Silk Road Policy, OBOR, Thailand, China, Japan

บทนำ

ปัจจุบันประเทศจีนมีเศรษฐกิจขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากสหรัฐอเมริกา มีมูลค่า GDP เท่ากับ 12 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 15 ของ GDP ทั้งหมดของโลก ในขณะที่สหรัฐอเมริกา มีมูลค่า GDP เท่ากับ 19.39 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 24.27 ของ GDP โลก และญี่ปุ่น เป็นอันดับที่ 3 มีมูลค่า GDP เท่ากับ 4.87 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือร้อยละ 6 ของโลก (International Monetary Fund, April 2018) จากการเปิดประเทศเพื่อรับการลงทุนของจีนนับตั้งแต่ ค.ศ. 1980 ที่ผ่านมาทำให้ระบบการค้าของโลกขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากตลาดขนาดใหญ่ของจีนที่มีประชากรมากกว่า 1,400 ล้านคน ทำให้อุปสงค์การบริโภคของตลาดจีนเพียงพอต่อกำลังการผลิตของโลกที่มีอยู่ อย่างไรก็ตาม เมื่อเศรษฐกิจของจีนชะลอตัวอันเป็นผลมาจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก ใน ค.ศ. 2009 ทำให้จีนไม่สามารถรักษาระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ระดับ 2 หลักได้อีกต่อไป (อ้างอิงตารางที่ 2 China's Historical GDP for 1952-Present) เพื่อเป็นการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ของจีน (ค.ศ. 2016-ค.ศ. 2020) จึงมีเป้าหมายและพันธกิจสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนในเชิง "คุณภาพ" ด้วยการเปลี่ยนแนวทางการบริหารประเทศจากเดิมที่เศรษฐกิจของจีนเคยเติบโตจากการส่งออก เป็นการเติบโตจากการบริโภคภายในประเทศ ลดการนำเข้าและลดปริมาณเงินลงทุนในภาคเศรษฐกิจ รวมถึงปรับลดสัดส่วนด้านอุตสาหกรรมการผลิตด้วยการส่งเสริมธุรกิจภาคบริการ ด้วยการชูนโยบาย "Made in China 2025" นโยบายดังกล่าวได้เปลี่ยนแผนยุทธศาสตร์ของจีนจากเดิมที่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมของโลก (A Global Manufacturing Power House) ไปสู่ยุทธศาสตร์ออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) (ฮูเชี้ย เชน, 2016) ด้วยการชูนโยบายระดับชาติ ที่เรียกว่า "นโยบายเส้นทางสายไหม" ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ "หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง" หรือ One Belt One Road เป็นนโยบาย

ด้านเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ได้ริเริ่มขึ้นนับตั้งแต่ เดือนตุลาคม ค.ศ. 2013 ภายใต้การนำของ ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ผู้นำรุ่นที่ 5 ของจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมเขตเศรษฐกิจการค้า และโลจิสติกส์ระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา เข้ากับภูมิภาคต่างๆ ของโลก ด้วยการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ทันสมัย ผ่านการปล่อยกู้โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB โดยจีนเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ได้แก่ ถนน ท่าเรือ ระบบรางรถไฟ ท่อส่งน้ำมันและแก๊ส สนามบิน โรงผลิตไฟฟ้า และสายใยนำแก้ว เพื่อใช้เป็นเครือข่ายการสื่อสารและการคมนาคม ช่วยให้จีนเข้าถึงตลาดวัตถุดิบอาหาร และช่วยให้จีนระบายผลผลิตไปยังทวีปต่างๆ (อุกฤษฎ์ ปัทมานันท์, 2017) นับว่าเป็นนโยบายสำคัญของจีนในการขยายอำนาจและอิทธิพลทางเศรษฐกิจไปยังเวทีการค้า และเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่สามารถดึงดูดเม็ดเงินลงทุนมหาศาลภายใต้ยุทธศาสตร์หนึ่งภูมิภาคพัฒนาในถนนเส้นเดียวกัน

บทความนี้มีเป้าหมายเพื่อศึกษาสถานภาพ ทิศทางการลงทุนของจีนในประเทศไทย ภายหลังการประกาศนโยบาย One Belt One Road (OBOR) ตลอดจนแนวโน้มการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นนักลงทุนรายใหญ่ของไทยว่ามีลักษณะการดำเนินธุรกิจเหมือนหรือแตกต่างจากจีนอย่างไร เพื่อให้เข้าใจถึงความต้องการของนักลงทุนจากทั้งสองประเทศ ผลของการศึกษาจะทำให้เห็นทิศทางในการส่งเสริมการลงทุนของไทยได้อย่างชัดเจน

บทความนี้ศึกษาภายใต้กระแสแนวคิดสัจนิยม ที่การแผ่อิทธิพลของจีนเปรียบเสมือนการสร้างอัตลักษณ์ (Identities) ระบบ ความคิด ชาตินิยม และความเชื่อของผู้นำ (Lindemann, 2014) ซึ่งรัฐบาลจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดี สีจิ้นผิง ได้ประกาศภาระกิจหลักของประเทศนับจากนี้ไป คือ การนำพาพี่น้องชาวจีนให้บรรลุถึง “ความฝันของจีน” ด้วยนโยบายเส้นทางสายไหม ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ OBOR นับเป็นการขยายอิทธิพลของประเทศจีนด้วยการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐาน

เชื่อมต่อระหว่างกันในภูมิภาคต่างๆ ของโลก ด้วยการใช้อำนาจเชิงอ่อน หรือ ‘Soft Power’ แทนที่การใช้อำนาจทางการทหาร หรือ ‘Hard Power’ ดึงดูดประเทศในภูมิภาคต่างๆ เข้าร่วมนโยบายดังกล่าวเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน อันจะนำพาให้จีนบรรลุความฝันที่ตั้งไว้

แผนแม่บทการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน

กว่า 6 ทศวรรษ ที่จีนริเริ่มวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 เมื่อ ค.ศ. 1953 ในสมัยของประธานาธิบดีเหมา เจ๋อตุง โดยยึดรูปแบบการวางแผนจากส่วนกลาง แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 ถึง ฉบับที่ 4 ของจีน (ค.ศ. 1953-1975) จีนเร่งการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดด กำหนดเป้าหมายทางเศรษฐกิจเชิงตัวเลข เน้นการเติบโตในภาคอุตสาหกรรม อัตราการเติบโตของ GDP เฉลี่ยร้อยละ 7.8 ต่อปี อย่างไรก็ตาม ผลจากการเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ได้แก่ เหล็กกล้าและถ่านหิน ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ที่ทุกข์ยากของประชาชน ทำให้รัฐบาลจีนกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 3 และ 4 (ค.ศ. 1966-1975) โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนของประชาชนในช่วงของการปฏิวัติวัฒนธรรม และการเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในเชิงคุณภาพ สร้างความสมดุลต่อสิ่งแวดล้อม

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 5 ถึง ฉบับที่ 10 (ค.ศ. 1976-2005) เป็นช่วงที่รัฐบาลจีนปฏิรูปเศรษฐกิจจากระบบสังคมนิยมแบบวางแผนจากส่วนกลาง (Communism Centrally Planned Economy) มาเป็นระบบเศรษฐกิจการตลาดแบบสังคมนิยมในแบบฉบับของจีน (Socialist Market Economy with Chinese Characteristics) ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 5 (ค.ศ. 1979-1980) ช่วงแรกของการเปิดประเทศและปฏิรูปทางเศรษฐกิจ รัฐบาลจีนได้กำหนดนโยบายปฏิรูปทางเศรษฐกิจที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยปรับลดเป้าหมายเศรษฐกิจเชิงตัวเลข เพิ่มเป้าหมายการส่งเสริมและขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนพื้นฐานกลไกตลาด ลดบทบาทของภาค

รัฐในการแทรกแซงราคาสินค้า และการจัดการทรัพยากร ตลอดจนจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซัวเถา ใน ค.ศ. 1981 และเขตเศรษฐกิจพิเศษไหหลำ ใน ค.ศ. 1988 หลังจากที่รัฐบาลจีนปฏิรูปเศรษฐกิจด้วยการดำเนินนโยบายการตลาดแบบสังคมนิยมในแบบฉบับของจีน (ในช่วงระหว่าง ค.ศ. 1981-2000) ส่งผลกระทบให้เกิดความเหลื่อมล้ำด้านความเจริญ สาธารณูปโภค และการกระจายรายได้ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในภาคตะวันตกและตะวันออกของจีน ด้วยเหตุนี้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 10 ของจีน (ค.ศ. 2001-2005) จึงมีเป้าหมายไปที่การกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ภาคตะวันตกด้วยนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิพิเศษต่างๆ และได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับต่อมาของจีน โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (ค.ศ. 2006-2010) จีนเน้นนโยบายการปรับโครงสร้างการผลิต พลังงาน สิ่งแวดล้อม รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศอย่างมั่นคง โดยมีอัตราเติบโตด้านเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 9.7 ต่อปี อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าว จีนต้องเผชิญกับปัญหาด้านเศรษฐกิจ สืบเนื่องมาจากปัญหาวิกฤติแฮมเบอร์เกอร์ของสหรัฐฯ และวิกฤติหนี้สาธารณะยุโรป ส่งผลให้เกิดความโกลาหลจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยครั้งใหญ่ โครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศกรีซที่อ่อนแอลง และความเชื่อมั่นของบรรดาเจ้าหนี้ที่ลดลงอย่างฉับพลัน เหล่านี้ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างเศรษฐกิจของจีนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตาม จากการที่จีนเข้าร่วมเป็นสมาชิกข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากร (GATT) ใน ค.ศ. 1986 และสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ใน ค.ศ. 2001 ส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของจีนเพิ่มขึ้นจาก 500 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ใน ค.ศ. 2001 เป็น 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ใน ค.ศ. 2010 โดยมีอัตราการเติบโตของ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10 ต่อปี ด้วยมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ 4.16 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ใน ค.ศ. 2013 ทำให้การค้าระหว่างประเทศของจีนสูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 ของจีนที่ผ่านมาเน้นการเติบโต

