

เส้นทางสายไหมแห่งใหม่...หนึ่งในทางด่วนพาจีนสู่ผู้นำการค้าการลงทุนโลก

โดย นางขวัญใจ เตชเสนสกุล

ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM BANK)

ในอดีตเส้นทางสายไหม (Silk Road) เป็นหนึ่งในเส้นทางการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก แต่เมื่อเวลาผ่านไปเส้นทางนี้กลับถูกแทนที่ด้วยเส้นทางการค้าอื่นๆ และลดบทบาทลง อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ประธานาธิบดี Xi Jinping ของจีนได้นำเส้นทางสายไหมกลับมาเปิดอีกครั้งในฐานะเส้นทางสายไหมแห่งใหม่ในศตวรรษที่ 21 (New Silk Road) ภายใต้นโยบายที่เรียกว่า One Belt One Road ซึ่งเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญที่จะช่วยบรรเทาแรงกดดันจากปัญหาต่างๆ ที่กำลังรุมเร้าเศรษฐกิจจีน ตลอดจนเป็นเครื่องมือต่อยอดและสร้างโอกาสใหม่ๆ ด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศของจีน

One Belt One Road แบ่งการพัฒนาเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) ตั้งแต่ฝั่งตะวันตกของจีนไปสิ้นสุดที่ยุโรป และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ตั้งแต่ทางตอนใต้ของจีนไปสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และสิ้นสุดที่ยุโรป โดยรัฐบาลจีนเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่างๆ ที่เส้นทางพาดผ่าน เป็นที่น่าสังเกตว่า ยุทธศาสตร์ดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิด “Investment-induced Trade” ที่ใช้การลงทุนในต่างประเทศเป็นตัวกระตุ้นหรือต่อยอดการค้าระหว่างประเทศ โดยการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลและนักลงทุนจีนจะสร้างโอกาสให้เกิดการส่งออกทั้งสินค้าทุนและแรงงานฝีมือจากจีน โดยเฉพาะในภาคการก่อสร้าง ทั้งนี้ ก่อนหน้าที่จะเกิดโครงการเส้นทางสายไหมแห่งใหม่ รัฐบาลจีนได้ดำเนินยุทธศาสตร์ในลักษณะนี้มาแล้วในหลายประเทศของแอฟริกา อาทิ โครงการก่อสร้างทางรถไฟในไนจีเรีย และโครงการโรงไฟฟ้าในเคนยา ซึ่งอยู่ในรูปแบบ “Full Service Aid Project” กล่าวคือ ธนาคารของจีนจะเป็นผู้อนุมัติเงินช่วยเหลือโครงการลงทุน ขณะที่การก่อสร้างจะต้องดำเนินการโดยผู้ประกอบการจีน รวมถึงในบางโครงการอาจกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐของจีนมีสิทธิถือหุ้นในโครงการนั้นๆ จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขเหล่านี้ช่วยผลักดันให้ภาคธุรกิจของจีนมีโอกาสขยายการลงทุนหรือการดำเนินธุรกิจสู่ต่างประเทศมากขึ้น รวมทั้งขยายโอกาสการส่งออกสินค้าของจีน ทั้งเครื่องจักรและวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่วยบรรเทาปัญหาอุปทานส่วนเกินในภาคการผลิตของจีน อาทิ ในปี 2557 จีนส่งออกเหล็กกล้าไปแอฟริกาเพิ่มขึ้นราว 13 เท่าเมื่อเทียบกับช่วง 10 ปีก่อนหน้า

นโยบายส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของจีนส่งผลให้จีนก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจในเวทีการลงทุนระหว่างประเทศ เห็นได้จากมูลค่าเงินลงทุนโดยตรงในต่างประเทศ (Outward Direct Investment Stock : ODI Stock) ของจีนในปี 2558 ที่เพิ่มขึ้นราว 3 เท่าจากปี 2553 หรือมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยสูงถึง 26% ต่อปี ส่งผลให้จีนก้าวขึ้นมาเป็นประเทศที่ออกไปลงทุนในต่างประเทศมากเป็นอันดับต้นๆ ของโลก (มูลค่า ODI ภายใต้โครงการเส้นทางสายไหมแห่งใหม่มีสัดส่วนถึง 13% ของมูลค่า ODI ทั้งหมดของจีนในปี 2558) นอกจากนี้ นับตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จีนกลายเป็นประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา (Official Development Assistance : ODA) สุทธิ หลังจากที่เคยอยู่ในฐานะประเทศผู้รับ ODA สุทธิมาโดยตลอด

ไม่เพียงแต่จีนเท่านั้นที่จะได้ประโยชน์จากโครงการเส้นทางสายไหมแห่งใหม่ แต่ประเทศต่างๆ ที่อยู่บนเส้นทางก็จะได้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าวเช่นกัน ทั้งจากการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและการจ้างงานท้องถิ่นสำหรับอาเซียนแล้ว โครงการเส้นทางสายไหมแห่งใหม่จะส่งผลดีต่อการพัฒนาระบบขนส่งทางทะเลในเวียดนาม อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมทางทะเล รวมทั้งเป็นโอกาสของอาเซียนในการแก้ปัญหาการเดินทางเรือในภูมิภาค อาทิ ปัญหาความคับคั่งของการเดินเรือในช่องแคบมะละกา และปัญหาโจรสลัด ขณะที่ไทยแม้ไม่ได้อยู่บนเส้นทางสายไหมแห่งใหม่โดยตรง แต่โครงการนี้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของไทยที่ส่วนหนึ่งจะพัฒนาระบบคมนาคมให้เชื่อมโยงกับจีน อาทิ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว ซึ่งจะส่งผลดีต่อการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่ง รวมทั้งเป็นผลดีต่อภาคอุตสาหกรรมและภาคท่องเที่ยวของไทย ผ่านเม็ดเงินลงทุนจากต่างชาติที่คาดว่าไทยจะได้านิสงส์จากโครงการต่างๆ มากขึ้นในระยะถัดไป