

การศึกษาการแก้ไขปัญหากำลังผลิตล้นเกินของสาธารณรัฐ ประชาชนจีนด้วยข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง กรณีอุตสาหกรรมเหล็ก

วันที่รับบทความ	18/03/2565
วันแก้ไขบทความ	07/06/2565
วันตอบรับบทความ	09/06/2565

ศุภกร คนคล่อง¹

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อวิเคราะห์ที่มาของปัญหากำลังผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีน (2) เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุตสาหกรรมเหล็กภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (3) เพื่อศึกษาแนวโน้มการเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในประเทศไทย โดยแนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมีแนวทางในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญกับข้อมูลเชิงลึกเพื่อสร้างองค์ความรู้และความเข้าใจ และมีการนำเสนอข้อมูลเชิงปริมาณเพื่อประกอบการนำเสนอผลการศึกษาให้ครอบคลุมในหลากหลายมิติที่เกี่ยวข้อง ผลการวิจัยพบว่า (1) การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศจีน ตลอดจนการแผ่ขยายของสังคมเมืองไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เป็นปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญที่ทำให้เกิดสถานะอุปทานมากกว่าอุปสงค์ของอุตสาหกรรมเหล็กในสาธารณรัฐประชาชนจีน (2) ความเชื่อมโยงระหว่างข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับการแก้ไขปัญหากำลังผลิตล้นเกินอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ชัดเจน และปรากฏการเคลื่อนไหวที่ชัดเจนของอุตสาหกรรมเหล็กภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ผลักดันโดยรัฐบาลในตลาดต่างประเทศ อาทิ การบริโภคเหล็กที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางมีปริมาณมาก จากการพัฒนาการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน (3) ประเทศจีนจะขยายห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมเหล็กไปยังกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง หรือแม้แต่ประเทศไทย ทั้งนี้ ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเหล็กของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากโอกาสต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการสนับสนุนของรัฐบาลจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

คำสำคัญ : ปัญหากำลังผลิตล้นเกิน หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง อุตสาหกรรมเหล็ก

A Study on China's Overcapacity Problem Solving with Belt and Road Initiative: Case of the Steel Industry

Suppakorn Khonkhlong¹

Received	08/03/2022
Revised	07/06/2022
Accepted	09/06/2022

Abstract

The objectives of this research were 1) to analyze the origins of the overcapacity problem in the steel industry in the People's Republic of China; 2) to study the solutions to the steel industry's problems under the Belt and Road Initiative, and 3) to study the potential movement of the steel industry of the People's Republic of China under the Belt and Road Initiative in Thailand. This qualitative research studied and collected insights data to build knowledge and understanding. The quantitative data was also presented to support the presentation of the study results covering a variety of relevant dimensions. The results revealed that 1) the expansion of the industrial sector according to the economic and social development plan of China, as well as the spread of urbanization to various areas, were crucial drivers of the oversupply of the steel industry in the People's Republic of China; 2) an apparent connection between the Belt and Road Initiative and solution to the problem of overcapacity in the steel industry of the People's Republic of China was found. Furthermore, there was an apparent movement in the steel industry under the Belt and Road Initiative pushed by the government in the international market. For example, the increase in steel consumption among the countries along the Belt and Road through transport and infrastructure development; 3) China will expand the steel industry value chain to the countries along the route, or even Thailand. However, the Belt and Road Initiative could have a massive impact on Thailand's steel industry due to the opportunities created by the support of the Chinese government under the Belt and Road Initiative.

Keywords : overcapacity problem, Belt and Road Initiative, steel industry

¹Asst. Prof., Business Chinese, School of Sinology, Mae Fah Luang University
e-mail : suppakorn.kho@mfu.ac.th

บทนำ

ในระยะเวลาที่ผ่านมามากกว่าสองทศวรรษที่ผ่านมา สาธารณรัฐประชาชนจีน (The People's Republic of China) หรือประเทศจีน ได้กลายเป็นประเทศมหาอำนาจของโลกทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเมือง และยังเป็นทั้งพันธมิตรและคู่แข่งของชาติมหาอำนาจของโลกที่สร้างอิทธิพลมาอย่างยาวนาน อย่างสหรัฐอเมริกาในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค บทบาทของประเทศจีนแผ่ขยายไปอย่างรวดเร็วส่งผลให้ความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างจีนและชาติต่าง ๆ มีความแน่นแฟ้นและลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น ทั้งด้านการเมือง สังคม เศรษฐกิจ การศึกษา และวัฒนธรรม ในปี ค.ศ. 2013 ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง (Xi Jinping) ได้ริเริ่มข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative : BRI) เน้นพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างจีนกับนานาชาติ ผลักดันให้เกิดความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่าย หรือนโยบาย “Made in China 2025” ที่รัฐบาลจีนกำลังผลักดัน โดยมุ่งเน้นพัฒนาศักยภาพการผลิตภายในประเทศ เปลี่ยนภาพลักษณ์จาก “โรงงานของโลก” เป็น “ประเทศมหาอำนาจด้านการผลิต” ทั้งสองนโยบายที่กล่าวข้างต้น ได้ส่งผลต่อความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ของจีนและต่างประเทศ ทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจการค้า ด้านการศึกษา (สมบัติ จุฬารักษ์ และหลี่ เหมินเหลียง, 2559, น. 128) ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ผู้นำรุ่นที่ 5 ได้ประกาศไว้ว่าจะนำประเทศจีนไปสู่ “ความฝันของจีน” (China Dream) ภายหลังการเข้ารับตำแหน่ง โดยมีการตีความว่าความฝันของจีนมี “สองความฝัน” (Huang, 2017) คือ

1) การสร้างสังคมกินดีอยู่ดีถ้วนหน้า (Moderately Prosperous Society) ภายในปี ค.ศ. 2020 ซึ่งเป็นวาระครบรอบ 100 ปี การก่อตั้งพรรคคอมมิวนิสต์

2) การสร้างชาติที่พัฒนาแล้วเต็มรูปแบบ (Fully Developed Nation) ภายในปี ค.ศ. 2049 ซึ่งเป็นวาระครบรอบ 100 ปีแห่งการสถาปนาสาธารณรัฐประชาชนจีน

ภายใต้การนำประเทศของรัฐบาลรุ่นที่ 5 ได้ฟันฝ่าวิกฤตอย่างต่อเนื่อง และได้รับผลสำเร็จสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ ในการป้องกันควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในที่สุด ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศจีนกลายเป็นเพียงหนึ่งเดียวที่สามารถบรรลุการเติบโตด้วยตัวเลขบวก นับเป็นการสร้างผลงานอันยิ่งใหญ่ที่ประชาชนพึงพอใจ ทั่วโลกจับตามองและควรค่าแก่การบันทึกในประวัติศาสตร์ เมื่อปี ค.ศ. 2020 ประเทศจีนได้แสดงให้เห็นแล้วว่าสามารถบรรลุเป้าหมายและภาระหน้าที่สำคัญ ๆ ด้วยผลสำเร็จค่อนข้างดี ภายใต้สถานการณ์วิกฤตแบบนี้ รวมถึงการปฏิรูปและเปิดประเทศ ตลอดจนการสร้างสรรค์สังคมนิยมที่ทันสมัยของจีนได้รับผลคืบหน้าสำคัญอีกครั้ง โดยในปี ค.ศ. 2021 ประเทศจีนมีเป้าหมายของการพัฒนาเศรษฐกิจ คือ ผลักดันให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมีอัตราเติบโตมากกว่าร้อยละ 6 โดยมุ่งเน้นดำเนินการภายใต้เป้าหมายมหภาคที่มีความต่อเนื่อง มีความมั่นคงและมีความยั่งยืน ใช้วิธีการปฏิรูปผลักดัน ลดต้นทุนการผลิตและประกอบธุรกิจของวิสาหกิจ ผลักดันการปฏิรูปของธุรกิจขึ้นพื้นฐานต่าง ๆ โดยอาศัยการสร้างนวัตกรรมเพื่อผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจจริงด้วยคุณภาพสูง ขยายช่องทางการผสมผสานระหว่างการผลิต การศึกษา การวิจัยและการประยุกต์ใช้ ปรับปรุงระบบการกระตุ้นกรรมสิทธิ์ของผลงานวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี

ปรับปรุงระบบการกำกับดูแลและนโยบายการพัฒนาของการลงทุนด้านการนวัตกรรม ผลักดันการบุกเบิกกิจการและการนวัตกรรมของชาวบ้าน ปรับปรุงห่วงโซ่การผลิตและอุปทานให้มั่นคงได้ในที่สุด

ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) เป็นแนวคิดที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ให้ความสำคัญของการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการติดต่อสื่อสารในภูมิภาค ที่มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นจากเส้นทางสายไหมเดิมซึ่งเป็นเส้นทางทางบกดั้งเดิมตั้งแต่สมัยราชวงศ์หยวน เป็นเส้นทางการค้าทางบกที่เชื่อมทวีปเอเชียกับยุโรปเข้าด้วยกัน และต่อมาในสมัยราชวงศ์หมิง เกิดมีเส้นทางสายไหมทางทะเลขึ้น และเชื่อมเส้นทางการค้าของทวีปเอเชียกับแอฟริกาเข้าด้วยกัน ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางถูกริเริ่มขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 2013 เพื่อกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ด้วยการแสวงหาตลาดใหม่ตามเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเล ด้วยการพยายามสร้างถนนและทางรถไฟตลอดจนการสร้างท่าเรือและท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมต่อทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย และทวีปแอฟริกาเพื่อขนส่งสินค้าของจีนไปยังตลาดใหม่ ๆ ได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การดำเนินการต่าง ๆ ภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศจีนในการเปิดกว้างการพัฒนาไปสู่ต่างประเทศ ตลอดจนระดับนานาชาติ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการค้า การลงทุนที่มีคุณภาพ และมั่นคง เปิดกว้างความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ผลักดันการพัฒนาด้านการนำเข้าและส่งออกให้มั่นคง ส่งเสริมการสนับสนุนด้านสินเชื่อให้กับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเพื่อให้มีโอกาสในการทำการค้ากับต่างประเทศ ผลักดันความร่วมมือของโครงการสำคัญอย่างเป็นระบบ ผลักดันการเชื่อมโยงของสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน ยกย่องคุณภาพและประสิทธิผลของความร่วมมือด้านการลงทุนสู่ต่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือด้านเศรษฐกิจพหุภาคีและส่วนภูมิภาค รักษากระบวนการค้าพหุภาคี ผลักดันการบังคับใช้ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค และในท้ายที่สุด จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาเรื่องกำลังการผลิตภายในประเทศของจีนที่ล้นเกินกว่าความต้องการ ประเทศจีนจึงหวังว่าข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จะเป็นทางออกที่ช่วยให้ประเทศจีนระบายกำลังผลิตและสินค้าของจีนได้รวมทั้งสามารถช่วยสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานที่จะได้มาจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้และท่อส่งก๊าซในเอเชียกลางที่คาดว่าจะสามารถช่วยสร้างเสถียรภาพและลดความขัดแย้งในเอเชียกลางลงได้ (รติมา คชนันท์, 2561, น. 2) นอกจากนี้ ยังสามารถเพิ่มบทบาทของจีนในระบบเศรษฐกิจโลก ไม่ว่าจะเป็นการเปิดโอกาสให้สินค้าและเทคโนโลยีจากจีนเข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้น โดยเฉพาะเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง การให้เงินกู้ผ่านธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) จะทำให้เงินสกุลหยวนของจีนเป็นที่ยอมรับในเวทีโลกมากขึ้น (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2561) ภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของรัฐบาลจีนอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่าง ๆ ในหลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งในภูมิภาคเอเชียและประเทศไทยด้วยที่ผ่านมาการศึกษาวิจัยถึงองค์ประกอบสำคัญของภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของประเทศจีนรวมทั้งการวิเคราะห์แนวคิดการพัฒนาประเทศของจีน ที่นำมาสู่การแก้ไขปัญหากำลังการผลิตที่ล้นเกินของอุตสาหกรรมที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมเหล็กยังมีไม่มากนักโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบของข้อริเริ่มฯ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศไทยก็ยังคงขาดข้อมูลและการศึกษาเชิงวิชาการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์

ต่อภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย และยังจะส่งผลถึงทิศทางในอนาคตของการพัฒนาเศรษฐกิจในมิติต่าง ๆ อีกด้วย โดยผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ยังจะช่วยให้เกิดองค์ความรู้เกี่ยวกับการสนับสนุนอุตสาหกรรมของประเทศจีน ภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของรัฐบาลจีนที่ควรส่งเสริมให้รัฐบาลไทยทำความเข้าใจและนำมาปรับใช้ในอนาคตต่อไปเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการพัฒนาเศรษฐกิจ

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ที่มาของปัญหากำลังผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุตสาหกรรมเหล็กภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง
3. เพื่อศึกษาแนวโน้มการเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวางกรอบการวิจัย (Design Frame) เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการวิจัย เพราะกรอบการวิจัย จะช่วยกำหนดทิศทางงานวิจัยให้ชัดเจน และช่วยให้ผู้วิจัยดำเนินงานวิจัยอย่างเป็นระบบ (Gary Thomas, 2013, p. 20) ประเด็นปัญหาของการศึกษาวิจัยในการวิจัยครั้งนี้ล้วนเป็นประเด็นใหม่ การจะได้มาซึ่งข้อมูลเพื่อวิเคราะห์และนำเสนอผลการศึกษา (findings) ต้องอาศัยแนวทางการศึกษาที่สามารถช่วยให้ผู้วิจัยได้รับข้อมูลเชิงลึก (insights) ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) ซึ่งมีแนวทางในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลที่ให้ความสำคัญกับข้อมูลเชิงลึกเพื่อสร้างองค์ความรู้และความเข้าใจอย่างลึกซึ้งกับประเด็นปัญหาที่ศึกษา (Gary Thomas, 2013, p. 21) อย่างไรก็ตาม การศึกษาวิจัยในโครงการนี้มีการนำเสนอข้อมูลเชิงปริมาณ และมีการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวอยู่บ้างเพื่อประกอบการนำเสนอผลการศึกษาให้ครอบคลุมในหลากหลายมิติที่เกี่ยวข้อง

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลักในการค้นคว้าและศึกษาแนวทางการสนับสนุนอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีน ผลกระทบของนโยบายดังกล่าวกับภาคอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศไทย และการเตรียมความพร้อมในการปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นศึกษาและวิเคราะห์ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งการศึกษาแง่มุมทางกลไกการสนับสนุนต่าง ๆ เอกสารนับเป็นแหล่งข้อมูลสำคัญ Gilbert Nigel (2008, p. 6) อธิบายว่าการศึกษานี้มีความเกี่ยวข้องกับนโยบาย มาตรการ และตัวบทกฎหมายนั้น ข้อมูลที่ได้จากเอกสารถือว่ามีความสำคัญต่อการวิเคราะห์และการนำเสนอผลการศึกษา เอกสารที่จะนำมาศึกษาวิจัยนี้ ประกอบด้วย

- (1) นโยบายและแผนงานของภาครัฐ
- (2) รายงานของหน่วยงานราชการ และองค์กรภาคเอกชน
- (3) รายงานการศึกษาวิจัย
- (4) เอกสารอื่นในทางวิชาการ เช่น บทความวิชาการ