เชิงเศรษฐกิจ ได้แก่ GDPร้อยละ 8 ต่อปี และควบคุมอัตราเงินเฟ้อไม่เกินร้อยละ 3 พร้อมกับการลดปริมาณการใช้พลังงานที่ร้อยละ 4 เพื่อรักษาระดับการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 7 ต่อปี ในระหว่าง ค.ศ. 2010-2020 ดังนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯฉบับที่ 12 ของจีน (ค.ศ. 2011-2015) จึงไม่ใช้ตัวชี้วัดทางเชิงเศรษฐกิจเหมือนที่ผ่านมา โดยจำแนกการพัฒนาประเทศออกเป็น 4 ด้านหลัก ได้แก่ เศรษฐกิจ การศึกษา เทคโนโลยี ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต โดยรัฐบาลจีนให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นอันดับแรก เห็นได้จากสัดส่วนประชากรที่เข้าร่วมหลักประกันสุขภาพขั้นพื้นฐานเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ 98 เกินกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลจีนตั้งไว้ที่ร้อยละ 95 เงินทุนสนับสนุนการวิจัยและพัฒนามีมากกว่าร้อยละ 4 เป้าหมายร้อยละ 47 ก่อน ค.ศ. 2015 ด้านการพัฒนาชนบทให้มีสัดส่วนความเป็นเขตเมือง (Urbanization) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 54.7 ของประชากรทั้งประเทศ จากเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 51.5 ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพเหล่านี้อาจไม่มีผลโดยตรงต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน แต่เป็นภารกิจที่สำคัญของรัฐบาลในการจัดสรรทรัพยากรการผลิตและการบริโภคอย่างมีประสิทธิภาพสู่ภาคประชาชน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (ค.ศ. 2016-2020) ภายใต้การบริหารงานของประธานาธิบดีสี จิ้นผิงและนายกรัฐมนตรีหลี่ เค่อเฉียงกำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนในช่วงเปลี่ยนผ่านจากที่เคยเติบโตอย่างรวดเร็ว ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ให้มีการเติบโตเฉลี่ยของ GDP ที่ร้อยละ 6-7 ต่อปีด้วยการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจีนให้พึ่งพาการบริโภคภายในประเทศ พร้อมกับออกมาตรการลดการพึ่งพิงตลาดส่งออกในสภาวะที่เศรษฐกิจโลกอยู่ในระยะถดถอย ซึ่งจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11-12 ที่ผ่านมา เศรษฐกิจของจีนเติบโตอย่างรวดเร็วกว่าร้อยละ 10 ต่อปี ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การจัดสรรทรัพยากร การพึ่งพิงตลาดส่งออกมากเกินไป ก่อให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำของประชากรระหว่างประชาชนในเขตเมืองและเขตชนบท เนื่องจากจีนไม่สามารถรักษาประสิทธิภาพของ

ปัจจัยแรงงานต่อการผลิต (Labour Productivity) เนื่องจากปัจจัยต้นทุนการผลิตในประเทศจีนมีแนวโน้มสูงขึ้นจากปัจจัยเงินเฟ้อภายในประเทศ ทำให้จีนไม่สามารถรักษาความได้เปรียบด้านต้นทุนแรงงานเหมือนในอดีต อย่างไรก็ตาม นักลงทุนต่างชาติยังคงเข้าไปลงทุนในประเทศจีนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ผู้ประกอบการผลิตสินค้าของจีนปรับตัวโดยให้ความสำคัญกับคุณภาพสินค้ามากกว่าปริมาณ ดังนั้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (ปัจจุบัน) มีพันธกิจสำคัญในการปรับดัชนีตัวเลขทางเศรษฐกิจของจีนให้เข้าสู่สภาวะปกติในรูปแบบใหม่ (New Normal) ได้แก่ ปริมาณการออม การลงทุน ราคาสินค้า อัตราการมีงานทำ การจัดเก็บรายได้ของรัฐ อัตราแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ย การปรับปริมาณเงิน (อุปทานของเงิน) โดยจะต้องรักษาระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ระดับร้อยละ 7 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรายได้ประชากรเพิ่มขึ้นอีก 1 เท่าตัวภายใน ค.ศ.2020 ที่สำคัญแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ยังได้กำหนดยุทธศาสตร์การเพิ่มบทบาททางเศรษฐกิจของจีนต่อประชาคมโลกด้วยการสนับสนุนเงินทุนให้กับประเทศต่างๆ ผ่านธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) เมื่อตุลาคม 2013 โดยจีนเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ตลอดจนแผนการดำเนินงานตามนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (OBOR) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการเพิ่มมูลค่าการลงทุนขนาดใหญ่เชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนกับภูมิภาคเอเชียเข้าด้วยกัน อันเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะทำให้จีนขยายอิทธิพลไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก

ความเป็นมาและความสำคัญของ “นโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21”

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 13 (ค.ศ. 2016-2020) มีเป้าหมายและพันธกิจสำคัญในการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนในเชิง “คุณภาพ” ด้วยการชะลอการเติบโตเชิงเศรษฐกิจ ลดปริมาณเงินลงทุนในภาคธุรกิจ ลดการนำเข้าและการพึ่งพิงตลาดส่งออก รวมถึงปรับ

ลดสัดส่วนด้านอุตสาหกรรมการผลิตด้วยการส่งเสริมธุรกิจภาคบริการ ทำให้แนวโน้มการลงทุนของจีนเป็นการลงทุนเพื่อขยายโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับธุรกิจท่องเที่ยวและบริการเป็นหลัก ปัจจุบันภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิงและนายกรัฐมนตรีหลี่ เค่อเฉียง ได้มี “แผนพัฒนาเส้นทางสายไหม” (The New Silk Road) ถูกเปิดตัวครั้งแรกเมื่อประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เดินทางเยือนเอเชียกลาง (คาซัคสถาน) เมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 2013 โดยได้ประกาศแนวคิดริเริ่มในการจัดทำแผนนโยบายแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม หรือที่รู้จักในชื่อ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (OBOR) ซึ่งนโยบายดังกล่าวเกิดจากแผนพัฒนาฯ ในสมัยของประธานาธิบดี เติ้ง เสี่ยวผิง ผู้นำรุ่นที่ 2 ของจีน (ค.ศ. 1977-1997) ที่กำหนดเป้าหมายในการยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนจีน เริ่มจาก ‘ขจัดความยากจน’ ไปจากสังคมจีนและพัฒนาไปสู่สังคม ‘พอมีพอกิน’ และ ‘กินดีอยู่ดี’ โดยถ้วนหน้า จนกระทั่งเจริญขึ้นเป็น ‘สังคมที่รุ่งเรืองมั่งคั่ง’ หรือที่เรียกว่า **‘ยุทธศาสตร์ 3 ก้าว’** (สันติ ตั้งรพีพาก, 2004) เติ้ง เสี่ยวผิง กล่าวว่า ในช่วง ค.ศ. 2013 จีนเข้าสู่สังคมที่ ‘มีความเป็นอยู่ค่อนข้างดี’ และนำไปสู่สังคมที่มีการฟื้นคืนของประชาชนจีนอันเป็น “ความฝันของจีน” ในช่วงกลางทศวรรษที่ 21 (ค.ศ. 2050) (คำถามกำกวม เต้ง เสี่ยวผิง กล่าวถึงอนาคตใช่หรือไม่) จากการประชุมสมัชชาพรรคคอมมิวนิสต์ครั้งที่ 18 ใน ค.ศ. 2012 ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้ขึ้นดำรงตำแหน่งเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์และเป็นผู้นำของจีนรุ่นที่ 5 สี จิ้นผิง ได้ประกาศภารกิจหลักของกลุ่มผู้นำรุ่นใหม่นับจากนี้ไป คือ การนำพาพี่น้องประชาชนชาวจีนให้บรรลุถึง **“ความฝันของจีน”** (Thairath Online, B.E.2017)

หากมองย้อนกลับไปในอดีต “เส้นทางสายไหม” เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของจีนในยุคโบราณก่อนคริสตกาล ที่แสดงถึงความรุ่งเรืองทางการค้าและการขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรมของจีนกับนานาประเทศด้วยการเชื่อมโยงทวีปต่างๆ เข้าด้วยกัน แสดงให้เห็นถึงภูมิปัญญาอันล้ำลึกของชาวจีนนับแต่โบราณกาล โดย Dr.Li Renliang อ้างถึงใน ชนกพร ทองตากรณ์ และสมปฤณ นิยมไทย (2561)

