

ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” เส้นทางสายไหม
แห่งศตวรรษที่ ๒๑ ความท้าทายและผลกระทบ
ที่มีต่อประเทศไทย

โดย

นายณัฐสม ตังเดชะหิรัญ
ประธานกรรมการบริหาร
บริษัท เจริญกรุงเอ็นจีเนียริง จำกัด

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

เรื่อง ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ความท้าทายและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย
 ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์
 ผู้วิจัย นาย ญัฐสม ตั้งเดชะศิริญ หลักรัฐ วปอ. รุ่นที่ ๖๐

การวิจัยเรื่อง แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ ๓ ข้อ ดังนี้

๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ เป็นนโยบายที่มีจุดประสงค์หลักคือ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงภายในประเทศจีนและภูมิภาคโดยมีการก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เป็นการปฏิรูปและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจตามมณฑลต่าง ๆ ของจีนเองในระดับระหว่างภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการสร้างการค้าการลงทุนและพัฒนาเศรษฐกิจระดับมหภาคผ่านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ กับจีน รวมถึงไทยเองและภูมิภาคอาเซียน

๒. เพื่อศึกษาผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่มีผลกระทบต่อไทย โครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยายการค้าการลงทุน ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลก โดยมีโครงการที่เชื่อมต่อมาจาก OBOR คือ China-Indochina ที่ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค ส่งเสริมลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ขยายโอกาสไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV และเชื่อมโยงสู่โลก

๓. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่เหมาะสม จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวที่เส้นทาง OBOR พาดผ่าน ซึ่งจะให้เกิดตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนพัฒนาตลาดที่เกิดขึ้นใหม่ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงภูมิภาคของอาเซียนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจีน ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมระหว่างไทยกับจีน รวมถึงอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และอาเซียนโดยรวม

โดยมีข้อเสนอแนะถึงรัฐบาลไทยว่าควรใช้ศักยภาพที่ตั้งภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจในอาณานิคมพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่มูลค่า รวมทั้งขีดความสามารถที่ต้องพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน อันเป็นจุดแข็งของการเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์กับจีนในการเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง การเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การเป็นศูนย์กลางทางด้านการแพทย์ ฯลฯ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และนโยบายประเทศไทย ๔.๐

ABSTRACT

Title The Impact of China's 'One Belt, One Road' Initiative on Thailand Strategy

Field Strategy

Name Mr. NATASOM TANGDAJAHIRAN **Course** NDC **Class** 60

The study on Thailand's strategic direction towards China's the Belt and Road Initiative (BRI), also known as One Belt, One Road initiative, is a qualitative research. Three research aims are as followed: 1) to analyses the BRI, 2) to study the impact of the BRI towards Thailand's economy, and 3) to crate Thailand's strategy formulation towards the BRI. The result of the study suggests that Thai government should employ the country's potential on its geopolitical economy as Southeast Asian hub. It also shows that the sustainability of national competitiveness development policy should be considered alongside with the 'Vision of the 20-Year National Strategy and Reform' particularly the 'Thailand 4.0' policy.

The study on Thailand's strategic direction towards China's the Belt and Road Initiative (BRI), also known as One Belt, One Road initiative, is a qualitative research. Three research aims are as followed: 1) to analyses the BRI, 2) to study the impact of the BRI towards Thailand's economy, and 3) to crate Thailand's strategy formulation towards the BRI. The result of the study suggests that Thai government should employ the country's potential on its geopolitical economy as Southeast Asian hub. It also shows that the sustainability of national competitiveness development policy should be considered alongside with the 'Vision of the 20-Year National Strategy and Reform' particularly the 'Thailand 4.0' policy.

คำนำ

งานวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ความท้าทายและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าเส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ ๒๑ หรือ One Belt One Road (OBOR) เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาหลักที่จีนริเริ่มดำเนินการในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประกาศเปิดตัวโดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ในปี ๒๕๕๖ เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจีนกับบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางระหว่างจีนกับยุโรป OBOR แสวงหาการสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม พลังงาน การค้า และการสื่อสาร รวมทั้งด้านอื่น ๆ โดยเนื้อแท้แล้ว OBOR เป็นการสานต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ เพื่อมุ่งผลักดันการเชื่อมโยงและเส้นทางการค้าในภูมิภาคเพิ่มบทบาทของบริษัทจีนในเวทีสากล และเพิ่มการเข้าถึงตลาดโลกของจีน หรืออีกนัยหนึ่ง คือภาคต่อของยุทธศาสตร์ออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) ของจีนผ่านมาตรการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลจีนที่ดำเนินต่อเนื่องมากกว่าทศวรรษ

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับนำไปเป็นแนวทางในการศึกษายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมออกสู่ตลาดโลก และหวังว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการทำวิจัยในเรื่องอื่น ๆ อีกต่อไป

(นายณัฐสม ตังเดชะหิรัญ)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ผู้วิจัย

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| บทคัดย่อ | ก |
| คำนำ | ข |
| สารบัญ | ค |
| สารบัญแผนภาพ | จ |
| บทที่ ๑ บทนำ | ๑ |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | ๑ |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย | ๒ |
| ขอบเขตของการวิจัย | ๒ |
| วิธีดำเนินการวิจัย | ๒ |
| ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย | ๓ |
| คำจำกัดความ | ๓ |
| บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง | ๕ |
| แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ | ๕ |
| แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ | ๑๘ |
| แนวความคิดเรื่องความมั่นคงของชาติ | ๒๐ |
| ทฤษฎีความขัดแย้ง | ๒๓ |
| ทฤษฎีสรรสร้างศรัณยนิยม | ๒๔ |
| ทฤษฎีสัจนิยมใหม่ (Neo-Realism) | ๒๕ |
| ยุทธศาสตร์ของจีน | ๒๘ |
| ทำอย่างไรถึงจะมียุทธศาสตร์ร่วมกันได้ | ๓๑ |
| อะไรเป็นอุปสรรคต่อการมียุทธศาสตร์ร่วมกัน | ๓๒ |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | ๓๔ |
| กรอบแนวคิด | ๓๖ |
| สรุป | ๓๖ |
| บทที่ ๓ เส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ของจีน กับผลกระทบต่อไทย | ๓๗ |
| บทนำ | ๓๗ |
| ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ของจีนในภาพรวม | ๓๗ |
| ความท้าทายของนโยบาย One Belt One Road ระดับภูมิภาค | ๔๔ |
| การเตรียมความพร้อมในการรับมือด้วยของประเทศไทย | ๕๐ |
| ทิศทาง แนวทางและนโยบายประเทศไทย | ๕๙ |
| ปัญหาและผลกระทบที่มีต่อไทย | ๗๑ |
| สรุป | ๗๒ |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|---|------|
| บทที่ ๔ วิเคราะห์ผลกระทบและกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์ เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน | ๗๓ |
| วิเคราะห์ปัญหาและผลกระทบต่อไทย | ๗๓ |
| กำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน | ๘๓ |
| สรุป | ๘๘ |
| บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ | ๙๙ |
| สรุป | ๙๙ |
| ข้อเสนอแนะ | ๑๐๑ |
| บรรณานุกรม | ๑๐๓ |
| ประวัติย่อผู้วิจัย | ๑๐๔ |

สารบัญแผนภาพ

| แผนภาพที่ | หน้า |
|---|------|
| ๒-๑ แผนภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคง กำลังอำนาจ และปัจจัย กำลังอำนาจแห่งชาติ | ๑๑ |
| ๒-๒ โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. ๑๒ ขั้นตอน | ๑๒ |
| ๓-๑ โครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง | ๓๙ |
| ๓-๒ ท่าเลที่ตั้งกับความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ | ๖๖ |
| ๓-๓ เส้นทางรถไฟสายที่ ๓ | ๖๗ |
| ๓-๔ โครงการใน EEC | ๖๘ |

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ ๒๑ หรือ One Belt One Road (OBOR) เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาหลักที่จีนริเริ่มดำเนินการในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประกาศเปิดตัวโดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ในปี ๒๕๕๖ เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจีนกับบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางระหว่างจีนกับยุโรป OBOR แสวงหาการสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม พลังงาน การค้า และการสื่อสาร รวมทั้งด้านอื่น ๆ โดยเนื้อแท้แล้ว OBOR เป็นการสานต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ เพื่อมุ่งผลักดันการเชื่อมโยงและเส้นทางการค้าในภูมิภาคเพิ่มบทบาทของบริษัทจีนในเวทีสากล และเพิ่มการเข้าถึงตลาดโลกของจีน หรืออีกนัยหนึ่ง คือภาคต่อของยุทธศาสตร์ออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) ของจีนผ่านมาตรการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลจีนที่ดำเนินต่อเนื่องมาว่าทศวรรษ

เส้นทางสายไหมศตวรรษ ๒๑ เป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของโลก ที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจ และการค้าโลก การริเริ่มโครงการนี้จีนมีเป้าหมายทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ ประการแรกเศรษฐกิจจีนต้องการแรงกระตุ้นใหม่ ๆ ปัจจุบันเศรษฐกิจจีนเติบโตลดลงต่ำกว่าร้อยละ ๘ การเติบโตที่ต่ำลงอีกเป็นเรื่องที่เสี่ยงไม่ได้ ขณะเดียวกันกำลังการผลิตต่างๆ ของประเทศก็ล้นเกิน จีนจึงต้องการเครื่องยนต์ใหม่ที่จะมาช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โครงการ OBOR จึงช่วยระบายกำลังการผลิตของจีน ประการที่ ๒ เส้นทางสายไหมจะช่วยสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของจีน เช่น โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง โครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้ และประการที่ ๓ คือ เป้าหมายของจีนด้านภูมิรัฐศาสตร์ จีนต้องการอาศัยการพัฒนาเศรษฐกิจมาสร้างเสถียรภาพในเอเชียกลาง ภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความแปรปรวนทางการเมือง แม้จีนจะปฏิเสธว่า OBOR ไม่ใช่ “โครงการมาร์แชล” ของจีน แต่การพัฒนาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในบรรดาประเทศตามเฉลี่ยเส้นทางสายไหม เป็นหนทางหนึ่งที่จะป้องกันความขัดแย้งในภูมิภาคนี้ การดำเนินโครงการ OBOR รวมทั้งการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank- AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund)

อย่างไรก็ดี แสดงให้เห็นว่าจีนพร้อมที่จะมีบทบาทเต็มที่ในระดับโลกและภูมิภาค หลายสิบปีที่ผ่านมาจีนมีบทบาทเป็นประเทศผู้ตาม นโยบายต่างประเทศจีนคือก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอย่างสันติ โดยเลี่ยงไม่ทำตัวเป็นขาวโด่งดัง จีนจึงเป็นประเทศสมาชิกชุมชนเศรษฐกิจโลกที่ไม่แสดงบทบาทนำสิ่งที่สำคัญที่สุด บทบาทนำของจีนส่งผลต่อกระทบต่อประเทศไทยในหลายด้านและหลายภาคส่วน ซึ่งต้องนำศึกษาวิจัยกันต่อไปถึงผลได้ผลเสียและทำอย่างไรให้ประเทศไทยได้ผลประโยชน์มากที่สุด ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน มีมานานย้อนกลับไปเป็นหลายร้อยหรือเป็นพันปี อีกทั้ง

ปัจจุบันจีนยังเป็ยคู่ค้าหมายเลขหนึ่งของไทย โดยส่งนักท่องเทียะให้ไทยมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก ในขณะเดียวกัน ความท้าทายของนโยบายดังกล่าวคือเป็นโครงการแบบเจาะไปเรื่อย ๆ ไม่ชัดเจน เรื่องความยั่งยืน และมีปัญหาความขัดแย้งกับคนในพื้นที่ ในประเด็นนี้ประเทศไทยมีการรับรู้และทำ ความเข้าใจผลกระทบของเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ อย่างไร มีแนวทางการจัดการและ นโยบายระดับชาติทิศทางใด

วัตถุประสงค์การวิจัย

๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ (One Belt One Road)
๒. เพื่อศึกษาผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่มี ต่อประเทศไทย
๓. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่เหมาะสม

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ศึกษาความเป็นมาของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน
๒. ศึกษาแนวโน้มถึงผลกระทบอันเนื่องมาจากเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน ต่อประเทศไทย โดยมุ่งเน้นด้านความมั่นคงแห่งชาติ ด้านเศรษฐกิจ
๓. ศึกษาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่เหมาะสมต่อยุทธศาสตร์ เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน โดยมุ่งเน้นเฉพาะด้านความมั่นคงและด้านเศรษฐกิจ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล
 - ๑.๑ ข้อมูลทุติยภูมิเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยจาก แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น ห้องสมุดวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ห้องสมุดกระทรวงการ ต่างประเทศ รวมถึงเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง
 - ๑.๒ การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ จะเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ จาก ภาครัฐ เอกชน นักวิจัยผู้เชี่ยวชาญและมีผู้ส่วนในการกำหนดนโยบายต่างประเทศ จำนวน ๑๐-๑๕ คน
๒. การวิเคราะห์ข้อมูล ดำเนินการดังนี้
 - ๒.๑ การวิเคราะห์เชิงทฤษฎี (Theoretical Analysis) ด้วยมุมมองของทฤษฎี สร้างสรรค์นิยม (Constructivism Theory) ทางความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ให้ความสำคัญใน บรรทัดฐาน (Norm) อัตลักษณ์ (Identity) และวัฒนธรรม (Culture)

- ๒.๒ การวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Analysis) ด้วยวิธีการ
- ๒.๒.๑ การวิเคราะห์ปัจจัยทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี (PEST Analysis)
- ๒.๒.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ (SWOT Analysis)
- ๒.๒.๓ การวิเคราะห์สถานการณ์ (Scenario Analysis)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบถึงการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ (One Belt One Road)
๒. ทำให้ทราบถึงผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่มีต่อประเทศไทย
๓. ทำให้ทราบถึงยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่เหมาะสม

คำจำกัดความ

| | | |
|-------------------------------|---------|---|
| ยุทธศาสตร์ One Belt, One Road | หมายถึง | โครงการเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑ เป็นโครงการระดับโลกที่จีนใช้เงินลงทุนมหาศาลที่จะเชื่อมโยงจีนไปทั่วโลก ตั้งแต่เอเชียถึงยุโรปทั้งทางบกและทะเล |
| ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ | หมายถึง | สิ่งที่เกิดขึ้นข้ามพรมแดนของรัฐ ในแง่นี้เป็น การพิจารณาปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศในปัจจุบัน คือ ในสมัยที่รัฐชาติ (Nation-State) เป็นตัวแสดงสำคัญในเวทีระหว่างประเทศ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือและความขัดแย้งระหว่างประเทศ ประเด็นความขัดแย้งและความร่วมมือระหว่างประเทศนี้ เป็นเรื่องที่น่าสนใจความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ |
| ความสัมพันธ์ทวิภาคีไทยกับจีน | หมายถึง | พิจารณาเป็นกรณีพิเศษ เพราะเป็นเรื่องที่กระทบกระเทือนการอยู่ร่วมกันอย่างเป็นปกติสุขในสังคมโลก |
| | หมายถึง | ไทยสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตกับจีน เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๑๘ และ ปีนี้ คสพ. ๔๒ ปี ความสัมพันธ์ฯ มีพัฒนาการราบรื่นมาโดยตลอด มีความใกล้ชิดทุกระดับและไม่มีปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองและเศรษฐกิจ |

โดยอาจมีปัจจัยเกื้อกูลจากการที่ประเทศทั้งสองไม่มีปัญหาความขัดแย้งที่ตกทอดมาจากประวัติศาสตร์ และปัญหาเรื่องพรมแดน อีกทั้งยังมีความผูกพันในด้านวัฒนธรรมและเชื้อชาติมาเป็นเวลาช้านาน นอกจากนั้น ทั้งสองฝ่ายมุ่งส่งเสริม ความสัมพันธ์ และความร่วมมือบนพื้นฐานของความเสมอภาค การเคารพและไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน และอยู่ภายใต้หลักการของผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อธำรงไว้ซึ่งความมั่นคง สันติภาพ และเสถียรภาพของภูมิภาค

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษายุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ความท้าทายและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย ได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่จะนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อให้ได้ยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน โดยมีลำดับการศึกษาดังนี้

๑. แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์
๒. แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ
๓. แนวความคิดเรื่องความมั่นคงของชาติ
๔. ทฤษฎีความขัดแย้ง
๕. ทฤษฎีสรรสร้างสรค์นิยม (Constructivism)
๖. ทฤษฎีสัจนิยมใหม่ (Neo-Realism)
๗. ยุทธศาสตร์ของจีน
๘. ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ของนานาชาติไทย
๙. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๑๐. กรอบแนวคิด
๑๑. สรุป

แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์

การนิยามหรือให้ความหมายคำว่า “ยุทธศาสตร์” เป็นปัญหาล้ำยากกับการให้นิยามความหมายของคำศัพท์วิชาการทั่วไป กล่าวคือเราไม่สามารถนิยามความหมายของคำว่ายุทธศาสตร์ได้อย่างชัดเจน หรือเป็นที่ยอมรับร่วมกันในทางวิชาการ แม้ว่าการนิยามหรือให้คำจำกัดความของคำว่า “ยุทธศาสตร์” ยังเป็นข้อถกเถียงกันในทางวิชาการ แต่หากพิจารณาจากการสำรวจองค์ความรู้ทางวิชาการที่ผ่านมา พบว่าความหมายของยุทธศาสตร์มีพัฒนาการจากการทหารสู่ยุทธศาสตร์ทางการบริหาร ซึ่งยุทธศาสตร์ในทางการทหารสามารถสรุปได้ว่า ยุทธศาสตร์ทางการทหาร หมายถึงการเอาชนะในทางการรบ สำหรับในทางการบริหาร ยุทธศาสตร์ หมายถึงการเอาชนะทางการค้า มีรายละเอียดความหมายตามที่ผู้ให้ความหมายเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ทางการบริหารไว้ดังนี้

สำหรับความหมายยุทธศาสตร์ทางการบริหาร Henry Mintzberg ได้สำรวจงานเขียนทางวิชาการและการนำมาใช้ในภาคปฏิบัติ โดย Henry Mintzberg ได้ชี้ให้เห็นว่า ยุทธศาสตร์ทางการบริหารไม่ได้มีความหมายที่เป็นทางการเพียงความหมายเดียว แต่ได้มีการนิยามความหมายยุทธศาสตร์ทางการบริหารไว้ ๕ ความหมายใหญ่ๆ ด้วยกันหรือที่เรียกว่า Five Ps for Strategy คือ (Henry Mintzberg and et al. ๑๙๘๗: ๑๑-๒๔)

๑. ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นแผนยุทธศาสตร์ (Strategy as Plan)

การนิยามความหมายยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นแผนยุทธศาสตร์นั้นจะมีลักษณะที่สำคัญ ๒ ประการ กล่าวคือ

๑.๑ ยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดกิจกรรมล่วงหน้าเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่กำหนดขึ้นจะต้องมีเป้าหมายที่เกิดจากความมุ่งหวังและความตั้งใจ

ดังนั้นยุทธศาสตร์จึงเกี่ยวข้องกับการที่ผู้นำองค์กรพยายามที่จะสร้างทิศทางในการทำงานสำหรับองค์กรของตัวเอง

Moore (๑๙๘๘: ๔๕) นิยามว่ายุทธศาสตร์คือการออกแบบสำหรับการปฏิบัติการโดยมีสาระสำคัญ คือการคิดก่อนทำ เป็นต้น การใช้ความหมายยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ในหลายวงการ ตัวอย่างเช่น ในกรณีทางการทหารจะมองว่าแผนยุทธศาสตร์เป็นการวางแผนสำหรับการทำสงครามหรือกรณีทฤษฎีเกมส์ (Game Theory) มองว่าแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนที่มีความสมบูรณ์ที่กำหนดทางเลือกสำหรับผู้มีส่วนร่วมจะใช้ในการตัดสินใจในสถานการณ์ต่างๆ นอกจากนี้ในกรณีวงการการจัดการมองแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนสำหรับการบูรณาการที่มีการประมวลเนื้อหาอย่างมีเอกภาพเพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์พื้นฐานของธุรกิจสำหรับนักวิชาการไทยที่นำยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มาใช้ เช่น

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (๒๕๔๑: ๑๕) ได้ให้ความหมายของการบริหารเชิงกลยุทธ์คือการวางแผน การดำเนินการและการควบคุมในแนวทางเชิงกลยุทธ์ ซึ่งจะช่วยทำให้การบริหารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จุดเน้นของการบริหารเชิงกลยุทธ์มุ่งพิจารณาในแง่ของการบริหารเชิงกลยุทธ์ที่คิดค้นขึ้นมาต้องการอาศัยพื้นฐานทางการบริหารเป็นหลัก

จุลชีพ ชินวรรณโณ (๒๕๔๕: ๖) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ไว้ว่า ปัจจุบันยุทธศาสตร์ได้ถูกขยายความและนำไปใช้ในวงการต่างๆ นอกเหนือจากวงการทหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชนมีการนำแนวคิดทางยุทธศาสตร์มาใช้ทำให้ความหมายของยุทธศาสตร์ขยายความรวมถึงเรื่องเกี่ยวกับการวางแผน การปฏิบัติการอย่างเป็นระบบเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

๒. ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นกลยุทธ์ (Strategy as Ploy) หมายถึง แผนที่มีลักษณะเป็นการออกอุบายเพื่อหลอกล่อฝ่ายตรงข้ามหรือคู่แข่ง ดังนั้นจึงเป็นการใช้ยุทธศาสตร์ในวงการที่มีการต่อสู้แข่งขันกันโดยตรงเนื่องจากต้องมีการใช้อุบายต่างๆ เพื่อให้ตนหรือองค์กรได้รับผลประโยชน์ ตัวอย่างเช่น บริษัทแห่งหนึ่งอาจจะอุบายที่จะขยายกำลังการผลิตของโรงงานเพื่อสกัดบริษัทคู่แข่งไม่ให้มาสร้างโรงงานใหม่ เป็นต้น

ถ้าเปรียบเทียบยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นแผนก็จะพบว่ามีลักษณะเป็นแผนทั่วไปขององค์กร (General Plan) ในขณะที่ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นกลยุทธ์จะมีลักษณะเป็นแผนที่เป็นเฉพาะเจาะจง (Specific Plan) (Mintzberg et al, ๑๙๘๗: ๒๐) กล่าวว่ายุทธศาสตร์ในความหมายนี้เป็นการนิยามที่ตั้งอยู่บนทฤษฎีเกมส์ (Game Theory) และเป็นแนวคิดที่เป็นมรดกมาจากยุทธศาสตร์ทางการทหาร เช่น แผนการจัดปราศรัยของนักการเมืองมีการกำหนดอุบายในการจัดปราศรัยโดยให้หวัะแวนระดมผู้คนในการจัดตั้งของตนเองมาฟังการปราศรัยเป็นจำนวนมาก เพื่อ

บันทึกกำลังขวัญของคู่แข่งเพราะการที่มีผู้เลือกตั้งมาฟังการปราศรัยเป็นจำนวนมากมีนัยว่า นักการเมืองผู้นั้นได้รับการสนับสนุนจากประชาชนเป็นจำนวนมาก

พิชาย รัตนดิกล ญ ภูเก็ต (๒๕๕๒: ๑๐๔) กล่าวได้ว่ากลยุทธ์ คือวิธีการในการปฏิบัติงานหรือกลยุทธ์ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จตามแผนที่ได้กำหนดไว้ รวมถึงขั้นเชิงในการทำงานที่ต้องใช้สิ่งจูงใจในเชิงบวกและการสร้างภาวะกดดันต่างๆ และเป็นการเล่นเกมเพื่อเอาชนะฝ่ายตรงข้าม

๓. ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นแบบแผน (Strategy as Pattern) หมายถึงเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นไปที่การปฏิบัติการ (Action) เนื่องจากการนิยามยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นแผนยุทธศาสตร์ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นการนิยามที่ยังไม่เพียงพอกล่าวคือ การนิยามความหมายยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นแผนยุทธศาสตร์เป็นเพียงการแสดงเจตจำนง แต่การมีเพียงเจตจำนงในทางยุทธศาสตร์นั้นจะต้องทำให้บังเกิดผลที่เป็นจริงในทางปฏิบัติด้วยถึงจะถือว่าสมบูรณ์ กล่าวโดยสรุปแล้วยุทธศาสตร์ในความหมายนี้จึงเป็นเรื่องของความคงเส้นคงวาในพฤติกรรมไม่ว่าจะเป็นการจงใจหรือไม่จงใจก็ตาม

สำหรับยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ พิชาย รัตนดิกล ญ ภูเก็ต (๒๕๕๒: ๑๐๖) ได้ให้ความหมายว่าเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากความตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ได้ กล่าวคือเมื่อคู่แข่งทำสิ่งใดองค์การของตนก็จะทำตามในสิ่งเดียวกับที่คู่แข่ง เช่น เมื่อคู่แข่งลดราคาสินค้า องค์การของตนก็จะลดราคาตาม เป็นต้น การนิยามยุทธศาสตร์ในความหมายนี้จะช่วยให้ผู้บริหารระลึกละเอียดว่าแผนหรือแนวคิดที่มีการเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร อาจเป็นสิ่งที่ว่างเปล่าและไร้ความหมาย หากไม่มีการขับเคลื่อนในเชิงปฏิบัติหรือไม่นำพฤติกรรมในเชิงปฏิบัติมาพิจารณา รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้บริหารต้องระลึกละเอียดอยู่เสมอตลอดเวลาว่า ยุทธศาสตร์ที่ไม่ตั้งใจอาจเกิดขึ้นได้เสมอระหว่างการบริหารงาน และอาจดำรงอยู่คู่ขนานกับยุทธศาสตร์ที่มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า