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลในเอกสารข้างต้นจะถูกนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ และนำมาเรียบเรียงเพื่อเสนอเป็นผลการศึกษาในขั้นสุดท้าย การวิเคราะห์ข้อมูลในโครงการวิจัยนี้ใช้แนวทางการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์แก่นของเนื้อหาที่อยู่ในข้อมูลดิบ โดยวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มจากการจัดเรียงข้อมูลเพื่อให้สะดวกในการตัดสินใจในการลงรหัส (Coding) หรือกล่าวอีกนัยคือ การกำหนดคำสำคัญ (keywords) เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยได้มาจากการทบทวนวรรณกรรม การศึกษาวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับนโยบาย มาตรการ และตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์และนำเสนอผลการศึกษา ใช้แนวทางการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วนหลัก ประกอบด้วย 1) ปัญหากำลังผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีน 2) ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง และการแก้ไขปัญหาการผลิตของอุตสาหกรรมเหล็ก และ 3) แนวโน้มการเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

1. ที่มาของปัญหากำลังผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาลจีนที่กำลังมุ่งเน้นพัฒนาศักยภาพการผลิตภายในประเทศเปลี่ยนภาพลักษณ์จาก “โรงงานของโลก” เป็น “ประเทศผู้นำด้านการผลิต” ที่จะเป็นพื้นฐาน และนำพาประเทศจีนไปสู่ “ความฝันของจีน” ได้ในที่สุด จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในภาคอุตสาหกรรมการผลิตเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศ ตามตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนมีกำลังการผลิตเหล็กเป็นอันดับที่ 1 ในโลก ซึ่งมีปริมาณการผลิตสูงเป็นอย่างมากหากเทียบกับประเทศอื่น ๆ ทำให้ส่วนแบ่งทางการตลาดของปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมเหล็กในตลาดโลก คิดเป็นร้อยละ 53.3 และร้อยละ 56.5 ในปี ค.ศ. 2019 และ ปี ค.ศ. 2020 ตามลำดับ

ตารางที่ 1 : ข้อมูล 10 อันดับแรกของประเทศที่มีการผลิตเหล็กในโลก

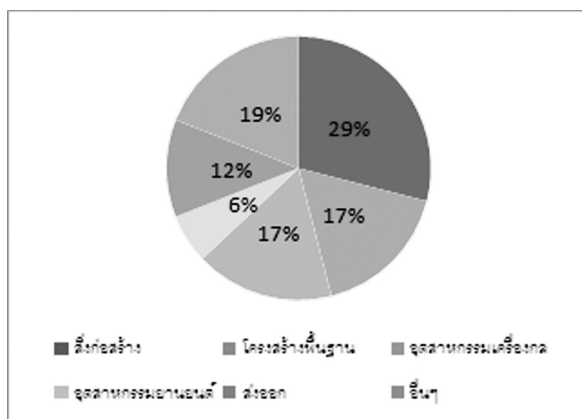
อันดับ	ประเทศ	2020 (Mt)	2019 (Mt)	%2020/2019
1	สาธารณรัฐประชาชนจีน	1053.0	1001.3	5.2
2	สาธารณรัฐอินเดีย	99.6	111.4	-10.6
3	ญี่ปุ่น	83.2	99.3	-16.2
4	สหพันธรัฐรัสเซีย	73.4	71.6	2.6
5	สหรัฐอเมริกา	72.7	87.8	-17.2
6	สาธารณรัฐเกาหลี	67.1	71.4	-6.0
7	สาธารณรัฐตุรกี	35.8	33.7	6.0
8	สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	35.7	39.6	-10.0
9	สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล	31.0	32.6	-4.9
10	สาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน	29.0	25.6	13.4

ที่มา : worldsteel.org (Jan, 2021)

ทั้งนี้ โครงสร้างทางการตลาดในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของประเทศจีน จะถูกกำหนดทิศทางโดยรัฐวิสาหกิจเป็นส่วนมาก โดยคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศจีน และถูกกำกับดูแลโดยสภาธุรกิจสาธารณรัฐประชาชนจีน (State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council : SASAC) โดยกว่าร้อยละ 40 ของรัฐวิสาหกิจเหล่านี้ ล้วนอยู่ในภาคอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ อาทิ ถ่านหิน เหล็ก พลังงานไฟฟ้า และการก่อสร้าง (Zhang, 2013) นับตั้งแต่วิกฤตทางการเงินเมื่อปี ค.ศ. 2008 ประเทศจีนได้มีการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจและปรับปรุงโครงสร้างทางการตลาดอย่างกะทันหันรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดภาวะขัดแย้งในระบบเศรษฐกิจของประเทศ จนมาถึงในของปลายศตวรรษที่ 20 เกิดภาวะกำลังการผลิตล้นเกินเป็นอย่างมาก (Lu and Lu, 2016, p. 60) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเหล็ก ถ่านหิน โลหะที่ไม่ใช่เหล็ก และปูนซีเมนต์ เป็นต้น ในช่วงระหว่าง “พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 10” และ “พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 11” ของประเทศจีน เป็นช่วงเวลาสำคัญที่ทำให้เกิดภาวะกำลังการผลิตล้นเกิน เนื่องจากภายใต้แผนพัฒนาฯ ทั้ง 2 ฉบับนี้ รัฐบาลกลางของประเทศมุ่งเน้นผลักดันภาคอุตสาหกรรมการผลิตและภาคอสังหาริมทรัพย์เป็นอย่างมาก เพื่อใช้เป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ส่งผลให้ในช่วงปี ค.ศ. 2012 เป็นต้นมา กลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเหล็ก วัสดุก่อสร้าง ปูนซีเมนต์ และกระจกเกิดภาวะกำลังการผลิตล้นเกินอย่างหนัก อ้างอิงจากผลการวิจัยของ YU Li and ZHANG Jie (2014) ที่สำรวจอัตราของกำลังการผลิตล้นเกินในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ พบว่า จากการสำรวจและวิเคราะห์สภาพปัญหาใน 39 บริษัท พบว่า มีทั้งหมด 21 บริษัทที่ประสบปัญหากำลังการผลิตล้นเกิน นอกจากนี้ HU Rong-tao (2016, p. 6) กล่าวไว้ว่า ภาคอุตสาหกรรมบางประเภทของประเทศจีนนั้น มีอุปทานมากกว่าความต้องการของตลาดเป็น

อย่างมาก เช่นเดียวกับ HAN Guo-gao (2013, p. 80) ที่กล่าวว่า หลายปีที่ผ่านมาอุปทานของกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเหล็ก วัสดุก่อสร้าง ปูนซีเมนต์ และกระจก มีสูงกว่าความต้องการของตลาดเป็นจำนวนมาก จะเห็นได้ว่า ปัญหากำลังผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนนั้น มาจากอุปทานที่โรงงานผลิตเหล็กมีจำนวนมากกว่าอุปสงค์ของตลาด อีกทั้งตลาดเองก็มีความต้องการไม่มากนัก จึงไม่มีศักยภาพมากพอที่จะใช้และบริโภคสินค้าเหล่านี้จนหมด

ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนยังถูกกระตุ้นจากการเร่งพัฒนาสังคมเมืองของรัฐบาลกลาง ในการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย ระบบสาธารณูปโภค และเครื่องจักรสำหรับภาคอุตสาหกรรม ดังแผนภูมิที่ 1 ซึ่งโดยส่วนมากบริษัทที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนเป็นรัฐวิสาหกิจ ทำให้ง่ายต่อการควบคุมและกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการเป็นอย่างมาก



แผนภูมิที่ 1 : สัดส่วนการอุปโภคเหล็กในประเทศจีน
ที่มา : worldsteel.org (Jan, 2021)