ได้กล่าวว่า

“เมื่อพูดถึงเส้นทางสายไหม ทุกคนก็คงจะทราบดีว่ามีทั้งทางบกและทางทะเล โดยเป็นประวัติศาสตร์ที่มีอยู่แล้วไปเชื่อมโยงกับ “นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ในปัจจุบันทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งมีความสอดคล้องกันในทางประวัติศาสตร์ โดยจีนมีการพัฒนาเกือบ 40 ปี ถึงเวลาที่จีนจะฟื้นฟูความเจริญรุ่งเรืองที่จีนเคยมีมาในอดีตให้กลับมา ซึ่งยังคงยึด “จิตวิญญาณของเส้นทางสายไหม” นั่นคือ เน้นการเชื่อมโยงการค้าการขาย (Li Renliang. Faculty Member of School of Environment Development, National Institute of Development Administration (NIDA). Interviewed, September 24, B.E. 2017)

ด้วยเหตุนี้นโยบายเส้นทางสายไหม จึงเป็นนโยบายที่มีความสำคัญของจีนในการขับเคลื่อนประเทศให้บรรลุถึง “ความฝันของจีน” (Li, 2015) ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ถูกเสนอให้เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของชาติในการขยายความร่วมมือและแสวงหาผลประโยชน์ระหว่างประเทศต่างๆ ระหว่างการประชุมพรรคคอมมิวนิสต์ของจีน ครั้งที่ 18 ค.ศ. 2013 (Hou, 2015) ซึ่งนับเป็นนโยบายสำคัญของจีนในปัจจุบันสำหรับการพัฒนาประเทศและแผ่อิทธิพลไปยังภูมิภาคต่างๆ โดยครอบคลุมการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางทะเล ได้แก่

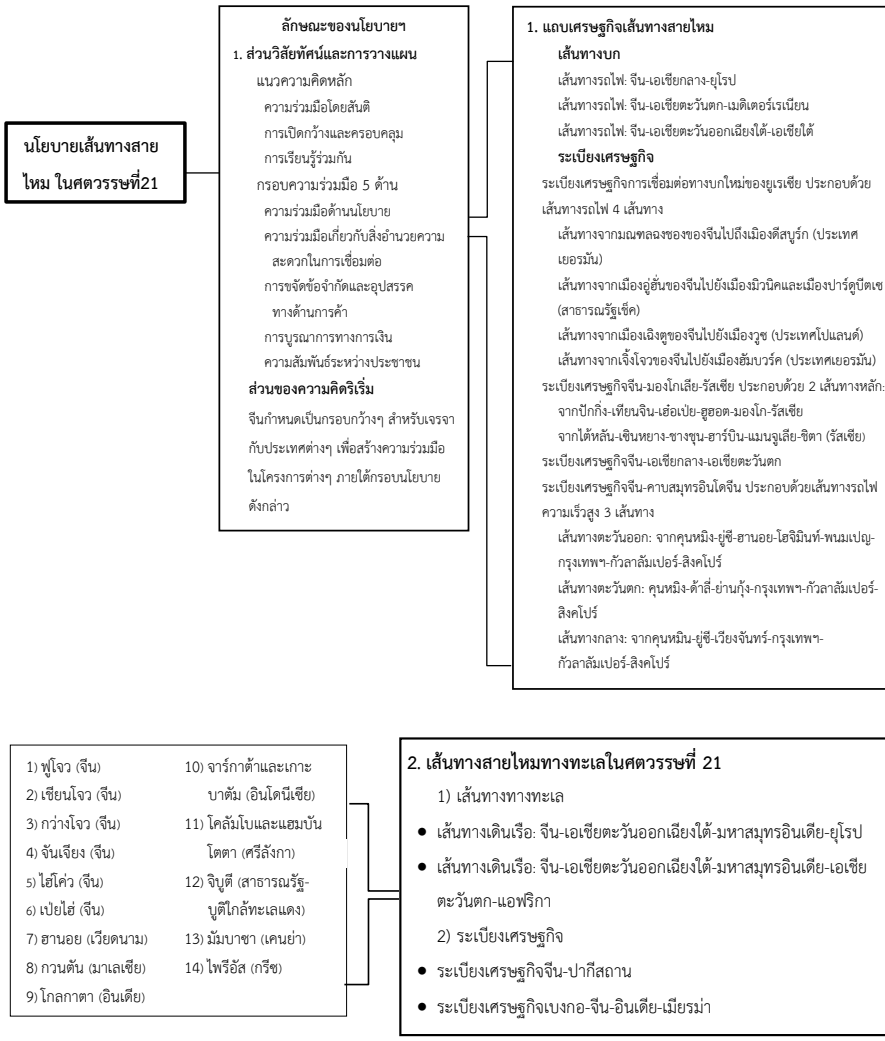
1.เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) มีลักษณะคล้ายแถบเส้นเข็มขัดที่เชื่อมโยงจากฝั่งตะวันตกของจีน เชื่อมโยงใน 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ 1 เชื่อม จีน เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป เส้นทางที่ 2 เชื่อม จีน อ่าวเปอร์เซีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ผ่านทางเอเชียกลางและตะวันออกกลาง และเส้นทางที่ 3 เชื่อม จีน กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ (แสดงในภาพที่ 1)

2.เส้นทางสายไหมทางทะเล (21st Century Silk Road) จะเชื่อมโยงจากท่าเรือทางตอนใต้ของจีน ผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง

แอฟริกาตะวันออก และไปสุดที่ยุโรป (เบลเยี่ยม) โดยเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) จะเชื่อมโยงจีนกับทวีปยุโรปผ่านทางทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรอินเดีย (แสดงในภาพที่ 1) เส้นทางสายไหมทางทะเลนั้นถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการขยายผลประโยชน์ระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ครอบคลุมหลายภูมิภาค และเป็นเส้นทางในการแผ่อิทธิพลทางเศรษฐกิจของจีนในอนาคต

ภาพที่ 1: แสดงเส้นทางทางบกและทางทะเลตามแผนนโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

ที่มา: Grieger., Gisela. (2016)



ภาพที่ 2: ลักษณะของนโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

ที่มาของข้อมูล: Lehman Brown International Accountants (2017) The Commissioner's Office of China's Foreign Ministry in the Hong Kong S.A.R. (2016) และ

China One Belt One Road Portal (2017) อ้างถึงใน ชนกพร ทองตากรณ์ และสมปฤณ นิยมไทย (2561)

ความสำคัญของเส้นทางสายไหม ภายใต้โครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ถูกบรรจุลงในรัฐธรรมนูญของพรรคคอมมิวนิสต์ ระหว่างการประชุมพรรค ครั้งที่ 19 ค.ศ. 2017 (ผู้จัดการออนไลน์, 2017) และเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่สุดของจีนในการนำพาประเทศให้หลุดพ้นจากกับดักความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาประเทศในภาคตะวันตกและตะวันออก ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนจีนไปสู่ความรุ่งเรืองและมั่งคั่ง ยกระดับฐานะของประเทศจีนในเวทีโลกให้สูงขึ้น ซึ่งจะทำให้จีนบรรลุความฝันที่ตั้งไว้

ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ของจีน คือ พัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับความมั่นคงของชาติ ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (OBOR) เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ผลักดันความร่วมมือระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ตามเส้นทางสายไหมทางทะเล เพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน จากการที่จีนเป็นผู้ก่อตั้งและถือหุ้นใหญ่ในธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) แสดงให้เห็นถึงศักยภาพและเงินทุนของจีนที่จะให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศยากจนหรือประเทศกำลังพัฒนาตามรายทางเส้นทางสายไหม ส่งเสริมและพัฒนาความเจริญให้กับประเทศในเอเชียและยุโรป (แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2: ลักษณะของนโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21) นับเป็นโครงการการคมนาคมเส้นทางโลจิสติกส์รูปแบบใหม่ทั้งทางบกและทางทะเลสู่ภูมิภาคโดยรอบประเทศของจีน เกิดการเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์และการคมนาคมใหม่ของโลก โดยมีจีนเป็นศูนย์กลาง (Shen, Yu & Yue, 2015; Yuan, 2014) ตลอดจนบูรณาการยุโรปและเอเชียให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญที่สุดของโลก