๑. ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นตำแหน่งขององค์กร (Strategy as Position) ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้หมายถึงการหาวิธีการในการที่จะวางตำแหน่งขององค์กรในสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขันดังนั้นยุทธศาสตร์จึงเป็นตัวกลางระหว่างองค์กรกับสภาพแวดล้อม การใช้ยุทธศาสตร์ ในความหมายนี้จึงเป็นการมององค์กรในฐานะที่เป็นองค์การ (Organism) ที่ต่อสู้เพื่อความอยู่รอดในโลกที่มีการเป็นปรปักษ์ ความไม่แน่นอน แต่ยังคงต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ดังนั้นจึงต้องมีจุดขายขององค์กรเป็นยุทธศาสตร์หลัก

ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มีพื้นฐานความคิดมาจากเศรษฐศาสตร์จุลภาค (Micro Economic) ที่ว่าด้วยองค์กรอุตสาหกรรมในสถานการณ์ของการจัดการธุรกิจ แนวคิดนี้จึงให้ความสำคัญต่อการใช้ตัวแบบตลาด (Market Model)

ในการนิยามความหมายของยุทธศาสตร์ในแง่ที่เป็นตำแหน่งองค์กรจึงหมายถึงการกำหนดสถานะหรือตำแหน่งของสินค้าบริการให้สอดคล้องกับลักษณะของตลาดหรือความต้องการของผู้รับบริการสินค้า บริการที่เสนอออกไปต้องเหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าแต่ละประเภทหรือแต่ละตลาดอาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าองค์กรควรมีสถานะที่ควรสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและจะต้องดำรงอยู่ท่ามกลางการแข่งขันและความไม่แน่นอน นักคิดที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ ได้แก่ ชานเดเลอร์ (Chandler) แอนซอฟฟ์ (Ansoff) และพอร์ตเตอร์ (Porter) (ธงชัย วงศ์ชัยสุวรรณ, ๒๕๔๐: ๖๘-๗๐)

ชานเดเลอร์ (Chandler) ได้เขียนหนังสือเรื่อง Strategy and Structure ในปี ๑๙๖๒ เขามองว่ายุทธศาสตร์ถือเป็นตัวขับเคลื่อนองค์กร ดังนั้นควรมีการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร ก่อนการกำหนดโครงสร้างองค์กร ซึ่งเขาได้ให้ความหมายยุทธศาสตร์ไว้ว่า ยุทธศาสตร์เป็นการตัดสินใจในเป้าหมาย (Goal) และมีวัตถุประสงค์ (Objectives) ระยะยาว ส่วนโครงสร้างองค์กรจะมีบทบาทในการบริหารยุทธศาสตร์ ด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่และสายการบังคับบัญชา เพื่อความสำเร็จขององค์กร ขณะที่แอนซอฟฟ์ (Ansoff) นักคิดอีกท่านหนึ่งได้กล่าวไว้ในหนังสือ Corporate Strategy ในปี ๑๙๖๕ และหนังสือ Implanting Strategic Management โดยเขามองยุทธศาสตร์ใน ๒ ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ

ลักษณะแรกเป็นการมองยุทธศาสตร์ในแง่ของการวางแผนยุทธศาสตร์องค์กร ซึ่งจะเป็นเรื่องภายในองค์กรและเกี่ยวข้องกับการกำหนดเป้าหมายขององค์กร การผลิตสินค้าและบริการที่ทันสมัย การแสวงหากลุ่มลูกค้าและตลาด การพัฒนาการผลิตสินค้าและบริการและการแสวงหาประโยชน์จากสถานการณ์ทางการตลาด

ลักษณะที่สองเป็นการมองยุทธศาสตร์ในแง่ของการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติที่ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา สำหรับนักคิดที่ได้รับการยกย่องจากกลุ่มนักธุรกิจชั้นนำของประเทศสหรัฐอเมริกาว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์ก็คือพอร์เตอร์ (Porter) พอร์เตอร์มองว่ายุทธศาสตร์เป็นเรื่องของความสามารถในการแข่งขันที่จำเป็นต้องคำนึงถึงจำนวนของคู่แข่งทางการค้าในตลาด การเกิดขึ้นของคู่แข่งรายใหม่ การเกิดขึ้นของสินค้าหรือบริการทดแทน อำนาจการต่อรองของผู้จัดส่ง (Suppliers) และลูกค้า นอกจากนี้การได้เปรียบในเชิงแข่งขันจะเกิดขึ้นได้ใน ๒ กรณี คือการมีต้นทุนต่ำ (Low Cost) และการมีความแตกต่าง (Differentiation) ในสินค้าหรือบริการ

๒. ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นภาพในอนาคต (Strategy as Perspective) ฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มีที่มาจาก ๒ ฐานคิด ดังนี้คือ (Mintzberg et al, ๑๙๘๗: ๑๖) ฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ มองว่ายุทธศาสตร์เป็นเรื่องของมโนทัศน์ ซึ่งมีลักษณะเป็นนามธรรมที่มีอยู่ในใจของกลุ่มที่เกี่ยวข้องขององค์กร ดังนั้นเราจึงพบว่าไม่มีใครเลยที่จะสามารถมองเห็นหรือสัมผัสยุทธศาสตร์ที่เป็นวัตถุได้

ฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์อีกประการหนึ่งของยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ก็คือ ภาพในอนาคตเป็นสิ่งที่คนมีร่วมกันไม่ใช่เป็นเพียงเรื่องส่วนบุคคล ตัวอย่างของภาพในอนาคตที่คนมีร่วมกัน เช่น โลกทัศน์ วัฒนธรรม อุดมการณ์หรือกระบวนทัศน์ เป็นต้น ดังนั้นองค์กรที่ใช้ยุทธศาสตร์จึงเป็นกิจกรรมที่ทำร่วมกัน (Collective Action) ภายใต้พันธกิจ (Mission) เดียวกัน จากฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์ทั้งสองเราจึงสามารถนิยามยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ได้ว่า เป็นภาพในอนาคตที่เน้นความสนใจในเรื่องการทบทวนและการทำกิจกรรมของคนที่มีร่วมกันในองค์กร การกำหนดยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นภาพในอนาคต หมายถึงการกำหนดแนวคิดหรือค่านิยมร่วมขององค์กร เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานยึดถือเป็นแนวทางการปฏิบัติงาน ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ต้องสะท้อนให้เห็นถึงค่านิยม วัฒนธรรม หรืออุดมการณ์ขององค์กรเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ ซึ่งจะเป็นพลังในการช่วยขับเคลื่อนภารกิจขององค์กร ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้จึงไม่ใช่เพียงแค่การเอาชนะคู่แข่งคู่แข่ง

ต่อสู้เท่านั้น แต่ยุทธศาสตร์ยังเป็นพลังในการขับเคลื่อนองค์กรผ่านการรับรู้ร่วมกันของสมาชิกในองค์กรอีกด้วย

ความสำคัญของแผนยุทธศาสตร์

๑. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่ช่วยให้องค์กรสามารถพัฒนาตนเองได้อย่างเหมาะสมกับสภาพการณ์เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้เพราะการกำหนดแผนยุทธศาสตร์นั้น ให้ความสำคัญกับการศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร

๒. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่ช่วยให้หน่วยงานในภาครัฐกิจ ตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ของตนที่มีส่วนเอื้ออำนวยความสำเร็จและความล้มเหลวล้มเหลวต่อเป้าประสงค์ขององค์กร

๓. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่ช่วยส่งเสริมการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management, NPM) ที่ให้ความสำคัญการปรับปรุงการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐกิจทั้งระบบเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในประเทศไทยเรียกว่าการปฏิรูประบบราชการ อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐกิจยังต้องดำเนินงานตามแนวทางการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดีหรือธรรมาภิบาล (Good Governance) ซึ่งเป็นกระแสหลักในการบริหารรัฐกิจปัจจุบัน

๔. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่มีส่วนช่วยยกระดับระบบการจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน (Performance-based Budgeting)

๕. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่มีส่วนช่วยในการสร้างนวัตกรรมการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นการพินิจวิเคราะห์วางแผน และนำเสนอทางเลือกในการบริหารจัดการแบบใหม่ๆ ที่หลุดพ้นจากกรอบพันธนาการทางความคิด อันเกี่ยวข้องกับระเบียบปฏิบัติราชการที่ล้าสมัยและไม่เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชน

๖. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่มีส่วนช่วยสนับสนุนหลักการประชาธิปไตยในแง่ของการมีส่วนร่วม (Participation) และการกระจายอำนาจ (Decentralization)

กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์ หมายถึง ทิศทางหรือแนวทางปฏิบัติตามพันธกิจและภารกิจ (Mission) ให้สัมฤทธิ์ผลตามวิสัยทัศน์ (Vision) และเป้าประสงค์ขององค์กร (Corporate Goal) แผนยุทธศาสตร์ที่ดีนั้น จะต้องถูกกำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์ขององค์กรอันเป็นผลผลิตทางความคิดร่วมกันของสมาชิกในองค์กรที่ได้ทำงานร่วมกันหรือจะทำงานร่วมกัน โดยวิสัยทัศน์นี้เป็นความเห็นพ้องต้องกันว่าเป็นจุดหมายปลายทางที่องค์กรประสงค์จะไปให้ถึง และวิสัยทัศน์นี้มีการแปลงออกมาเป็นวัตถุประสงค์ (Objective) ที่เป็นรูปธรรม และสามารถวัดได้ ทั้งนี้้องค์การสามารถใช้แผนยุทธศาสตร์เป็นกรอบในการประเมินผลงานประจำปีงบประมาณ ยิ่งไปกว่านั้นองค์กรยังสามารถใช้แผนยุทธศาสตร์เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีได้อีกด้วย

สำหรับกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์นั้น มีขั้นตอนดังนี้

๑. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบด้วย

๑.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) และ

๑.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment)

๒. การจัดวางทิศทางขององค์กร ซึ่งประกอบด้วย

๒.๑ การกำหนดวิสัยทัศน์ (Vision)

๒.๒ การกำหนดภารกิจ (Mission)

๒.๓. การกำหนดเป้าประสงค์ขององค์กร (Corporate Goal)

๒.๔. การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objectives)

๒.๕. การกำหนดดัชนีชี้วัดผลงานระดับองค์กร (Organization's Key Performance Indicators, KPIs)

๒.๖. การกำหนดยุทธศาสตร์ (Strategy)

๓. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์เป็นการดำเนินการเพื่อให้ยุทธศาสตร์ที่ได้ถูกกำหนดขึ้นมีความเป็นรูปธรรมปฏิบัติได้จริงอันจะนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ และเป้าประสงค์ขององค์กร โดยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์นั้น ประกอบด้วย

๑. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามขององค์กร หรือที่นิยมเรียกว่า SWOT Analysis อันประกอบไปด้วยการ วิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) การวิเคราะห์จุดอ่อน (Weakness) การวิเคราะห์โอกาส (Opportunities) และการวิเคราะห์ภัยคุกคาม (Threats) ขององค์กร

๒. การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์

๓. การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objective) ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ พร้อมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบและหน่วยงานสนับสนุน

๔. การกำหนดดัชนีชี้วัดผลงานระดับองค์กรและระดับหน่วยงาน (Strategic Plan's KPIs)

๕. การกำหนดยุทธวิธี (Tactics) หรือแผนงานในการปฏิบัติ

๖. การกำหนดเป้าหมาย (Targets) ของแต่ละกิจกรรม (Activities) พร้อมกับดัชนีชี้วัดผลงานระดับแผนปฏิบัติการ (Action Plan's KPIs)

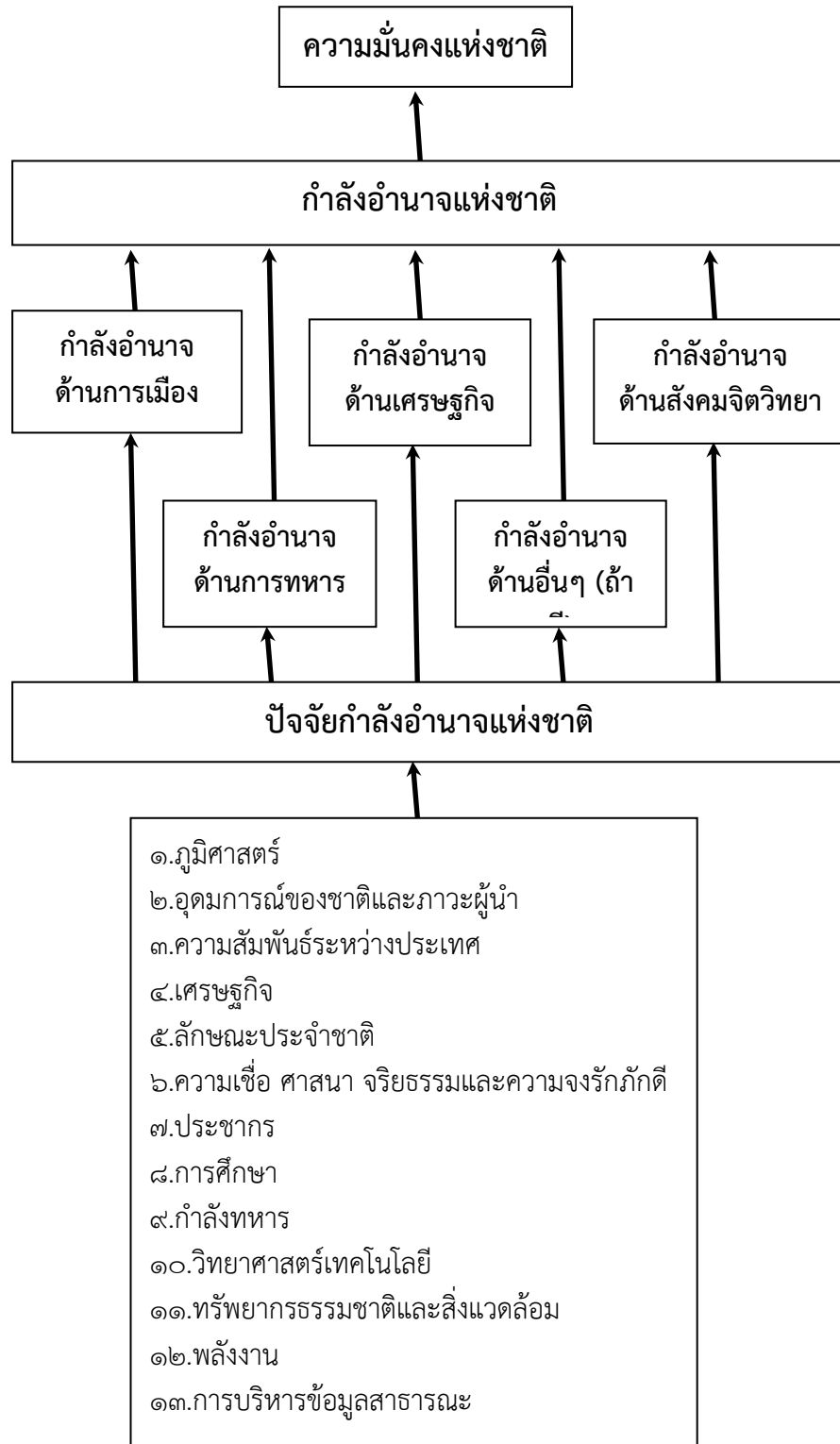
ยุทธศาสตร์ชาติ (National Strategy) เป็นกระบวนการที่ได้มาซึ่งเป้าหมายพื้นฐานสำคัญ และค่านิยมของชาติเป้าหมายดังกล่าวมักถูกกล่าวถึงในรูปของผลประโยชน์แห่งชาติ บทบาทของกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์คือพัฒนาผลประโยชน์แห่งชาติให้เป็นวิธีการ หรือเครื่องมือที่จะทำให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติให้เป็นวิธีการ หรือเครื่องมือที่จะทำให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติส่วนเครื่องมือหรือวิธีการต่างๆ จะถูกกล่าวถึงในรูปของเครื่องมือกำลังอำนาจแห่งชาติ ได้แก่ การเมือง (การทูต) เศรษฐกิจและทหาร

ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นกระบวนการของการพิจารณาว่าประเทศมีผลประโยชน์แห่งชาติอะไรบ้างผลประโยชน์ต่างชาติเหล่านั้นมีลำดับความสำคัญอย่างไรและเครื่องมือกำลังอำนาจแห่งชาติอะไรบ้างเท่าที่มีอยู่มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับได้ในอันที่จะให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ

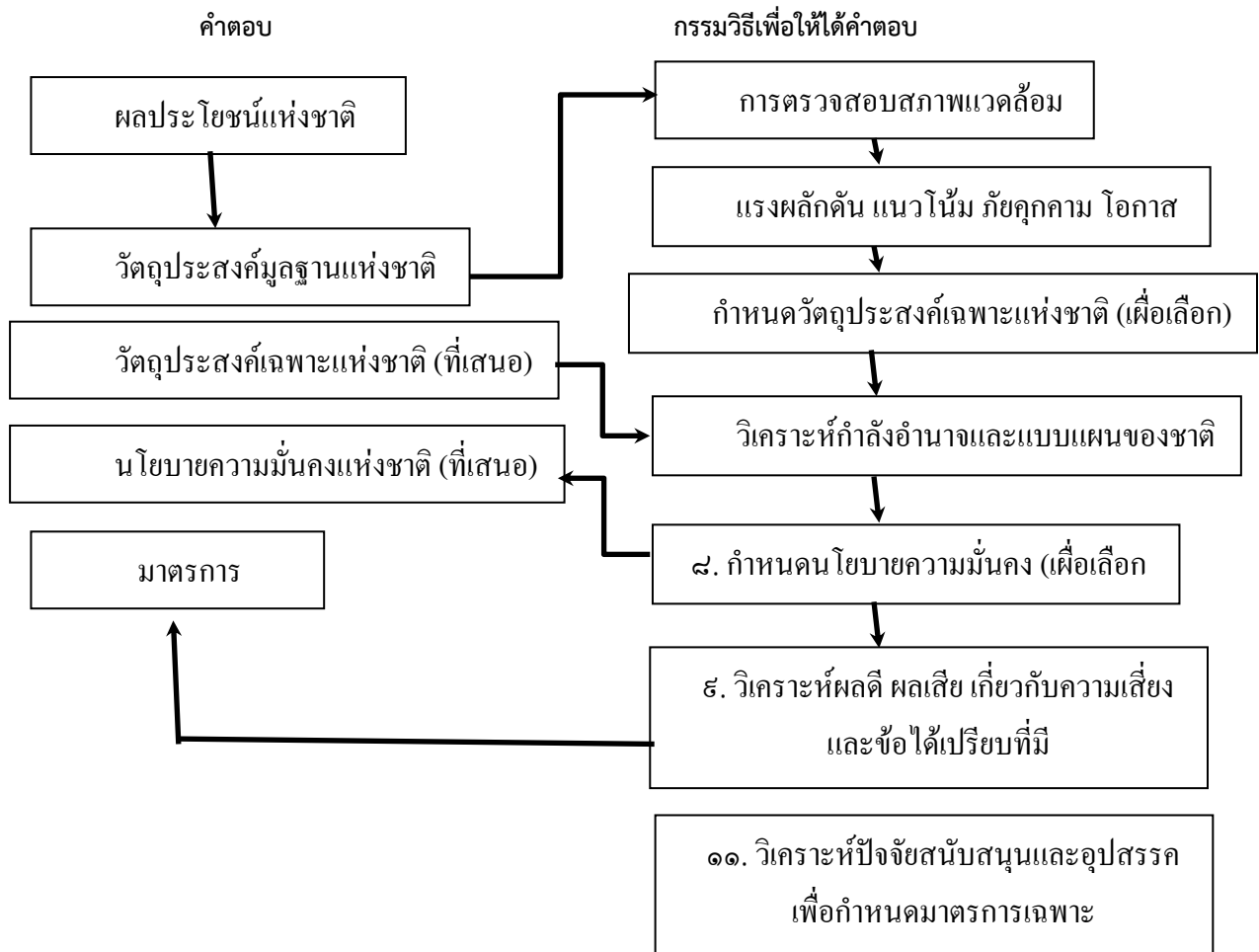
วปอ. ได้ให้คำนิยาม คำว่า ยุทธศาสตร์ชาติ คือ ศิลปะและศาสตร์ในการพัฒนา และการใช้ (การบริหารจัดการ) กำลังอำนาจแห่งชาติด้านต่างๆ ได้แก่ การเมือง, เศรษฐกิจ, สังคมจิตวิทยา, การทหาร, วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, การพลังงาน, ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของชาติ กระทำทั้งในยามปกติ และยามสงคราม ทั้งในประเทศ และนอกประเทศ

หลักการ แนวคิด และกระบวนการในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. ใช้ฐานคิดเรื่องความมั่นคงแห่งชาติเป็นหลักในการดำเนินการ และศึกษา กำลังอำนาจแห่งชาติ รวมทั้งปัจจัยกำลังอำนาจแห่งชาติ ด้านต่างๆ เพื่อพิจารณากำหนด ๑) เป้าหมายของชาติ (Ends) ๒) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (Way & means) ดังภาพความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคงแห่งชาติ กำลังอำนาจแห่งชาติ และปัจจัยกำลังอำนาจแห่งชาติ ด้านล่างนี้

แผนภาพที่ ๒-๑ แผนภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคง กำลังอำนาจ และปัจจัย กำลังอำนาจแห่งชาติ



แผนภาพที่ ๒-๑ โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. ๑๒ ขั้นตอน



ขั้นตอนที่ ๑ การกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ

ผลประโยชน์แห่งชาติ (National interests) คือ เป้าหมายของชาติในระยะยาว ประมาณ ๒๐ ปีขึ้นไป มีลักษณะเป็นนามธรรม ผลประโยชน์แห่งชาติมีการให้คำจำกัดความคือ เป้าหมายแห่งชาติ เป็นแนวความคิดที่ได้ไตร่ตรองอย่างรอบคอบที่สุดแล้ว จากบรรดาองค์ประกอบต่างๆ ประมวลขึ้นเป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่ชาติจะขาดเสียไม่ได้ คือจุดหมายปลายทางทั่วไป และต่อเนื่องที่ชาติมุ่งกระทำให้บรรลุผล และเป็นจุดหมายปลายทางที่ชาติรู้สึกว่าจะมีความสำคัญแก่ความมั่นคงและมั่งคั่งแห่งชาติเป็นเป้าหมายหลักอันสำคัญยิ่งของประชาชนส่วนรวมในชาติ

หากเปรียบเทียบผลประโยชน์แห่งชาติกับคำที่นิยมใช้ในปัจจุบันคือวิสัยทัศน์จาก CPL Consulting Engineering and Management Company, Limited. กล่าวว่า วิสัยทัศน์ (Vision) คือ เป้าหมายขององค์กรในช่วงเวลาระยะกลางลงระยะยาว (ประมาณ ๓-๑๐ ปี) โดยปกติวิสัยทัศน์ที่ดีจะประกอบด้วย เป้าหมายระยะยาว (Stretch goal) เป้าหมายขององค์กรควรเป็นตำแหน่งของ

องค์กรที่แตกต่างจากปัจจุบัน แสดงถึงความทะเยอทะยานขององค์กร ตำแหน่งขององค์กรในตลาด (Definition of niche) ตำแหน่งขององค์กรเชิงธุรกิจในตลาด และช่วงเวลา (Time horizon) ช่วงเวลาที่เป้าหมายตามวิสัยทัศน์บรรลุผลสำเร็จ ดังนั้น เราอาจกล่าวได้ว่าผลประโยชน์แห่งชาติก็คือ วิสัยทัศน์แห่งชาติ ๒๐ ปี มันเอง

ขั้นตอนที่ ๒ การกำหนดวัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ

การกำหนดวัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติเป็นเป้าหมายแห่งชาติ กระทำโดยการถ่ายทอดผลประโยชน์แห่งชาติเป็น “วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ” (Basic national objectives) คือ ผลประโยชน์แห่งชาติที่เป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น มีลักษณะถาวรและมักจะปรากฏอยู่ในหลักการของชาติ หรือในเอกสารสำคัญๆ ของรัฐบาลหรือจะพบในประเพณีและความรู้สึกซึ่งฝังลึกอยู่ในจิตใจ อุปนิสัย ความเชื่อพื้นฐาน และความใฝ่ฝันของประชาชนในชาติเป็นความต้องการที่จะดำรงไว้ หรือให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์อันสำคัญยิ่งของชาติ เนื่องด้วยวัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ (Basic national objectives) เป็นเป้าหมายแห่งชาติคือ ผลประโยชน์แห่งชาติที่เป็นรูปธรรม ดังนั้น วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติก็คือ วิสัยทัศน์แห่งชาติ ๒๐ ปี ที่เป็น รูปธรรมมากขึ้นนั่นเอง

ขั้นตอนที่ ๓ การตรวจสอบสถานะแวดล้อม

หลังจากที่ได้กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ และ วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติในขั้นตอนที่ ๑ และ ๒ ของโครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ในขั้นที่ ๓ คือการตรวจสอบสถานะแวดล้อม เป็นการรวบรวม และจัดระบบข้อมูลของข่าวสาร เรื่องราว ประเด็น หรือปัญหาสำคัญ อันเป็นสถานการณ์ สภาพการณ์ ปรากฏการณ์ ทั้งภายนอก และภายในประเทศ ตามลักษณะของกำลังอำนาจแห่งชาติ ด้านต่างๆ ถ้าเป็นข่าวสารฯ จากภายนอกประเทศที่มีผลกระทบต่อผลประโยชน์และความมั่นคงของชาติ และมีประเทศใดเข้ามาเกี่ยวข้องให้ระบุนั้นๆ ส่วนภายในประเทศให้รวบรวมข่าวสารฯ ที่สำคัญและมีผลกระทบต่อผลประโยชน์และความมั่นคงของชาติ ซึ่งบางครั้งอาจเกี่ยวโยงถึงประเทศรอบบ้านหรือประเทศอื่นๆ ก็ระบุนั้นๆ ลงไปให้ชัดเจนด้วยเช่นกันสำหรับการศึกษา ใน วปอ. ให้ตรวจสอบสถานะแวดล้อมในห้วง ประมาณ ๑๐ – ๑๕ ปีข้างหน้า

