

เส้นทางสายไหม ใหม่

โดย Min Sen Concept 26 มีนาคม 2564

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ปรากฏต่อประชาคมโลกครั้งแรกในเดือนกันยายน พ.ศ. 2556 ในระหว่างการเยือนมหาวิทยาลัยนาซาร์บาเยฟ กรุงอัสตานา คาซัคสถานของนายสี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีน ได้มีการแถลงเปิดตัวครั้งแรกถึงการริเริ่มโครงการ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (One Belt and One Road: Yi Dia Yi Lu) หรือ หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง โดยเป็นเครือข่ายถนน เส้นทางรถไฟ ท่อส่งก๊าซและน้ำมัน เชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเอเชียกลาง และในเดือนตุลาคม ปีเดียวกัน นายสี จิ้นผิง ได้เดินทางมาเยือนอินโดนีเซีย และกล่าวเปิดตัวโครงการเส้นทางสายไหมทางทะเล เชื่อมท่าเรือจีนกับท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป โดยจะมีการปรับปรุงท่าเรือ และสร้างศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและการค้าขึ้น

เส้นทางสายไหมใหม่นี้นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมือง สังคมของประชาคมโลก เนื่องจากเป็นนโยบายการพัฒนาที่มีมูลค่าสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมา และเป็นนโยบายที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากที่สุดในโลก โดยพาดผ่าน 65 ประเทศ ใน 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกาเหนือ และยุโรป โดยมีประชากรรวมในพื้นที่คิดเป็น 62.5 % ของประชากรทั้งโลก และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ GDP รวมกันคิดเป็น 30 % ของ GDP โลก

ยุทธศาสตร์นี้สอดคล้องกับผลประโยชน์ด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคงภายในของจีน โดยเน้น

1. การสร้างเสถียรภาพและการพัฒนามณฑลชินเกียง และบริเวณโดยรอบ (นอกเหนือจาก ทิเบต ไต้หวัน และทะเลจีนใต้) รวมถึงการพัฒนาท่าเรือ Gwadar ในปากีสถานจะช่วยเปิดเส้นทางการค้าไปยังมณฑลชินเกียง ที่ไม่มีเส้นทางออกทะเล และยังเชื่อมเส้นทางสายไหมทางทะเลระหว่างจีน มหาสมุทรอินเดีย และยุโรป โดยเฉพาะท่าเรือ Piraeus ในประเทศกรีซ เพื่อการเชื่อมไปสู่ยุโรปกลาง ผ่านแผนการสร้างรถไฟความเร็วสูงจากเบลเกรดสู่บูดาเปสต์

2. การเจริญเติบโตของจีนที่ชะลอลดตัวจาก 10-12 % มาเป็น 5-8 % ในปี 2015 ทำให้ผู้ประกอบการด้านก่อสร้างของจีนจำเป็นต้องแสวงหาแหล่งทุนใหม่ภายนอกประเทศเพื่อคงการผลิตต่อไป เพื่อลดภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจของจีน

3. ความมั่นคงทางด้านพลังงาน ที่จีนต้องการสร้างท่อส่งน้ำมันจากคาซัคสถาน และการลงทุนระบบท่อก๊าซธรรมชาติ ที่เริ่มต้นจากเติร์กเมนิสถาน ผ่าน อุซเบกิสถาน และคาซัคสถาน ก่อนข้ามมายังชินเกียงในจีน และจีนยังพัฒนาท่อส่งน้ำมันจีน เมียนมา ในการส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางมาทางรางรถไฟ และท่อ โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา

4. การสร้างสถานะและบทบาทของความมีอำนาจของจีน ในภูมิภาคยูเรเชีย ผ่านการสร้างสถาบันและกลไกต่าง ๆ ในระดับภูมิภาคขึ้นใหม่ ไม่ว่าจะเป็น Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB, Silk Road Infrastructure Fund: SRIF และ New Development Bank ภายใต้กลุ่ม BRICS

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่พยายามสกัดกั้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงการเติบโตทางการเมืองและ

ทางทหารของจีนมาโดยตลอด ซึ่งมีบทบาทมากในสมัย
ประธานาธิบดีหม่า쩌ด้า แต่อย่างไรก็ตามในยุคของประธานาธิบดีไบ
เดน เองก็ไม่แตกต่างกันนัก ในการพยายามสกัดกั้นจีน
ประเทศญี่ปุ่น ก็เป็นชาติที่พยายามสกัดอิทธิพลของจีน โดย
โครงการที่เรียกว่า โครงสร้างพื้นฐานคุณภาพสูง มูลค่าราว
200,000 ล้านดอลลาร์ ร่วมมือกับหลายประเทศ โดยเฉพาะกับ
อินเดีย รวมถึงการร่วมมือกับอินเดียในโครงการโรงไฟฟ้า ทาง
รถไฟ และท่าเรือในศรีลังกา บังคลาเทศ เมียนมาร์ รวมถึงยัง
พยายามขยายอิทธิพลไปยังยุโรปกลาง และตะวันออกกลาง ด้วย
การขยายอิทธิพลประเทศรอบทะเลบอลติก ซึ่งประเทศเหล่านี้
เป็นเส้นทาง One Belt, One Road

อินเดีย เป็นอีกประเทศที่ค่อนข้างต่อต้าน One Belt, One Road
มาแต่แรก เพราะเส้นทางหลักสายหนึ่งตัดผ่านแคชเมียร์ซึ่งเป็น
พื้นที่พิพาทระหว่างอินเดีย ปากีสถาน