ในการนำเสนอบทความนี้ ผู้เขียนได้แบ่งการนำเสนอเนื้อหาออกเป็น 3 ประเด็น

ได้แก่ 1) ความสำคัญของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 2) สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของจีนกับการลงทุนในประเทศไทย ภายใต้นโบบายเส้นทางสายไหม 3) แนวโน้มการลงทุนจากญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ความสำคัญของนโยบายเส้นทางสายไหมต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นโยบายการสร้างเส้นทางสายไหมทางบก (New Silk Road Economic Belt) และการสร้างเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) เป็นยุทธศาสตร์ร่วมภายใต้กรอบแนวคิด “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (One Belt One Road) ซึ่งจีนประกาศแผนเสนอเงินกู้ยืมเพื่อการลงทุนด้านสาธารณูปโภคให้กับกลุ่มประเทศอาเซียนไม่ต่ำกว่า 40,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ระหว่างการประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) เมื่อวันที่ 11-12 พฤศจิกายน ค.ศ. 2014 โดยจีนเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมดังกล่าว (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2014) ประเทศที่อยู่บนเส้นทางกรอบยุทธศาสตร์ OBOR มีจำนวนทั้งหมด 65 ประเทศ ประกอบด้วย เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) 10 ประเทศ มองโกเลีย อีก 1 รวมเป็น 11 ประเทศ เอเชียตะวันตก 18 ประเทศ เอเชียใต้ 8 ประเทศ เอเชียกลาง 5 ประเทศ โซเวียต 7 ประเทศ ตะวันออกกลาง 10 ประเทศ และอีก 6 ประเทศในแอฟริกา เมื่อรวมกับจีนผู้ริเริ่มจะมีทั้งหมด 66 ประเทศ (ไชยสิทธิ์ ตันตยกุ, 2561) ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะสร้างความเชื่อมโยงกับโลก 5 ด้าน ดังนี้ (แสดงในตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 One Belt, One Road and Eastern Economic Corridor: a Strategic Perspective

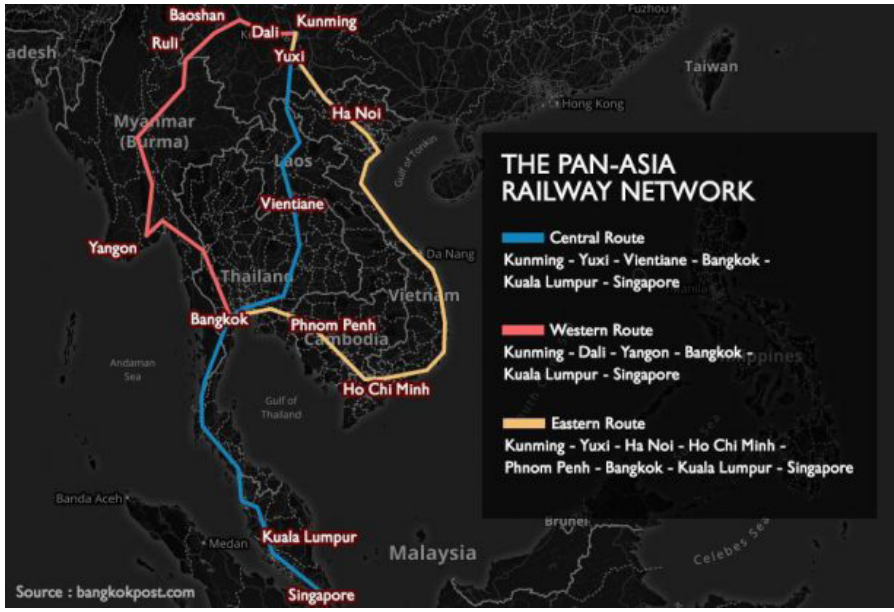
ความเชื่อมโยงกับโลก 5 ด้าน	รายละเอียด
1. ความเชื่อมโยงด้านนโยบาย	จีนมีนโยบายที่สร้างความเชื่อมโยงในระดับนโยบายของรัฐ
2. สาธารณูปโภค	เน้นไปที่ความเชื่อมโยง (Connectivity) ของโครงสร้างสาธารณูปโภค เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง รวมไปถึงความเชื่อมโยงในทุกช่องทางทั้งทางอากาศ ทางน้ำ
3. การค้า	ความเชื่อมโยงด้านไอทีและโลจิสติกส์
4. การเงิน	ความเชื่อมโยงทางการค้าซึ่งจีนได้ทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับหลายประเทศ เช่น กลุ่มอาเซียน รวมไปถึงข้อตกลงการค้าเสรีแบบทวิภาคี
5. ประชาชน	ด้านที่ห้า ความเชื่อมโยงในระดับประชาชน โดยเฉพาะการท่องเที่ยวที่คนจีนเดินทางออกไปท่องเที่ยวมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรม ด้านการศึกษา ซึ่งจะทำให้มีความใกล้ชิดกันมากขึ้น

ที่มา: ผู้เขียนสรุปจากการบรรยาย “One Belt One Road and Eastern Economic Corridor: a Strategic Perspective” โดย ดร.ถัง ฉีฟาง นักวิจัยความร่วมมือจีน-อาเซียน อ้างถึงใน ไทยพับลิก้า (2017)

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือที่ ‘อาเซียน’ (ASEAN) เป็นภูมิภาคที่นักลงทุนจากทั่วโลกเข้ามาลงทุนมากที่สุด เนื่องจากอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 4-7 ต่อปี โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา, ลาว, เมียนมาและเวียดนาม) มีอัตราการเติบโตของ GDP สูงสุดถึงร้อยละ 7 ต่อปี (Asian Development Bank, 2018) ดัชนีการบริโภคของประชากรในภูมิภาคนี้มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

อย่างต่อเนื่องร้อยละ 3-7 ต่อปี โดยเฉพาะในกลุ่มอินโดจีน อินเดีย บังกลาเทศ มีกำลังซื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ที่น่าสนใจ คือ กัมพูชา เมียนมา เวียดนาม กำลังขยายตัวเมืองจากภาคชนบทเข้าสู่ความเป็นเมืองมากขึ้น ปัจจัยสำคัญ คือ ระบบการเชื่อมโยงรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปถึงกัวลาลัมเปอร์และสิงคโปร์ เป็นการเชื่อมโยงทางตอนใต้ ซึ่งจีนมองว่าเป็นพื้นที่การลงทุนที่สำคัญของอาเซียน และในอนาคตเมื่อเส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากกรุงเทพฯ-ระยอง ไปถึงพนมเปญก็จะทำให้ความเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวกัน ด้วยปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง ส่งผลให้อาเซียนเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้กรอบการดำเนินงาน OBOR

เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) คือ เส้นทางที่ผ่านทะเลจีนใต้ลงมายังช่องแคบมะละกา ผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เข้ามหาสมุทรอินเดีย เชื่อมต่อภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกา และยุโรป โดยมีภูมิภาคอาเซียนเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ ตามกรอบยุทธศาสตร์ “OBOR” อย่างไรก็ตาม จีนยังมีปัญหาข้อพิพาทเหนือหมู่เกาะทะเลจีนใต้ โดยจีน ไต้หวัน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย และบรูไน ต่างก็อ้างกรรมสิทธิ์ทับซ้อนกันในพื้นที่ดังกล่าว (BBC News, 14 August 2018) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อเสถียรภาพและความมั่นคงของจีน เนื่องจากจีนใช้ช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นช่องแคบระหว่างแหลมมลายูกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย อยู่บริเวณทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศไทย และทางตะวันตกและใต้ของมาเลเซีย ในการขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับประเทศคู่ค้า ตลอดจนเป็นเส้นทางในการลำเลียงทรัพยากรธรรมชาติและพลังงานเข้าสู่ประเทศจีน



ภาพที่ 3 แสดงพื้นที่จุดเยื่อมโยงเส้นรถไฟสายไหมในภูมิภาคอาเซียน

ที่มา: ไทยพับลิก้า (2017)

เพื่อให้แผนการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนเติบโตอย่างยั่งยืน และเป็นการลดความขัดแย้งในประเด็นข้อพิพาทดังกล่าว รัฐบาลจีนจึงใช้นโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นกลไกสำคัญในการขยายอำนาจอ่อน (Soft Power) เชื่อมโยง (Connectivity) และร่วมมือ (Cooperation) กับนานาประเทศ ในทุกมิติ (รายละเอียดของมิติต่างๆ แสดงในตารางที่1) นอกจากนี้จีนยังต้องการแสดงให้นานาประเทศเห็นว่าควรแยกประเด็นข้อพิพาทออกจากประเด็นด้านการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งจะเป็นผลดีต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต เพื่อเป็นการรักษาไว้ซึ่งเสถียรภาพ ความสงบในภูมิภาค และรักษาการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน

2) สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของจีนกับการลงทุนในประเทศไทย ภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม

สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของจีน

ปัจจุบันเศรษฐกิจของจีนมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา โดยใน ค.ศ. 2017 จีนมีมูลค่า GDP เท่ากับ 12 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 15 ของ GDP ทั้งหมดของโลกในขณะที่สหรัฐอเมริกา มีมูลค่า GDP เท่ากับ 19.39 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 24.27 ของ GDP โลก ในขณะที่ GDP ของญี่ปุ่นมีมูลค่าสูงเป็นอันดับที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 6 ของ GDP โลก มีมูลค่าเท่ากับ 4.87 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ (International Monetary Fund, April 2018) นอกจากนี้ IMF ระบุว่า GDP ของจีนเมื่อวัดจากอำนาจกำลังซื้อเปรียบเทียบด้วยการนำอัตราเงินเฟ้อของแต่ละประเทศมาคำนวณ หรือที่เรียกว่า PPP (Purchasing Power Party) พบว่า จีนสามารถคว้าแชมป์ประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของโลก คือ มีค่า PPP เท่ากับ 23.58 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในขณะที่ PPP ในสหรัฐฯ เท่ากับ 19.39 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่จีนสามารถผลักดันเศรษฐกิจของประเทศจากประเทศยากจนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวเพียง 113 เหรียญสหรัฐฯ ต่อปี ใน ค.ศ.1970 เพิ่มขึ้นเป็น 1,754 เหรียญสหรัฐฯ ต่อปี ใน ค.ศ. 2005 หรือ 13 เท่า ภายใน 35 ปี ภายหลังจากการเปิดประเทศ และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็น 8,068 เหรียญสหรัฐฯ ต่อปี ใน ค.ศ. 2015 หรือ 4.6 เท่า (อ้างอิงตารางที่ 2) ก่อนที่จีนจะปรับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ จากที่เคยเติบโตอย่างรวดเร็วไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ต่อปี ให้มีการเติบโตเฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 7 ต่อปี นับจากนี้ไปจนถึง ค.ศ. 2020 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 เพื่อยกระดับประเทศจีนให้เป็นประเทศที่มีรายได้เพิ่มขึ้นอีก 1 เท่าตัว ในการก้าวสู่สังคมที่มีรายได้สูง “Moderately Prosperous Society”.

