



บทความวิจัย

เรื่อง ยุทธศาสตร์ BRI กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย

โดย

นางสาว พริยาภรณ์ บุญคำ

รหัสนักศึกษา 05600642

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของอักษรศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

บทความวิจัย	ยุทธศาสตร์ BRI กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย
ผู้เขียน	นางสาว พิริยาภรณ์ บุญคำ
อาจารย์ที่ปรึกษาบทความวิจัย	อาจารย์ ดร. พิภู บุชบก
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2563

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ BRI กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความเป็นมาของการก่อตั้งโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ผ่านการศึกษาถึงปัจจัยที่รัฐบาลจีนได้นำมาปรับใช้ในการพัฒนาเส้นทางทางเศรษฐกิจผ่านการศึกษาความสำเร็จของเส้นทางสายไหมในอดีต และวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจไทย โดยมีวิธีการศึกษาจากการค้นคว้าในหนังสือ เอกสารและบทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ผลการศึกษาพบว่า โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 คือ ยุทธศาสตร์หลักอย่างหนึ่งของประเทศจีนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายขอบเขตอิทธิพลทางเศรษฐกิจ โดยได้รับแรงบันดาลใจมาจากเส้นทางสายไหมในอดีต ด้วยการเข้าไปสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางทะเลรวมถึงการพัฒนาท่าเรือเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ทั้งในทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยประเทศไทยเองก็ได้รับประโยชน์จากการเกิดขึ้นของโครงการนี้เนื่องจากการมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างเส้นทางที่เชื่อมโยงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้เกิดถนนและเส้นทางรถไฟตัดพาดผ่านประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียงอื่น ๆ รวมถึงมีการพัฒนาท่าเรือด้วย ส่งผลให้เกิดการเข้ามาในประเทศไทยของคนจีนทั้งเพื่อการท่องเที่ยว การอยู่อาศัย และการเข้ามาทำธุรกิจหรืออุตสาหกรรม ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้เศรษฐกิจเกิดการพัฒนามากขึ้น

คำสำคัญ : เส้นทางสายไหม, BRI, เศรษฐกิจไทย

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ BRI กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450 112 การศึกษาเอกเทศ (Independent Study)

บทความวิจัยชิ้นนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดีเนื่องจากได้รับการกรุณาอย่างสูงจากอาจารย์ ดร. พิภู บุซบก อาจารย์ที่ปรึกษาบทความวิจัยนี้ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษา ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่ง จนทำให้งานวิจัยในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ อาจารย์อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบคุณคนในครอบครัวทุกคน ที่คอยให้กำลังใจในวันที่รู้สึกท้อ รวมถึงเพื่อนสนิททั้ง 3 คน อย่าง จารุวรรณ ณิชฐรดา และธนพร รวมถึงเพื่อนหลาย ๆ คนที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ตลอดจนให้กำลังใจ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้การศึกษาวิจัยในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าก็ขออภัยไว้ ณ ที่นี้

พิริยาภรณ์ บุญคำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญรูปภาพ	ง
บทนำ	1
ความเป็นมาของเส้นทางสายไหม	2
ความเป็นมาของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI)	7
พัฒนาการของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI)	10
การดำเนินโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจไทย	17
สรุป	21
บรรณานุกรม	24
ประวัติย่อผู้วิจัย	27

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่1 ภาพแสดงแผนที่ของราชวงศ์ฮั่นและชนเผ่าชงหนู	3
ภาพที่2 ภาพวาดแสดงการเดินทางของจางเจียน	4
ภาพที่3 ภาพแสดงแผนที่ของเส้นทางสายไหม	5
ภาพที่4 ภาพวาดจำลองของเจิ้งเหอ	6
ภาพที่5 ภาพแผนที่แสดงเส้นทางการเดินเรือกองสมบัติของเจิ้งเหอ	7
ภาพที่6 ภาพแผนที่แสดงเส้นทางใหม่แห่งศตวรรษที่ 21	8
ภาพที่7 รูปภาพแสดงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 6 เส้นทาง	12
ภาพที่8 รูปภาพแสดงเส้นทางสายไหมทางทะเล (The 21st Century Maritime Silk Road)	13
ภาพที่9 ภาพแสดงเส้นทางความร่วมมือทางระเบียงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง	19
ภาพที่10 ภาพแสดงแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	20

บทความวิจัยเรื่อง

ยุทธศาสตร์ BRI กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย

บทนำ

เส้นทางสายไหม เป็นเส้นทางโบราณที่ใช้เดินทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจีนกับดินแดนทางฝั่งตะวันตก ทั้งทวีปเอเชีย ทวีปยุโรป และคาบสมุทรอาหรับ โดยมีจุดเริ่มต้นเมื่อประมาณศตวรรษที่ 2 ก่อนคริสตกาล ตรงกับรัชสมัยจักรพรรดิฮั่นอู่ตี้แห่งราชวงศ์ฮั่น สาเหตุที่เรียกว่าเส้นทางสายไหมเป็นเพราะผ้าไหมเป็นสินค้าที่มีการขนส่งกันผ่านเส้นทางนี้มากที่สุด เส้นทางนี้มีจุดเริ่มต้นจากทางตะวันออกที่เมืองฉางอัน หรือซีอันในปัจจุบันของประเทศจีนไปสิ้นสุดที่ทางทิศตะวันตกของกรุงโรม ประเทศอิตาลี ระหว่างศตวรรษที่ 7 ถึงศตวรรษที่ 9 ในสมัยราชวงศ์ถัง เส้นทางสายไหมอยู่ในช่วงเจริญที่สุด ดินแดนทางแถบตะวันตกได้ส่งสินค้าทั้งนกและสัตว์แปลกประหลาด เพชรพลอย เครื่องหอม เครื่องกระจก เหรียญเงินเหรียญทองของตะวันตก คนตรี ระบาย อาหารการกินและเสื้อผ้าอาภรณ์ของเอเชียตะวันตกและเอเชียกลางเข้ามาสู่จีน ในขณะเดียวกัน สินค้าและเทคโนโลยีของจีน เช่น ไหม ผ้าไหม การเลี้ยงไหม เทคนิคการทำกระดาษ การพิมพ์ การผลิตเครื่องเงิน เครื่องเคลือบดินเผา ดินระเบิด และเข็มทึดก็แพร่กระจายไปสู่ที่ต่าง ๆ โดยผ่านเส้นทางสายไหม โดยเส้นทางสายไหมไม่เพียงแต่ถูกใช้ให้เป็นประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น หากแต่เส้นทางนี้ยังถูกใช้เพื่อเผยแพร่วัฒนธรรม ปรัชญา แนวคิดของจีนอีกด้วย (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2559) หลังจากศตวรรษที่ 9 เป็นต้นมา การเดินเรือทางมหาสมุทรในทวีปเอเชียและทวีปยุโรปได้รับการพัฒนาอย่างก้าวหน้า การขนส่งทางทะเลมีบทบาทมากขึ้นในด้านการค้า เส้นทางสายไหมทางบกจึงเริ่มเสื่อมความนิยมลง จนเมื่อถึงศตวรรษที่ 10 ในสมัยราชวงศ์ซ่ง เส้นทางสายไหมทางบกได้ถูกใช้เป็นการขนส่งทางการค้าน้อยมาก และเส้นทางนี้ได้หยุดชะงักลงในศตวรรษที่ 13 ถึง 14 เมื่อชาวมองโกลขยายอิทธิพลมาสู่ดินแดนแถบเอเชียกลางจนเส้นทางนี้เสื่อมสลายไปในที่สุด ขณะที่เส้นทางสายไหมทางทะเลได้เจริญรุ่งเรืองแทนที่จนกระทั่งถึงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 จึงค่อยๆ เสื่อมลงตามความเสื่อมของราชวงศ์ชิง

จนเมื่อศตวรรษที่ 21 สี จิ้น ผิง ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของจีน ได้ริเริ่มโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมใหม่ขึ้น ซึ่งโครงการนี้คือการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเส้นทางคมนาคม เช่น ถนน รถไฟ ทางยกระดับ ท่าเรือ รวมถึงพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดเส้นทาง โดยประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก คือ Silk Road Economic Belt ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างจีน ประเทศแถบเอเชียกลาง และยุโรป กับ Maritime Silk Road เส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมจากจีนไปยังประเทศแถบแอฟริกาและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โดยยุทธศาสตร์นี้เริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2013 และมีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงทางด้านคมนาคม การค้า และการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศที่อยู่ในเส้นทางหลักทั้งสองเส้นทาง เป็นการสร้างความมั่นคงในเส้นทางการค้าทั้งทางบก และทางทะเลของจีน เป็นนโยบายที่รัฐบาลจีน

ส่งเสริมเพื่อความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ทั้งในทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา และได้มีการคาดการณ์ไว้ว่าโครงการนี้จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อประชากรโลกกว่า 4.4 พันล้านคน หรือ 1 ใน 3 ของประชากรโลก ถือได้ว่าเป็นอภิมหาโครงการลงทุนระดับยิ่งใหญ่ที่สุดที่จีนต้องการพันธมิตรและความร่วมมือจากประเทศต่าง ๆ โดยการมีพันธมิตรดังกล่าวสามารถเอื้อประโยชน์ให้กับหุ้นส่วนทั้งสองฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการได้รับความรู้อย่างถูกต้องผ่านการเป็นพันธมิตรกับบริษัทต่างชาติจะช่วยให้บริษัทจีนสามารถต่อยอดและพัฒนาความชำนาญในด้านต่าง ๆ รวมทั้งสร้างความน่าเชื่อถือในเวทีโลกในด้านอุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐาน (ปฐมาวดี ศรีวงษา, 2560) ที่สำคัญ หากเราพิจารณาแง่มุมรัฐศาสตร์ของโครงการ BRI เราจะพบว่าเป็นการรื้อสร้างประวัติศาสตร์เส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเลที่เคยยิ่งใหญ่ครั้งโบราณของจีนกลับมาอีกครั้งหนึ่ง

ทั้งนี้ ประเทศไทยเองก็ได้ให้ความสำคัญต่อโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) เป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นโครงการที่เชื่อมต่อทางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมขนาดใหญ่ของจีนไปสู่ประเทศอื่นโดยผ่านเส้นทางสายไหมเดิมในอดีต และเส้นทางสายไหมทางทะเล ซึ่งในเส้นทางเชื่อมต่อทางทะเลที่เชื่อมต่อมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ไทยเป็นประเทศที่มียุทธศาสตร์สำคัญ โดยมีที่ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทำให้ไทยได้ให้การสนับสนุนในโครงการนี้เป็นอย่างมาก และได้ให้ความสำคัญกับประเทศจีนให้ขึ้นมาเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทยอีกด้วย

