

# ข้อริเริ่ม The Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน : กรณีศึกษาการเชื่อมโยงโครงการ EEC

China's Belt and Road Initiative: A Case Study of Its Connection with EEC  
Project.

---

อักษรศรี พานิชสาส์น<sup>1</sup>

---

---

1 รองศาสตราจารย์ ดร., คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

## บทนำ

ในขณะนี้ จีนได้กลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและขยายบทบาทไปทั่วโลก ทั้งด้านการค้าการลงทุน โดยเฉพาะหลังจากที่ได้มีการประกาศข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่เรียกว่า One belt, One Road หรือ The Belt and Road Initiative (BRI) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์ระดับชาติของจีนที่มีการผลักดันอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยผู้นำจีนใช้ BRI เป็นเครื่องมือสำคัญในการขยายบทบาทและแสวงหาผลประโยชน์ผ่านการเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก จึงนับเป็นความพยายามในการสร้าง “โมเดลใหม่” ในการบูรณาการจีนกับภูมิภาคต่างๆ อย่างเป็นรูปธรรมและใช้ได้จริง ผ่านโครงการต่างๆ ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI เช่น การเชื่อมโยงระบบรางผ่านเส้นทางรถไฟยวมนับหมื่นกิโลเมตรจากจีนพาดผ่านหลายประเทศในเอเชียกลาง ไปจนถึงภูมิภาคยุโรป รวมทั้งการขยายการออกไปลงทุนของจีนในประเทศต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด

ข้อริเริ่ม BRI ของจีนได้ส่งผลกระทบต่อประเทศต่างๆ ในเอเชีย รวมทั้งไทย ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งสำคัญเชิงภูมิศาสตร์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และมีทางออกทะเลทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย จึงเป็นอีกหนึ่งประเทศสำคัญตามแนวเส้นทางสายไหมภายใต้โครงการ BRI นี้

รัฐบาลไทยผลักดันโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออกที่เรียกว่า Eastern Economic Corridor: EEC ซึ่งเป็นแผนการดำเนินการด้านเศรษฐกิจภายใต้แนวคิดไทยแลนด์ 4.0 เพื่อหวังจะให้เป็นส่วนสำคัญที่จะผลักดันให้เกิดการขยายตัวเติบโตของเศรษฐกิจไทยในระยะยาว ผ่านการทุ่มงบประมาณลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ และหวังจะให้มีการเข้ามาลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมยุคใหม่เพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศต่อไป

ภายใต้โครงการ EEC รัฐบาลไทยเลือกพื้นที่ใน 3 จังหวัดทางภาคตะวันออกเป็นเป้าหมายหลัก เนื่องจากมีความโดดเด่นในการดึงดูดการลงทุนและมีความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และเพื่อเป็นการต่อยอดความสำเร็จจากโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ที่ดำเนินมานาน 30 กว่าปีที่ผ่านมา

ด้านการพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรม รัฐบาลได้เน้นการต่อยอดจากอุตสาหกรรมในแนวทางเดิมที่เรียกว่า S curve ซึ่งประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมหลักๆ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next generation Automotive) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี (Affluent Medical and Wellness Tourism) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

ภายใต้โครงการ EEC ได้เพิ่มเติมอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยียุคใหม่ ที่เรียกว่า New S curve ได้แก่ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels and Biochemical) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ในการนี้ จึงมีความคาดหวังและความพยายามที่จะให้โครงการ EEC ได้สอดรับและเชื่อมโยงกับข้อริเริ่ม BRI ของจีน โดยหวังว่า การเชื่อมโยงกับจีนภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จะช่วยสร้างประโยชน์ให้กับประเทศไทยในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการค้า การลงทุน การยกระดับอุตสาหกรรม และการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง เป็นต้น

### **ข้อริเริ่ม Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน**

จีนภายใต้การนำของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ได้พยายามผลักดันความร่วมมือกับต่างประเทศที่อยู่ในแนวเส้นทางสายไหม “Silk Road” มาตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2556

โดยผู้นำจีนได้นำแนวคิดความร่วมมือเส้นทางสายไหมเป็นเสมือน “คัมภีร์” ในการเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะการสนับสนุนและร่วมมือในด้านการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสร้างความเชื่อมโยงในภูมิภาคเอเชียและยุโรปตามแนวเส้นทางสายไหมในอดีต

ในระยะแรก จีนผลักดันความร่วมมือนี้ภายใต้ชื่อเรียกว่า “One Belt, One Road” หรือ อี้ไต้อี้ลุ่ (Yi Dai, Yi Lu) ในภาษาจีนกลาง โดยคำว่า Belt จะหมายถึง Silk Road Economic Belt ซึ่งประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ได้เฝ้าถึงแถบกระเปาะเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมนี้เป็นครั้งแรกในระหว่างการเยือนเพื่อนบ้านในเอเชียกลางเมื่อกันยายน ปี พ.ศ. 2556 และต่อมาในเดือนตุลาคมปีเดียวกัน ก็ได้กล่าวถึงคำว่า Road ซึ่งมาจากคำเต็มว่า Maritime Silk Road in the 21<sup>st</sup> Century ในระหว่างการเยือนเพื่อนบ้านในอาเซียน

ในขณะนี้ ทางกรจีนได้ปรับคำเรียก One Belt, One Road ขึ้นใหม่โดยใช้คำ “ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (The Belt and Road Initiative : BRI) ด้วยความพยายามที่จะสะท้อนว่า เส้นทางสายไหมไม่ใช่ของจีนประเทศเดียว หากแต่จีนเป็นเพียงผู้ริเริ่ม เพื่อผลักดันความร่วมมือกับประเทศต่างๆ ตามแนวเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเล

รัฐบาลจีนได้ตั้ง “กองทุนเส้นทางสายไหม” (Silk Road Fund) มูลค่ากว่า 40,000 ล้านดอลลาร์ เพื่อเป็นสิ่งจูงใจทางการเงินในการสร้างแนวร่วมมือกับประเทศต่างๆ ให้มาร่วมมือกับจีน และจีนยังเป็นผู้ริเริ่มและผลักดันการตั้งธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งใหม่ คือ “ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย” (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ซึ่งในขณะนี้ มีมากกว่า 57 ประเทศให้ความสนใจเข้าร่วมลงขันในการจัดตั้งธนาคาร AIIB นี้ และเริ่มให้บริการทางการเงินแล้วตั้งแต่เดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2559 โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงปักกิ่งของจีน

ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI รัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญในการผลักดันความร่วมมือกับประเทศต่างๆ อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม โดยมีการทุ่มงบประมาณเพื่อให้เป็นแหล่งทุนที่ดึงดูดประเทศต่างๆ ทั้งกองทุนเส้นทางสายไหม และธนาคาร AIIB โดยมีสมาชิกเข้าร่วมที่ไม่จำกัดเฉพาะประเทศในเอเชีย หากแต่มีประเทศชั้นนำจากภูมิภาคอื่นเข้าร่วมด้วย เช่น เยอรมัน ฝรั่งเศสและอังกฤษ ธนาคาร AIIB ที่ริเริ่มโดยจีนสามารถก้าวขึ้นเป็นสถาบันการเงินในภูมิภาคแห่งใหม่ขึ้นเทียบชั้นกับธนาคาร Asian Development Bank (ADB) ที่ริเริ่มโดยญี่ปุ่น

ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จีนยังได้ประกาศระเบียบเศรษฐกิจต่างๆ รวม 6 ระเบียบเพื่อร่วมมือด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับประเทศต่างๆ ครอบคลุม 2 มหาสมุทร ได้แก่ ระเบียบเศรษฐกิจ China-Mongolia-Russia Economic Corridor -ระเบียบเศรษฐกิจ New Eurasian Land Bridge ระเบียบเศรษฐกิจ China-Central Asia-Western Asia Corridor -ระเบียบเศรษฐกิจ Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor -ระเบียบเศรษฐกิจ China-Pakistan Economic Corridor และระเบียบเศรษฐกิจ China-Indochina Peninsula

โดยเฉพาะระเบียบเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indo China Peninsula Economic Corridor) ที่พาดผ่านไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV คือ กัมพูชา ลาว เมียนมาและเวียดนาม โดยทุกประเทศมีแม่น้ำโขงไหลผ่านด้วย

ที่สำคัญ การผลักดันข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง BRI ยังเป็นความพยายามเพื่อเติมเต็ม “ความฝันของจีน” (China Dream) หรือ Zhong Guo Meng ที่จะผงาดขึ้นเป็นประเทศที่ยิ่งใหญ่ในระดับโลกอีกครั้ง โดยประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้จุดประกายให้คนจีนได้ร่วมฝันด้วยกันตั้งแต่เมื่อครั้งที่เริ่มขึ้นเป็นเลขาธิการใหญ่ของพรรคคอมมิวนิสต์จีนครั้งแรก เมื่อปลายปี ค.ศ. 2012 โดยในแง่ของนัยด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จีนมีความฝันที่จะกลับมายิ่งใหญ่ระดับโลกอีกครั้ง เหมือนดังเช่นที่จีนเคยยิ่งใหญ่เกรียงไกรในประวัติศาสตร์หลายพันปีที่ผ่านมา

## บทวิเคราะห์

SWOT Analysis เป็นเครื่องมือการวิเคราะห์ที่เข้าใจง่ายและถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายเพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อม และค้นหาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรค (ภัยคุกคาม) ที่มีผลกระทบต่อประเด็นที่ต้องการศึกษา ในรายงานชิ้นนี้จึงได้แน่ววิเคราะห์ SWOT มาใช้วิเคราะห์ในประเด็นต่างๆ ของโครงการ EEC และข้อริเริ่ม BRI ของจีน สรุปในตาราง ดังนี้

## วิเคราะห์ SWOT โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งภายใต้ EEC

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<p>-เน้นยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่มีอยู่แล้ว โดยใช้จุดเด่นจากทำเลที่ตั้งภาคตะวันออกของไทย เพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยและสะดวกรวดเร็ว</p> <p>-เน้นเชื่อมโยงระบบการขนส่งแบบไร้รอยต่อทั้งทางทะเล ทางอากาศ ทางถนนและระบบราง เพื่อเชื่อมการคมนาคมที่ส่งเสริมซึ่งกันและกัน ลดความคับคั่งของท่าเรือน้ำลึกและสนามบินที่มีอยู่เดิม</p> <p>-เพื่อดึงดูดการลงทุนเชิงคุณภาพจากต่างประเทศ จากกรณีโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกและทันสมัย โดยเฉพาะการพัฒนาาระบบรางคู่ และการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง</p> <p>-เพื่อเกื้อหนุนการพัฒนาภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินนานาชาติที่มีมาตรฐานสามารถรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มมากขึ้น</p>	<p>-เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีผลตอบแทนต่ำ และใช้ระยะเวลายาวนานกว่าจะคุ้มทุน</p> <p>-อาจจะต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและองค์ความรู้จากต่างประเทศ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง ตลอดจนการจัดซื้อจัดจ้างจากต่างประเทศ ต้องมีความโปร่งใสและรัดกุมรอบคอบ</p> <p>-ทำเลที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกใน EEC อาจไม่อยู่ในเส้นทางการเดินเรือหลักของจีนภายใต้ข้อริเริ่ม BRI</p>

โอกาส	อุปสรรค
<p>-เพิ่มประสิทธิภาพในด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทาง บก ทะเล และอากาศแบบไร้รอยต่อ เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งโลจิสติกส์</p> <p>-เพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศที่เป็นคู่แข่งในภูมิภาค AEC โดยเฉพาะ การขนส่งสินค้าด้วยระบบราง เพื่อเชื่อมโยงขนส่งวัตถุดิบและสินค้าจากแหล่งผลิตมาสู่ คลัสเตอร์อุตสาหกรรมใน EEC และเพื่อรองรับ อุตสาหกรรมที่จะมีการผลิตเพิ่มมากขึ้น</p> <p>-โอกาสในการพัฒนาบุคลากรของไทย เรียนรู้และรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการขนส่งที่ทันสมัย</p> <p>-เพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย</p>	<p>-ต้องใช้งบประมาณสูงมาก เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ (Mega Projects) และมีหลายโครงการก่อสร้าง/ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องดำเนินการไปพร้อมกัน จึงอาจจะมีผลต่อการจัดสรรงบประมาณไปให้การพัฒนาประเทศในด้านอื่นๆ เช่น การสาธารณสุข การศึกษา</p> <p>-อาจจะมีเม็ดเงินมาสนใจร่วมลงทุน เพราะอาจจะไม่คุ้มทุนจากโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ที่มีผลตอบแทนต่ำและใช้ระยะเวลายาวนาน</p> <p>-อาจจะมีเพียงเอกชนรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย มาเกี่ยวข้อง ซึ่งต้องมีความโปร่งใสและรักษาผลประโยชน์ของรัฐในการดำเนินการ โดยอาจจะถูกจับตาจากสื่อมวลชนและภาคประชาชน</p>

## วิเคราะห์ SWOT ด้านสิทธิประโยชน์การลงทุนและการบริหารโครงการ EEC

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<p>- รัฐบาลมุ่งมั่นและจริงจังในการผลักดันโครงการ EEC เพื่อดึงดูด FDI โดยมีการออกกฎหมายรองรับ ได้แก่ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และมีการตั้ง “สำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพื่อเป็นองค์กรหลักในการดำเนินการ</p> <p>- มีมาตรการสิทธิประโยชน์ที่จูงใจและดึงดูดนักลงทุนที่โดดเด่นและไม่น้อยไปกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ ในภูมิภาค</p> <p>- ตั้งศูนย์บริการครบวงจร One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาในการดำเนินการด้านกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์การลงทุน</p>	<p>- การใช้มาตรการจูงใจด้านภาษีใน EEC อาจจะมีผลกระทบต่อรายได้จากการเก็บภาษีลดลง</p> <p>- ต้องพึ่งพาการลงทุนจากต่างชาติ FDI โดยการลดแลกแจกแถมให้สิทธิพิเศษ ในขณะที่ บริษัทข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนใน EEC อาจจะไม่เพียงเพื่อหวังสิทธิประโยชน์และพร้อมจะย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่นๆ ที่อาจจะมีมาตรการจูงใจมากกว่า</p> <p>- โครงการ EEC มุ่งเน้นกระจุกความเจริญอยู่เฉพาะ 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง อาจมีผลกระทบต่อกระจายความเจริญเติบโตไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของไทยและสร้างปัญหาความเหลื่อมล้ำตามมา</p>

