



สารนิพนธ์

เรื่องยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทย
ด้านเศรษฐกิจ

โดย

นางสาว จิรนนท์ สิริจำลองวงศ์

รหัสนักศึกษา 05590588

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาเอเชีย

ศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อสารนิพนธ์	เรื่อง ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ
ผู้เขียน	นางสาว จิรนนท์ สิริจำลองวงศ์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ดร.ศิปดี นพประเสริฐ
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์/บทความวิจัย “เรื่องยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา

1. เพื่อที่จะศึกษาถึงยุทธศาสตร์ One Belt One Road มีแนวทางการพัฒนาและเชื่อมโยงต่อประเทศไทยอย่างไร

2. เพื่อที่จะศึกษาถึง ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ว่าส่งผลกระทบต่อไทยด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศระหว่างจีนและไทยในด้านนโยบายต่างประเทศอย่างไร

โดยมีวิธีการศึกษาเป็นวิธีการรวบรวมเอกสารเพื่อทำการวิจัย ผู้วิจัยจะรวบรวมเอกสารจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่เป็นหนังสือ บทความ วิจัย จุลสารและแหล่งข้อมูลสารสนเทศอื่นๆ

ผลการศึกษาพบว่า ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่มีแนวคิดในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน โดยมีแนวคิดการสร้างเพื่อเชื่อมต่อเครือข่ายของสมาชิกในยุทธศาสตร์ดังกล่าว ซึ่งยุทธศาสตร์ One Belt One Road แบ่งเส้นทางสายไหมเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล ซึ่งถ้าหากพิจารณาจากแผนที่เส้นทางสายไหมประเทศไทยเป็นประเทศที่ไม่ได้อยู่ในเส้นทางสายไหมและไม่ได้เป็นสมาชิกในยุทธศาสตร์ดังกล่าว แต่ประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ประเทศจีนให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งยังเป็นประเทศที่ถือว่าเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคดังกล่าว ส่งผลให้ประเทศได้รับผลประโยชน์จากยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยเป็นผลกระทบทางอ้อม โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ เช่น การสร้างรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น

คำสำคัญ : ยุทธศาสตร์ One Belt One Road , Soft Power

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เรื่อง ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450112 การศึกษาเอกเทศ (INDEPENDENT STUDY)

สารนิพนธ์ชิ้นนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับการกรุณาอย่างสูงจาก ดร.ศิขิตี นพประเสริฐ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษา ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง จนทำให้งานวิจัยในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณอาจารย์อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ และขอขอบคุณครอบครัว และเพื่อนๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ตลอดจนให้กำลังใจ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้การศึกษาวิจัยในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าก็ขออภัยไว้ ณ ที่นี้

จิรนนท์ สิริจำลองวงศ์

สารบัญ

บทคัดย่อ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ข
สารบัญ.....	ค
สารบัญรูปภาพ.....	ฉ
บทที่ 1	7
บทนำ.....	7
1.1 ที่มาและความสำคัญปัญหาของการวิจัย	7
1.2 คำถามวิจัย	9
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	9
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากการวิจัย.....	9
บทที่ 2	10
ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
2.1 แนวคิด/ทฤษฎี.....	10
2.1.1 แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power)	10
2.1.2 เสรีนิยม (Liberalism).....	10
2.2 งานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย.....	11
2.2.1. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่แสดงถึงมหาอำนาจของ ประเทศจีน.....	11
2.2.2. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่แสดงถึงการใช้ทฤษฎี อำนาจอ่อน (Soft power) ผ่านนโยบายต่างประเทศเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. 11	
2.2.3. ยุทธศาสตร์ One Belt One Road กับนโยบายด้านการทหาร	11
2.2.4. ยุทธศาสตร์ One Belt One Road กับนโยบายด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และ วัฒนธรรม	11
บทที่3.....	13
วิธีการดำเนินงานวิจัย.....	13
3.1 ขอบเขตการศึกษา.....	13

3.1.1	ขอบเขตของหน่วยในการวิเคราะห์และระดับในการวิเคราะห์	13
3.1.2	ขอบเขตช่วงเวลาที่ จะทำการศึกษา	13
3.1.3	ขอบเขตของพื้นที่ในการศึกษา	14
3.2	วิธีการศึกษาวิจัย	14
3.3	กรอบการศึกษาและการวิเคราะห์	15
3.4	ขั้นตอนการดำเนินงาน	16
บทที่ 4	.....	17
ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ		17
4.1	แนวคิดของประเทศไทยที่ริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road	17
4.2	ข้อมูลทั่วไปของยุทธศาสตร์ One Belt One Road	20
.....	.....	20
.....	.....	21
4.3	นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road	24
4.4	แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power) กับยุทธศาสตร์ One Belt One Road	26
4.5	การก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจของประเทศไทยผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road	27
สรุปท้ายบท .....	.....	28
บทที่ 5	.....	30
ความสัมพันธ์ระหว่างจีนและไทยผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road		30
5.1	ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและจีนผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road	30
.....	.....	32
.....	.....	32
5.2	ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย ด้านการทหาร	33
5.3	ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย ด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม	34
สรุปท้ายบท .....	.....	36
บทที่ 6	.....	38

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	38
สรุปผลการวิจัย	38
ข้อเสนอแนะ	39
บรรณานุกรม.....	41
ประวัติย่อผู้วิจัย	43

สารบัญรูปภาพ

ภาพที่ 4.2.1 แผนที่เส้นทางสายไหม ในปี ค.ศ.1877 ฉบับ ฟอริตตินาต ฟอน ไรชโรเฟน (Van Richtenfen).....	20
ภาพที่ 4.2.2 แผนที่เส้นทางสายไหมของ มาร์โค โปโล.....	21
ภาพที่ 4.2.3 เครือข่ายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (21 st Century Silk Road)	21
ภาพที่ 4.2.4 แผนที่เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt)	22
ภาพที่ 4.2.5 แผนที่เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road).....	23
ภาพที่ 5.1.6 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูง จากการ์ตา – บันดุง ในประเทศอินโดนีเซีย	32
ภาพที่ 5.1.7 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง – เวียงจันทน์.....	32
ภาพที่ 5.3.8 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีน ประเทศไทย และ ประเทศลาว.....	36

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญปัญหาของการวิจัย

ในศตวรรษที่ 21 ประเทศจีนประสบความสำเร็จในการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจในภูมิภาคและมีบทบาทที่โดดเด่นในเวทีระหว่างประเทศ โดยประเทศจีนมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 และมีเงินทุนสำรองมากเป็นอันดับ 1 ของโลก รวมทั้งเป็นตลาดส่งออกสำคัญหลายประเทศ (พรมล, 2560) โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความสำเร็จของประเทศจีนส่งผลให้การทหารได้มีงบประมาณที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดความมั่นคงและด้านเศรษฐกิจมีการเติบโตมากขึ้นด้วย แต่ในประเทศจีนมีพื้นที่ประเทศที่ใหญ่และประชากรมากทำให้เกิดความแตกต่างทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ ประชากร สังคม และวัฒนธรรม

ในช่วงแรกของศตวรรษรัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ของประเทศ (พรมล, 2560) เพราะภาพลักษณ์ของประเทศจีนเรื่องแนวคิดด้านวัฒนธรรมยังไม่เป็นที่ดึงดูด ทำให้นอกจากประเทศจีนที่ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมจึงมีแนวคิดที่จะปรับปรุงเรื่องนโยบายต่างประเทศมากขึ้น เช่นพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อันจะส่งผลต่อการพัฒนาเทคโนโลยีของประเทศจีน พร้อมทั้งพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการใช้ภาพลักษณ์ที่เป็นประเทศมหาอำนาจที่รักสงบ มีความรับผิดชอบ จริงใจ และใช้ประเด็นด้านวัฒนธรรม เชื้อชาติ เป็นเครื่องมือเชื่อมความสัมพันธ์และทำให้ประเทศของตนให้เป็นประเทศที่มีความทันสมัย ดังนั้นจีนจึงให้ความสำคัญกับการเพิ่มอำนาจอ่อน (Soft Power) ตามทฤษฎีของโจเซฟ ไนย์ (Joseph Nye) โดยประเทศจีนได้แก้ปัญหาเรื่องด้านวัฒนธรรมโดยการก่อตั้งสถาบันขงจื้อ (Confucius Institute) เพื่อส่งเสริมและเรียนรู้วัฒนธรรมของประเทศจีน (พรมล, 2560)

เนื่องจากประเทศจีนต้องการพัฒนาและวางรากฐานเศรษฐกิจให้มั่นคงเพราะช่วงเวลานั้นเศรษฐกิจจีนมีความตกต่ำลงจึงต้องการสร้างยุทธศาสตร์ความร่วมมือมาพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมืองภายในประเทศ และต้องการสร้างภาพลักษณ์ ในปี ค.ศ. 2013 ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ได้ริเริ่ม ยุทธศาสตร์ One Belt One Road หรือ นโยบายหนึ่งแถบเส้นทาง

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road หรือ ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบเส้นทางเป็นยุทธศาสตร์ที่ (Belt and Road Initiative : BRI) มีวัตถุประสงค์เพื่อริเริ่มเส้นทางสายไหมในอดีตที่เชื่อมโยงทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา (กิตติมัย, 2561) โดยรัฐบาลปักกิ่งได้ขับเคลื่อนความริเริ่มนี้ผ่าน 3 แผนงาน คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศ การจัดสรรแหล่งเงินทุน โดยเฉพาะการจัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (NSRF) และการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ แต่ก็ยังไม่ได้รับความสนใจจากคนทั่วโลก (Husheng, 2559) ต่อมาในวันที่ 14-15 พฤษภาคม ค.ศ. 2017 ณ กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน ได้มีการประชุมสุดยอด Belt and Road Forum for International Cooperation เป็นการประชุมที่สำคัญและยิ่งใหญ่ที่สุดการประชุมหนึ่งของโลก คือเป็นการประชุมภายใต้นโยบาย "One Belt One Road" หรือการ

ประชุมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเส้นทางสายไหม ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเลรอบใหม่ของจีน จะเป็นการเปลี่ยนแปลงภูมิภาคเอเชียครั้งสำคัญ ครอบคลุมการค้าการลงทุน การคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ราง รถไฟ และอากาศ โดยมีวงเงินกว่า 35 ล้านล้านบาท สำหรับดำเนินการ 900 โครงการในเอเชีย การประชุมดังกล่าวทำให้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้รับความสนใจจากคนทั่วโลกมากขึ้นเนื่องจากยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นนโยบายที่ใหญ่มากของประเทศจีนที่เชื่อมต่อเข้าทั่วโลกทำให้จีนมีบทบาทในเวทีโลกมากขึ้นและเป็นประเทศที่สามารถขึ้นมาเป็นผู้นำในการส่งเสริมเรื่องการค้าในช่วงที่สหรัฐอเมริกาใช้นโยบายว่า “อเมริกาต้องมาก่อน” ส่งผลให้คนทั่วโลกจับตามองว่ายุทธศาสตร์ดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหรือไม่ โดยมีประเทศเข้าร่วมกว่า 130 ประเทศและ องค์การระหว่างประเทศ 70 องค์การเข้าร่วมในการประชุมสุดยอดครั้งนี้ (กิตติพิศ,2562) ในปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 66 ประเทศรวมประเทศจีน

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นการพัฒนาเส้นทางเพื่อให้จีนเชื่อมต่อโลกและรัฐบาลจีนได้แบ่งเส้นทางสายไหมเป็น 2 เส้นทาง คือเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และ เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road)

โดยประเทศจีนได้มีเป้าหมายโดยวางนโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road คือ เส้นทางสายไหมเป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อช่วยพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าโลก และประเทศจีนยังต้องการพัฒนาเรื่องพลังงาน ต้องการเชื่อมความสัมพันธ์แต่ละประเทศผ่านการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และพัฒนาเรื่องเศรษฐกิจและเน้นเรื่องการค้าและการลงทุน ทั้งยังปัจจุบันต้องการรักษาเรื่องสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้นภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่ประเทศจีนต้องการให้เข้าร่วมยุทธศาสตร์ One Belt One Road มากที่สุดเนื่องจากรัฐบาลจีนสนใจเป็นคู่ค้าและสามารถสร้างความมั่นคงให้กับประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศจีนต้องการสร้างความสัมพันธ์กับอาเซียน จึงสนใจที่จะร่วมมือกับกลุ่มอาเซียนแต่เนื่องจากการที่มีปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและประเทศในกลุ่มอาเซียนบางประเทศที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์นี้ไม่ไว้วางใจประเทศจีนรวมไปถึงนโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ถึงแม้ว่าประเทศจีนจะใช้แนวคิด Soft Power ผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road มาแก้ปัญหาเรื่องข้อพิพาททะเลจีนใต้แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเพราะพฤติกรรมที่แข็งกร้าวของประเทศจีน จึงทำให้ประเทศในกลุ่มอาเซียนเกิดความระแวงกับประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศจีนมีภาพลักษณ์ที่ไม่น่าเชื่อถือต่อกลุ่มประเทศอาเซียนและภูมิภาคดังกล่าว (พรยมล,2560)

วิจัยฉบับนี้จะเน้นไปที่ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของประเทศไทยและประเทศจีนผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road ซึ่งส่งผลต่อความสัมพันธ์ของประเทศไทยและประเทศจีนแต่ละด้านอย่างไร ถึงแม้ว่าถ้าดูตามเส้นทางสายไหมแถบทางทะเลประเทศไทยไม่ใช่ทางผ่านโดยตรงแต่ประเทศจีนได้เขียนลงในแผนยุทธศาสตร์ฉบับทางการ ว่าประเทศไทยเป็นพื้นที่ที่ครอบคลุมโดยใกล้เคียงเส้นทาง (อาร์ม,2561) โดยมีทั้งหมด 66 ประเทศ ประเทศไทยจึงเป็นหนึ่งในประเทศกลุ่มอาเซียนที่ประเทศจีนสนใจในการลงทุน

ดังนั้นผู้จัดทำวิจัยจึงเกิดความสนใจประเด็นที่ว่า การที่ประเทศจีนได้ใช้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเนื่องจากมีการเกิดข้อพิพาททะเลจีนใต้ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและบางประเทศในกลุ่มอาเซียนจะส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศระหว่างจีนกับไทยอย่างไร และประเทศจีนได้ใช้แนวคิดและวิธีการสานสัมพันธ์กับประเทศไทยอย่างไรเมื่อประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกของกรอบความร่วมมืออาเซียน และ

เพราะเหตุใดประเทศไทยเป็นประเทศที่ไม่ได้อยู่ในเส้นทางของยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากยุทธศาสตร์ดังกล่าว และการที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาด้านเศรษฐกิจเพราะยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นนโยบายที่เน้นด้านเศรษฐกิจเป็นรากฐานเพื่อพัฒนาหลายด้าน เช่น พลังงาน เทคโนโลยี การศึกษา หรือ ด้านการทหาร เป็นต้น

1.2 คำถามวิจัย

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านใดบ้าง และใช้แนวคิดใดผ่านนโยบาย One Belt One Road ในการเชื่อมสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทย

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อที่จะศึกษาถึงยุทธศาสตร์ One Belt One Road มีแนวทางการพัฒนาและเชื่อมโยงต่อประเทศไทยอย่างไร

1.3.2 เพื่อที่จะศึกษาถึง ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ว่าส่งผลกระทบต่อไทยด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศระหว่างจีนและไทยในด้านนโยบายต่างประเทศอย่างไร

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากการวิจัย

1.4.1 ได้ทราบแนวทางยุทธศาสตร์ One Belt One Road ว่าประเทศจีนใช้วิธีการเจรจาอย่างไรต่อประเทศไทย

1.4.2 รู้ถึงปัญหาของความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีนผ่านแนวคิดยุทธศาสตร์ One Belt One Road

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิด/ทฤษฎี

วิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ ผู้วิจัยจะใช้แนวคิดและทฤษฎีสำหรับเป็นกรอบการทำวิจัย คือ ทฤษฎีอำนาจอ่อน (Soft power) และเสรีนิยม (Liberalism)

2.1.1 แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power)

แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power) เป็นแนวคิดของโจเซฟ ไนย์ (Joseph Nye) เป็นแนวคิดที่ใช้อำนาจที่เกิดจากการสร้างเสน่ห์หรืออำนาจในการโน้มน้าว ด้วยอำนาจสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. วัฒนธรรม
2. ค่านิยม
3. นโยบายต่างประเทศ

แนวคิดอำนาจอ่อน หรือ Soft power โดย Nye ได้อธิบายเกี่ยวกับแนวคิดดังกล่าวว่าต้องมีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันในทุกด้าน ซึ่งแตกต่างจากอำนาจแบบเดิมที่เรียกว่า อำนาจแข็ง (Hard power) เป็นอำนาจเชิงบังคับจากการใช้กำลังทหารและพลังทางเศรษฐกิจ ด้วยทรัพยากรเชิงอำนาจที่กระทำผ่านการบังคับ (Coercion) และการให้รางวัล (Payments) ไม่เพียงแต่อาศัยการร่วมมือกันแต่ยังต้องใช้อำนาจอื่นๆเพื่อสร้างอำนาจใหม่เกิดขึ้นเนื่องจากอำนาจเก่าไม่สามารถใช้ได้จึงเกิดการใช้อำนาจใหม่โดยผ่านวิธีการกระทำมา 5 ประการ ดังนี้

1. การพึ่งพาทางด้านเศรษฐกิจ
2. ตัวแสดงข้ามชาติ
3. แนวคิดชาตินิยมในรัฐอ่อนแอ
4. การแพร่กระจายของเทคโนโลยี
5. การเปลี่ยนแปลงประเด็นต่างๆทางการเมือง

โดยประเทศจีนได้ใช้ทฤษฎีดังกล่าวผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยก่อนหน้านี้ประเทศจีนพยายามในการสร้างภาพลักษณ์ของตนเองให้เป็นประเทศมหาอำนาจที่ใจเย็นไม่แข็งกร้าว (กิตติมัยและพรพิมล, 2560) จึงนำอำนาจอ่อน (Soft power) มาใช้เพื่อสร้างภาพลักษณ์ และ ผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยการใช้วิธีการทางการทูตกับประเทศต่างๆผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road เข้ามาเจรจาเรื่องพัฒนาเชิงโครงสร้าง และใช้อำนาจอ่อนเรื่องวัฒนธรรมโดยการจัดตั้งสถาบันขงจื้อ

2.1.2 เสรีนิยม (Liberalism)

แนวคิดเสรีนิยม (Liberalism) เป็นแนวคิดที่เกิดจากการที่ประเทศมหาอำนาจต้องการหาข้ออ้างว่า “ประชาธิปไตยทำให้เกิดสันติภาพ” ซึ่งแนวคิดที่ว่าประชาธิปไตยเป็นจุดเริ่มต้นของ “สันติภาพโลก” เป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดแนวคิดเสรีนิยม

แนวคิดเสรีนิยม (Liberalism) เป็นแนวคิดที่ยอมรับความคิดเรื่องความร่วมมือกันระหว่างประเทศและรัฐเป็นตัวแสดงที่มีเหตุผล โดยความร่วมมือระหว่างรัฐทั้งหลายมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้นอันเป็นผลจากการดำรงอยู่และความสามารถขององค์การระหว่างประเทศ (ภางค์ฤดี ,2558) โดยให้ความสำคัญกับด้านเศรษฐกิจเป็นหลักและเน้นเรื่องการค้าและการลงทุนอย่างเสรีซึ่งแนวคิดดังกล่าวจะเป็นแนวคิดที่รัฐต่าง ๆ จะได้ผลประโยชน์ร่วมกันเพราะ แนวคิดเสรีนิยมเป็นแนวคิดที่มองเห็นถึงการที่รัฐได้ผลประโยชน์ร่วมกันจากการพึ่งพากันและกัน

โดยประเทศจีนได้ใช้ทฤษฎีดังกล่าวเพื่อเป็นต้นแบบในการริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยการที่วางเป้าหมายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ด้วยเรื่องการสนับสนุนเกี่ยวกับการสร้างเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ โดยใช้เส้นทางสายไหมเป็นตัวเชื่อม เป็นต้น

2.2 งานศึกษาที่เกี่ยวข้องการวิจัย

2.2.1. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่แสดงถึงมหาอำนาจของประเทศจีน

อาร์ม ตั้งนิรันดร (2561) *China 5.0 ลีจีนผิงเศรษฐกิจยุคใหม่และแผนการใหญ่ AI* พูดถึง ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ว่าเป็นการสะท้อนบทบาทใหม่ของประเทศจีนบนเวทีโลก โดยจีนต้องการจะก้าวขึ้นมาเล่นบทรุกและเป็นผู้นำเวทีระดับโลกมากขึ้นขณะเดียวกันก็พยายามสร้างเวทีและกลไกความร่วมมือของตนเองแทนที่จะเข้าร่วมกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศที่จัดตั้งโดยประเทศตะวันตก

2.2.2. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่แสดงถึงการใช้ทฤษฎีอำนาจอ่อน (Soft power) ผ่านนโยบายต่างประเทศเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

กิตติมัย ธนณาเคนทร์ (2561) เขียนเรื่อง *Soft Power ของจีนในศตวรรษที่ 21 ในจุลสารความมั่นคงศึกษาฉบับที่ 195* กล่าวว่าจีนประกาศใช้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ซึ่งเป็น Soft power อย่างหนึ่งของจีนโดยใช้การสร้างควมไว้วางใจให้กับประเทศในกลุ่มอาเซียน และใช้อำนาจดังกล่าวเพื่อสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้น และประเทศจีนได้ก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย ทั้งยังก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่งผลให้เกิดความร่วมมือและอาศัยซึ่งกันและกัน

2.2.3. ยุทธศาสตร์ One Belt One Road กับนโยบายด้านการทหาร

พรยมล อุดมชาติ (2560) เขียนเรื่อง *การขยายอิทธิพลทางการทหารของจีนในศตวรรษที่ 21 ในจุลสารความมั่นคงศึกษาฉบับที่ 191* ได้กล่าวว่าทุกประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยประเทศไทยมีนโยบายในการดำเนินความสัมพันธ์ทางด้านการทหารกับกองทัพจีนทั้งสิ้นและอิทธิพลทางด้านการทหารส่งผลให้เกิดกระแสการสะสมอาวุธเพื่อสร้างความมั่นคงให้แก่ประเทศและภูมิภาคโดยพิจารณาจากปัจจัยภายในประเทศ เช่น สถานการณ์ความมั่นคง ปัญหาความไร้เสถียรภาพภายใน การพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งส่งผลให้เกิดกระแสการสะสมอาวุธ และนโยบาย One Belt One Road ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระแสดังกล่าวเนื่องจากเป็นนโยบายที่ต้องการปรับโครงสร้างภายในประเทศด้านการทหารจึงเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ในแต่ละประเทศต้องพัฒนา

2.2.4. ยุทธศาสตร์ One Belt One Road กับนโยบายด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม

HUSHENG CHEN (2559) *งานวิจัยโอกาสของประเทศไทยภายใต้ต้นนโยบาย One Belt One Road* กล่าวว่า ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ส่งผลให้เกิดการลงทุนและการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน โดยศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย – จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ได้จัดการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง

“The belt and road” และ “Thailand 4.0” :Strategic Cooperation เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2560 โดยมีการวิเคราะห์เกี่ยวกับการค้าและการลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน ภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยการที่ประเทศไทยเข้าร่วมการประชุมครั้งใหญ่เมื่อวันที่ 14-15 พฤษภาคม ภายใต้การส่งเสริมการสร้างร่วมมือระหว่างประเทศ และร่วมพัฒนาเส้นทางสายไหมเพื่อเศรษฐกิจซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อผลประโยชน์ของทุกฝ่าย โดยประเทศไทยได้ผลกระทบไปในทางที่ดีคือ ได้เป็นคู่ค้าและการลงทุนกับประเทศจีน ได้ทำให้เกิดตลาดเศรษฐกิจที่กว้างมากขึ้นส่งผลต่อการส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยและจีน และมีส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวโดยเมื่อ พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2560 ได้มีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาเที่ยวประเทศไทยผ่านเส้นทางสายไหมทางทะเล และด้านวัฒนธรรม ประเทศไทยและประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันส่งผลกระทบไปถึงทุกด้าน โดยเฉพาะด้านการศึกษา เนื่องจากประเทศจีนมีนโยบายสนับสนุนชาวจีนเดินทางไปศึกษาต่างประเทศ โดยการให้สิทธิของการสมัครเป็นพลเมืองของเมืองใหญ่ในประเทศจีน หลังจากจบการศึกษา และกลับมาทำงานที่ประเทศจีน ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่ประชาชนจีนสนใจมาศึกษา

ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล (2562) เขียนเรื่อง *ความริเริ่มแถบและเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) ในจุลสารความมั่นคงศึกษาฉบับที่ 205* กล่าวว่าประเทศจีนได้มีการจัดประชุมว่าด้วยเรื่องวัฒนธรรมแห่งเอเชีย เนื่องจากประเทศจีนได้นำวัฒนธรรมมาเป็นจุดแข็งในการพัฒนายุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อใช้เชื่อมโยงประเทศต่างๆ โดยรวมการเป็นพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศต่อไทย-จีน โดยประเทศจีนได้มีการใช้วัฒนธรรมต่างๆมาเชื่อมโยงคือ อาหาร เช่นหม่าล่า หรือ วันสำคัญ เช่นตรุษจีน เทศกาลกินเจ เป็นต้นอีกทั้ง จีนมีแผนที่จะขยายเขตเศรษฐกิจพิเศษเหมิงล่ามีพื้นที่ 4,000 ตารางกิโลเมตร ภายในระยะเวลา 5 ปี ภายในปีพ.ศ. 2564 คาดว่าน่าจะดำเนินการเสร็จอย่างน้อยครึ่งทาง คือข้างหน้าจุดหนึ่งที่จีนนำเสนอก็คือเรื่องวัดและพระสวดเป็นภาษาบาลีแล้วแปลเป็นไทย ใช้คำไทย นั่นคือวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกับพื้นถิ่นภาคเหนือของไทย ในเรื่องของภาษาและวัฒนธรรมหลายๆ อย่างมีความคล้ายคลึงกันอย่างมาก วัดนี้ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่เรียกว่าสิบสองปันนา เป็นเขตพื้นที่ปกครองตนเองหนึ่งที่อยู่ในมณฑลยูนนาน เป็นพื้นที่ปกครองตนเองสิบสองปันนา อีกจุดหนึ่งที่เขาพาไปดูคือศูนย์ตรวจและควบคุมคุณภาพสินค้า พบว่าสินค้าที่นำเข้าไปเป็นสินค้าไทยทั้งสิ้นมากกว่าร้อยละ 90 โดยเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับยางพาราเครื่องสำอาง และบะหมี่กึ่งสำเร็จรูป ซึ่งได้รับความนิยมมาก ดังนั้นประเทศไทยและจีนจะได้ผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะประเทศไทยที่รัฐบาลจีนได้มีการเรียกร้องให้ตั้งศูนย์ควบคุมคุณภาพสินค้าที่บริเวณใกล้ด่าน ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ไปดูที่สิบสองปันนาซึ่งในอนาคตคาดว่าจะจัดตั้งในพื้นที่ดังกล่าว

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงานวิจัย

3.1 ขอบเขตการศึกษา

งานวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ จะแบ่งขอบเขตการวิจัยออกเป็นดังนี้

3.1.1 ขอบเขตของหน่วยในการวิเคราะห์และระดับในการวิเคราะห์:ระดับรัฐ

3.1.2 ขอบเขตช่วงเวลาที่จะทำการศึกษา:

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของประเทศจีนที่จัดตั้งใน ปี ค.ศ.2013 โดยผู้ริเริ่มโครงการคือ ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ซึ่งยุทธศาสตร์ One Belt One Road มีวัตถุประสงค์คือฟื้นฟูเส้นทางสายไหมในอดีตเพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชีย แอฟริกา และยุโรปเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิภาค และ แลกเปลี่ยนวัฒนธรรม อีกทั้งยุทธศาสตร์ One Belt One Road ยังเป็นการสนับสนุนทุกภาคเช่นพลังงาน การเกษตร การศึกษา และเทคโนโลยีเป็นต้นโดยรัฐบาลจีนริเริ่ม จัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย(AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม(NSRF) เพื่อสร้างความร่วมมือ และความน่าเชื่อถือให้ภาพลักษณ์ของประเทศจีนดีขึ้นและช่วยสนับสนุนเรื่องเศรษฐกิจแก่สมาชิกแต่ในปีค.ศ. 2013ยังไม่ได้รับการตอบรับจากทั่วโลกเท่าที่ควร จนกระทั่งในปี2017 ได้มีประชุมสุดยอด Belt and Road Forum for International Cooperation เป็นการประชุมที่สำคัญและยิ่งใหญ่ที่สุดการประชุมหนึ่งของโลก คือเป็นการประชุมภายใต้นโยบาย "One Belt One Road" หรือการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเส้นทางสายไหม ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเลรอบใหม่ของจีน จะเป็นการเปลี่ยนแปลงภูมิภาคเอเชียครั้งสำคัญ ครอบคลุมการค้าการลงทุน การคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ราง และอากาศ โดยมีวงเงินกว่า 35 ล้านล้านบาท สำหรับดำเนินการ 900 โครงการในเอเชีย ทำให้ทั่วโลกสนใจยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพราะยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นยุทธศาสตร์ที่ใหญ่ระดับโลกและจับตามองว่าประเทศจีนจะสามารถชักจูงประเทศมหาอำนาจ และ ประเทศที่กำลังพัฒนา มาเป็นสมาชิกยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้หรือไม่ จากการประชุมดังกล่าวส่งผลให้รัฐบาลจีนดำเนินนโยบายดังกล่าวมาตลอดและรัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญกับการสร้างความสัมพันธ์กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยการสนับสนุนด้านเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้าง เช่น สายรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย เวียดนาม และอื่นๆ ทั้งยังมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมโดยมีการจัดตั้งสถาบันขงจื้อ แต่ประเทศจีนเองก็สร้างความระหว่าดระวางให้กับประเทศกลุ่มอาเซียนเนื่องจากปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ส่งผลให้ประเทศไทยถึงแม้จะมีได้เกี่ยวกับปัญหาทะเลจีนใต้โดยตรงแต่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกอาเซียนจึงต้องรักษาความสัมพันธ์กับอาเซียนและประเทศจีนจึงได้รับผลกระทบในหลายด้านต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและจีน

แต่ต่อมาในช่วงปี2018 ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ได้เน้นนโยบายสำคัญของยุทธศาสตร์ดังกล่าวคือเรื่องการเชื่อมโยงบนเส้นทางสายไหมดิจิทัลคือการใช้การเชื่อมโยงของเศรษฐกิจ 3 ทวีปเข้าหากัน เพื่อเป็นเส้นทางในการลำเลียงวัตถุดิบ ทรัพยากรและติดต่อค้าขายซึ่งกันและกันโดยใช้วิธีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกของยุทธศาสตร์ดังกล่าวและใช้โครงการดังกล่าวเพื่อสร้างความไว้วางใจต่อสมาชิก

ต่อมาวันที่ 27 เมษายน 2019 ได้มีประชุมสุดยอด Belt and Road Forum for International Cooperation ครั้งที่2 โดยครั้งนี้ได้มีผู้นำของประเทศออสเตรเลีย ประเทศโปรตุเกส และประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นครั้งแรก โดยการเข้าร่วมประชุมครั้งดังกล่าว ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ได้พยายามสร้างความเชื่อใจต่อ

สมาชิก โดยกล่าวว่า “สามารถตรวจสอบความโปร่งใสของยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้” และทั้งยังมีการเน้นพัฒนา ด้านสิ่งแวดล้อมโดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานคุณภาพสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ดังนั้นปีที่ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา คือช่วงปี2017ถึงปี2019 เนื่องจากเป็นปีที่ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้รับความสนใจจากทั่วโลกและเป็นปีที่จีนเข้ามามีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาประเทศ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้มีความทันสมัยในด้าน เศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม เทคโนโลยี และคมนาคม โดยใช้นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นการสร้างความสัมพันธ์ของจีนและ ยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยในเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจ อาทิ การค้าการลงทุนระหว่าง ประเทศจีนและประเทศไทย ส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยวในประเทศไทย และทำให้ประเทศจีนมีเศรษฐกิจดีขึ้น ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยไปในทางที่ดี

3.1.3 ขอบเขตของพื้นที่ในการศึกษา:ศึกษาเฉพาะในประเทศไทยและประเทศจีน

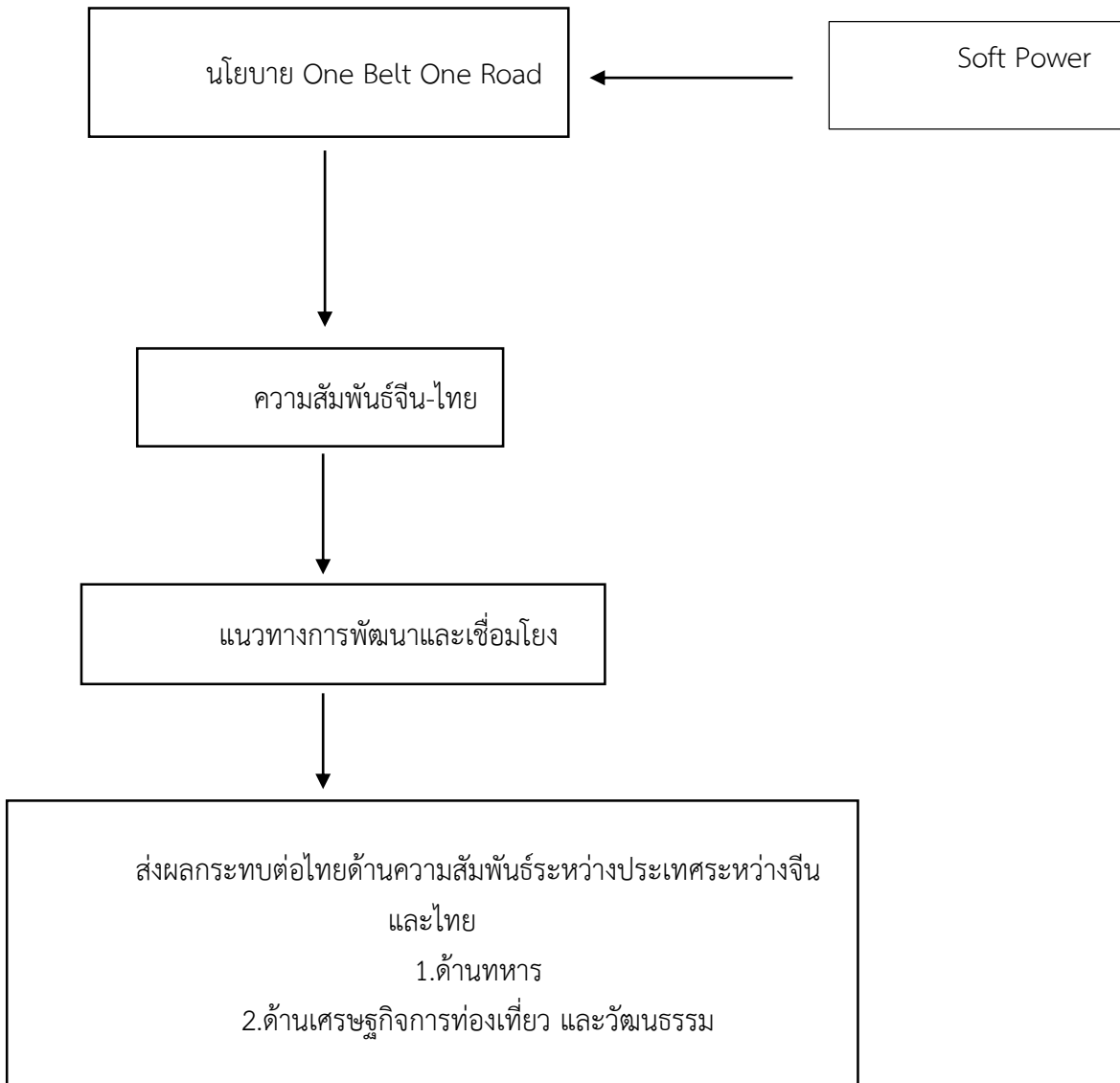
3.2 วิธีการศึกษาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitytative ressearch) โดยใช้ในการวิเคราะห์เชิง พรรณนา(descriptive analysis) โดยใช้วิธีการรวบรวมเอกสารเพื่อทำการวิจัย ผู้วิจัยจะรวบรวมเอกสารจาก แหล่งข้อมูลต่างๆ ที่เป็นหนังสือ บทความ วิจัย จุลสารและแหล่งข้อมูลสารสนเทศอื่นๆ โดยผู้วิจัยจะอาศัย แหล่งข้อมูลดังนี้

- 1.ห้องสมุดพระราชวังสนามจันทร์
- 2.ห้องสมุดจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 3.ห้องสมุดมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 4.ห้องสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- 5.ห้องสมุดกระทรวงพาณิชย์
- 6.ห้องสมุดกระทรวงต่างประเทศ
- 7.แหล่งข้อมูลเว็บไซต์ต่างๆ
- 8.กองบรรณสารและห้องสมุดกระทรวงต่างประเทศ
- 9.ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 10.หอสมุดปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

3.3 กรอบการศึกษาและการวิเคราะห์

การศึกษาครั้งนี้มีกรอบแนวคิดการศึกษาและวิเคราะห์โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



3.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน

งานวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ เริ่มทำการศึกษาตั้งแต่ภาคการศึกษาต้น ปีการศึกษา 2562 ถึง ภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา รวมเป็นเวลา 10 เดือน

กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินงาน 10 เดือน										งบประมาณต่อกิจกรรม (ถ้ามี)
	ก.ค. 62	ส.ค. 62	ก.ย. 62	ต.ค. 62	พ.ย. 62	ธ.ค. 62	ม.ค. 62	ก.พ. 62	มี.ค. 62	เม.ย. 62	
1. ทบทวนทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	←————→										
2. เก็บรวบรวมข้อมูล					←————→						
3. วิเคราะห์ข้อมูล							←————→				
4. สรุปผลการวิจัย								←————→			
5. จัดทำรายงานวิจัยสมบูรณ์										←————→	

บทที่ 4

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

การศึกษาของบทที่ 4 ในวิจัยฉบับนี้จะเป็นการศึกษาความเป็นมาของ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ดังนี้

- 4.1 แนวคิดของประเทศจีนที่ริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road
- 4.2 ข้อมูลทั่วไปของยุทธศาสตร์ One Belt One Road
- 4.3 นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road
- 4.4 แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power) กับยุทธศาสตร์ One Belt One Road
- 4.5 การก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจของประเทศจีนผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One

Road

4.1 แนวคิดของประเทศจีนที่ริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road

ในช่วงศตวรรษที่ 21 ประเทศจีนเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จและได้ก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจในเวทีโลกโดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ ซึ่งในช่วงแรกของศตวรรษประเทศจีนได้ให้ความสำคัญกับภาพลักษณ์เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาประเทศจีนเป็นประเทศที่มีภาพลักษณ์ในด้านวัฒนธรรมที่มีความล้าสมัย ทำให้ประเทศจีนเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยิ่งใหญ่และให้ความสำคัญเกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจและปรับปรุงนโยบายต่างประเทศมากขึ้น เช่น พัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย จะส่งผลต่อการพัฒนาเทคโนโลยีของประเทศจีน พร้อมทั้งพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากภูมิภาคดังกล่าวเป็นภูมิภาคที่อยู่ในยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและความมั่นคง ทั้งยังเป็นเส้นทางออกสู่ทะเลผ่านทางช่องแคบมะละกาเพื่อเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย โดยการใช้ภาพลักษณ์ที่เป็นประเทศมหาอำนาจที่รักสงบ มีความรับผิดชอบ จริงใจ และใช้ประเด็นด้านวัฒนธรรม เชื้อชาติ เป็นเครื่องมือสร้างความสัมพันธ์และทำให้ประเทศของตนให้เป็นประเทศที่มีความทันสมัย ดังนั้นจีนจึงให้ความสำคัญกับการเพิ่มอำนาจอ่อน (Soft Power) ตามทฤษฎีของโจเซฟ ไนย์ (Joseph Nye) และ เนื่องจากประเทศจีนต้องการพัฒนาและวางรากฐานเศรษฐกิจให้มั่นคงเพราะช่วงเวลานั้นเศรษฐกิจจีนมีความตกต่ำลงจึงต้องการสร้างยุทธศาสตร์ความร่วมมือมาพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมืองภายในประเทศและต้องการสร้างภาพลักษณ์ให้มีความทันสมัยและน่าเชื่อถือมากขึ้น

โดยในยุคของประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง (习近平) ประเทศจีนมีเป้าหมายสำคัญทางยุทธศาสตร์ที่ประกอบด้วยเป้าหมายทางด้านเศรษฐกิจโดยตั้งเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจให้เข้าถึงการสร้างสังคมแบบกินดีอยู่ดีอย่างทั่วถึง หรือในภาษาจีนเรียกว่า เสี่ยวคัง (小康) ให้สมบูรณ์ ภายในปี ค.ศ. 2020 โดยประเทศจีนเร่งปฏิรูปเชิงเศรษฐกิจและเปิดประเทศต่อไปอย่างรอบด้านโดยมีการส่งเสริมการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกัน เน้นกลยุทธ์ในการส่งเสริมความต้องการภายในประเทศ และการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการสร้างระบบความเท่าเทียมกันของสวัสดิการสังคมเมืองและชนบทอย่างทั่วถึงภายใต้ต้นนโยบายของประธานาธิบดี สี จิ้น ผิงที่ต้องการพัฒนาจีนโดยมีเป้าหมายหลัก 3 ประการ ดังนี้

1. เป้าหมายทางด้านการเมือง ยืนหยัดแนวทางสังคมนิยมแบบจีนต่อไปโดยย้ำว่าเป็นแนวทางการพัฒนาที่แตกต่างจากระบบตะวันตก โดยมีภารกิจหลักคือ การสร้างระบบประชาธิปไตยผ่านกลไกสภาที่ปรึกษาการเมืองภายใต้ระบบสังคมนิยมให้สมบูรณ์ ส่งเสริมการเมืองภาคประชาชนผ่านระบบผู้แทนสภาประชาชนแห่งชาติ (the Nation People's Congress) ส่งเสริมให้ชนชั้นกลางมีส่วนร่วมกับประชาธิปไตย และการปฏิรูปทางการเมืองของพรรคคอมมิวนิสต์โดยเรียกร้องให้สมาชิกพรรคทุกคนมีความโปร่งใส ต่อต้านการคอร์รัปชันอย่างแข็งขัน

2. เป้าหมายทางด้านความมั่นคงและการทหาร โดยพัฒนาศักยภาพทางการทหารไปสู่ความสมัยใหม่ เพื่อตอบสนองต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ความมั่นคงมุ่งมั่นให้บรรลุภารกิจเชิงประวัติศาสตร์ของกองทัพ มุ่งเน้นการนำไปปฏิบัติของยุทธศาสตร์ทางทหารในยุคใหม่ เสริมสร้างความเข้มแข็งของทางทะเล อากาศและความมั่นคงทางไซเบอร์ เพิ่มศักยภาพในการบุกเบิกทรัพยากรทางทะเล และเน้นการสร้างแสนยานุภาพทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “จีนจะไม่ยอมก้มหัวให้กับแรงกดดันจากอำนาจภายนอกใด ๆ โดยจุดยืนและการตัดสินใจเชิงนโยบายของจีนจะตั้งอยู่บนความถูกต้องตามความเป็นจริง”

3. เป้าหมายทางด้านการต่างประเทศ ประเทศจีนยืนหยัดพัฒนาความสัมพันธ์อย่างฉันมิตรกับทุกประเทศบนหลักการอยู่ร่วมกันอย่างสันติภาพ โดยมีหลักสันติภาพ 5 ประการ ดังนี้

1. การเคารพอธิปไตยและบูรณภาพเหนือดินแดนซึ่งกันและกัน
2. การไม่รุกรานต่อกัน
3. การไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน
4. ความเสมอภาคและอำนาวยุติธรรมซึ่งกันและกัน
5. อยู่ร่วมกันอย่างสันติโดยย้ำจุดยืนการดำเนินยุทธศาสตร์การปฏิสัมพันธ์กับประชาคมโลกโดยคำนึงถึงหลักการเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

โดยมีการร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่เข้มแข็ง สนับสนุนประเทศกำลังพัฒนาให้พัฒนาด้วยตนเอง แก้ไขปัญหาความขัดแย้งทางการค้าอย่างเหมาะสมโดยการเจรจา และใช้หลักการ “เป็นมิตรที่ดีและหุ้นส่วนที่ดีของประเทศเพื่อนบ้าน” อีกทั้งยังเสนอให้ร่วมมือกันสร้างเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (ไชยสิทธิ์, 2560) โดยเริ่มต้นจากการที่ สี จิ้น ผิง (习近平) เดินทางไปประเทศคาซัคสถาน ในเดือนกันยายน ค.ศ. 2013 และได้ริเริ่ม ยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) หรือนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (กิตติพิศ, 2561)

