

รูปที่ 4 เส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล



ประธานาธิบดีจีน (สีจิ้นผิง) ได้เสนอแนวคิด “เส้นทางสายไหม” ระหว่างการเยือนผู้นำประเทศในอาเซียนเมื่อเดือนตุลาคม 2556 แนวคิดดังกล่าวเป็นการเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะมีการลงทุนในระบบสาธารณูปโภค เทคโนโลยี และการคมนาคม แนวคิดดังกล่าวเป็นการสร้างภาพลักษณ์ในเชิงบวกว่าจีนไม่ได้เอาเปรียบหรือคุกคามประเทศอื่นอีกทั้งยังเป็นนโยบายที่รัฐบาลจีนวางแผนไว้ เพื่อมุ่งพัฒนาฝั่งตะวันตกของจีน และใช้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ ศูนย์กระจายสินค้า และโลจิสติกส์ไปยังประเทศในเอเชียกลาง ซึ่งไม่ได้มุ่งหวังความร่วมมือเฉพาะทางการค้า แต่ยังครอบคลุมถึงด้านสังคม และท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยอิงจากเส้นทางสายไหมในอดีต ซึ่งแนวคิดดังกล่าวยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีน ฉบับที่ 12 (ฉบับปัจจุบัน) และเป็นยุทธศาสตร์ที่จีนนำมาใช้ขยายอิทธิพลและบทบาททางทะเล

เส้นทางสายไหมในอดีต

เส้นทางสายไหม (Silk Road, Silk Route: 丝绸之路) เป็นเส้นทางเดินทางทางบกในอดีต (140 ปีก่อนคริสตกาล) ใช้เดินทางจากจีนไปตะวันตก ผ่านเอเชียกลาง ซีเรีย และยุโรป ถือเป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า เทคโนโลยี สิ่งประดิษฐ์ ปรัชญา ศาสนา และวัฒนธรรมของเอเชียและยุโรป ทั้งยังเป็นเส้นทางการค้าที่นำความเจริญและความมั่งคั่งมาสู่จีน ผู้ค้าหลักในยุคโบราณ คือ จีน อินเดีย เปอร์เซีย กรีก ซีเรีย โรมัน อาร์มีเนียและแบกเตรียน (Bactrian) การขนส่งจะเดินทางเป็นกองคาราวานเริ่มต้นจากนครซีอานไปยังเมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ใช้ระยะเวลาเดินทางไม่ต่ำกว่า 3 ปี สินค้าสำคัญของจีน เช่น ผ้าไหม แก้ว เครื่องเคลือบดินเผา พรม เป็นต้น

สำหรับเส้นทางสายไหมทางทะเล ปรากฏขึ้นประมาณ ค.ศ. 960 เป็นเส้นทางแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมระหว่างตะวันออกและตะวันตก โดยยุคที่มีการกล่าวถึงมาก



ที่สุด คือ การเดินเรือของแม่ทัพเจิ้งเหอ โดยเดินเรือผ่านทะเลจีนใต้ ไปยังช่องแคบมะละกา ผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่มหาสมุทรอินเดีย และเชื่อมต่อไปยังตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป มณฑลสำคัญที่เกี่ยวข้อง เช่น มณฑลฝูเจี้ยน ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายไหมทางทะเล และนครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง ซึ่งได้รับการขนานนามว่าเป็นประตูทางใต้ของจีน สินค้าสำคัญ เช่น เครื่องกระเบื้องและเครื่องเทศ เป็นต้น

จากอดีต...สู่ปัจจุบัน

เส้นทางสายไหมใหม่ (The New Silk Road) เป็นการพัฒนาเส้นทางสายไหมทางบก และทางทะเล ภายใต้ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” (一带一路) ซึ่งเป็นการพัฒนาระยะยาว เพื่อเสริมสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจของจีน โดยมีจีนเป็นศูนย์กลางและเชื่อมโยงกับเอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ผ่านด้านเศรษฐกิจและการค้าค้าขายในอดีต ครอบคลุมเส้นทางทั้งทางบก และทางน้ำ ซึ่งมีประชากรอยู่บริเวณดังกล่าว 4,400 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 63 ของประชากรทั่วโลก มีขนาดเศรษฐกิจ 21.0 ล้านล้านดอลลาร์ สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 29 ของโลก และครอบคลุมพื้นที่ 26 ประเทศ ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ (Silk Road Economic Belt) 丝绸之路经济带