ดังนั้น การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และสังคมเมืองทำให้อัตราการอุปโภคเหล็กของประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (ETC, 2019) เพื่อลดภาวะที่กำลังการผลิตล้นเกินที่เกิดขึ้นในประเทศจีน ส่งผลให้รัฐบาลต้องเข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากในการควบคุมทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศ และต้องการที่จะควบคุมปริมาณการผลิตให้อยู่ในจำนวนที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนานโยบายต่าง ๆ เพื่ออุดหนุนให้เกิดการส่งออกเหล็กไปยังต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น นับตั้งแต่ช่วงต้นของคริสต์ศตวรรษที่ 21 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดด และขยายตัวผ่านการส่งออกเหล็กไปยังหลายภูมิภาคทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุโรป อเมริกาเหนือ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยประเทศจีนสามารถเพิ่มการส่งออกเหล็กจาก 8.9 ล้านตันในปี ค.ศ. 2003 ขึ้นไปสูงถึง 120 ล้านตันในปี ค.ศ. 2015 (Liu & Song, 2012, p. 10) ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 2016 ประเทศจีนประสบภาวะที่อุปทานมากกว่าอุปสงค์ในภาคอุตสาหกรรมเหล็กอีกครั้ง และเป็นที่ยึดตามองจากนานาชาติ เนื่องจากนานาประเทศต่างกังวลว่าประเทศจีนจะผลักดันให้ส่งออกเหล็กที่เกินกว่าอุปสงค์เหล่านี้ออกนอกประเทศ ประกอบกับสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐฯ

ที่ทำให้เกิดการขึ้นราคาสินค้าระหว่างกัน ทำให้รัฐบาลจีนต้องปรับกลยุทธ์ทางการค้าในอุตสาหกรรมเหล็ก เนื่องจากไม่สามารถพึ่งพาตลาดหลักอย่างสหรัฐฯ และกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปได้ ส่งผลให้หลายประเทศทั่วโลกต่างกังวลว่าอาจมีสินค้าจากจีนจำนวนมากส่งออกไปประเทศอื่น ๆ

ดังนั้น รัฐบาลกลางของประเทศจึงมีความมุ่งหวังที่จะใช้ประโยชน์จากข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในการแก้ไขวิกฤตกำลังการผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กในครั้งนี้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากว่ากลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง ถือว่าเป็นประเทศผู้นำเข้าเหล็กของประเทศจีนอยู่เดิมแล้ว อีกทั้งยังเป็นประเทศที่ยังมีโอกาสนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมาก กล่าวคือ การขับเคลื่อนการเชื่อมต่อกับประเทศตามแถบเส้นทางผ่านการสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จะเป็นแรงกระตุ้นสำคัญสำหรับการส่งออกเหล็กของประเทศจีนเป็นอย่างมาก (Xu & Song, 2016, p. 6) จากการขับเคลื่อนข้อริเริ่มฯ ทำให้ผู้ประกอบการในประเทศจีนมีแรงจูงใจที่จะผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น และกลุ่มประเทศอาเซียน ถือเป็นตลาดการค้าในลำดับต้น ๆ ที่จีนมุ่งหมายในการส่งออกเหล็กเป็นอย่างมาก

2. การแก้ไขปัญหาดอุตสาหกรรมเหล็กภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเป็นแนวคิดที่ได้มาจากการที่จีนได้รับผลกระทบจากนโยบายการกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา(รติมา คชนันท์, 2561, น. 9) โดยในการประชุม “One Belt One Road International Forum” ณ กรุงปักกิ่ง ในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2016 ได้มีผู้นำกว่า 28 ประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมประชุม โดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้เน้นย้ำเรื่องของการกีดกันทางการค้าและโลกาภิวัตน์ให้เป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนา “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (รติมา คชนันท์, 2561, น. 10) โดยแนวความคิดแรกเริ่มนั้นเพื่อเป็นการขยายเส้นทางการค้า โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่ง และการคมนาคมอย่างรถไฟ ท่าเรือ และถนนเพื่อขนส่งข้ามแดนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งเอเชีย แอฟริกา ตะวันออกกลาง และยุโรป ซึ่งได้รับความสนใจจากรัฐบาลและนักลงทุนจากนานาประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ หลังจากการประกาศใช้คำว่า “One Belt One Road” ตั้งแต่ ค.ศ. 2013-2015 ซึ่งรวมระยะเวลามากกว่า 3 ปี ได้เกิดเสียงวิพากษ์วิจารณ์ในหลายด้าน ทั้งดีและไม่ดี รวมถึงการเข้าใจผิดในการสื่อความหมายของคำว่า “One Belt One Road” ดังนั้น ในปี ค.ศ. 2016 ทางรัฐบาลของประเทศจีนได้มีมติเห็นว่าการเน้นไปที่คำว่า “One” มากเกินไปอาจจะทำให้ประเทศคู่ค้ากับประเทศจีนตีความหมายผิด ได้ว่า มีเพียงหนึ่งเส้นทางบกและหนึ่งเส้นทางทะเลเท่านั้น โดยแท้ที่จริงแล้วคือนโยบายที่จะเชื่อมทวีปยุโรป เอเชีย แอฟริกาและตะวันออกกลางรวมกันมากกว่า 6 เส้นทาง (The National Development and Reform Commission of China, 2015) จากนั้นจึงได้เปลี่ยนมาใช้ชื่อ “Belt and Road Initiative” ซึ่งถือเป็นการเน้นย้ำว่าทางรัฐบาลจีนไม่ได้เพียงมุ่งเน้นไปเพียงเส้นทางหรือจุดเดียว อีกทั้งการเปลี่ยนมาใช้คำว่า “Initiative” ที่แปลว่าคิดริเริ่ม ซึ่งเป็นการช่วยลบถ้อยแถลงและคำวิพากษ์วิจารณ์ของประเทศบางกลุ่มที่มองว่าประเทศจีน เอาตนเองเป็นศูนย์กลางทางโครงสร้างของโลกทั้งหมด (Berzina, 2016)

ในปัจจุบัน คณะกรรมการปฏิรูปและการพัฒนาแห่งชาติจีน (National Development and Reform Commission ชื่อย่อ NDRC) มีการกำหนดเป้าหมายของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางให้ชัดเจนมาก

ยิ่งขึ้นโดยมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเล เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสร้างเครือข่ายการค้าเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มประเทศในแถบเส้นทาง เพื่อพัฒนาให้เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก ครอบคลุมประชากร 4.5 พันล้านคน ใน 65 ประเทศทั้งทวีปเอเชีย ยุโรปและแอฟริกา หรือกว่าร้อยละ 60 ของประชากรโลกและมี GDP รวมกันกว่าร้อยละ 40 ของ GDP โลก (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2561) โดยประกาศกรอบแนวความคิดที่เป็นหัวใจสำคัญของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางไว้ 5 ประการ ประกอบไปด้วย 1) การประสานนโยบาย (Policy Coordination) สร้างและประสานความร่วมมือในระดับต่าง ๆ กับประเทศบนเส้นทางสายไหมใหม่ โดยผ่านข้อตกลงและโครงการร่วมมือกับประเทศและองค์กรต่าง ๆ ในระดับภูมิภาค 2) การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities Connectivity) ส่งเสริมให้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคม เช่น รถไฟ ท่าเรือ ถนน รวมไปถึงพลังงานและเครือข่ายด้านการสื่อสาร 3) การค้าที่ไร้ข้อจำกัด (Trade and Investment Cooperation) อำนวยความสะดวกด้านการค้าที่ไร้ข้อจำกัด การค้าที่อิสระรวมถึงการลงทุน ในประเทศที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ 4) การบูรณาการทางการเงิน (Financial Integration) จัดตั้งสถาบันทางการเงินที่สำคัญเพื่อส่งเสริมการลงทุนและกู้ยืม เช่น ธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) และธนาคารเพื่อการพัฒนาใหม่ (New Development Bank : NDB) และ 5) การเชื่อมโยงหัวใจของประชาชน (Cultural Exchange) เชื่อมโยงหัวใจประชาชนในแต่ละประเทศบนนโยบายเส้นทางสายไหมใหม่ ทั้งทางด้านการศึกษา การท่องเที่ยว วัฒนธรรม การแพทย์ การดูแลสุขภาพและสังคม อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ได้มีการประกาศข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ใน ค.ศ. 2013 จนถึง ค.ศ. 2021 รวมระยะเวลากว่า 8 ปี จีนได้แสดงให้เห็นถึงความเป็นรูปธรรมมากขึ้นด้วยความมุ่งมั่นของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ที่ได้ขับเคลื่อนกลยุทธ์และนโยบายต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุและตอบรับกับนโยบาย “ความฝันของจีน”