โอกาส	อุปสรรค
<p>-ดึงดูดต่างชาติที่มีเทคโนโลยีก้าวหน้าและทันสมัย จะมีนักธุรกิจ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ และนักบริหารข้ามชาติเข้ามาลงทุนและทำงานในประเทศไทย เกื้อหนุนต่อโอกาสที่จะพัฒนาบุคลากร แรงงาน วิศวกร นักวิจัยของไทยต่อไป</p>	<p>-ต้องแข่งขันอย่างเข้มข้นกับประเทศอื่นๆ ในแง่การให้สิทธิพิเศษและสิทธิประโยชน์ใน EEC เช่น เวียดนาม มาเลเซีย กัมพูชา เป็นต้น</p> <p>-อาจจะมีแรงต้านจากภาคประชาชนหรือสื่อมวลชน และนักวิชาการในแง่ของผลประโยชน์ที่จะกระจุกตัวอยู่แค่ใน 3 จังหวัดในโครงการ EEC</p> <p>-ความไม่แน่นอนเชิงนโยบายของรัฐบาลใหม่ที่จะเข้ามาหลังการเลือกตั้ง ซึ่งอาจจะมีการทบทวนเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด/ยกเลิกบางโครงการฯ เพื่อหวังผลทางการเมือง</p>

## วิเคราะห์ SWOT การลงทุน 10 อุตสาหกรรมชั้นนำและเทคโนโลยีใหม่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<p>-ต่อยอดการพัฒนาอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยมีความเข้มแข็งอยู่แล้ว เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อให้มีความทันสมัยและทันยุคสมัย 4.0</p> <p>-ส่งเสริมจุดแข็งที่ไทยมีความโดดเด่นกว่าคู่แข่ง เช่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี (Affluent Medical and Wellness Tourism)</p> <p>-อุตสาหกรรมที่เน้นส่งเสริม New S Curve ล้วนเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่จะใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและสร้างมูลค่าเพิ่ม</p>	<p>-ต้องพึ่งพาการลงทุนจากนักธุรกิจหรือบริษัทชั้นนำจากต่างประเทศ</p> <p>-ยังไม่มีความพร้อมด้านบุคลากรในหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมด้านการบิน และซ่อมบำรุง ยังไม่มีผู้เชี่ยวชาญหรือบุคลากรที่สามารถรองรับการพัฒนาในด้านนี้</p> <p>-ต้องใช้งบประมาณในการลงทุนสูงในการยกระดับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยเฉพาะด้านการวิจัยและพัฒนา (R&amp;D)</p> <p>-การมุ่งเน้นพัฒนาอุตสาหกรรมยุคใหม่ที่ทันสมัย อาจมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดิมที่ใช้แรงงานมาก และต้องปรับตัวเพื่อความอยู่รอดและรองรับการใช้เทคโนโลยี</p> <p>-อาจมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่</p>

โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มโอกาสในการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศผ่านการเข้ามาลงทุนของต่างชาติ FDI ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้ประชาชาติให้กับประเทศในระดับมหภาค</li> <li>- เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้กับประเทศจากการพัฒนาและเรียนรู้เทคโนโลยีจากบริษัทต่างประเทศที่จะเข้ามาลงทุน</li> <li>- เพิ่มโอกาสในการพัฒนาบุคลากรให้ทันกับเทคโนโลยียุคใหม่ เช่น ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุง เป็นโอกาสในการส่งเสริมให้โรงเรียนช่างซ่อมอากาศยาน เพื่อพัฒนาทักษะของบุคลากร เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องแข่งขันกับอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกันในประเทศคู่แข่ง เช่น เวียดนาม มาเลเซีย ซึ่งล้วนมีมาตรการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเช่นกัน</li> <li>- บริษัทชั้นนำอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูงสามารถเลือกตัดสินใจเข้าไปลงทุนหรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศต่างๆ ได้ตามผลประโยชน์ที่มี จึงยังคงมีความไม่แน่นอนว่าจะมาลงทุนในโครงการ EEC ของไทยมากน้อยเพียงใด</li> </ul>

### บทวิเคราะห์ข้อริเริ่ม Belt and Road Initiative ของจีน

ในการวิเคราะห์ลักษณะโครงการและแรงจูงใจเหตุผลที่ผู้นำจีนผลักดันข้อริเริ่ม BRI ในเชิงยุทธศาสตร์และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและไม่ใช้เศรษฐกิจ สรุปลงได้ดังนี้

#### 1. เป้าหมาย BRI เน้นไปที่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน

แม้ว่าเป้าหมายของข้อริเริ่ม BRI จะมีหลากหลาย แต่รัฐบาลจีนได้เน้นไปที่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างความเชื่อมโยงทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น รถไฟ ท่าเรือ และการขนถ่ายลำเลียงทรัพยากรและพลังงาน เช่น การสร้างท่อขนส่งก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน ข้อริเริ่ม BRI จึงมีมิติของการขนส่งสินค้า ขนถ่ายคน และพลังงาน รวมทั้งมีภาพของจีนเป็นจุดกลาง หรือเชื่อมโยงกลับเข้าหาจีน

## 2. ความร่วมมือภายใต้ BRI ไม่เชื่อมโยงเงื่อนไขระบบการเมือง

ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI ผู้นำจีนยืนยันพร้อมเจรจาและร่วมมือกับรัฐบาลทุกรูปแบบการปกครอง ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลประชาธิปไตย หรือรัฐบาลเผด็จการ ที่สำคัญแม้ในทางการเมือง จีนในปัจจุบันจะปกครองโดยเผด็จการพรรคคอมมิวนิสต์ แต่ในทางเศรษฐกิจ จีนได้ดำเนินการปฏิรูปหันมาใช้ระบบเศรษฐกิจแบบตลาด เปิดรับและเข้าร่วมการค้าการลงทุนระหว่างประเทศตามแนวเสรีนิยม รวมทั้งผู้นำจีนพยายามที่จะให้ประเทศต่างๆ คลายกังวลในเรื่องภัยคุกคาม จึงได้ยืนยันในหลักการไม่แทรกแซงกิจการภายในของแต่ละประเทศ

## 3. จีนนำข้อริเริ่ม BRI มาใช้เพื่อแก้ปัญหาเศรษฐกิจภายในประเทศของจีน

เหตุผลส่วนหนึ่งที่จีนผลักดันข้อริเริ่ม BRI ก็เพื่อแก้ปัญหาเศรษฐกิจของจีนเอง โดยเฉพาะปัญหาการผลิตล้นเกินภายในประเทศ เช่น ผลผลิตเกินตัวในอุตสาหกรรมซีเมนต์และเหล็กกล้า ทำให้จีนต้องการเร่งระบายส่งออกวัตถุดิบเหล่านี้เพื่อใช้ในโครงสร้างพื้นฐานในประเทศต่างๆ