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) หรือ นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง แรกเริ่มเป็นยุทธศาสตร์ที่ประเทศจีนใช้วิธีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของโลกซึ่งมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระดับโลก ในการเริ่มยุทธศาสตร์ดังกล่าวประเทศจีน มีวัตถุประสงค์ทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ 3 ประการ ดังนี้

ประการแรก ในช่วงปี ค.ศ. 2013 ประเทศจีนมีเศรษฐกิจที่ตกลง ขณะนั้นกำลังการผลิตของประเทศจีนล้นเกินกว่าความต้องการอุปโภคและบริโภคภายในประเทศ ประเทศจีนจึงต้องการระบายสินค้า เพื่อมาช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ ดังนั้น ยุทธศาสตร์ One Belt One Road จึงเป็นยุทธศาสตร์ที่ระบายกำลังการผลิต

ประการที่สอง เส้นทางสายไหมจะเป็นเส้นทางที่สามารถสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของประเทศจีน เช่น โครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้ โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง

ประการสุดท้าย คือเป้าหมายของประเทศจีนด้านภูมิเศรษฐศาสตร์ คือ ต้องการอาศัยการพัฒนาทางเศรษฐกิจ เพื่อสร้างเสถียรภาพในเอเชียกลาง

แต่ยังมีวัตถุประสงค์หลักที่แท้จริงที่สำคัญของการริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road อีก 3 ประการ ดังนี้

ประการแรก ประเทศจีนมีความจำเป็นต้องการถ่วงดุลอำนาจสหรัฐอเมริกา เนื่องจากหลังจากประธานาธิบดีบารัค โอบามา (Barack Hussein Obama) ประกาศใช้นโยบายปรับสมดุลในภูมิภาคเอเชีย-ซิปิก (Pivot to Asia) โดยมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนคือ ต้องการยับยั้งการขยายอำนาจของประเทศจีน และเพื่อต้องการขยายอำนาจของสหรัฐอเมริกาในภูมิภาคดังกล่าว การที่ประเทศสหรัฐอเมริกาประกาศนโยบายดังกล่าวเพราะมีความกังวลเกี่ยวกับการเติบโตของเศรษฐกิจประเทศจีน ทั้งยังบทบาทของประเทศจีนที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคเอเชียในหลายด้าน เช่น การทหาร การทูต และความมั่นคง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสถานะความเป็นประเทศมหาอำนาจของโลกของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะบทบาทในการเดินเรือในทะเลจีนใต้อย่างเสรี ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เป็นประโยชน์สำคัญของประเทศสหรัฐอเมริกา จึงเป็นสาเหตุสำคัญให้ประเทศสหรัฐต้องกลับมา มีบทบาทในภูมิภาคดังกล่าว

ประการที่สอง ประเทศจีนต้องการลดความขัดแย้งระหว่างประเทศ

ประเทศจีนจำเป็นต้องริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพราะมีความต้องการลดความขัดแย้งในเรื่องข้อพิพาททะเลจีนใต้ที่เกิดจากการอ้างสิทธิเหนือเกาะและการแบ่งเขตทางทะเลระหว่างประเทศจีน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย บรูไน และไต้หวัน (ปฎินต,2560) ซึ่งยังเป็นปัญหาที่ยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้ โดยประเทศจีนดำเนินนโยบายด้านความมั่นคงอย่างแข็งกร้าวมากขึ้นในปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ประเทศที่มีข้อพิพาทกับประเทศจีนมองว่า ประเทศจีนเป็นภัยคุกคามและไม่มั่นใจในนโยบายของประเทศจีนที่เน้นว่าการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจของประเทศจีนเป็นการก้าวขึ้นมาอย่างสันติและไม่ต้องการเป็นภัยคุกคาม ทั้งยังสร้างค่านิยมของการสร้างโลกให้มีความสามัคคี แต่ในทางปฏิบัติประเทศจีนดำเนินการอย่างแข็งกร้าวต่อปัญหาดังกล่าว โดยสามารถเรียงลำดับเหตุการณ์ได้ ดังนี้

1. การเคลื่อนย้ายแท่นขุดเจาะน้ำมัน
2. การสร้างเกาะเทียมในบริเวณทะเลจีนใต้
3. การไม่ยอมรับคำตัดสินของศาลอนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศ
4. การแทรกแซงการประชุมอาเซียนใน ค.ศ.2016

ซึ่งเหตุการณ์ข้างต้นส่งผลให้ประเทศจีนจำเป็นต้องสร้างความเชื่อใจให้ประเทศที่เกิดข้อขัดแย้ง โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพราะประเทศในภูมิภาคดังกล่าวเป็นกลุ่มประเทศที่ประเทศที่ประเทศจีนต้องการสร้างความร่วมมือด้วย ดังนั้นยุทธศาสตร์ One Belt One Road จึงมีวัตถุประสงค์หลัก คือการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อประเทศต่าง ๆ

ประการที่สาม ความต้องการเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจีน

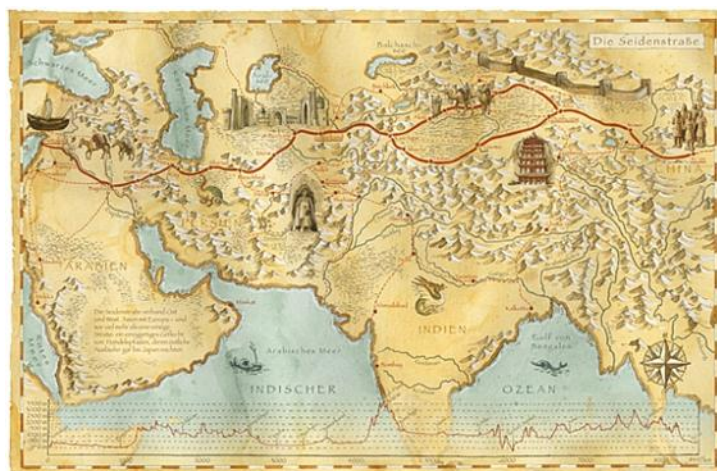
ในช่วง ค.ศ.2013 ประเทศจีนเศรษฐกิจตกต่ำลงจึงจำเป็นต้องพัฒนาเศรษฐกิจให้ดีขึ้น ดังนั้นยุทธศาสตร์ One Belt One Road ถือว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศจีนที่จะสามารถสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศจีนและภูมิภาคต่างๆ ทั้งยังสร้างให้ประเทศจีนก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจทางด้านเศรษฐกิจของโลก

ดังนั้นแนวคิดหลักของ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่มีแนวคิดที่ชัดเจน คือ ต้องการพัฒนาเศรษฐกิจและปรับภาพลักษณ์ของประเทศจีน อีกทั้งยังต้องการขยายอำนาจและสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับหลายๆ ภูมิภาค โดยใช้ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นตัวกลางเพื่อสร้างสัมพันธ์และความร่วมมือ

4.2 ข้อมูลทั่วไปของยุทธศาสตร์ One Belt One Road

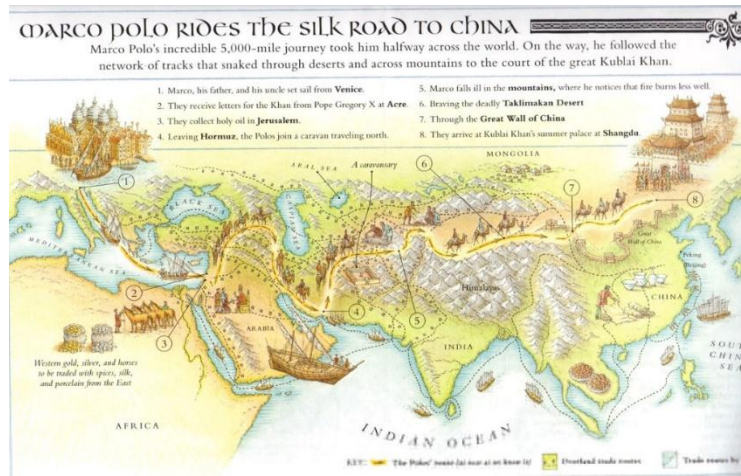
เส้นทางสายไหม (Silk Road) เกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่นหรือประมาณราว 206 ปีก่อนคริสต์ศักราช ซึ่งในอดีตเส้นทางสายไหมเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางจากประเทศจีนไปทางตะวันตก โดยผ่านทวีปเปอร์เซีย ทวีปยุโรป และคาบสมุทรอาหรับ ทั้งยังเป็นพื้นที่ที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสินค้าของพ่อค้าและนักเดินทางจากประเทศต่าง ๆ ในยุคนั้น

ในช่วงศตวรรษที่13-14 ชาวมองโกลได้ขยายอิทธิพลมาในแถบเอเชียกลางทำให้การค้าขายหยุดลง ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 1405 ประเทศจีนได้เปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางสำรวจเป็นการเดินทางทางทะเลโดยใช้เรือโดยเส้นทางสายไหมทางทะเล เริ่มจากประเทศจีนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก แอฟริกาตะวันออก และคาบสมุทรอาหรับ เพราะเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ช่วงศตวรรษที่16 ให้การค้าระหว่างเอเชียและยุโรปได้เปลี่ยนรูปแบบในการทำการค้าจากทางบกเป็นทางทะเลโดยใช้การเดินทางเรือ



ภาพที่ 4.2.1 แผนที่เส้นทางสายไหม ในปี ค.ศ.1877 ฉบับ เฟอร์ดินานด์ ฟอน ไรช์โฮเฟิน (Van Riehtofen)

ที่มา : <http://www.silkroutes.net/orient/mapssilkroutrade.html>



ภาพที่ 4.2.2 แผนที่เส้นทางสายไหมของ มาร์โค โปโล
ที่มา : <https://www.chinadiscovery.com/assets/images/>

ในปี ค.ศ.2013 ประเทศจีนได้มีนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจจึงมีนโยบายในการรื้อฟื้นเส้นทางสายไหมในอดีต โดยใช้ชื่อเรียกเส้นทางสายไหมใหม่ว่า เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (21st Century Silk Road) และได้ริเริ่ม ยุทธศาสตร์ One Belt One Road



ภาพที่ 4.2.3 เครือข่ายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่21 (21st Century Silk Road)
ที่มา : https://www.matichonweekly.com/column/article_43661

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road หรือ นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI หรือ One Belt, One Road : OBOR และ ชื่อภาษาจีน : 一带一路) เป็นหนึ่งในนโยบายของประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง เป็นการรื้อฟื้นเส้นทางสายไหมในอดีตที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างประเทศผ่านเส้นทางสายไหม นอกจากนี้เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลจะมีการลงทุนและปรับปรุงท่าเรือ ตลอดจนมีการสร้างศูนย์การผลิตสินค้าและอุตสาหกรรมและการค้า โดยประเทศจีนได้แบ่งเส้นทางสายไหมเป็น 2 เส้นทาง ดังนี้

1.เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt : SREB) มีชื่อทางการว่า “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” และชื่อย่อว่า “One Belt” เป็นการเชื่อมโยงประเทศที่ตั้งอยู่ในเส้นทางสายไหมทางบกในอดีตซึ่งแบ่งออกเป็น3เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางที่1 เชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนกับเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป

เส้นทางที่2 เชื่อมโยงระหว่างประเทศกับอ่าวเปอร์เซียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โดยผ่านทางเอเชียกลางและเอเชียตะวันออกเฉียงกลาง

เส้นทางที่3 เชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้



ภาพที่ 4.2.4 แผนที่เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt)

ที่มา : <https://blog.giztix.com/%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%>

โดยเส้นทางสายไหมทางบกเป็นเส้นทางที่ผ่านประเทศตลาดสำคัญ เช่น คาซัคสถาน อิหร่าน ซามไปยังตุรกีเข้าสู่ยุโรปผ่านเมืองสำคัญในยุโรปดังเช่น แฟรงเฟิร์ต เวนิส อัมสเตอร์ดัม ซึ่งทั้งหมดเป็นเมืองการค้า เมืองอุตสาหกรรมและเมืองท่าที่สำคัญของโลก ซึ่งข้อริเริ่ม Silk Road Economic Belt เป็นการบูรณาการทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคผ่านการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐาน แลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการขยายการค้าในระดับภูมิภาค (Husheng,2559)

2.เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) หรือชื่อย่อว่า “One road” ตามเส้นทางเดินเรือในอดีตที่เชื่อมประเทศจีนเข้ากับประเทศเกาหลี ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ เวียดนาม มาเลเซีย บังกลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน อิหร่าน และตะวันออกเฉียงกลาง เข้าไปในทะเลแดง สิ้นสุดที่ตุรกีและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน (อาร์ม,2561) โดยแนวคิดเรื่องการเชื่อมโยงเส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นแนวคิดที่ได้รับจากการกล่าว

ปาฐกถาของประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ระหว่างไปเยือนประเทศอินโดนีเซียอย่างเป็นทางการ ซึ่งแนวคิดเรื่องการเชื่อมโยงทางทะเลพัฒนามาจากเส้นทางสายไหมทางทะเล (The Silk Road of the Sea) เป็นเส้นทางการสำรวจของเจิ้งเหอ (郑和:Zheng He) เป็นเส้นทางที่เจิ้งเหอนำกองทัพอเรือของประเทศจีนสำรวจทางทะเลเป็นระยะเวลา 28 ปี ในการเดินทางสำรวจครั้งนี้ประกอบด้วยเรือ 300 ลำ ลูกเรือ 28,000 คน โดยเจิ้งเหอและลูกเรือได้ออกสำรวจทางทะเลรวมทั้งหมด7ครั้งและเดินทางมากกว่า 50,000 กิโลเมตร (กิตติมัย,2561) เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการลงทุนต่างๆระหว่างประเทศจีนและประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทร (Husheng,2559)



ภาพที่ 4.2.5 แผนที่เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road)

ที่มา : <https://blog.giztix.com/%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%>

นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road สามารถแบ่งเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลได้อย่างละเอียด คือ เส้นทางสายไหมทางบก 6 เส้นทาง (Six Economic corridor) และ เส้นทางสายไหมทางทะเล 1 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางสายไหมทางบก 6 เส้นทาง (Six Economic corridor)

1. เส้นทางทางยูเรเชีย (New Eurasian Land Bridge) คือ จากทางด้านตะวันตกประเทศจีนถึงทางด้านตะวันตกประเทศรัสเซีย
2. เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซียตะวันออก (China –Mongolia – Russia Corridor)
3. เส้นทางด้านตะวันตกของประเทศจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (China – Central Asia – West Asia Corridor)
4. เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (China– Indochina Peninsula Corridor)
5. เส้นทางจีน-ปากีสถาน (China – Pakistan Corridor)
6. เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศอินเดีย (China - Myanmar – Bangladesh – India Corridor)

