

เส้นทางเศรษฐกิจสายไหมของจีนในทศวรรษที่ 21

และการลดข้อจำกัดเพื่อเพิ่มโอกาส

ในการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม

สุขสันต์ เอี่ยมโสภณ

วิศวกรชำนาญ

สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

บทวิเคราะห์

เส้นทางสายไหมของจีนในทศวรรษ ที่ 21 (The Belt and Road Initiative)

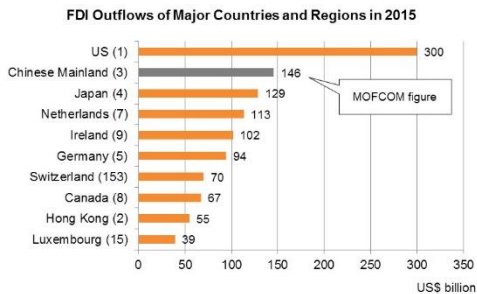
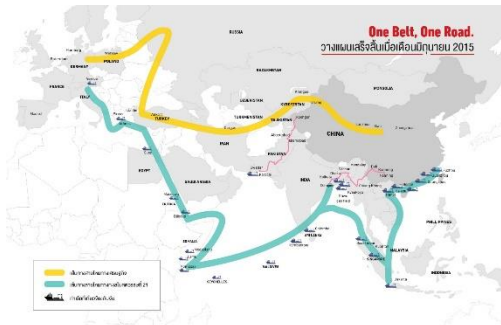
เส้นทางสายไหมของจีนในทศวรรษที่ 21 (The Belt and Road Initiative) เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ประกาศในปี พ.ศ. 2556 เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อเส้นทางการค้าระหว่างประเทศจีนและประเทศต่างๆ ทั่วภูมิภาค เพิ่มบทบาทในเวทีสากล และเพิ่มการเข้าถึงของตลาดโลกกรอบการพัฒนาดังกล่าวเป็นกรอบการพัฒนาในระดับพหุภาคี (Bilateral Agreement) ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 2 เส้นทาง

เส้นทางสายไหมทางบก (The Silk Road Economic Belt) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการค้าของประเทศไทยกับประเทศในทวีปยุโรปทางบก ผ่านกลุ่มประเทศในเอเชียกลาง และเอเชียตะวันตก

เส้นทางสายไหมทางทะเล (The Maritime Silk Road) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการค้าของประเทศไทยกับประเทศในทวีปยุโรปทางทะเล ผ่านเส้นทางเดินเรือทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา

การลงทุนของประเทศไทยในต่างประเทศ มีปริมาณ 146 พันล้านเหรียญดอลลาร์ จัดอยู่ในลำดับที่ 2 รองจากประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดในโลก และเป็นตลาดส่งออกสินค้าอันดับ 1 ของประเทศไทย โดยในปี 2560 กระทรวงการคลังรายงานว่า การส่งออกสินค้าไปประเทศจีนมีมูลค่าประมาณ 999,421 ล้านบาท เมื่อพิจารณาข้อมูลการลงทุนของประเทศไทย ต่อโครงการเส้นทางสายไหมของจีนในทศวรรษที่ 21 พบว่าประเทศไทยได้รับการลงทุนจัดอยู่ในลำดับที่ 10 คิดเป็นสัดส่วนการลงทุนเพียง 2.2 เปอร์เซ็นต์ของประเทศต่าง ๆ จากดัชนีการ

ส่งออกดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า ประเทศจีน เป็นตลาดการค้าที่มีความสำคัญต่อประเทศไทย แต่เมื่อพิจารณาทิศทางการค้าของโครงการเส้นทางสายไหมของจีนในทศวรรษที่ 21 จะพบว่าประเทศไทยไม่อยู่ในเส้นทางหลักทางบกเชื่อมจากประเทศจีนไปประเทศในทวีปยุโรป และเมื่อพิจารณาเส้นทางการค้าทางทะเล จะพบว่าท่าเรือน้ำลึกที่มีความสำคัญต่อประเทศจีนอยู่ในซีกตะวันออก เส้นทางการค้าจะผ่านช่องแคบมะละกา สาธารณรัฐสิงคโปร์ มาเลเซีย เอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป ซึ่งประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์จะมีบทบาทหลัก ในฐานะฐานกระจายสินค้าทางทะเล โดยเส้นทางการค้าดังกล่าวไม่เป็นการขยายโอกาสทางการค้าของประเทศไทยอย่างมีนัยยะ



Remarks: Figures in parentheses are 2014 rankings
 Source: Mainland figures – Statistical Bulletin on China's Outward Foreign Direct Investment 2015; other figures – World Investment Report 2016, UNCTAD