นอกจากนี้ ข้อริเริ่ม BRI ยังช่วยกระจายความเจริญและพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนของจีนด้วย เช่น การเชื่อมโยงเขตฯซินเจียงกับเอเชียกลางและยุโรป และเชื่อมโยงมณฑลตอนใต้ของจีนเข้ากับอาเซียน

ในแง่ผลตอบแทน การที่จีนหันมาทุ่มงบประมาณออกไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานในประเทศต่างๆ ยังถือเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนดอกเบี้ยได้ดีกว่าการที่จีนนำทุนสำรองเงินตราไปซื้อพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ เป็นต้น

## 4. ข้อริเริ่ม BRI มุ่งเพื่อส่งเสริมการใช้สกุลเงินหยวนในระดับนานาชาติให้มากขึ้น

ข้อริเริ่ม BRI ถูกใช้เพื่อตอบสนองเป้าหมายทางเศรษฐกิจการเงินของจีนที่

ต้องการยกระดับสกุลเงินหยวนของตนให้เป็นที่ยอมรับและถูกใช้ให้มากขึ้น โดยผ่านการให้ความช่วยเหลือในรูปเงินหยวน ซึ่งแม้ว่าหลายโครงการภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จะยังคงใช้สกุลเงินดอลลาร์เพราะเป็นที่ยอมรับในระดับสากลมากกว่า แต่ความสำเร็จของข้อริเริ่ม BRI ในระยะยาวน่าจะช่วยส่งเสริมอิทธิพลทางเศรษฐกิจของจีน และเอื้อให้มีการเลือกใช้สกุลเงินหยวนในการค้าการลงทุนระหว่างประเทศมากขึ้น

## 5. ข้อริเริ่ม BRI กับอาเซียนเพื่อผลประโยชน์ด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจ

ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จีนผลักดันความร่วมมือกับอาเซียนผ่านการปลูกฝังความร่วมมือเส้นทางสายไหมทางทะเล Maritime Silk Road ในศตวรรษที่ 21 ที่ผ่านเส้นทางเดินเรือในทะเลจีนใต้ นอกเหนือจากประเด็นความมั่นคง จีนยังใช้ความร่วมมือนี้เพื่อรุกคืบเข้าไปรักษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งผลประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลจีนใต้อีกด้วย โดยเฉพาะน้ำแข็งเปลวไฟ (flammable ice) ที่ค้นพบในทะเลจีนใต้สามารถใช้เป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญในอนาคตต่อไป

สำหรับรายละเอียดในการใช้แนวคิด SWOT Analysis มาวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน เพื่อค้นหา จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของข้อริเริ่ม BRI ของจีนในการเชื่อมโยงกับโครงการ EEC มีดังนี้

### 1) จุดแข็ง

ข้อริเริ่ม BRI มีจุดแข็งในการเป็นยุทธศาสตร์ระดับชาติของจีนที่มีการผลักดันอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงของจีนได้ให้ความสำคัญที่จะปลูกคืนชีพเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 มาตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2556 เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการขยายบทบาทและแสวงหาผลประโยชน์ของจีนโดยการเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก โดยจีนได้พยายามสร้าง “โมเดลใหม่” ผ่านข้อริเริ่ม BRI ในการบูรณาการจีนกับภูมิภาคต่างๆ อย่างเป็นทางการและใช้ได้จริง เช่น การเชื่อมโยงระบบรางผ่านเส้นทางรถไฟยวอนันท์หมื่นกิโลเมตรจากจีน ผ่านหลายประเทศไป

จนถึงภูมิภาคยุโรป และการเข้าไปสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลประเทศต่างๆ เพื่อหวังจะเข้าไปบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึก ที่จะเชื่อมโยงจีนออกสู่มหาสมุทรอินเดีย เช่น รัฐบาลศรีลังกาได้มอบท่าเรือฮัมบันโตตาให้กับเงินเข้าไปบริหารจัดการ เพื่อใช้พื้นที่ค้ำชำระเงิน เป็นต้น

## 2) จุดอ่อน

จุดอ่อนในแง่ขอบเขตและการจัดสรรโครงการ เนื่องจากข้อริเริ่ม BRI ของจีน ยังคงเป็นเพียงกรอบกว้างๆ ที่ไม่ชัดเจนในเรื่องวงเงินและวิธีการในการจัดสรรเงินให้แต่ละโครงการ โดยแต่ละประเทศที่ร่วมมือกับจีนจะต้องเจรจาความร่วมมือกับจีนเป็นโครงการๆ ไป

สำหรับแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการต่างๆ ในข้อริเริ่ม BRI ก็มีที่มาหลากหลาย มีทั้งเงินทุนจากกองทุนเส้นทางสายไหม ของรัฐบาลจีน ซึ่งมีอยู่ 40,000 ล้านดอลลาร์ หรือเงินจากธนาคารนโยบายของจีนที่สำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ China Development Bank และ EXIM Bank of China รวมทั้ง สถาบันระหว่างประเทศด้านการเงินที่จีนจัดตั้งขึ้น คือ ธนาคาร AIIB ในปักกิ่ง ซึ่งมีทุน 100,000 ล้านดอลลาร์ หรือธนาคารเพื่อการพัฒนาใหม่ (NDB) ในเซี่ยงไฮ้ ซึ่งมีทุน 50,000 ล้านดอลลาร์ รวมทั้งอาจจะมีธนาคารพาณิชย์ของจีนที่เข้าร่วมปล่อยสินเชื่อในโครงการลงทุนๆ เป็นต้น ทั้งหมดนี้จะมีเงินเป็นผู้ชี้ขาดว่า จะจัดสรรเงินหรือจะร่วมมือช่วยเหลือในโครงการใด

ดังนั้น ข้อริเริ่ม BRI มีจุดอ่อนเชิงกลไกการบริหารและต้องพึ่งพาการตัดสินใจของจีนแต่ฝ่ายเดียวเป็นสำคัญ รวมทั้งการขาดความโปร่งใสและธรรมาภิบาลที่ชัดเจนในการดำเนินการ มีข้อวิพากษ์วิจารณ์ว่า จีนใช้การตัดสินใจเพียงฝ่ายเดียวในการตัดสินใจว่า จะเดินหน้าหรือระงับโครงการ ดังจะเห็นได้จากกรณีตัวอย่างการประกาศระงับโครงการความช่วยเหลือของจีนในปากีสถาน ทั้งที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน China-Pakistan Economic Corridor

(CPEC) ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI โดยรัฐบาลจีนตัดสินใจที่จะระงับการให้เงินช่วยเหลือในโครงการก่อสร้างถนน 3 เส้นทางในปากีสถานเป็นการชั่วคราว ซึ่งมีรายงานข่าวว่า อาจจะเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน<sup>2</sup>

