

# เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 และโอกาสของประเทศไทย (One Belt One Road and opportunity of Thailand)

สยามภู ภูอุดม

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

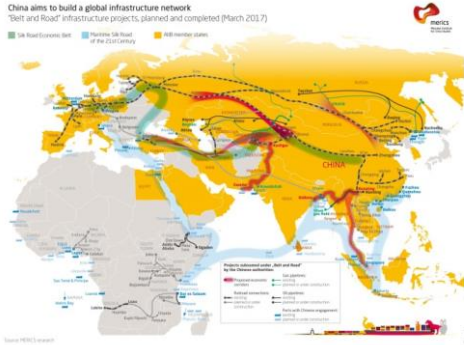
## ความเป็นมา

ในอดีตเส้นทางสายไหม (Silk Road) เริ่มเกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น หรือ ประมาณราว 206 ปีก่อนคริสตกาล ซึ่งเป็นเส้นทางการเดินทางจากจีนไปสู่แถบฝั่งตะวันตก โดยผ่านทั้งทวีปเปอร์เซีย ทวีปยุโรป และคาบสมุทรอาหรับ และเต็มไปด้วยการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าของพ่อค้าและนักเดินทางต่าง ๆ ในสมัยนั้น โดยชื่อ “สายไหม” มาจากสินค้าที่ขายดีในตลอดช่วงเส้นทาง ได้แก่ ผ้าไหม และต่อมาในศตวรรษที่ 13 ถึง 14 ชาวมองโกลจึงขยายอิทธิพลและอาณาจักรเข้ามาสู่แถบเอเชียกลาง ทำให้การค้าขายในช่วงเส้นทางสายไหมหยุดชะงักลงไป ต่อมาในปี ค.ศ. 1405 จีนได้เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางสำรวจมาเป็นการเดินทางทะเลแทนการเดินทางโดยถนนในรูปแบบเดิม โดยเส้นทางการเดินเรือเริ่มต้นจากจีนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก แอฟริกาตะวันออก และคาบสมุทรอาหรับ และด้วยเหตุนี้นับตั้งแต่ศตวรรษที่

16 เป็นต้นมา ส่งผลให้การค้าระหว่างเอเชียกับยุโรปได้ถูกปรับเปลี่ยนมาสู่การค้าขายโดยอาศัยเส้นทางทะเลแทน

## เครือข่ายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

ในปัจจุบันโครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล มีชื่อเรียกในหลายหลายรูปแบบเช่น การริเริ่มแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative) หนึ่งในแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road) เป็นต้น โดยโครงการเส้นทางบกมีชื่อเป็นทางการว่า “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” (Silk Road Economic Belt : SREB) และเส้นทางมหาสมุทรที่มีชื่อเรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (Maritime Silk Road)



ภาพที่ 1 โครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมทางบก และทางทะเล

ที่มา : <https://www.merics.org/en/china-mapping/silk-road-initiative>

โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ประกอบด้วยทางบก 6 เส้นทาง (Six Economic corridor) และเส้นทางทะเล 1 เส้นทาง เส้นทางทางบก ได้แก่ 1) เส้นทางยูเรเชียจากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย (New Eurasian Land Bridge) 2) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซียตะวันออก (China – Mongolia – Russia Corridor) 3) เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (China – Central Asia – West Asia Corridor) 4) เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (China – Indochina Peninsula Corridor) 5) เส้นทาง จีน-ปากีสถาน (China – Pakistan Corridor) 6) เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศ-อินเดีย (China - Myanmar - Bangladesh – India Corridor) ขณะที่เส้นทางทะเล

เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีน ผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

โครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล หรือ “เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21” ใช้เงินลงทุนประมาณ 1.4 ล้านล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โดยเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกราว 60 ประเทศ ในเอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกา ตะวันออกและเหนือ ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชากรโลกประมาณ ร้อยละ 65 ของประชากรโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อ 1 ใน 3 ของเศรษฐกิจโลก และ 1 ใน 4 ของการค้าโลก ซึ่งตัวอย่างความสำเร็จของโครงการสำคัญที่ผ่านมา เช่น โครงการเอเชียเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน มูลค่า 62 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ประกอบด้วยการสร้างถนน เส้นทางรถไฟ และโรงไฟฟ้า โครงการท่าเรือศรีลังกา 1.1 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โครงการรถไฟความเร็วสูงในอินโดนีเซีย การสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศกัมพูชา เป็นต้น

โครงการดังกล่าวได้พยายามวางรากฐานด้านการขนส่งของโลกที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าโลกเป็นหลัก ซึ่งเป้าหมายสำคัญของจีนในการดำเนินโครงการดังกล่าวเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงทั้งมิติทางรัฐศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ เป็นสำคัญ ประการแรก การถ่วงดุลอำนาจ

ประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อมิให้เกิดสถานะ การสร้างอำนาจนำ (Hegemonic power) ของระบบการเมืองโลกโดยสหรัฐอเมริกา หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือสถานะที่ประเทศ ต่าง ๆ ต้องอยู่ภายใต้การชี้นำของสหรัฐ อเมริกาเพียงประเทศเดียว ประการที่สอง การสร้างแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจใหม่ ของจีน เนื่องจากในปัจจุบันอัตราการขยาย ตัวทางเศรษฐกิจของจีนต่ำกว่าร้อยละ 7 ใน ขณะเดียวกันกำลังการผลิตของประเทศกำลัง อยู่ใ้ในสถานะล้นเกิน (China's industrial over capacity) ส่งผลให้ประเทศจีน จำเป็นต้องแสวงหาแหล่งระบายและกระจาย สินค้าเพิ่มขึ้น และประการสุดท้าย เป้าหมาย มิติทางด้านรัฐศาสตร์ กล่าวคือ จีนต้องการ สร้างเสถียรภาพให้เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชีย กลางซึ่งเต็มไปด้วยความแปรปรวนทาง การเมืองโดยผ่านการพัฒนาเศรษฐกิจเป็น สำคัญ อย่างไรก็ตาม ทางการเงินยังคงปฏิเสธ ว่า โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (OBOR) ไม่ใช่ “โครงการมาร์แชลล์<sup>1</sup>” ของจีน เพราะ

---

<sup>1</sup> แผนมาร์แชลล์ หรือชื่อทางการคือ แผนงานฟื้นฟู ยุโรป (European Recovery Programme: ERP) เกิดขึ้นเมื่อ 5 มิถุนายน ค.ศ. 1947 ของนายพล จอร์จ แคตเลตต์ มาร์แชลล์ (George Catlett Marshall) เป็นโครงการช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ ของสหรัฐอเมริกาแก่ยุโรปตะวันตก เพื่อป้องกันการ พังทลายทางเศรษฐกิจ และเพื่อฟื้นฟูระบบ

การช่วยเหลือและมีส่วนช่วยการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทาง สายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 เป็นแนวทาง สำคัญที่จะช่วยป้องกันความขัดแย้งภายใน ภูมิภาค

ภายใต้การดำเนินตามโครงการ ดังกล่าวที่ต้องอาศัยเงินทุนจำนวนมหาศาล จีนได้จัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) และกองทุน เส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) เพื่อใช้ เป็นแหล่งเงินทุนสำคัญในการขับเคลื่อน โครงการโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยประเทศจากทั่วโลกสามารถเป็นสมาชิก ธนาคารและกองทุนดังกล่าวได้ อาจกล่าวได้ว่า ความพยายามในการสร้างเครือข่ายและ

---

เศรษฐกิจแบบทุนนิยมรัฐชาติของยุโรปตะวันตก ขึ้นมาใหม่ โดยในแผนมาร์แชลล์นี้ยุโรปได้รับ มากกว่า 12 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ทั้งในรูปเงินกู้ และเงินช่วยเหลือตลอดระยะเวลาระหว่างปี ค.ศ. 1948 - 1951 แต่ทว่าทางสหภาพโซเวียตได้มอง แผนมาร์แชลล์ว่า เป็นแผนอุบายอันแยบยลของ สหรัฐอเมริกาที่จะดึงประเทศอื่นเป็นระบอบ คอมมิวนิสต์ในยุโรปตะวันออกเพื่อเปลี่ยนการ ปกครองเป็นประชาธิปไตยแทน จึงได้บังคับเหล่า ประเทศบริวารในยุโรปตะวันออกไม่ให้ยอมรับแผน มาร์แชลล์และเริ่มดำเนินแผนโมโลตอฟคือการฟื้นฟู ระบบเศรษฐกิจตามแบบคอมมิวนิสต์แทน อันเป็น จุดเริ่มต้นของสงครามเย็น

โครงข่ายเส้นทางคมนาคม สะท้อนให้เห็นความพร้อมของจีนในฐานะตัวแสดงหลักในเวทีการเมืองระหว่างประเทศที่พร้อมจะสร้างบทบาทมากขึ้นทั้งในระดับโลกและภูมิภาค

### **โอกาสและความท้าทายของประเทศไทย**

โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 แสดงให้เห็นได้ว่า ประเทศไทยอาจไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเส้นทางโครงข่ายคมนาคมดังกล่าวเนื่องจากไม่ได้อยู่ในเส้นทางหลักของการดำเนินโครงการ อย่างไรก็ตาม นโยบายยุทธศาสตร์พัฒนาภาคตะวันตกของจีนที่มุ่งเน้นการกระจายความเจริญมาสู่ไปดินแดนตอนในของประเทศ ภายใต้แผนเร่งพัฒนาและสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลจีน อาทิ การสร้างถนน การสร้างรถไฟ รวมทั้งผลักดันให้มณฑลชื้อชวน (เสฉวน) เป็นศูนย์กลางคมนาคมแบบครบวงจรในปี ค.ศ. 2020 โดยมีนครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางจุดเชื่อมโยงไปสู่เมืองในระดับภูมิภาคเพื่อเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านทางตอนล่างสู่อาเซียน ทั้งนี้โครงการดังกล่าวส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรมินโดจีน โดยเฉพาะด้านการค้าชายแดนต่อเนื่องลงมาสู่ไทยที่เชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ในฐานะที่ตำแหน่งที่ตั้งของ

ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของกลุ่มประเทศในอาเซียน

ในปัจจุบันประเทศไทยกำลังลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หลายโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 โครงการ ซึ่งจะสามารถเชื่อมโยงจากจีนไปสู่ประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนได้สะดวกมากขึ้น ได้แก่ 1) กรุงเทพฯ – พิษณุโลก – เชียงใหม่ ระยะทาง 745 กิโลเมตร 2) กรุงเทพฯ – นครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 615 กิโลเมตร 3) กรุงเทพฯ – พัทยา – ระยอง ระยะทาง 221 กิโลเมตร และ 4) กรุงเทพฯ – หัวหิน – ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 982 กิโลเมตร แม้กระนั้นก็ตาม โครงการดังกล่าวยังคงเผชิญกับปัญหาในการดำเนินการอีกหลายส่วนซึ่งอาจทำให้การดำเนินการล่าช้าออกไป เช่น ปัญหาในการขอเวนคืนพื้นที่ของโครงการ เป็นต้น ดังนั้น หากประเทศไทยสามารถดำเนินโครงการดังกล่าวได้อย่างรวดเร็วและสำเร็จ จะกลายเป็นการขยายฐานของตลาดการบริโภคของสินค้าและบริการของไทยที่มีขนาดใหญ่มากขึ้นและช่วยลดความเสี่ยงจากการส่งออกสินค้าไปยังประเทศในทวีปยุโรปที่อาศัยเส้นทางขนส่งทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียวไปพร้อมกัน นอกจากนี้ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้กำลังดำเนินการสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม

ระหว่างกรุงกัวลาลัมเปอร์ – สิงคโปร์ขึ้น โดยมีกำหนดเปิดให้บริการภายในปี ค.ศ. 2026 ซึ่งถ้าหากประเทศไทยสามารถดำเนินการสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพฯ ได้ตามกำหนดแล้ว จะส่งผลดีต่อประเทศในระยะยาวเช่นกัน

โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 สะท้อนให้เห็นว่า บทบาทด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโลกกลายเป็นนโยบายหนึ่งในการยกระดับและเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจจีนที่ชัดเจน โดยประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางของโครงการดังกล่าวจะเน้นการใช้สินค้าที่ผลิตจากจีนเป็นสำคัญ เช่น รถไฟความเร็วสูง อุปกรณ์ผลิตไฟฟ้า อุปกรณ์การสื่อสารต่าง ๆ เป็นต้น ในทางกลับกันจึงกลายเป็นการเปิดตลาดให้แก่การส่งออกสินค้าของไทยไปยังประเทศจีนด้วยเช่นกัน ดังนั้นผลประโยชน์ต่างตอบแทนกันในเชิงเศรษฐศาสตร์จึงเกิดขึ้นกับประเทศต่าง ๆ เช่นกัน ไม่เพียงแต่ประเทศจีนเท่านั้น ทั้งมิติทางด้านท่องเที่ยว การเคลื่อนย้ายแรงงาน การคมนาคมต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องเตรียมพร้อมรับมือกับปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามด้วยเช่นกันทั้งในมิติทางด้านสังคม สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

### **บทสรุป**

โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 จะยังคงดำเนินต่อไปแม้ว่า

ประเทศไทยอาจจะไม่ได้เข้าร่วมในโครงการสร้างเครือข่ายเส้นทางคมนาคมโดยตรงก็ตาม แต่หากประเทศไทยมองเห็นโอกาสในการยกระดับและพัฒนาศักยภาพของประเทศให้เข้าสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ประเทศไทยจำเป็นต้องคว้าโอกาสดังกล่าวและเตรียมพร้อมรับมือกับกระบวนการขับเคลื่อนการพัฒนาหรือ “รถไฟแห่งการพัฒนาของจีน” ขบวนการนี้เช่นกัน โดยอาจอาศัยการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อศึกษา วิจัย และวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อรับมือและออกแบบการดำเนินการ โดยเฉพาะการให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทดังกล่าวไปพร้อมกัน

### **เอกสารอ้างอิง**

สำนักข่าวออนไลน์ไทยพับลิกา

ThaiPublica.org (2561), เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 “One Belt, One Road” จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร สืบค้นจาก

<https://thaipublica.org/2017/05/pridi48/>

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย – จีน (2561), ไทยจะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างจีนกับอาเซียน สืบค้นจาก <http://www.vijaichina.com/articles/970>