บทบรรณาธิการ ฐานเศรษฐกิจ

พบกันครึ่งทาง ขึ้นราคา 'น้ำตาล' 2 บาท

ที่สุดแล้วที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 14 พ.ย. 2566 ก็มีมติให้ขึ้นราคาน้ำตาลทราย 2 บาทต่อกิโลกรัม ส่วนอีก 2 บาทที่ขอขึ้นเพื่อใช้ในกองทุนเพื่อดูแลสิ่งแวดล้อม ครม.ยังไม่อนุมัติ โดยขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือกันก่อน เพื่อไม่ให้เป็นภาระกับผู้บริโภคเพียงฝ่ายเดียว

แม้นายภูมิธรรม เวชยชัย รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ จะออกมาย้ำว่า การแก้ปัญหาดังกล่าวเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เพื่อลดความเดือดร้อนให้กับเกษตรกร ส่วนเรื่องอื่นจะปรับอย่างไรนั้นค่อยว่ากัน ตอนนี้ขอแก้ในส่วนที่ฉุกเฉินก่อน

แต่ดูเหมือนการเคาะขึ้นราคาแบบพบกันครึ่งทางจากก่อนหน้าที่เสนอปรับขึ้นราคา 4 บาท ก็ไม่ใช่คำตอบสุดท้ายสำหรับ "ชาวไร่อ้อย"

เพราะนับจากวันประชุมร่วมระหว่าง สำนักงานสหพันธ์ชาวไร่อ้อยแห่งประเทศไทยกับกระทรวงพาณิชย์ที่ออกมาระบุว่า กระทรวงพาณิชย์ไม่ควรที่จะเข้ามาก้าวก่ายเรื่องการบริหารตามกฎหมายอ้อยและน้ำตาลทราย โดยชาวไร่อ้อยทำตามกรอบของกฎหมายอ้อยและน้ำตาลทรายคือ การประกาศเพื่อกำหนดราคาขั้นต้นของทุกปี เพื่อกำหนดราคาอ้อย ซึ่งทุกปีก็ไม่มีผลกระทบแต่อย่างใดเกิดขึ้น

แต่การดึงน้ำตาลทรายกลับมาเป็นสินค้าควบคุมนั้นมองว่าเป็นการบริหารงานที่ย้อนยุค การย้อนกลับไปเป็นแบบเดิมจะทำให้เกษตรกรมีรายได้ลดลง ซึ่งสวนทางกับต้นทุนการผลิต ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสงคราม ภาวะเศรษฐกิจทั้งที่ราคาน้ำตาลในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น

พร้อมยืนยันว่า หากรัฐกลับไปควบคุมราคาน้ำตาลสุดท้ายจะทำให้อุตสาหกรรมนี้ โดยเฉพาะชาวไร่อ้อยไปต่อไม่ไหว และหากรัฐจะสนับสนุนหรือชดเชย ต้องใช้เม็ดเงินที่สูงมาก เพราะต้องช่วยทุกปี เนื่องจากการทำเกษตร 10 ปี จะมีกำไรก็อย่างมาก 2-3 ปี นอกนั้นก็ราคาตกต่ำ

ขณะที่การทำงานของคณะทำงานบริหารความสมดุลในอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล ที่เข้ามาศึกษาถึงข้อเท็จจริงด้านต้นทุนการผลิตอ้อย รวมถึงสถานการณ์อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล ทั้งเรื่องของดีมานด์ ซัพพลายทั้งตลาดในประเทศและทั่วโลก ก็ยังคงเดินหน้าต่อ

หากมองย้อนกลับไป สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (สอน.) ออกมาเรียกร้องให้ปรับขึ้นราคาน้ำตาลทรายหน้าโรงงาน 4 บาทต่อกก. เพราะต้องการให้ราคาตกถึงเกษตรกรชาวไร่ จากก่อนหน้าที่ราคาหน้าโรงงานปรับเพิ่มขึ้น ตามราคาตลาดโลกที่ปรับสูงขึ้น ทำให้หลายโรงงานหันไปเน้นส่งออก และยังมีกองทัพมดที่ลักลองส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน

ไม่ว่าจะกำหนดให้ "น้ำตาลทราย" เป็นสินค้าควบคุมหรือจะเป็นการปรับขึ้นราคาน้ำตาลทราย 2 บาท ไม่ใช่แนวทางการแก้ปัญหาที่ถูกใจแต่ต้องการวางยุทธศาสตร์ระยะยาว เพื่อควบคุมผลผลิต คุณภาพ ราคา และตลาดน่าจะเป็นการสร้างฐานรากของอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลได้ดีที่สุด