### 3) โอกาส

สำหรับโอกาสจากข้อริเริ่ม BRI ในแง่ของการเชื่อมโยงกับโครงการ EEC ของไทย มีทั้งในแง่ของการผลิตในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สอดคล้องและเสริมกันและกัน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมภายใต้นโยบาย Made in China 2025 ของจีน และอุตสาหกรรมใหม่ New S Curve ของไทยที่สอดคล้องกัน เช่น อุตสาหกรรมด้านการบินหรืออุตสาหกรรมผลิตหุ่นยนต์ เป็นต้น ในขณะนี้ นักลงทุนจีนได้ให้ความสนใจที่จะศึกษาโอกาสในการขยายการลงทุนในพื้นที่โครงการ EEC เนื่องด้วยมาตรการส่งเสริมดึงดูดและการให้สิทธิพิเศษของรัฐบาลไทย ตลอดจนไทยมีจุดแข็งในเรื่องวัตถุดิบที่จีนต้องการ โดยเฉพาะยางพารา ในขณะนี้ มีโรงงานผลิตยางรถยนต์ขนาดใหญ่ของจีนได้เข้ามาลงทุนที่ระยอง เป็นต้น

นอกจากนี้ โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมป้องกันประเทศที่รัฐบาลเพิ่งจะเพิ่มในโครงการ EEC ก็เป็นอีกอุตสาหกรรมที่น่าจะมีศักยภาพในการร่วมมือกับจีน เนื่องจากกองทัพจีนก็ได้พัฒนาใช้เทคโนโลยีในการผลิตอุตสาหกรรมป้องกันประเทศและส่งออกไปจำหน่ายเชิงพาณิชย์ไปหลายประเทศ

### 4) อุปสรรค

อุปสรรคต่อโครงการ EEC ในการเชื่อมโยงกับข้อริเริ่ม BRI คือ การที่จะต้องแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ในการดึงดูดการลงทุนจากจีน เนื่องจากประเทศต่างๆ โดย

---

2 The Hindu Business Line. 2017. "China stops funding CPEC road projects over graft". *The Hindu Business Line*, December, 5. <https://www.thehindubusinessline.com/news/world/china-stops-funding-cpec-road-projects-over-graft-issuereport/article9982789.ece>.

เฉพาะคู่แข่งของไทยในอาเซียน เช่น เวียดนามหรือมาเลเซียก็พยายามเชื่อมโยงหาประโยชน์จากข้อริเริ่ม BRI ของจีนและใช้มาตรการส่งเสริมและสิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากจีน ตัวอย่างเช่น มาเลเซียดึงดูดกลุ่มอาลีบาบาของนายแจ็กหม่า เพื่อเข้าไปลงทุนสร้าง “เขตการค้าเสรีดิจิทัล” (Digital Free Trade Zone: DFTZ) ทั้งๆ ที่นายแจ็กหม่าได้มีการเจรจากับรัฐบาลไทยที่จะลงทุนในพื้นที่ EEC ในโครงการที่คล้ายคลึงกัน<sup>3</sup> เป็นต้น

นอกจากนี้ ในแง่ของอุปสรรคต่อการขยายตัวของข้อริเริ่ม BRI รัฐบาลจีนก็กำลังจะเผชิญกับความพยายามของบางประเทศในการสกัดการรุกคืบที่จะใช้ข้อริเริ่ม BRI เพื่อขยายอิทธิพลของจีนผ่านการร่วมมือกับประเทศต่างๆ โดยล่าสุด สหรัฐฯ ได้ร่วมมือกับญี่ปุ่น อินเดีย และออสเตรเลีย ซึ่งความเคลื่อนไหวของ 4 ชาติในภูมิภาคอินโดแปซิฟิกนี้ ได้พยายามก่อตั้งโครงการโครงสร้างพื้นฐานขึ้นมาใหม่ เพื่อแข่งขันกับข้อริเริ่ม BRI และลดอิทธิพลของจีน โดยเฉพาะญี่ปุ่น ค่อนข้างมีบทบาทชัดเจนและแข็งขันในการออกมาสกัดกั้นอิทธิพลจีนในภูมิภาค เช่น ในปี พ.ศ. 2559 ญี่ปุ่นได้เปิดตัวโครงการที่จะเป็นทางเลือกแข่งกับข้อริเริ่ม BRI ซึ่งเรียกว่า “โครงสร้างพื้นฐานคุณภาพสูง” มูลค่าราว 2 แสนล้านดอลลาร์ โดยร่วมมือกับหลายประเทศ

โดยเฉพาะการจับมือระหว่างญี่ปุ่น-อินเดีย ในการพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าทางรถไฟ และท่าเรือในศรีลังกา บังกลาเทศ เมียนมาร์ และบนเกาะของอินเดีย และญี่ปุ่นยังได้พยายามขยายอิทธิพลเศรษฐกิจไปยังยุโรปกลางและตะวันออกเพื่อคานอำนาจทางเศรษฐกิจของจีน เป็นต้น

---

3 อาร์ม ตั้งนิรันดร. 2560. “แจ็กหม่าบุกมาเลเซีย: เกมเดิมพันของใคร?” สำนักข่าวออนไลน์ไทยพับลิก้า ThaiPublica, เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2560. <https://thaipublica.org/2017/03/arm-tungnirun5/>

## บทสรุป ข้อริเริ่ม BRI

โดยสรุป ผู้นำจีนมีความพยายามผลักดันความร่วมมือตามแนวเส้นทางสายไหม เพื่อใช้ข้อริเริ่ม BRI เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการขยายบทบาทและแสวงหาผลประโยชน์ของจีนโดยการเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลกโดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบรางผ่านเส้นทางรถไฟยวามันบนบกโลเมตรจากจีน ผ่านหลายประเทศไปจนถึงภูมิภาคยุโรป เป็นต้น

นอกจากนี้ ในฐานะเป็นผู้ริเริ่มและเป็นสถาปนิกออกแบบความร่วมมือใหม่นี้ จีนสามารถใช้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง BRI เพื่อเป็นเครื่องมือในการเข้าสู่ภูมิภาคต่างๆ อย่างแนบเนียนไม่ฉ้อฉงและดูไม่น่ากลัว ครอบคลุมทั้งกลุ่มอาเซียน เอเชียใต้ เอเชียกลาง เชื่อมโยงไปจนถึงตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป ไปจนถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน รวมทั้งการเชื่อมโยง 2 มหาสมุทร คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย โดยในขณะนี้ มีมากกว่า 60 ประเทศที่ให้ความร่วมมือกับจีนภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม

ดังนั้น ข้อริเริ่ม BRI กลายเป็นเครื่องมือสำคัญทางนโยบายต่างประเทศ และในแง่ยุทธศาสตร์ จีนต้องการใช้ข้อริเริ่ม BRI เพื่อสร้างเครือข่ายและแสวงหาแนวร่วมในการคานอำนาจกับมหาอำนาจเดิมอย่างสหรัฐฯ