ขั้นตอนที่ ๔ การวิเคราะห์สถานะแวดล้อม

หาแรงผลักดัน พิจารณาแนวโน้ม ปัญหาหรือภัยคุกคาม และโอกาสแรงผลักดัน (Forces) เป็นสถานการณ์ สภาพการณ์ ปรากฏการณ์ที่มีผลกระทบ หรืออาจมีผลกระทบต่อการดำเนินการของรัฐที่จะส่งผลให้บรรลุ หรือไม่บรรลุเป้าหมายแห่งชาติ (ผลประโยชน์แห่งชาติ วัตถุประสงค์ มูลฐานแห่งชาติ) โดยพิจารณาเรื่อง หรือประเด็นที่ได้จากการตรวจสอบสถานะแวดล้อม ในขั้นที่ ๓ ตามลักษณะของกำลังอำนาจแห่งชาติด้านต่างๆ

พิจารณาหรือประเมินแนวโน้ม (Trends) คือผลของแรงผลักดันที่ทำให้เกิด ทิศทาง รูปแบบ หรือระดับความรุนแรงไปในทางที่ดี (เชิงบวก) หรือไม่ดี (เชิงลบ) ต่อเป้าหมายแห่งชาติ (ผลประโยชน์แห่งชาติ และ วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ)

พิจารณา ประเมินปัญหา หรือภัยคุกคาม (Problem & threats) จากการพิจารณาแรงผลักดันและแนวโน้ม

แรงผลักดันและแนวโน้มที่เป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมายแห่งชาติ (ผลประโยชน์แห่งชาติ และวัตถุประสงค์ มูลฐานแห่งชาติ) ย่อมเป็นปัญหาหรือภัยคุกคาม

พิจารณา หรือประเมินโอกาส (Opportunities) คือ ประโยชน์ที่เกื้อกูล หรือส่งเสริมขีดความสามารถของชาติ

จากการพิจารณาแรงผลักดันและแนวโน้มแรงผลักดัน และแนวโน้มที่สอดคล้องกับการบรรลุเป้าหมายของชาติ (ผลประโยชน์แห่งชาติ วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ) ย่อมเป็นโอกาสที่ชาติควรแสวงหาและขยายผลต่อไปในอนาคต

ดังนั้นการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม ดำเนินการหลังจากการตรวจสอบสภาวะแวดล้อมตามโครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ.คือ การหาแรงผลักดันพิจารณา แนวโน้มปัญหาหรือภัยคุกคาม และโอกาส จะกระทำได้ในทุกขั้นตอนของการพัฒนาจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ หากพบว่ามี การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมที่สำคัญๆ เกิดขึ้นที่จำเป็นต้องวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมใหม่

สำหรับการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมที่เราคุ้นเคย สำหรับองค์กร หรือโครงการ คือการวิเคราะห์ SWOT Analysis หรือในชื่อไทยชื่ออื่น เช่น การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ สำหรับองค์กร หรือโครงการ ซึ่งช่วยผู้บริหารกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มีศักยภาพจากปัจจัยเหล่านี้ต่อการทำงานขององค์กรเทคนิคนี้ อัลเบิร์ต ฮัมฟรีย์ (Albert Humphrey) ได้ชื่อว่าเป็นผู้เริ่มแนวคิดนี้โดยนำเทคนิคนี้มาแสดงในงานสัมมนาที่มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด

ขั้นตอนที่ ๕ การกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก)

จากการตรวจสอบสภาวะแวดล้อมจากนั้นวิเคราะห์ สภาวะแวดล้อมหาแรงผลักดัน แนวโน้มแล้วจะเกิดปัญหา หรือภัยคุกคามและโอกาสอะไรบ้างแล้วจึงกำหนดเป็นเป้าหมายแห่งชาติในอีก ๑๐ - ๑๕ ปีข้างหน้าเรียกว่า วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก)

วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) (Tentative specific national objectives) คือ เป้าหมายแห่งชาติในห้วงระยะเวลาประมาณ ๑๐ - ๑๕ ปีข้างหน้า หากคำว่า วิสัยทัศน์ (Vision) คือ เป้าหมายขององค์กรในช่วงเวลา ระยะกลางถึงระยะยาว วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) ก็คือ วิสัยทัศน์แห่งชาติ ๑๐ - ๑๕ ปีนั่นเอง

ขั้นตอนที่ ๖ การวิเคราะห์กำลังอำนาจแห่งชาติ

เมื่อได้เป้าหมายแห่งชาติ ๑๐- ๑๕ ปี คือ วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) (Tentative specific national objectives) หรือวิสัยทัศน์แห่งชาติ ๑๐- ๑๕ ปี ขั้นตอนต่อไปเป็นการวิเคราะห์กำลังอำนาจ และแบบแผนของชาติ

กำลังอำนาจแห่งชาติ (National power) (บางครั้ง อาจเรียกว่า พลังอำนาจแห่งชาติ) หมายถึง ความสามารถของรัฐประเทศในอันที่จะก่อให้เกิดอิทธิพลแก่รัฐ หรือ ประเทศอื่นๆ เป็นความสามารถของชาติหนึ่งที่สามารถชักจูงใจให้ชาติอื่นกระทำการใดๆ ตามที่ตนปรารถนา หรือเป็นผลให้เกิดความกดดันจนบรรลุวัตถุประสงค์ทางการเมืองของชาติ

ปัจจัยกำลังอำนาจแห่งชาติที่เป็นรูปธรรมได้แก่ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการทูต การเศรษฐกิจ การศึกษา ประชากร การทหาร วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การพลังงาน การบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร เป็นต้น

ปัจจัยที่เป็นนามธรรม ได้แก่ แบบแผนของชาติ ลักษณะ และเอกลักษณ์ประจำชาติ

อุดมการณ์ของชาติ ประเพณี วัฒนธรรม ภาวะผู้นำ ความเชื่อ ศาสนา จริยธรรม และความจงรักภักดี เป็นต้น โดยพิจารณา หรือประเมินกำลังอำนาจแห่งชาติต่างๆ เหล่านั้นในกรณีที่เกี่ยวข้องที่เป็นอุปสรรค ความเป็นไปได้ การยอมรับได้ และความเหมาะสม กับวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) ห้วงระยะเวลา ๑๐- ๑๕ ปี ข้างหน้า (ในขั้นตอนที่ ๕) แล้วกำหนด เป็นวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) ห้วงระยะเวลา ๕ ปี ข้างหน้า

ขั้นตอนที่ ๗ การกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ)

การกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) (Specific national objectives) คือ เป้าหมายแห่งชาติ ในห้วงระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า

วิธีการกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) ในห้วงระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า ได้จากศิลปะ และศาสตร์ในการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติต่างๆ ได้แก่ ด้านการเมือง (ภายในประเทศ และระหว่างประเทศ), เศรษฐกิจ, สังคม จิตวิทยา, การทหาร, วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี, พลังงาน, ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร และภูมิศาสตร์ (ในขั้นตอนที่ ๖) โดยพิจารณา ประเมินกำลังอำนาจแห่งชาติต่าง ๆ เหล่านั้น ในกรณี ที่เกี่ยวข้องที่เป็นอุปสรรค ความเป็นไปได้ การยอมรับได้ และ ความเหมาะสมกับวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) ห้วงระยะเวลา ๑๐- ๑๕ ปี ข้างหน้า (ในขั้นตอนที่ ๕) แล้ว กำหนดเป็นวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) ห้วงระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า

วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) ก็คือ วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) ที่ได้รับการพิจารณา หรือประเมินจากการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติด้านต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น

ขั้นตอนที่ ๘ การกำหนดนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (เพื่อเลือก)

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (National security policies) เป็นวิธีการ หรือหนทางปฏิบัติในการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติ และทรัพยากร เพื่อการบรรลุเป้าหมาย ของชาติ (ผลประโยชน์แห่งชาติ, วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ และวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ)

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (เพื่อเลือก) (Tentative national security policies) ได้มาจากศิลปะ และศาสตร์ ในการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติด้านต่างๆ ได้แก่ การเมือง, เศรษฐกิจ, สังคมจิตวิทยา, การทหาร, วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี, พลังงาน, สิ่งแวดล้อม และการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งแบบแผนของชาติ ซึ่งเป็นแนวทางที่ ชาติมีธรรมเนียม ประเพณีปฏิบัติที่ตกทอดสืบกันมา เพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ)

วัตถุประสงค์เฉพาะฯ (ที่เสนอ) ข้อหนึ่งๆ อาจมีนโยบายความมั่นคงฯ (เพื่อเลือก) เพียงนโยบายฯ เดียว หรือ หลายนโยบายฯ ได้

กำลังอำนาจ และแบบแผนแห่งชาติ ได้มาจาก ขั้นตอนที่ ๖ การวิเคราะห์กำลังอำนาจ และแบบแผนของชาติ

ขั้นตอนที่ ๙ การวิเคราะห์ ผลดี ผลเสีย เกี่ยวกับความ เสี่ยงภัยทรัพยากรที่มีอยู่

เป็นการวิเคราะห์ ข้อดี ข้อเสียของนโยบายความ มั่นคงแห่งชาติ (เพื่อเลือก) จากขั้นตอนที่ ๘ เพื่อเลือกเป็นนโยบายฯ (ที่เสนอ) ที่สามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) ได้โดยเกิดผลดีมากกว่าผลเสีย หน่วยปฏิบัติสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง และเป็นแนวทางที่คุ้มค้ำกับผลลัพธ์ หรือเป้าหมายที่ต้องการ

แต่ละนโยบายฯ (เพื่อเลือก) มีข้อดีข้อเสีย แตกต่างกัน นโยบายที่ดีที่สุดมักเป็นนโยบายที่บรรลุเป้าหมายได้ภายในเวลาที่ต้องการ โดยใช้ทรัพยากรน้อยที่สุดซึ่งอาจหมายถึง เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดหรือมีอุปสรรคน้อยที่สุดในการบรรลุเป้าหมาย

ขั้นตอนที่ ๑๐ การกำหนดนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ)

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) (National security policies (proposal)) คือ นโยบายฯ (เพื่อเลือก) ที่ได้รับการวิเคราะห์ผลดี ผลเสีย โดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ความเสี่ยง การบรรลุวัตถุประสงค์ ความสิ้นเปลือง ประโยชน์ที่จะได้รับ ค่าใช้จ่าย ทรัพยากรที่มีอยู่ และความสามารถจะนำไปใช้ได้ทางปฏิบัติ

นโยบายฯ (เพื่อเลือก) เมื่อได้รับการวิเคราะห์ ผลดี ผลเสีย แล้ว อาจได้รับการพิจารณาเป็นนโยบายฯ (ที่เสนอ) ทุกข้อหรือบางข้อ อาจจะถูกตัดออกไปตามความเหมาะสมกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมในหัวนั้นๆ

ขั้นตอนที่ ๑๑ การวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน และอุปสรรค

เมื่อได้พิจารณาเลือกนโยบายความมั่นคง แห่งชาติ (ที่เสนอ) แล้ว ขั้นตอนต่อไปเป็นขั้นตอนที่ ๑๑ คือ การวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน และอุปสรรคเพื่อกำหนดมาตรการเฉพาะ โดยนำนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) ด้านต่างๆ วิเคราะห์นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) พิจารณาจากสภาพการณ์การตรวจ สภาวะแวดล้อมภายใน ภายนอกประเทศกับปัจจัยกำลัง อำนาจแห่งชาติที่เป็นรูปธรรม และนามธรรม ซึ่งอาจเป็นปัจจัยสนับสนุน หรือปัจจัยที่เป็นอุปสรรค จากนั้นพิจารณากำหนดเป็นมาตรการเฉพาะ

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) แต่ละข้อ อาจมีมาตรการเฉพาะ ๑ มาตรการ หรือมากกว่า

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) ที่สำคัญกว้างขวาง ต้องใช้กำลังอำนาจแห่งชาติหลายด้าน และ เครื่องมือ หรือทรัพยากรจากหลายภาคส่วน อาจต้องใช้มาตรการเฉพาะหลาย มาตรการ

ขั้นตอนที่ ๑๒ การกำหนดมาตรการเฉพาะ

มาตรการเฉพาะ (Specific measures) คือ วิธีการ หรือหนทางปฏิบัติที่กำหนดขึ้นสำหรับดำเนินการเพื่อบรรลุ ต่อนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ)

มาตรการเฉพาะ คือ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) ที่มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น

การกำหนดมาตรการเฉพาะได้จากการวิเคราะห์นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) พิจารณาจากสภาพการณ์การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมภายใน ภายนอกประเทศกับปัจจัยกำลังอำนาจแห่งชาติที่เป็นรูปธรรม และนามธรรมซึ่งอาจเป็นปัจจัยสนับสนุน หรือปัจจัยที่เป็น อุปสรรค

แผนงานหรือโครงการรองรับได้จากการนำ มาตรการเฉพาะฯ ๑ มาตรการ หรือ มากกว่าที่ตอบสนอง หรือบรรลุต่อนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) อันหนึ่ง แผนงาน หรือ โครงการรองรับ คือ แผนงาน หรือโครงการในระดับชาติที่สำคัญมีผลกระทบต่อประเทศชาติเป็นส่วนรวม เกี่ยวข้องกับส่วนราชการ องค์กรอิสระ และภาคส่วนอื่น ๆ อาจเป็นโครงการใหม่ หรือเป็นโครงการที่มีอยู่แต่เดิม แต่จะต้องพัฒนาไปสู่การปฏิบัติให้ได้ผลเป็นรูปธรรม

วิเคราะห์โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ.

๑. โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. เป็นโครงสร้าง ที่มีเอกลักษณ์ และบูรณาการวิธีคิดมากมาย เช่น การคิดเชิงกลยุทธ์ การคิดเชิงอนาคต การคิดเชิงสังเคราะห์ การคิดเชิงวิเคราะห์ และการคิดเชิงบูรณาการ

โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. มีการคิดเชิงกลยุทธ์ คือมีวิธีการที่คิดขึ้นอย่างรอบคอบ มีลักษณะเป็นขั้น เป็นตอนคือมี ๑๒ ขั้นตอนมีกระบวนการความคิดหรือเรียกว่า “ชุดความคิด” คือ คิดตั้งแต่เริ่มต้นจนบรรลุเป้าหมายไว้ล่วงหน้าก่อนลงมือดำเนินการ จากสถานะปัจจุบันจนบรรลุเป้าหมายหรือสถานะที่พึงประสงค์ในอนาคต เริ่มจากการมีเป้าหมาย (ENDs) ที่ต้องการทำให้สำเร็จ ซึ่งเป็นเป้าหมายในระดับชาติคือ ผลประโยชน์แห่งชาติ, วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ และวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติหรืออาจเรียกว่า วิสัยทัศน์ (Vision) แห่งชาติในขั้นตอนที่ ๑, ๒, ๕ และ ๗ จากนั้นจึงหาวิธีดำเนินการไปสู่เป้าหมายโดยมีการวางแผน เกี่ยวกับทิศทางและวิธีการปฏิบัติต่าง ๆ (WAYS) ที่น่าจะนำไปสู่เป้าหมายได้มากที่สุดคือ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ และมาตรการเฉพาะในขั้นตอนที่ ๘, ๑๐ และ ๑๒ ก่อนที่จะเลือกวิธีดำเนินการใดๆ จะต้องมีการวิเคราะห์และประเมินสถานะทั้งของตนเองและสภาพแวดล้อม เพื่อดูว่าตนเองมี ศักยภาพเพียงพอที่จะบรรลุเป้าหมายได้หรือไม่ มีจุดแข็งใดที่เป็นโอกาสให้ประสบความสำเร็จ และมีจุดอ่อนใดบ้างที่อาจเป็นเหตุให้ประสบความล้มเหลว นอกจากนี้ต้องวิเคราะห์และประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาโอกาสและอุปสรรคที่จะทำให้ไปถึงหรือไม่ถึงเป้าหมาย ซึ่งมีการดำเนินการในขั้นตอนที่ ๓, ๔ และ ๖

โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. มีการคิดเชิงอนาคต และหลักการคิดเชิงสังเคราะห์มีการคิดเชิงอนาคต คือจินตนาการในการฉายภาพแนวโน้มที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการใช้หลักการคาดการณ์ที่เหมาะสมในขั้นของการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ (ขั้นตอนที่ ๑) และวัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ (ขั้นตอนที่ ๒) และใน ขั้นตอนที่ ๔ ของการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมจากแรงผลัก (Forces) ที่ฉายภาพแนวโน้ม (Trends) อาจเกิดขึ้นในอนาคต และจากแรงผลัก และแนวโน้มดังกล่าว จะมีเหตุผลต่อเนื่องไปสู่โอกาส (Opportunities) หรือปัญหา (Problems)/คุกคาม (Threats) อะไรบ้างจากนั้นใช้หลักการคิดเชิงสังเคราะห์ (Synthesis Thinking) สู่ขั้นตอนที่ ๕ การกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (เพื่อเลือก) (Tentative specific national objectives) คือ กำหนด เป้าหมายของชาติ ในอีก ๑๐ - ๑๕ ปีข้างหน้า

มีการคิดเชิงวิเคราะห์ในขั้นตอนที่ ๔ การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมหาแรงผลักดันพิจารณาแนวโน้ม ปัญหา หรือภัยคุกคาม และโอกาส ในขั้นตอนที่ ๖ การวิเคราะห์กำลังอำนาจ และแบบแผนของชาติ ในขั้นตอนที่ ๘ การวิเคราะห์ผลดี ผลเสีย เกี่ยวกับความเสี่ยง (Risks) ข้อได้เปรียบ (Advantages) กับทรัพยากรที่มีอยู่ (Available resources) และในขั้นตอนที่ ๑๑ การวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน และอุปสรรคเพื่อกำหนดมาตรการเฉพาะ

โครงสร้างยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. มีการคิดเชิง บูรณาการ คือ

บูรณาการมาตรการเฉพาะที่ได้จากมาตรการด้านต่างๆ เช่น การเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา การทหาร เป็นต้น ตอบสนองนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (ที่เสนอ) เดียวกัน บูรณาการจากนโยบายฯ (ที่เสนอ) ด้านต่างๆ เช่น การเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา การทหาร เป็นต้น ตอบสนอง

วัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) เดียวกัน บูรณาการจากวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ (ที่เสนอ) ด้านต่างๆ เช่น การเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา การทหาร เป็นต้น ตอบสนองต่อวัตถุประสงค์มูลฐานและผลประโยชน์แห่งชาติ

จึงกล่าวได้ว่า การพัฒนาจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ วปอ. จะมีทิศทางที่สามารถอธิบายขั้นตอนจากมาตรการเฉพาะ → นโยบายฯ (ที่เสนอ) → วัตถุประสงค์เฉพาะฯ (ที่เสนอ) → วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ → ผลประโยชน์แห่งชาติ → หรือในทางกลับกัน ก็สามารถอธิบายผลประโยชน์แห่งชาติ → วัตถุประสงค์มูลฐานแห่งชาติ → วัตถุประสงค์เฉพาะฯ (ที่เสนอ) → นโยบายฯ (ที่เสนอ) มาตรการเฉพาะสู่แผนงาน หรือโครงการเป็นการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และการบริหารงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพได้ด้วยเช่นกัน

แนวคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ

“ผลประโยชน์แห่งชาติ”

ไม่ว่ารัฐตั้งอยู่บนระบอบการปกครองรูปแบบใด บรรดารัฐทั้งหลายต่างถือว่าผลประโยชน์แห่งชาติคือปัจจัยหลักของการดำเนินนโยบายและการมีปฏิสัมพันธ์กับตัวแสดงอื่นๆ และเป็นที่ถกเถียงกันจนถึงทุกวันนี้ว่า แนวคิดนี้ถูกต้องหรือไม่อย่างไร

“นิยามผลประโยชน์แห่งชาติ”

Donald E. Nuechterlein ผลประโยชน์แห่งชาติ คือ “สิ่งที่จัดว่าเป็นความต้องการและความมุ่งหวังของประเทศในการดำเนินความสัมพันธ์กับรัฐอธิปไตยอื่นๆ ที่ประกอบกันเป็นสถานะแวดล้อมของชาติดังกล่าว” (อ้าง Donald E. Nuechterlein, *America Overcommitted: United States National Interests in the ๑๙๘๐'s*)

Hans Morgenthau (๑๙๐๔-๑๙๘๐) กล่าวว่า เป้าหมายของการดำเนินนโยบายประเทศคือเพื่อให้ได้อำนาจ ดังนั้น สามารถนิยามผลประโยชน์แห่งชาติว่าการได้มาซึ่งอำนาจนั่นเอง คือ อะไรก็ตามที่ประเทศนั้นเห็นว่าสมควรแก่เพิ่มพูน รักษาและปกป้องไว้ ซึ่งอาจเป็นความมั่นคง การอยู่ดีกินดี ค่านิยมหรืออุดมการณ์ที่ยึดถือ เกียรติภูมิ เค.เจ.โฮลสตี กล่าวว่า ผลประโยชน์แห่งชาติ อาจหมายถึง

๑. สิ่งที่น่าจะเป็นหรือควรจะเป็น
๒. สิ่งแสวงหาอยู่ตลอดเวลา
๓. สิ่งที่ถูกกำหนดนโยบายบอกว่าเป็นผลประโยชน์แห่งชาติ

ระดับของผลประโยชน์

เค.เจ.โฮลสตี แบ่งผลประโยชน์แห่งชาติเป็น ๓ ระดับ

๑. ระดับแก่น คือ เรื่องการรักษาตัวรอด การป้องกันเขตแดนที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ ฯลฯ
๒. ระดับกลาง คือ การตอบสนองความ ข้อเรียกร้องของมหาชน ของเอกชน ผ่านการดำเนินการระหว่างประเทศ การเพิ่มเกียรติภูมิของรัฐและการขยายตัวในรูปแบบต่างๆ เช่น จักรวรรดินิยม เป็นต้น

๓. ระดับกว้าง คือ การเรียกร้องที่มีเป้าหมายทางแนวคิด ทัศนคติบางอย่าง เช่น ต้องการให้ประเทศอื่นๆพ้นจาก “ความด้อยพัฒนา”

ตัวอย่าง ประเทศสหรัฐฯ ในปัจจุบัน เรียกร้องเรื่องการส่งเสริมประชาธิปไตย เนื่องจากสหรัฐฯ เชื่อว่าหากนานาชาติปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยแล้ว สหรัฐฯ จะมีความมั่นคง ไม่เกิดความขัดแย้งกับลัทธิคอมมิวนิสต์ในสมัยสงครามเย็น ทำให้เศรษฐกิจประเทศมั่งคั่ง

ผลประโยชน์แห่งชาติเป็นตัวกำหนดนโยบายต่างประเทศ

นโยบายเกิดจากการตีความผลประโยชน์แห่งชาติและสร้างเป็นหลักคิดหรือแนวทาง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ

ไม่มีรัฐบาลใดออกนโยบายที่ขัดแย้งหรือไม่ตอบสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ

แต่ในระดับปฏิบัติ การดำเนินนโยบายต่างประเทศหลายอย่างไม่อยู่ในสายตาหรือการรับรู้ของประชาชนทั่วไป แต่อยู่ในกลุ่มเล็กๆ ที่เกี่ยวข้อง การดำเนินนโยบายบางครั้งอาจไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์แห่งชาติก็เป็นได้

ความสัมพันธ์ระหว่างผลประโยชน์แห่งชาติของแต่ละประเทศ ก่อเกิดเป็นความสัมพันธ์หลายรูปแบบ

๑. ร่วมมือกัน

๒. แข่งขันกัน เช่น การแข่งขันทางการค้า ต่างฝ่ายต่างต้องการขายสินค้าให้อีกประเทศหนึ่ง

๓. ขัดแย้งกัน ความขัดแย้งระหว่างประเทศบ่อยครั้งเกิดจากความขัดกันของผลประโยชน์แห่งชาตินี้เอง

๔. ไม่เกี่ยวข้องกัน คือ ต่างฝ่ายต่างไม่ได้ไม่เสียอะไร ต่างไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกัน ประเด็นนั้นๆ จึงไม่มีการติดต่อสัมพันธ์กันในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง หรือมีสัมพันธ์น้อย เป็นเพียงพิธีการ

รูปแบบความสัมพันธ์ดังกล่าว สามารถเกิดขึ้นพร้อมๆ กัน

ประเทศหนึ่งกับอีกประเทศหนึ่ง มีได้ทั้งความร่วมมือ ขัดแย้ง และไม่เกี่ยวข้องกัน ขึ้นว่าประเด็นว่าเกี่ยวข้องกันหรือไม่ อย่างไร

รูปแบบความสัมพันธ์ไม่คงที่ แปรเปลี่ยนได้เสมอ

ดังประโยคที่ว่า “ไม่มีมิตรแท้และศัตรูที่ถาวร”

การศึกษาเกี่ยวกับการเสริมสร้างชาติให้มั่นคงในการป้องกันราชอาณาจักรจำต้องหาหนทางปฏิบัติโดยกำหนดเป็นนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ และยุทธศาสตร์ชาติ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นจะต้องทำความเข้าใจในเรื่องของนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ และยุทธศาสตร์ชาติให้ชัดเจน ก่อนนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งเป็นผลผลิตมาจากผลประโยชน์ชาตินั้นมีความเป็นมาอย่างไร ต้องทำความเข้าใจเรื่องวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติที่ว่าได้อย่างไร แล้วจึงกำหนดนโยบายความมั่นคงแห่งชาติและมาตรการเฉพาะอันเป็นหนทางปฏิบัติที่จะเสริมสร้างชาติให้มั่นคงต่อไป