ภายใต้การขับเคลื่อนข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จะทำให้อุตสาหกรรมของประเทศจีนมีช่องทางในการแก้ไขปัญหาการกำลังการผลิตที่ล้นเกินกว่าความต้องการได้เป็นอย่างดี เนื่องจากภาคอุตสาหกรรมหรือภาคธุรกิจต่าง ๆ จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐ หรือเข้าร่วมโครงการของรัฐที่จะผลักดันให้ไปลงทุนในต่างประเทศในลักษณะต่าง ๆ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เป็นหัวใจสำคัญของข้อริเริ่มฯ (Li, Zhao & Nie, 2017, p. 80) ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการเชื่อมโยงต่าง ๆ ภายใต้การดำเนินการของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จะเป็นหนึ่งในช่องทางที่รัฐบาลจีนจะใช้ในการคลี่คลายปัญหาล้างการผลิตที่ล้นเกินกว่าความต้องการของอุตสาหกรรมหลักในประเทศจีน ซึ่งปัญหาล้างการผลิตล้นของอุตสาหกรรมหลักในประเทศจีน โดย Feng และ Wang (2012, p. 372) ชี้ให้เห็นถึงปริมาณการผลิตหลักของประเทศจีนในปี ค.ศ. 2012 ซึ่งผลิตได้สูงถึง 900 MT ในขณะที่ความต้องการใช้อยู่ที่ 700 MT โดยในปี ค.ศ. 2013 มีความพยายามลดกำลังการผลิตลงอยู่ 779 MT แต่ยังคงสูงกว่าความต้องการใช้ (700 MT) และในปี ค.ศ. 2014 กำลังการผลิตหลักกลับสูงขึ้นถึง 823 MT ในขณะที่ความต้องการใช้อยู่ที่ 730 MT สถานการณ์กำลังการผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมหลักในประเทศจีนส่งผลกระทบอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจ เนื่องจากได้กำไรน้อย และผู้ประกอบการบางรายไม่สามารถจ่ายหนี้คืนให้กับธนาคารได้ (Lin and Bai, 2010, p. 36)

ดังนั้น รัฐบาลกลางจึงมีความพยายามถ่ายเทกำลังการผลิตที่ล้นเกินนี้ออกสู่ต่างประเทศซึ่งการดำเนินการตามข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจึงมีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากต่อการแก้ไขปัญหาครั้งนี้ ตามที่ Bao (2014) ชี้ให้เห็นว่า กลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางทั้ง 65 ประเทศ มีอัตราการเติบโตของปริมาณการค้ากว่าร้อยละ 13.1 ต่อปี และมีอัตราการเติบโตในการลงทุนโดยตรงข้ามพรมแดน ร้อยละ 16.5 ต่อปี ส่วน Huang (2015) กล่าวว่า ปริมาณการค้าระหว่างจีนและกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางสูงถึง 4.5 ล้านล้านหยวน ในช่วงสามไตรมาสแรกของปี ค.ศ. 2015 คิดเป็นสัดส่วนทางการค้าของประเทศจีนมากกว่าร้อยละ 20 ด้วยเหตุนี้ ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจึงมีประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ขจัดอุปสรรคทางการค้าและแก้ไขปัญหาหลักในตลาดในประเทศจีน นอกจากนี้ ยังมีการบันทึกไว้ว่าโครงการสร้างโรงไฟฟ้าเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ท่อส่งแก๊ส และการขนส่งอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 70 ของการลงทุนทั้งหมด ในกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง ส่งผลให้ความต้องการเหล็กจากประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม (Balhuizen, 2017)

ตารางที่ 2 อัตราการใช้/ส่งออก/นำเข้าของประเทศจีนและกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง BRI (หน่วยนับ : 1000 ตัน)

ประเทศ	อัตราการใช้ เหล็ก	อัตราการใช้เหล็กต่อหัว	ปริมาณการส่งออก	ปริมาณการนำเข้า	การนำเข้าสุทธิ
คาซัคสถาน	2,943	167	1,705	505	-1,200
รัสเซีย	44,578	311	20,702	4,364	-25,338
ยูเครน	3,823	85	17,721	804	-16,917
อุซเบกิสถาน	1,842	62	17	1,160	1,143
บังกลาเทศ	4,209	26	5	3,967	3,962
อินเดีย	89,353	68	7,563	13,284	5,721
อินโดนีเซีย	13,656	53	2,003	11,413	9,410
มาเลเซีย	11,629	383	1,823	7,816	5,993
เมียนมาร์	2,605	48	2	2,420	2,418
ปากีสถาน	7,087	38	53	3,411	3,358
ฟิลิปปินส์	10,186	101	107	7,282	7,175
สิงคโปร์	5,100	910	1,729	5,180	3,415
ศรีลังกา	1,028	50	1	951	950
ไทย	19,458	286	1,254	14,628	13,374
เวียดนาม	21,226	227	1,512	16,343	14,831
ญี่ปุ่น	67,800	536	40,804	5,918	-34,886
เกาหลีใต้	58,125	1,156	31,173	21,674	-9,499
จีน	700,350	509	111,556	13,178	-98,378

ที่มา : Asian Steel Watch (2017)

จากรายงานของ Steel Industry Coalition (2016) ระบุว่า ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะนำพาความเปลี่ยนแปลงมาสู่อุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนเป็นอย่างมาก ในรายงานกล่าวอ้างว่า โครงการก่อสร้างที่จะเกิดขึ้นจากข้อริเริ่มนี้ จะมีอัตราการบริโภคเหล็กสูงถึง 272 ล้านตัน และข้อสำคัญคือรัฐบาลกลางจะสนับสนุนให้ผู้ผลิตอุตสาหกรรมเหล็กที่มีความพร้อม ออกไปลงทุนยังต่างประเทศ แสวงหาแหล่งผลิตใหม่ในต่างประเทศ นอกจากนี้ ผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ของประเทศจีนที่มีกำลังการผลิตสูง และสามารถผลิตเหล็กที่มีคุณภาพสูง จะได้รับการอุดหนุนจากข้อริเริ่มฯ ดังกล่าวให้เป็นผู้ผลิตเหล็กสำหรับโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง อาทิ การสร้าง ทางรถไฟ หรือท่อส่งแก๊ส เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ YU Chun-jiao (2021, p. 146) ที่พบว่า การผลักดันการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานในประเทศตามแถบเส้นทางนั้น มีนัยสำคัญทางสถิติต่อปริมาณการส่งออกเหล็กของประเทศจีนเป็นอย่างมาก

กล่าวโดยสรุป การขับเคลื่อนความเชื่อมโยงภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จึงเป็นส่วนสำคัญอย่างมากต่ออุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีน โดยเริ่มจากการผลักดันโครงการทางวิศวกรรมศาสตร์ และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทำให้เกิดความต้องการการใช้เหล็กเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกเหล็กของประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

3. แนวโน้มการเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมเหล็กของจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในประเทศไทย

ภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ประเทศจีนมุ่งเน้นการพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศอื่น ๆ ตามแถบเส้นทาง ประกอบด้วย ถนน สะพาน โรงไฟฟ้า ท่าเรือ ระบบการสื่อสาร และการชลประทาน เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้เกิดอุปสงค์ของเหล็กเป็นจำนวนมากในกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางที่ร่วมดำเนินงานโครงการต่าง ๆ กับประเทศจีน ซึ่งสอดคล้องกับการคลี่คลายปัญหากำลังการผลิตที่ล้นเกินว่าความต้องการของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศจีนที่รัฐบาลจีนให้ความสำคัญโดยภาคอุตสาหกรรมเหล็กของจีน ได้เริ่มค้นหาทางรอดของอุตสาหกรรมด้วยการเข้าร่วมกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของภาครัฐ ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1) มีการคาดการณ์ว่าการใช้เหล็กในกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง จะมีปริมาณเพิ่มขึ้น 30 ล้านตันต่อปี อันเนื่องมาจากการเร่งพัฒนาการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าตามกรอบแนวคิดของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยมีตัวอย่างของโครงการดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ตัวอย่างโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่จะใช้เหล็กของประเทศจีน