ตารางที่ 2 China's Historical GDP for 1952 –present

China's Historical GDP for 1952 –present (SNA2008) (purchasing power parity of Chinese Yuan, as Int'l.dollar based on IMF WEO April 2018)											
year	GDP				GDP per capita (GDPPC) *based on mid-year population*				Reference index		
	GDP *in billions*			Real growth (%)	GDPPC			Real growth (%)	Mid-year population *in thousands*	exchange rate *1 foreign currency to CNY*	
	CNY	USD	PPP (Int'l$.)		CNY	USD	PPP (Int'l$.)			USD 1	Int'l$. 1 (PPP)
P2017	82,712.20	12,250.39	23,589.60	6.9	59,660	8,836	17,015	6.3	1,386,395	6.7518	3.5063
r2016	74,358.50	11,194.69	21,231.94	6.7	53,974	8,126	15,411	6.1	1,378,665	6.6423	3.5022
r2015	68,905.21	11,063.07	19,414.84	6.9	50,251	8,068	14,159	6.4	1,371,220	6.2284	3.5491
r2014	64,397.40	10,483.40	18,138.58	7.3	47,203	7,684	13,295	6.8	1,364,270	6.1428	3.5503
2013	59,524.44	9,611.26	16,641.35	7.8	43,852	7,081	12,260	7.3	1,357,380	6.1932	3.5769
2012	54,036.74	8,560.28	15,218.19	7.9	40,007	6,338	11,267	7.4	1,350,695	6.3125	3.5508
2011	48,930.06	7,575.72	13,958.08	9.5	36,403	5,636	10,385	9.0	1,344,130	6.4588	3.5055
2010	41,303.03	6,101.34	12,476.00	10.6	30,876	4,561	9,326	10.1	1,337,705	6.7695	3.3106
2005	18,731.89	2,286.69	6,551.90	11.4	14,368	1,754	5,026	10.7	1,303,720	8.1917	2.8590
2000	10,028.01	1,211.35	3,687.72	8.5	7,942	959	2,921	7.6	1,262,645	8.2784	2.7193
1990	1,887.29	394.57	1,108.48	3.9	1,663	348	977	2.4	1,135,185	4.7832	1.7026
1980	458.76	306.17	306.76	7.8	468	312	313	6.5	981,235	1.4984	1.4955
1970	227.97	92.60		19.3	279	113		16.1	818,320	2.4618	
1960	147.01	59.72		8.0	220	90		-0.2	667,070	2.4618	
1952	67.91	30.55			119	54			568,910	2.2227	

Sources: The annual data of China'GDP published on China NBS: National data - annual - national accounts - Cross Domestic Product; Figures for the current year 2015 are based on the "Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2015 National Economic and Social Development".

หากมองย้อนกลับไปในอดีตจากจุดเริ่มต้นของการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจจีนพบว่า ระหว่าง ค.ศ. 1970-2005 เป็นช่วงที่รัฐบาลจีนเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจจากระบบสังคมนิยมแบบวางแผนจากส่วนกลาง มาเป็นระบบเศรษฐกิจสังคมนิยมในแบบฉบับของจีน ทำให้เศรษฐกิจจีนเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เห็นได้จากภายหลังการเปิดประเทศ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนสูงถึงร้อยละ 10-11 ต่อปี ในช่วง ค.ศ. 2005-2010 จนทำให้จีนเกิดปรากฏใหม่ที่เรียกว่า "ความปกติในรูปแบบใหม่" หรือ "New Normal" นับเป็นบรรทัดฐานใหม่ทางเศรษฐกิจโลก ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจโลก เกี่ยวข้องกับ 3 ประเด็นหลัก คือ

(1) อัตราการเกิดของประชากรที่ลดลงพร้อมๆ กับอายุของประชากรโลกที่เพิ่มขึ้น (2) การสะสมทุนที่สูงขึ้น ในขณะที่การลงทุนลดลง เนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจ และ (3) แนวโน้มการเกิดนวัตกรรมใหม่ๆ เริ่มลดน้อยลงเป็นผลมาจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก (สมบัติ ธำรงธัญวงศ์ และคณะ 2016) การเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนนับได้ว่าเป็นจุดเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจของโลก เนื่องจากอุปสงค์การบริโภคของจีนที่มีตลาดขนาดใหญ่มีผลต่ออุปทานการผลิตของโลกในภาพรวม อย่างไรก็ตาม เมื่อเศรษฐกิจของจีนชะลอตัวในระดับไม่เกินร้อยละ 7 ต่อปี ประกอบกับจีนได้เปลี่ยนนโยบายทางเศรษฐกิจ จากที่เคยเติบโตจากการส่งออกเป็นการเติบโตจากการบริโภคภายในประเทศ ส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศทั่วโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง การฟื้นตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนจึงเป็นไปได้ยากโดยเฉพาะการส่งออกของไทยหากจีนเปลี่ยนนโยบายทางเศรษฐกิจ (Policy Shift) โดยเน้นการเติบโตจากภายในประเทศเป็นหลัก “Made in China 2025” โดยนโยบายด้านเศรษฐกิจระหว่าง ไทย-จีน มีลักษณะทิศทางเดียวกัน คือ สร้างความยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจของประเทศด้วยการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี (แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 Made in China and Thailand 4.0

Made in China 2025	Thailand 4.0
1.นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก 2.การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม 3.นโยบายเน้นการบริโภคภายในประเทศ 4.นโยบายเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	1.เพิ่มมูลค่าการค้าทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีน ยกระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขันด้วยความร่วมมือทำวิจัยและพัฒนา (R&D) 2.กำหนดนโยบายอุตสาหกรรม 4.0 รวมกลุ่ม Super Cluster 3.การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี 4.นโยบายการตั้งศูนย์การค้าระหว่างประเทศ

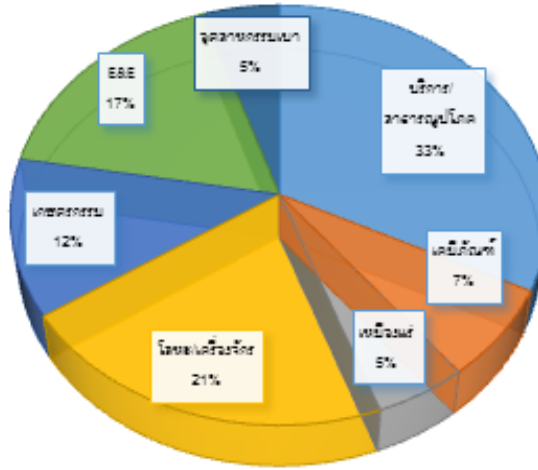
การลงทุนของจีนในประเทศไทย

ภาพรวมการลงทุนของจีนใน ค.ศ. 2017 มีจำนวนทั้งสิ้น 75 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 10 ของการลงทุนจากต่างประเทศ และมีมูลค่ารวม 11,370.50 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 ของการลงทุนจากต่างชาติทั้งหมด โครงการที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนส่วนใหญ่เป็นโครงการขนาดเล็ก (มูลค่าต่ำกว่า 50 ล้านบาท) จำนวน 43 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 710.37 ล้านบาท (ร้อยละ 6) รองลงมาได้แก่ โครงการขนาด 100-499 ล้านบาท จำนวน 18 โครงการ มูลค่าการลงทุน 3,592.75 ล้านบาท (ร้อยละ 32) โดยโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุดเป็นกิจการผลิตเส้นใยไฟเบอร์กลาส มูลค่า 2,751 ล้านบาท

ตารางที่ 4 จำนวนโครงการลงทุนจากจีน

	จำนวนโครงการ	**มูลค่า (ล้านบาท)**
จีน	75 (10%)	11,370.50 (10%)
ต่างชาติทั้งหมด	730	227,053

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), ม.ค.-ธ.ค. 2017



ภาพที่ 4 จำนวนโครงการจากจีน ที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), ม.ค.-ธ.ค. 2017