โครงการแลนด์บริดจ์ในอนาคต จะยกระดับให้ไทย**เป็นศูนย์กลางทาง ยุทธศาสตร์**ที่สำคัญในการผลิตและการขนส่งสู่ตลาดโลก

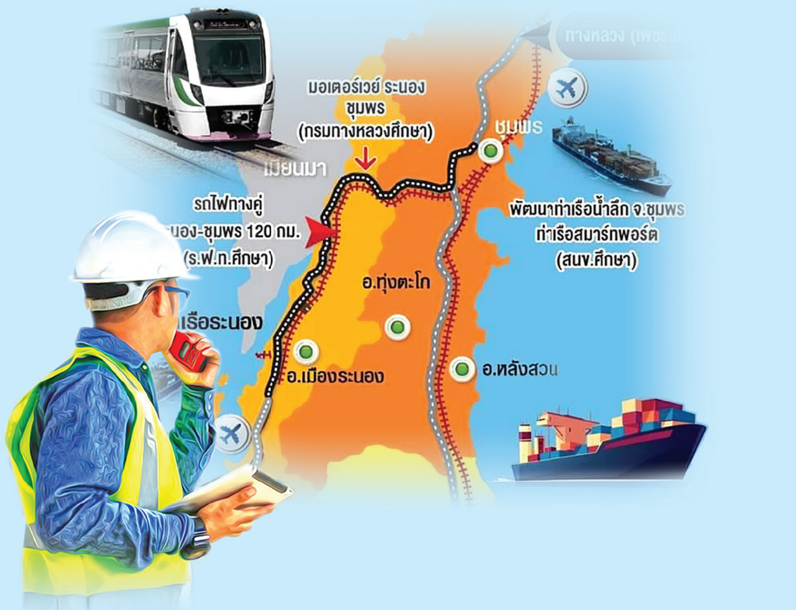
นายเศรษฐา ทวีสิน
นายกรัฐมนตรีและรมว.คลัง

วันที่ 13 พฤศจิกายน 2566

เปิดมุมคิด
• ดร.ธนิต โสรัตน์ •

• อดีตคณะทำงานด้านความมั่นคง อนุกรรมการที่ปรึกษาและจัดการความรู้ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

แลนด์บริดจ์อันดามัน-อ่าวไทย ได้เสียคุ้มค่าไหม


ทางหลวง (เพชร...
มอเตอร์เวย์ ระนอง ชุมพร (กรมทางหลวงศึกษา)
เมียนมา
ชุมพร
รถไฟทางคู่ ...นอง-ชุมพร 120 กม. (ร.ฟ.ท.ศึกษา)
พัฒนาท่าเรือน้ำลึก จ.ชุมพร ท่าเรือสมาร์ทพอร์ต (สนข.ศึกษา)
อ.ทุ่งตะโก
...เรือระนอง
อ.เมืองระนอง
อ.หลังสวน

อภิมหาโปรเจ็กต์ด้านโครงสร้างพื้นฐานภายใต้โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมการขนส่งฝั่งตะวันออกและตะวันตก **"East-West Ocean Landbridge Corridor" วาดฝันว่าจะทำให้ประเทศไทย**กลายเป็นโกลบอลฮับระดับโลกเป็นโครงการใหญ่สุดที่ลงทุนในครั้งเดียวใช้เม็ดเงิน 1.0-1.4 ล้านล้านบาทที่ผลักดันโดย**นายกฯ เศรษฐา ทวีสิน** แห่งพรรคเพื่อไทยเป็นการลบและแซงสถิติโครงการ **"EEC"** ซึ่งปั้นโดยรัฐบาลสมัย พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

แนวคิดของโครงการ คือ การสร้างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนให้เป็นเขตเศรษฐกิจ โดยสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ ทั้งที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนองโดยเชื่อมถึงกันด้วยโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งเปิดพื้นที่การลงทุนใหม่ของประเทศตามโรดแมปจะเริ่มเปิดบริการเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2573