บริษัท	เริ่มโครงการ	ประเทศที่มีการลงทุน	รายละเอียดการลงทุน
NISCO	มี.ค. 2557	อินโดนีเซีย	การก่อสร้างกิจการร่วมค้าที่ผลิตเหล็กกลวและเหล็กเส้น (ร่วมกับ Gunung Gahapi)
WISCO	มี.ค. 2557	อินโดนีเซีย	การก่อสร้างโรงถลุงเหล็กแบบบูรณาการร่วมทุน (5 พันล้าน- ดอลลาร์)
DeLong Group	พ.ค. 2557	ไทย	ลงทุนเครื่อง HR Strip mill (กำลังการผลิต 0.6 Mt ต่อปี)
	มิ.ย. 2557	มาเลเซีย	การลงทุน MoU กับบริษัทท้องถิ่น Perak เกี่ยวกับ ISM ผลิตภัณฑ์ทรงแบน (3 Mt)
Panhua Group	มิ.ย. 2557	ฟิลิปปินส์	แผนสร้างโรงถลุงเหล็กเคลือบสี
SIPG	ก.ค. 2557	มาเลเซีย	บุกเบิกเหล็ก PJT (3.5 Mt)
Kunming Steel	ก.ย. 2557	เวียดนาม	การดำเนินงานของกิจการร่วมค้ากับ VN Steel (กำลังการผลิต 0.5 Mt ต่อปี)
WISCO	พ.ย. 2557	อินเดีย	จัดตั้งศูนย์บริการแผ่นไฟฟ้า
Tsingshan Steel	พ.ย. 2557	อินโดนีเซีย	การสร้างโรงงานร่วมทุนถลุงแร่เหล็ก
	มิ.ย. 2558	อินโดนีเซีย	ลงนามโครงการสแตนเลสแบน (3 Mt)
Shougang	ม.ค. 2558	มาเลเซีย	เสร็จสิ้นโครงการเตาหลอมโลหะอันแรก (0.7 Mt) ของโรงถลุงเหล็กแบบบูรณาการ (ISM) (รวม 3 Mt)
Magang	มี.ค. 2558	คาซัคสถาน	การลงทุน MOU ด้านเหล็กกล้า PJT (1 Mt)
China Venture	พ.ค. 2558	มาเลเซีย	แผนการซื้อสายการผลิตสแตนเลส (400 หยวนหยวน)
Ansteel	ก.ค. 2558	อินโดนีเซีย	การพิจารณาสร้าง ISM ใหม่ (5 ล้าน)
Hebei Steel	เม.ย. 2559	เซอร์เบีย	การได้มาซึ่งเหมืองแร่เหล็กที่มีปริมาณสำรอง 270 Mt ('14) : รัฐบาลมณฑลเหอเป่ย์อนุมัติ ISM PJT (5 Mt) โดยใช้เหมืองนี้ และมีการเข้าซื้อกิจการโรงงาน Smederevo ในเซอร์เบีย
JISCO	ก.ค. 2559	จาไมกา	การเข้าซื้อกิจการโรงงานแปรรูปอะลูมิเนียมที่จาไมกาจากการลงนาม IUS RUSAL ของรัสเซีย
WenAn Steel	ส.ค. 2559	มาเลเซีย	การลงทุนบันทึกความเข้าใจในการสร้าง 5 Mt ISM

ที่มา : Chinese Steel Moves along the One Belt, One Road (2017)

ดังนั้น ผู้ผลิตเหล็กขนาดใหญ่ของประเทศจีน ต่างกำลังเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยหวังว่าจะสามารถเจาะเข้าไปในประเทศที่มีศักยภาพในการเติบโตสูงตามเส้นทางของยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่อยู่ตามเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 ซึ่งมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางเรือ และมีศักยภาพสูงสำหรับการบริโภคหรือการนำเข้าเหล็ก อาทิ ประเทศอินเดีย ไทย อินโดนีเซีย เวียดนาม ปากีสถาน และบังกลาเทศ เป็นต้น

2) ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาการส่งออกเหล็กของประเทศจีน มุ่งเน้นไปที่กลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง และปริมาณการส่งออกเหล็กของประเทศจีนยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ยอดส่งออกรวมอยู่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 112.41 ล้านตัน และยอดส่งออกสุทธิอยู่ที่ 99.37 ล้านตัน ในปี ค.ศ. 2015 โดยในปี ค.ศ. 2016 ปริมาณการส่งออกเหล็กของประเทศจีนสูงกว่า 100 ล้านตัน ดังตารางที่ 4 โดยประเภทของผลิตภัณฑ์เหล็กที่ส่งออกได้เปลี่ยนจากผลิตภัณฑ์เหล็กเกรดต่ำ เช่น ผลิตภัณฑ์ทรงยาว ไปเป็นผลิตภัณฑ์คุณภาพสูงซึ่งรวมถึงผลิตภัณฑ์ทรงแบนมากขึ้น

ตารางที่ 4 ปริมาณการส่งออกเหล็กของประเทศจีนไปยังประเทศต่าง ๆ

ประเทศ/เขตปกครอง		2016		2015	2014	2013		2013-2016 อัตราการเจริญเติบโต ประจำปี (ร้อยละ)
กลุ่ม	ประเทศ/เขต ปกครอง	การส่งออก	ส่วนแบ่ง (ร้อยละ)			การส่งออก	ส่วนแบ่ง (ร้อยละ)	
พื้นที่หลัก	เอเชีย	81,944	75.2	79,652	84,471	42,611	68.4	24.4
	ยุโรป	7,650	7.0	9,555	7,550	5,066	8.1	14.7
	อเมริกาเหนือ	1,894	1.7	3,334	4,512	2,804	4.5	-12.3
	อเมริกาใต้	7,806	7.2	9,574	9,552	6,485	10.4	6.4
	แอฟริกา	8,844	8.1	9,437	6,912	4,717	7.6	23.3
	หมู่เกาะแปซิฟิก	836	0.8	852	793	651	1.0	8.7
	รวมโลก	108,990	100	112,405	93,790	62,340	100	20.5
เอเชีย	ไต้หวัน	2,526	2.3	2,502	2,823	1,561	2.5	17.4
	อินเดีย	3,330	3.1	4,762	3,798	1,646	2.6	26.5
	ญี่ปุ่น	1,263	1.2	1,328	1,567	772	1.2	17.8
	ปากีสถาน	2,925	2.7	2,556	1,461	795	1.3	54.4
	เกาหลี	14,350	13.2	13,496	12,969	9,724	15.6	13.8
	อินโดนีเซีย	5,839	5.4	5,105	3,402	2,248	3.6	37.5
	มาเลเซีย	3,350	3.1	3,312	2,484	1,808	2.9	22.8
	ไทย	6,234	5.7	4,730	3,692	2,862	4.6	29.6
	เวียดนาม	11,704	10.7	10,148	6,628	3,867	6.2	44.7
	สิงคโปร์	2,970	2.7	3,226	3,215	2,935	4.7	0.4
	ฟิลิปปินส์	6,544	6.0	5,609	4,779	2,446	3.9	38.8
	กัมพูชา	109	0.1	63	56	55	0.1	25.6
	ลาว	88	0.1	74	64	28	0.0	46.0
	เมียนมาร์	2,109	1.9	2,173	1,908	1,078	1.7	25.1
	บรูไน	145	0.1	136	85	98	0.2	14.1
เครือรัฐ เอกราช	รัสเซีย	717	0.7	634	886	978	1.6	-9.8
	อุซเบกิสถาน	270	0.2	249	383	457	0.7	-16.1
	ยูเครน	279	0.3	168	239	327	0.5	-5.2
	คาซัคสถาน	239	0.2	239	308	513	0.8	-22.4
	คีร์กีซสถาน	65	0.1	60	77	80	0.1	-6.8
ยุโรป ตะวันออก/ ยุโรปกลาง/ แอฟริกา	ตุรกี	2,104	1.9	3,060	1,283	577	0.9	53.9
	โปแลนด์	238	0.2	159	161	106	0.2	30.9
	ชาอุดีอาระเบีย	3,122	2.9	2,658	2,318	1,255	2.0	35.5
	อาหรับเอมิเรตส์	2,027	1.9	2,354	1,996	1,156	1.9	20.6
	อิหร่าน	1,539	1.4	2,109	1,490	888	1.4	20.1
	กาตาร์	178	0.2	167	137	83	0.1	28.8
	อียิปต์	1,554	1.4	1,537	1,034	309	0.5	71.3