การได้มาซึ่งวัตถุประสงค์เฉพาะชาตินั้นจะต้องมีการจัดระบบความคิดในการตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะแวดล้อมเพื่อพิสูจน์ทราบโอกาส หรือค้นหาปัญหา หรือภัยคุกคามหรือ

อุปสรรคต่างๆ ให้ได้มาพร้อมด้วยเหตุและผลนั่นก็คือการได้ทราบถึงแรงผลักดันและแนวโน้มอันเป็นเหตุและผลเพื่อจะได้ดำเนินการแก้ปัญหาจากเหตุที่เกิดขึ้นจากการกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ และมาตรการเฉพาะขึ้นเป็นหนทางดำเนินการแล้วจึงนำไปทำแผนงานแห่งชาติเพื่อแจกจ่ายให้กระทรวง ทบวง กรมที่เกี่ยวข้องรับไปวางแผนจัดทำแผนและแผนงาน ในระดับกระทรวงต่อไป

ตามที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นการทำงานเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติรวมทั้งการชี้แจงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ตลอดจนที่มาของตัวแปรเหล่านั้น นับตั้งแต่คำว่า ผลประโยชน์แห่งชาติจนถึงนโยบายความมั่นคงแห่งชาติและมาตรการเฉพาะ

ผลประโยชน์แห่งชาติ

ผลประโยชน์แห่งชาติ หมายถึง "แนวความคิดที่ได้ไตร่ตรองอย่างรอบคอบที่สุดแล้วจากบรรดาองค์ประกอบต่างๆ ซึ่งประมวลขึ้นเป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่ชาติจะขาดเสียมิได้ ทั้งนี้รวมถึงการคุ้มครองตนเอง ความเป็นเอกราชบูรณภาพแห่งชาติ ความมั่นคงทางทหาร เสถียรภาพทางเศรษฐกิจกับบรรดาความมั่งคั่งทั้งหลายที่จะพึงมี"

นอกจากนั้นสถาบันบรูกกิ้ง ให้คำจำกัดความไว้ว่า ผลประโยชน์แห่งชาติได้แก่ "จุดหมายปลายทางทั่วไปและต่อเนื่องที่ชาติมุ่งกระทำให้บรรลุผล และเป็นจุดหมายปลายทางที่ชาติรู้สึกว่ามี ความสำคัญแก่ความมั่นคงและความมั่งคั่งแห่งชาติ"

ผลประโยชน์แห่งชาติจำแนกออกได้เป็น ๓ ลักษณะ คือ

๑. จำแนกตามลักษณะความสำคัญ (Degree of Primacy) ได้แก่ ผลประโยชน์แห่งชาติที่มีความสำคัญสูงสุด (Vital Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติระดับรอง (Secondary Interests)

๑.๒ จำแนกตามลักษณะความยั่งยืน (Degree of Permanence) ได้แก่ ผลประโยชน์แห่งชาติถาวร (Permanent Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติไม่ถาวร (Variable Interests)

๑.๓ จำแนกตามลักษณะความเจาะจง (Degree of Generality) ได้แก่ ผลประโยชน์แห่งชาติทั่วไป (General Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติเฉพาะ (Specific Interests) การจำแนกผลประโยชน์แห่งชาติออกเป็นลักษณะต่างๆ ดังกล่าวเพื่อประโยชน์ในการพิจารณากำหนดผลประโยชน์แห่งชาติในช่วงที่จะวางแผนยุทธศาสตร์ชาติ คือ จะวางแผนในช่วงระยะสั้น ๒ ปีข้างหน้า หรือช่วงระยะปานกลาง ๓ - ๑๐ ปีข้างหน้า หรือช่วงระยะยาวซึ่งครอบคลุมจาก ๑๑ - ๒๐ ปีข้างหน้า อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์แห่งชาติจะต้องเป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่ประเทศชาติจะขาดเสียมิได้

แนวความคิดเรื่องความมั่นคงของชาติ

ความมั่นคงแห่งชาติทางการเมือง อาจพิจารณาแบ่งออกเป็น 2 ประการ คือ ความมั่นคงแห่งชาติทางการเมืองในประเทศ และความมั่นคงแห่งชาติทางการเมืองระหว่างประเทศ ข้อพิจารณาสำหรับความมั่นคงแห่งชาติทางการเมืองในประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ความศรัทธาของประชาชนส่วนใหญ่ในประเทศ พร้อมทั้งจะให้การสนับสนุนต่อระบอบการปกครอง และ

การบริหารงานของรัฐบาลที่เป็นอยู่ในขณะนั้นมาน้อยเพียงใด ประเทศใดก็ตามที่มีประชาชนซึ่งมีความเชื่อถือ มีศรัทธา มีความจงรักภักดี และพร้อมที่จะให้การสนับสนุนระบอบการปกครอง และรัฐบาลอย่างจริงจังเป็นจำนวนมากแล้ว ความมั่นคงแห่งชาติทางด้านการเมืองในประเทศก็ยังมีมากขึ้นในทางตรงกันข้ามหากประชาชนมีความไม่พอใจในระบอบการปกครองหรือการบริหารงานของรัฐบาลในระบอบนั้นเป็นจำนวนมาก ในเวลาเดียวกันก็มีศรัทธาและความพร้อมที่จะให้การสนับสนุนรัฐบาลน้อย ก็อาจพิจารณาได้ว่า ประเทศนั้นยังไม่มี ความมั่นคงแห่งชาติทางด้านการเมืองภายในประเทศ ดังจะเห็นได้จากประเทศที่มีระบบการปกครองแบบประชาธิปไตย แต่แนวความคิดของประชาชนเกี่ยวกับ ระบอบประชาธิปไตยไม่ตรงกัน ก็มักจะมีปัญหาทางด้านการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่บ่อย ๆ มีผู้กล่าวไว้ว่า เสถียรภาพและความมั่นคงของระบอบการเมือง เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดอันหนึ่งในการเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติ โดยเฉพาะในประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งมักมีปัญหา ขุนวาททางการเมืองเป็นเหตุให้รัฐบาลขาดเสถียรภาพและล้มลุกคลุกคลาน ไม่ได้รับการยอมรับจาก ประชาชน ผู้นำทางการเมืองทำการฉ้อราษฎร์บังหลวงในรูปแบบต่าง ๆ ทำให้เกิดความขุ่นวายอยู่เป็นประจำ และกลุ่มอิทธิพลจะถือเป็นปัจจัยในการปฏิวัติหรือรัฐประหารต่อไป ซึ่งถือกันว่าเป็น “วงจรอุบาทว์” (Vicious Circle) ของระบบการเมืองภายในประเทศ สำหรับในประเทศพัฒนาแล้ว ประเด็นนี้ ไม่ค่อยได้กล่าวถึงกันนัก เพราะระบบการเมืองในประเทศเหล่านี้ค่อนข้างจะมีความมั่นคงพอสมควร

สำหรับความมั่นคงแห่งชาติทางด้านการเมืองระหว่างประเทศนั้น ขึ้นอยู่กับ นโยบายทางด้านการเมืองระหว่างประเทศของรัฐบาลเป็นสำคัญ กล่าวคือ ถ้าหากนโยบายต่างประเทศ ไม่เหมาะสม เป็นต้นว่า นโยบายต่างประเทศที่แถลงออกไปนั้น เป็นผลให้ไปสร้างศัตรูกับประเทศของตนรอบด้าน หรือในการปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นผลให้เกิดการผลักดันต่อประเทศอื่น ๆ รวมตัว กัน สกัดกัน หรือขัดขวางผลประโยชน์ของชาติของตนเองหรือไปรวมตัวกันร่วมทำสงครามกับประเทศใดประเทศหนึ่งเช่นนี้ความมั่นคงแห่งชาติทางด้านการเมืองระหว่างประเทศก็จะสูญเสียไปอย่างไรก็ตาม การดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศนั้น ย่อมมีความสัมพันธ์กับความมั่นคงภายในประเทศ ด้วย หรืออีกนัยหนึ่งอาจกล่าวได้ว่า หากจะให้การดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศเกิด ประสิทธิภาพเต็มที่ ก็จะต้องสร้างความมั่นคงภายในให้สูงขึ้น และในเวลาเดียวกัน ก็จะต้องมุ่งถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ โดยเสริมสร้างมิตรให้มากขึ้น และหลีกเลี่ยงที่จะสร้างศัตรูโดยไม่จำเป็น

ความสัมพันธ์กับพลังอำนาจของชาติด้านอื่น

๑. ปัจจัยภายนอกประเทศมีความสำคัญต่อการกำหนดแนวนโยบายต่างประเทศ ของประเทศหนึ่งให้สอดคล้องกับสถานะทางการเมืองระหว่างประเทศในขณะใดขณะหนึ่งอย่างไร การตัดสินใจของคณะผู้กำหนดนโยบายหรือของตัวผู้นำอาจต้องอาศัยปัจจัยอื่น ๆ การกำหนดนโยบายต่างประเทศนั้น ต้องยึดผลประโยชน์แห่งชาติเป็นหลัก การกำหนดนโยบายต่างประเทศนั้นขึ้นอยู่กับขีดความสามารถของชาติ คือกำลังอำนาจของชาติในด้านการเมือง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมจิตวิทยา และการทหาร

๒. เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการด้านการเมืองระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

๒.๑ เครื่องมือทางการเมืองและการทูต เป็นเครื่องมือที่ใช้กันอยู่ โดยทั่วไปการใช้มักพยายามใช้กลวิธีหลายประการเข้ามาประกอบ เพื่อให้ประเทศคู่เจรจาหรืออีกฝ่าย ให้การลงความเห็น ลงคะแนนเสียง หรือดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ตามความต้องการของฝ่ายตน

๒.๒ เครื่องมือทางเศรษฐกิจ อาจหมายถึง การค้าขาย การให้ความช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจ โดยใช้พหุอนุภาพทางเศรษฐกิจที่ตนมีอยู่เป็นเครื่องมือให้ประเทศที่ด้อยกว่าทางด้านเศรษฐกิจตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของตนได้

๒.๓ เครื่องมือทางจิตวิทยา ได้แก่ การโฆษณาชวนเชื่อ การทำสงคราม จิตวิทยา เป้าหมาย คือ ความพยายามที่จะสร้างความรู้สึกละแวกภาพพจน์ที่ดีเกี่ยวกับประเทศตนให้ เข้าใจแพร่หลายในหมู่ประชาชน และผู้นำของประเทศอื่น ๆ

๒.๔ เครื่องมือทางทหาร ถือเป็นเครื่องมือสำคัญที่สุดและมักใช้เป็น เครื่องมือสุดท้ายในการตัดสินข้อขัดแย้งระหว่างประเทศ และช่วยรักษาผลประโยชน์ของประเทศตนไว้เมื่อไม่สามารถจะตกลงกันได้ด้วยวิธีการเจรจาทางการทูต

๒.๕ เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศนั้นๆ จะส่งผลโดยตรงต่อความมีเสถียรภาพของรัฐบาล ก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีทางการเมืองกับประเทศต่าง ๆ

๓. ปัจจัยการเมืองภายในประเทศ จะเป็นผู้จัดสรรทรัพยากรของประเทศทั้งงบประมาณ คน และทรัพยากรให้กับพลังอำนาจด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมจิตวิทยา ด้านการทหาร และด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี รวมทั้งเป็นผู้บริหารจัดการในภาพรวมของประเทศ โดยธรรมชาติจะมุ่งพิจารณาในเรื่องที่เกี่ยวกับฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นหลัก อันได้แก่ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร ความเป็นปึกแผ่นในด้านการค้า การอุตสาหกรรม การเงิน ตลอดจนความอยู่ดีมีมีความสุขของคนในชาติ ฯลฯ เป็นต้น สำหรับการที่จะมองว่าสังคมได้มี ความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือประชาชนโดยทั่วไปของชาตินั้นสามารถที่จะมีรายได้เพื่อเลี้ยงดูตนเองและ ครอบครัวได้อย่างกว้างขวางทั่วถึงกันหรือไม่นั้น ก็จะอาศัยดูทางรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลต่อปีของประชากร ทั้งประเทศ (Per Capita) อย่างไรก็ดีตามรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลเป็นแต่เพียงข้อมูลเบื้องต้นในการพิจารณาเท่านั้น ควรจะต้องพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ เพิ่มเติมอีก เพื่อให้ทราบรายละเอียดมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องของการกระจายรายได้ว่าเป็นไปในลักษณะที่เป็นธรรมหรือไม่ กล่าวคือ ความแตกต่างในเรื่องรายได้ของแต่ละบุคคลต้องพยายามไม่ให้แตกต่างกันมากนัก เช่น มีบุคคลกลุ่มเล็ก ๆ บางกลุ่มเท่านั้นที่มีรายได้สูง แต่ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศซึ่งประกอบอาชีพเกษตรกรรมในชนบทยังมีความยากจนมาก ในกรณี เช่นนี้จะถือว่าประเทศนั้นมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจยังไม่ได้ ในสังคมปัจจุบันปรากฏว่ามีอุดมการณ์ทางการเมืองอันเป็นที่ยอมรับกันอย่าง แพร่หลายว่าการกระจายรายได้ในเรื่องสังคมนั้นควรจะเป็นไปในลักษณะที่รายได้ของผู้มีอันจะกิน กับรายได้ของประชาชนผู้ยากไร้ไม่ควรจะแตกต่างกันมากนัก หากในสังคมใดมีความแตกต่างกันมาก ทางด้านรายได้แล้วก็มักจะเกิดปัญหาความขัดแย้งต่าง ๆ ตามมา ซึ่งจะเป็นทางนำไปสู่การก่อความไม่สงบ หรือการปฏิวัติและมักจะเกิดขึ้นอยู่เสมอสำหรับประเทศกำลังพัฒนา

ทฤษฎีความขัดแย้ง

ทฤษฎีขัดแย้ง มีสมมติฐานสำคัญว่า สังคมมนุษย์เป็นสังคมที่มีการขัดแย้งระหว่างกลุ่มคนในสังคม ส่วนกลุ่ม เรียกว่า กลุ่ม “มี” กับกลุ่ม “ไม่มี” กลุ่มมีเป็นกลุ่มเล็กแต่มีเงิน มีอำนาจหรือเกียรติยศสูงในสังคม จึงสามารถควบคุมหรือบีบบังคับ บางครั้งเอาไรต์เอาเปรียบกลุ่มไม่มี ซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่แต่ไม่มีเงินหรืออำนาจมาต่อรอง สังคมมีระเบียบ ยึดเหนี่ยวกันเป็นสังคมอยู่ได้ก็เพราะการควบคุมบีบบังคับเช่นนี้

หลักการต้นความคิดของทฤษฎีนี้มาจากปรัชญา เรื่องวิชาวิธี (dialectic) ที่ตอนแรกใช้กับความคิดทั่วไปว่าความคิดใดเมื่อเริ่มต้นขึ้นแล้ว ต่อมาก็จะมีความคิดใหม่เกิดขึ้นมาแย้ง แล้วความคิดเดิมกับความคิดใหม่จะผสมผสานเข้าด้วยกัน กลายเป็นความคิดใหม่ขึ้นมาอีก แล้วความคิดใหม่นี้จะถูกคัดค้านและผสมผสานกันเป็นความคิดใหม่ต่อไปเรื่อยๆ ต่อมาผู้นำเอาหลักการนี้มาใช้กับสังคมมนุษย์ โดยกล่าวว่าสังคมมนุษย์ก็มีการขัดแย้งกันระหว่างกลุ่มมีและไม่มีดังกล่าว ตอนแรกสิ่ง “มี” นั้น ถือเอาวัตถุสิ่งของหรือทรัพย์สินสมบัติเป็นหลัก ต่อมาก็ได้มีการปรับปรุงให้หมายถึงอำนาจเกียรติยศชื่อเสียงและอภิสิทธิ์เข้าไปด้วย ความหมายจึงกว้างขวางขึ้น

ในขณะที่ทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่นิยมมองสังคมในแง่ดี มีเสถียรภาพเสมอภาค จะมีการเปลี่ยนแปลงก็เป็นแบบช้าๆ ค่อยเป็นค่อยไป ทฤษฎีขัดแย้งออกจะมองสังคมในแง่ร้าย แม้จะมีความเป็นระเบียบอยู่ได้ แต่อยู่ด้วยความไม่เสมอภาค มีการกดขี่ มีการบีบบังคับกันอยู่ การเปลี่ยนแปลงที่ทฤษฎีวาดภาพไว้จะต้องเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรง หักโค่น เพราะเป็นการต่อสู้ระหว่างคนมีกับคนไม่มี คนที่มีเงินมีอำนาจกับคนที่ไม่มีทั้งเงินและอำนาจแต่มีจำนวนคนมากกว่า

ทฤษฎีการขัดแย้งเป็นทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลมากในปัจจุบันหลักการสำคัญของกลุ่มนี้เห็นว่า ตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงก็คือความขัดแย้งและความขัดแย้งทำให้เกิดความเจริญก้าวหน้าไปสู่ภาวะที่ดีขึ้น ถ้าสังคมไม่มีความขัดแย้งเลยการเปลี่ยนแปลงอาจไม่เกิดขึ้น

ความขัดแย้งนั้นมิได้อยู่เฉพาะทางสังคมเท่านั้นแต่เป็นปรากฏการณ์ทั่ว ๆ ไป แม้แต่ในตัวของคนเราเองก็มีความขัดแย้ง เช่น ในทางความคิด ความประพฤติปฏิบัติต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน ความขัดแย้ง ในตัวคนเราก็กทำให้มีการปรับปรุงตัวเองให้ดีขึ้น

นักปรัชญาและนักสังคมศาสตร์ในกลุ่มนี้มีด้วยกันหลายคน คาร์ล มาร์กซ์ (Carl Marx) นับว่าเป็นบุคคลสำคัญที่ได้มีส่วนในการพัฒนาทฤษฎีการขัดแย้งให้มีอำนาจในการอธิบายมากขึ้น มาร์กซ์ ถือว่าสิ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคือ ความขัดแย้งที่เกิดมาจากระบบการผลิต (Mode of Production) เขาอธิบายว่าจากประวัติศาสตร์มนุษย์เป็นผู้เปลี่ยนแปลงสังคมในกระบวนการที่มนุษย์เปลี่ยนแปลงสภาพชีวิตของตนเองก็เพื่อเอาชนะธรรมชาติ ทั้งนี้ก็ด้วยเหตุผลที่ว่าในขณะที่สัตว์ประเภทอื่นดำรงชีวิตอยู่ด้วยการปรับตัวเองให้เข้ากับสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติมนุษย์เป็นสัตว์ประเภทเดียวที่สามารถเปลี่ยนแปลงธรรมชาติเพื่อประโยชน์ของมนุษย์เองโดยการผลิตปัจจัยต่าง ๆ เพื่อสนองความต้องการของตนเอง มาร์กซ์อธิบายว่าในสังคมจะมีคนอยู่ด้วย 2 ชั้น คือ ผู้ผลิตซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ไม่มีทรัพย์สินและขายแรงงานกับผู้เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตซึ่งมีอำนาจและควบคุมระบบการผลิตเอาไว้

มาร์กซ์ เน้นว่าการขัดแย้งกันอย่างรุนแรงระหว่างชนสองชั้นนี้เป็นเรื่องของผลประโยชน์ที่ไม่มีทางจะหลีกเลี่ยงได้ การต่อสู้ระหว่างทาสกับนาย ลูกจ้างกับเจ้าครองแคว้น กรรมาชนกับนายทุน เป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่แสดงให้เห็นการขัดแย้งที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมอย่างเด่นชัด

ทฤษฎีสร้างสรรค์นิยม

ว่าด้วยเรื่องของ Constructivism หรือ ประกอบสร้างนิยม เป็นสำนักคิดหนึ่งที่ค่อนข้างจะคล้ายแนวทางของสำนัก Critical Theory และสกุล Postmodernism หรือ Post-Structuralism ที่โดยสาระของตัวมันเองแล้ว มักจะมีวิธีการและระบบการคิดที่เน้นการตั้งคำถามและพยายามโต้แย้งต่อสิ่งดั้งเดิมที่เคยมีอยู่ในฐานะสิ่งที่ถูกประกอบสร้างขึ้นภายในมิติของสังคม (Social World) เกี่ยวกับแนวคิดแบบ Constructivism นั้น ตั้งอยู่บนคำอธิบายที่ว่า ทุกสิ่งทุกอย่างภายในสังคมของมนุษย์หรือรัฐนั้น เป็นสิ่งที่ถูกประกอบสร้างขึ้น (Socially-Constructed) หรือ หากเป็นตำราในเชิงลูกผสมระหว่างรัฐศาสตร์และสังคมวิทยาก็อาจจะมีคำอธิบายเพิ่มเติมของความเป็น “มายาคติ” (Mythologies) หรือ สิ่งจำลอง (Artificial) และกระบวนการก่อตัวของ “สัญลักษณ์และการสร้างความหมายให้แก่สรรพสิ่ง” (Signified) ซึ่งจะช่วยคำ อธิบายได้ก็แล้วแต่ทุกอย่างล้วนมีนัยยะเดียวกัน นั่น คือ การอธิบายถึงความเป็นสิ่งที่ถูก “สมมติ” ขึ้น

พื้นฐานและหลักการของแนวคิดนี้จึงอยู่สิ่งที่ไม่ใช่วัตถุ (Non-Material Based) และเป็นอัตวิสัย (Subjective) ปัจจัยที่สำคัญในการนำมาวิเคราะห์และกำหนดพฤติกรรมของรัฐในเชิงโครงสร้างหรือตัวแสดงต่างๆ จึงอยู่ที่ “กลุ่มบรรทัดฐาน” หรือ “ชุดความคิด” ต่างๆ ที่ถูกสร้างขึ้น อันหมายรวมถึงค่านิยม ภาษา สัญลักษณ์ สัญลักษณ์ วาทกรรม การรับรู้อัตลักษณ์ รวมถึงวัฒนธรรม ทุกสิ่งที่อยู่รอบตัวมนุษย์ในสังคมนั้น เป็นเพียงเรื่องเล่า (Narratives) ที่ถูกสร้างขึ้นและส่งทอดต่อกันมาจากชนชั้นนำ หรืออาจเกิดขึ้นจากนโยบายต่างประเทศ โดยชนชั้นนำใช้มันเพื่อเป็นการควบคุมกำกับพฤติกรรมของตัวแสดงต่างๆ บนสนามการเมืองโลกโดยให้บรรทัดฐาน หรือชุดความคิดที่ถูกสร้างขึ้นมานั้น ฝังลงไปในการรับรู้หรือการรับรู้และสำนักหลักของมนุษย์และตัวแสดงร่วมกัน (Shared Belief) ให้ได้ (ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ, ออนไลน์)

ทฤษฎีประกอบสร้างนิยม เป็นแนวคิดที่ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่า ทุกสิ่งทุกอย่างล้วนถูกประกอบสร้างขึ้นผ่านบรรทัดฐานที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมในชีวิตประจำวันของคนในสังคม ประกอบด้วยแนวคิดทางสังคมวิทยา ได้แก่ ๑. วิธีประชา เป็นข้อตกลงของคนหมู่มากแล้วนำมาเป็นแนวทางปฏิบัติ เปลี่ยนแปลงได้ง่าย ถ้าทำผิดสังคมลงโทษไม่รุนแรง แต่จะใช้วิธีการที่ทำให้อับอาย ๒. จารีต เป็นสิ่งที่ควรปฏิบัติในเชิงศีลธรรมที่จะทำให้สังคมอยู่สงบสุข บุคคลควรปฏิบัติ ถ้าไม่ประพฤติปฏิบัติตามมีบทลงโทษจากสังคมค่อนข้างรุนแรง และ ๓. กฎหมาย เป็นสิ่งที่เป็นทางการและรัฐได้กำหนดไว้อย่างแน่ชัด ต้องปฏิบัติตาม มีบทลงโทษที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน กล่าวได้ว่าเป็นบรรทัดฐานของสังคม ถึงแม้จะเป็นสิ่ง “สมมติ” แต่ก็เป็นข้อตกลงที่สังคมกำหนดไว้ร่วมกัน (โกวิท วงศ์สุรวัฒน์, มติชนออนไลน์) ขั้นตอน กระบวนการสำคัญของสำนักคิดนี้มีอยู่ ๓ ขั้นตอน ในการสร้างบรรทัดฐาน คุณค่า ค่านิยม หรือชุดความคิดต่างๆ ให้สามารถควบคุมกำกับชีวิตหรือพฤติกรรมของตัวแสดง ดังนี้

๑. การก่อตัวของบรรทัดฐาน เป็นการกำเนิดของตัวบรรทัดฐาน ที่เป็นระดับแรกของวิวัฒนาการในการวางตำแหน่งแห่งที่ของตัวบรรทัดฐาน เช่น การเกิดขึ้นของหลักการเสรีประชาธิปไตยจากตารา หรือ จากนักปราชญ์ต่างๆ รวมไปถึง การบัญญัติ ระบุไว้ในกฎบัตร หรือ กฎเกณฑ์ในการช่วยเหลือระหว่างประเทศแบบต่างๆ (เช่น Marshall Plan ในยุคสงครามเย็นที่เป็นเงินทุนที่ตั้งขึ้นมาเป็นสัญลักษณ์ของกระบวนการก่อสร้างประชาธิปไตย) ว่า การช่วยเหลือจะต้องมีการแลกเปลี่ยน คือ ผู้ที่รับความช่วยเหลือจะต้องหาตัวให้เป็นประชาธิปไตยมากขึ้น