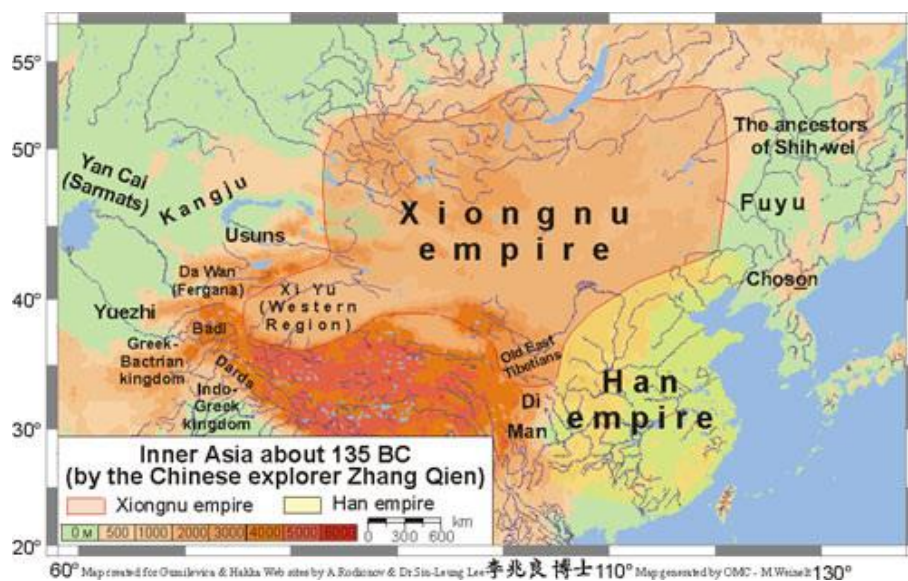
จากที่ได้กล่าวมาผู้วิจัยต้องการศึกษาถึงแนวทางของการพัฒนาเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมใหม่ผ่านการศึกษาผ่านประวัติศาสตร์ และพัฒนาการของโครงการในปัจจุบันว่ามี การดำเนินการพัฒนาเส้นทางนี้ไปถึงขั้นใด รวมถึงการศึกษาผลกระทบที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจไทย ทั้งนี้เพื่อนำมา เป็นประโยชน์ในการศึกษาการพัฒนาเส้นทางความเจริญทางเศรษฐกิจ ผ่านมุมมองการศึกษาความสำเร็จของประวัติศาสตร์ และนำมาใช้เป็นแนวทางในการนำไปช่วยพัฒนาเส้นทางทางเศรษฐกิจของไทยได้ในอนาคต

1. ความเป็นมาของเส้นทางสายไหม

เส้นทางสายไหม เป็นเส้นทางการค้าโบราณที่มีความเก่าแก่และยิ่งใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่ง มีจุดเริ่มต้นจากทางตะวันออกเฉียงใต้ที่เมืองฉางอันหรือซีอันในปัจจุบันของประเทศจีนไปสิ้นสุดที่ทางทิศตะวันตกของกรุงโรมประเทศอิตาลี โดยมีประวัติความเป็นมาเริ่มต้นขึ้นเมื่อประมาณ 200 ปีก่อนคริสตกาล ตรงกับยุคสมัยราชวงศ์ฮั่นของจีน ซึ่งก่อนหน้านั้นชาวจีนได้ถูกรุกรานจากชนเผ่าเร่ร่อนที่อยู่ตามชายแดนมาโดยตลอด โดยเฉพาะชนเผ่าซงหนู ซึ่งเป็นชนเผ่าที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศจีนใน ตอนนั้น และเป็นชนเผ่าเร่ร่อนขนาดใหญ่ที่มีความสามารถด้านการรบจนสามารถปราบปรามชนเผ่าอื่น ๆ อีกหลายเผ่าได้สำเร็จ เมื่อเป็นเช่นนั้นจึงได้เริ่มหันมารุกรานประเทศจีนจนทำให้บริเวณชายแดนทางด้านตะวันตกเริ่มมีความสั่นคลอน

และต้องส่งของบรรณาการที่มีค่าให้กับทางชนเผ่าซงหนูมาโดยตลอด จนต่อมาในช่วงสมัยของจักรพรรดิฮั่นอู่ตี้ จักรพรรดิองค์ที่ 5 แห่งราชวงศ์ฮั่น ได้มีความคิดที่จะสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชนเผ่าต่าง ๆ เพื่อที่จะสร้างพันธมิตรในการต่อสู้กับชนเผ่าซงหนู และได้ส่งให้จางเซียนให้นำของไปบรรณาการให้แก่ชนเผ่าต่าง ๆ แต่ระหว่างทางกลับโดนชนเผ่าซงหนูเข้ามาลอบโจมตีและจับตัวจางเซียนไปเป็นข้ารับใช้ของตน หลังจากถูกจับได้ประมาณ 10 กว่าปี จางเซียนได้หลบหนีออกมาพร้อมกับพรรคพวกอีกจำนวนหนึ่งเพื่อเดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรีกับชนเผ่าต่าง ๆ ต่อมามหาราชประสงค์ของจักรพรรดิฮั่นอู่ตี้ โดยได้เดินทางไปถึงชนเผ่าต้าหวาน เพื่อสานสัมพันธ์ทางการทูตสำเร็จเป็นชนเผ่าแรก จากนั้นเดินทางต่อไปยังชนเผ่าต้าเยว่จื่อ เพื่อหาพันธมิตรในการสู้รบกับชนเผ่าซงหนู แต่เมื่อเดินทางไปถึงกลับพบว่าชนเผ่าต้าเยว่จื่อได้ย้ายถิ่นฐานไปแล้วหลังจากถูกชนเผ่าซงหนูบุกเข้าโจมตี และได้อพยพไปไกลถึงดินแดนทางทิศตะวันตก ซึ่งเป็นประเทศอัฟกานิสถานในปัจจุบัน จางเซียนได้เดินทางต่อไปจนพบกับผู้นำของเผ่าต้าเยว่จื่อ แต่ด้วยหวาดกลัวในความสามารถด้านการรบของเผ่าซงหนู ผู้นำของต้าเยว่จื่อจึงปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือ เมื่อเป็นเช่นนั้นจางเซียนจึงต้องเดินทางกลับเมืองฉางอาน แต่ระหว่างทางกลับถูกทหารของซงหนูจับตัวได้อีกครั้ง ทว่าคราวนี้จางเซียนใช้เวลาเพียงหนึ่งปีในการหนีออกมา โดยอาศัยช่วงเวลาที่การเมืองภายในของเผ่าซงหนูเกิดความวุ่นวาย เดินทางกลับเมืองฉางอานในที่สุด

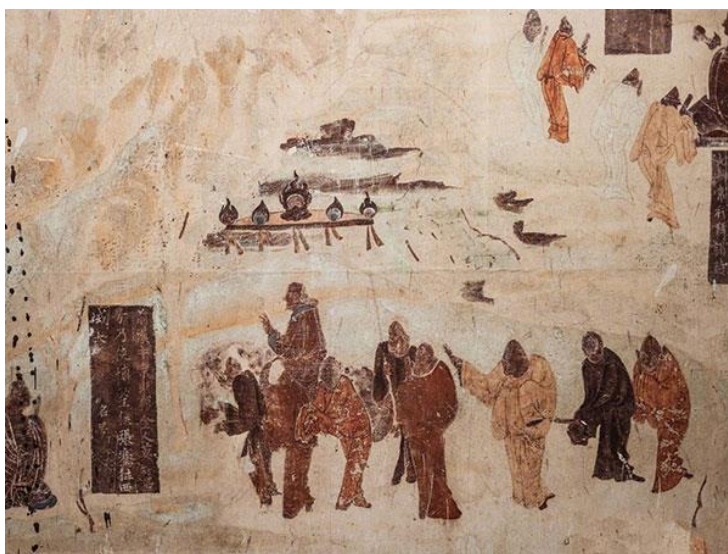
ต่อมาในปี 119 ก่อนคริสตกาล ฮั่นอู่ตี้ได้ส่งจางเซียนออกไปเจริญสัมพันธไมตรีทางการทูตกับดินแดนทางตะวันตกอีกครั้ง โดยจุดมุ่งหมายของการเดินทางครั้งนี้เป็นการไปสานสัมพันธ์กับเผ่าอูซุนเพื่อโจมตีกับเผ่าซงหนู แต่เมื่อไปถึงผู้นำของเผ่าอูซุนก็มีความหวาดกลัวพวกซงหนูเช่นเดียวกันและปฏิเสธที่จะให้ร่วมมือในการบุกโจมตีเผ่าซงหนู ทั้งนี้ผู้นำของเผ่าอูซุนได้แสดงความเคารพและไมตรีต่อราชวงศ์ฮั่นด้วยการส่งทูตติดตามจางเซียนกลับฉางอานพร้อมกับเครื่องบรรณาการมีค่ามากมาย



ภาพที่1 ภาพแสดงแผนที่ของราชวงศ์ฮั่นและชนเผ่าซงหนู

ที่มา : <https://worldhistory.weebly.com/han-china-and-the-xiongnu.html>

การเดินทางไปเพื่อปฏิบัติภารกิจทางการเมืองและทางการทูตของจางเชียนในแต่ละครั้ง แม้จะไม่ประสบความสำเร็จตามจุดประสงค์ในการแสวงหาความร่วมมือจากชนกลุ่มน้อยเพื่อร่วมมือกันในการโจมตีชนเผ่าซงหนู แต่การเดินทางบุกเบิกดินแดนตะวันตกในครั้งแรก และครั้งที่สองของจางเชียนก็ถือเป็นการเริ่มต้นในการติดต่อสื่อสารระหว่างจีนกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ทางทิศตะวันตกสำเร็จเป็นครั้งแรก ซึ่งความสำคัญในการเดินทางทั้งสองครั้งของจางเชียนนั้น ส่งผลให้มีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมของจีนกับโลกภายนอกเป็นครั้งแรกของประเทศจีน และยังมีการแลกเปลี่ยนทางการทูต ประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ นอกจากนี้ยังเป็น การบุกเบิกเส้นทางการค้าโบราณที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนและประเทศทางตะวันตกไว้ด้วยกัน หรือที่คนส่วนใหญ่เรียกกันว่า เส้นทางสายไหม โดยสาเหตุที่เส้นทางการค้าแห่งนี้ได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางสายไหม เนื่องจากจีนเป็นประเทศแรกที่ได้ทำการประดิษฐ์คิดค้นการเลี้ยงไหมและการทอผ้าไหมขึ้นมา ก่อนที่ในเวลาต่อมาผ้าไหมจะกลายเป็นสินค้าส่งออกและเป็นสินค้าสำคัญที่ทำให้ชาวตะวันตกจำนวนมากรู้จักประเทศจีนมากขึ้น (วริษฐ์ ลิ้มทองกุล, 2563)

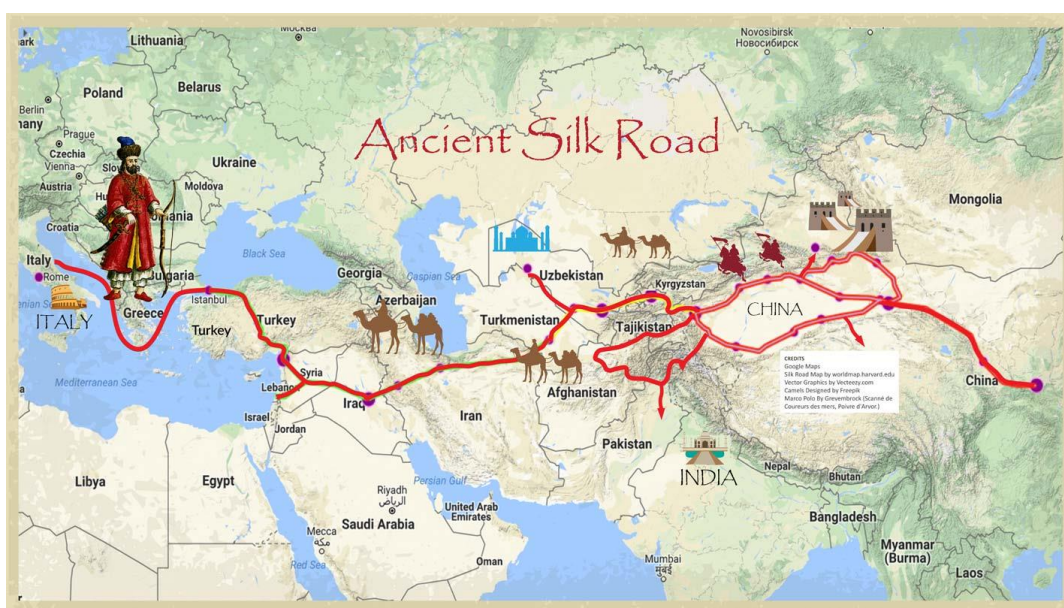


ภาพที่2 ภาพวาดแสดงการเดินทางของจางเชียน

ที่มา : <https://www.topchinatravel.com/silk-road/zhang-qian-in-silk-road.htm>

จนมาถึงระหว่างศตวรรษที่ 7 ถึงศตวรรษที่ 9 ซึ่งตรงกับยุคสมัยราชวงศ์ถัง ในช่วงเวลานี้เส้นทางสายไหมอยู่ในช่วงที่มีความเจริญอย่างถึงที่สุด เริ่มมีการแลกเปลี่ยนของสินค้าที่มากขึ้น โดยเฉพาะการค้าสัตว์แปลกประเภทต่าง ๆ เพชร พลอย เครื่องหอม กระจก เหรียญเงินเหรียญทองของประเทศทางตะวันตก ตลอดจนมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมทางด้านดนตรี การระบำ อาหารการกิน รวมถึงเสื้อผ้าอาภรณ์ของเอเชียตะวันตก และเอเชียกลางก็ได้ทยอยกันแพร่หลายเข้ามาสู่ประเทศจีน ในขณะเดียวกัน สินค้าและสิ่งประดิษฐ์ที่มีความ