ที่มา : Chinese Steel Moves along the One Belt, One Road (2017)

จากตารางที่ 4 จะเห็นได้ว่า ปลายทางการส่งออกเหล็กที่สำคัญของประเทศจีน ได้แก่ เกาหลีใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หากโครงการต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง มีการดำเนินการไปตามแผนจะส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันด้านเหล็กกล้าของประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้น และการส่งออกเหล็กไปยังประเทศ หรือพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงประเทศอินเดีย ปากีสถาน และกลุ่มประเทศ ในตะวันออกกลางจะเพิ่มสูงขึ้น

3) การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานกับกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่เพิ่มสูงขึ้น จะส่งผลต่อการลงทุนในประเทศที่มีศักยภาพในการเติบโตสูงสำหรับการใช้เหล็กของประเทศจีน ปลายทางการลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน คือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการสร้างศูนย์กลางการส่งออกและสร้างศูนย์บริการในตลาดหลัก การขยายตัวในต่างประเทศยังคงเน้นที่สินค้า ขนาดยาว นอกจากนี้ยังมีจุดมุ่งหมายเพื่อจัดการกับกำลังการผลิตส่วนเกินในประเทศและหลีกเลี่ยงข้อจำกัด ด้านสิ่งแวดล้อมและการเงิน

อภิปรายผลการวิจัย

ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางมีส่วนเกี่ยวข้องต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งออกสินค้าจีนหลากหลายประเภท โดยเพิ่มการลงทุน ด้านการค้า และโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมุ่งเน้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ สามารถ อภิปรายผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. จากการวิเคราะห์ที่มาของปัญหากำลังผลิตล้นเกินของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศจีน ตลอดจนการแผ่ขยายของสังคมเมืองไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เป็นปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญที่ทำให้เกิดสภาวะการอุปโภค เหล็กในปริมาณมาก และเกิดสภาวะอุปทานมากกว่าอุปสงค์ในปี ค.ศ. 2016 ทำให้รัฐบาลจีนต้องปรับกลยุทธ์ ทางการค้าในอุตสาหกรรมเหล็ก เนื่องจากไม่สามารถพึ่งพาตลาดในประเทศ และตลาดหลักอย่างสหรัฐฯ และ กลุ่มประเทศในทวีปยุโรป

2. จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหามหาอุตสาหกรรมเหล็กภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง พบว่า มีการคาดการณ์สำหรับการบริโภคเหล็กที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางมีปริมาณมาก โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 30 ล้านตันต่อปี จากการพัฒนาการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน โดยผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ ในภูมิภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศจีน เช่น Baowu Steel, Hebei Steel และ Ansteel ต่างกำลังเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของโรงถลุงเหล็กในพื้นที่ชายฝั่งทะเล โดยหวังว่าจะสามารถ เจาะเข้าไปในประเทศที่มีศักยภาพในการเติบโตสูงตามเส้นทางของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยเฉพาะ กลุ่มประเทศที่อยู่ตามเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 ซึ่งมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางเรือ และมีศักยภาพสูงสำหรับการบริโภคหรือการนำเข้าเหล็ก อาทิ ประเทศอินเดีย ไทย อินโดนีเซีย เวียดนาม ปากีสถาน และบังกลาเทศ เป็นต้น และคาดว่าประเทศจีนจะขยายห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมเหล็กไปยัง กลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางต่อไปในอนาคต

3. จากการศึกษาแนวโน้มการเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในประเทศไทย พบว่า จุดเน้นของการขยายอิทธิพลของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของประเศจีน มุ่งเน้นให้เกิดความสามารถในการทรงตัวทางเศรษฐกิจ และการลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น คาดว่าประเทศจีนจะขยายห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมเหล็กไปยังกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทางหรือแม้แต่ประเทศไทย ทั้งนี้ ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเหล็กของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากโอกาสต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการสนับสนุนของรัฐบาลจีนภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ดังนี้

1) การก่อสร้างความเชื่อมโยงทางฐานโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มประเทศตามแถบเส้นทาง เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างกัน อาจสร้างความต้องการการใช้เหล็กจำนวนสูงกว่า 272 ล้านตัน

2) รัฐบาลจีนกำลังสนับสนุนให้ผู้ผลิตเหล็กค้นหาเหมืองแร่เหล็กในต่างประเทศ และย้ายกำลังการผลิตบางส่วนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก และแอฟริกา

3) รัฐบาลสนับสนุนให้ผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ที่สุดยกระดับโรงงานผลิตของตนเพื่อผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดีขึ้น รวมทั้งย้ายจากพื้นที่ชายฝั่งทะเลซึ่งปัจจุบันมีความเข้มข้นไปยังพื้นที่ภายในประเทศ นอกเหนือจากเงินอุดหนุนที่บริษัทเหล็ก จะได้รับเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเหล่านี้ บริษัทที่สามารถผลิตเหล็กคุณภาพสูงได้ (เช่น Baosteel และ Magang) อาจสามารถจัดหาเหล็กเพื่อสร้างทางรถไฟและท่อส่งที่จำเป็นเพื่อดำเนินการตามความคิดริเริ่มเหล่านี้

4) เส้นทางการค้าใหม่อาจเปิดโอกาสให้บริษัทเหล็กของจีนส่งออกกำลังการผลิตระดับล่างบางส่วนไปต่างประเทศ เพื่อให้พวกเขาสามารถมุ่งเน้นไปที่การสร้างกำลังการผลิตสำหรับผลิตภัณฑ์คุณภาพสูงในประเทศ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2012 ในการประชุมสมัชชาใหญ่ ครั้งที่ 18 ของพรรคคอมมิวนิสต์แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกาศตนว่าเป็น ‘ประเทศสังคมนิยม’ และเข้าสู่ยุคใหม่ของระบอบ ‘สังคมนิยมสมัยใหม่แบบจีน’ (Socialism with Chinese characteristics) ซึ่งเป็นหลักปฏิบัติเพื่อนำพาประเทศจีนไปสู่การเป็นประเทศสังคมนิยมสมัยใหม่ที่เจริญรุ่งเรือง แข็งแกร่ง และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมือง สำหรับระบบเศรษฐกิจตามแนวคิดสังคมนิยมสมัยใหม่แบบจีนนั้น เป็นระบบเศรษฐกิจภายใต้การนำของพรรคคอมมิวนิสต์จีน ซึ่งมีความแตกต่างกับระบบเศรษฐกิจในระบอบสังคมนิยมแบบทั่วไปและระบบเศรษฐกิจของระบอบทุนนิยม เป็นระบบเศรษฐกิจที่เน้นในเรื่องการปลดแอกและพัฒนา กำลังการผลิตของสังคมอย่างต่อเนื่อง และนำพาสาธารณรัฐประชาชนจีนบรรลุ “ความฝันของจีน” ในที่สุด

จากการศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ประเทศจีนมีการสนับสนุนในลักษณะใดลักษณะหนึ่งอย่างชัดเจน อาทิ การสนับสนุนเงินช่วยเหลือ และเงินทุน โดยจะเป็นการอัดฉีดเงินทุนของรัฐบาลเพื่อสนับสนุนกิจกรรม