๒. การกระจายตัวของบรรทัดฐาน เป็นขั้นตอนที่สอง ซึ่งเป็นการกระจายตัว ขยายตัว และแพร่กระจายของตัวบรรทัดฐานออกไปอยู่ในสังคม (ทั้งภายในรัฐและระหว่างประเทศ) บรรทัดฐานจะถูกแพร่กระจายไปในทุกอนุของสังคม ไม่ว่าจะที่ใด ดังจะเห็นจากตัวอย่างของการประกาศถึงการกระจายตัวบรรทัดฐานที่สำคัญ คือ การลงนามร่วมกันในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Human Rights) แล้วประกาศให้สังคมทราบเป็นที่ทั่วกัน ที่เป็นเสมือนห้องสุญญากาศที่ปิดทึบ ที่ได้รับการเปิดให้อากาศ และ ฝุ่นละอองได้กระจายเข้ามาอยู่ภายในห้อง หลังการลงนามปฏิญญาเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนในเวทีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และ

๓. การรับเอาบรรทัดฐานเข้ามาใช้ เป็นขั้นตอนสุดท้าย และเป็นขั้นสมบูรณ์ของการสร้างบรรทัดฐาน นั่นคือ การที่สังคมได้รับเอาบรรทัดฐานที่ถูกสร้างขึ้นในขั้นตอนแรกมาใช้กันอย่างเป็นปกติในชีวิตประจำวัน หรือถือปฏิบัติกันต่อไปอย่างยาวนาน เช่น หลังการประกาศหลักสิทธิมนุษยชนแล้ว สังคมได้รับเอาค่านิยม บรรทัดฐานนั้นไปปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ในชีวิตประจำวัน โดยยินยอม

จะเห็นได้ว่าแนวคิดนี้จะตั้งอยู่บนฐานของการทำให้เห็นว่า สิ่งที่อยู่รอบตัวเรานั้นถูกสร้างขึ้นหรือ “สมมติ” ขึ้นมา เพื่อใช้ในการเป็นกลไกที่ควบคุมกำกับชีวิตมนุษย์หรือตัวแสดงต่างๆ ในสังคมให้สามารถอยู่ร่วมกันได้ผ่านการขัดเกลา เรียนรู้ทางสังคม และการรับเอาบรรทัดฐานเข้ามาใช้ในชีวิตประจำวัน พื้นฐานและหลักการของแนวคิดนี้จึงอยู่ที่ปัจจัยที่สำคัญในการนำมาวิเคราะห์ และกำหนดพฤติกรรมของรัฐในเชิงโครงสร้างหรือตัวแสดงที่ถูกสร้างขึ้นมานั้น ฝังลงไปกับในกระบวนการรับรู้หรือการรับรู้และสำนึกหลักของมนุษย์และตัวแสดงร่วมกันได้

ทฤษฎีสัจนิยมใหม่ (Neo-Realism)

กระแสความคิดสัจนิยมใหม่เป็นฐานทางความคิดของกระแสความคิดสัจนิยมร่วมสมัย ที่ปรากฏขึ้น หลังสงครามเย็นเป็นต้นมา อาทิ สัจนิยมเชิงป้องกัน (defensive realism) และสัจนิยมเชิงรุก (offensive realism) รวมถึงสัจนิยมคลาสสิกใหม่ ต่างรับเอาสมมติฐานสำคัญ รวมถึงข้อถกเถียงบางประการของกระแส ความคิดสัจนิยมใหม่ไปประยุกต์ใช้ กระแสความคิดนี้มีหลักหมุดอยู่ที่งานเขียนเรื่อง Theory of International Politics (1979) ของ Kenneth Waltz โดยในที่นี้จะสรุปสาระสำคัญจากงานของ Waltz มาพอเป็นตัวอย่าง สำหรับทำความเข้าใจสาระหลักที่บทความต้องการนำเสนอต่อไป รากฐานของกระแสความคิดสัจนิยมใหม่มีที่มาจากงานเขียนเรื่อง Man, the State and War (1959) ของ Waltz ซึ่งเขาได้โต้แย้งคำอธิบายของกระแสความคิดสัจนิยมคลาสสิกว่า แม้ธรรมชาติมนุษย์อาจมี ส่วนนำมาซึ่งสงคราม แต่ธรรมชาติมนุษย์เพียงอย่างเดียวไม่สามารถอธิบายสงครามและสันติภาพได้ เขาเสนอแนวความคิดเรื่องระดับการวิเคราะห์ (level of analysis) หรือ ภาพ (image) ของโลกว่ามี ๓ ระดับ คือ ปัจเจก (individual) ระบบการเมือง (political

system) หรือ รัฐ และระบบระหว่างประเทศ (international system) หรือ โครงสร้างระหว่างประเทศ (international structure) (Waltz, 1959: 29 อ้างใน ภูวิน บุญเวชชีวิน, ๒๕๕๙) โดย Waltz เชื่อว่าการจะอธิบายการเมืองระหว่างประเทศได้อย่างเป็นสากลนั้น จำต้องอธิบายจากระบบระหว่างประเทศ ไม่ใช่การอธิบายนโยบายต่างประเทศของแต่ละรัฐ หรือ การพิจารณาปัจจัยภายในอาทิ ระบบการเมือง ที่มีผลต่อกระบวนการกำหนดนโยบาย Waltz เรียกกระแสดังกล่าวและทฤษฎีที่มีลักษณะเช่นนี้ว่า คตินิยมลดทอน (reductionism) เพราะไม่สามารถหาลักษณะทั่วไป หรือ กฎทั่วไปของการเมืองระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้ เนื่องจากบริบทของกระแสทางปัญญาในห้วงทศวรรษที่ ๑๙๖๐ และ ๑๙๗๐ กำลังอยู่ในห้วงการปฏิวัติพฤติกรรม นิยม ซึ่งต้องการพัฒนาให้วิชาสังคมศาสตร์ รวมถึงวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มีความเป็นวิทยาศาสตร์ ในทำนองเดียวกับวิชาเศรษฐศาสตร์ ดังนั้น Waltz จึงต้องการสร้างทฤษฎีทั่วไป (general theory) ที่สามารถอธิบายลักษณะทั่วไปของปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐ โดยไม่คำนึงถึงลักษณะโครงสร้างภายในที่แตกต่างกัน

สำหรับ Waltz เขามองว่าระบบระหว่างประเทศมีลักษณะเช่นเดียวกับตลาด (market) ที่กำหนด พฤติกรรมของบริษัท โดยที่บริษัทเหล่านั้นต้องผลิตสินค้าในราคาปกติ ผลกระทบเชิงระบบ (systemic effect) ซึ่งเกิดจากระบบระหว่างประเทศนี้เป็นแรงขับ (force) หรือแรงกดดัน (pressure) ที่กำหนดพฤติกรรมของรัฐ ซึ่ง Waltz ถือว่าเป็นตัวแสดงเดี่ยว (unitary actor) หรือ กล่องดำ (black box) จากภายนอก อนึ่ง กระแสความคิดสังคมนิยมใหม่มีสมมติฐานสำคัญ ๓ ประการดังนี้

๑. ความมั่นคงซึ่งหมายถึงความอยู่รอด (survival) มีความสำคัญสูงสุดสำหรับทุกรัฐ ๒. การตัดสินใจของรัฐวางอยู่บนหลักเหตุผล อย่างไรก็ตามความไม่แน่นอนอันเกิดจากจุดมุ่งหมายจากรัฐอื่นเป็นภัยคุกคามที่ย่อมต้องนำมาคิดคำนวณ ๓. เกณฑ์ที่แสดงความแตกต่างระหว่างรัฐ คือ ชีตความสามารถ (capabilities) ของรัฐ หรือ อำนาจของรัฐ (Waltz, 1979) สำหรับกระแสดังกล่าวคิดสังคมนิยมใหม่ รัฐเป็นเพียงหน่วย (unit) ภายใต้โครงสร้างของระบบระหว่างประเทศเดียวกัน โดยโครงสร้างดังกล่าวมีอิทธิพลเชิงสาเหตุที่เป็นอิสระต่อรัฐ หรือ หน่วยภายใต้ระบบ และทำให้เกิดรูปแบบการปฏิสัมพันธ์เฉพาะขึ้น สำหรับโครงสร้างของระบบระหว่างประเทศมีองค์ประกอบ ๓ ประการ ได้แก่ ๑. หลักการจัดวางลำดับ (ordering principle) ซึ่งแบ่งประเภทโครงสร้างออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ โครงสร้างแบบลำดับชั้น (hierarchical structure) กับโครงสร้างแบบอนาธิปไตย (anarchical structure) สำหรับโครงสร้างระหว่างประเทศมีลักษณะเป็นแบบที่สอง คือ อำนาจอนาธิปไตย (anarchy) กล่าวคือ ในระบบระหว่างประเทศ ไม่มีหน่วยทางการเมืองใดมีอำนาจและความชอบธรรมเหนือรัฐ และรัฐบาลโลกมิได้ดำรงอยู่ในทางปฏิบัติ ๒. ลักษณะของหน่วย (character of the units) ที่ไม่มีความแตกต่างเชิงหน้าที่ (functional differentiation) ทั้งนี้ เพราะโครงสร้างแบบอนาธิปไตยทำให้ทุกรัฐจำต้องแสวงหาความอยู่รอดของตน โดยไม่พึ่งพิงความช่วยเหลือจากภายนอก ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความสำคัญสูงสุด ๓. การกระจายของชีตความสามารถ (distribution of capabilities) หรือ ความสัมพันธ์ทางอำนาจระหว่างรัฐ หรือ หน่วยเป็นสิ่งที่กำหนดลักษณะขั้วอำนาจ (polarity) ของระบบ โดยการกระจายของชีต ความสามารถอาจเกิดได้ ๓ รูปแบบ คือ หนึ่งขั้วอำนาจ (unipolarity) สองขั้วอำนาจ (bipolarity) และหลายขั้วอำนาจ (multipolarity) (Schörning, 2014: 41-42) ในเชิงการอธิบาย โครงสร้างของระบบระหว่างประเทศที่เป็นอนาธิปไตยมีลักษณะ

นียัตินิยมเชิงโครงสร้าง (structural determinism) คือ สร้างแรงกดดันเชิงโครงสร้าง (structural pressure) ให้รัฐมีพฤติกรรมถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน ดังนั้น โครงสร้างของระบบระหว่างประเทศนี้จึงเปรียบเสมือนตัวแปรอิสระ (independent variable) สำหรับกระแสด้านความคิดสังคมนิยมใหม่ (Schörnig, 2014: 42-43) ซึ่งกำหนดตัวแปรตาม (dependent variable) หรือ พฤติกรรมการถ่วงดุลของรัฐ โดยคำอธิบายดังกล่าวเป็นคำอธิบายที่ใช้กับพฤติกรรมของทุกรัฐภายใต้ระบบระหว่างประเทศเดียวกัน ดังนั้นทฤษฎีของ Waltz จึงเป็นทฤษฎีทั่วไป ซึ่งเสนอ คำอธิบายการเมืองระหว่างประเทศที่เป็นสากล (ภูวีน บุญเวชชีวิน, ๒๕๕๙)

วิธีวิทยาของทฤษฎีสังคมนิยมใหม่ สืบเนื่องมาจากภววิทยา และโดยเฉพาะญาณวิทยาของทฤษฎีสังคมนิยมใหม่ที่มีลักษณะคล้ายคลึง หรือเข้ากันได้กับญาณวิทยาแบบสังคมนิยมเชิงวิพากษ์ (Critical Realism) ที่ถือว่าความรู้เกี่ยวกับปรากฏการณ์ทางสังคม คือ ความรู้เกี่ยวกับการอธิบายถึงความสัมพันธ์เชิงเหตุไปสู่อุผล (causal-relationship) โดยการชี้ให้เห็นโครงสร้าง (Structure) หรือ กลไก (Mechanism) ที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลดังกล่าว (อนุสรณ์ ลิมมณี, ๒๕๔๒) ดังนั้น วิธีวิทยาในการได้มาซึ่งความรู้ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของญาณวิทยาดังกล่าวก็คือ วิธีการที่สามารถที่จะค้นพบและพิสูจน์ถึงการมีอยู่ของกลไก (Mechanism) ที่ทำให้เกิดความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลดังกล่าว ซึ่งเรียกว่าวิธีการอธิบายแบบย้อนกลับ (Retroductive) ตามตัวแบบการอธิบาย (explanatory model) (Blaikie, 2010) ซึ่งเป็นวิธีการในการแสวงหาความรู้แบบสังคมนิยมจะประกอบไปด้วยขั้นตอน 3 ขั้นตอน (Outhwaite, 1987 อ้างใน อนุสรณ์ ลิมมณี, ๒๕๔๒) โดยจะเริ่มจากการเสนอกรอบแนวคิดทฤษฎีเพื่อชี้ให้เห็นกลไก (Mechanism) ที่เชื่อมโยงเหตุไปสู่อุผล จากนั้นจะเป็นขั้นตอนของการเก็บรวบรวมข้อมูลหลักฐานมาพิสูจน์ว่ากลไกนั้นมีอยู่จริงตามทฤษฎีที่ระบุไว้โดยในทางปฏิบัติทฤษฎีจะเป็นตัววางแนวทางการหาข้อมูลและลักษณะของข้อมูลที่ใช้ในการพิสูจน์และขั้นตอนสุดท้ายคือการกำจัดทฤษฎีที่เป็นตัวเลือกอื่นในการอธิบายออกไป เมื่อเห็นว่าทฤษฎีที่ใช้อยู่่นั้นไม่มีทฤษฎีอื่นอธิบายได้ดีเท่ากับทฤษฎีนั้น

หากพิจารณาจากภววิทยาของทฤษฎีสังคมนิยมใหม่ที่กล่าวมาพบว่า ทฤษฎี สังคมนิยมใหม่ ของ Waltz นั้นมีฐานคติต่อแบบแผนพฤติกรรมของรัฐต่าง ๆ เป็นตัวแปรตาม หรือเป็นผลลัพธ์ (Dependent Variable or Effect) นั่นคือ พฤติกรรมการถ่วงดุลอำนาจของรัฐในระบบระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นเสมอ (regularity) ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามตัวแปรต้น หรือเป็นสาเหตุ (Independent Variable or Cause) คือโครงสร้างของระบบระหว่างประเทศ ส่วนกลไก (mechanism) ที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของแบบแผนระหว่างประเทศไปสู่อุผลคือพฤติกรรมของรัฐนั้นก็คือรูปแบบของแบบแผนระหว่างประเทศที่มีหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างระบบระหว่างประเทศหลายขั้วอำนาจ (multipolar) แบบสองขั้วอำนาจ (bipolar) หรือแบบขั้วอำนาจเดียว (unipolar) ซึ่งแสดงตัวแบบการอธิบายทฤษฎีสังคมนิยมใหม่ของ Waltz ดังนั้น เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับทฤษฎีสังคมนิยมใหม่ (neo-realism) ของ Waltz และวิธีการอธิบายหรือวิธีการแสวงหาความรู้ ของทฤษฎีดังกล่าว (ศิริสุตา แสนอิ้ว, ๒๕๕๗: ๕๐-๕๑)

ยุทธศาสตร์ของจีน

ปาฐกถาพิเศษ โดย ศาสตราจารย์ ดร.สุรเกียรติ์ เสถียรไทย อธิการบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และอธิการบดีมหาวิทยาลัยการต่างประเทศ กล่าวว่า ASEAN – China Strategic Partnership หรือการเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ของจีน – อาเซียน นั้นต้องเป็นยุทธศาสตร์ที่เป็นลักษณะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์หรือ Strategic Partnership คำว่า “หุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์” นั้นฟังดูแล้วเป็นนามธรรม จึงจำเป็นที่จะต้องพูดว่า

ประการที่ ๑ ทำไมจึงต้องมียุทธศาสตร์ร่วมกันระหว่างจีนกับอาเซียน

ประการที่ ๒ ทำอย่างไรถึงจะมียุทธศาสตร์ร่วมกันได้

ประการที่ ๓ อะไรเป็นอุปสรรคต่อการมียุทธศาสตร์ร่วมกัน

ในเรื่องยุทธศาสตร์จีน – อาเซียนนั้น ไทย – จีน ถือว่าเป็นเพื่อนบ้านกัน แม้ว่าจะไม่มีพรมแดนติดกัน แต่เราเชื่อมกันด้วยแม่น้ำและสายโลหิต ท่านเจียงเจ๋อหมินเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง และไม่ใช่ว่าเพื่อนบ้าน ญาติสนิทมิตรสหาย แต่เป็นความสัมพันธ์พิเศษ ไม่เฉพาะไทย – จีน แต่รวมถึงจีน – อาเซียน ต้องมีความสัมพันธ์ในลักษณะพิเศษ ดังนั้นคำตอบ คือ

เหตุผลประการที่ ๑ เป็นเพราะลักษณะและภูมิสถาปัตยกรรมของทั้งสองประเทศที่ทำให้ทั้งสองคือจีนกับอาเซียน ต้องสร้างความไว้วางใจให้กันและกัน ถึงระดับที่ต้องวางยุทธศาสตร์ที่สำคัญๆ ร่วมกันได้ จีนมีพลังทางเศรษฐกิจอย่างมาก มีพลังทางการเมือง มีเพื่อนมากมายในทวีปต่างๆ เช่น แอฟริกา ลาตินอเมริกา ขณะเดียวกันอาเซียนก็มีเพื่อนมากจากทุกค่ายของอุดมการณ์ในโลกนี้ มีอาเซียนที่ใกล้ชิดกับจีน มีอาเซียนที่เคยใกล้ชิดกับรัสเซีย มีอาเซียนที่ใกล้ชิดกับอเมริกา มีอาเซียนที่อยู่ในกลุ่มผู้ผลิตน้ำมัน มีอาเซียนที่เป็นประเทศมุสลิมที่ใหญ่ที่สุดในโลก คือ อินโดนีเซีย และมีอีก ๒ ประเทศที่เป็นมุสลิม คือ บรูไนและมาเลเซีย เรามีอาเซียนที่ปกครองทุกความเข้มข้นของประชาธิปไตย ตั้งแต่สมบูรณาญาสิทธิราชไปจนถึงระบบสังคมนิยม ไปจนถึงประชาธิปไตย ดังนั้น โดยลักษณะและที่ตั้ง และความสัมพันธ์เหล่านี้จึงเป็นคำตอบเอง ว่าทั้งสองฝ่ายจะต้องมีบทบาทที่สำคัญต่อกัน ที่จะต้องช่วยให้ต่างฝ่ายต่างมีเพื่อน ไทยเป็นตัวอย่างของความไว้วางใจจีนให้กับเพื่อนๆ อาเซียนให้เห็น ซึ่งไทยได้เคยทำมาแล้วในหลายวาระ เช่น การที่ไทยลงนามในเขตการค้าเสรีไทย – จีน เป็นรายแรก ก่อนที่จะมี FTA หรือเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน เช่นเดียวกับอาเซียนเอง ก็น่าจะดำเนินการแบบไทย ที่แสดงให้เห็นประเทศนอกอาเซียนทั้งหลายเห็นว่า อาเซียนมีความไว้วางใจจีน เพราะฉะนั้นอาเซียนต้องแสดงในเรื่องต่างๆ ให้เห็นว่าอาเซียนไว้วางใจจีน และจีนก็ต้องแสดงให้เห็นว่าจีนไว้วางใจอาเซียน ซึ่งอาจจะแสดงออกได้ใน ๒-๓ ลักษณะ ดังต่อไปนี้

๑. การร่วมกันแก้ปัญหาหรือป้องกันปัญหาที่มีผลกระทบร่วมกัน หรือปัญหาที่ฝ่ายหนึ่งถือว่าเป็นกล่องดวงใจ เช่น จีนเคยเข้าร่วมในปัญหากัมพูชาในช่วงทศวรรษที่ ๘๐ กรณีที่เรามีโรคไข้หวัดซาร์ (SARS) ระบาด เป็นครั้งแรกที่ผู้นำอาเซียนสามารถเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียงกัน (ไม่ใช่ผู้แทน) มาประชุมที่กรุงเทพฯ เพื่อดูว่าจะช่วยกันจัดการไข้หวัดซาร์ได้อย่างไร โดยบอกล่วงหน้าเพียง ๗ วัน ขณะนั้นจีนกำลังเดือดร้อนมาก นายเหวิน เจีย เป่า ซึ่งขณะนั้นเป็นนายกรัฐมนตรีของจีน ได้เพียง ๔๘ วัน และมีโรคไข้หวัดซาร์ระบาด อาเซียนเลยจัดการประชุม ASEAN Plus One เชิญนายกรัฐมนตรี เหวิน เจีย เป่า และจะดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายใน ๖๐ วัน และทำได้จริงๆ กรณี

ใช้หัวหน้าท่านรองนายกรัฐมนตรีอู๋ อี้ ก็มาร่วมประชุมกับประเทศเรากับอาเซียน กับประเทศนอกอาเซียนอีกเป็น ๑๐ ประเทศ กรณีนโยบายจีนเดียว กรณีภัยพิบัติ เช่น สึนามิในไทย น้ำท่วมในไทย น้ำท่วมในจีน เราได้เห็นน้ำใจของพี่น้องรัฐบาลจีน รัฐบาลจีนได้เห็นน้ำใจของพี่น้องจากประเทศอาเซียน

๒. การร่วมมือกันที่จะเดินไปข้างหน้าในเรื่องต่างๆ ไม่ใช่แก้ไขปัญหาย่างเดียว จับมือกันเดินไปข้างหน้า เช่น จีนมียุทธศาสตร์ ๒ มหาสมุทร (Two Ocean Policy) ข้างหนึ่งมหาสมุทรอินเดีย อีกข้างมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมีอาเซียนอยู่ตรงกลาง ความสำเร็จของยุทธศาสตร์ ๒ มหาสมุทร จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อจีนกับอาเซียนมียุทธศาสตร์ร่วมกัน เป็นการแสดงออกของความไว้วางใจกันระหว่างจีนกับอาเซียน ความร่วมมือรอบอ่าวเป่ยปู้ (Beibu Gulf Cooperation) ที่จีนพูดถึง ๑ แขน ๒ ปี โดย ๑ แขน มาจากหนานหนิง กวางสี ลงมาสิงคโปร์ ส่วน ๒ ปี แบ่งเป็น ปีก ซ้าย คือ ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ พม่า ไทย เวียดนาม ลาว กัมพูชา มาเลเซีย และสิงคโปร์ และปีกขวา ได้แก่ เวียดนาม บรูไน ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย ๑ แขน ๒ ปี ก็ดี หรือการพัฒนาขนานในเรื่องการเชื่อมโยงทางกายภาพก็ดี ล้วนเกี่ยวข้องกับประเทศอาเซียนทั้งสิ้น การพัฒนาที่เรียกว่า ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor, NSEC) หรือระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor, EWEC) ก็ดี เหล่านี้เป็นผลประโยชน์สำคัญของจีน ซึ่งเกี่ยวข้องกับอาเซียน ๕-๗ ประเทศด้วยกันทั้งสิ้น เวทียี่สิบหัวใจของอาเซียน เช่น เวทีการประชุมเอเชียตะวันออก (East Asia Summit) เวที ASEAN Plus One (จีน) เวทีความมั่นคงในภูมิภาค (ARF: ASEAN Regional Forum) เวทีนี้มีความสำคัญตรงที่ประเทศสมาชิกกว่า ๑๐ ประเทศได้มาประชุมร่วมมือกันตลอดทั้งปี เวทีเหล่านี้ของอาเซียนรวมไปถึงการใช้แม่น้ำโขง รวมถึงความสงบสันติภาพในทะเลจีนใต้ รวมถึงการปราบปรามยาเสพติดจะสำเร็จลงไม่ได้ หากอาเซียนไม่ได้จับมือกับจีนอย่างแนบแน่น ไว้วางใจ โกลัซิด แล้วเดินไปข้างหน้า

๓. การเพิ่มเพื่อนให้กันและกัน อย่างที่เรียนในเบื้องต้นว่าทั้งจีนและอาเซียนมีเพื่อนมากมาย เพราะฉะนั้นอาเซียนจะช่วยให้จีนได้รับความไว้วางใจ และมีบทบาทเป็นที่ยอมรับกับประเทศกลุ่มต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกอาเซียน ไว้วางใจทั้งในเชิงเศรษฐกิจ การเมือง และความมั่นคง และในทางเดียวกัน จีนก็เช่นกัน

เหตุผลประการที่ ๒ ไทย – จีน ควรจะมียุทธศาสตร์ร่วมกัน นอกจากความไว้วางใจร่วมกันแล้ว ยุทธศาสตร์ที่สำคัญหลายอย่างของจีนนั้นจะสำเร็จได้ อยู่ที่อาเซียนเป็นสำคัญ เช่นที่กล่าวไปแล้ว คือ ยุทธศาสตร์ ๒ มหาสมุทร ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพ การค้าการลงทุน ความมั่นคง การออกสู่ทะเลของจีน การสร้างท่าเรือน้ำลึก สนามบิน ถนน รถไฟความเร็วสูงจากท่าเรือที่เวียงจันทน์ผ่านหนองคายเข้ามา ทั้งหลายเหล่านี้จะสำเร็จได้อยู่ที่อาเซียนเป็นสำคัญ ถ้าอาเซียนไม่มียุทธศาสตร์ร่วมกันแล้ว นโยบายยุทธศาสตร์สำคัญของจีนก็ไม่สามารถเดินไปข้างหน้าได้ เช่นเดียวกับการเชื่อมโยงทางกายภาพ ความร่วมมืออ่าวเป่ยปู้ก็ดี ความร่วมมือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เป็นแผ่นดินหรือที่เรียกว่า Mainland Southeast Asia ซึ่งปัจจุบันบางท่านเรียกว่าประเทศลุ่มแม่น้ำโขงก็ดี สิ่งต่างๆ เหล่านี้จำเป็นที่จะต้องมีการยุทธศาสตร์ร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในขณะนี้ที่ประเทศลุ่มแม่น้ำโขงเนื้อหอม ได้แก่ พม่า ไทย ลาว เวียดนาม และกัมพูชา เมื่อก่อนเรามีเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศอาเซียนกับจีน เรียกว่า Great Mekong Subregion (GMS) ปัจจุบันญี่ปุ่นกล่าวว่า