ข้อริเริ่ม BRI ของจีน มีประเด็นครอบคลุมหลากหลาย ไม่ได้มีเฉพาะมิติเศรษฐกิจเท่านั้น ยังมีทั้งด้านการเมือง สังคม วัฒนธรรม และการเชื่อมโยงในระดับประชาชน นอกจากนี้ ชาวจีนภายในประเทศและรัฐบาลท้องถิ่น/มณฑลของจีนก็ได้ให้การตอบรับและสนับสนุนยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมตามข้อริเริ่ม BRI ของผู้นำจีนรุ่นที่ 5 คือ สีจิ้นผิง ด้วยความภาคภูมิใจที่ประเทศชาติตนเองได้ผงาดขึ้นมายิ่งใหญ่อีกครั้งในระดับนานาชาติ

## ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ EEC

จากที่กล่าวมาข้างต้น รัฐบาลไทยคาดหวังว่า จะใช้โครงการ EEC เพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งลงทุนหลักของประเทศ ทั้งจากการลงทุนของบริษัทชั้นนำของต่างชาติและของไทย เชื่อมการลงทุนสู่ระเบียงเศรษฐกิจ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง จากการลงทุนของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อให้เป็น กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ของประเทศต่อไป

### สำหรับข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลต่อโครงการ EEC มีดังนี้

1) โครงการ EEC เป็นโครงการที่รัฐหวังเพื่อที่จะใช้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในระยะยาว จึงควรมีความชัดเจนของโครงการและได้รับการผลักดันอย่างต่อเนื่อง โดยมีกฎหมายรองรับ รวมทั้งมุ่งเน้นการพัฒนาทักษะและความเชี่ยวชาญของบุคลากรไทยอย่างจริงจัง เพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในยุค 4.0 และควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่อาจจะถูกกระทบจากโครงการ EEC

2) ในการส่งเสริมและดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ควรเน้นนักลงทุนต่างชาติที่มีคุณภาพ ไม่เน้นปริมาณ โดยมีเป้าหมายให้ความสำคัญกับบริษัทข้ามชาติที่ก้าวหน้าในยุค 4.0 และมีเทคโนโลยีเพื่ออนาคต ตลอดจนการตั้งเงื่อนไขให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับบุคลากรไทย และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างสถาบันวิจัยและสถาบันการศึกษาของไทยไปทำงานร่วมกับบริษัทต่างชาติที่มาลงทุน เพื่อให้สามารถนำเทคโนโลยีของบริษัทชั้นนำเหล่านั้นไปพัฒนาต่อยอด และพัฒนาทักษะของบุคลากรของไทยให้สอดคล้องต่อไปด้วย

3) รัฐบาลควรจะเน้นรักษาผลประโยชน์ของท้องถิ่นและกระจายผลประโยชน์ให้ทั่วถึง รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการเฝ้าระวังไม่ให้เกิดผลกระทบทางลบต่อ

ชุมชนและสิ่งแวดล้อม ที่สำคัญ จะต้องนำรายได้จากการลงทุนของต่างชาติจากโครงการ EEC ไปกระจายความเจริญให้กับภูมิภาคอื่นของไทยด้วย เพื่อลดความเหลื่อมล้ำต่อไป

4) ในการเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานตามแผนเพื่อรองรับการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรม สำหรับแหล่งเงินลงทุนเพื่อการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาจจะมีทั้งแบบรัฐลงทุนเองและแบบร่วมลงทุนจากเอกชน PPP เพื่อให้ได้ประโยชน์ร่วมกัน ทั้งนี้ ภาครัฐต้องพิจารณารายละเอียดโครงการอย่างรัดกุมและรอบคอบ

5) เพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นที่ล้วนพัฒนาโครงการคล้ายคลึงกันเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติเช่นกัน รัฐบาลไทยต้องสร้างจุดเด่นของโครงการ EEC เช่น การให้บริการนักลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว มีจุดบริการครบวงจร One Stop Service ด้านต่างๆ อย่างครอบคลุมทั่วถึง รวมทั้งข้อมูลด้านกฎระเบียบสิทธิประโยชน์ที่ชัดเจนและรูปธรรมมีกฎหมายรองรับ ที่สำคัญ ต้องมีการเน้นทักษะด้านภาษาของเจ้าหน้าที่ที่จะให้ข้อมูล โดยจะต้องสามารถสื่อสารและจัดทำข้อมูลทั้งภาษาอังกฤษ

**ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยงโครงการ BRI ของจีนกับโครงการ EEC ของไทย**

### **1) ข้อเสนอแนะในการเชื่อมโยงด้านอุตสาหกรรมการผลิต**

สำหรับโอกาสจากข้อริเริ่ม BRI ในแง่ของการเชื่อมโยงกับโครงการ EEC ของไทยในแง่ของการผลิตในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สอดคล้องและเสริมกันและกัน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมภายใต้นโยบาย Made in China 2025 ของจีน และอุตสาหกรรมใหม่ New S Curve ของไทยที่สอดคล้องกัน เช่น อุตสาหกรรมด้านการบินหรืออุตสาหกรรมผลิตหุ่นยนต์ เป็นต้น

ในขณะที่ นักลงทุนจีนได้ให้ความสนใจที่จะศึกษาโอกาสในการขยายการลงทุนในพื้นที่โครงการ EEC เนื่องด้วยมาตรการส่งเสริมดึงดูดและการให้สิทธิพิเศษของ

รัฐบาลไทย ตลอดจนคนไทยมีจุดแข็งในเรื่องวัตถุดิบที่จีนต้องการ โดยเฉพาะยางพารา ในขณะที่ มีโรงงานผลิตยางรถยนต์ขนาดใหญ่ของจีนได้เข้ามาลงทุนที่ระยอง เป็นต้น

นอกจากนี้ โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมป้องกันประเทศใน EEC ของรัฐบาลไทยก็มีศักยภาพในการร่วมมือกับจีน ซึ่งนำเทคโนโลยีมาพัฒนาอุตสาหกรรมป้องกันประเทศได้อย่างน่าสนใจ

ดังนั้น ในแง่อุตสาหกรรมการผลิต โครงการ EEC ของไทยมีศักยภาพที่จะไปเชื่อมโยงกับข้อริเริ่ม BRI ของจีนในแง่ของการขยายเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานการผลิตที่เชื่อมต่อของจีนเพื่อที่จะขยายการผลิตไปยังตลาดโลกต่อไป รวมทั้งการใช้ประโยชน์และเน้นการเรียนรู้เทคโนโลยีนวัตกรรมจากจีน โดยเฉพาะเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมยุคใหม่ภายใต้เป้าหมายอุตสาหกรรม Made in China 2025 ของรัฐบาลจีน เป็นต้น