ทันสมัยของจีน อย่างเช่น ผ้าไหม เทคนิคการทำกระดาษ การพิมพ์ การผลิตเครื่องเงิน เครื่องเคลือบดินเผา ดินระเบิดและซีเมนต์ เป็นต้น ก็ได้แพร่กระจายไปสู่ที่ต่าง ๆ ในดินแดนทางตะวันตกโดยผ่านเส้นทางสายไหม นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่ทำให้เกิดความเจริญของพระพุทธศาสนาในจีนอีกด้วย ตามที่ได้มีการบันทึกไว้ในประวัติศาสตร์ว่า พระพุทธศาสนาของจีนเจริญที่สุดในช่วงราชวงศ์ถัง เพราะได้มีการเดินทางไปอัญเชิญพระไตรปิฎกจากดินแดนชมพูทวีปหรือประเทศอินเดียในปัจจุบันโดยผ่านเส้นทางสายไหมของพระภิกษุรูปหนึ่งนามว่า “พระเสวียนจั้ง” หรือที่คนส่วนใหญ่รู้จักกันว่า “พระถังซำจั๋ง” โดยได้เขียนเป็นบันทึกการเดินทางไว้ด้วย ซึ่งเขียนขึ้นในปี ค.ศ. 646 มีชื่อว่า ต้าถังซีโหยวจี้ แปลว่า จดหมายเหตุการณ์ ที่ได้เขียนถึงการเดินทางสู่ดินแดนตะวันตกของพระภิกษุสงฆ์ในสมัยราชวงศ์ถัง โดยในนั้นเขียนถึงการเดินทางที่ได้ไปพบปะกับภูมิประเทศที่แตกต่างออกไป สภาพผู้คน วัฒนธรรมที่หลากหลายน่าสนใจ รวมไปถึงการทหาร การเมืองการปกครอง ซึ่งใช้เส้นทางสายไหมนี้เองในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีการพบหลักฐานที่แสดงถึงความเจริญของพระพุทธศาสนาเป็นวัดหรือถ้ำหินที่มีการแกะสลักเป็นพระพุทธรูปตลอดเส้นทางสายไหม เช่น ถ้ำมั่วเกาเมืองตุนหวงและถ้ำหลงเหมิน



ภาพที่3 ภาพแสดงแผนที่ของเส้นทางสายไหม

ที่มา : <https://www.amazing-iran.com/silk-road/>

ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 1,112 ปีก่อนคริสตกาลซึ่งตรงกับสมัยราชวงศ์โจวจนกระทั่งถึงช่วงราชวงศ์ฉินของประเทศจีน ก่อนที่จางเซียนจะค้นพบเส้นทางสายไหมทางบกขึ้นมา ได้มีการค้นพบเส้นทางสายไหมทางทะเลขึ้นมาแล้ว แต่ในขณะนั้นเทคโนโลยีของการเดินเรือยังไม่มี ความก้าวหน้ามากนัก จึงเป็นเส้นทางการค้าทางทะเลที่มีระยะสั้น ที่ได้มีการติดต่อและแลกเปลี่ยนสินค้ากันกับดินแดนทางตะวันออกหรือประเทศเกาหลีและประเทศญี่ปุ่นในปัจจุบัน จนกระทั่งหลังจากศตวรรษที่ 9 เป็นต้นมา การเดินเรือทางมหาสมุทรในทวีป

เอเชียและทวีปยุโรปได้รับการพัฒนาอย่างก้าวหน้า การขนส่งทางทะเลมีบทบาทมากขึ้นในด้านการค้า จนทำให้เส้นทางสายไหมทางบกเริ่มเสื่อมความนิยมลง จนเมื่อถึงศตวรรษที่ 10 ในสมัยราชวงศ์ซ่ง เส้นทางสายไหมทางบกได้ถูกใช้เป็นเส้นทางทางการขนส่งทางการค้าน้อยมาก และเส้นทางนี้ได้หยุดชะงักลงในศตวรรษที่ 13 ถึง 14 เมื่อชาวมองโกลได้ทำสงครามขยายอิทธิพลเข้ามาสู่ดินแดนแถบเอเชียกลาง ทำให้ประชากรไม่สามารถทำการติดต่อค้าขายกันได้อีกต่อไปเพราะต้องการที่จะหลีกเลี่ยงสงคราม จึงเป็นสาเหตุให้เส้นทางสายไหมทางบกนี้ได้เสื่อมสลายลงไปในที่สุด ขณะที่เส้นทางสายไหมทางทะเลได้เข้ามาเจริญรุ่งเรืองแทนที่ในช่วงราชวงศ์หมิงอย่างเห็นได้ชัดในการเดินเรือของเจิ้งเหอ

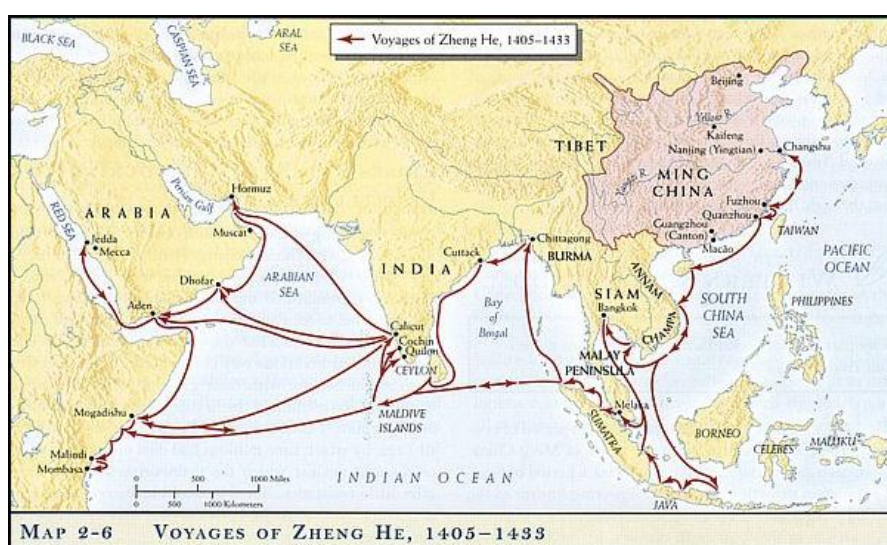


ภาพที่4 ภาพวาดจำลองของเจิ้งเหอ

ที่มา : <https://www.scmp.com/news/china/society/article/2118421/hunt-ming-dynasty-admiral-zheng-hes-lost-treasure-ship-heats>

เจิ้งเหอเป็นแม่ทัพชั้นที่มุสลิมแห่งราชวงศ์หมิง ผู้นำกองเรือมหาสมบัติออกสำรวจทะเลด้านตะวันตกของประเทศจีน ซึ่งการเดินเรือของเจิ้งเหอนั้นช่วยยกระดับอิทธิพลทางทะเลของจีนอย่างมาก ช่วยฟื้นฟูระบบบรรณาการ และการค้าของจีนให้กลับมามีความมั่นคง จนก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและนวัตกรรมใหม่ๆ (อติเทพ พันธุ์ทอง, 2563) แต่สำหรับขุนนางในราชสำนักกลับมองว่าการเดินเรือของเจิ้งเหอในแต่ละครั้งเป็นเรื่องที่สิ้นเปลือง จนเมื่อเจิ้งเหอได้เสียชีวิตลงในขณะที่กำลังออกเดินเรือ ขุนนางเหล่านั้นจึงได้นำเรื่องนี้มาเป็นข้อติติงต่อจักรพรรดิหย่งเล่อ ทำให้ทรงลังเลที่จะสนับสนุนทางเดินเรือทางทะเลของจีนอีกครั้ง ประกอบกับ

ในช่วงเวลานั้นญี่ปุ่นได้ค้นเคื่องต่อเหตุการณ์ที่จักรพรรดิคุปโลข่านแห่งราชวงศ์หยวนของจีนได้นำกำลังไป รุกรานญี่ปุ่น จึงได้รวบรวมกำลังส่งกองกำลังทหารเข้าโจมตีบรรดาเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนอยู่เสมอ เมื่อเป็น เช่นนั้นจักรพรรดิหย่งเล่อจึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาห้ามทหารจีนเดินทางสำรวจทางทะเลอีกต่อไป และให้ ทหารมีหน้าที่ปกป้องอธิปไตยของประเทศจีนเท่านั้น ทำให้เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีนค่อย ๆ เสื่อมลง จนกระทั่งถึงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีนจึงสิ้นสุดลงตามการล่มสลายของ ราชวงศ์ชิง และภายในเวลาไม่ถึงหนึ่งศตวรรษต่อมากองเรือของนักสำรวจชาวยุโรปก็ได้เข้ามาควบคุมพื้นที่ทาง ทะเลและมหาสมุทรของโลกแทน (สุทัศน์ ยกส้าน, 2556)



ภาพที่ 5 ภาพแผนที่แสดงเส้นทางการเดินเรือของสมเด็จพระเจ้าเหอ

ที่มา : <http://scaclaudemonet.blogspot.com/p/chinese-treasure-ships.html>

ถึงแม้เส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเลจะสิ้นสุดลงไปแล้วก็ตาม แต่ก็ทำให้เห็นได้ว่าเป็น เส้นทางที่ก่อให้เกิดจากขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลกเป็นอย่างมากในยุคโบราณ และทำให้เกิดการแลกเปลี่ยน ทางวัฒนธรรม จนพัฒนากลายเป็นอารยธรรมโบราณอันยิ่งใหญ่สืบต่อมา และในปัจจุบันได้กลายมาเป็น แนวทางในการพัฒนาเส้นทางทางเศรษฐกิจของประเทศจีนตามแผนการเศรษฐกิจในศตวรรษที่ 21 ที่เรียกว่า "Belt and Road Initiative" (BRI) อีกด้วย

2. ความเป็นมาของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI)

Belt and Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 เป็นโครงการที่ได้ถูกเสนอจากแนวคิดของสีจิ้นผิง ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของสาธารณรัฐประชาชนจีน ให้นำมาเป็นยุทธศาสตร์หลักในการขยายความเชื่อมโยงทางการคมนาคม รวมถึงความสัมพันธ์อันดีกับประเทศต่าง ๆ อีกทั้งยังเป็นโครงการที่จัดขึ้นเพื่อมุ่งเน้นการรวมตัวกันทางการตลาด และความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจ เพื่อกระจายผลประโยชน์สู่ส่วนรวมในภูมิภาค