ปัจจุบัน จีนพยายามขยายเส้นทาง One Belt, One Road ไปถึงขั้ว
โลกเหนือด้วยการพัฒนาเส้นทางเดินเรือไปขั้วโลกเหนือ หรือ
เส้นทางสายไหมขั้วโลกเหนือ (Polar Silk Road) โดยอยู่ใน
แผนพัฒนาห้าปีฉบับใหม่ของจีน ซึ่งจะมีบทบาทเด่นชัดขึ้น จาก
การที่มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่เกยตื้นในคลองสุเอซ และ
ส่งผลให้การขนส่งสินค้าชะงักกันไปกว่า 1 สัปดาห์ ในเส้นทาง
ทะเลระหว่างยุโรปและเอเชีย และการเดินทางเส้นเดิมที่ต้องใช้
เวลายาวนานขึ้นในการอ้อมแหลมกู๊ดโฮป

แต่จากภาวะโลกร้อนที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดน้ำแข็งทะเลในฤดูร้อน
กำลังหดหายไปอย่างรวดเร็วในภูมิภาคอาร์กติก โดยคาดว่าจะ
สูญเสียน้ำแข็งราว 54,000 ตารางกิโลเมตรในแต่ละปี และคาด
ว่ามหาสมุทรอาร์กติกจะปราศจากน้ำแข็งในฤดูร้อนก่อนถึงปี 2050

หรือ พ.ศ. 2593 และในปี พ.ศ. 2560 เรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติของรัสเซีย ประสบความสำเร็จในการเล่นทะลุผ่านมหาสมุทรอาร์กติกจากนอร์เวย์ ไปเกาหลี่ใต้ได้ครั้งแรกโดยไม่ต้องเดินทางไปพร้อมกับเรือตัดน้ำแข็ง แสดงถึงเส้นทางเดินเรือสายนี้เริ่มเปิดกว้างมากขึ้น คาดว่าเส้นทางเดินเรือใหม่นี้จากจีน ไปยุโรปจะเป็นระยะทางสั้นลง ใช้เวลา 12-20 วัน ซึ่งย่นระยะทางเกือบครึ่ง เมื่อเทียบกับเส้นทางที่ผ่านคลองสุเอซ และช่องแคบมะละกา และยังเป็นเส้นทางที่ปลอดภัยจากโจรสลัด โดยจะได้รับความนิยมภายใน 10 ปี เมื่อน้ำแข็งละลายมากขึ้น และเทคโนโลยีการเดินเรือที่ทำลายน้ำแข็งพัฒนา

สำหรับจีน การให้ความช่วยเหลือรัสเซียในการสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติเหลวที่ Yamal ที่จีนเป็นผู้ให้ทุนและเทคโนโลยี ส่วนรัสเซียซึ่งเป็นหนึ่งในรัฐอาร์กติก และคาดว่าจะนำก๊าซธรรมชาติเหลวให้จีนได้ปีละ 4 ล้านตัน และเป็นโครงการด้านพลังงานที่ใหญ่ที่สุดในรัสเซีย ใช้เวลาก่อสร้างถึง 4 ปี และท่าเรือ Yamal นี้จะเป็นท่าจอดเรือทำลายน้ำแข็งของรัสเซีย และสำรวจพื้นที่ขั้วโลกเหนือ ซึ่งขณะนี้รัฐอาร์กติก 8 รัฐ ได้แก่ แคนาดา เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ไอซ์แลนด์ นอร์เวย์ รัสเซีย สวีเดน และสหรัฐอเมริกา และสหรัฐมีพันธมิตรสำคัญในรัฐอาร์กติก คือ เดนมาร์ก และแคนาดา แต่จีนพยายามอ้างตนเป็นรัฐ ใกล้อาร์กติก (Near-arctic state) และพยายามเป็นพันธมิตรกับรัสเซีย และอาจจะได้พันธมิตรจากไอซ์แลนด์ ที่มีปัญหาทางเศรษฐกิจในปี 2014 หรือ พ.ศ. 2557 และได้รับความช่วยเหลือจากจีน

เส้นทางสายใหม่ขั้วโลกเหนือ เป็นเส้นทางสำคัญ แห่งการช่วงชิงส่วนแบ่งในทรัพยากรธรรมชาตินับล้านล้านดอลลาร์ เช่น ทองคำ เพชร และโลหะหายาก รวมถึงปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ และสัตว์และพืชน้ำทางทะเล ตลอดจนเส้นทางเดินเรือใหม่ที่คาดว่า

จะช่วยลดเวลา และต้นทุนในการเดินทาง โดยที่รัสเซีย และ นอร์เวย์เป็น 2 ชาติที่กระตือรือร้นที่สุด และใช้งบประมาณหลาย พันล้านดอลลาร์ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อผลิตก๊าซธรรมชาติ และน้ำมัน รวมถึงการสร้างท่าเรือน้ำลึก

ส่วนสหรัฐอเมริกา ได้มีการซ้อมกระโดดร่มในเขตรัฐอลาสกา เป็นการซ้อมร่วมกับหลายชาติที่มีแคนาดา รวมอยู่ด้วยเป็นการ เตรียมพร้อมรับมือต่อการปฏิบัติการร่วมขนาดใหญ่ใน สภาพแวดล้อมหนาวเย็นจัด

ติดตามรายละเอียดอื่นเพิ่มเติมได้
จาก www.minsenconcept.com