เชิงพาณิชย์ของบริษัทในภาคอุตสาหกรรมเหล็ก และโครงการเฉพาะที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมเหล็ก การควบรวมกิจการด้วยรัฐบาล เนื่องจากปัญหาเรื่องการผลิตส่วนเกินของอุตสาหกรรมเริ่มรุนแรงขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้รัฐบาลจีนไม่เพียงแต่สนับสนุนอุตสาหกรรมเหล็กในบางส่วน แต่ยังต้องการการควบรวมกิจการหลาย ๆ แห่งในอุตสาหกรรมเหล็ก การควบคุมราคาวัตถุดิบ รัฐบาลจีนได้ใช้การควบคุมระดับมหภาคเพื่อควบคุมราคาวัตถุดิบหลักให้ต่ำ ซึ่งรวมถึงการกำหนดข้อจำกัดการส่งออกสำหรับวัสดุบางอย่างที่จำเป็นสำหรับการผลิตเหล็ก เพื่อให้แน่ใจว่ามีอุปทานภายในประเทศอย่างเพียงพอ ส่งผลให้ราคาลดต่ำ ราคาวัตถุดิบจึงได้รับการอุดหนุนทางอ้อม และอุตสาหกรรมเหล็กสามารถได้ราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาด จะเห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์จากข้อริเริ่ม หนึ่งในหกเส้นทางที่ผลักดันโดยรัฐบาล ถือว่าเป็นกระบวนการในการแก้ไขปัญหา กำลังผลิตล้นเกิน และสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมเหล็กของสาธารณรัฐประชาชนจีนในตลาดต่างประเทศได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ สามารถสรุปข้อเสนอแนะจากการวิจัยในมุมมองของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐบาลของไทย โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบการค้าระหว่างประเทศ หรือการส่งเสริมการค้าการลงทุน ตลอดจนการเจรจาการค้าการลงทุนกับจีน

1. จำเป็นต้องทำความเข้าใจข้อแตกต่างของนโยบายและแนวทางการสนับสนุน เพื่อให้สามารถสร้างประโยชน์ร่วมจากการลงทุนของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศ
2. จำเป็นต้องพิจารณาอีกด้านด้วยว่าประเทศไทยจะสามารถได้ประโยชน์จากการเข้ามาลงทุนของอุตสาหกรรมเหล็กได้หรือไม่

บรรณานุกรม

- เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. (2561). **เส้นทางสายไหมใหม่กับเศรษฐกิจโลก**. ค้นเมื่อ 13 กันยายน 2564, จาก <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645789>.
- รติมา คชนันทน์. (2561). **การวิเคราะห์ “เส้นทางสายไหม” ในศตวรรษที่ 21 กับโอกาสของไทย**. กรุงเทพมหานคร : สำนักวิชาการสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- สมบัติ อารังธัญวงศ์, จุฬารักษ์ ขอบใจกลาง และหลี่ เหวินเหลียง. (2559). **ความสัมพันธ์เศรษฐกิจไทย-จีน ภายใต้การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก**. *วารสารพัฒนาสังคม*. 18(2), น.127-154.
- Balhuizen, A. (2017). **China's BRI, episode two : a vision encased in steel**. Melbourne : BHP.
- Bao, X. (2014). **“The belt and road” strategy will benefit related 65 countries and the plan will release soon**. Retrieved September 13 2021, from <http://News.hexun.com/2014-12-09/171223823.html>
- Běřizna, Ć. (2016). **BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project**. Retrieved September 18 2021, from <http://liia.lv/en/analysis/briinstead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-internationalproject-532>.
- Energy Transitions Commission (ETC). (2019). **CHINA 2050 : A FULLY DEVELOPED RICH ZERO CARBON ECONOMY**. [Online]. Retrieved September 18 2021, from <https://www.energy-transitions.org/publications/china-2050-a-fully-developed-rich-zero-carbon-economy>.
- Feng, M. & Wang, Z. (2012). The analysis of Chinese steel industry production efficiency based on the listed companies. *Chinese Journal of Management*. 2012(3), pp. 371–375. (In Chinese)
- Gary, T. (2013). **How to Do Your Research Project : A Guide for Students in Education and Applied Social Sciences**. Newbury Park, California : SAGE Publications.
- Gilbert, N. (2008). **Researching Social Life**. United Kingdom : The Centre for Research in Social Simulation.
- Han, G. G. (2013). The development situation and countermeasures of China's current overcapacity. *Science & Technology for Development*. 2013(6), pp. 79-84.
- Hu, R. T. (2016). Analysis of the Causes of Overcapacity and Supply-side Factors of Resolving. *Modern Economic Research*. 2016(2), pp. 5-9.

- Huang, S. (2015). **The import and export of China and the “the belt and road” related countries are about 4.5 trillion RMB in the first three quarters of 2015.** Retrieved August 7 2021, from http://economy.gmw.cn/2015-10/13/content_17329594.htm.
- Huang, Z. P. (2017). **Summary of Xi Jinping’s three-hour Communist Party congress speech.** Retrieved August 7 2021, from <https://qz.com/1105337/chinas-19th-party-congress-your-five-minute-summary-of-xi-jinpings-three-hour-speech>.
- Kim, C. D. (2017). Chinese Steel Moves along the One Belt, One Road. **Asian Steel Watch**. 2017(3), pp. 78-87.
- Li, X. S., Zhao, C. Y. & Nie, J. (2017). Foreign investment and heterogeneous capacity utilization of enterprises. **The Journal of World Economy**. 40(5), pp. 73-97.
- Lin, C. & Bai, L. (2010). The long-run demand of the Chinese steel : impacts and policy choices. **Economy and Management Journal**. 2010(1), pp. 35-40.
- Liu, H. M. & Song, L. G. (2012). Steel industry development and transformation in China : an overview. In Liu and Song (Ed.), **The Chinese Steel Industry’s Transformation Structural Change, Performance and Demand on Resources** (pp. 1-16). Northampton : Edward Elgar Publishing.
- Lu, B. L. & Lu, R. (2016). Five Views about Current Overcapacity in China. **Finance and Economics**. 2016(10), pp. 57-67.
- National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs & Ministry of Commerce of the People’s Republic of China. (2015). **Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road.** Retrieved August 7 2021, from <http://english.www.gov.cn>.
- Steel Industry Coalition. (2016). **‘Report on Market Research into the Peoples Republic of China Steel Industry Part 1’.** Retrieved September 18 2021, from <https://www.steel.org/wp-content/uploads/2020/11/Steel-Industry-Coalition-Full-Final-Report-06302016.pdf>.
- World Steel Association. (2021). **January 2021 crude steel production.** Retrieved 30 2021, from <https://worldsteel.org/media-centre/press-releases/2021/january-2021-crude-steel-production/>
- World Steel Association. (2021). **World Steel in Figures 2021 now available.** Retrieved 30 2021, from : <https://worldsteel.org/media-centre/press-releases/2021/world-steel-in-figures-2021-now-available/>

- Xu, Z. R. & Song, X. N. (2016). Supply-side structural reforms force companies to “go global” to resolve excess capacity. **Overseas Investment & Export Credits**. 2016(2), pp. 5-8.
- Yu, C. J. (2021). Has China’s foreign contracted projects promoted the export of steel products? Based on the study of the mediating effect of infrastructure quality in countries along the “Belt and Road”. **Journal of Hubei University (Philosophy and Social Science)**. 48(2), pp. 144-153.
- Yu, L. & Zhang, J. (2014). The fundamental cause and outlet of China’s overcapacity : non-market factors and its three-step strategy. **Reform**. 2014(2), pp. 40-51.
- Zhang, L. (2013,). **Analysis : From ‘Cat Theory’ to ‘Shoes Theory’**. Retrieved August 7 2021, from https://www.bbc.com/zhongwen/simp/china/2013/03/130326_ana_dengxiaoping_xijinping_theory