โครงการนี้เริ่มต้นขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2556 ภายใต้การผลักดันของประธานาธิบดีสีจิ้นผิงที่ต้องการสร้างความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในด้านต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นที่จะเชื่อมโยงไปทางทวีปเอเชีย ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา เพื่อสร้างกรอบความร่วมมือทางด้านการเศรษฐกิจ การเมือง การค้า การเงิน สังคม และวัฒนธรรมกับนานาประเทศ จนกระทั่งเมื่อวันที่ 14-15 พฤษภาคม 2560 จีนได้จัดงานประชุม One Belt One Road International Forum ขึ้นที่กรุงปักกิ่ง โดยมีผู้นำภาครัฐมากกว่า 28 ประเทศทั่วโลก รวมถึงองค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ ในงานนี้ได้มีการประกาศถึงการดำเนินนโยบาย One Belt One Road ที่จะเป็โครงการสำคัญของจีนในการพัฒนาและการเดินทางเปิดประเทศของจีนต่อไปในอนาคต ซึ่งโครงการนี้จะเป็นการสร้างเส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 ที่ประกอบไปด้วยเส้นทาง 2 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางสายไหมทางบกที่จะเป็นการสร้างถนนและทางรถไฟจากประเทศจีนมุ่งหน้าไปสู่ประเทศที่อยู่ทางด้านทิศตะวันตก โดยเส้นทางนี้จะมุ่งเน้นไปที่การขนส่งด้านโลจิสติกส์ และเส้นทางสายไหมทางทะเลที่จะสร้างเป็นเส้นทางทางทะเลจากประเทศจีนมุ่งลงสู่ประเทศที่อยู่ทางด้านทิศใต้แล้วมุ่งหน้าเข้าสู่ทิศตะวันตกอีกทีเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าของทั้ง 3 ทวีปทั้งทวีปเอเชีย ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกาเข้าด้วยกัน โดยเส้นทางนี้จะมุ่งเน้นไปที่การขนส่งสินค้าทางทะเล



ภาพที่ 6 ภาพแผนที่แสดงเส้นทางใหม่แห่งศตวรรษที่ 21

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

ปัจจุบัน จีนเป็นประเทศที่มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างมากหลังจากการก้าวขึ้นมาเป็นประเทศผู้ส่งออกเป็นอันดับ 1 และเป็นประเทศที่มีการลงทุนมากทีสุดเป็นอันดับ 2 ของโลก โดยในการประชุมสมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนครั้งที่ 19 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2560 ประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ได้กล่าวถึงเป้าหมายในการที่จะนำพาประเทศจีนก้าวขึ้นไปเป็นประเทศที่ทรงอิทธิพลของโลกในด้านการค้า และการลงทุน โดยในช่วงปี พ.ศ. 2556-2560 ภายใต้การบริหารประเทศของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ประเทศจีนได้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านการเมือง สังคม และเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ได้พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2556-2560 ที่ผ่านมา ประเทศจีนประสบความสำเร็จในด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้นเป็น 80 ล้านล้านหยวน ซึ่งคิดเป็นปัจจัยสนับสนุนประมาณร้อยละ 30 ของการเติบโตของเศรษฐกิจโลก นอกจากนี้ ประเทศจีนยังมีการพัฒนาในด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมที่ทันสมัยมากมาย อย่างเช่น รถไฟความเร็วสูง โทรนส่งสินค้า และรถยนต์ไฟฟ้า ที่ช่วยให้การเดินทางไปมาหาสู่กันหรือการขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น ส่งผลให้ผลประโยชน์ทางการค้าประสบความสำเร็จตามไปด้วย ทั้งนี้ ประเทศจีนยังประสบความสำเร็จในด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนให้สามารถก้าวพ้นความยากจนขึ้นมาได้ผ่านโครงการที่ให้ความช่วยเหลือต่าง ๆ ทำให้อัตราความยากจนของประเทศจีนลดลงจากประมาณร้อยละ 10 เหลือเพียงร้อยละ 4 ต่อประชากรทั้งประเทศ ทำให้มีการคาดการณ์จากหลาย ๆ ประเทศว่าการปฏิรูปเศรษฐกิจของประเทศจีนในช่วงเวลาต่อจากนี้จะเป็นไปอย่างราบรื่น (ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล, 2560)

โดยโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ถือได้ว่าเป็นอีกหนึ่งยุทธศาสตร์หลักของประเทศจีนที่ต้องการจะขยายอิทธิพลไปสู่เวทีโลก ทั้งในด้านการค้า การลงทุน รวมถึงการให้ความสนับสนุนในการสร้างอนาคตร่วมกันของมนุษยชาติ ที่จะมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจโลก ผ่านการสนับสนุนเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเข้าไปลงทุนของบริษัทจากประเทศจีนในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ ในขณะเดียวกัน ประเทศอื่น ๆ ในโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนาก็ได้ผลบวกจากธุรกิจต่าง ๆ ของประเทศจีนที่เข้ามาช่วยลงทุน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้ โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ก็ได้มีแรงบันดาลใจมาจากความสำเร็จทางเศรษฐกิจภายในประเทศที่ได้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยการสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อเมืองต่าง ๆ อย่างทั่วถึงกัน ทำให้สามารถนำประเทศไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยการบริโภค แทนที่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยการส่งออกอย่างในอดีต อีกทั้งยังเป็นการให้ผู้คนในเมืองใหญ่ได้กระจายสินค้าและติดต่อสื่อสารกันระหว่างเมืองต่าง ๆ ทำให้ค้นพบว่าการคมนาคมมีส่วนต่อการเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ทำให้ประเทศจีนได้นำการเชื่อมต่อทางคมนาคมนี้นี้มาเป็นจุดสำคัญในการเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจกับประเทศอื่นในภูมิภาคใกล้เคียงอีกด้วย

3. พัฒนาการของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI)

Belt and Road Initiative (BRI) เป็นโครงการที่ได้จัดตั้งขึ้นมาเพื่อกระตุ้นการพัฒนาของเศรษฐกิจโลก อีกทั้งยังมีเป้าหมายทางด้านภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ โดยมีจุดประสงค์ที่จะเข้าไปหาผลประโยชน์ร่วมกันและผสานเข้ากับนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ หรือใช้วิธีการสร้างอิทธิพลผ่านการลงทุนในโครงการพัฒนาต่าง ๆ ซึ่งมีเป้าหมายหลักอยู่ที่คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชนในประเทศต่าง ๆ และการพัฒนาที่ยั่งยืนผ่านการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ความเชื่อมโยงทางคมนาคม รวมถึงการค้า นอกจากนี้ ประเทศจีนยังมีเป้าหมายอีก 3 ประการสำคัญในการเข้ามาสร้างอิทธิพลในประเทศต่าง ๆ คือ ประการที่ 1 การกระจายกำลังการผลิตภายในประเทศที่มีมากเกินไปมายังประเทศที่อยู่ตามเส้นทางของ Belt and Road Initiative (BRI) ประการที่ 2 การให้การสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของจีน เช่น โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง โครงการท่าเรือน้ำลึกในเอเชียใต้ และประการที่ 3 การอาศัยการพัฒนาเศรษฐกิจมาเป็นตัวแปรในการสร้างเสถียรภาพภายในภูมิภาคเอเชียกลาง

โดยเส้นทางสายใหม่ใหม่นี้ จะแบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt หรือ “One Belt”) เป็นเส้นทางขนส่งทางโลจิสติกส์ที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกันบนแผ่นดินยูเรเชีย (Eurasian Land Bridge) และจะมีการสร้างถนนรวมถึงรางรถไฟในการเดินทางไปมาหาสู่กัน

2. เส้นทางสายไหมทางทะเล (21st Century Maritime Silk Road หรือ “One Road”) เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ

ทั้งนี้ เส้นทางสายไหมใหม่ใหม่พาดผ่าน 6 ภูมิภาค 65 ประเทศ เมื่อพิจารณาเป็นสัดส่วนของทั้งโลก จะมีพื้นที่คิดเป็น 38.5% ของทั้งโลก มีประชากร 62.3% ของทั้งโลกมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คิดเป็น 30% ของทั้งโลก และมีการบริโภคของครัวเรือนคิดเป็น 24% ของทั้งโลก นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางที่เป็นระเบียบเศรษฐกิจแฝงอยู่อีก 6 เส้นทางซึ่งแยกออกมาจากเส้นทางสายไหมทางบกประกอบด้วย

1. ระเบียบเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge : NELB) เริ่มต้นจากท่าเรือเหลียนหยุนกัง (Lianyungang) ในมณฑลเจียงซู (Jiangsu) ไปสิ้นสุดที่เมืองร็อตเตอร์ดัม (Rotterdam) ในยุโรปตะวันตก โดยคาดว่าเส้นทางนี้จะเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนจากประเทศจีนสู่ทวีปยุโรป ผ่านประเทศคาซัคสถาน ประเทศรัสเซีย และประเทศเบลารุส นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางรถไฟที่ใช้เป็นเส้นทางบรรทุกสินค้าได้แก่

1.1 เส้นทางจากเมืองเทศบาลนครฉงชิ่ง (Chongqing) ของประเทศจีน ไปยังเมืองดุยส์เบิร์ก (Duisburg) ของประเทศเยอรมนี

1.2 เส้นทางจากเมืองเฉิงตู (Chengdu) ในมณฑลเสฉวนของประเทศจีน ไปยังเมืองลอดซ์ (Lodz) ของประเทศโปแลนด์

1.3 เส้นทางจากเมืองอู่ฮั่น (Yiwu) ในมณฑลเจ้อเจียงของประเทศจีน ไปยังเมืองมาดริด (Madrid) ของประเทศสเปน

1.4 เส้นทางจากเมืองอู่ฮั่น (Wuhan) ในมณฑลหูเป่ย์ของประเทศจีน ไปยังเมืองฮัมเบิร์ก (Hamburg) ของประเทศเยอรมนี และเมืองลียง (Lyon) ของประเทศฝรั่งเศส