4.3 นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road

ในปี ค.ศ.2013 รัฐบาลปักกิ่งได้ริเริ่ม แผนงานของยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยผ่าน 3 แผนงาน คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศ การจัดสรรแหล่งเงินทุน โดยเฉพาะการจัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย(Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) กองทุนเส้นทางสายไหม(New Silk road Fund : NSRF) กองทุนความร่วมมือทางทะเลจีน-อาเซียน (China – ASEAN Maritime Cooperation Fund) และการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ แต่ก็ยังไม่ได้รับความสนใจจากคนทั่วโลก (Husheng,2559)

ในปี ค.ศ.2015 ประเทศจีนได้เผยแพร่วิสัยทัศน์และปฏิบัติการในการร่วมสร้างวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล โดยเอกสารที่มีการเผยแพร่วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้ระบุว่า “ยุทธศาสตร์ One Belt One Road จะเป็นประโยชน์แก่ทุกประเทศที่เข้ามามีความร่วมมือ จะสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและพัฒนาความร่วมมือในภูมิภาค อีกทั้งจะสร้างความเข้มแข็งในการแลกเปลี่ยนและส่งเสริมสันติภาพและการพัฒนาในหลายด้าน ” และเอกสารดังกล่าวยังระบุว่า “วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ One Belt One Road จะใช้ด้านอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานในความร่วมมือกันในเส้นทางสายไหมทางบก และ ในแผนงานทางทะเลเน้นในการสร้างเส้นทางคมนาคมที่ราบรื่น มั่นคง และมีประสิทธิภาพโดยการเชื่อมต่อท่าเรือสำคัญที่ตั้งอยู่ตลอดเส้นทางเป้าหมายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road” (Husheng,2559) แต่การประกาศวิสัยทัศน์และปฏิบัติการของยุทธศาสตร์ดังกล่าวในครั้งนี้ก็ยังไม่ได้รับความสนใจจากคนทั่วโลกเช่นกัน

ต่อมาในวันที่14-15 พฤษภาคม ค.ศ. 2017 ณ กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน ได้มีการประชุมสุดยอด Belt and Road Forum for International Cooperation เป็นการประชุมที่สำคัญและยิ่งใหญ่ที่สุดการประชุมหนึ่งของโลก คือเป็นการประชุมภายใต้นโยบาย "One Belt One Road" หรือการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเส้นทางสายไหม ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเลรอบใหม่ของจีน จะเป็นการเปลี่ยนแปลงภูมิภาคเอเชียครั้งสำคัญ ครอบคลุมการค้าการลงทุน การคมนาคมขนส่งทั้งทางบก รางรถไฟ และอากาศ โดยมีเงินกว่า 35 ล้านล้านบาท สำหรับดำเนินการ 900 โครงการในเอเชีย การประชุมดังกล่าวทำให้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้รับความสนใจจากคนทั่วโลกมากขึ้นเนื่องจากยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นนโยบายที่ใหญ่มากของประเทศจีนที่เชื่อมต่อเข้าทั่วโลกทำให้จีนมีบทบาทในเวทีโลกมากขึ้น และเป็นประเทศที่สามารถขึ้นมาเป็นผู้นำในการส่งเสริมเรื่องการค้าในช่วงที่สหรัฐอเมริกา ใช้นโยบายว่า “อเมริกาต้องมาก่อน” ส่งผลให้คนทั่วโลกจับตามองว่ายุทธศาสตร์ดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหรือไม่ โดยมีประเทศเข้าร่วมกว่า 130 ประเทศและ องค์กรระหว่างประเทศ 70 องค์กรเข้าร่วมในการประชุมสุดยอดครั้งนี้ (กิตติพศ,2562) ในปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 66 ประเทศรวมประเทศจีน

ในช่วงปี ค.ศ. 2018 ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ได้เน้นนโยบายสำคัญของยุทธศาสตร์ดังกล่าวคือเรื่องการเชื่อมโยงบนเส้นทางสายดิจิทัลคือการใช้การเชื่อมโยงของเศรษฐกิจ 3 ทวีปเข้าหากัน เพื่อเป็นเส้นทางในการลำเลียงวัตถุดิบ ทรัพยากรและติดต่อค้าขายซึ่งกันและกันโดยใช้วิธีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกของยุทธศาสตร์ดังกล่าวและใช้โครงกรดังกล่าวเพื่อสร้างความไว้วางใจต่อสมาชิก

ในช่วงวันที่ 27 เมษายน 2019 ได้มีประชุมสุดยอด Belt and Road Forum for International Cooperation ครั้งที่ 2 โดยครั้งนี้ได้มีผู้นำของประเทศออสเตรเลีย ประเทศโปตุเกส และประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นครั้งแรก โดยการเข้าร่วมประชุมครั้งดังกล่าว ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ได้พยายามสร้างความเชื่อใจต่อสมาชิก โดยกล่าวว่า “สามารถตรวจสอบความโปร่งใสของยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้” และทั้งยังมีการเน้นพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมโดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานคุณภาพสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

โดยสรุปได้ว่าวัตถุประสงค์ที่สำคัญของยุทธศาสตร์ One Belt One Road คือการประสานนโยบาย เพื่อความร่วมมือทางยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศจีนกับกลุ่มประเทศ ต่างๆ ในยุทธศาสตร์ One Belt One Road ดังนั้นจึงสรุปได้ว่ายุทธศาสตร์ One Belt One Road มีนโยบาย 9 ประการหลัก ที่ประเทศจีนและประเทศสมาชิกเห็นด้วยที่ร่วมมือกันผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road

ประการที่หนึ่ง เส้นทางสายไหมเป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อช่วยพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าโลก โดยประเทศจีนมีเป้าหมายทั้งทางด้านภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์

ประการที่สอง เส้นทางสายไหมจะช่วยให้ความต้องการประเทศจีนที่จะพัฒนาด้านพลังงาน โดยใช้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ไปสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับเอเชียกลาง เนื่องจากยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นโครงการที่เน้นเรื่องพลังงานเป็นด้านหลัก

ประการที่สาม การดำเนินยุทธศาสตร์ One Belt One Road มีการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) และ กองทุนเส้นทางสายไหม เพื่อแสดงให้เห็นว่าประเทศจีนมีบทบาทในระดับโลกและภูมิภาค โดยสอดคล้องกับนโยบายต่างประเทศของจีน คือเป็นมหาอำนาจอย่างสันติโดยเน้นความร่วมมือกันระหว่างภูมิภาคและระดับโลกโดยเขียนเป็นแผนพัฒนา

ประการที่สี่ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ถือว่าเป็นการสร้างนวัตกรรมให้กับโลกโดยประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากกับการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล(Digital Economy) คือเส้นทางสายไหมจะเป็นการเชื่อมโยงเมืองต่าง ๆ เข้าด้วยกันจัดอยู่ภายใต้เทคโนโลยีที่มีความสำคัญกับการค้าและการลงทุน เช่นการสร้างเมือง Smart city ตลอดเส้นทางคมนาคม โดยการนำเทคโนโลยีควอนตัม มาใช้ในการบริหารจัดการ ตลอดจนถึงเทคโนโลยีด้านอื่น ๆ เช่น ปัญญาประดิษฐ์ (AI) Big Data Cloud เป็นต้น

ประการที่ห้า ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้ใช้การเชื่อมโยงกันของแต่ละประเทศในการแลกเปลี่ยนทรัพยากรมนุษย์ เพราะต้องการสร้างความไว้วางใจ แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยวและร่วมมือกันปกป้องและรักษามรดกโลก นอกจากนี้ยังสนับสนุนการศึกษา โดยการให้ทุนการศึกษาแก่นักศึกษาต่างประเทศ ทั้งยังร่วมมือกันในด้านอื่น ๆ เช่น วิทยาศาสตร์ กีฬา การวิจัย สื่อมวลชน เป็นต้น

ประการที่หก ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้ส่งเสริมการค้าแบบพหุภาคี และเปิดเสรีในการลงทุนโดยใช้วิธีการทำข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ ที่สนใจ เพื่อเป็นการขยายการค้าและการลงทุนให้มีการเสรีมากขึ้น

ประการที่เจ็ด ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้พัฒนาห่วงโซ่ของการผลิตให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ผ่านความร่วมมือกับประเทศอุตสาหกรรมใหม่ เช่นการสร้างอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการจัดตั้งเขตการค้าข้ามชายแดน

ประการที่แปด ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้ส่งเสริมความร่วมมือกันเพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อม เช่นการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติ การใช้พลังงานทดแทน และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ประการที่เก้า ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้ส่งเสริมความร่วมมือทางด้านศุลกากร โดยมีการทำให้ระบบศุลกากรมีกระบวนการเดียวกันและส่งเสริมทรัพย์สินทางปัญญา

4.4 แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power) กับยุทธศาสตร์ One Belt One Road

แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power) เป็นคำนิยามที่ Joseph S. Nye, Jr. ได้อธิบายเกี่ยวกับแนวคิดดังกล่าวว่าต้องมีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันในทุกด้าน ซึ่งแตกต่างจากอำนาจแบบเดิมที่เรียกว่าอำนาจแข็ง (Hard power) เป็นอำนาจเชิงบังคับจากการใช้กำลังทหารและพลังทางเศรษฐกิจ ด้วยทรัพยากรเชิงอำนาจที่กระทำผ่านการบังคับ (Coercion) และการให้รางวัล (Payments) ไม่เพียงแต่อาศัยความร่วมมือกัน แต่ยังต้องใช้อำนาจอื่นๆ เพื่อสร้างอำนาจใหม่เกิดขึ้นเนื่องจากอำนาจเก่าไม่สามารถใช้ได้จึงเกิดการใช้อำนาจใหม่

นอกจากนี้ Joseph S. Nye ยังได้ให้คำจำกัดความของอำนาจอ่อน หรือ Soft power ที่ปรากฏเป็นครั้งแรกในหนังสือ *Soft Power : The Mean to Success in World Politics* ว่า “ความสามารถที่ทำให้ได้สิ่งที่ต้องการด้วยการโน้มน้าว มากกว่าการบังคับขู่เข็ญ” โดยที่อำนาจในรูปแบบดังกล่าวเป็นการพัฒนาผ่านความสัมพันธ์ เช่นการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ จากสิ่งที่กล่าวมาข้างต้นนั้นจะทำให้ประชาชนเกิดความพอใจและมีความเชื่อถือน่าเชื่อถือมากขึ้น โดยการที่จะทำให้ Soft Power ใช้ได้ผลสูงสุดนั้นต้องทำควบคู่ไปกับวิเทศব্যการทูตแบบมวลชนหรือการทูตสาธารณะ (Public Diplomacy) ซึ่งหมายถึงการสื่อสารภาพลักษณ์ของประเทศหนึ่งไปสู่ประชาชนของประเทศอื่น ซึ่งไม่ใช่เพียงระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาลเท่านั้น” (กิตติมัย,2561)

จากนิยามและคำจำกัดความของ Joseph S. Nye อาจกล่าวได้ว่าการริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของประเทศจีน เป็นการใช้นโยบายอำนาจอ่อนหรือ Soft power โดยผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเล และใช้ความร่วมมือ (Cooperation) รอบด้านกับประเทศที่ตั้งอยู่ในเส้นทางสายไหมและประเทศที่ไม่ได้ตั้งอยู่ในเส้นทางสายไหม โดยวัตถุประสงค์หลักที่แท้จริงที่สำคัญของการริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่กล่าวข้างต้นนั้นสำเร็จตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยใช้ Soft power เป็นแนวคิด มีลักษณะเป็นการใช้นโยบายอำนาจอ่อนบนพื้นฐานการมีผลประโยชน์ร่วมกัน โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ประเทศจีนยังใช้ Soft power ผ่านการจัดตั้งสถาบันการเงินโดยมีการสนับสนุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยในเดือนมีนาคม ค.ศ. 2013 ประธานาธิบดีสี จิ้น ผิง ได้เสนอให้มีการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนที่สนับสนุนประเทศที่กำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชียและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศนั้น AIIB จะร่วมมือกับธนาคารเพื่อการพัฒนาประเทศด้านโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ภายนอกภูมิภาค เป็นลักษณะพึ่งพาซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ AIIB จะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในเอเชียเสถียรภาพและยั่งยืน ดังนั้นการจัดตั้ง ธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ถือว่าเป็นตัวแปรรูปแบบใหม่ที่เข้าไปยังระบบการเมืองระหว่างประเทศ ทั้งยังส่งผลกระทบต่อรูปแบบการเมืองระหว่างประเทศ (กิตติมัย,2561) เป็นต้น

จากที่กล่าวข้างต้นจากการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road นั้นสะท้อน

ให้เห็นถึงการใช้ Soft power เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศจีนและสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับประเทศภูมิภาคเอเชียและประเทศที่เป็นคู่แข่งในปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ ให้เกิดความเชื่อใจในประเทศจีน

นอกจากการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ที่เป็นการใช้แนวคิด Soft power เพื่อแก้ปัญหาการสร้างภาพลักษณ์ที่ดียังมีการสร้างวัฒนธรรมเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดี คือการก่อตั้งสถาบันขงจื้อ เพื่อส่งเสริมและเรียนรู้วัฒนธรรมของประเทศจีน ไม่เพียงแต่ด้านวัฒนธรรมเท่านั้นยังมีด้านสิ่งแวดล้อมที่ประเทศจีนใช้แนวคิด Soft power เพื่อแก้ปัญหาการสร้างภาพลักษณ์ที่ดี คือส่งเสริมความร่วมมือกันเพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อม เช่นการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติ การใช้พลังงานทดแทน และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

4.5 การก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจของประเทศจีนผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road

ในช่วงศตวรรษที่ 21 ประเทศจีนถือว่าเป็นประเทศที่ถูกกล่าวถึงว่าเป็นประเทศที่จะก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจแทนประเทศสหรัฐอเมริกาเพราะในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่ประเทศจีนพัฒนาและมีบทบาทในเวทีโลกมากขึ้นในหลายด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านการทหาร ด้านสังคม ด้านการเมือง ด้านวัฒนธรรมและด้านอื่น ๆ ทำให้ประเทศจีนเป็นประเทศที่ถูกจับตามองจากทั่วโลก เพราะ หลังจากการปฏิรูปเศรษฐกิจของประเทศจีน รัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชนจีน ส่งผลให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศจีนเติบโตขึ้นอย่างมาก รวมถึงการพัฒนาทางด้านสังคม โดยในช่วงปี ค.ศ. 2007-2011 อัตราผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) เติบโตขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ส่งผลให้ประเทศจีนเป็นประเทศที่ขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของโลก และเป็นตัวแปรหลักของการพัฒนาเศรษฐกิจของโลก (พรพิมล, 2561)

ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้ประเทศจีนเป็นประเทศมีขนาดเศรษฐกิจที่สูงขึ้นมาเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา คือ ต้นทุนแรงงานที่ราคาถูกในประเทศจีนที่เป็นที่สนใจของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมจากชาวต่างชาติ (Foreign Direct Investment : FDI) เช่น ภาคอุตสาหกรรมบางส่วนของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ตัดสินใจปิดกิจการในประเทศ และย้ายมาตั้งศูนย์กลางการผลิตในประเทศจีนแทน นอกจากนี้ยังมีนักลงทุนและเจ้าของลิขสิทธิ์ในการผลิตสินค้าจากต่างประเทศมาลงทุนและตั้งฐานการผลิตในประเทศจีน สาเหตุดังกล่าวมาจากการที่ต้นทุนแรงงานในประเทศจีนมีราคาถูก (พรพิมล, 2561) โดยการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติส่งผลให้แรงงานฝีมือของประเทศจีนได้รับข้อเสนอในการจ้างงานและส่งผลให้ค่าแรงงานและเงินเดือนของประชาชนของประเทศจีนสูงขึ้น ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้รับผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของค่าแรงงานและเงินเดือนที่สูงขึ้นของประชาชนประเทศจีน ทั้งนี้ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศจีนมีภาพรวมที่สูงขึ้น

ต่อมา ในช่วงปี ค.ศ. 2013 เศรษฐกิจของประเทศจีนตกต่ำลง ส่งผลให้ประเทศจีนต้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ดีขึ้น ทำให้ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ได้ประกาศริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเลให้เกิดเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมกันผ่านเส้นทางสายไหม โดยประเทศจีนใช้นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจ ดังนี้

1. การใช้เงินลงทุนในยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่มีจำนวนมากกว่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และครอบคลุมมากกว่า 60 ประเทศทั่วโลก ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นยุทธศาสตร์ที่มีขนาดใหญ่มาก และส่งผลต่อเศรษฐกิจโลก และ 1 ใน 4 ของการค้าโลก เนื่องจากยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้ใช้เส้นทางสายใหม่ที่ครอบคลุมไปมากกว่า 60 ประเทศทั้งยังทำให้เกิดความร่วมมือกัน ซึ่ง ประสบความสำเร็จของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่ผ่านมา เช่น โครงการเฉลี่ยงเศรษฐกิจของประเทศจีน-ปากีสถานคือ ประกอบด้วยการสร้างถนน เส้นทางรถไฟ และโรงไฟฟ้า โดยทั้งหมดมีมูลค่า 62,000 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศอินโดนีเซีย และการสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศกัมพูชา เป็นต้น

2. การจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) กองทุนเส้นทางสายไหม (New Silk road Fund : NSRF) และ กองทุนความร่วมมือทางทะเลจีน-อาเซียน (China – ASEAN Maritime Cooperation Fund) เป็นการแสดงให้เห็นถึงความเข้มแข็งอำนาจของประเทศจีน และส่งผลให้ประเทศจีนสามารถก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจได้ เนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศที่มีผู้ร่วมลงทุนรายใหญ่กับอีกหลายประเทศ เช่นประเทศรัสเซีย ประเทศอังกฤษ ที่เห็นด้วยกับการจัดตั้งธนาคารและกองทุนดังกล่าว ซึ่งการจัดตั้งธนาคารและกองทุนดังกล่าวส่งผลให้ประเทศที่พัฒนาแล้วสนใจในยุทธศาสตร์ One Belt One Road และเข้าร่วมการเป็นสมาชิกตั้งนั้นการที่ยุทธศาสตร์ One Belt One Road กับนโยบายการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) กองทุนเส้นทางสายไหม (New Silk road Fund : NSRF) และ กองทุนความร่วมมือทางทะเลจีน-อาเซียน (China – ASEAN Maritime Cooperation Fund) อาจส่งผลให้ประเทศก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจได้

3. ความต้องการในการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศจีนต้องการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและความร่วมมือกับประเทศต่างๆ จึงริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อใช้เป็นการสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะประเทศในภูมิภาคดังกล่าวส่วนมากเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาทำให้เป็นประเทศที่ต้องการเงินทุนในการพัฒนาประเทศเป็นจำนวนมากจึงเป็นเป้าหมายสำคัญของประเทศจีนที่ต้องการสร้างความเป็นมหาอำนาจ แต่ปัญหาของความร่วมมือยุทธศาสตร์ One Belt One Road ในภูมิภาคดังกล่าว คือ ข้อพิพาททะเลจีนใต้ที่มีประเทศที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคดังกล่าวด้วยจึงเกิดความไม่มั่นใจกับนโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ส่งผลให้ประเทศจีนต้องสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น

ดังนั้น ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่มีนโยบายที่ส่งเสริมให้ประเทศจีนก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจของโลก เพราะ นโยบายของยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นนโยบาย ที่ใช้การเชื่อมโยงให้เกิดเครือข่ายในระดับโลก ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม การค้าและการลงทุน ทั้งยังสามารถพัฒนาให้เศรษฐกิจของประเทศจีนดียิ่งขึ้น ดังนั้นการที่จะขึ้นเป็นประเทศมหาอำนาจในปัจจุบันนี้ของประเทศจีนอาจจะเป็นไปได้ยากแต่เชื่อว่าอนาคตจะสามารถขึ้นมาเป็นได้เพราะ ในปัจจุบันประเทศจีนเป็นประเทศที่มีบทบาทมากในเวทีโลกมากขึ้น

สรุปท้ายบท

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) หรือ นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เป็นแนวคิดของประธานาธิบดีสี จิ้น ผิง โดยใช้แนวคิดอำนาจอ่อน (Soft power) ตามทฤษฎีของโจเซฟ ไนย์ (Joseph Nye) และ เนื่องจากประเทศจีนต้องการพัฒนาและวางรากฐานเศรษฐกิจให้มั่นคงเพราะช่วงเวลานั้นเศรษฐกิจ

จีนมีความตกต่ำลงจึงต้องการสร้างยุทธศาสตร์ความร่วมมือมาพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมืองภายในประเทศ และต้องการสร้างภาพลักษณ์ให้มีความทันสมัยและน่าเชื่อถือมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ ดังนี้

ประการแรก ประเทศจีนมีความจำเป็นต้องการถ่วงดุลอำนาจสหรัฐอเมริกา เนื่องจากหลังจากประธานาธิบดีบารัค โอบามา (Barack Hussein Obama) ประกาศใช้นโยบายปรับสมดุลในภูมิภาค เอเชีย-ซิฟิก (Pivot to Asia) โดยมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนคือ ต้องการยับยั้งการขยายอำนาจของประเทศจีน และเพื่อต้องการขยายอำนาจของสหรัฐอเมริกาในภูมิภาคดังกล่าว การที่ประเทศสหรัฐอเมริกาประกาศนโยบายดังกล่าวเพราะมีความกังวลเกี่ยวกับการเติบโตของเศรษฐกิจประเทศจีน ทั้งยังบทบาทของประเทศจีนที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคเอเชียในหลายด้าน

ประการที่สอง ประเทศจีนต้องการลดความขัดแย้งระหว่างประเทศ

ประเทศจีนจำเป็นต้องริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพราะมีความต้องการลดความขัดแย้งในเรื่องข้อพิพาททะเลจีนใต้ที่เกิดจากการอ้างสิทธิเหนือเกาะและการแบ่งเขตทางทะเลระหว่างประเทศจีน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย บรูไน และไต้หวัน (ปณัต,2560) ซึ่งยังเป็นปัญหาที่ยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้ โดยประเทศจีนดำเนินนโยบายด้านความมั่นคงอย่างแข็งกร้าวมากขึ้นในปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ประเทศที่มีข้อพิพาทกับประเทศจีนมองว่า ประเทศจีนเป็นภัยคุกคามและไม่มั่นใจในนโยบายของประเทศจีนที่เน้นว่าการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจของประเทศจีนเป็นการก้าวขึ้นมามีอำนาจอย่างสันติและไม่ต้องการเป็นภัยคุกคาม ทั้งยังสร้างค่านิยมของการสร้างโลกให้มีความสามัคคี แต่ในทางปฏิบัติประเทศจีนดำเนินการอย่างแข็งกร้าวต่อปัญหาดังกล่าว ดังนั้นยุทธศาสตร์ One Belt One Road จึงเป็นยุทธศาสตร์ที่ประเทศจีนใช้เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับประเทศที่มีข้อพิพาทกับประเทศตน

ประการที่สาม ความต้องการเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจีน

ในช่วง ค.ศ.2013 ประเทศจีนเศรษฐกิจตกต่ำลงจึงจำเป็นต้องพัฒนาเศรษฐกิจให้ดีขึ้น ดังนั้นยุทธศาสตร์ One Belt One Road ถือว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศจีนที่จะสามารถสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศจีนและภูมิภาคต่างๆ ทั้งยังสร้างให้ประเทศจีนก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจทางด้านเศรษฐกิจของโลก

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt : SREB)

เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road)

จากการแบ่งเส้นทางสายไหมในอดีตเป็น 2 เส้นทาง ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนในหลายด้าน เช่น เศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน วัฒนธรรม การศึกษา การท่องเที่ยว และอื่นๆ โดยทั้งหมดเกิดอยู่ในเส้นทางสายไหมโดยมียุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นต้น

ดังนั้นยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่ถูกมองว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่ประเทศจีนต้องการใช้เพื่อขยายอิทธิพลต่อภูมิภาคต่างๆ เพื่อก้าวขึ้นเป็นประเทศมหาอำนาจ เพราะยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นยุทธศาสตร์ที่มีขนาดใหญ่จึงเป็นที่น่าสนใจว่าถ้าหากประเทศจีนดำเนินการสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่วางแผนไว้ จะสามารถขึ้นเป็นมหาอำนาจในอนาคตได้

บทที่ 5

ความสัมพันธ์ระหว่างจีนและไทยผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่ใช้เส้นทางสายไหมในอดีตเพื่อเป็นการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา เพื่อสร้างความร่วมมือโดยเน้นเรื่องการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรม ซึ่งในบทที่ 5 จะเป็นการกล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road ว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์และผลกระทบอย่างไร ประเทศไทยไม่ได้เป็นประเทศที่เข้าร่วมในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ยังคงได้รับผลประโยชน์จากยุทธศาสตร์ดังกล่าว โดยจะมีหัวข้อดังนี้

5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road

5.2 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านการทหาร

5.3 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม

5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road

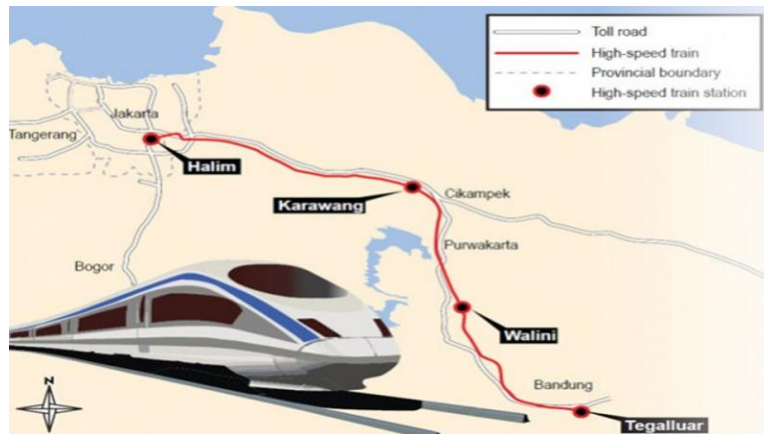
ตั้งแต่ในอดีตประเทศจีนและไทย เป็น 2 ประเทศที่มีความสัมพันธ์ต่อกันในหลายด้าน เช่น ด้านการทหาร การค้า โดยมีความสัมพันธ์ที่อยู่บนพื้นฐานความเสมอภาค เคารพซึ่งกันและกัน และไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน และอยู่ภายใต้หลักการของผลประโยชน์ร่วมกันเพื่ออำรงไว้ซึ่งความมั่นคง สันติภาพ และเสถียรภาพของภูมิภาค และมีความร่วมมือกันมาตลอดจนถึงปัจจุบัน (สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง, 2563) โดยปัจจุบันประเทศจีนและประเทศไทยมีการร่วมมือกันผ่านองค์การระหว่างประเทศ เช่น ASEAN-China Annual Consultation, ASEAN+3, ARF, ASEM เป็นต้น ประเทศจีนและประเทศไทยมีความคิดเห็นที่ตรงกันที่ ต้องการพัฒนาความสัมพันธ์และขอขยายความร่วมมือระหว่างกันให้กว้างมากขึ้นในลักษณะความร่วมมือกันผ่านองค์การระหว่างประเทศ

ในช่วงยุคศตวรรษที่ 21 ประเทศจีนประสบความสำเร็จทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรมและการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจในเวทีโลกมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศจีนเป็นประเทศที่มีงบประมาณที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดความมั่นคงและด้านเศรษฐกิจมีการเติบโตมากขึ้นด้วย แต่ในประเทศจีนมีพื้นที่ประเทศที่ใหญ่และประชากรมากทำให้เกิดความแตกต่างทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจ ประชากร สังคม และวัฒนธรรม ซึ่งในช่วงแรกของศตวรรษรัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ของประเทศ เพราะภาพลักษณ์ของประเทศจีนเรื่องแนวคิดด้านวัฒนธรรมยังไม่เป็นที่ดึงดูด ทำให้นอกจากประเทศจีนที่ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมจึงมีแนวคิดที่จะปรับปรุงเรื่องนโยบายต่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องการพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการใช้อยู่ภายใต้กรอบที่เป็นประเทศมหาอำนาจที่รักสงบ มีความรับผิดชอบ จริงใจ และใช้ประเด็นด้านวัฒนธรรม เชื้อชาติ เป็นเครื่องมือเชื่อมความสัมพันธ์และทำให้

ประเทศของตนให้เป็นประเทศที่มีความทันสมัย โดยประเทศจีนให้ความสำคัญกับการเพิ่มอำนาจอ่อน(Soft Power) ตามทฤษฎีของโจเซฟ ไนย์ (Joseph Nye)

ต่อมาในช่วงปีค.ศ.2013เป็นช่วงที่จีนต้องการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศและต้องการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ จึงต้องการสร้างยุทธศาสตร์ความร่วมมือมาพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ภายในประเทศและต้องการสร้างภาพลักษณ์ จึงได้ริเริ่ม ยุทธศาสตร์ One Belt One Road หรือ นโยบายหนึ่ง แถบเส้นทาง จากที่กล่าวมาประเทศจีนเป็นประเทศที่ต้องการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ทั้งยังต้องการปรับภาพลักษณ์ให้ดูมีความทันสมัยมากขึ้นและต้องการก้าวขึ้นมาเป็นบทบาทในเวทีโลกผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road และภูมิภาคที่ประเทศจีนสนใจ คือภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากภูมิภาคดังกล่าวเป็นภูมิภาคที่ประเทศจีนสนใจเพราะหลายประเทศในภูมิภาคดังกล่าวเป็นประเทศที่อยู่ในเส้นทางของเส้นทางสายไหมแต่ประเทศไทยไม่ได้อยู่ในเส้นทางดังกล่าวซึ่งในแผนที่เส้นทางสายไหมประเทศไทยไม่ได้เป็นประเทศที่อยู่ในเส้นทางสายไหมแต่ก็เป็นประเทศที่ได้รับทั้งประโยชน์ทั้งผลกระทบจากยุทธศาสตร์ One Belt One Road เนื่องจากเกิดปัญหาระหว่างบางประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ ประเทศบรูไน จีน ใต้หวัน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์และเวียดนาม กับประเทศจีน เรื่องข้อพิพาททะเลจีนใต้ ซึ่งยังเป็นปัญหา ซึ่งยังเป็นปัญหาที่ยังไม่มีข้อสรุป ปัญหาดังกล่าวจึงเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของประเทศจีนและประเทศไทย เพราะถึงแม้ว่าประเทศไทยจะไม่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว แต่ประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ เป็นประเทศที่เป็นหนึ่งในสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน (Association of South East Asian Nations : ASEAN) ซึ่งประเทศที่มีปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้กับประเทศจีนยังเป็นสมาชิกของสมาคมดังกล่าว เช่นกัน ส่งผลให้ประเทศไทยต้องมำท่าที่ที่เป็นกลางต่อทั้ง 2 ฝ่าย เพราะต้องรักษาความสัมพันธ์ทั้งประเทศจีนและประเทศเพื่อนบ้านอย่าง ประเทศบรูไน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์และเวียดนาม