เป็นการสร้างความเชื่อมโยงตามแนวเส้นทางการค้าในอดีตที่เรียกว่า เส้นทางสายไหม (Silk Road) ซึ่งเชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง ตอนเหนือของแอฟริกา และสิ้นสุดที่ยุโรป

2. เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 (21st Century Maritime Silk Road: MSR) 21 世纪海上丝绸之路

เป็นเส้นทางเดินเรือจากเมืองท่าสำคัญของจีนทางตะวันออก สู่ทะเลจีนใต้ ช่องแคบมะละกา ซึ่งจะเชื่อมโยงการค้าจากมหาสมุทรแปซิฟิกผ่านอาเซียน สู่มหาสมุทรอินเดีย

เส้นทางบนทางสายไหม

1. เส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ: การฟื้นฟูเส้นทางสายไหมสู่เอเชียกลางของเส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ (Silk Road Economic Belt) เป็นการสานนโยบายที่เน้นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคม และนิคมอุตสาหกรรมในมณฑลตะวันตก จึงมีการผลักดันโครงการเครือข่ายเส้นทางรถไฟสำหรับการขนส่งสินค้าและโดยสาร ซึ่งมณฑลต่าง ๆ ของจีนได้ให้การสนับสนุนนโยบายดังกล่าว เช่น นครซีอานเปิดให้บริการขบวนรถไฟ “Chang An Hao” ซึ่งเป็นขบวนรถไฟสำหรับท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหม ใช้ระยะเวลาเดินทาง 11 วัน หรือการตั้งเขตโลจิสติกส์นานาชาติ ถือเป็นท่าเรือบนดินครบวงจรแห่งแรกของจีน โดยรัฐบาลจีนสนับสนุนให้ซีอานเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งในจีนตะวันตกเฉียงเหนือ เพื่อเชื่อมโยงจีนกับเอเชียกลางและยุโรป รวมถึงมีการเชื่อมต่อทางรถไฟไปยังตะวันออกกลาง และเปิดเส้นทางขนส่งนานาชาติ 2 เส้นทาง คือ ซีอาน – Rotterdam (เนเธอร์แลนด์) และซีอาน – Moscow (รัสเซีย) ทั้งนี้ จากรายงานของศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน (BIC) กล่าวว่า หากจีนขนส่งสินค้าด้วยรถไฟไปยุโรปตามเส้นทางสายไหม จะช่วยลดระยะทางและประหยัดเวลาการขนส่งทางเรือลงมากกว่าครึ่งหนึ่ง คือ จาก 35 วัน เหลือ 15 วัน ซึ่ง



การขนส่งด้วยรถไฟจะช่วยกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ที่รถไฟผ่านด้วย ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้า โดยรถไฟจากจีนไปยุโรป เช่น

1) เส้นทางจงชิ่ง (จีน) – Duisburg (เยอรมนี): ใช้ระยะเวลา 16 วัน ขนส่งสินค้า อิเล็กทรอนิกส์ และรถยนต์ ที่มีฐานการผลิตในจงชิ่ง เช่น HP Ford Suzuki

2) เส้นทางเจียงตุ (จีน) – Lodz (โปแลนด์): ใช้ระยะเวลา 12-14 วัน ขนส่งอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ และรองเท้าสตรี

3) เส้นทางอู่ฮั่น (จีน) – Almaty (คาซัคสถาน): ขนส่งอุปกรณ์เคมี และเครื่องมือ สำหรับการผลิตในภาคอุตสาหกรรม

สำหรับมณฑลยูนนาน แนวคิดเส้นทางสายไหมสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “ป้อม สะพาน” ของมณฑล ซึ่งกำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นประตูการค้าทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เชื่อมกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ โดยรัฐบาลกลางได้ให้การสนับสนุนทั้งงบประมาณและ แผนงานจากส่วนกลาง เช่น การเชื่อมเครือข่ายการค้าคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนา ตามแนวชายแดน