ญี่ปุ่นก็มีพรมแดนติดแม่น้ำโขงเช่นเดียวกัน มี Japan - Mekong Cooperation ญี่ปุ่นร่วมมือกับไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม แต่ไม่มีจีน แต่เมื่อ ๒ ปีที่ผ่านมา สหรัฐอเมริกาก็อยากมีพรมแดนติดกับแม่น้ำโขงด้วย ก็ต้องมีความร่วมมือระหว่างสหรัฐฯ กับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง เรียกว่า US Lower Mekong Initiative มีทุกประเทศยกเว้นพม่าและจีน ล่าสุดเข้าใจว่าพม่าจะเข้าร่วมด้วย เพราะฉะนั้นเวลานี้จีนก็มี Extra Regional Power คือ มีญี่ปุ่นกับสหรัฐอเมริกา เข้ามาเป็นคู่แข่งในการมีความสัมพันธ์เป็นพิเศษ แล้วก็ทุ่มงบประมาณเป็นแสนล้านที่จะเข้าร่วมกันพัฒนาในโครงการต่างๆ กับประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ระบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และตะวันออก - ตะวันตก ก็ไม่ได้มีจีนเป็นประเทศเดียวที่มีบทบาทเป็นสำคัญ แต่มีประเทศอื่นด้วย แน่นนอนว่าการที่มีมหาอำนาจเข้ามาสนใจอาเซียนและสนใจ Mainland Southeast Asia ย่อมเป็นสิ่งที่ดีของอาเซียน และก็เชื่อว่าถ้าบริหารดี ก็เป็นประเทศกับจีนด้วยที่จะเกิดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน แต่ทั้งหมดนี้เกิดขึ้นไม่ได้ ถ้าจีนกับอาเซียนไม่ได้วางยุทธศาสตร์ร่วมกัน อีกตัวอย่างหนึ่งคือ เรื่องทะเลอันดามันทั้งหลาย โครงการพัฒนาที่ทวายเป็นที่สนใจทั้งอินเดีย ญี่ปุ่น จีน สหรัฐฯ และอาเซียนเอง โดยเฉพาะไทย ดังนั้นโครงการเหล่านี้จะสำเร็จได้ต้องมียุทธศาสตร์ร่วมกัน อาเซียนเองก็จะเป็นประโยชน์ในการมียุทธศาสตร์ร่วมกัน เพราะว่าถ้าอาเซียนกับจีนมีความใกล้ชิด เข้าอกเข้าใจ มีแผนงานยุทธศาสตร์ร่วมกัน อาเซียนเองก็สามารถเอายุทธศาสตร์ร่วมกันหรือความสัมพันธ์พิเศษกับจีนไปใช้สร้างสมดุลย์กับประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจนอกภูมิภาคได้ด้วย

เหตุผลประการที่ ๓ คือ อาเซียนและจีนต้องมียุทธศาสตร์ร่วมกัน คือ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เป็นตลาดการค้า การลงทุน การเงิน การเคลื่อนย้ายของทุนหรือ Capital Movement ทั้งหมด จีนและอาเซียนจะต้องอำนวยความสะดวกให้กันและกันทั้งการขนส่ง Logistic โครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ การส่งออก การลงทุน การท่องเที่ยว เช่นที่ ดร. สารสิน วีระผล กล่าว คือภาคเศรษฐกิจใหม่ๆ ๑๐ ภาค รวมถึงที่ ศ.ดร.เกษมวัฒนชัย กล่าวถึง “双赢” (双赢) ทำอย่างไรถึงจะเป็น Win-win Situation ระหว่างกัน การที่ยุโรปมีปัญหา การส่งออกของจีน ยุโรป ไทย มีปัญหา จีนกับอาเซียนจะช่วยกันเองอย่างไร ดังนั้นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างอาเซียนซึ่งมีคนประมาณ ๖๐๐ ล้านคน กับจีน และตัวเลขทางเศรษฐกิจระหว่างกันก็อยู่ในระดับสูงเหมือนกันทั้งสองฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นท่องเที่ยวหรือการค้าหรือการลงทุน ย่อมเป็นเหตุผลประการที่ ๓ ที่สำคัญที่ทำให้เห็นว่าอาเซียนกับจีนต้องมียุทธศาสตร์ร่วมกัน

เหตุผลประการที่ ๔ คือ เหตุผลด้านความมั่นคงและการเมืองระหว่างประเทศ มีทั้งประเทศในและนอกภูมิภาคต้องการมีบทบาทในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น จีนก็มุ่งหวังที่จะลดความเสี่ยงของการขยายบทบาทของสหรัฐฯ ในภูมิภาคนี้ ไม่ว่าจะเป็นบทบาทในทะเลจีนใต้ก็ดี บทบาทในช่องแคบมะละกาก็ดี บทบาทในการประชุมเอเซียตะวันออกก็ดี บทบาทในความร่วมมือกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงก็ดี นโยบายสหรัฐฯ ล่าสุด คือ Engage and Contain จีน ซึ่งต่างจากนโยบาย Containment เดิม คือ จีนทำอะไรทำด้วย (Engage) แต่ในขณะเดียวกันทำไปด้วยและก็ชะลอบทบาทของจีนไปด้วย (Engage and Contain) อันนี้เป็นโจทย์ใหม่ไม่ใช่ของสหรัฐฯ เป็นโจทย์ใหม่ของจีนและของอาเซียนร่วมกัน ว่าเราจะมียุทธศาสตร์ร่วมกันอย่างไรในท่ามกลางยุทธศาสตร์ใหม่ของสหรัฐฯ ใน East Asia Summit สหรัฐฯ ประกาศว่าจะเป็นสมาชิก ซึ่งเวลานี้คำว่า East Asia เป็นเวทีประชุมสุดยอดเอเซียตะวันออก ซึ่งแทนที่จะมีอาเซียน 10 ประเทศ กับจีน เกาหลี ญี่ปุ่น ก็เริ่มต้นด้วย

มีอินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นเอเชียใต้กับประเทศแปซิฟิก ซึ่งเห็นได้ว่าเวลานี้คำจำกัดความทางด้านภูมิศาสตร์ ไม่ได้สอดคล้องกับคำจำกัดความทางด้านภูมิสถาปัตยกรรมทางการเมืองและเศรษฐกิจ หรือ Economic and Political Landscape ของโลกเลย ๒ ปีที่ผ่านมา สหรัฐฯ บอกว่าจะขอเข้าเป็นสมาชิก ASEAN ขอพิจารณาและได้เชิญรัสเซียเข้าเป็นสมาชิกพร้อมกัน ดังนั้น จีนทำอะไรตรงไหน สหรัฐฯ ขอทำด้วย จีนมี GMS สหรัฐฯ ก็มี US Lower Mekong จีนอยู่ใน East Asia Summit สหรัฐฯ ก็เข้าเป็นสมาชิกด้วย ซึ่ง East Asia ในวันนี้ก็หมายถึงรวมถึงสหรัฐฯ และรัสเซีย อาเซียนเองต้องสร้างสมดุลในการที่มาอำนาจจะขยายบทบาทในภูมิภาคนี้ ทำอย่างไรที่อาเซียนจะร่วมมือกับมหาอำนาจทุกมหาอำนาจและสร้างสมดุลให้ได้ และอาเซียนเองก็อยากเห็นมหาอำนาจทั้งหลายเข้ามามีกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจด้วย ทำอย่างไรที่มหาอำนาจจะเข้าร่วมมือกันได้ แล้วไม่มาแข่งกัน มีบทบาทจนทำให้อาเซียนขาดสิ่งที่อาเซียน ASEAN Centrality คือ ความที่อาเซียนจะต้องเป็นศูนย์กลางของความร่วมมือของทุกๆ อย่างที่เกี่ยวกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ ASEAN Centrality จะเกิดขึ้นได้ ประเทศเพื่อนบ้านกับจีนกับอาเซียนก็ต้องมียุทธศาสตร์ที่ร่วมกันด้วย

เหตุผลประการที่ ๕ คือ จีนต้องให้อาเซียนที่กลัวจีนกลับมาร่วมมือกับจีนให้ได้ อาเซียนต้องให้จีนสนใจอาเซียนเหมือนเดิมและมากขึ้น สนใจในแง่การวางยุทธศาสตร์กับอาเซียน ดังนั้น จีนกับอาเซียนต้องเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ด้วยกัน

ผู้สันทัดกล่าวไว้ว่า ประเทศไทยเล็กลง ไทยกลายเป็นความสำคัญเชิงบทบาทในภูมิภาคลดลง จีนไม่ค่อยสนใจ จีนใหญ่ขึ้น จริงๆ แล้วไม่ใช่ ต้องทำกันสองฝ่าย จีนใหญ่เศรษฐกิจโตขึ้น มีเรื่องต้องพิจารณามากขึ้น หากเป็นจริงตามที่กล่าว จีนน่าจะเป็นฝ่ายเสียประโยชน์มากกว่า ต้องคุยกันว่าทำอย่างไรให้จีนและไทยให้มีความใกล้ชิดมากขึ้นในทุกมิติ ไม่ใช่แค่เพียงเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสำคัญกับยุทธศาสตร์ของจีน จีนต้องบริหารจัดการเรื่องความกลัวจีนออกไปให้ได้

ทำอย่างไรถึงจะมียุทธศาสตร์ร่วมกันได้

ประการที่ ๑ ต้องยอมรับว่าในช่วง ๕ ปีข้างหน้า ภูมิสถาปัตยกรรมทางการเมืองเปลี่ยน “บูรพาภิวัตน์” หรือ Easternization การเติบโตของเอเชียหรือเอเชียผงาด การเติบโตของจีน ของอินเดีย การเปลี่ยนแปลงของการที่อาเซียนที่จะร่วมมือกันทั้ง ๓ เรื่อง คือ เศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคง สังคมและวัฒนธรรม ยุโรปเปลี่ยนแปลงไปอ่อนลงและมีปัญหา ตลาดยุโรปลดลง มี Secondary Effect ต่ออาเซียนและจีน ความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ และการที่จีนเจริญเติบโตขึ้นมา มากก็มีปัญหาที่จะต้องดูแล ดังนั้น ต้องตั้งหลัก สร้างแผนที่ (Road Map) ในแต่ละเรื่องว่าจะเดินทางร่วมกันอย่างไร โจทย์ที่สำคัญคือทำอย่างไรให้ ๑๐ ประเทศของอาเซียนไม่กลัวจีน และจีนเองต้องทำอย่างไรไม่ให้อาเซียนกลัว ความห่างเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้เกิดความสงสัย ระแวง ทำให้โอกาสในการทำความเข้าใจกันลดลง และนำไปสู่ความกลัว ความระแวง ไม่กล้าร่วมมือ หันไปหาผู้อื่นช่วยสนับสนุน ช่วยปกป้องแทน

ประการที่ ๒ กลไกภาครัฐ ประชาสังคม ภาคเอกชน ต้องกระชับ ควรมีแผนยุทธศาสตร์ร่วมกับอาเซียนแต่ละประเทศ และแผนยุทธศาสตร์กับอาเซียนโดยรวม ที่ไม่ใช่เฉพาะเขตการค้าเสรี อาเซียน – จีน ช่วยเหลือกันด้วยการเป็นหุ้นส่วน การเป็นส่วนหนึ่งส่วนใดซึ่งกันและกันในภูมิภาคเดียวกันเหมือนญาติพี่น้อง จุดยืนในเวทีพหุภาคี เช่น WTO, APEC, ASEAN – Europe Meeting

ฯลฯ เรื่องใดที่ร่วมกันได้น่าจะมียุทธศาสตร์ร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจ กลไก ASEAN Plus One กลไกเชื่อมโยงทางกายภาพก็ดี ต้องกระชับในทุกระดับของความสัมพันธ์

ประการที่ ๓ ความราบรื่นของการเปลี่ยนแปลงผู้นำจีนในเดือนตุลาคมนี้อย่างที่ท่านสี จิ้นผิง และท่านหลี่ เค่อเฉียง ต่อประเทศในอาเซียน ทำอย่างไรที่ผู้ใหญ่ในอาเซียนจะคุ้นเคย กล้าพูด กล้าแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้นำชุดใหม่ ทำอย่างไรให้ผู้นำ ผู้มีบทบาทในรัฐบาลจีนชุดใหม่มีความไว้วางใจ สบายใจ (Comfortable Level) กับผู้นำหรือผู้มีบทบาทในอาเซียน การจัด Retreat ก็เป็นเรื่องสำคัญของผู้นำ ผู้ที่มีบทบาทสำคัญ นักวิทยาศาสตร์ นักวิชาการ มาพบกันแบบไม่เป็นทางการ เพื่อคุย เปิดอก ไม่ต้องมีการจดหรือบันทึก หรือฝ่ายใดไม่เห็นด้วยก็ไม่เสียหน้า

ประการที่ ๔ การเปิดอกคุยกันมากขึ้นในเรื่องที่เป็นปัญหาร่วมกัน ในเรื่องที่ห่วงใยร่วมกัน (Common Concern) เช่น กรณีแม่น้ำโขง จีนควรจะเปิดมากกว่านี้ เพราะทำให้ไปใกล้ชิดกับประเทศอื่นมากกว่าเวลาพูดถึงแม่น้ำโขง ความจริงการบริหารแม่น้ำโขงควรจะมีการพูดอย่างเปิดเผย โดยไม่ต้องรอกลไกที่เป็นทางการ เพื่อรับทราบปัญหาของแต่ละประเทศ เปิดระหว่างกัน เพื่อให้เป็นปัญหาร่วมกัน (Common Problem) และจะได้แก้ร่วมกัน

อะไรเป็นอุปสรรคต่อการมียุทธศาสตร์ร่วมกัน

ประการที่ ๑ ความสนใจและความเข้าใจอาเซียนลดลง ความสนใจอาเซียนที่มีต่อจีนนั้นในเรื่องเศรษฐกิจเป็นมิติหลัก เน้นประเทศจีนเป็นมิติหลัก ไม่ได้เน้นมณฑล การที่เข้าใจว่าจีนเห็นคนอื่นตัวเล็กลง มีความหมายลดลง ทำตามเป้าหมายต่างๆ ของการพัฒนาประเทศ เป้าหมายต่างๆ ทางการเมือง จนลืมนึกความรู้สึกของคนอื่นคือสิ่งที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์มา ทำให้จีนน่าเป็นห่วง ถูกเข้าใจว่าจีนเหมือนมหาอำนาจอื่น คือ ทำทุกอย่างเป็นไปตามเป้าหมาย เอาแต่ใจตัวเอง ซึ่งไม่ใช่จีนจริงๆ ที่รู้จัก ดังนั้น ความรู้สึกแบบนี้จึงเป็นอุปสรรคที่จะมียุทธศาสตร์ร่วมกัน

ประการที่ ๒ ความกลัวจีนของประเทศในอาเซียน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมือง ความมั่นคง

ประการที่ ๓ ปัญหาเรื่องทะเลจีนใต้ ถึงแม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่ในข้อเรียกร้องหรืออยู่ในกระบวนการเรียกร้องดินแดนหรือสิทธิอะไร (Claimant State) ทั้งๆ ที่อาเซียนมี Claimant State อยู่หลายประเทศ เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย บรูไน มาเลเซีย และยังมีประเทศนอกทะเลจีนใต้ คือ สหรัฐฯ ว่ามีผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องทางด้านการเดินเรือ (Navigation Route) ไม่ได้เรียกร้องดินแดน เพราะฉะนั้นถึงแม้ว่ายุทธศาสตร์ ๒ มหาสมุทรของจีนจะใช้เวลาหลายปี แต่เรื่องทะเลจีนใต้เป็นเรื่องที่มีการปะทะ แลกเปลี่ยนโต้เถียงกันอย่างรุนแรงในทางทหารหลายครั้งแล้ว (Immediate Peace) ซึ่งยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Connectivity) ของจีน ไม่ว่าจะเชื่อม Mainland, Southeast Asia หรือประเทศอาเซียนที่เป็นหมู่เกาะ ก็จะเกิดขึ้นไม่ได้ หากเกิดการปะทะกันในทะเลจีนใต้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เช่น ประชาคมความมั่นคง ประชาคมวัฒนธรรมและสังคมของอาเซียนก็จะพัง ทำให้ความเชื่อมั่นในสินค้า บริการ ทุน การท่องเที่ยว กรอบการเจรจาเสีย ดังนั้น ปัญหาทะเลจีนใต้จึงเป็นบททดสอบของทั้งจีนและอาเซียนว่าจะมียุทธศาสตร์ที่เป็นหุ้นส่วนร่วมกันได้หรือไม่ เราควรใช้หลักการหลีกเลี่ยงความขัดแย้ง (Conflict Avoidance) โดยในเรื่องทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตในบริเวณทะเลจีนใต้นั้น น่าจะเป็นการพัฒนาาร่วมกันกับทุก

ประเทศที่มีสิทธิ์เรียกร้อง โดยการพัฒนาาร่วมกันนั้น เรียกว่า Joint Development Area (JDA) ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิเรียกร้องทั้งในทะเลอาณาเขต หรือเส้นเขตแดนทางทะเลแต่อย่างใด นักกฎหมายระหว่างประเทศก็จะเจรจากันต่อไป ๑๐ หรือ ๒๐ ปี แต่เรามาพิจารณาผลประโยชน์เชิงธุรกิจ เศรษฐกิจว่าประเทศทั้ง ๖ ประเทศ จะร่วมกันทำในเรื่อง Receiving Resources และ Non-Receiving Resources อย่างไร เส้นทางเดินเรือก็เช่นเดียวกัน การหลีกเลี่ยงความขัดแย้ง (Conflict Avoidance) คือให้ทุกประเทศ รวมทั้งสหรัฐฯ มาเจรจาทะเลร่วมกัน บริหารเส้นทางการเดินเรือในทะเลจีนใต้ร่วมกันได้หรือไม่ น่าจะเป็นกรอบหลักคิดในเรื่องที่จะเปลี่ยนความขัดแย้งให้เป็นความร่วมมือ หรือ Turn the Conflict into Cooperation ปัญหาคือจะคุยอย่างไร ถึงแม้ว่าทุกคนจะเห็นตรงกัน เห็นด้วยกับจีนว่าปัญหาเหล่านี้เป็นเรื่องทวิภาคีของคู่ขัดแย้ง แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่าความขัดแย้งแต่ละคู่ เช่น จีน - เวียดนาม จีน - ฟิลิปปินส์ หรือ สหรัฐฯ - ไทย ล้วนแต่มีผลกระทบต่อภูมิภาคอย่างใหญ่หลวง และการเจรจาทวิภาคีหรือ ๒ ฝ่ายนั้น บางช่วงไม่สามารถพูดกันได้เนื่องจากมีความเครียด ผิดใจกัน เพราะฉะนั้นหลักคิดเรื่องวิถีเอเชีย (Asian Way) สำคัญ มองเอเชียเป็นสังคมสามเหลี่ยม ต้องมีเพื่อช่วยเข้ามาพูดให้เข้ามาสู่การเสวนาสันติภาพหรือเสวนาของความร่วมมือ ถึงเวลาแล้วหรือยังที่เอเชียจะมีการส่งเสริมการหารือแบบนี้ ไม่ใช่การแทรกแซง เป็นการให้การทูตอย่างไม่เป็นข่าว (Silent Diplomacy) เพื่อเสริมให้มีการคุยกันได้ เพราะฉะนั้น หากคุยกันจริงๆ คุยกันเรื่องเดียว เรื่องเส้นแบ่งเขตแดนทางทะเล ไม่มีใครยอมใครได้ เพราะจะถูกประชาชนของประเทศนั้นชี้ว่าขายชาติ เพราะฉะนั้นยังมีเป้าหมายและเจรจากันไม่สำเร็จเท่าไร ภาษาทางธุรกิจเรียกว่า Target Hardening ทำให้เป้าหมายแข็งมากขึ้นๆ ยอมกันไม่ได้ เป็นเรื่องศักดิ์ศรี เรื่องอัตตา ในที่สุดก็ต้องรบกัน ดังนั้น การที่มีการเจรจาโดยมีเพื่อนอาจช่วยให้เจรจาได้ในลักษณะสังคมสามเหลี่ยม มีผู้หาแนวทาง (Part Finder) ผู้เอื้อกระบวนการ (Peace Facilitator) และผู้ขับเคลื่อนกระบวนการ (Prime Mover) อาจถึงเวลาแล้วที่จะใช้หลักวิถีเอเชีย ที่จะมีเครือข่ายสถาบันที่ช่วยเรื่องสันติภาพด้วยความเป็นกลาง ไม่แทรกแซง ไม่เป็นข่าว ไม่กดดันฝ่ายใดทั้งสิ้น

สรุปแล้ว จีนและอาเซียนต้องมองกันและกันว่าเป็นเพื่อนที่สำคัญต่อยุทธศาสตร์ความอยู่รอดและความเจริญของตน จีนควรมองอาเซียนทุกประเทศเหมือนที่จีนมองไทย อาเซียนทุกประเทศควรจะร่วมมือกันและลดความหวาดระแวง ความกลัวจีน คือ ต้องเป็นยุทธศาสตร์ของการเป็นหุ้นส่วนกัน เป็น Strategic Partnership คือเป็นมิตรร่วมกันในทุกๆ ด้าน ทั้งเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคง วัฒนธรรม เอื้อกัน แก้ปัญหาร่วมกัน เปิดอกคุยกันและทำให้เป็นปัญหาร่วมกัน พึ่งพาอาศัยกัน ในเวทีพหุภาคีหรือในเวทีอื่นๆ เห็นใจในข้อจำกัดของแต่ละฝ่าย จับมือกันเพื่อความเจริญและสันติสุขของภูมิภาค ถือเป็นการเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ หุ้นส่วนของชีวิตซึ่งกันและกัน

ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ของนานาชาติไทยภาพรวมความสัมพันธ์อาเซียน-จีน มีภูมิหลังความสัมพันธ์อาเซียน-จีนเริ่มต้นขึ้นเมื่อนายนายเฉียน ฉีเฉิน (Qian Qichen) รมว.กต.จีน เข้าร่วมพิธีเปิด การประชุม รมต.ตปท.อาเซียน ครั้งที่ ๒๔ เมื่อเดือน ก.ค. ๒๕๓๔ ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ในฐานะแขกของรัฐบาลมาเลเซีย ต่อมา จีนได้รับสถานะคู่เจรจาอย่างเต็มรูปแบบของอาเซียนในปี ๒๕๓๙ โดยยกฐานะขึ้นเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ เมื่อปี ๒๕๔๖ และมีการฉลองครบรอบ ๑๐ ปี ของความเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์อาเซียน-จีนในปี ๒๕๕๖ ทั้งนี้อาเซียนและจีนได้จัดการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน สมัยพิเศษ เพื่อฉลองครบรอบ ๑๕ ปีของความสัมพันธ์ฯ ที่นครหนานหนิง ในปี ๒๕๕๙

และการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน สมัยพิเศษ เพื่อฉลองครบรอบ ๒๐ ปี ของความสัมพันธ์ ที่บาห์ลี ในปี ๒๕๕๔

กลไกการดำเนินความสัมพันธ์อาเซียน-จีน กลไกในการดำเนินความสัมพันธ์อาเซียน-จีน มีหลายระดับ ได้แก่ ๑. การประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน - จีน (ASEAN - China Summit) ในช่วงเดียวกันกับการประชุมสุดยอดอาเซียนในช่วงปลายปีของทุกปี ๒. การประชุม รมต. ตปท. อาเซียน - จีน (ASEAN Post Ministerial Conference Session with China) ราวเดือน ก.ค. ของทุกปี ๓. การประชุม จนท. อาวุโสอาเซียน - จีน (ASEAN - China Senior Officials' Consultation) ราวเดือน เม.ย. ของทุกปี ๔. กลไกส่งเสริมความร่วมมือในประเด็นทะเลจีนใต้ในระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส และคณะทำงาน (SOM/JWG on DOC) และ ๕. กลไกรายสาขาในระดับรัฐมนตรี ๙ กลไก และระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ๑๑ กลไก

ความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคง (กรมาอาเซียน, ๒๕๕๘: ๑-๒)

๑. จีนเป็นประเทศคู่เจรจาแรกของอาเซียนที่ภาคยานุวัติสนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ (TAC) ในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ครั้งที่ ๗ เมื่อเดือน ต.ค. ๒๕๔๖ ที่บาห์ลี และยังเป็น ประเทศแรกที่แสดงความพร้อมที่จะลงนามในพิธีสารต่อทำย สนธิสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEANWFZ)

๒. ต่อปัญหาข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ ความร่วมมือในกรอบอาเซียน-จีน มีส่วนช่วยสร้างความไว้วางใจ และส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลซึ่งช่วยยับยั้งมิให้ความขัดแย้งขยายตัว โดยในระหว่างการประชุมสุดยอด อาเซียน-จีน ครั้งที่ ๖ เมื่อวันที่ ๔ พ.ย. ๒๕๔๕ ที่กรุงเทพมหานคร รมต. ตปท. อาเซียนและจีนได้ร่วมลงนามปฏิญญาว่าด้วย การปฏิบัติของภาคีในทะเลจีนใต้ (Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea: DOC) ในอีก ๙ ปีต่อมา เมื่อวันที่ ๒๑ ก.ค. ๒๕๕๔ ที่บาห์ลี รมต.ตปท.อาเซียน-จีน ได้ให้การรับรองแนวทางการปฏิบัติตาม DOC (Guidelines on the Implementation of the DOC)

๓. รัฐบาลของจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนา ความสัมพันธ์กับอาเซียนโดยยึดหลัก ๓. ประการ ได้แก่ ๑. การพัฒนาความสัมพันธ์ฉันมิตร และให้ความส าคัญกับอาเซียน ในล ดับต้นของการด าเนินนโยบายการต่างประเทศของจีน ๒. การพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ระหว่าง อาเซียนกับจีนให้รอบด้านและลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น ๓. การแก้ไขข้อพิพาทในทะเลจีนใต้กับประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศ ผ่านการเจรจาหารือที่เป็น มิตรต่อกันผ่านการพูดคุยที่เสมอภาค และมีความร่วมมือที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