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก เพราะ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่ประเทศจีนสนใจเป็นอย่างมาก เพราะประเทศในภูมิภาคดังกล่าว เป็นประเทศที่ต้องการพัฒนาโดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจประเทศจีน จึงต้องการสร้างสัมพันธ์ไมตรีผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road และประเทศจีนมองว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นหนึ่งในพื้นที่ที่มีความสำคัญในด้านความมั่นคง เนื่องจากตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้พื้นที่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นพื้นที่ที่เป็นเส้นทางในการเดินเรือที่สำคัญเส้นหนึ่งของโลก ทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญและพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ รวมทั้งเป็นตลาดขนาดใหญ่มีกำลังซื้อสูง และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่องเป็นต้น ทำให้ประเทศจีนจึงต้องให้ความสำคัญกับภูมิภาคดังกล่าวอย่างมาก โดยประเทศจีนได้ใช้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้มีนโยบายเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างประเทศจีนและประเทศในกลุ่มอาเซียน เช่น เส้นทางรถไฟความเร็วสูง จากการ์ตา – บันดุง ในประเทศอินโดนีเซียและ เส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง – เวียงจันทน์ เป็นต้น (ณัฐสม,2561) นอกจากนี้ยังเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจโดยประเทศจีนได้ให้ความช่วยเหลือประเทศในกลุ่มอาเซียน เป็นต้น



ภาพที่ 5.1.6 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูง จากการ์ตา – บันดุง ในประเทศอินโดนีเซีย
ที่มา: <https://www.mcot.net/view/5b374d65e3f8e4f60085e7f8>



ภาพที่ 5.1.7 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูง Kunming – เวียงจันทน์

ที่มา: <https://www.terrabbk.com/news/107160/%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%>

จากบทที่ 4.2 ถ้าหากดูจากแผนที่เส้นทางสายไหมทั้งเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล ประเทศเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่ได้อยู่ในเส้นทางสายไหมทั้ง 2 เส้นทางและไม่ได้เป็นสมาชิกในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ทั้งประเทศจีนและประเทศไทยถือว่ามีบทบาทระหว่างกันและกันผ่านยุทธศาสตร์ดังกล่าว โดยจากการที่แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งแนวโน้มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) ได้มีการเข้ามาลงทุนในประเทศที่กำลังพัฒนาโดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเน้นไปที่การสร้างเชื่อมโยงและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเป็นอันดับแรกเพราะจะเป็นการนำไปสู่การยกระดับและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นสมาชิกในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่จากสถานะในเวทีระหว่างประเทศของประเทศไทยในปัจจุบัน การดำเนินนโยบายยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของประเทศจีนถือว่าส่งผลดีต่อประเทศไทย ทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในด้านต่างๆ ทั้งด้านกายภาพ(คมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับประชาชน จนไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืน (HUSHENG,2559)

สรุปได้ว่าหากพิจารณาจากแผนที่เส้นทางสายไหมประเทศไม่ได้อยู่ในเส้นทางและไม่ได้เป็นสมาชิกในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ประเทศไทยตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศไทยถือว่าเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคดังกล่าว จึงกล่าวได้ว่าผลกระทบที่เกิดจากยุทธศาสตร์ One Belt One Road ต่อประเทศไทยเป็นผลกระทบทางอ้อมแต่ส่งผลประโยชน์ในหลายด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านการทหาร ด้านสังคมวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว เป็นต้น

5.2 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านการทหาร

ประเทศจีนและประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ดีต่อกันมา ยาวนานนับตั้งแต่สมัยสุโขทัยจนถึงปัจจุบัน ตลอดจนช่วงปี ค.ศ.2013 ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีนโยบายเน้นเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศ โดยยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นการฟื้นฟูเส้นทางสายไหมในอดีตที่เป็นพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้แบ่งเส้นทางสายไหมในอดีตเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล เพื่อเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคเอเชีย ยุโรป แอฟริกา โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เป็นภูมิภาคที่ประเทศจีนสนใจเป็นพิเศษ เนื่องจากประเทศจีนต้องการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นต่อภูมิภาคดังกล่าว

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road จึงเป็นยุทธศาสตร์ที่ประเทศจีนได้ใช้สร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเน้นเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยช่วยเหลือทางด้านการเงินผ่านธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB)

การที่ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้เข้ามามีบทบาทกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ส่งผลให้เกิดทั้งข้อดีและข้อเสียในหลายด้าน ดังนั้นในบทที่ 5.2 จะกล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและประเทศไทย ในด้านทหาร ผ่านยุทธศาสตร์ดังกล่าว

จากข้างต้นที่กล่าวใน 5.1 ประเทศจีนและประเทศไทย เป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันมายาวนานตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยหากพิจารณาจากแผนที่เส้นทางสายไหมประเทศไม่ได้อยู่ในเส้นทางและไม่ได้เป็นสมาชิกในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ประเทศไทยตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศไทยถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคดังกล่าว จึงได้รับผลกระทบจากยุทธศาสตร์ One Belt One Road ซึ่งในบทนี้จะกล่าวถึงด้านการทหาร

ในช่วงศตวรรษที่ 21 ประเทศจีนถือได้ว่าเป็นประเทศที่กำลังก้าวขึ้นมามีบทบาทในเวทีโลกเป็นอย่างมากและในช่วงปี ค.ศ.2013 ประเทศจีนได้ริเริ่มยุทธศาสตร์ One Belt One Road มาซึ่งจากวัตถุประสงค์

หลักข้างต้น คือพัฒนาเศรษฐกิจประเทศจีนให้เติบโตขึ้น แต่วัตถุประสงค์หลักที่แท้จริง คือประเทศจีนต้องการปรับภาพลักษณ์ และขยายอิทธิพลเข้ามาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งยังดำเนินยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อสร้างความไว้วางใจต่อประเทศในภูมิภาคดังกล่าวจากปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ เนื่องจากประเทศจีนดำเนินนโยบายที่แข็งกร้าวต่อการขยายอิทธิพลทางการทหาร ส่งผลให้ประเทศคู่พิพาทต้องจัดสรรงบประมาณทางทหารเพิ่มขึ้น เพื่อถ่วงดุลอำนาจของประเทศจีน ดังนั้นประเทศในภูมิภาคดังกล่าวจึงมองว่าประเทศจีนเป็นภัยคุกคามต่อประเทศตน ประเทศจีนจำเป็นต้องสร้างภาพลักษณ์ที่ดีโดยใช้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อเป็นตัวเชื่อมสัมพันธ์

แม้ว่าประเทศไทยถูกมองว่าไม่เกี่ยวข้องกัปัญหาดังกล่าวแต่ประเทศไทยถือว่าเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงได้รับผลกระทบทางทหาร ผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road ดังนี้

1. เนื่องจากปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ ส่งผลให้ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องสร้างศักยภาพในการป้องกันประเทศ เพื่อถ่วงดุลอำนาจประเทศจีน ซึ่งไม่ได้มีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการต่อสู้ในลักษณะแข่งขันสะสมอาวุธแต่เป็นการสร้างศักยภาพในการป้องกันด้วยการกระจายการอาวุธยุทธโปกรณ์ที่ทันสมัย ส่งผลให้เกิด สภาวะระหว่าดระแวงด้านความมั่นคง ทำให้เกิดกระแสในการนำเข้าอาวุธยุทธโปกรณ์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้แต่ประเทศที่เป็นคู่พิพาท แต่มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อประเทศจีน เช่น มาเลเซีย และประเทศไทย ที่เป็นประเทศที่ไม่เกี่ยวข้องกัปัญหาดังกล่าว ยังริเริ่มนโยบายสร้างความสามารถให้กับกองทัพของประเทศไทย ซึ่งทั้งหมดเป็นผลมาจากการระหว่าดระแวงที่เห็นประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยต่างพากันสร้างขีดความสามารถให้กับกองทัพของประเทศตน (พรยมล,2560)

2. ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกักระแสการสะสมอาวุธในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากนโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นนโยบายที่ต้องการปรับโครงสร้างภายในประเทศด้านการทหาร จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ในแต่ละประเทศต้องพัฒนา

5.3 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทย ด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นเรื่องกาพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งจากที่กล่าวข้างต้นประเทศไทยไม่ได้เป็นประเทศที่อยู่ในเส้นทางสายไหมทั้งเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล รวมทั้งไม่ได้เป็นสมาชิกในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ประเทศไทยอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และถือว่าเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคดังกล่าว จึงได้รับผลกระทบทางอ้อม โดยเฉพาะผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และวัฒนธรรมซึ่งผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งนโยบายของยุทธศาสตร์ดังกล่าว เป็นนโยบายที่จะส่งผลดีต่อประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการยกระดับความร่วมมือและการได้การช่วยเหลือทางด้านการเงินผ่านธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่สอดคล้องกับนโยบายต่างประเทศของประเทศไทยในการ

เป็นศูนย์กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และนโยบายในการให้ความสำคัญต่อความเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งทางบก ทางอากาศ ทางทะเล เป็นต้น (ณัฐสม,2561) ทั้งนี้รัฐบาลประเทศไทยและประเทศจีนยังได้ร่วมมือกัน คือ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 27 เมษายน 2560 ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย - จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ได้จัดการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “The belt and road” และ “Thailand 4.0” :Strategic Cooperation โดยมีการวิเคราะห์เกี่ยวกับการค้าและการลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยและจีน ภายใต้ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยการที่ประเทศไทยเข้าร่วมการประชุมครั้งใหญ่เมื่อวันที่ 14-15 พฤษภาคม ภายใต้การส่งเสริมการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ และร่วมพัฒนาเส้นทางสายไหมเพื่อเศรษฐกิจซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อผลประโยชน์ของทุกฝ่าย โดยประเทศไทยได้ผลกระทบไปในทางที่ดีคือ ได้เป็นคู่ค้าและการลงทุนกับประเทศจีน ได้ทำให้เกิดตลาดเศรษฐกิจที่กว้างมากขึ้นส่งผลต่อการส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยและจีน และมีส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวโดยเมื่อ พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2560 ได้มีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาเที่ยวประเทศไทยผ่านเส้นทางสายไหมทางทะเล และด้านวัฒนธรรม ประเทศไทยและประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันส่งผลกระทบไปถึงทุกด้าน โดยเฉพาะด้านการศึกษา เนื่องจากประเทศจีนมีนโยบายสนับสนุนชาวจีนเดินทางไปศึกษาต่างประเทศ โดยการให้สิทธิของการสมัครเป็นพลเมืองของเมืองใหญ่ในประเทศจีน หลังจากจบการศึกษา และกลับมาทำงานที่ประเทศจีน ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่ประชาชนจีนสนใจมาศึกษา ดังนั้นรัฐบาลประเทศไทยจึงได้สนับสนุนยุทธศาสตร์ One Belt One Road

2.ประเทศจีนและประเทศไทยยังร่วมมือกันผ่านยุทธศาสตร์ One Belt One Road ในหลายโครงการ เช่น โครงการประเทศไทย 4.0 ซึ่งสอดคล้องกับประเทศจีนที่มีโครงการ Made in China 2025 ซึ่งเน้นเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง และสินค้านวัตกรรม ซึ่งโครงการของประเทศจีนและประเทศไทย สามารถที่จะพัฒนาร่วมกันสู่การเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ได้ (ณัฐสม,2561)

3.ในช่วงปี ค.ศ. 2018 ประเทศจีนและประเทศไทยได้สร้างความร่วมมือกันผ่านนโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road คือ การสร้างรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นสายแรกโดยมีระยะทาง 253 กิโลเมตร โดยมีการร่วมมือกันระหว่างประเทศจีนและประเทศไทยดังนี้ รัฐบาลประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมดจำนวน 179,412 ล้านบาท ขณะที่รัฐบาลประเทศจีนจะช่วยออกแบบรายละเอียดและจัดหาระบบรถไฟความเร็วสูงให้ นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีแผนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงช่วง 2 คือช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทางประมาณ 350 กิโลเมตรที่จะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน ที่เวียงจันทน์ที่กำลังก่อสร้างด้วยระยะทาง 420 กิโลเมตร โดยประเทศจีนเป็นที่ปรึกษา เพราะใช้เทคโนโลยีจีนและมีส่วนเชื่อมต่อกับลาวไปยังจีน และให้จีนประเมินกรอบวงเงินเบื้องต้น ตั้งเป้าจะศึกษาออกแบบให้เสร็จอย่างรวดเร็วในปี ค.ศ. 2018 และจะเริ่มก่อสร้างในปี ค.ศ. 2019 โดยประเทศจีนต้องการเร่งช่วง 2 ให้ทันกับช่วงแรก ในปี ค.ศ.2023 เพื่อเปิดเดินรถพร้อมกันตลอดสายจากกรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย-เวียงจันทน์-คุนหมิง

4.ด้านวัฒนธรรมประเทศจีน ประเทศจีนได้มีการจัดประชุมว่าด้วยเรื่องวัฒนธรรมแห่งเอเชียเนื่องจากประเทศจีนได้นำวัฒนธรรมมาเป็นจุดแข็งในการพัฒนายุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อใช้เชื่อมโยงประเทศต่างๆ โดยรวมการเป็นพัฒนาด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศต่อไทย-จีน โดยประเทศจีนได้มีการใช้วัฒนธรรมต่างๆมาเชื่อมโยงคือ อาหาร เช่นหม่าล่า หรือ วันสำคัญ เช่นตรุษจีน เทศกาลกินเจ เป็นต้นอีกทั้ง จีนมีแผนที่จะขยายเขตเศรษฐกิจพิเศษหมิงล่ามีพื้นที่ 4,000 ตารางกิโลเมตร ภายในระยะเวลา 5 ปี