2.เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21: เส้นทางเดินเรือของจีนที่สำคัญ ประกอบด้วย

- 1) สายตะวันออก: มณฑลฝูเจี้ยน - มหาสมุทรแปซิฟิก - ทวีปอเมริกา
- 2) สายใต้: มณฑลฝูเจี้ยน - เกาะไหหลำ - แหลมญวน (เวียดนาม) - อ่าวไทย - คาบสมุทรมลายู (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้)
- 3) สายตะวันตก: มณฑลฝูเจี้ยน - ทะเลจีนใต้ - ช่องแคบมะละกา - แหลมกู๊ดโฮป (ทวีปแอฟริกา)



การสนับสนุนของภาครัฐ

จีนได้มีการประกาศจัดสรรเงินลงทุนสำหรับก่อตั้งกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) มูลค่า 40,000 ล้านดอลลาร์ สรอ. เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2557 ระหว่างการประชุม APEC ณ กรุงปักกิ่ง เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและการเงิน การลงทุนและให้ความช่วยเหลือด้านการเงินในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศต่าง ๆ บนเส้นทางสายไหม ซึ่งยังไม่มีงบกล่าวถึงรายละเอียดของกองทุนมากนัก และการก่อตั้ง Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) เพื่อสนับสนุนการสร้างเครือข่ายในภูมิภาคซึ่งเน้นสนับสนุนโครงการรถไฟ และทางด่วนที่จะเชื่อมโยงจีนกับประเทศในเอเชียกลาง โดยเน้นบริเวณเส้นทางสายไหม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย “Go West Policy”¹ ของจีน นอกจากนี้ ยังมีกองทุนความร่วมมือทางทะเลจีน-อาเซียน (China ASEAN Maritime Cooperation Fund) มูลค่า 3,000 ล้านหยวน ซึ่งเป็นกองทุนแบบให้เปล่าสำหรับโครงการความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าทางทะเล การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเล และด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล

จากจีนสู่อาเซียนและไทย

เส้นทางสายไหมทางทะเลมีความเกี่ยวข้องกับอาเซียน เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเลจากจีนไปยุโรป แอฟริกา และตะวันออกกลาง ซึ่งเส้นทางนี้จะทำให้เงินลดความตึงเครียดกับอาเซียนผ่านทางการค้า เป็นการหาพันธมิตรกับประเทศในแถบนี้ผ่านผลตอบแทนทางการค้า และจีนมีการคาดการณ์ว่าหากมีการขุดคอคอดกระบริเวณจังหวัดระนองและชุมพรจะมีประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและการค้าอย่างมาก เรือสินค้าขนาดเล็กและขนาดใหญ่จะใช้เป็นเส้นทางผ่านจากจีนไปทางตะวันตกเฉียงใต้ ไม่น้อยกว่า 2,000 ลำ และช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากเดิมถึง 7 วัน

ด้านภูมิศาสตร์ไทยสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมของจีนทั้งทางบกทางถนนของภาคเหนือผ่านมณฑลยูนนานเส้นทาง R3A และทางทะเลด้านทะเลจีนใต้ แต่ไทยควรมีการวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน มีการพัฒนาให้เป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง เพื่อให้การวางกรอบและการลงทุนไปในทิศทางเดียวกัน และได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน อย่างไรก็ตามในด้านโลจิสติกส์ ไทยยังขาดการจัดการด้านโลจิสติกส์อย่างครบถ้วนและต่อเนื่องทั้งระบบ โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล หากภาครัฐมีการกำหนดนโยบายและลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องพร้อมปรับปรุงและออกกฎระเบียบให้ทันสมัยต่อสถานการณ์ และมีบทบาทเป็นเพียงผู้คอยอำนวยความสะดวกสำหรับด้านปฏิบัติให้ผู้ประกอบการเป็นผู้ดำเนินการต่อไป

¹ เป็นนโยบายที่มีเป้าหมายพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจและสังคมไปยังมณฑลทางตะวันตกของจีน โดยดำเนินการตั้งแต่ปี 2543