มติครม.เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม ที่ผ่านมา ได้เห็นชอบในหลักการเพื่อเดินหน้าโครงการ คือ เฟสแรกเป็นการลงทุนสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ เป็นท่าเรือทันสมัยแบบสมาร์ทพอร์ต ในลักษณะออโตเมชั่นพอร์ต แต่ละท่าพิสัยรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 20 ล้าน TEU (หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์เทียบเท่าขนาด 20 ฟิต) หรือประมาณ 2.2 เท่าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน ปักหมุดจะสร้างไว้ที่ ต.แหลมริ่ว อ.หลังสวน จ.ชุมพร และ แหลมอ่าวอ่าง อ.ราชกูด จ.ระนอง โดยมีการสร้างรถไฟทางคู่ทั้งรางมาตรฐาน และรางขนาด 1.0 เมตร พร้อมทั้งถนนมอเตอร์เวย์ 6 ช่องทางจราจร ระยะทางประมาณ 91 กม. มีอุโมงค์ 3 แห่ง และระบบท่อขนส่งน้ำมัน-แก๊สธรรมชาติ

นอกจากนี้ ยังจะมีการลงทุนด้านนิคมอุตสาหกรรม-โรงกลั่นน้ำมันดิบและแยกแก๊ส ซึ่งจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอล โดยคาดหวังจะทำให้พื้นที่ภาคใต้ตอนบน กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ในลักษณะ **"SEC : Southern Economic Corridor"** ซึ่งจะทำให้เกิดเมืองบริวารเชื่อมต่อกับโครงการได้อีกมากมาย

แนวคิดของโครงการแลนด์บริดจ์ คาดหวังว่าจะเปลี่ยนเส้นทางโลจิสติกส์ข้ามทวีป ที่เรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะต้องผ่านช่องแคบมะละกา เพื่อเปลี่ยนตู้สินค้าที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ (PSA : Port of Singapore Authority) หรือ ท่าเรือประเทศมาเลเซีย ทั้งที่ท่าเรือตันจุงปาราปัส (Tanjung Parapat Port) ที่อยู่ปากช่องแคบมะละกาและ/หรือท่าเรือกลัง หรือ บ้างเรียกว่า ท่าเรือแคลง (Port klang Authority) ตั้งอยู่กึ่งกลางช่องแคบมะละกา ที่กล่าวล้วนเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลก

คาดหวังว่า โครงสร้างแลนด์บริดจ์จะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ให้หันมาใช้ท่าเรือทั้งสองของไทย โดยไม่จำเป็นต้องเสียเวลา 9 วัน เพื่ออ้อมแหลมมะละกา (Malaca Strait) โดยเรือที่มาเทียบท่าทั้งชุมพร และระนอง จะนำตู้คอนเทนเนอร์มาลงแลนด์ โดยเปลี่ยนถ่ายด้วยระบบขนส่งทางราง หรือ ทางถนนระยะทางเกือบร้อยกิโลเมตร เพื่อไปขึ้นเรืออีกท่าหนึ่ง ซึ่งจะทำให้สายการเดินเรือ (Liner Vessel) มีแรงจูงใจ เพราะประหยัดทั้งระยะทาง-ต้นทุนและเวลา ส่วนจะเป็นจริงคุ้มค่าการลงทุนมากน้อยเพียงใด อ่านคอลัมน์นี้จบอาจมีคำตอบ

โครงการแลนด์บริดจ์ประเมินมูลค่าโครงการประมาณ 1.0 ล้านล้านบาท (อาจถึง 1.4 ล้านล้านบาท) แบ่งเป็นพัฒนาท่าเรือฝั่งชุมพร 3.0 แสนล้านบาทและท่าเรือระนอง 3.3 แสนล้านบาท โครงสร้างระบบเปลี่ยนโหมดขนส่ง (Multi Model Transport) ประมาณ 1.4 แสนล้านบาท และโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ 2.2 แสนล้านบาท รูปแบบการลงทุนเป็นลักษณะร่วมทุนภาครัฐ-เอกชน (PPP) ระยะสัมปทาน 50 ปี โดยเปิดกว้างให้เอกชนต่างชาติถือหุ้นได้เกินร้อยละ 50

โครงการนี้ริเริ่มมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลที่แล้ว โดยกระทรวงคมนาคมซึ่งเจ้ากระทรวงเป็นระดับแกนนำของพรรคภูมิใจไทย ได้จ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ สนง.สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้วิจัยเสร็จและนำออกเผยแพร่ เมื่อวันที่ 8 พ.ย. 2565

ผลวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการระบุว่า อาจไม่คุ้มค่าการลงทุนทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ การยึดกรอบแผนพัฒนาที่มีอยู่แล้วเป็นหลัก โดยอัตราผลตอบแทน (IRR) ของโครงการร้อยละ 16.8 ระยะเวลาคืน ทุนสูงถึง 40.49 ปี เสนอให้ทบทวนโครงการใหม่ เพราะอาจไม่คุ้มค่า พร้อมทั้งควรลดขนาดโครงการเหลือเพียงเป็นการเชื่อมโยงด้านการผลิตและพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายฝั่งและขนส่งชายฝั่งทะเลในลักษณะ **"Local Economic Link"** มากกว่าที่จะเป็น **"Global Landbridge Corridor"**

อย่างไรก็ตาม เท่าที่ทราบ กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีการศึกษาซึ่งต่างออกไป ระบุว่าโครงการมีความคุ้มค่าผลตอบแทน (IRR) ร้อยละ 17.43 ระยะเวลาคืนทุนลดเหลือ 24 ปี (ที่มา : www.isaranews.org)

จากข้อมูลเชิงประจักษ์โครงการเมกะแลนด์บริดจ์ จะต้องมีการพิจารณารอบด้าน จะต้องมีการเข้าใจถึงบริบทการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับเส้นทางการเดินเรือ และสายการเดินเรือ ซึ่งธุรกิจนี้มีการแข่งขันค่อนข้างสูง ปัจจุบันสายการเดินเรือหลักขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ประเภท **"Ocean Vessel Liner"** จำนวน 10 ราย ครอบคลุมส่วนแบ่งตลาดโลกถึงร้อยละ 83

ในจำนวนนี้เป็นสายเดินเรือสัญชาติฮอลแลนด์ และอียู (2M) จำนวนรวมกัน 2 ราย สัดส่วนการตลาดร้อยละ 33.3 รองลงมาเป็นสายเรือรัฐวิสาหกิจของจีน 3 ราย สัดส่วนการตลาดร้อยละ 26.4 สัญชาติเยอรมันส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 7.2 สัญชาติไต้หวันส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 5.3 สัญชาติเกาหลีใต้ส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ 2.3 และสิงคโปร์ ส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ 1.8

ที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า ธุรกิจสายการเดินเรือเป็นบริษัทขนาด **"Global Mega Company"** มีอำนาจต่อรองสูงทั้งด้านค่าระวางเรือและการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ และกว่าครึ่งมีการลงทุนที่ท่าเรือตันจุงปาราปัส

อีกทั้งโครงการสร้างแลนด์บริดจ์ **"ECRL : East-West Economic Corridor Land Link"** ที่มาเลเซีย และ จีนร่วมทุนสร้างท่าเรือกวนตัน (Kuantan Port) ตั้งอยู่ทะเลฝั่งตะวันออกรัฐปะหังประเทศมาเลเซีย โดยมีทางรถไฟเชื่อมกับท่าเรือพอร์ตกลัง ซึ่งอยู่กลางช่องแคบมะละกา เป็นแลนด์บริดจ์ ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร เชื่อมการขนส่งคอนเทนเนอร์ และน้ำมันสองชายฝั่งทะเลของมาเลเซีย แต่ก็ไม่ได้มุ่งหวังให้เป็น **"Global Landbridge"** เหมือนของไทย

วามเป็นไปได้ของการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ ทั้งที่ชุมพร และ ระนองพร้อมทั้งลงทุนสร้างระบบรางและมอเตอร์เวย์ เป็นโครงการระดับโลก ใช้เงินลงทุน 1.0-1.4 ล้านล้านบาท จำเป็นที่จะต้องประเมินความเป็นไปได้และความเสี่ยงคิดให้รอบด้าน เนื่องจากข้อจำกัดทั้งที่ตั้งของประเทศไทย ไม่ได้อยู่ศูนย์กลางที่จะเชื่อมสองมหาสมุทร และไม่อยู่ในทำเลที่จะรับสินค้าจากประเทศรอบด้านที่อยู่ในโซน "Far East Asia" เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ รวมถึงประเทศที่อยู่ในโซนเอเชียแปซิฟิก เช่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน ญี่ปุ่น จีน ตลอดจนเส้นทาง **"Trans Pacific"** ซึ่งเชื่อมออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก

โดยทั่วไปเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่ จะไม่ขนส่งข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก และอินเดีย เนื่องจากต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอที่เรือแต่ละลำจะเข้ามารับสินค้าได้ตามรอบ **"Voy Schedule"** ซึ่งเป็นตารางเรือที่กำหนดวันเข้า-ออกแน่นอน เรือที่เข้ามาส่งมอบสินค้าจะต้องมีปริมาณสินค้าเที่ยวกลับที่คุ้มค่าต้นทุนและทำกำไร

ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวจำเป็นที่จะต้องมีท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางรับสินค้า (Hub & Spoke Port) ทำเลที่ตั้งของท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือมาเลเซีย อยู่ตรงปากช่องแคบมะละกา เป็นจุดที่เหมาะสม ขณะที่ท่าเรือชุมพรและท่าเรือระนองเป็นท่าเรือในอ่าว และภาคใต้ ไม่ใช่พื้นที่อุตสาหกรรมของไทยยกเว้นจ.สงขลา ด้วยศักยภาพของพื้นที่เหมาะสมที่จะเป็นลักษณะเชื่อมโยงในประเทศในลักษณะ **"Local Port & Land Link Corridor"** ซึ่งคล้ายกับความเห็นของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเป็นผู้รับจ้างวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการ ประเด็นที่เป็นความเห็นส่วนตัวไม่มีข้อมูลสนับสนุนผลลัพธ์ของโครงการอาจได้ไม่คุ้มกับเสีย ประเทศที่สนใจอาจเป็น **"รัฐวิสาหกิจจีน"** ซึ่งไม่คำนึงด้านความคุ้มค่าการลงทุน (IRR) เนื่องจากประโยชน์แฝงที่จะได้รับคือการขยายเส้นทางสายไหมทางทะเลภายใต้ "One Belt One Road Initiative"

สำหรับประเทศจีนเงินหนึ่งล้านล้านบาท หรือ ประมาณ 28,200 ล้านเหรียญสหรัฐ เป็นแค่เศษเงินไม่ถึงร้อยละ 1 ของเงินทุนสำรอง ผลประโยชน์ที่จีนได้รับด้านโลจิสติกส์ฮับอาจเป็นรอง แต่การใช้ประโยชน์ท่าเรือยุทธศาสตร์และฐานทัพเรือของจีนสามารถควบคุมประตูด้าน **"East-West"** ปากช่องแคบมะละกา และจ่อหลังบ้านประเทศอินเดีย ซึ่งความสัมพันธ์ลึกๆ ไม่ค่อยดีนัก

ประเด็นที่อยากให้รัฐบาลทบทวน เช่น ด้านความเสี่ยง-การเงินการคลังของประเทศ ประโยชน์ความคุ้มค่าการลงทุน กรณีหากจีนเข้ามาลงทุนและใช้เป็นฐานทัพเรือ อาจทำให้ไทยเสียความเป็นอิสระด้านการเมืองระหว่างประเทศ รวมถึงผลกระทบการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ และด้านภาวะสิ่งแวดล้อมซึ่งจะกลายเป็นภาระของประเทศในอนาคต ●

ลวดลาย มังกร

• พลโท ดร.ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล
ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์และการป้องกันประเทศ

แนวคิดของจีนในการสร้าง ระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่ (จบ)

พลโท ดร.ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์และการป้องกันประเทศ ได้ประมวลและนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับการสานต่อแนวคิดของจีน ในการพัฒนารูปแบบใหม่และการสร้างระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่ โดยการเร่งปรับปรุงระบบเศรษฐกิจแบบตลาดสังคมนิยม และการส่งเสริมการเปิดเสรีแบบใหม่อย่างเต็มรูปแบบ กล่าวคือ

ในการเร่งพัฒนาระบบเศรษฐกิจแบบตลาด ภายใต้สังคมนิยมให้มีความสมบูรณ์แบบ โดยเน้นการพัฒนาระบบสิทธิ และกลไกตลาดเป็นสำคัญ มีการกระตุ้นระบบสิทธิอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเคลื่อนย้ายของปัจจัยสำคัญอย่างอิสระ มีความยืดหยุ่นด้านราคา มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

ปฏิรูประบบบริหารการให้สัมปทานทรัพยากรของชาติ ผลักดันการสร้างทรัพยากรของชาติอย่างมีเสถียรภาพ ร่วมบ่มเพาะธุรกิจที่มีศักยภาพ และการแข่งขันระดับสากลชั้นแนวหน้า