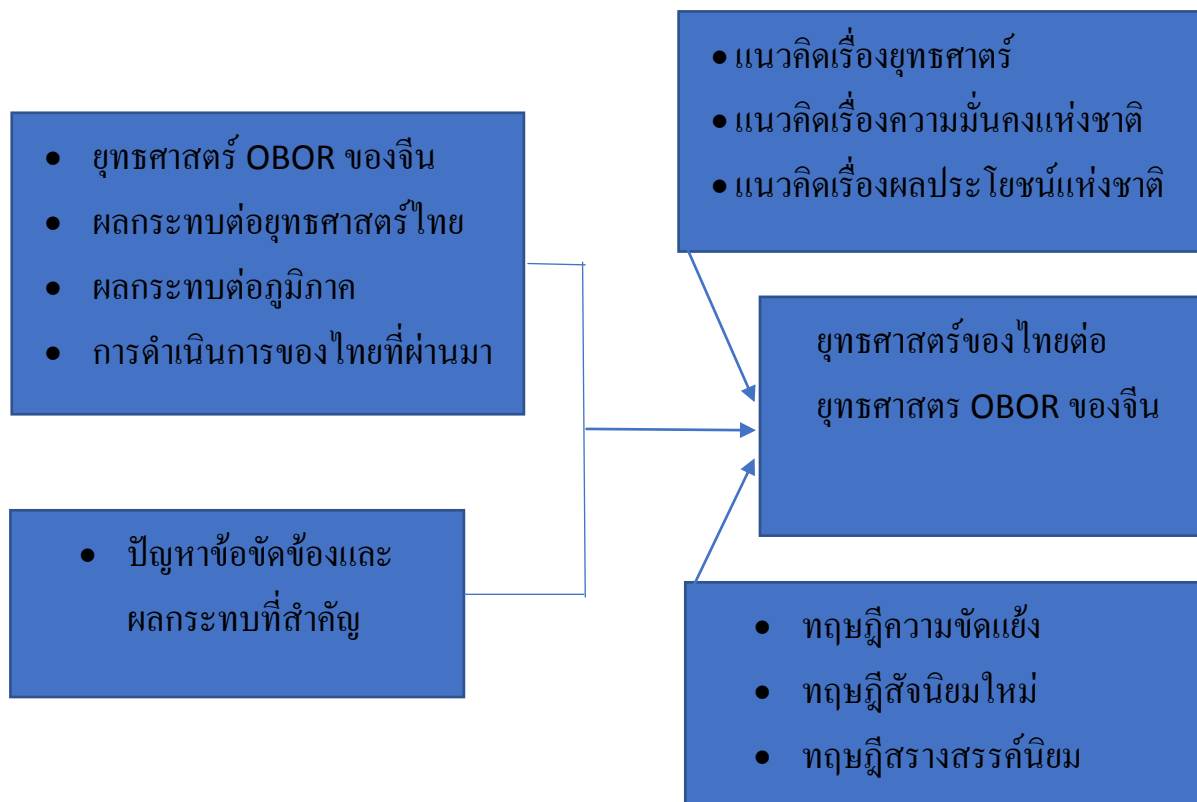
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พลโท ปณต แสงเทียน "ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน" (๒๕๕๘) พบว่า ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีนเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์เชิงรุกในกรอบ One Belt One Road ที่รัฐบาลจีนในยุคของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ริเริ่มขึ้นเพื่อขยายบทบาทอิทธิพลของจีนในเวทีโลก ถ่วงดุลอำนาจสหรัฐอเมริกา ลดความขัดแย้งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะข้อพิพาทเหนือหมู่เกาะ และพัฒนาเศรษฐกิจของจีนให้เติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยการขยาย Soft Power ของจีนผ่านการสร้าง “ความเชื่อมโยง” (Connectivity) และ “ความร่วมมือ”(Cooperation) รอบด้าน กับนานา

ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภูมิภาคเอเชียกลาง ภูมิภาคเอเชียใต้ภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกา และยุโรป โดยรัฐบาลจีนจะใช้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลที่เป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบหลายมิติกับประเทศต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บนแนวพื้นที่เศรษฐกิจของจีนเพื่อกระชับความร่วมมือทางทะเลกับอาเซียน อันจะช่วยผลักดันความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากช่วงทศวรรษแห่งยุคทองไปสู่ช่วงทศวรรษแห่งยุคเพชร นอกจากนี้ความร่วมมือที่เกิดขึ้นจะนำไปสู่การลดระดับความตึงเครียดระหว่างจีนกับประเทศคู่ขัดแย้งในภูมิภาคจากกรณีข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ พร้อมทั้งสามารถสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับรัฐบาลจีน

สาโรจย์ ธรรมรักษ์ "การขยายบทบาทของกลุ่มทุนจีนที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของไทย" (๒๕๕๙) พบว่าการขยายตัวของการลงทุนจากจีนและการเดินทางของกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนในไทยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการแสวงประโยชน์ทางธุรกิจอันส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องในไทย บทบาทของนักลงทุนชาวจีนเข้ามาเกี่ยวข้องกับธุรกิจท่องเที่ยวและการเกษตรในไทยเป็นการแสวงหาประโยชน์จากช่องว่างของกฎหมายไทยและความต้องการรายได้ของคนไทยบางส่วนด้วยการว่าจ้างให้มาเป็นตัวแทนหรือ nominee ให้เข้ามาแทนและผลประโยชน์ที่หมุนเวียนอยู่กับกลุ่มทุนจีนด้วยกันเอง เท่ากับว่าผลประโยชน์หรือผลกำไรไม่ได้อยู่ในประเทศไทย ทั้งการท่องเที่ยวและการเกษตรกลุ่มทุนจีนได้ใช้ nominee ชาวไทยในการการทำธุรกิจหรือเป็นการจัดตั้งตัวแทนอำพรางเพื่อสะดวกในการทำธุรกรรมและอาศัยช่องว่างทางกฎหมายของไทยในการทำธุรกิจ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยกฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้แต่อย่างใด

กรอบแนวคิด



สรุป

ในบทนี้ ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องผ่านแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ด้วยการผสมผสานแนวคิดด้านความมั่นคงกับทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนและผลกระทบที่มีต่อไทย เพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยทั้งสามข้อในบทที่ ๓ และ ๔ ต่อไป

บทที่ ๓

เส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ของจีนกับผลกระทบต่อไทย

การศึกษาในบทที่ ๓ จะอยู่ในบริบทของวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๑ เพื่อศึกษายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม และ วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๒ เพื่อศึกษาผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม โดยมีลำดับเนื้อหาการศึกษาดังนี้

บทนำ

ในการประชุมสุดยอด The Belt and Road Forum for International Cooperation เมื่อวันที่ ๑๔-๑๕ พฤษภาคม ที่ปักกิ่ง ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง กล่าวเปิดการประชุมที่มีผู้นำจาก ๒๙ ประเทศเข้าร่วมว่าโครงการ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (One Belt, One Road) มีรากฐานมาจากเส้นทางสายไหมในอดีต “เมื่อ ๒ พันกว่าปีมาแล้ว บรรพบุรุษของเราเดินทางข้ามทุ่งหญ้าและทะเลทรายเพื่อเปิดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา เรียกว่า เส้นทางสายไหม บรรพบุรุษของเราเดินเรือในทะเลที่ปั่นป่วนเพื่อสร้างเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงตะวันออกกับตะวันตก เรียกว่า เส้นทางสายไหมทางทะเล”

สำหรับในบทนี้ ได้วางโครงเรื่องในการทำการศึกษาวเคราะห์นโยบายไว้ ดังนี้ ความท้าทายของนโยบาย One Belt One Road ในภาพรวม ความท้าทายของนโยบาย One Belt One Road ในระดับภูมิภาค การเตรียมความพร้อมในการรับมือด้วยของประเทศไทย และ ทิศทางของแนวทางและนโยบายประเทศไทย

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ของจีนในภาพรวม

โครงการ One Belt, One Road (OBOR) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษ ๒๑ ที่ริเริ่มโดยจีน เพิ่งเริ่มต้นโครงการได้ไม่นานความคืบหน้าจึงมีไม่มาก แต่การประชุมสุดยอด OBOR เมื่อ ๑๔-๑๕ พฤษภาคม ๒๐๑๓ ทำให้คนทั่วโลกหันมาสนใจกับโครงการนี้ เพราะอยากรู้ว่าจีนจะก้าวขึ้นมาเป็นประเทศผู้นำที่ส่งเสริมการค้าโลกโดยชักจูงผู้นำประเทศต่างๆ มาเข้าร่วมประชุมได้มากน้อยเพียงไร ในยามที่สหรัฐอเมริกาในสมัยโดนัลด์ ทรัมป์ หันไปยึดนโยบาย “อเมริกาต้องมาก่อน” ทั้งที่โครงการ OBOR ดำเนินไปแล้ว ๓ ปีกว่า หลังจากที่จีนประกาศเปิดตัวโครงการครั้งแรก การประชุมระดับสุดยอดของผู้นำประเทศจึงเป็นเรื่องจำเป็น ไม่เพียงแค่การประเมินเป้าหมายเหตุผลของโครงการ OBOR แต่ยังรวมถึงการประเมินความสำเร็จและผลกระทบของโครงการต่อประเทศที่เกี่ยวข้อง เพราะ OBOR เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกที่มีขนาดใหญ่มาก ถ้าจะเทียบกับ

โครงการมาร์แชลของสหรัฐฯ คิดมูลค่าในปัจจุบัน ๑๓๐ พันล้านดอลลาร์ เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจยุโรป หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ก็มีขนาดแค่ ๑ ใน ๑๑ ของ OBOR เท่านั้น

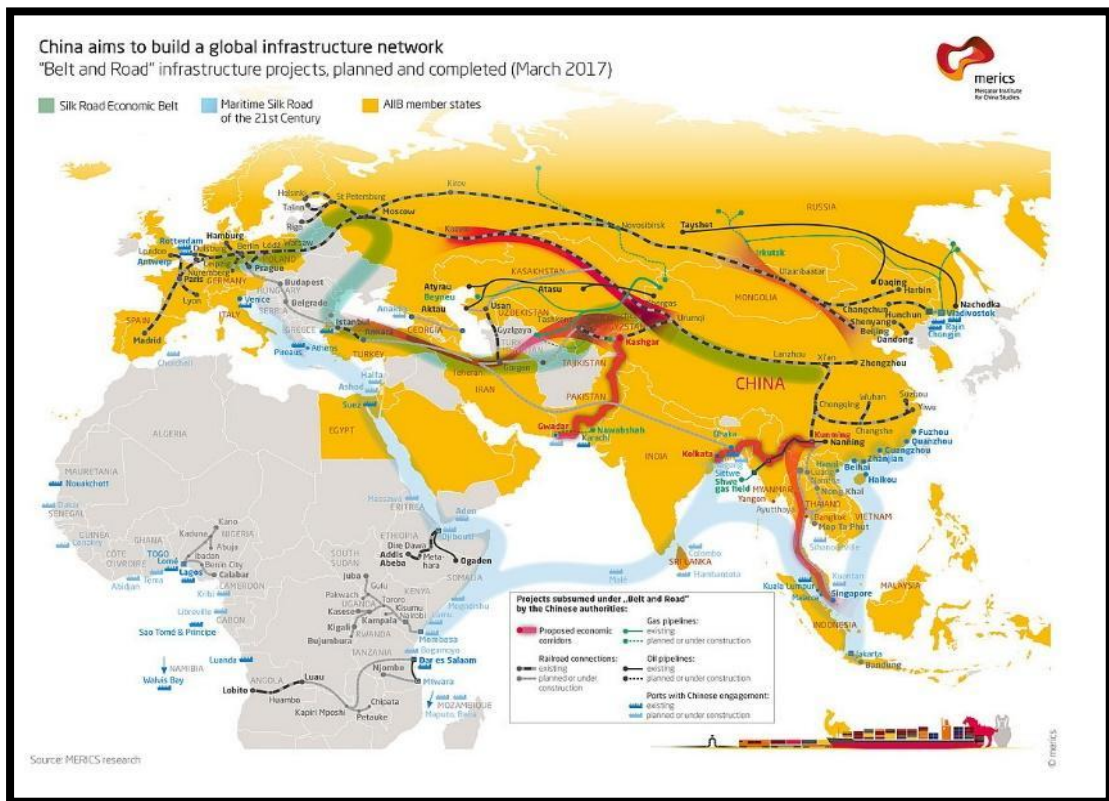
ในเดือนกันยายน ๒๐๑๓ สี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีน ในช่วงไปเยือนคาซัคสถานแถลงเปิดตัวครั้งแรกถึงการริเริ่มโครงการ “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” ที่ประกอบด้วยเครือข่ายถนนและเส้นทางรถไฟเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเอเชียกลางในเดือนตุลาคม ต่อมาเมื่อไปเยือนอินโดนีเซีย สี จิ้นผิง กล่าวเปิดตัวโครงการ “เส้นทางสายไหมทางทะเล” ที่เชื่อมท่าเรือจีนกับท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ตลอดเส้นทางบกและเส้นทางทะเล จะมีการลงทุนปรับปรุงท่าเรือ และสร้างศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและการค้าขึ้นมา โครงการเครือข่ายเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเลนี้มีชื่อเรียกอยู่หลายอย่าง เช่น การริเริ่มแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative) หรือ หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road) โครงการเส้นทางบกมีชื่อเป็นทางการว่า “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” (Silk Road Economic Belt: SREB) ส่วนเส้นทางมหาสมุทร เรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (Maritime Silk Road) เมื่อ สี จิ้นผิง เองกล่าวถึงโครงการนี้โดยรวมจะใช้คำในภาษาจีนว่า “yi dia yi lu” ที่หมายถึง “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” นั่นเอง (ปริทัศน์ บัญชี, ๒๕๖๐)

โครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง ประกอบด้วยเฉลี่ยทางบก ๖ เส้นทาง และเส้นทางทะเล ๑ เส้นทาง เส้นทางเฉลี่ยทางบกประกอบด้วย

๑. เส้นทางยูเรเชีย (Eurasia) จากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย
๒. เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซียตะวันออก
๓. เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี
๔. เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์
๕. เส้นทาง จีน-ปากีสถาน

๖. เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศ-อินเดีย ส่วนเส้นทางทะเล เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีนผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

แผนภาพที่ ๓-๑ โครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง



โครงการเส้นทางสายไหมศตวรรษ ๒๑ จะใช้เงินลงทุน ๑.๔ ล้านล้านดอลลาร์ เกี่ยวข้องกับ ๖๐ ประเทศ ในเอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกาตะวันออกและเหนือ ส่งผลต่อร้อยละ ๖๕ ของประชากรโลก มีผลกระทบต่อ ๑ ใน ๓ ของเศรษฐกิจโลก และ ๑ ใน ๔ ของการค้าโลก จินกล่าวว่า ความสำเร็จของโครงการที่ผ่านมา ได้แก่ โครงการเอเชียเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน มูลค่า ๖๒ พันล้านดอลลาร์ ที่ประกอบด้วย การสร้างถนน เส้นทางรถไฟ และโรงไฟฟ้า โครงการท่าเรือศรีลังกา ๑.๑ พันล้านดอลลาร์ โครงการรถไฟความเร็วสูงในอินโดนีเซีย และการสร้างนิคมอุตสาหกรรมในเขมร เป็นต้น (ปริดี บุญเชื้อ, ๒๕๖๐)

กล่าวได้ว่า โครงการ OBOR เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาหลักที่จีนริเริ่มดำเนินการในห้วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประกาศเปิดตัวโดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ในปี ๒๕๕๖ เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจีนกับบรรดาประเทศต่างๆ ที่อยู่บนเส้นทางระหว่างจีนกับยุโรป OBOR แสวงหาการสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม พลังงาน การค้า และการสื่อสาร รวมทั้งด้านอื่นๆ โดยเนื้อแท้แล้ว OBOR เป็นการสานต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ เพื่อมุ่งผลักดันการเชื่อมโยงและเส้นทางการค้าในภูมิภาคเพิ่มบทบาทของบริษัทจีนในเวทีสากล และเพิ่มการเข้าถึงตลาดโลกของจีน หรืออีกนัยหนึ่ง คือภาคต่อของของยุทธศาสตร์ออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) ของจีนผ่านมาตรการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลจีนที่ดำเนินต่อเนื่องมากกว่าทศวรรษ

โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ OBOR ประกอบด้วย ๒ ส่วนหลัก คือ วงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑ โดยวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านทางเอเชียกลางและเอเชียตะวันตก ส่วนเส้นทางสายไหมทางทะเลจะเชื่อมจีนกับยุโรป ผ่านเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา นอกจากนี้สองเส้นทางการเชื่อมต่อหลักนี้ โครงการ OBOR ยังรวมถึงการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และเส้นทางเพิ่มเติมที่จะเชื่อมต่อกับ ๒ ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ (Inclusive Development International, มปป.: ๑)

OBOR มีความมุ่งหวังเพื่อให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนและเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ โดยการกำหนดกรอบการทำงานในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพหุภาคีของจีนเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

๑. การเชื่อมโยงทางบก (Silk Road Economic Belt) และ

๒. การเชื่อมโยงทางทะเล (Maritime Silk Road)

เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ค.ศ. ๒๐๑๕ รัฐบาลจีนได้ประกาศวิสัยทัศน์และปฏิบัติการว่าด้วยการร่วมสร้างแนวเขตเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมและเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑ โดยมีแนวคิดในภาพรวมและ กรอบความร่วมมือของฝ่ายจีนสำหรับ The “Belt and Road” Initiative อย่างเป็นระบบ โดยมีข้อเสนอและเหตุผลสำคัญ ๒ ประการ คือ (ปรารภนา คงนาถ, ๒๕๕๘)

๑. The “Belt and Road” ได้เชื่อมโยงเอเชียกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก แอฟริกาเหนือ และยุโรปเข้าด้วยกัน เพื่อให้ภูมิภาคเหล่านี้ได้แลกเปลี่ยนและสร้างประโยชน์ร่วมกัน ในการสร้างห่วงโซ่อุปทาน ห่วงโซ่ธุรกิจ ห่วงโซ่คุณค่า และการพัฒนาให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ด้วยการสร้างระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศใหม่ และช่องทางการขนส่งคมนาคมที่สะดวกปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูง เพื่อประโยชน์สำหรับการพัฒนาประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลและพื้นที่ทุรกันดาร อีกทั้งเป็นการช่วยลดต้นทุนการค้าการลงทุนและจัดการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ อันเป็นการผลักดันให้การรวมกลุ่มเศรษฐกิจความเสรีทางการค้าและการลงทุน ตลอดจนการเปิดตลาดซึ่งกันและกันของประเทศที่มีความประสงค์ตามเส้นทางสายนี้ให้มีระดับสูงยิ่งขึ้น โดยข้อเสนอดังกล่าวเป็นเหตุผลทางการเมืองและเศรษฐกิจ ถือเป็นการส่งสัญญาณว่าจีนต้องการสันติภาพเปิดกว้าง และต้องการหยิบบ่อนโอกาสการพัฒนาให้กับเอเชียและโลก

๒. The “Belt and Road” จะยึดถือความร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานและเป็นแกนหลัก พร้อมทั้งยึดถือการแลกเปลี่ยนบุคคลและวัฒนธรรมเป็นตัวหนุนสำคัญ โดยไม่เข้าไปแทรกแซงกิจการภายในของประเทศในภูมิภาค ซึ่งฝ่ายจีนจะปฏิบัติตามหลักการร่วมหารือกับประเทศตามเส้นทางสายนี้ ร่วมกันระดมความคิดเห็นและอาศัยความร่วมมือระหว่างกันผลักดันให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง โดยข้อเสนอดังกล่าวถือเป็นเหตุผลทางด้านสังคมและวัฒนธรรม และถือเป็นการส่งสัญญาณว่าจีนจะช่วยส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมในระดับประชาชนตามเส้นทางสายไหม

วิสัยทัศน์และปฏิบัติการในการร่วมสร้างวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑ โครงการจะเป็นประโยชน์แก่ทุกประเทศที่เข้ามาร่วมมือ จะ

สร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ จะพัฒนาความร่วมมือในภูมิภาค จะสร้างความเข้มแข็งในการแลกเปลี่ยน และส่งเสริมสันติภาพและการพัฒนาปลูกพินคินซีฟเส้นทางสายไหมเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก เพื่อใช้เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการแผ่อิทธิพลและแสวงหาผลประโยชน์ของจีนด้วยการเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ โดยจีนมีความมุ่งหวังกับกลุ่มอาเซียนอย่างมาก ว่านโยบายเส้นทางสายไหมเป็นการกำหนดยุทธศาสตร์เข้าตะวันตกมุ่งลงใต้ หรือยุทธศาสตร์ ๑ เขต ๑ เส้นทาง (One Belt and One Road) ที่ประกอบด้วย ๒ ส่วน ดังนี้

๑. การเชื่อมโยงทางบก (Silk Road Economic Belt) เป็นการเชื่อมโยงประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเส้นทางสายไหมเดิม ประกอบด้วย ๓ เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางที่ ๑ เชื่อมโยงจีนกับเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป
- เส้นทางที่ ๒ เชื่อมโยงจีนกับอ่าวเปอร์เซีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ผ่านทาง

เอเชียกลาง และตะวันออกกลาง

- เส้นทางที่ ๓ เชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้

ข้อริเริ่มดังกล่าวเป็นการบูรณาการทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการขยายการค้าในระดับภูมิภาค โดยจะมีการสร้าง Eurasian Land Bridge อันเป็นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ จีน-มองโกเลีย-รัสเซีย ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดจีน เป็นต้น

๒. การเชื่อมโยงทางทะเล (Maritime Silk Road) หรือ รู้จักกันดีในชื่อ “เส้นทางสายไหมด้านเศรษฐกิจทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑” (๒๑ Century Maritime Silk Route Economic Belt) ถือเป็นข้อริเริ่มที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านต่างๆ รวมถึงด้านการลงทุนระหว่างจีนกับประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทร ได้แก่ อาเซียน โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ แปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย โดยจะมีการสร้างระเบียงเศรษฐกิจ จีน-ปากีสถาน และระเบียงเศรษฐกิจ จีน-บังคลาเทศ-อินเดีย เป็นต้น

กล่าวได้ว่า เส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ ๒๑ (One Belt and One Road) ถือเป็นปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจีน เพื่อแข่งขันกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของโลกตะวันตก จากความพยายามเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและแผ่อิทธิพลไปสู่ประเทศบนเส้นทางสายไหม เป็นการสร้างพื้นฐานเพื่อขยายอาณาจักรจีนให้ยิ่งใหญ่ โดยการหยิบยื่นข้อเสนอถึงความร่วมมือทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม เพื่อร่วมกันสร้างสันติภาพ มิตรภาพ และประโยชน์ระหว่างกันกับประเทศต่างๆ ตามเส้นทางดังกล่าว เพราะหากการผลักดันของจีนประสบความสำเร็จ โครงสร้างทางเศรษฐกิจของจีนจะมีเสาหลักค้ำจุนทั้งในด้านเงินทุน โครงสร้างพื้นฐาน และการเงิน จนกระทั่งเงินฝาดขึ้นมาเป็นพญามังกรได้อย่างสง่างาม ในฐานะอภิมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลก (ปรารภณาคงนาถ, ๒๕๕๘)

โครงการ OBOR สะท้อนให้เห็นถึงการกลับมาให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนนอกประเทศของจีน โดยเฉพาะในโครงการที่ขยายการเชื่อมโยงระดับภูมิภาค มีการจัดตั้งกองทุนใหม่ขึ้นมาอีกหลายกองทุนเพื่อสนับสนุนโครงการเป็นการเฉพาะ และบรรดาบริษัทและสถาบันต่างๆ ก็ออกมาสนับสนุนและประกาศแผนเพิ่มการลงทุนและให้กู้แก่โครงการภายใต้เส้นทางนี้อย่างรวดเร็ว หาก OBOR ประสบความสำเร็จในการสร้างโอกาสใหม่สำหรับการลงทุนและระดมแหล่งเงินทุนใหม่

ภาคเอกชนจีนจะได้รับประโยชน์จากสัญญาเพื่อออกแบบ พัฒนา และดำเนินโครงการภายใต้ นโยบายนี้ โดยเฉพาะกับบรรดาธุรกิจจีน ที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลจีนในการแสวงโอกาส การลงทุนในกลุ่มประเทศ OBOR แต่บริษัทเอกชนจำนวนมากก็แสดง การสนับสนุนด้วยเช่นกัน การ เชื่อมต่อที่เพิ่มขึ้นอาจสร้างตลาดใหม่ให้ภาคส่งออกของจีน ขณะเดียวกันก็เป็นการเพิ่มการเข้าถึง แหล่งทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งพลังงานที่จีนต้องการอย่างมากด้วย นอกจากนี้เพิ่มอิทธิพลให้จีนใน กิจการเศรษฐกิจโลกแล้ว โครงการนี้ยังจะเพิ่มโอกาสให้แก่งานในการส่งออกเทคโนโลยีและกำลังการผลิตที่เหลือจากความต้องการภายในประเทศอีกด้วย วิสัยทัศน์ OBOR ให้ความสำคัญกับศักยภาพ ของการขยายความร่วมมือและการลงทุน เพื่อผลประโยชน์ของจีน และของบรรดาประเทศที่ระบบ โครงสร้างพื้นฐานยังอยู่ในระดับด้อยพัฒนา การเพิ่มขึ้นของแหล่งเงินทุนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานจะ ได้รับการต้อนรับอย่างดีจากบรรดาประเทศตลอดเส้นทาง OBOR อย่างไรก็ตาม เพื่อให้โครงการนี้จะ สามารถบรรลุพันธะสัญญาที่จะพัฒนาแบบ “ได้กันทั้งสองฝ่าย” (WIN-WIN) นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ การไหลเวียนของการเงินโครงการจะต้องมีความยั่งยืนไม่ก่อผลกระทบอันตราย และเกิดประโยชน์ อย่างแท้จริงกับกลุ่มเป้าหมายของโครงการนั้นๆ (Inclusive Development International, มปป.: ๔)