## 2) ข้อเสนอแนะในการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง

สำหรับความพยายามเชื่อมโยงด้านการขนส่งกับโครงการ BRI ของจีน ไม่ได้มีเฉพาะทางทะเล แต่ควรจะเน้นด้านการขนส่งระบบราง เนื่องจากภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จีนได้ผลักดันการขนส่งระบบรางตามแนวเส้นทางสายใหม่ไปจนถึงยุโรปได้สำเร็จแล้ว และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับโครงการ EEC โดยเฉพาะการใช้เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจีน-ยุโรป เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าส่งออกของไทยไปยังประเทศในยุโรป โดยสามารถขนส่งทางรถไฟจากมาบตาพุดในโครงการ EEC ผ่านไปทางชายแดนจังหวัดหนองคายเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟในประเทศลาว (กำลังก่อสร้าง) แล้วเชื่อมต่อชายแดนจีนในมณฑลยูนนาน (กำลังก่อสร้าง) และต่อไปยังมณฑลเสฉวนเพื่อขนส่งรถไฟออกชายแดนจีนที่ซินเจียง แล้วข้ามพรมแดนไปยังประเทศคาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์และกระจายต่อไปยังประเทศต่างๆ ในยุโรป โดยใช้เวลาประมาณ 15-20 วันแล้วแต่จุดหมายปลายทาง ซึ่งช่วยประหยัดเวลากว่าการขนส่งทางทะเล

กรณีศึกษาการใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจีน-ยุโรป รัฐบาลจีนได้ผลักดันการเชื่อมโยงรถไฟจีน-ยุโรปภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จนสำเร็จ จากรายงานของ ดร.อักษรศรี พานิชสาส์นและทีมวิจัยที่ได้เคยเดินทางไปลงพื้นที่ศึกษารailway จีน-ยุโรป ตั้งแต่สถานีรถไฟในนครเฉิงตู มณฑลเสฉวนของจีน ไปจนถึงประเทศโปแลนด์ ซึ่งถือเป็นจุดเชื่อมต่อขยายไปยังประเทศยุโรปอื่นๆ เช่น เยอรมนี และอังกฤษ พบว่ารถไฟในช่วงเฉิงตู-โปแลนด์ มีระยะทาง 9,826 กิโลเมตร ใช้เวลาขนส่ง 12 วัน ผ่าน 5 ประเทศ โดยแบ่งเป็นช่วงในประเทศจีน (จากนครเฉิงตู ไปจนถึงพรมแดนซินเจียง) ระยะทางภายในประเทศจีน 3,511 กิโลเมตร แล้ววิ่งข้ามพรมแดนเข้าสู่ประเทศคาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส และโปแลนด์ โดยการขนส่งระบบรางข้าม 5 ประเทศเส้นนี้ มีค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ประหยัดกว่าทางอากาศ (air cargo) ถึง 5 เท่า และใช้ระยะเวลาขนส่งทางรางได้รวดเร็วกว่าการขนส่งทางเรือที่นานถึง 45 วัน และรถไฟสายเฉิงตู-ยุโรปสายนี้ เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกตั้งแต่ปลายเดือนเมษายน 2556 แม้ว่าการรถไฟจีน-ยุโรปที่ผ่านประเทศต่างๆ ซึ่งในบางช่วงมีขนาดรางรถไฟที่ไม่เท่ากัน แต่ทางการจีนสามารถแก้ปัญหาทางเทคนิคและปัญหาการบริหารจัดการระหว่างประเทศในการเดินรถไฟผ่านหลายประเทศ โดยการจัดตั้งบริษัท Chengdu International Inland Port Operation<sup>4</sup> (CIPO) ขึ้นมาเพื่อให้เป็นบริษัทที่รับผิดชอบจัดการดูแลและบริหารการขนส่งสินค้าจากจีนไปจนถึงปลายทางที่ยุโรปโดยเฉพาะ รวมไปถึงการดูแลเจรจาความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศต่างๆ ที่รถไฟสายนี้พาดผ่าน

จีนสามารถผลักดัน “เส้นทางรถไฟจีน-ยุโรป” ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จนสำเร็จ โดยล่าสุดเมื่อต้นปี พ.ศ. 2560 ได้มีการขยายเส้นทางรถไฟจากจีนไปจนถึงกรุงลอนดอน ระยะทาง 12,000 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 18 วัน

---

4 “Iron Silk Road: กรณีศึกษา “รถไฟเฉิงตู-ยุโรป.” 2559. กรุงเทพมหานคร, มกราคม 2559.

ดังนั้น ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจีน-ยุโรป เพื่อเป็นอีกทางเลือกสำคัญในการขนส่งสินค้าไทย-จีนด้วยระบบราง และยังสามารถใช้เงินเป็นทางผ่านเพื่อส่งออกสินค้าไทยไปยังประเทศคู่ค้าในยุโรปได้อีกด้วย โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ไทยจะผลิตในโครงการ EEC

สำหรับตัวอย่างสินค้าส่งออกสำคัญของไทยที่มีการผลิตในพื้นที่โครงการ EEC ในจังหวัดระยอง คือ เม็ดพลาสติก ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกอันดับ 1 จากไทยไปจีน โดยผลิตในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และในขณะนี้ใช้วิธีการขนส่งทางเรือจากไทยไปจีน

ในอนาคตหากเส้นทางรถไฟไทย-จีน ที่มีโครงการจะพาดผ่านจากมาบตาพุด ผ่านแก่งคอยไปยังชายแดนที่จังหวัดหนองคาย ประสบความสำเร็จ ก็จะสามารถเชื่อมต่อเข้านครหลวงเวียงจันทน์ของประเทศลาว และเข้าไปยังนครคุนหมิงของจีน ก็จะสามารถเชื่อมต่อในระบบรางไปจนถึงนครเฉิงตู และใช้เงินเป็นทางผ่านจากรถไฟเฉิงตู-โปแลนด์ เพื่อเชื่อมต่อไปยังส่วนอื่นๆ ของประเทศยุโรปต่อไป โดยใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 15-20 วัน น้อยกว่าระยะเวลาขนส่งทางทะเลจากไทยไปยุโรปที่ต้องใช้เวลาเกือบ 45 วัน เป็นต้น

### **ข้อพึงระวังและบทวิเคราะห์ในเชิงยุทธศาสตร์**

อย่างไรก็ดี การจะใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงโครงการ EEC กับข้อริเริ่ม BRI ของจีนไม่ใช่เรื่องที่จะเกิดขึ้นโดยอัตโนมัติอย่างไร้อุปสรรค เนื่องจากในขณะนี้ **จีนได้กลายเป็นจุดสนใจของหลายประเทศทั่วโลกที่ต่างก็พยายามจะแข่งขันกันเชื่อมโยงกับข้อริเริ่ม BRI** เพื่อหวังจะได้รับประโยชน์จากพลังทางเศรษฐกิจมหาศาลของจีน

ที่สำคัญ ในแง่การเมืองระหว่างประเทศ ข้อริเริ่ม BRI ของจีนอาจจะไม่ได้มีความมุ่งหมายในการสร้างระเบียบโลกใหม่หรือทำลายระเบียบโลกเดิม แต่มีเป้าหมายชัดเจนในการขยายอิทธิพลจีนให้มากขึ้นโดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจ ในขณะนี้ จีน

หันมาสวมบทบาทชาติพ่อค้าที่มุ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจน ผู้นำจีนใช้ข้อริเริ่ม BRI เพื่อแสวงหาผลประโยชน์แห่งชาติให้ตนเองเป็นหลัก ทั้งรัฐวิสาหกิจและเอกชนจีนมีการออกไปลงทุนในประเทศต่างๆตามแนวเส้นทางสายไหมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเน้นจัดลำดับความสำคัญให้กับโครงการที่จีนจะได้รับประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม

ดังนั้น การเจรจาต่อรองกับรัฐบาลจีนจึงไม่ใช่เรื่องง่าย ดังกรณีตัวอย่างของการเจรจารถไฟไทย-จีน ที่ต้องใช้เวลาในการเจรจาอย่างยืดเยื้อยาวนาน<sup>5</sup> กว่าจะเริ่มลงมือเริ่มต้นก่อสร้างในบางช่วงได้จริงในวันที่ 21 ธันวาคม 2560 จึงปฏิเสธไม่ได้ว่า จีนในยุคใหม่นี้จะเน้นการเจรจาต่อรองในสไตล์ชาติพ่อค้า เน้นผลประโยชน์และแสวงหากำไรทางธุรกิจจากการค้าและการลงทุน

นอกจากนี้ การริเริ่มบางโครงการภายใต้ BRI ของจีนก็ถูกตั้งข้อกังขา เช่น การก่อตั้งธนาคาร AIIB ผลักดันโดยจีนก็ถูกตั้งคำถามและถูกโจมตีจากหลายประเทศที่มองว่า ธนาคาร AIIB ภายใต้เงาของจีนจะถูกดำเนินการเพื่อมุ่งตอบสนองผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและขยายอิทธิพลของประเทศจีน เป็นต้น

จากมุมมองเชิงยุทธศาสตร์ จีนสามารถขยายอิทธิพลและบทบาททางเศรษฐกิจจนครอบคลุมภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลกโดยใช้การผลักดันผ่านการหาแนวร่วมตามเส้นทางสายไหม BRI และพลังทางเศรษฐกิจของจีนได้กลายเป็นปัจจัยขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจโลก และจีนยังได้เข้าไปสร้างความเกี่ยวพันโยงใยกับเศรษฐกิจประเทศต่างๆ จนต้องพึ่งพาจีนเป็นหลัก

ในขณะนี้ ไม่ได้มีเพียงแค่การส่งออกสินค้าจีนไปจนท่วมท้นในตลาดโลก แต่ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จีนยังได้รุกคืบออกไปลงทุนในต่างประเทศอย่างรวดเร็ว ทั้งในรูปแบบของการลงทุนโดยรัฐวิสาหกิจจีน บริษัทเอกชนจีน รวมไปถึงการออกไปกว้าน

---

5 “ยิ่งกว่าเข็นครกขึ้นภูเขา: การเจรจารถไฟไทย-จีน.” 2559. กรุงเทพฯธุรกิจ, กันยายน 2559.

ชื่อที่ดินหรือแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในประเทศต่างๆ ทำให้ถูกมองว่า การรुकืบของจีนกำลังเป็นภัยคุกคามในสายตาของคนท้องถิ่นในหลายประเทศ

มีข้อสังเกตว่า ทุนจีนที่มีบทบาทสำคัญในการออกไปลงทุนภายใต้ข้อริเริ่ม BRI มักมีความเชื่อมโยงกับรัฐบาลจีน เช่น เป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ หรือเป็นบริษัทเอกชนที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาลจีน ดังนั้น การขยายอิทธิพลของทุนจีน จึงมาพร้อมกับการเดินสายส่งเสริมข้อริเริ่ม BRI ของผู้นำจีน ขณะเดียวกัน ทุนจีนก็เป็นตัวสร้างอิทธิพลทางเศรษฐกิจของรัฐบาลจีนในประเทศต่างๆ ด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ ยังไม่มีความชัดเจนว่า ในการออกไปค้าขายหรือลงทุนในต่างประเทศภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จีนจะกำหนดเงื่อนไขหรือค่านึงถึงมาตรฐานสากลมากน้อยเพียงใด เช่น ความไม่ชัดเจนในเรื่องเงื่อนไขการปล่อยกู้ กลไกการระงับข้อพิพาทในการลงทุน รวมไปถึงด้านมาตรฐานสังคมและสิทธิมนุษยชน มาตรฐานด้านการคุ้มครองแรงงาน มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

รัฐบาลจีนได้เข้าไปมีบทบาทและอิทธิพลต่อรัฐบาลของหลายประเทศในภูมิภาค มีทั้งรูปแบบของการให้ความช่วยเหลือ การบริจาคหรือเงินให้เปล่า รวมทั้งการปล่อยกู้ในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ซึ่งการช่วยเหลือทางการเงินของจีนในหลายกรณีได้มีเงื่อนไขผูกพันไปกับเงินช่วยเหลือเหล่านั้น เช่น การส่งคนจีนไปทำงาน หรือการให้รัฐวิสาหกิจจีน/บริษัทจีนได้เข้าไปผู้ลงทุนในประเทศที่รับการช่วยเหลือจากจีนเหล่านั้น เป็นต้น

จึงชัดเจนว่า อิทธิพลของจีนในเวทีโลกทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมืองได้ขยายเพิ่มขึ้นภายใต้ข้อริเริ่ม BRI และผู้นำจีนยังได้ใช้อำนาจละมุน Soft Power ในการขยายอิทธิพลแพร่หลายในระดับโลก เช่น ความพยายามส่งเสริมให้มีการยอมรับวัฒนธรรมจีนผ่านการออกไปตั้งสถาบันขงจื้อในประเทศต่างๆ ทั่วโลก เพื่อปลูกฝังการเผยแพร่วัฒนธรรมจีนและภาษาจีน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี การเติบโตใหญ่ของจีนจะเป็นประโยชน์กับไทยหรือจะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยไปในทิศทางใด ก็ควรวิเคราะห์จากหลายปัจจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ และต้องแยกแยะในแต่ละประเด็น (issue based) เช่น ในด้านการลงทุน การรุกคืบเข้ามาของทุนจีนจะเป็นประโยชน์กับเศรษฐกิจไทยหรือไม่ ไม่ควรพิจารณาเพียงแค่ตัวเลขมูลค่าโครงการฯ แต่ต้องให้ความสำคัญกับ“คุณภาพ”ของแต่ละประเภทธุรกิจที่ทุนจีนเข้ามาลงทุนในไทย รวมทั้งประเด็นการรุกคืบของทุนจีนที่จะกระทบต่อ SME ไทย/ผู้ผลิต/ผู้ค้าเดิมที่มีอยู่แล้วในประเทศ จนถึงขณะนี้ ปฏิเสธไม่ได้ว่า ภาพลักษณ์ของจีนด้านเศรษฐกิจ รวมทั้งอิทธิพลและบทบาทของจีนในไทยยังมีทั้งด้านบวกและด้านลบ

จะเห็นได้ว่า ผลประโยชน์ระหว่างไทย-จีนมีความหลากหลายมีทั้งมิติทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และด้านความมั่นคง ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนไทยควรใช้ความระมัดระวังรอบคอบในการรับมือหรือบริหารจัดการความสัมพันธ์กับจีนอย่างรู้เท่าทัน โดยเฉพาะในการร่วมมือกับจีนภายใต้ข้อริเริ่ม BRI ต้องตระหนักถึงผลกระทบทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านที่ไม่ใช่เศรษฐกิจ และยึดผลประโยชน์ร่วมกันเป็นสำคัญ