สาขาที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุด คือ สาขาบริการและสาธารณูปโภค มีมูลค่าการลงทุน 4,155 ล้านบาท (ร้อยละ 37) โดยในสาขาย่อยจะอยู่ในกิจการโรงแรม อันดับ 2 ได้แก่ อุตสาหกรรมเบาและสิ่งทอ มีมูลค่าการลงทุน 2,944.38 ล้านบาท (ร้อยละ 26) สาขาย่อยจะอยู่ในกิจการผลิตเส้นใยที่มีคุณสมบัติพิเศษ อันดับ 3 ได้แก่ สาขาเกษตรกรรมและการแปรรูปอาหาร มีมูลค่าการลงทุน 1,388.40 ล้านบาท (ร้อยละ 12) สาขาย่อยจะอยู่ในกิจการผลิตภัณฑ์จากยางธรรมชาติมากที่สุด และอันดับ 4 ได้แก่ สาขาผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่งมีมูลค่าการลงทุน 1,296.09 ล้านบาท (ร้อยละ 11) โดยในสาขาย่อยจะอยู่ในกิจการการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะรวมทั้งชิ้นส่วนโลหะมากที่สุด

ตารางที่ 5 แสดงประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมาย และมูลค่าการลงทุนจากจีน

อุตสาหกรรมเป้าหมาย	จำนวนโครงการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ดิจิทัล	5	20
การแพทย์ครบวงจร	1	50
ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์	7	1,844
เครื่องจักรอัตโนมัติและหุ่นยนต์	2	200
อากาศยาน	-	-
การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	9	1,091
อิเล็กทรอนิกส์	7	608
ยานยนต์	3	6,746
การท่องเที่ยว	5	8,277
การแปรรูปอาหาร	3	164
รวมทั้งสิ้น	**42**	**18,999**

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), ม.ค.-ธ.ค. 2017

โครงการที่ได้รับส่งเสริมการลงทุนภายใต้นโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (East Economic Corridor: EEC) มูลค่าการลงทุนรวม 2,871 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25 ของโครงการลงทุนจากจีนทั้งหมดที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ในกิจการผลิต ไฟเบอร์กลาส (Fiberglass) มูลค่า 2,751 ล้านบาท กิจการแปรรูปอาหาร มูลค่า 94 ล้านบาท และกิจการผลิตเครื่องจักรอัตโนมัติ มูลค่า 26 ล้านบาท โดยกิจการทั้งหมดตั้งอยู่ที่จังหวัดระยอง โครงการทั้งหมดจะมีการส่งออกรายได้สู่ประเทศทั้งสิ้นปีละ 14,734.5 ล้านบาท สาขาเกษตรกรรมและการแปรรูปอาหารคาดว่าจะก่อให้เกิดรายได้จากการส่งออกมากที่สุด คือ 4,928 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29 ของรายได้จากการส่งออกต่างประเทศที่คาดการณ์ทั้งหมดรองลงมาได้แก่ โครงการลงทุนในสาขา

ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดรายได้จากการส่งออกปีละ 3,083.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 สาขาอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้าก่อให้เกิดรายได้ปีละ 2,394.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16 สาขาอุตสาหกรรมเบาและสิ่งทอก่อให้เกิดรายได้ปีละ 2,121.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14 ตามลำดับ โครงการลงทุนจากจีนที่ได้รับอนุมัติเหล่านี้จะใช้วัตถุดิบการผลิตในประเทศเป็นหลัก โดยอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ พลาสติกและกระดาษ ใช้วัตถุดิบมากเป็นอันดับ 1 คิดเป็นมูลค่า 2,461 ล้านบาท รองลงมาเป็นสาขาเกษตรกรรมและการแปรรูปอาหาร ใช้วัตถุดิบคิดเป็นมูลค่า 2,432.8 ล้านบาท

จากข้อมูลของสำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ชี้ให้เห็นว่านักลงทุนจากจีนรู้จักประเทศไทยมากขึ้น โดยบริษัทขนาดกลางและขนาดใหญ่เป็นกลุ่มที่แสวงหาโอกาสเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ซึ่งอยู่ในกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย ภายใต้โครงการ EEC ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next Generation Automotive) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว กลุ่มสร้างรายได้และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร (Food for Further) (อ้างอิงตารางที่ 5)

จุดเด่นสำคัญของประเทศไทย คือ ด้านทำเลที่ตั้งอยู่ใจกลางอาเซียน จึงเป็นทั้งศูนย์กลางส่งออกและการเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอาเซียน เช่น CLMV ได้สะดวก ประหยัดต้นทุนและเวลา ตลอดจนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของไทยค่อนข้างอยู่ในระดับดี รายได้ประชากรก็อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างไปทางดี มีค่าเฉลี่ยรายได้ประชาชาติ หรือ GDP อยู่ที่ 7,084 ต่อคน/ต่อปี (International Monetary Fund's, Oct, 2018) นอกจากนี้ไทยยังมีการปลูกยางพาราจำนวนมาก ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงทำให้ไทยเป็นจุดมุ่งหมายการลงทุนที่สำคัญในอาเซียน *"ซึ่งนับตั้งแต่จีนมีการผลักดันโครงการ OBOR ธุรกิจของจีนได้ขยายการลงทุนตามแนวเส้นทางสายไหมมากขึ้น เห็นได้จากจำนวนบริษัทของจีนที่เข้ามาลงทุน*

ในนิคมอุตสาหกรรมระยอง (ไทย-จีน) ตั้งโรงงานผลิตเกือบ 100 บริษัท ซึ่งมีโรงงานยางรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่รถ ด้านการสื่อสารเทเลคอม พลังงานโซลาร์ เครื่องจักรอิเล็กทรอทิกส์ และเทคโนโลยีขั้นสูง (ดร.จื้อกัง หลี ประธานกรรมการ ธนาคารไอซีบีซี ประเทศไทย จำกัด มหาชน. ให้สัมภาษณ์กับ ไทยพับลิก้า 21 มิถุนายน 2018)

ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ OBOR นับเป็นโอกาสและผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างจีนกับประเทศที่อยู่ตามเส้นทางสายไหม โดยเฉพาะประเทศไทยที่ได้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาคของไทย เข้ากับโครงข่ายคมนาคม OBOR ของจีน (อ้างอิงภาพที่ 4: ลักษณะของนโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21) ซึ่งเป็นโอกาสที่ไทยจะสามารถขยายการส่งออกไปยังจีน นอกจากนี้การลงทุนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานตามนโยบายเส้นทางสายไหมของจีนเชื่อมต่อกับภูมิภาคอาเซียน ทำให้นักลงทุนจีนมีความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทย ซึ่งเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในอนาคต

3) **การลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทย นับจากการริเริ่มโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”**

การลงทุนของญี่ปุ่นในต่างประเทศ

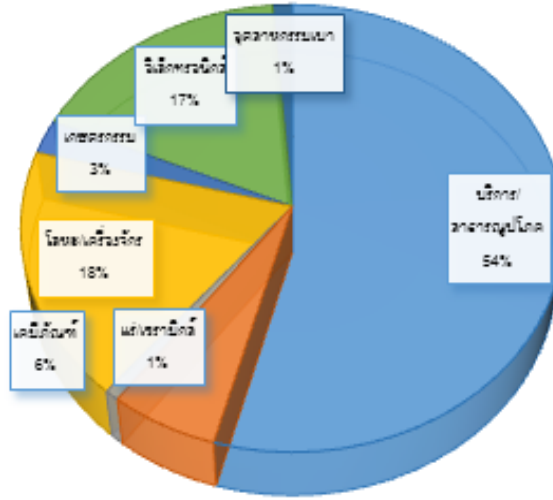
จากข้อมูลขององค์กรส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan External Trade Organization: JETRO) พบว่าเงินลงทุนไหลออกสุทธิ (Net Outflow) ของญี่ปุ่นในค.ศ. 2017 มีมูลค่าทั้งสิ้น 164,580 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เมื่อพิจารณาเป็นรายประเทศแล้วพบว่า สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่นักลงทุนญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.7 ของมูลค่าเงินลงทุนไหลออกสุทธิทั้งหมดของญี่ปุ่น ในขณะที่ประเทศในเอเชียพบว่า ใน ค.ศ.2017 จีนเป็นแหล่งรองรับการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับหนึ่ง มีมูลค่าการลงทุน 10,004 ล้านเหรียญสหรัฐฯ รองลง