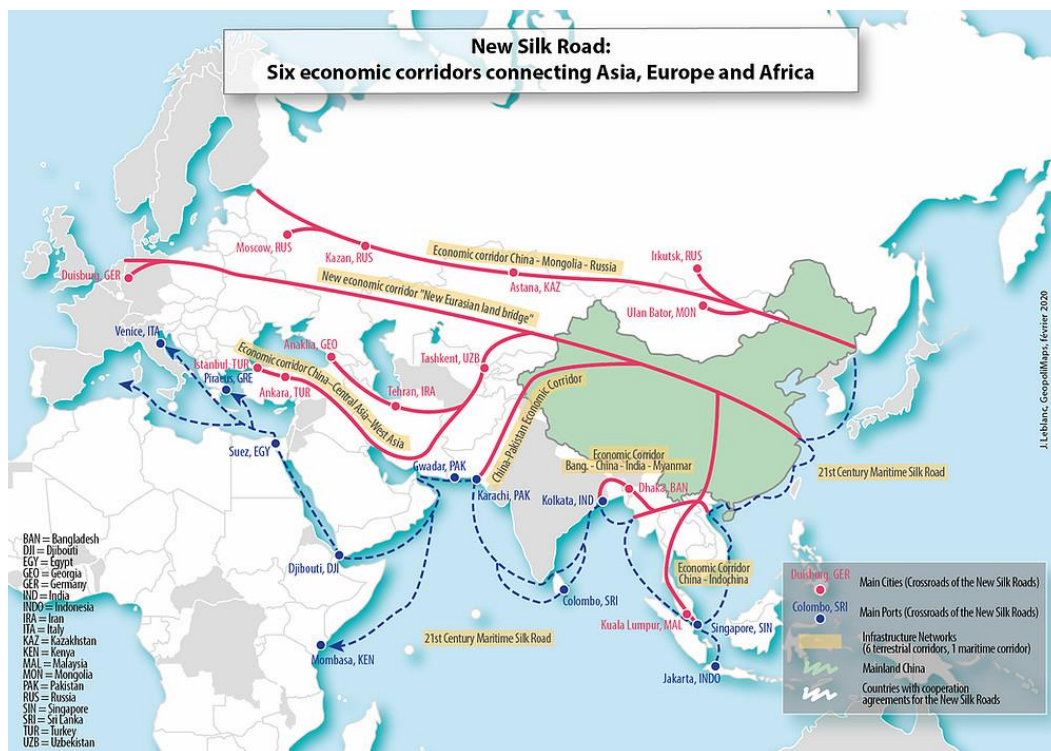
2. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor : CMREC) เป็นเส้นทางของรถไฟความเร็วสูงและถนน แบ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือ 1) เริ่มต้นจากเมืองปักกิ่ง (Beijing), เมืองเทียนจิน (Tianjin), และมณฑลเหอเป่ย์ (Hebei) ผ่านเข้าสู่มองโกเลียในเพื่อมุ่งหน้าไปยังรัสเซีย 2) เริ่มต้นจากเมืองต้าเหลียน (Dalian) มุ่งหน้าไปยังเมืองชิตา (Chita) ของประเทศรัสเซีย เส้นทางนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาการค้าระหว่างจีนกับมองโกเลีย รวมถึงการพัฒนาในด้านการคมนาคม การติดต่อสื่อสาร และด้านพลังงานต่าง ๆ เพื่อให้มองโกเลียสามารถเป็นศูนย์กลางระหว่างจีนและรัสเซีย

3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor : CCWAEC) เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากคาบสมุทรอาหรับ ประเทศตุรกี และประเทศอิหร่าน เพื่อส่งเข้ามาในประเทศจีนผ่านเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ (Xinjiang Uygur) โดยมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้สำหรับการขนส่งพลังงานเหล่านี้ผ่านเส้นทางนี้มากขึ้นเพื่อความสะดวกในการขนส่ง

4. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ Pearl River (Pearl River Delta Economic Zone : PRD) กับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยเฉพาะการพัฒนาด้านการขนส่ง เช่น มอเตอร์เวย์ ทางรถไฟ และการเชื่อมต่อทางอากาศ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการค้าระหว่างจีนและประเทศสมาชิกอาเซียนที่ได้เซ็นสัญญาตามข้อตกลงการค้าเสรีตั้งแต่ปี ค.ศ. 2010 ซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมโยงไปยังมณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงของประเทศจีน

5. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor : CPEC) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีนกับภูมิภาคเอเชียใต้ มีจุดเริ่มต้นจากเมืองคัชการ์ (Kashgar) ของเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ (Xinjiang Uygur) มุ่งหน้าไปยังท่าเรือกวาดาร์ (Gwadar) ของประเทศปากีสถาน โดยเส้นทางนี้จะมีการสร้างทางรถไฟทางหลวง สนามบินนานาชาติ รวมถึงการจัดตั้งให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ

6. ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor : BCIMEC) จุดประสงค์ของเส้นทางนี้ คือ เพื่อการเชื่อมต่อของประเทศจีนกับศูนย์กลางทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่อยู่ในภูมิภาคอ่าวเบงกอลให้ดีขึ้น และเพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างภูมิภาคโดยการลดอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษี นอกจากนี้ยังมีจุดมุ่งหมายเพื่อเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและลดความยากจนในภูมิภาคนี้ โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมโยงตั้งแต่เมืองคุนหมิง (Kunming) ของประเทศจีนมุ่งหน้าไปยังเมืองโกลกาทา (Kolkata) ของประเทศอินเดียผ่านเมืองมัณฑะเลย์ (Mandalay) ของประเทศพม่าและมีจุดสิ้นสุดที่เมืองธากา (Dhaka) ของประเทศบังกลาเทศ แต่อย่างไรก็ตามเส้นทางนี้มีความคืบหน้าช้ามากเนื่องจากอินเดียยังคงปฏิเสธที่จะเข้าร่วมโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของประเทศจีน



ภาพที่ 7 รูปภาพแสดงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 6 เส้นทาง

ที่มา : <https://geopolimaps.wixsite.com/world/post/new-silk-road-six-economic-corridors-connecting-3-continents>

นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือที่จีนได้พัฒนาขึ้นมาเป็นเส้นทางสายไหมทางทะเลเพื่อเชื่อมต่อประเทศจีนกับประเทศต่าง ๆ ด้วยการเดินเรือในมหาสมุทร โดยท่าเรือเหล่านี้ได้แก่ ท่าเรือฝูโจว (Fuzhou Port) ท่าเรือเฉียนโจว (Quanzhou Port) ท่าเรือกวางโจว (Guangzhou Port) และท่าเรือจ้านเจียง (Zhanjiang Port) ซึ่งท่าเรือเหล่านี้จะอยู่ทางชายฝั่งตะวันออกของประเทศจีน และได้แบ่งเส้นทางเดินเรือเป็น 2 เส้นทางด้วยกัน คือ

เส้นทางที่ 1 เริ่มต้นจากท่าเรือทางชายฝั่งตะวันออกของประเทศจีน มุ่งหน้าไปทางทะเลจีนใต้ ผ่านมหาสมุทรอินเดีย อ่าวเปอร์เซีย ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ไปสิ้นสุดที่ท่าเรือตามชายฝั่งทวีปยุโรป

เส้นทางที่ 2 เริ่มต้นจากท่าเรือทางชายฝั่งตะวันออกของประเทศจีน มุ่งหน้าไปทางทะเลจีนใต้ และไปสิ้นสุดที่ท่าเรือทางแถบมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้

ทั้งนี้ สาเหตุหลักในการพัฒนาเส้นทางสายใหม่ทางทะเลขึ้นมาคือการปรับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและประเทศอาเซียนต่าง ๆ ซึ่งมีจีนกับประเทศอาเซียน เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย และบรูไน จากกรณีการเกิดความขัดแย้งทางทะเลของหมู่เกาะในทะเลจีนใต้ ที่ยังไม่มีท่าทีจะยุติลง จีนจึงใช้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และวัฒนธรรมประเพณีมาทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อกันระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่จะทำให้โอกาสเกิดความขัดแย้งน้อยลง (ทวีศักดิ์ ตั้งปฐมวงศ์, 2564)



ภาพที่ 8 รูปภาพแสดงเส้นทางสายใหม่ทางทะเล (The 21st Century Maritime Silk Road)

ที่มา : <https://asiatimes.com/2019/01/how-bri-poses-risks-to-21st-century-geopolitical-landscape/>

รัฐบาลจีนได้มีแผนงานในการขับเคลื่อนโครงการนี้ 3 แผนงาน ได้แก่ แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศ แผนงานที่ 2 การจัดสรรแหล่งเงินทุนเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยการจัดตั้งธนาคาร AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) รวมถึงกองทุน

เส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) เพื่อสนับสนุนด้านการเงินแก่โครงการที่เหมาะสมต่อการลงทุนในภูมิภาคเอเชีย และแผนงานที่ 3 การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังได้ยึดถือหลักการ ๓ ร่วม คือ ร่วมกันคิด ร่วมกันสร้างสรรค์ และร่วมกันแบ่งปัน โดยเน้นให้ความสำคัญกับความร่วมมือต่อการดำเนินการใน ๕ เรื่อง อันได้แก่

1. การประสานนโยบาย (Policy Coordination) คือ การสร้างกลไกและข้อตกลงด้านความร่วมมือเพื่อนำมาประสานนโยบายในระดับต่าง ๆ กับประเทศที่ตั้งบนเส้นทางสายไหมใหม่ โดยในเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2018 จีนได้ลงนามในเอกสารความร่วมมือระหว่างรัฐบาล 149 ฉบับกับ 105 ประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ และจีนยังได้ผ่อนปรนนโยบายต่างชาติลงทุนในจีนและปรับสิ่งแวดล้อมการลงทุนให้ดีขึ้นเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

2. การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities Connectivity) คือ การส่งเสริมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยเมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2017 จีนได้ลงนามในข้อตกลงการขนส่งทั้งในระดับทวีปและภูมิภาคมากกว่า 130 ฉบับที่เกี่ยวข้องกับทางรถไฟทางหลวง การขนส่งทางน้ำ การบินพลเรือน และการให้บริการทางไปรษณีย์กับประเทศต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางสายไหมใหม่ อีกทั้งยังสร้างการเชื่อมต่อ China-Europe Express ที่ได้เปิดให้บริการทางรถไฟมากกว่า 10,000 ขบวน ณ สิ้นเดือนสิงหาคมปี ค.ศ. 2018 นอกจากนี้ จีนยังได้ลงนามสัญญารับเหมาโครงการในประเทศตามเส้นทาง BRI มูลค่ากว่า 5 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 19.2 ต่อปี

3. การค้าที่ไม่มีข้อจำกัด (Unimpeded Trade) คือ การส่งเสริมการใช้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนของประเทศที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ โดยตั้งแต่ปี ค.ศ. 2013 ถึง ค.ศ. 2017 ปริมาณการนำเข้าและส่งออกรวมระหว่างจีนและประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางสายไหมใหม่มีมูลค่าสูงถึง 33.2 ล้านล้านหยวนซึ่งเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ 4% และในเดือนมิถุนายนปี ค.ศ. 2018 จีนได้กลายเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของ 25 ประเทศตามแนว Belt and Road Initiative (BRI) ในแง่ของการลงทุนโดยตรงซึ่งมีมูลค่าถึง 13.4 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี ค.ศ. 2013 นอกจากนี้จีนยังได้ลงนามหรือยกระดับข้อตกลงเขตการค้าเสรี 5 ฉบับกับ 13 ประเทศตามเส้นทาง BRI จีนได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้ากับสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย และจีนกับรัสเซียได้แล้วเสร็จร่วมกันวิจัยความเป็นไปได้ของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจยุโรป-เอเชีย

4. การบูรณาการทางการเงิน (Financial Integration) คือ การก่อตั้งสถาบันการเงินต่าง ๆ เช่น ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ของจีน และธนาคารเพื่อการพัฒนาใหม่ (New Development Bank : NDB) ของกลุ่มประเทศ BRICS อีกทั้ง จีนยังได้จัดทำข้อตกลงการหักบัญชีเงินหยวนและระบบการชำระเงินข้ามพรมแดนครอบคลุม 41 ประเทศและ

ภูมิภาคตลอดเส้นทางสายไหมใหม่ ณ สิ้นปี ค.ศ. 2018 ธนาคาร 55 แห่งจาก 21 ประเทศที่เกี่ยวข้องกับโครงการริเริ่ม Belt and Road Initiative (BRI) ได้จัดตั้งสถาบันในจีนด้วยเช่นกัน และยังผลักดันความร่วมมือด้านการจัดหาเงินทุนร่วมกับธนาคารพัฒนาพหุภาคี เช่น กลุ่มธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งแอฟริกา ธนาคารเพื่อการพัฒนาระหว่างทวีปอเมริกา และธนาคารเพื่อการบูรณะและพัฒนาของยุโรป เป็นต้น

5. การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Bond) คือ การให้ความสะดวกและการพัฒนาความร่วมมือให้แก่ประชาชนในด้านการศึกษาและวัฒนธรรม การท่องเที่ยว การดูแลสุขภาพ และบริการทางการแพทย์วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นต้น โดยด้านการศึกษามีการอบรมบุคลากรด้านการบริหารทางเทคโนโลยีผ่านการให้ทุนการศึกษาเส้นทางสายไหมและการจัดตั้งสถาบันการศึกษาที่ต่างประเทศ ในปี ค.ศ. 2017 ได้นักศึกษาจากประเทศที่อยู่ในเส้นทางความร่วมมือ Belt and Road Initiative (BRI) ศึกษาอยู่ในประเทศจีนจำนวนกว่า 3 แสนคน ส่วนนักศึกษาจีนที่ไปศึกษาต่อที่ประเทศตามเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) มีมากกว่า 6 หมื่นคน ในด้านการท่องเที่ยว มีการคาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเที่ยวระหว่างจีนกับประเทศตามเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) จะมีมากกว่า 85 ล้านคนในปี ค.ศ. 2020 และมียอดมูลค่าการใช้จ่ายราว 1 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ ปัจจุบันกว่า 20 ประเทศที่อยู่ในเส้นทางความร่วมมือ Belt and Road Initiative (BRI) สามารถที่จะไม่ต้องทำเรื่องขอวีซ่าล่วงหน้าสำหรับการเดินทางไปประเทศจีนได้ และเกือบ 10 ประเทศได้นำนโยบายสิทธิพิเศษมาใช้ เช่น การไม่ต้องขอวีซ่าแบบมีเงื่อนไข และการขอวีซ่าแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกได้มาก

โดยความร่วมมือทั้ง 5 ข้อนี้จะป็นนโยบายในการกำหนดให้แต่ละประเทศที่อยู่บนเส้นทางของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ต้องปฏิบัติตามเพื่อที่จะได้ประสบความสำเร็จในจุดประสงค์ที่ตั้งไว้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อประชากรในประเทศตลอดเส้นทางและส่งเสริมการสร้างความร่วมมือที่มีการพัฒนาความร่วมมือสำหรับมนุษยชาติ

นอกจากจีนจะเป็นประเทศหลักในการดำเนินการยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่แล้ว จีนยังเป็นประเทศนายทุนที่ได้เตรียมแหล่งเงินไว้รองรับการพัฒนาให้แก่ประเทศสมาชิก เนื่องจากศักยภาพของการพัฒนาในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน จึงต้องมีการจัดตั้งกองทุนและสถาบันการเงินเพื่อให้การขับเคลื่อนโครงการต่าง ๆ ในแต่ละประเทศดำเนินการไปอย่างราบรื่น โดยแหล่งเงินทุนนี้แบ่งออกเป็น 2 แห่ง คือ

1. กองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund)

กองทุนเส้นทางสายไหมใหม่ ก่อตั้งขึ้น ณ กรุงปักกิ่ง เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2557 ร่วมกันก่อตั้งโดยสถาบันการเงินหลักของจีน 4 แห่ง คือ สำนักงานบริหารเงินตราต่างประเทศแห่งชาติจีน บริษัทเพื่อการลงทุนแห่งชาติจีน ธนาคารเพื่อการพัฒนาจีน และธนาคารเพื่อการส่งออกและการนำเข้าแห่งประเทศจีน ซึ่ง

กองทุนนี้ได้ก่อตั้งขึ้นมาเพื่อทำให้เงินทุนในการส่งเสริมการพัฒนาและความเจริญรุ่งเรืองร่วมกันของประเทศจีนกับประเทศอื่น ๆ ที่เข้าร่วมโครงการ

2. ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB)

ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย เป็นธนาคารเพื่อการพัฒนาแบบพหุภาคี (Multilateral Development Bank) มีความสำคัญในการสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานในเอเชีย ปัจจุบันมีสมาชิก 93 ประเทศ AIIB เป็นสถาบันการเงินที่มีลักษณะคล้ายธนาคารโลก และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) แต่ AIIB ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น และต้องใช้เวลาเรียนรู้เพื่อที่จะสามารถปล่อยสินเชื่อที่เหมาะสมแก่ประเทศสมาชิกได้

ถึงแม้จะดูเป็นโครงการที่สร้างประโยชน์ให้กับประเทศอื่น ๆ ในโลก แต่การดำเนินการก็ยังเผชิญกับอุปสรรคที่ทำให้บางโครงการไม่สามารถเดินหน้าได้ตามแผน ยกตัวอย่างเช่น

1. ข้อจำกัดการรองรับหนี้ของประเทศที่เงินเข้าไปลงทุน การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนสูง ประเทศร่วมโครงการซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนาจึงจำเป็นต้องพึ่งพาเงินกู้จากจีน ทำให้บางประเทศที่มีระดับหนี้สาธารณะที่สูงอยู่แล้วยิ่งต้องแบกรับภาระหนี้มากขึ้น และมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ในอนาคต ตัวอย่างเช่น ประเทศลาวและศรีลังกาซึ่งปัจจุบันมีหนี้สาธารณะคิดเป็นสัดส่วน 63% และ 84% ของ GDP ตามลำดับ ปัญหาเดียวกันนี้ทำให้รัฐบาลของประเทศมาเลเซียขอเจรจาลดขนาดโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมชายฝั่งทะเลตะวันออกลงถึง 1 ใน 3 จากเดิมที่ใช้เงินลงทุนรวมราว 1.6 หมื่นล้านเป็น 1.1 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนระเบียบเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรมอินโดจีน

2. กระแสต่อต้านและสงสัยในข้อเสนอของจีน หลายฝ่ายมองว่าโครงการนี้คือเครื่องมือที่จีนใช้ขยายอิทธิพลในเวทีโลก เพราะทุกประเทศที่เงินเข้าไปลงทุน ถ้าไม่ใช่ในฐานะผู้ให้กู้รายใหญ่ จีนก็มักจะไปพร้อมกับแรงงานและวัสดุก่อสร้างจากในประเทศ ทำให้บางประเทศเริ่มมองว่าสุดท้ายแล้วเงินคือผู้ได้ประโยชน์เป็นหลัก ในขณะที่ ประเทศคู่สัญญาอาจต้องแบกรับภาระหนี้มหาศาลในอนาคต ขณะที่ อัตราการเพิ่มขึ้นของหนี้และภาระดอกเบี้ยจ่ายสูงขึ้นตามขนาดมูลค่าการลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งอาจไม่ได้สร้างการจ้างงานในประเทศเพิ่มขึ้นเท่าไรนัก เหล่านี้เป็นประเด็นหลักที่มหาอำนาจคู่แข่งอย่างสหรัฐอเมริกาใช้โจมตีมาเสมอ และทำให้หลายประเทศในยุโรปยังไม่ค่อยวางใจเข้าร่วมกับจีนมากนัก (กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี, 2562)

4. การดำเนินโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งใน 65 ประเทศที่ได้เข้าร่วมโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ถึงแม้ว่าไทยจะไม่ใช่ประเทศหลักที่อยู่ในแผนการพัฒนาด้านระเบียงเศรษฐกิจ แต่ไทยถือได้ว่าเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) โดยระเบียงเศรษฐกิจนี้มีจุดประสงค์ที่จะเชื่อมโยงให้เป็นเส้นทางการพัฒนาและเส้นทางการค้าตามข้อตกลงในความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub – regional Economic Co – operation : GMS) ซึ่งมีสมาชิกทั้งหมด 6 ประเทศ ได้แก่ จีน (บริเวณมณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย ความร่วมมือนี้ได้ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2535 และมีจุดประสงค์ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่ให้ความช่วยเหลือกันระหว่างประเทศบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วมกัน โดยได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) นอกจากนี้ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงยังมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ 3 ด้าน คือ การสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) การเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) และการสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ซึ่งทั้ง 6 ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงจะร่วมกันส่งเสริมแนวพื้นที่พัฒนาทางเศรษฐกิจให้มีศักยภาพ เพื่อการสร้างโอกาสทางธุรกิจและกระจายผลประโยชน์รวมถึงโอกาสไปยังพื้นที่ที่ยังขาดการพัฒนาตามแนวเส้นทางคมนาคม ทั้งนี้ได้มีการแบ่งเส้นทางการพัฒนาเศรษฐกิจเป็น 3 เส้นทาง คือ

1 แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC)

- เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่างจินตอนใต้ ลาว และไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่เมืองคุนหมิงทางตอนใต้ของประเทศจีน เข้ามาในเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา ผ่านเมืองห้วยทรายของประเทศลาว เข้าเขตประเทศไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และมาสิ้นสุดที่กรุงเทพมหานคร

- เส้นทาง R3B มีจุดเริ่มต้นที่เมืองคุนหมิงทางตอนใต้ของประเทศจีนเช่นเดียวกับเส้นทาง R3A แต่จะแยกตัวไปยังเมืองต้าลั่ว ในรัฐฉาน โดยผ่านเข้ามาทางประเทศพม่าที่เมืองเชียงตุง และเมืองท่าซี้เหล็ก แล้วเข้าสู่เขตของประเทศไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และมีปลายทางสิ้นสุดที่กรุงเทพมหานคร

- เส้นทาง R5 มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างสีของประเทศจีน ผ่านเข้ามายังประเทศเวียดนามผ่านเมืองฮานอยและท่าเรือไฮฟอง

2 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC)

- เส้นทาง R9 มีจุดเริ่มต้นที่เมืองเมาะลำไยผ่านไปที่เมืองเมียวดี เข้าสู่เขตของประเทศไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมุกดาหาร และต่อไปยังเมืองสะหวันนะเขตของประเทศลาว จากนั้นเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่เมืองเว้และสิ้นสุดที่เมืองดานัง
- เส้นทาง R12 เชื่อมโยงภาคอีสานของประเทศไทยกับมณฑลกลวงซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนม เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงคำม่วน วิ่งผ่านเมืองฮานอยของประเทศเวียดนาม ก่อนจะไปสิ้นสุดที่มณฑลกลวงซีของประเทศจีน
- เส้นทาง R8 มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดบึงกาฬของประเทศไทย เข้าเขตปากซันของประเทศลาว ผ่านเมืองวิงห์มุงสู่เมืองฮานอยของประเทศเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่มณฑลกลวงซีของประเทศจีน

3 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)

ประกอบด้วย 2 เส้นทางย่อย ได้แก่

- เส้นทางทวาย - ทิเกี - กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - หวังเต่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนรัฐประเทศ - ปอยเปตระหว่างไทย - กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาวเวต - มอกโบ ระหว่างกัมพูชา - เวียดนาม
- เส้นทางทวาย - ทิเกี - บ้านน้ำพุร้อน - กรุงเทพฯ - เสียมราฐ - สตรึงเตี๋ย - ควิยอน ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และกัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทยไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา

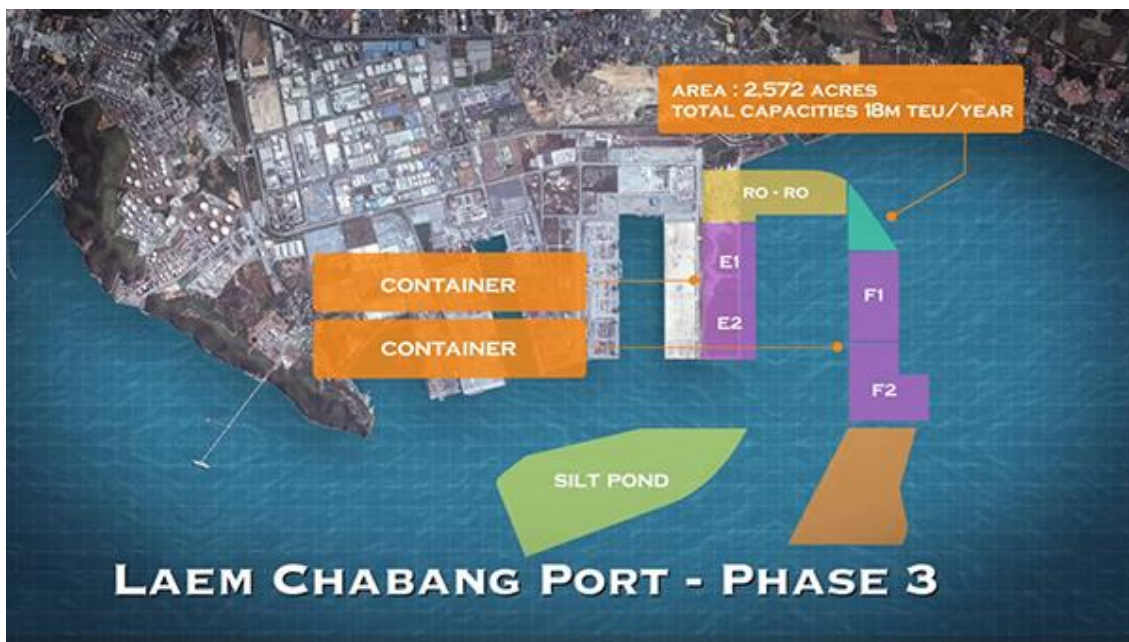
ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นประเทศหลักของการดำเนินการในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) แต่ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางที่จะเชื่อมโยงเส้นทางการค้าของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจนี้ และยังช่วยขยายเครือข่ายให้เส้นทางสายไหมทางบกมีความกว้างขวางและครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้จีนได้มีเส้นทางออกสู่ทะเลเพิ่มขึ้นด้วย โดยปัจจุบันการก่อสร้างเส้นทางถนน และทางรถไฟ มีการดำเนินงานเป็นไปตามลำดับ ซึ่งรัฐบาลไทยได้จัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการพัฒนาในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ของจังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นแผนยุทธศาสตร์ว่าด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทยที่ต่อยอดมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งการเชื่อมต่อเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจที่ไทยได้ดำเนินการมาอย่างยาวนาน การที่จีนได้ริเริ่มฟื้นฟูเส้นทางสายไหมใหม่

ขึ้นมาเช่นนี้จึงได้กลายเป็นปัจจัยภายนอกที่ไทยได้นำมาเป็นแรงผลักดันในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และการสนับสนุนให้เกิดเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกับนานาประเทศอีกด้วย



ภาพที่9 ภาพแสดงเส้นทางความร่วมมือทางระเบียงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง
ที่มา : http://portal.gms-eoc.org/uploads/map/archives/lores/GMS-TransportCorridor_30_Lo-Res_30_24.jpg

นอกจากนี้ เส้นทางเดินเรือตามเส้นทางสายไหมทางทะเลใหม่ (21st century maritime silk road) แม้ประเทศไทยจะไม่ได้อยู่ในเส้นทางโดยตรง แต่ประเทศไทยมีความพร้อมในด้านของท่าเรือออกสู่ทะเล ประกอบกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกท่าหลักของประเทศ โดยเฉพาะโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ที่จะเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญให้แก่ประเทศจีนได้ โดยในปัจจุบันกำลังดำเนินการพัฒนาอยู่ในระยะที่ 3 ด้วยเหตุนี้ จะเป็นการเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสทางการค้ารวมถึงการขนส่งให้แก่ประเทศมากขึ้น รวมไปถึง การที่จะพัฒนาให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคได้ (สุมาลี สุขตานนท์, 2562)



ภาพที่10 ภาพแสดงแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : http://thaingo.in.th/news/?p=content&act=detail&id_content=4900

จากความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่ตั้งอยู่ตรงกลางภูมิภาคทำให้ไทยได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างอาเซียนกับประเทศจีน และภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งไทยสามารถใช้โอกาสนี้ในการเชื่อมโยงพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจอย่างโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ให้เข้ามาอยู่ในเส้นทางของข้อริเริ่ม BRI ได้ โดยเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อรองรับการเข้ามาของอุตสาหกรรมจากการลงทุนโดยนักธุรกิจทั้งในและนอกประเทศ ตลอดจนการผลักดันให้เงินสกุลหยวนเป็นอีกหนึ่งสกุลเงินหลักของโลกในเวทีการค้าระหว่างประเทศผ่านข้อริเริ่ม BRI ก็อาจจะเป็นข้อดีสำหรับประเทศไทยในด้านความหลากหลายของสกุลเงินโลกที่จะเป็นการช่วยลดต้นทุนและกระจายความเสี่ยงในตลาดเงินได้ นอกจากนี้ ในแง่ของความสัมพันธ์ด้านวัฒนธรรมและการสืบเชื้อสายระหว่างไทยและจีนที่มีมาอย่างยาวนาน อาจส่งผลดีต่อประเทศไทยในด้านของอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่จะช่วยสร้างรายได้ต่อประเทศได้อย่างมากมายในแต่ละปี และหากรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน เส้นทางกรุงเทพมหานคร - หนองคายเสร็จสมบูรณ์ ก็จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และอาจเป็นการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่นั้นด้วย

ทางด้านนายศิระ อินทรกำธรชัย ประธานกรรมการบริหารและหุ้นส่วนบริษัท PwC ประเทศไทย กล่าวว่า “แม้ว่าโครงการดังกล่าวจะอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนา แต่เราเชื่อว่านโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน น่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทยอย่างมีนัยสำคัญในระยะยาว โดยนโยบายดังกล่าว ยังจะช่วย

สนับสนุนโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกของรัฐบาล อีกทั้งการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะที่ 1 มูลค่ากว่า 1.79 แสนล้านบาท ที่ได้มีการอนุมัติไปหลังจากที่ก่อนหน้านี้มีการล่าช้า ซึ่งน่าจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ ตามมา และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน ในระยะต่อไป เรามองว่าจีนและประเทศที่สนใจเข้าร่วมโครงการดังกล่าว คงต้องทำงานร่วมกันในหลาย ๆ มิติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า โครงการนี้จะเกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย แต่เราคาดว่า โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการสร้างงาน และเปิดโอกาสทางธุรกิจให้กับผู้ประกอบการในหลายอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มธุรกิจก่อสร้าง บริการทางการเงิน ขนส่ง ค่าปลีกและเครือข่าย ศูนย์กระจายสินค้า ท่องเที่ยว การบริหารซัพพลายเชน และอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจไทยที่ต้องการเข้าไปมีส่วนร่วมในโครงการนี้ คงต้องศึกษาทั้งโอกาสและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งในแง่ของภูมิศาสตร์การเมือง แหล่งเงินทุน และการวางแผนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่าจะได้รับผลตอบแทนที่คาดหวังจากโครงการนี้อย่างแท้จริง” (ปฐมวดี ศรีวงษา, 2560)

ทั้งนี้ แผนการขับเคลื่อนโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของประเทศจีน และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยกล่าวได้ว่ามีความสอดคล้องกันในด้านของการให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ โดยกระทรวงพาณิชย์ได้ให้การสนับสนุนกับโครงการนี้มาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ไทยได้เป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งโครงการของรัฐบาลจะมุ่งส่งเสริมความเชื่อมโยงของไทยกับประเทศคู่ค้ารวมถึงส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว อย่างเช่น 1) โครงการประเทศไทย 4.0 ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ Made in China 2025 ของประเทศจีนที่จะเน้นในเรื่องของการผลิตเทคโนโลยีขั้นสูง และนวัตกรรมทันสมัย และ 2) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นโครงการการปฏิรูปเศรษฐกิจที่ยิ่งใหญ่ของไทย และยังเป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่าจะเป็นเขตเศรษฐกิจสำคัญแห่งหนึ่งในเอเชีย โดยจะเป็นศูนย์กลางเส้นทางคมนาคม ขนส่งและกระจายสินค้า ที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ศูนย์กลางการบินในภูมิภาค รวมถึงยังเป็นประตูสำคัญในการต้อนรับนักลงทุน โดยเฉพาะนักลงทุนชาวจีนที่จะเข้ามาใช้พื้นที่ตรงนี้เป็นฐานการผลิตสินค้า กระจายไปสู่ประเทศต่าง ๆ ถือได้ว่า การเกิดขึ้นของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) เป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่ช่วยให้ไทยสามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจต่อไปได้

สรุป

นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเส้นทางสายไหมถือว่าเป็นเส้นทางการค้าที่ยิ่งใหญ่แห่งหนึ่งของโลก มีจุดกำเนิดมาตั้งแต่ในยุคสมัยราชวงศ์ฮั่น เมื่อประมาณ 200 ปีก่อนคริสตกาล และมีช่วงที่เจริญรุ่งเรืองที่สุดในสมัยราชวงศ์ถัง เส้นทางนี้ช่วยให้ประเทศจีนได้เป็นที่รู้จักและยอมรับแก่นานาประเทศจากการทำการค้าร่วมกันผ่านเส้นทางสายไหม นอกจากการแลกเปลี่ยนกันทางสินค้าแล้ว ยังมีการแลกเปลี่ยนทางด้านอาหาร สังคม

วัฒนธรรม ศาสนา รวมถึงเทคโนโลยีที่ทันสมัยในขณะนั้น ด้วยเหตุนี้ทำให้จีนได้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมมาตั้งแต่อดีต แต่เส้นทางสายไหมนี้เป็นเพียงเส้นทางการค้าที่ตั้งอยู่ทางบกเท่านั้น ทำให้เมื่อเกิดสงครามขึ้นเส้นทางจึงถูกปิดลงไปด้วย พ่อค้าทั้งชาวจีนและชาวต่างชาติไม่สามารถทำการค้าขายระหว่างกันได้อีก จนต่อมาในยุคสมัยของราชวงศ์หมิง เทคโนโลยีด้านการเดินเรือสมุทรได้รับการพัฒนาเป็นอย่างมาก ผู้คนจึงเริ่มหันมาค้าขายกันด้วยการเดินเรือในมหาสมุทรแทน เพราะการเดินทางสะดวกกว่าเส้นทางสายไหมทางบก ด้วยเหตุนี้เส้นทางสายไหมจึงสิ้นสุดลงไป

ในเวลาต่อมาเส้นทางสายไหมได้ถูกฟื้นฟูขึ้นมาอีกครั้งในปีค.ศ. 2013 ด้วยความคิดของประธานาธิบดี สีจิ้นผิง ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของจีนที่ต้องการนำเส้นทางสายไหมมาเป็นต้นแบบของการขยายยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจอีกครั้ง และเกิดเป็นโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 ขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศของจีนกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชีย และยุโรปได้ ซึ่งนอกจากเส้นทางสายไหมทางบกแล้ว โครงการนี้ยังมีการเพิ่มเส้นทางการค้าทางทะเลเข้าไปด้วยเพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศที่อยู่ตามแถบชายฝั่งทะเลและทวีปแอฟริกา การดำเนินการของโครงการได้ถูกพัฒนาไปตามลำดับผ่านการเข้าไปสร้างเส้นทางคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานอย่างเช่น ถนน ทางรถไฟ และท่าเรือ ในประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วม โดยเส้นทางทั้งทางบกและทางทะเลได้แบ่งแยกออกเป็น 6 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอีกที ได้แก่ 1) เส้นทางยูเรเชียใหม่ 2) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย 3) เส้นทางจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก 4) เส้นทางจีน-คาบสมุทรอินโดจีน 5) เส้นทางจีน-ปากีสถาน 6) เส้นทางบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา ซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่ใช้ทำการค้าแลกเปลี่ยนสินค้ากันแล้ว ยังก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีต่อกันระหว่างประเทศที่ช่วยให้ลดอุปสรรคทางการค้าในอดีตที่เคยมีมา รวมถึงยังช่วยให้ความขัดแย้งในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ลดลงด้วย

