



รายการ ร้อยเรื่อง...เมืองไทย

สถานีวิทยุกระจายเสียงรัฐสภา และสำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนอุทองใน เขตดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐ โทร. ๐-๒๒๔๔-๒๐๗๐-๗๓

เรื่อง เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑

ผู้เรียบเรียง นางอรณิชา รุ่งธิพานนท์ วิद्यากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ สำนักวิชาการ

ออกอากาศ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐

เส้นทางสายไหม (Silk Road) เป็นเส้นทางการค้าและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมของจีนในยุคโบราณที่เชื่อมต่อภูมิภาคเอเชีย กับยุโรป และแอฟริกา ปัจจุบันรัฐบาลจีนได้นำแนวคิดเส้นทางสายไหมในอดีตกลับมาอีกครั้ง เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างจีนกับนานาประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ภายใต้ชื่อใหม่ที่เรียกว่า “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ “One Belt, One Road”

รัฐบาลจีน โดยการนำของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้ปรับเส้นทางการค้าในอดีตให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมในศตวรรษที่ ๒๑ โดยวางกรอบการสร้างเส้นทางคมนาคมเป็น ๒ เส้นทาง คือ ๑) เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางสายไหมเดิมที่ผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก ตะวันออกกลาง และยุโรป และเส้นทางบกใหม่ที่จะผ่านมาทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ ๒) เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ซึ่งเป็นเส้นทางใหม่ที่จะเชื่อมโยงจีนกับประเทศในแถบมหาสมุทร ซึ่งได้แก่ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ แปซิฟิก รวมถึงมหาสมุทรอินเดีย

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง มีเป้าหมายเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่อยู่ในแนวเศรษฐกิจของจีน เพื่อกระตุ้นปริมาณการค้าการลงทุนกับจีน ส่งเสริมการใช้เงินสกุลหยวนในการดำเนินธุรกรรม และกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างประเทศกับจีนในมิติต่าง ๆ นอกจากนี้ เพื่อให้การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม และโครงการต่าง ๆ ภายใต้ต้นนโยบายดังกล่าวเป็นผลสำเร็จ รัฐบาลจีนได้จัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (The Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) เพื่อเป็นกองทุนกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยต่ำ สำหรับประเทศที่ต้องการเงินทุนสำหรับการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน เป็นจุดหนึ่งในเส้นทางสายไหมใหม่ของจีนทั้งทางบกและทางทะเล แต่เส้นทางคมนาคมทางทะเลจะส่งผลโดยตรงมากกว่า เนื่องจากจีนวางแผนให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางของเส้นทางสายไหมทางทะเล และยังมีแนวโน้มที่จะใช้เส้นทางนี้ในการกระตุ้นมูลค่าการค้าระหว่างกัน ซึ่งจีนมีเป้าหมายที่จะขยายมูลค่าการค้าอาเซียน-จีน ให้สูงถึง ๑ ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ใน พ.ศ. ๒๕๖๓ นอกจากนี้ เส้นทางดังกล่าว ยังจะนำไปใช้เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับอาเซียนผ่านการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนในด้านการศึกษา วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวอีกด้วย

สำหรับประเทศไทย แม้ตลอดเส้นทางภายใต้ต้นนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีนจะไม่ผ่านประเทศไทยเลย แต่เนื่องจากไทยมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ตรงกลางอาเซียน เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง การกระจายสินค้า

และการท่องเที่ยวของภูมิภาค ประกอบกับที่ผ่านมามีข้อพิพาทใด ๆ กับจีน และยังมีการเชื่อมโยงกับจีนในด้านเชื้อสายและวัฒนธรรมอันดีต่อกัน ดังนั้น นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจึงเป็นโอกาสอย่างยิ่งสำหรับไทยในการกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับจีน นอกจากนี้ การจัดตั้งธนาคาร AIB ของจีน ก็เป็นผลบวกต่อไทยในการเพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีกด้วย ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เข้าเป็นประเทศสมาชิกผู้ก่อตั้งธนาคาร AIB อย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙

อย่างไรก็ตาม แม้นโยบายเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ จะเป็นประโยชน์ต่ออาเซียนและประเทศไทยในการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่สิ่งสำคัญประการหนึ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ เส้นทางสายไหมทางทะเลย่อมมีความเกี่ยวข้องกับประเด็นความมั่นคง และความอ่อนไหวทางการเมืองในทะเลจีนใต้ ดังนั้น เส้นทางสายไหมทางทะเลจึงไม่ใช่เป็นเรื่องเฉพาะเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังผูกโยงกับเรื่องความมั่นคงของภูมิภาค และการเมืองระหว่างจีนกับประเทศสมาชิกอาเซียนที่เป็นคู่พิพาทด้วย ซึ่งได้แก่ บรูไน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม ซึ่งปัญหาดังกล่าวควรได้รับการแก้ไขอย่างสันติบนพื้นฐานความไว้วางใจ และการเคารพซึ่งกันและกัน เพื่อให้การพัฒนาเส้นทางสายไหมทางทะเลประสบความสำเร็จ และเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย โดยเฉพาะประชาชนในเอเชียตะวันออก ที่จะได้รับความมั่นคงและความเจริญรุ่งเรืองร่วมกัน

บรรณานุกรม

- เกียรติศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. (๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘). One Belt and One Road: โอกาสและอุปสรรค
สำหรับอาเซียน. **กรุงเทพธุรกิจ**, สืบค้น ๓ เมษายน ๒๕๖๐ จาก
<http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/635149>
- วิษณุ วงศ์สินศิริกุล. (20 พฤษภาคม ๒๕๕๙). One Belt and One Road กับโอกาสของไทย. **ประชาชาติธุรกิจ**,
สืบค้น ๓ เมษายน ๒๕๖๐ จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1463636522
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (ม.ป.ป.). “One Belt and One Road” เส้นทางสายใหม่ของจีน
ในศตวรรษที่ ๒๑. สืบค้น ๑ มีนาคม ๒๕๖๐ จาก
<http://www.oie.go.th/sites/default/files/attachments/article/onebelt.pdf>
- อักษรศรี พานิชสาส์น. (๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘). เส้นทางสายใหม่ ONE BELT, ONE ROAD ‘คัมภีร์ผู้นำจีน’.
กรุงเทพธุรกิจ, สืบค้น ๓ เมษายน ๒๕๖๐ จาก
<http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/633823>
- อัทธิ พิศาลวานิช. (๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๘). One Belt and One Road (OBOR) ของจีนที่มีผลต่ออาเซียน.
กรุงเทพธุรกิจ, สืบค้น ๓ เมษายน ๒๕๖๐ จาก
http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=4769&filename=index