มาเป็นสิงคโปร์ มีมูลค่าการลงทุน 9,677 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และไทยอยู่ในอันดับที่ 3 มีมูลค่าการลงทุนสุทธิ 4,830 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยใน ค.ศ.2017 ประเทศไทยมีโครงการลงทุนจากญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทั้งสิ้น 256 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 31.3 ของโครงการลงทุนจากต่างชาติทั้งหมด และมีมูลค่าการลงทุนรวม 133,002 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด โครงการที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนส่วนใหญ่เป็นโครงการขนาดเล็ก (มูลค่าต่ำกว่า 50 ล้านบาท) มีจำนวน 138 โครงการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58 ของโครงการลงทุนจากญี่ปุ่นทั้งหมดที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน มีมูลค่าการลงทุน 1,869.2 ล้านบาท ในขณะที่มีโครงการขนาดใหญ่ (มูลค่ามากกว่า 1,000 ล้านบาท) ได้รับการส่งเสริมการลงทุน 16 โครงการ มีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 69,601.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 77.6 ของมูลค่าการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น โครงการที่ได้รับส่งเสริมการลงทุนใน ค.ศ.2017 ส่วนใหญ่อยู่ในสาขากิจการบริการและสาธารณูปโภค จำนวน 129 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมา คือ ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร อุปกรณ์ขนส่ง จำนวน 43 โครงการ (ร้อยละ 18) โดยเป็นกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุด ด้านมูลค่าการลงทุนพบว่ากิจการที่มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุด คือ กิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrid Electric Vehicles: HEV) และชิ้นส่วน แม้จะมีโครงการที่ได้รับอนุมัติเพียง 1 โครงการ แต่มีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 19,016 ล้านบาท รองลงมา คือ สาขาเคมีภัณฑ์ พลาสติกและกระดาษ มีมูลค่าการลงทุนรวม 25,669.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.6 ตามด้วยอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ มีมูลค่าการลงทุน 11,984.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.4 ซึ่งมีโครงการผลิตเซมิคอนดักเตอร์มูลค่า 2,093 ล้านบาท เป็นโครงการที่มีมูลค่าสูงสุด ประโยชน์ที่ประเทศไทยผู้รับการลงทุนจะได้รับจากโครงการเหล่านี้ก็คือ การใช้วัตถุดิบภายในประเทศเป็นปัจจัยในการผลิตเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะสาขาเกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตรใช้วัตถุดิบภายในประเทศมากเป็นอันดับ 1 คิดเป็นมูลค่า 19,708.6 ล้านบาท ตามด้วยสาขาเคมีภัณฑ์ พลาสติก และกระดาษ ใช้วัตถุดิบเป็นมูลค่า 17,243.4 ล้านบาทต่อปี

ตารางที่ 6 จำนวนโครงการลงทุนจากญี่ปุ่น

	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)
ญี่ปุ่น	256 (31.3%)	133,002 (47%)
ต่างชาติทั้งหมด	730	227,053

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), ม.ค.-ธ.ค. 2017



ภาพที่ 5 จำนวนโครงการจากญี่ปุ่น ที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), ม.ค.-ธ.ค. 2017

ตารางที่ 7 แสดงประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมาย และมูลค่าการลงทุนจากญี่ปุ่น

อุตสาหกรรมเป้าหมาย	จำนวนโครงการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ดิจิทัล	15	89.7
การแพทย์ครบวงจร	2	1,993.1
ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์	14	36,334.2
เครื่องจักรอัตโนมัติและหุ่นยนต์	4	488.7
อากาศยาน	-	-
การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	1	183
อิเล็กทรอนิกส์	28	22,179.8
ยานยนต์	26	57,288.5
การท่องเที่ยว	1	327.9
การแปรรูปอาหาร	4	3,130
รวมทั้งสิ้น	**95**	**122,014.9**

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), ม.ค.-ธ.ค.2017

ประเทศญี่ปุ่นได้รับสิทธิประโยชน์จากมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) จำนวน 10 โครงการ มูลค่าการลงทุนรวม 39,311.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยเป็นโครงการผลิตเครื่องจักร อุปกรณ์ และชิ้นส่วนมากที่สุด ส่วนโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุดในค.ศ. 2018 คือ โครงการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrid Electric Vehicles: HEV) รวมถึงแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า และชิ้นส่วนยานพาหนะ มูลค่า 19,016 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC เพื่อใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อกระจายสินค้าไปสู่กลุ่มประเทศ CLMV เหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่านักลงทุนชาวญี่ปุ่นมีการตอบสนองต่อนโยบายด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐบาล

การลงทุนมหาศาลของญี่ปุ่นในกลุ่มธุรกิจเป้าหมาย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 71 ของจำนวนโครงการจากประเทศญี่ปุ่นที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าการลงทุนของญี่ปุ่นมักกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรีและระยองมาโดยตลอด และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนักลงทุนญี่ปุ่นมองว่าพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่อยู่ใกล้ท่าเรือ มีระบบโลจิสติกส์ทางทะเลที่เอื้อต่อการส่งออก ประกอบกับเศรษฐกิจในพื้นนี้ประชากรมีกำลังซื้อสูงเกิดการบริโภคภายในประเทศที่สูง รวมทั้งประเทศไทยมีที่ตั้งใกล้กับโครงการ OBOR ทั้งรถไฟความเร็วสูง ถนน ท่าเรือ สนามบิน ที่สำคัญคือ รถไฟสายที่ 3 กรุงเทพฯ-ระยอง ไปถึงพนมเปญ เชื่อมโยงกับสายอื่นๆ ที่เป็นเครือข่ายเดียวกัน (แสดงในภาพที่ 3)

นโยบาย OBOR ของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญในการเพิ่มมูลค่าการลงทุนด้านโครงพื้นฐานขนาดใหญ่เชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนเข้ากับภูมิภาคอาเซียน ทำให้ไทยเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ OBOR อันสามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศทั่วโลกโดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นที่มีมูลค่าการลงทุนด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมสูงที่สุดในภูมิภาคนี้ เพื่อใช้ประโยชน์จากฐานการผลิตของไทยกระจายสินค้าไปสู่กลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งสะท้อนได้จากมูลค่าการลงทุนมหาศาลที่สูงถึง 133,002 ล้านบาท มาจากนักลงทุนชาวญี่ปุ่นนับจากการริเริ่มโครงการ OBOR หรือคิดเป็นร้อยละ 47 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมดในประเทศไทย ดังนั้น จากการวิเคราะห์ข้อมูลของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสามารถสะท้อนให้เห็นว่านักลงทุนชาวญี่ปุ่นมีการตอบสนองต่อนโยบาย OBOR ของจีน อันมีส่วนสนับสนุนให้ประเทศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในภูมิภาคตะวันออกของไทยมากขึ้น ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญด้านเศรษฐกิจของไทยในอนาคต

บทสรุป

รัฐบาลจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ผู้นำพรรคคอมมิวนิสต์รุ่น

ที่ 5 ได้นำวาทกรรม **'ฝันของชาวจีน'** (Chinese Dream) ที่ต้องการพัฒนาสังคมจีนให้เจริญขึ้นเป็น **'สังคมที่รุ่งเรืองมั่งคั่ง'** นำมาตั้งเป็นเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 13 ของจีน ที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากที่เน้นการผลิตเพื่อส่งออก เป็นการเติบโตด้วยการพึ่งพิงการบริโภคภายในประเทศ ปรับสัดส่วนด้านอุตสาหกรรมการผลิตด้วยการส่งเสริมธุรกิจภาคบริการ ทำให้จีนใช้นโยบายเส้นทางสายไหม เพื่อเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจการค้า และโลจิสติกส์ระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา เข้ากับภูมิภาคต่างๆ ของโลก รองรับธุรกิจท่องเที่ยวและบริการเป็นหลัก ด้วยการสนับสนุนเงินทุนให้กับประเทศต่างๆ ตามเส้นทางสายไหม ผ่านธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) ซึ่งจีนเป็นผู้ถือหุ้นหลัก นับตั้งแต่ ตุลาคม ค.ศ. 2013 โดยใน ค.ศ. 2017 จีนได้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย ด้านสาขาบริการและสาธารณูปโภคมากที่สุด มีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 4,155 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37 ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจโรงแรม อุตสาหกรรมเบาและสิ่งทอ ธุรกิจขนาดใหญ่ของจีนตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีมูลค่าการลงทุนรวม 2,871 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 ของมูลค่าการลงทุนจากจีนทั้งหมด กิจการเหล่านี้ได้แก่ โรงงานผลิต ไฟเบอร์กลาส (Fiberglass) ยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และกิจการแปรรูปอาหาร ซึ่งอยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย ประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจเหล่านี้คาดว่าจะก่อให้เกิดรายได้จากการส่งออกไม่ต่ำกว่า 14,735.5 ล้านบาทต่อปี ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ OBOR จึงนับว่าเป็นโอกาสและผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทย-จีน ที่จะทำให้ไทยสามารถขยายโอกาสด้านการส่งออก โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและแปรรูปอาหารไปยังจีนและกลุ่มประเทศที่อยู่ตามเส้นทางสายไหม ผ่านโครงข่ายการคมนาคมสมัยใหม่ทั้งทางบกและทางทะเล ส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีนในอนาคต

ด้านการลงทุนจากญี่ปุ่นในประเทศไทยพบว่ากิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrid Electric Vehicles: HEV) และชิ้นส่วนยานยนต์สมัยใหม่ แม้จะมีการ

ลงทุนเพียง 1 โครงการ แต่เป็นโครงการที่มีมูลค่าสูงถึง 19,016 ล้านบาท และเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายภายใต้นโยบาย 'Thailand 4.0' ที่สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ (แสดงรายละเอียดในตารางที่ 5 Made in China 2025 and Thailand 4.0) ในภาพรวมการลงทุนจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 ประเภท (อ้างอิงตารางที่ 4) มีมูลค่าสูงถึง 122,014.9 ล้านบาท โดยธุรกิจยานยนต์ (57,288.5 ล้านบาท) และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (22,179.8 ล้านบาท) เป็นอุตสาหกรรมหลักที่ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนมากที่สุด ในขณะที่ธุรกิจท่องเที่ยว และการแปรรูปอาหารมีมูลค่าการลงทุนในสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น