นอกจากนี้ จีนยังมีนโยบายทางด้านบูรณาการทางการเงิน จากการจัดตั้งสถาบันการเงินขึ้นมาเพื่อใช้ในการให้การสนับสนุนด้านเงินทุนสำหรับการสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้แก่ประเทศสมาชิก และนโยบายด้านการเชื่อมโยงกันระหว่างประชาชนในด้านของการให้การศึกษา การท่องเที่ยว การแพทย์ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยต่าง ๆ เพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านอื่น ๆ นอกจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว และยังส่งผลให้การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนมีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่การเกิดขึ้นของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ยังมีอุปสรรคในการดำเนินการอยู่มากทั้งการมีข้อจำกัดในการรองรับหนี้ของประเทศที่จีนเข้าไปลงทุน เนื่องจากบางประเทศจำเป็นต้องพึ่งการกู้เงินจากจีนมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้บางประเทศที่มีหนี้สาธารณะสูงอยู่แล้วต้องแบกรับภาระหนี้มากขึ้น และมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ในอนาคต นอกจากนี้ ยังมีกระแสต่อต้านและสงสัยในข้อเสนอของจีน ซึ่งหลายประเทศมองว่าโครงการนี้คือเครื่องมือที่จีนใช้ขยายอิทธิพลไปสู่ประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา จีนมักจะนำผู้คนและทรัพยากรรวมถึงสินค้าจากในประเทศเข้าไปด้วย ทำให้บางประเทศเริ่มมองว่าผลประโยชน์

จะตกไปอยู่ที่ประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ประเทศคู่สัญญาอาจต้องแบกรับภาระหนี้มหาศาลในอนาคต และอาจไม่ได้สร้างผลประโยชน์ให้แก่ประชากรในประเทศเพิ่มขึ้นเท่าไรนัก ทำให้หลายประเทศยังไม่วางใจที่จะเข้าร่วมกับจีนมากนัก

สำหรับประเทศไทย ถึงแม้จะไม่ได้เป็นประเทศหลักในการเชื่อมต่อเส้นทางแผนการพัฒนาตามระเบียงเศรษฐกิจ แต่ไทยถือได้ว่าเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) โดยระเบียงเศรษฐกิจนี้มีจุดประสงค์ที่จะเชื่อมโยงให้เป็นเส้นทางพัฒนาและเส้นทางการค้าตามข้อตกลงในความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกของอนุภูมิภาคนี้ ทำให้ในเส้นทางของระเบียงเศรษฐกิจนี้ประเทศไทยได้รับประโยชน์ตามไปด้วยจากการที่จีนเข้ามาสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างการตัดถนนหรือรางรถไฟพาดผ่านประเทศไทยไปยังประเทศใกล้เคียงอื่น ๆ ส่งผลให้เกิดการพัฒนาของอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่มีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานขึ้นมา ทำให้เศรษฐกิจไทยได้รับการยกระดับขึ้นมาด้วย นอกจากนี้ ไทยยังสามารถใช้โอกาสนี้ในการเชื่อมโยงพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจอย่างโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ให้เข้ามาอยู่ในเส้นทางของข้อริเริ่ม BRI ได้ ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ยิ่งใหญ่ของไทย มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางชายฝั่งทะเลทางตะวันออกของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ของ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยเป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่าจะเป็นเขตเศรษฐกิจสำคัญแห่งหนึ่งในเอเชีย โดยจะเป็นศูนย์กลางเส้นทางคมนาคม จุดขนส่งและกระจายสินค้า ที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ศูนย์กลางการบินในภูมิภาค รวมถึงยังเป็นประตูสำคัญในการต้อนรับนักลงทุน โดยเฉพาะนักลงทุนชาวจีนที่จะเข้ามาใช้พื้นที่ตรงนี้เป็นฐานการผลิตสินค้ากระจายไปสู่ประเทศต่าง ๆ ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าจะทำให้เศรษฐกิจของไทยฟื้นฟูขึ้นเป็นอย่างมาก

ทั้งนี้ จากการคาดการณ์มากมายที่บอกถึงผลกระทบในแง่ลบจากการเข้ามาของประเทศไทย กล่าวคือ เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก็จะต้องมีการกู้เงินจากประเทศจีนในการเข้ามาลงทุน รวมถึงเกิดการอพยพเข้ามาของคนจีนมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการอพยพเข้ามาอยู่อาศัยหรือการเข้ามาทำอุตสาหกรรมก็ตาม ซึ่งเหตุเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทยเช่นกัน ได้แก่ การที่ไทยอาจจะต้องมีการกู้เงินในการนำมาสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การที่คนจีนได้เข้าครอบครองที่ดินในประเทศไทยมากขึ้น รวมถึงในด้านของสิ่งแวดล้อมที่อาจถูกทำลายและมีมลพิษมากขึ้นจากที่คนจีนเข้ามาขยายพื้นที่ในการทำอุตสาหกรรม แต่อย่างไรก็ตาม จากการเกิดขึ้นของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ถือเป็นปัจจัยหนึ่งในการเข้ามามีส่วนช่วยให้โครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจของไทยได้รับการพัฒนามากขึ้นทั้งในด้านของการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการศึกษา เป็นต้น

บรรณานุกรม

หนังสือและเอกสารตีพิมพ์

จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง และคณะ. (2562). การประเมินผลกระทบด้านนโยบายการค้าและการลงทุนของ

ประเทศจีน. พิมพ์ครั้งที่1. กรุงเทพฯ:ศูนย์อาเซียนและเอเชียศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ชัชวรินทร์ ไชยวัฒน์. (2560). **ลดทลายมังกร เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21** โครงการเปลี่ยนโลก. พิมพ์

ครั้งที่1. กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรังสิต

รักษ์ ธรรมิสรา. (2544). **เส้นทางสายไหม**. พิมพ์ครั้งที่1. กรุงเทพฯ:อมรินทร์ท่องเที่ยว

ข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี. (2562). **Belt and Road Initiative เดินหน้าไปถึงไหนแล้ว**(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 19

มกราคม 2564 เข้าถึงได้จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6095>

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (2560). **ระยะเวลา ๕ ปีที่ผ่านมา ในการก้าวเดินสู่ความฝันของจีน (Chinese Dream)**

กับบทเรียนทางยุทธศาสตร์ที่ประเทศไทยควรนำมาเป็นกรณีศึกษา(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 11

มกราคม 2564 เข้าถึงได้จาก <http://www.vijaichina.com/articles/794>

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (2563). **ความคืบหน้าและผลสำเร็จจากการดำเนินโครงการตามข้อริเริ่ม "หนึ่งแถบ**

หนึ่งเส้นทาง" หรือ BRI กับโอกาสของประเทศไทย(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 10 ตุลาคม 2563 เข้าถึง

ได้จาก <http://www.vijaichina.com/articles/1922>

ณัฐกานต์ อมาตยกุล. (2562). **จีนตั้งใจจะทำอะไร? โครงการแถบและเส้นทาง คือภัยหรือคำสัญญาสู่ออนาคต**

ที่ดีกว่าของประเทศทั่วโลก(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 11 มกราคม 2564 เข้าถึงได้จาก

<https://themomentum.co/the-oar-asean-plus-talk-bri-belt-and-road-initiative/>

ทวีศักดิ์ ตั้งปฐมวงศ์. (2564). **เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ความร่วมมือจีน-อาเซียน**

ในศตวรรษที่ 21(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2564 เข้าถึงได้จาก

http://www.thaingo.in.th/news/?p=content&act=detail&id_content=2396

ปรีดี บุญชื้อ. (2560). เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 “One Belt, One Road” จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทาง

การค้าโลกอย่างไร(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2564 เข้าถึงได้จาก

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

รติมา คชนันท์. (2561). เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 กับโอกาสของไทย(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 10

กุมภาพันธ์ 2564 เข้าถึงได้จาก https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_

[parcy/ewt_dl_link.php?nid=48095&filename=house2558_2](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=48095&filename=house2558_2)

วริษฐ์ ลิ้มทองกุล. (2564). จางเซียนราชทูตผู้บุกเบิกเส้นทางสายไหม(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 29 มกราคม

2564 เข้าถึงได้จาก <https://sites.google.com/site/banjomyuth/tanan-sen-thang-sayhim>

สุมาลี สุขदानนท์. (2562). ประเทศไทยกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ

10 มีนาคม 2564 เข้าถึงได้จาก [http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/](http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimainew/) saimainew/

saimainew.html

สุมาลี สุขदानนท์. (2562). เส้นทางสายไหมใหม่ เส้นทางการค้าแห่งอนาคต(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 10

มีนาคม 2564 เข้าถึงได้จาก <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>

อดิเทพ พันธุ์ทอง. (2564). แผนที่โบราณของจีน หลักฐานยืนยัน “เจิ้งเหอ” พบ “อเมริกา”(ออนไลน์).

เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2564 เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_3330

อักษรศรี พานิชสาส์น. (2562). ผลประโยชน์ของจีนภายใต้ BRI(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 25 กันยายน 2563

เข้าถึงได้จาก <https://www.the101.world/why-bri/>

อักษรศรี พานิชสาส์น. (2562). ยุทธศาสตร์ BRI กับผลกระทบการค้าไทย-จีน ในยุคสีจิ้นผิง(ออนไลน์).

เข้าถึงเมื่อ 15 กันยายน 2563 เข้าถึงได้จาก <https://www.the101.world/bri-effects-on-thai-china-trading/>

FORBES THAILAND. (2561). **โอกาสและผลกระทบภายใต้ความริเริ่ม Belt and Road**(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2564 เข้าถึงได้จาก <https://forbesthailand.com/commentaries/belt-and-road.html>

MGR Online. (2560). **PwC เผยโอกาสทางธุรกิจจากโครงการ ‘หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง’**(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2564 เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/management/detail/9600000087922>

OBOReurope. (2564). **The new Silk Road corridors.**(ออนไลน์). เข้าถึงเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เข้าถึงได้จาก <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

เอกสารบทความวิจัย

ชนกพร/ สมปถน. (2561). **การวิเคราะห์นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21 ของจีน**. ดุษฎีนิพนธ์ สาขารัฐศาสตร์. กรุงเทพฯ:บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อู๋ ฮวา ฉุน/วิทยากร. **“โอกาส อุปสรรคและแนวโน้มความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนไทย-จีน ภายใต้นโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21.”** รายงานวิจัย มหาวิทยาลัยรังสิต,2562

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ-นามสกุล	นางสาว พิริยาภรณ์ บุญคำ
วันเดือนปีเกิด	17 กันยายน พ.ศ.2541
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	1485/1 ซ.เพชรเกษม 63 ถนนเพชรเกษม แขวงหลักสอง เขตบางแค กทม.10160
ประวัติการศึกษา	
2559-ปัจจุบัน	ระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา ภาษาจีน
2557-2559	มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนช่างตาครู้สคอนแวนท์ กรุงเทพมหานคร แผนการเรียนศิลป์คำนวณ