เร่งขับเคลื่อนระบบรายชื่ออุตสาหกรรมต้องห้าม ขจัดกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อเอกภาพของตลาดและการแข่งขันอย่างอิสระ ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจภาคเอกชน ปฏิรูประบบพาณิชย์ในเชิงลึก ขจัดการผูกขาดตลาด เร่งปฏิรูปกลไกตลาด ผ่อนปรนข้อจำกัดด้านอุตสาหกรรมบริการ พัฒนาระบบตรวจสอบและบริหารตลาด ปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจมหภาค

สร้างระบบประสานงานทางเศรษฐกิจและนโยบาย เช่น การเงิน ฯลฯ เร่งปฏิรูประบบการลงทุนและการระดมทุน เร่งสร้างระบบการเงินสมัยใหม่

สร้างความสัมพันธ์ระหว่างส่วนกลางกับท้องถิ่น ให้มีความโปร่งใส และมีการตรวจสอบอย่างรอบด้าน ปฏิรูประบบจัดเก็บภาษีในเชิงลึกปฏิรูประบบการเงินในเชิงลึก เพิ่มศักยภาพฐานเศรษฐกิจด้านการบริการทางการเงิน

พัฒนาโครงสร้างการควบคุมเสาหลัก 2 ด้าน ได้แก่ นโยบายเงินตราและนโยบายด้านการเฝ้าระวัง เพิ่มการปฏิรูปตลาดทั้งอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยน พัฒนาระบบตรวจสอบทางการเงินให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ป้องกันไม่ให้เกิดความเสี่ยงต่อระบบ สำหรับการส่งเสริมการเปิดเสรีแบบใหม่อย่างเต็มรูปแบบ การเปิดเสรีนำมาซึ่งความก้าวหน้าซึ่งต้องเน้นสร้าง **"หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง"** ยืนหยัดการใช้รูปแบบเชิญเข้ามาควบคู่กับการก้าวออกไป โดยทำตามหลักการร่วมหารือ ร่วมสร้าง และร่วมรับผลประโยชน์ เพิ่มความร่วมมืออย่างเปิดกว้าง และเสรีด้านการสร้างสรรค์นวัตกรรม เกิดรูปแบบการขับเคลื่อนร่วมกันทั้งทางบกและทางน้ำทั้งใน และต่างประเทศ

ขยายการค้ากับต่างประเทศ ดำเนินนโยบายเปิดเสรีและอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนระดับสูง ใช้ระบบ Pre-Establishment National Treatment (สิทธิความเสมอภาคของบริษัทต่างชาติเท่าเทียบกับบริษัทสัญชาติจีน) ช่วยลดกำแพงการเข้าถึงตลาด

ปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ของนักลงทุนต่างชาติอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน เพิ่มกำลังการเปิดเสรีของพื้นที่ภาคตะวันตก สำรวจการสร้างท่าเรือ สร้างรูปแบบใหม่ของการลงทุนในต่างประเทศ ผลักดันความร่วมมือด้านกำลังการผลิตระหว่างประเทศ เกิดเป็นเครือข่ายการค้าการลงทุนและการระดมเงินทุนการผลิต รวมทั้งการบริการระดับโลก

……

(ข้อมูลจากเว็บไซต์ http://cpc.people.com.cn/n1/2017/1028/c64094-29613660.html)

ฐานเศรษฐกิจ
บริหารงานโดย : บริษัท ฐานเศรษฐกิจ มัลติมีเดีย จำกัด **วันก่อตั้ง** : วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2524 **ผู้ก่อตั้ง** : สมศักดิ์ ศรีวุฒิชาญ, สมเกียรติ ศรีวุฒิชาญ, **ประธานกรรมการ/บรรณาธิการอำนวยการ** : บากบั่น บุญเลิศ, **บรรณาธิการบริหาร** : ทิฆัมพร ศรีจันทร์,
บรรณาธิการข่าว : ธิวา สุดใจ, **บรรณาธิการข่าวการเงิน-การคลัง และตลาดทุน** : วิชชุดา จิตจันทร์, **บรรณาธิการข่าวการเมือง** : ธวัชชัย อินทรประดิษฐ์, **บรรณาธิการข่าว** Digital Content : ณัฐพล หวังทรัพย์, **บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา** : ชัยวัฒน์ วนิชวัฒนะ
กองบรรณาธิการ **สำนักงาน** :1854 ชั้น 8 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260 โทร. 0-2338-3751 **เพลต/พิมพ์** : บริษัท ตะวันออกการพิมพ์ และบรรจุภัณฑ์ จำกัด โทร. 0-2551-0533-44