ภาพรวมการลงทุนจากต่างประเทศพบว่า ประเทศญี่ปุ่นใช้นโยบายการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมการผลิต โดยมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรอัตโนมัติและหุ่นยนต์ที่ใช้ในการผลิต ผ่านกระบวนการปฏิวัติผลิตภาพการผลิต (Productivity Revolution) ส่งเสริมการนำปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาใช้ในระบบการผลิต โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อแก้ไขปัญหาผลิตภาพการผลิตในกลุ่มธุรกิจ SMEs ของไทยซึ่งเป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะที่จีนลดสัดส่วนอุตสาหกรรมการผลิตด้วยการเพิ่มสัดส่วนธุรกิจภาคบริการ เพื่อให้เศรษฐกิจของจีนเข้าสู่ภาวะปกติในรูปแบบใหม่ (New Normal) และรักษาระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจให้อยู่ที่ร้อยละ 7 ต่อปี โดยนับตั้งแต่ ค.ศ. 2013 ที่มีการริเริ่มโครงการ OBOR ส่งผลให้ใน ค.ศ. 2017 มีนักลงทุนชาวจีนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทยด้านการท่องเที่ยวสูงเป็นอันดับหนึ่ง มีมูลค่าการลงทุน 8,277 ล้านบาท รองลงมา คือ ธุรกิจยานยนต์ 6,746 ล้านบาท อันดับที่ 3 คือ ธุรกิจเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ มีมูลค่าการลงทุน 1,844 ล้านบาท ธุรกิจเหล่านี้ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI เนื่องจากใช้วัตถุดิบการผลิตในประเทศไทยและเป็นธุรกิจเพื่อการส่งออก อันมีส่วนสนับสนุนให้ธุรกิจของประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกที่สูงขึ้น จึงเห็นได้

ว่าการลงทุนของจีนมีเป้าหมายในธุรกิจบริการ ขณะที่การลงทุนจากญี่ปุ่นมีเป้าหมายในธุรกิจอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งการดำเนินโครงการเส้นทางสายไหมภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ OBOR ทั้งทางบกและทางทะเล จะส่งผลให้ประเทศไทยเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางการลงทุนที่สำคัญของอาเซียน

จากข้อมูลการศึกษาในครั้งนี้สามารถสรุปได้ว่านโยบายการลงทุนของจีนนับจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1-4 (ค.ศ. 1953-1975) จีนเร่งการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดด เน้นตัวชี้วัดเชิงปริมาณ ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ทรัพยากร และความเป็นอยู่ของประชาชน จนกระทั่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 5-10 (ค.ศ. 1976-2005) รัฐบาลจีนปรับเปลี่ยนนโยบายอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น ด้วยการปรับลดเป้าหมายเชิงตัวเลข ขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เป็นไปตามกลไกตลาด รวมถึงเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ระดับเศรษฐกิจที่เติบโตเกินร้อยละ 10 ในช่วง ค.ศ. 2005-2010 ส่งผลกระทบต่อความเหลื่อมล้ำของประชาชนภายในประเทศ ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนภายหลัง ค.ศ. 2010 เป็นต้นมา ส่งผลกระทบต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ด้วยเหตุนี้แผนพัฒนาเศรษฐกิจของจีนฉบับที่ 13 (ฉบับปัจจุบัน) ได้กำหนดพันธกิจสำคัญในการปรับดัชนีตัวเลขทางเศรษฐกิจของจีนให้เข้าสู่สภาวะปกติในรูปแบบใหม่ (New Normal) ด้วยการรักษาระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 7 ต่อปี และบรรลุเป้าหมายรายได้ประชากรเพิ่มขึ้นอีก 1 เท่าตัวภายใน ค.ศ. 2020 ด้วยการปรับเปลี่ยนนโยบายเศรษฐกิจจากการเป็นโรงงานผลิต (Global Manufacturing) ของโลกเป็นการออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) ด้วยยุทธศาสตร์ OBOR ของจีน เกิดความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนในภูมิภาคอาเซียน และจีน เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้มากขึ้น รวมถึงระบบโลจิสติกส์ และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้ความฝันของจีนใกล้ความจริงได้ใน ค.ศ. 2025

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

“ข้อพิพาททะเลจีนใต้: ออกไปเดี๋ยวนี้ และอยู่ให้ห่าง.” 2561. *BBC NEWS*, https://www.bbc.com/thai/international-45173358?SThisFB&fbclid=IwAR33dbecy8SXrmanG54_z50z-DlTnkrTCwEk7N CHalotDvRbquvK-gY0rY1kEuropean Parliamentary Research Service. Ibid

“Connecting Asia ทาบ OBOR ทับ EEC โอกาสร่วมทางยุทธศาสตร์ไทย-จีน เชื่อมโลก เชื่อมไทย 5 ด้าน.” 2560. *Thaipublica*, 4 พฤศจิกายน. https://thaipublica.org/2017/11/connecting-asia-one-belt-one-road-bbl-semina.

“จีนขยายอิทธิพลท้าทายมะกันผลักดันแผนเชื่อมโยงภูมิภาค.” 2557.*ประชาชาติธุรกิจออนไลน์*,13 พฤศจิกายน.http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1415857507

ชนกพร ทองตากรณ์ และสมปฤณ นิยมไทย. 2561. “วิเคราะห์ “นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ของจีน.” *วารสารรัฐประศาสนศาสตร์* 16*(1)*: 95-126.

ไชยสิทธิ์ ตันตยกุ. 2561. “แนวทางการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative : BRI หรือ One Belt, One Road : OBOR) ของรัฐบาลจีน กับยุทธศาสตร์“ประเทศไทย ๔.๐” และ “นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC).” 25 ธันวาคม. *ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน,* http://www.vijaichina.com/articles/826

“ดร.จื้อกัง หลี่” ประธานแบงก์ไอซีบีซีไทย มองการลงทุนจีน – ไทยผ่าน One Belt,

One Road เชื่อมต่อ EEC." 2561. *Thaipublica*, 28 มิถุนายน. https://thaipublica.org/2018/06/icbc-thai-china-eec-onebelt-oneroad/.

ปณต แสงเทียน. 2558. "ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน ความเกี่ยวข้องต่ออาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้." *วารสารรัฐฐาภิรักษ์* 57(3): 49-61.

เปเป้ เอสโคบาร์. 2560. "แผนหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเปลี่ยนจีนและเปลี่ยนโลก." *ผู้จัดการออนไลน์,* 18 พฤษภาคม.https://mgronline.com/around/detail/9600000050183

ลม เปลี่ยนทิศ. 2560. "ความฝันของชาวจีน Chinese Dream." *Thairath Online*, https://www.thairath.co.th/ content/1102684

สมบัติ ธำรงธัญวงศ์, จุฬาภรณ์ ขอบใจกลาง และหลี่ เหรินเหลียง. 2559. "ความสัมพันธ์เศรษฐกิจไทย-จีน ภายใต้การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก." *วารสารพัฒนาสังคม* 18(2): 127-154.

สันติ ตั้งรพีพากร. 2547. *ยุทธศาสตร์ 3 ก้าว* สู่ความสำเร็จแบบจีน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2560. *รายงานภาวะการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย*. (มกราคม-ธันวาคม)

อุกฤษฎ์ ปัทมานันท์. 2560. "เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนไทยกับอาเซียน: ภูมิภาคนิยม รัฐและทุน." *วารสารสังคมวิทยามานุษยวิทยา* 36(1): 9-26.

ฮูเชี้ย เซน .2559. *โอกาสของประเทศไทยภายใต้นโยบาย OBOR*. การบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 15 สถาบันพระปกเกล้า.

ภาษาอังกฤษ

Asian Development Bank. 2018. *Asian Development Outlook (ADO) 2018: How Technology Affects Jobs*. Accessed November 11, 2018. https://www.adb.org/sites/default/files/publication /411666/ado2018.pdf

Grieger, Gisela. 2561. OBOR (OBOR): China's regional integration initiative. International Institute for Asian Studies OBOR.

International Monetary Fund. 2561. *"World Economic Outlook April 2018 Cyclical Upswing, Structural Change."* Washington, DC: International Monetary Fund.

Li, X. 2560. "The Silk Road economic belt: Strategy or tactic underpinning the "Chinese Dream"?." *Northeast Asia Forum* 118 (2)

Lindemann, Bjorn Alexander. 2556. *Cross-Strait relations and international organizations*. Wiesbaden: VS Verlag fur Sozialwissenschaften. Accessed November 2, 2018.https://iias.asia/the-newsletter/article/one-belt-one-road-japanese-perspective

Sheng, Y.,Yu, H., and C. Yue .2015. A Summary on the "OBOR " Strategy Connotation, Characteristics and Strategy Focuses. *Reform of Economic System* 2015(1)

Yuan, X, (2014). Analysis of the national strategic "OBOR " construction. Around Southeast Asia.