ภายในปีพ.ศ. 2564 คาดว่าน่าจะดำเนินการเสร็จอย่างน้อยครึ่งทาง คือข้างหน้าจุดหนึ่งที่จีนนำเสนอก็คือเรื่อง วัดและพระสวดเป็นภาษาบาลีแล้วแปลเป็นไทย ใช้คำไทย นั่นคือวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกับพื้นถิ่นภาคเหนือของไทย ในเรื่องของภาษาและวัฒนธรรมหลายๆ อย่างมีความคล้ายคลึงกันอย่างมาก วัดนี้ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่เรียกว่าสิบสองปันนา เป็นเขตพื้นที่ปกครองตนเองหนึ่งที่อยู่ในมณฑลยูนนาน เป็นพื้นที่ปกครองตนเองสิบสองปันนา อีกจุดหนึ่งที่เขาพาไปดูคือศูนย์ตรวจและควบคุมคุณภาพสินค้า พบว่าสินค้าที่นำเข้าไปเป็นสินค้าไทย ทั้งสิ้นมากกว่าร้อยละ 90 โดยเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับยางพาราเครื่องสำอาง และบะหมี่กึ่งสำเร็จรูป ซึ่งได้รับความนิยมมาก ดังนั้นประเทศไทยและจีนจะได้ผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะประเทศไทยที่รัฐบาลจีนได้มีการเรียกร้องให้ตั้งศูนย์ควบคุมคุณภาพสินค้าที่บริเวณใกล้ด่าน ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ไปดูที่สิบสองปันนาซึ่งในอนาคตคาดว่าจะจัดตั้งในพื้นที่ดังกล่าว



ภาพที่ 5.3.8 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีน ประเทศไทย และ ประเทศลาว
ที่มา: <https://www.prachachat.net/property/news-171309>

สรุปท้ายบท

การศึกษาวิจัยบทที่ 5 เป็นการศึกษา เพื่อสอดคล้องกับคำถามวิจัย และวัตถุประสงค์ของวิจัย คือ ประเทศจีนและประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ระหว่างกันผ่านนโยบายยุทธศาสตร์ทั้งในด้านการทหาร เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม เช่นการสร้างรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีน ประเทศไทย และ ประเทศลาว การส่งเสริมการศึกษาเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยน และอื่นๆ

แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นประเทศสมาชิกในยุทธศาสตร์ดังกล่าวแต่เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่ตั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงเป็นประเทศที่ได้รับผลประโยชน์จากยุทธศาสตร์ดังกล่าวเช่นกัน

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและไทยด้านเศรษฐกิจ เป็นการวิจัยที่ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ 2 ข้อ ดังนี้

1. เพื่อที่จะศึกษาถึงยุทธศาสตร์ One Belt One Road มีแนวทางการพัฒนาและเชื่อมโยงต่อประเทศไทยอย่างไร

2. เพื่อที่จะศึกษาถึง ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ว่าส่งผลกระทบต่อไทยด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศระหว่างจีนและไทยในด้านนโยบายต่างประเทศอย่างไร

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) โดยใช้ในการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) โดยใช้วิธีการรวบรวมเอกสารเพื่อทำการวิจัย ผู้วิจัยจะรวบรวมเอกสารจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่เป็นหนังสือ บทความ วิทยุ จุลสารและแหล่งข้อมูลสารสนเทศอื่นๆ โดยเมื่อนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาจัดระเบียบแล้วนำมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ ประกอบกับแนวความคิดที่เกี่ยวข้องจนกระทั่งได้ ซึ่งบทที่ 6 นี้ จะนำเสนอ 2 ประเด็น คือ สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จากผลการวิจัย โดยมีรายการดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 สรุปได้ว่ายุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่ริเริ่มโดยประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจีน และต้องการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะ ประเทศในภูมิภาคดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นประเทศที่กำลังพัฒนา จึงต้องการความช่วยเหลือในเรื่องของการพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งยังเป็นภูมิภาคที่มีที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อกันระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้พื้นที่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นพื้นที่ที่เป็นเส้นทางในการเดินทางที่สำคัญเส้นหนึ่งของโลก ทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญและพื้นที่ที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ รวมทั้งเป็นตลาดขนาดใหญ่มีกำลังซื้อสูง และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น ดังนั้นประเทศจีนจึงให้ความสำคัญกับภูมิภาคดังกล่าวอย่างมาก แต่การดำเนินยุทธศาสตร์ One Belt One Road นั้น ยังคงมีปัญหาเนื่องจากปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ ที่ยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้นั้น ส่งผลให้การดำเนินการของประเทศจีนในยุทธศาสตร์ดังกล่าว ยังไม่ได้รับความไว้วางใจกับภูมิภาคดังกล่าวทั้งประเทศที่เป็นคู่พิพาทกับประเทศที่ไม่ใช่คู่พิพาท ดังนั้นยุทธศาสตร์ One Belt One Road จึงเป็นการลดทอนปัญหาเรื่องข้อพิพาทอย่างหนึ่ง เพื่อปรับภาพลักษณ์ของประเทศจีน ซึ่งประเทศไทยที่อยู่ในภูมิภาคดังกล่าวเป็นถือว่าเป็นประเทศหนึ่งที่ประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันตั้งแต่อดีตจนปัจจุบัน ทั้งยังเป็นประเทศที่ถือว่าเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นการได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมต่อยุทธศาสตร์ One Belt One Road เช่น ด้านเศรษฐกิจ ทหาร สังคมและวัฒนธรรม โดยประเทศจีนได้แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงต่อประเทศไทยยุทธศาสตร์ One Belt One Road ดังนี้

1. ประเทศจีนเข้ามามีบทบาทโดยใช้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road คือ การนำนโยบายต่างประเทศที่สอดคล้องกันของประเทศจีนและไทย คือ ความต้องการสร้างความร่วมมือกันระหว่างประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางในภูมิภาค โดยประเทศจีนใช้ความต้องการดังกล่าวมาพัฒนาโครงการของตนเองโดยผ่านยุทธศาสตร์ดังกล่าว เช่น โครงการประเทศไทย 4.0 ซึ่งสอดคล้องกับประเทศจีนที่มีโครงการ Made in China 2025 ซึ่งเน้นเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง และสินค้านวัตกรรม ซึ่งโครงการของประเทศจีนและประเทศไทยสามารถที่จะพัฒนาร่วมกันสู่การเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ได้

2. ประเทศจีนได้ใช้วิธีการสร้างวัฒนธรรมของตนเองโดยผ่านการสนับสนุนเรื่องการศึกษา คือ การก่อตั้งสถาบันขงจื้อ และการให้ทุนการศึกษาเพื่อเกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ทั้งยังสร้างวัฒนธรรมของประเทศตนผ่าน ซีรีส์ ต่างๆ

3. นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่สำคัญคือการเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างเชิงพื้นฐานของประเทศไทย เช่น การสร้างรถไฟความเร็วสูง

ต่อบทบาทประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่มีวัตถุประสงค์หลัก คือการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ และการพัฒนาโครงสร้าง เช่น ถนน ทางรถไฟ เป็นต้น เพื่อเชื่อมโยงระหว่างกัน ดังนั้นถึงแม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นประเทศที่อยู่ในเส้นทางสายไหมและไม่ได้อยู่ในยุทธศาสตร์ One Belt One Road แต่ประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ประเทศจีนให้ความสำคัญเป็นอย่างและยังถือว่าเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคดังกล่าว ดังนั้นประเทศไทยจึงได้รับผลกระทบทางอ้อม โดยเฉพาะในด้านของเศรษฐกิจ คือ นโยบายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นนโยบายที่เน้นในเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนเป็นอย่างมาก ดังนั้นการที่ประเทศจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการสร้างเพื่อเชื่อมต่อเครือข่ายต่างๆ ตามเส้นทางสายไหม ประเทศไทยจึงได้รับผลประโยชน์คือการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีน รวมทั้งภูมิภาคอื่นๆ ในส่วนของเส้นทางทะเล ทั้งยังได้รับผลประโยชน์ เรื่องแหล่งเงินทุน จากธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ของประเทศจีนซึ่งเป็นนโยบายหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road

ข้อเสนอแนะ

ยุทธศาสตร์ One Belt One Road เป็นยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ เพราะแนวคิดที่สำคัญของยุทธศาสตร์ดังกล่าวคือการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกัน โดยใช้วิธีการการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางรถไฟ ถนน และอื่นๆ เพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยผู้วิจัยขอเสนอแนะในเรื่องของการดำเนินการของยุทธศาสตร์ One Belt One Road คืออยากให้มีความชัดเจนและครอบคลุมในทุกส่วน เนื่องจากในปัจจุบันยังมีปัญหาจำนวนมาก ที่เกิดจากโครงการของยุทธศาสตร์ดังกล่าว

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษา ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศจีนและไทยด้านอื่นๆ เช่นด้านการทหาร ด้านพลังงาน ด้านการศึกษา ด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น

บรรณานุกรม

หนังสือเอกสารภาษาไทย

ภางค์ฤดี นวลพงศ์. (2558). วิจัยเรื่อง *ยุทธศาสตร์ของจีนในปัจจุบันกับความมั่นคงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้*. สาขาวิชา เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

HUSHENG CHEN. (2559). วิจัยเรื่อง *โอกาสของประเทศไทยภายใต้นโยบาย One Belt One Road*. สถาบันพระปกเกล้า, ประกาศนียบัตรชั้นสูง.

ชัชรินทร์ ไชยวัฒน์. (2560). *ลอตลายมังกร เส้นทางสายไหม แห่งศตวรรษที่ 21 โครงการเปลี่ยนโลก*. ปทุมธานี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรังสิต.

พรยมล อุดมชาติ. (2560). *เรื่อง การขยายอิทธิพลทางทหารของจีนในศตวรรษที่ 21 ในจุลสาร ความมั่นคงศึกษาฉบับที่ 191*. กรุงเทพฯ: สแควร์ปรีนซ์ 93.

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (2560). *ยุทธศาสตร์จีนบนเวทีโลก*. กรุงเทพฯ: ศูนย์พัฒนาหลักนิยมและยุทธศาสตร์ กรมยุทธศึกษาทหารบก.

ปฤณี อภิรัตน์. (2560). รายงานเรื่อง *ไทยต่อทะเลจีนใต้และการมองไปข้างหน้า*. สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ.

กิตติมัย ธนณาเคนทร์และพรพิมล จรุงจิตเสถียร. (2561). *เรื่อง Soft Power ของจีนในศตวรรษที่ 21 ในจุลสารความมั่นคงศึกษาฉบับที่ 195*. กรุงเทพฯ: สแควร์ปรีนซ์ 93.

อาร์ม ตั้งนิรันดร. (2561). *China 5.0 สี่จีนฝั่งเศรษฐกิจยุคใหม่และแผนการใหญ่ AI*. กรุงเทพฯ : บุกส์เคป.

กิตติพิศ พุทธิวนิช. (2561). วิทยานิพนธ์เรื่อง *การปฏิรูปกระบวนการนโยบายต่างประเทศของจีนใน สมัชชา 18*. สาขาวิชา รัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ณัฐสม ตั้งเดชะหิรัญ. (2561). วิจัยเรื่อง *ยุทธศาสตร์ "One Belt, One Road" เส้นทางสายไหม แห่งศตวรรษที่ 21 ความท้าทายและผลกระทบ ที่มีต่อประเทศไทย*. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (2562). *เรื่อง ความริเริ่มแถบและเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) ใน จุลสารความมั่นคงศึกษาฉบับที่ 205*. กรุงเทพฯ: สแควร์ปรีนซ์ 93.

ข้อมูลจากเว็บไซต์

จับตาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. (2558). *บทความเรื่อง ยุทธศาสตร์ "One Belt One Road" สร้างสมานฉันท์*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน.

เข้าถึงได้จาก <http://www.eastasiawatch.in.th/th/articles/international/>

พลอย พิริยา. (2560). *วิกฤตหรือโอกาสครั้งใหม่? ไทยจะได้และเสียอะไรจากนโยบาย One Belt One Road*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม.

เข้าถึงได้จาก <https://thestandard.co/news-business-thailand-one-belt-one-road/>.

ปรีดี บุญซื่อ. (2560). *เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 One Belt, One Road จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน.

เข้าถึงได้จาก <https://thaipublica.org/2017/05/pridi48/>.

ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล.(2560). *Soft Power*.เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน.

เข้าถึงได้จาก <http://www.vijaichina.com/%E0%B8%BAbook-reviews/597>.

แบล็คลิสต์.(2561). *One Belt, One Road เส้นทางเศรษฐกิจสายดิจิทัล*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก <https://www.theeleader.com/news-enterprise/one-belt-one-road/>

สยามภู ภูอุดม.(2561). *เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 และโอกาสของประเทศไทย (One Belt One Road and opportunity of Thailand)*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 มกราคม. เข้าถึงได้จาก http://wiki.ocsc.go.th/_media/

ประชาชาติธุรกิจ.(2561). *ลุย “ไฮสปีดโคราช” เต็มสูบ จีนรุก EEC ปีไทยเชื่อม “หนองคาย-ลาว-คุนหมิง”*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 17 มกราคม.

เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-171309>

นพ นรนาทร.(2562). *One Belt One Road บทเรียนที่ทำให้เงินเปลี่ยนไป*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม.

เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/daily/>

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง.(2563). *ความสัมพันธ์ไทย-จีน*. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม.

เข้าถึงได้จาก <https://thaiembbeij.org/th/republic-of-china/thai-relations-china/>

แหล่งที่มาของรูปภาพ

ภาพที่ 4.2.1 *แผนที่เส้นทางสายไหม ในปี ค.ศ.1877 ฉบับ เวอร์ดินานด์ ฟอน ไรชโธเฟน (Van Richtofen)*. เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.

เข้าถึงได้จาก <http://www.silkroutes.net/orient/mapssilkroustrade.html>

ภาพที่ 4.2.2 *แผนที่เส้นทางสายไหมของ มาร์โค โปโล*. เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก <https://www.chinadiscovery.com/assets/images/>

ภาพที่ 4.2.3 *เครือข่ายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (21st Century Silk Road)* . เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก https://www.matichonweekly.com/column/article_43661

ภาพที่ 4.2.4 *แผนที่เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt)* . เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก <https://blog.giztix.com/%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%>

ภาพที่ 4.2.5 *แผนที่เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road)* . เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก <https://blog.giztix.com/%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%>

ภาพที่ 5.1.6 *แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูง จากอาร์ดา – บันดุง ในประเทศอินโดนีเซีย*. เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก <https://www.mcot.net/view/5b374d65e3f8e4f60085e7f8>

ภาพที่ 5.1.7 *แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุนหมิง – เวียงจันทน์*. เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก <https://www.terrabbkk.com/news/107160/%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%>

ภาพที่ 5.3.8 *แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีน ประเทศไทย และ ประเทศลาว*. เข้าถึงเมื่อ 2 มีนาคม 2563.เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-171309>

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ - นามสกุล	นางสาวจิรนนท์ สิริจำลองวงศ์
วัน เดือน ปี เกิด	17 มิถุนายน 2540
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	81/330 หมู่บ้านวิเศษสุข ซอยประชาอุทิศ79 ถนนประชาอุทิศ แขวงทุ่งครุ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร 10140
ประวัติการศึกษา	
2559 – ปัจจุบัน	ระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยา เขตพระราชวังสนามจันทร์ คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา ภาษาเลือก จีน
2551-2557	ระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงมัธยมศึกษาตอน ปลาย โรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย จังหวัด กรุงเทพมหานคร สายศิลป์-ภาษา