	FDI Outflows in 2015		Outward FDI Stock at 2015 Year End	
	US\$ Million	Share	US\$ Million	Share
Total	16,929	100.0%	716,679	100.0%
Singapore	10,452	55.2%	31,085	27.0%
Russia	2,961	15.0%	14,020	12.1%
Indonesia	1,451	7.7%	8,125	7.0%
United Arab Emirates	1,269	6.7%	4,903	4.0%
India	725	3.7%	3,770	3.3%
Turkey	628	3.3%	1,329	1.1%
Vietnam	560	3.0%	3,374	2.9%
Laos	517	2.7%	4,842	4.2%
Malaysia	469	2.6%	2,231	1.9%
Cambodia	420	2.3%	3,676	3.2%
Thailand	407	2.2%	3,140	3.0%
Saudi Arabia	405	2.1%	2,434	2.1%
Myanmar	339	1.8%	4,269	3.7%
Pakistan	321	1.7%	4,036	3.5%
Israel	230	1.2%	317	0.3%

Source: Statistical Bulletin on China's Outward Foreign Direct Investment 2015

นวัตกรรมอัจฉริยะ (Smart Innovation)

นวัตกรรมอัจฉริยะ (Smart Innovation) เป็นความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ โดยมีการพัฒนาผ่านกระบวนการความคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking) ระบบดังกล่าวช่วยให้ประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ ประสบความสำเร็จในการวางแผนและพัฒนาประเทศอย่างมาก ความสำเร็จจะไม่ได้ขึ้นอยู่กับ การนำเทคโนโลยีมาใช้ แต่ความสำเร็จจะถูกวัดจากการใช้ประโยชน์ของผู้ใช้บริการ หรือกลุ่มเป้าหมาย



การนำกรอบความคิดเชิงออกแบบ มาประยุกต์ใช้

เมื่อพิจารณาการผลิตในภาคอุตสาหกรรม จะสามารถแบ่งกลุ่มเป้าหมายได้ 2 กลุ่ม คือ กลุ่มลูกค้าในประเทศ (Domestic Domain) และกลุ่มลูกค้าต่างประเทศ (International Domain) การผลิตสินค้าเพื่อใช้ภายใน ประเทศเป็นการตอบสนองความต้องการของคนในประเทศ สำหรับการผลิตสินค้าเพื่อส่งออกเป็นการสร้างรายได้หลักเข้าประเทศ ฉะนั้น หากต้องการเพิ่มรายได้เข้าประเทศ จึงควรมุ่งกลุ่มอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกมาวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่ตอบสนองต่อความต้องการ ซึ่งได้แก่

ความสะดวกในการทำธุรกรรมทางการเงิน

ความสะดวกในการดำเนินการประกอบกิจการ

ความสะดวกในการขนส่ง

เมื่อพิจารณาปัจจัยข้างต้นแล้ว จะพบว่ากระทรวงอุตสาหกรรมมีบทบาทโดยตรงในเรื่องการให้ความสะดวกในการประกอบกิจการ และครอบคลุมไปถึงความสะดวกในการขนส่งด้วย

อุปสรรคที่สำคัญในการให้ความสะดวกในการประกอบการ

การประกอบกิจการโรงงาน เกี่ยวเนื่องกับกฎหมายหลายฉบับ จึงเป็นเหตุให้

ผู้ประกอบการต้องมีใบอนุญาตหลายใบอนุญาต เช่น ใบอนุญาตปลูกสร้างอาคาร (อ.1) ใบอนุญาตใช้อาคาร (อ.6) ใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (รง.4) ใบอนุญาตเกี่ยวกับวัตถุอันตราย ใบอนุญาตต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายของกระทรวงสาธารณสุข ใบอนุญาตต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายของกระทรวงแรงงาน ใบอนุญาตต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ใบอนุญาตต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายของกระทรวงพลังงาน และอื่น ๆ

กฎกระทรวงที่ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมหรือผังเมืองชุมชน ไม่สะท้อนความต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาคอุตสาหกรรม ยกตัวอย่างเช่น บางพื้นที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก แต่ผังเมืองมีบทบัญญัติห้ามตั้งและขยายโรงงาน หรือบางพื้นที่เป็นเขตพื้นที่เกษตรกรรม แต่ผังเมืองห้ามการประกอบกิจการโรงงานแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร เป็นต้น การปรับแก้ผังเมืองให้เหมาะสม มีหลายขั้นตอน และใช้เวลานาน

การขาดข้อมูลชี้้นำความต้องการทางตลาด และการขนส่ง

บุคคลกรในภาครัฐขาดทักษะความสามารถในการสื่อสารโดยใช้ภาษาสากล

ข้อเสนอแนะ

นำแนวความคิด ใบอนุญาตใบเดียวมาประยุกต์ใช้ (Single Permit) ควรมีการรวบรวมการบังคับใช้กฎหมายหลายฉบับจากหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกันให้มากที่สุด และลดหน่วยงานที่ทับซ้อนกันในการกำกับดูแล และบังคับใช้กฎหมาย

ควรมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้กำหนดแนวเขตผังเมืองสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาคอุตสาหกรรมและการขนส่งที่เกี่ยวข้องกัน

จัดทำฐานข้อมูลความต้องการของตลาด (Big Data) โดยเฉพาะตลาดต่างประเทศ รวมถึงข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้า และวัตถุดิบ เพื่อเป็นฐานข้อมูลชี้้นำการพัฒนาและประกอบการตัดสินใจ

พัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่รัฐให้ได้มาตรฐานระดับสากล