เป้าหมายของจีน

เส้นทางสายไหมศตวรรษ ๒๑ เป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของ โลก ที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าโลก การริเริ่มโครงการนี้จีนมีเป้าหมายทั้งด้านภูมิ รัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ ประการแรก เศรษฐกิจจีนต้องการแรงกระตุ้นใหม่ๆ ปัจจุบันเศรษฐกิจ จีนเติบโตลดลงต่ำกว่าร้อยละ ๘ การเติบโตที่ต่ำลงอีกเป็นเรื่องที่เสี่ยงไม่ได้ ขณะเดียวกันกำลังการผลิตต่างๆ ของประเทศก็ล้นเกิน จีนจึงต้องการเครื่องยนต์ใหม่ที่จะมาช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โครงการ OBOR จึงช่วยระบายกำลังการผลิตของจีน ประการที่ต่อมา เส้นทางสายไหมจะช่วย สนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของจีน เช่น โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง โครงการทำเรื่อน้ำ ลึกในเอเชียใต้ และประการสุดท้าย คือ เป้าหมายของจีนด้านภูมิรัฐศาสตร์ จีนต้องการอาศัยการ พัฒนาเศรษฐกิจมาสร้างเสถียรภาพในเอเชียกลาง ภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความแปรปรวนทางการเมือง แม้จีนจะปฏิเสธว่า OBOR ไม่ใช่ “โครงการมาร์แชล” ของจีน แต่การพัฒนาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นใน บรรดาประเทศตามเฉลี่ยเส้นทางสายไหม เป็นหนทางหนึ่งที่จะป้องกันความขัดแย้งในภูมิภาคนี้ การ ดำเนินโครงการ OBOR รวมทั้งการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank- AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) แสดงให้ เห็นว่าจีนพร้อมที่จะมีบทบาทเต็มที่ในระดับโลกและภูมิภาค หลายสิบปีที่ผ่านมามีบทบาทเป็น ประเทศผู้ตาม นโยบายต่างประเทศจีนคือก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอย่างสันติ โดยเสี่ยงไม่ทำตัวเป็น ขาวโด่งดัง จีนจึงเป็นประเทศสมาชิกชุมชนเศรษฐกิจโลกที่ไม่แสดงบทบาทนำ

การบริหารจัดการของ OBOR ของจีน

OBOR ไม่ใช่สถาบัน และไม่ได้ดำเนินการด้วยการประสานงานขององค์กรใดองค์กรหนึ่ง แต่เป็นโครงการที่ขับเคลื่อนโดยรัฐบาล และอยู่ภายใต้การดูแลของ กลุ่มผู้นำเพื่อความคืบหน้าการ พัฒนาโครงการ OBOR (The Leading Group for Advancing the Development of One Belt One Road) ซึ่งมีสมาชิกรวมถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐบาล และมีประธานเป็น จาง เกาลี่ ผู้ซึ่งเป็น รองประธานาธิบดีประเทศจีน และเป็นสมาชิกคณะกรรมการประจำกรมการเมืองของพรรค

คอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทยด้วย ๘ บทบาทที่ชัดเจนของกลุ่มผู้นำนี้แทบไม่เป็นที่รับรู้เลย แต่การที่สมาชิกกลุ่มประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับสูงดังกล่าวก็สะท้อนให้เห็นแล้วว่ากลุ่มนี้มีความสำคัญเพียงไร ในสายตาของบรรดารัฐบาลสมาชิก จีนกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาแผนงานรายภาคเป็นการเฉพาะ ทั้งภาคพลังงาน การเกษตร พืชภัยสิ่งแวดล้อม การศึกษา และความร่วมมือทางวัฒนธรรมภายใต้โครงการนี้ อย่างไรก็ตาม เอกสารวิสัยทัศน์ OBOR ระบุว่า การพัฒนาของโครงการเป็นกระบวนการที่ยืดหยุ่นแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ และมีจีนทำหน้าที่ประสานประเทศต่างๆ ตลอดเส้นทาง OBOR “เพื่อหาข้อสรุปเรื่องตารางเวลา แผนที่นำทาง และความสอดคล้องกันโครงการพัฒนาระดับชาติและแผนความร่วมมือระดับภูมิภาค” พิจารณาจากธรรมชาติโดยรวมของ OBOR อีกหลายตัวละครดูเหมือนจะเข้ามามีส่วนในโครงการอนาคตของ OBOR รวมทั้ง หน่วยงานรัฐจีนที่รับผิดชอบด้านการลงทุนนอกประเทศ หน่วยงานระดับชาติหรือรองๆ ลงไปของบรรดาประเทศเจ้าภาพ ผู้บังคับใช้กฎหมาย บริษัทสัญชาติจีน บริษัทร่วมลงทุนที่ไม่ใช่สัญชาติจีน สถาบันการเงินทั้งของรัฐและเอกชน หลากหลายและอื่นๆ การคุ้มครองด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมของ OBOR รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของจีนประกาศว่า OBOR จะดำเนินการ “หารืออย่างกว้างขวาง” และแบ่งปันผลประโยชน์อย่างโปร่งใสและเปิดกว้าง ๑๐ วิสัยทัศน์ OBOR ระบุถึงภาระผูกพันแบบกว้างๆ ไว้จำนวนหนึ่ง รวมถึงการส่งเสริมโครงการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเรียกร้องให้บริษัทที่ดำเนินการภายใต้ OBOR เข้าไปมีส่วนในเศรษฐกิจ การจ้างงานและวิถีชีวิตในระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ยังระบุว่าการดำเนินโครงการควรส่งเสริมทิศทาง “สีเขียว” และ “คาร์บอนต่ำ” คำนึงถึงผลกระทบในมิติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกอย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีตัวละครจากหลากหลายภาคส่วนเข้ามาเกี่ยวข้องในขั้นตอนดำเนินโครงการ จึงไม่มีชุดของมาตรฐานหรือแนวทางที่ชัดเจนในการประยุกต์การดำเนินการด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม หรือด้านอื่นๆ ยิ่งไปกว่านั้น โครงการมีพันธะผูกพันที่จะต้องดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบภายในประเทศ เช่นเดียวกับพันธะต่อนโยบายและมาตรการคุ้มครองของบรรดาสถาบันเงินทุนและองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้องในแต่ละโครงการ ตัวอย่างเช่น หาก AIIB ให้การสนับสนุนโครงการหนึ่งบนเส้นทาง One Belt One Road กรอบมาตรการด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมของ AIIB ก็จะถูกนำมาใช้เช่นเดียวกัน ธนาคารเฉพาะด้านของจีนอย่างธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และนโยบายภายในของแต่ละท้องถิ่นของโครงการ

การเงินสำหรับโครงการภายใต้ OBOR โครงการภายใต้ OBOR ต้องการเงินหลายพันล้านดอลลาร์ในระยะอันใกล้เงินเหล่านี้จะมาจากหลากหลายแหล่ง ซึ่งหลายแหล่งไม่ใช่แหล่งเงินทุนใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ธนาคารเฉพาะกิจของจีนรวมถึงธนาคารเพื่อการพัฒนาจีนได้ให้การสนับสนุนการเงินกับหลายโครงการซึ่งปัจจุบันเป็นโครงการอยู่บนเส้นทาง OBOR มานานกว่าทศวรรษแล้ว บรรดาธนาคารพาณิชย์จีนก็มีบทบาทในหลายประเทศตลอดเส้นทางเช่นเดียวกับกองทุนรวมตราสารทุนและบริษัทด้านการลงทุนของจีนจำนวนมาก นับแต่เปิดตัว OBOR องค์กรเหล่านี้ได้มีการตั้งกองทุนขึ้นใหม่และรับเงินสนับสนุนเพิ่มจากรัฐบาล หลายกองทุนตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการสนับสนุนการเงินเฉพาะแก่โครงการ OBOR ที่รู้จักกันดีก็คือ กองทุนเส้นทางสายไหม จีนยังได้ประกาศอีกว่า มีแผนจะพิจารณาการขยายโครงการเงินช่วยเหลือต่างประเทศ ที่เน้นสนับสนุนโครงการด้านการคมนาคม พลังงาน และ โทรคมนาคมในประเทศตามเส้นทาง OBOR

ความท้าทายของนโยบาย One Belt One Road ระดับภูมิภาค

ศ.ดร.ประภัสสร เทพชาตรี ให้ข้อคิดเห็นไว้ว่า One Belt One Road เป็น grand strategy ของจีน ที่จะลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เชื่อมจีนกับประเทศต่างๆ ถึง ๖๕ ประเทศ มูลค่าลงทุน ๑- ๔ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งจะทำให้จีนกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของโลก OBOR จึงเป็นโครงการลงทุนที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์โลกจะมีผลในการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจโลกใหม่ ด้วยการเชื่อมเศรษฐกิจของยุโรป เอเชีย และแอฟริกา เป้าหมายของจีนในการผลักดัน OBOR คือ การผงาดขึ้นมาของจีน ทำให้จีนต้องการขยายอิทธิพลและปฏิสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ ทั่วโลก และทำให้จีนกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของโลก

เมื่อเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา จีนได้จัดประชุม OBOR Summit ขึ้นที่กรุงปักกิ่ง โดยมีผู้นำจากประเทศต่างๆ เกือบ ๓๐ ประเทศ และมีตัวแทนจากประเทศอื่นๆ อีก ๑๑๐ ประเทศ เข้าร่วมประชุม

การเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอาเซียน เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ OBOR โดยจีนต้องการเชื่อมจีนตอนใต้กับอาเซียน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งจากคุนหมิงและหนานหนิงไปสิงคโปร์ ที่อาเซียนเรียกว่า North-South Economic Corridor แต่จีนเรียกว่า China-Indochina Peninsula Economic Corridor อาเซียนมี Master Plan on ASEAN Connectivity ซึ่งเป็นแผนแม่บทการเชื่อมโยงอาเซียน โดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคมขนส่ง เชื่อมประเทศอาเซียน และจีนก็มี OBOR เลยเป็นสองโครงการมาบรรจบพบกัน

ผลกระทบต่ออาเซียน : ผลดี

แน่นอนว่า อาเซียนจะได้รับประโยชน์มหาศาลจาก OBOR จีนมีเงินทุนมหาศาลที่จะมาสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมจีนกับอาเซียน โดยภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถือเป็นภูมิภาคที่จีนให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB ประเมินว่า เอเชียต้องการเม็ดเงินลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานถึง ๘ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงปี ๑๐ ปีข้างหน้า

ขณะนี้ ก็มีมากมายหลายโครงการที่จีนกับประเทศอาเซียนที่ได้เริ่มลงมือก่อสร้างไปแล้ว อาทิ

เส้นทางรถไฟความเร็วสูง จากการ์ตา – บันดุง ในอินโดนีเซีย

เส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุนหมิง – เวียงจันทน์

นอกจากนี้จีนกำลังจะลงทุนสร้างนิคมอุตสาหกรรม Malaysia – China Kuantan โครงการ Melaka Gateway Port และ เส้นทางรถไฟเลียบบายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย รวมทั้งเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพถึงหนองคายด้วย

ผลกระทบต่ออาเซียน : ผลเสีย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่า OBOR จะมีผลดีต่ออาเซียนมหาศาล แต่ OBOR ก็เหมือนเป็นดาบสองคม ที่มีแนวโน้มจะส่งผลเสียต่ออาเซียนหลายเรื่องด้วยกัน ดังนี้

ผลเสียประการแรก คือ จากการที่จีนจะเข้ามาลงทุนมหาศาลในโครงสร้างพื้นฐานของอาเซียน จะทำให้จีนกลายเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และสามารถกำหนดทิศทางเศรษฐกิจของอาเซียนได้

ปัญหาความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ ยังเป็นปัญหาการคาบเกี่ยวกันอยู่ ปีที่แล้วศาลอนุญาตุตุลาการมีมติว่าจีนไม่สามารถอ้างการครอบครองหมู่เกาะในทะเลจีนใต้ได้ แต่จีนก็ไม่ยอมรับคำตัดสินของศาล ซึ่งท่าทีของจีนดังกล่าวได้สร้างความเสียหายให้กับศักดิ์ศรีและชื่อเสียงของจีนในสายตาของประเทศอาเซียน ในการมองว่าจีนเป็นประเทศที่ไม่มีความรับผิดชอบ และไม่เคารพต่อกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งกระทบต่อภาพลักษณ์ของจีนเป็นอย่างมาก นำไปสู่ความไม่ไว้วางใจต่อจีน และอาจจะทำให้หลายๆ ประเทศ หวาดระแวงต่อความทะเยอทะยานของจีนในการผลักดันโครงการ OBOR

ผลเสียอีกประการที่สำคัญอย่างยิ่งต่ออาเซียน คือ การที่ OBOR ทำให้อาเซียนแตกแยก กัมพูชา ลาว และพม่า ๓ ประเทศนี้ พึ่งพาทางเศรษฐกิจจีนเป็นอย่างมาก จึงมีท่าทีสนับสนุน OBOR เป็นอย่างมาก ในขณะที่ประเทศอาเซียนอื่นๆ มีท่าทีแบ่งรับแบ่งสู้ อาทิ สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม มีท่าทีที่ต้องการถ่วงดุลมหาอำนาจต่างๆ ในภูมิภาค โดยไม่ต้องการให้มหาอำนาจใดมาครอบงำภูมิภาคอาเซียน ประเทศเหล่านี้จึงมีความกังวลใจว่า หากสนับสนุน OBOR เต็มที่จะทำให้ประเทศตนต้องพึ่งพาทางเศรษฐกิจต่อจีนมากเกินไป และจีนอาจจะครอบงำเศรษฐกิจของประเทศตนได้ และจะสูญเสียอิสระทางการทูต และไม่สามารถวางตัวเป็นกลางได้อีกต่อไป โดยจะต้องมีท่าทีสนับสนุนจีนในทุกๆ เรื่อง ประเทศเหล่านี้จึงยังคงมีความหวาดระแวงเกี่ยวกับเป้าหมายที่แท้จริงของ OBOR อยู่

ดังนั้น แม้ว่าประเทศอาเซียนโดยรวมจะสนับสนุน OBOR แต่ประเทศอาเซียนก็มีความแตกแยกกันในการให้น้ำหนักต่อ OBOR กัมพูชา ลาว พม่า สนับสนุนจีนเต็มที่ ในขณะที่ในประเทศอาเซียนอื่นๆ มีท่าทีแบ่งรับแบ่งสู้ โดยเฉพาะความกังวลที่จะต้องพึ่งพาทางเศรษฐกิจต่อจีนมากเกินไป และมีความหวาดกลัวกันลึกๆ ว่า OBOR จะทำให้จีนครอบงำภูมิภาคและจะเปลี่ยนระเบียบภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ของเอเชีย จีนจะผงาดขึ้นมาเป็นแกนกลางหรือศูนย์กลางของสถาปัตยกรรมในภูมิภาค

หลายประเทศอาเซียน จึงใช้ยุทธศาสตร์แบ่งรับแบ่งสู้ แม้ในทางการทูตจะพูดจาสวยหรูกับจีนต้องการปฏิสัมพันธ์กับจีน และสนับสนุน OBOR แต่ลึกๆ แล้ว ประเทศเหล่านี้ยังหวาดระแวงจีน ไม่แน่ใจว่าจีนอยากจะครอบงำภูมิภาคหรือไม่ แม้ว่าจีนจะพูดมาตลอดว่าจีนจะผงาดขึ้นมาอย่างสันติ แต่ก็ยังไม่มีการไหนเชื่อถืออย่างสนิทใจ

อีกประเด็นหนึ่งที่ OBOR ทำให้อาเซียนแตกแยก คือ การที่จีนเลือกที่จะเชิญประเทศอาเซียนเข้าร่วมประชุม OBOR Summit จีนน่าจะใช้ยุทธศาสตร์แบ่งแยกและปกครอง และต้องการแบ่งแยกอาเซียน จีนจึงเลือกเชิญผู้นำประเทศอาเซียน ๗ ประเทศเข้าร่วมประชุม ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย และ ฟิลิปปินส์ แต่จีนไม่เชิญผู้นำไทย สิงคโปร์ และบรูไน เข้าร่วมประชุม ในกรณีของสิงคโปร์ชัดเจนว่า ในช่วงที่ผ่านมาจีนไม่พอใจสิงคโปร์โดยเฉพาะท่าทีของสิงคโปร์ต่อปัญหาทะเลจีนใต้ และไม่พอใจที่สิงคโปร์ไปใกล้ชิดกับสหรัฐมากเกินไป ส่วนในกรณีของ

ไทย เหตุผลที่ไม่เชิญผู้นำของไทยอาจจะมาจากการที่จีนไม่พอใจไทยในการเจรจาสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ – ไคโร

เป็นที่น่าสังเกตได้ว่า ในการประชุม OBOR Summit ที่ผ่านมา ผู้นำของมหาอำนาจอื่นๆ ที่แข่งกับจีนก็ไม่ได้รับเชิญให้เข้าร่วมประชุม อาทิ สหรัฐ ญี่ปุ่น อินเดีย ออสเตรเลีย รวมทั้งผู้นำจากยุโรปตะวันตก ประเทศเหล่านี้มีความคิดตรงกัน คือ หวาดระแวงการผงาดขึ้นมาของจีน และต้องการสกัดกั้นการขยายอิทธิพลของจีน

๑. ยุทธศาสตร์ของจีนในยุคประธานาธิบดี สี จิ้นผิง (ซึ่งดำรงตำแหน่งเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์จีน และประธานคณะกรรมการบริหารทหารกลาง) จากการวิเคราะห์คำกล่าวสุนทรพจน์ในวาระสำคัญต่างๆ ได้แก่

๑.๑ เป้าหมาย โดยเน้นว่า “...นำพาพรรคคอมมิวนิสต์จีนและประชาชนทั้งประเทศทุกชนชาติสร้างสังคมพอกินพอใช้อย่างทั่วถึง ในวาระครบรอบ ๑๐๐ ปีแห่งการก่อตั้งพรรคฯ (ขยายความโดยผู้เขียน พรรคฯ ก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ค.ศ.๑๙๒๑ หรือ พ.ศ.๒๔๖๔) สร้างประเทศสังคมนิยมสมัยใหม่ที่มั่งคั่งเข้มแข็ง มีประชาธิปไตย มีอารยธรรมและมีความปรองดอง ในวาระครบรอบ ๑๐๐ ปีแห่งการสถาปนาสาธารณรัฐประชาชนจีน (ขยายความโดยผู้เขียน สาธารณรัฐประชาชนจีนสถาปนา เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ค.ศ.๑๙๔๙ หรือ พ.ศ.๒๔๙๒) และทำให้ประชาชนจีนกับประชาชนชาติจีน มีอนาคตที่เปี่ยมสุขและสวยงามยิ่งกว่าเดิม...” (ความตอนหนึ่งในสุนทรพจน์ที่กล่าวระหว่างการศึกษาร่วมครั้งแรกของกรรมการประจำกรมการเมือง คณะกรรมการกลางพรรคฯ ชุดที่ ๑๘ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ค.ศ.๒๐๑๒ หรือ พ.ศ.๒๕๕๕)

๑.๒ วิธีการโดยเน้นว่า “...การพัฒนาจีนให้ก้าวหน้าไปตามยุคสมัย เป็นวิถีทางเดียวที่จะนำไปสู่การสร้างสังคมพอกินพอใช้อย่างทั่วถึง สู่การเร่งรัดผลักดันสังคมนิยมให้ทันสมัย และการฟื้นฟูความเจริญรุ่งเรืองแห่งประชาชาติจีน ทุกคนในพรรคฯ จะต้องยืนหยัดในแนวทางของทฤษฎีเต๋ิง เสี่ยวผิง แนวคิดสำคัญว่าด้วย ‘สามตัวแทน’ และทัศนคติการพัฒนาอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ จะต้องยืนหยัดและพัฒนาสังคมนิยมแบบมีอัตลักษณ์จีนโดยไม่หวั่นไหว...” (ความตอนหนึ่งในสุนทรพจน์ที่กล่าวระหว่างการสัมมนากรรมการและกรรมการสำรองที่เพิ่งเข้ารับตำแหน่งในคณะกรรมการกลางพรรคฯ ว่าด้วยเรื่องการศึกษาและดำเนินการตามเจตนารมณ์ของ “สมัชชา ๑๘” เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ค.ศ.๒๐๑๓ หรือ พ.ศ.๒๕๕๖)

๑.๓ เครื่องมือ โดยเน้นว่า “...การยืนหยัดที่จะเป็นอิสระเป็นตัวของตัวเอง ก็ต้องยืนหยัดในนโยบายการต่างประเทศอย่างสันติและมีความเป็นเอกเทศที่จะเดินบนวิถีแห่งการพัฒนาอย่างสันติ เราจะต้องชูธงแห่งสันติภาพ การพัฒนา ความร่วมมือ และชัยชนะร่วมกัน รักษาสัมพันธ์ฉันมิตรกับชาติต่างๆ บนพื้นฐานของหลักห้าประการแห่งการอยู่ร่วมกันโดยสันติ (ขยายความโดยผู้เขียน หลักห้าประการฯ ได้แก่ เคารพในอธิปไตยและบูรณภาพเหนือดินแดนซึ่งกันและกัน ไม่รุกรานซึ่งกันและกัน ไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน เสมอภาคและอำนาจอธิปไตยชนเผ่าชน และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ) เปิดการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือกับนานาชาติอย่างกระตือรือร้น บนพื้นฐานของความเสมอภาคและเป็นประโยชน์ซึ่งกันและกัน เร่งรัดส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือและรักษาสันติภาพของโลกอย่างแน่วแน่...” (ความตอนหนึ่งในสุนทรพจน์ระหว่างงานเสวนารำลึก ๑๒๐ ปีชาติกาลของ เหมา เจ๋อตง เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ค.ศ.๒๐๑๓ หรือ พ.ศ.๒๕๕๖)

๒. ภูมิทัศน์ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

๒.๑ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน ทำให้จีนเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และได้แสดงบทบาทเชิงรุกในการกำหนดระเบียบโลก ซึ่งผลกระทบต่อการกำหนดความเป็นภูมิภาค นิยมของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะในด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคง อันเป็นผลสืบเนื่องมาจาก นโยบายสี่ทันทสมัยของผู้นำรุ่นที่ ๒ ของจีนคือ เต็ง เสี่ยวผิง ที่พัฒนากองทัพปลดปล่อยประชาชนจีน (People's Liberation Army : PLA) ให้เข้มแข็งและทันสมัย รวมทั้งมีความก้าวไกลมากกว่าเป็นเพียงมหาอำนาจในภูมิภาคเท่านั้น ดังจะเห็นได้จากความพยายามสร้างความเป็นมหาอำนาจทางทะเลของจีนเพื่อการรักษาผลประโยชน์ของจีนที่มีอยู่ทั่วโลก

๒.๒ ความจำเป็นในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของจีน ทำให้จีนต้องดำเนินนโยบายการต่างประเทศในเชิงรุกมากขึ้น (ด้วยการเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีที่ตั้งทางยุทธศาสตร์อยู่ใกล้กับช่องแคบมะละกา และเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเลที่สำคัญของโลก รวมทั้งเป็นภูมิภาคที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ทำให้จีนมีช่องทางออกสู่ทะเลทางด้านใต้ อันจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ภาคตะวันตกของจีน ที่มีช่องว่างความเจริญทางเศรษฐกิจต่างจากเมืองชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของจีน) เนื่องจาก

๒.๒.๑ นโยบายสี่ทันทสมัยด้านเศรษฐกิจทำให้จีนต้องปรับโครงสร้างทางอุตสาหกรรม ซึ่งเพิ่มความสามารถในการผลิต

๒.๒.๒ การสร้างความเข้มแข็งและเติบโตของรัฐวิสาหกิจที่มีอยู่อย่างมากในจีน โดยส่งเสริมให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๒.๓ ผลจากการส่งเสริมการผลิตในระบบอุตสาหกรรมดังกล่าว ทำให้จีนมีความต้องการพลังงานมากขึ้น และจำเป็นต้องหาแหล่งพลังงานใหม่ๆ

๒.๓ เหตุการณ์ที่ทำให้จีนมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น

๒.๓.๑ วิกฤตทางการเงินและเศรษฐกิจในปี ค.ศ.๑๙๙๗ (พ.ศ.๒๕๔๐) หรือ “ต้มยำกุ้ง” ที่เริ่มจากประเทศไทยและลุกลามไปทั่วภูมิภาค

๒.๓.๒ เหตุการณ์การก่อการร้ายในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะการระเบิดที่เมืองบาห์ลีของอินโดนีเซียในปี ค.ศ.๒๐๐๒ (พ.ศ.๒๕๔๕) ซึ่งจีนเข้าร่วมทำสงครามต่อต้านการก่อการร้าย

๒.๓.๓ การระบาดของโรคซาร์ในปี ค.ศ.๒๐๐๓ (พ.ศ.๒๕๔๖) ที่พบผู้ป่วยคนแรกที่มีผลทลกว้างตง (กวางตุ้ง) ของจีนและระบาดเข้ามาที่เวียดนามและในภูมิภาคนี้

บทสรุป บทบาทและอิทธิพลของจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายหลังการดำเนินโครงการริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” ในตอนที่ ๑ นี้ เป็นปฐมบท ที่ว่าด้วยยุทธศาสตร์ของจีนในยุคประธานาธิบดีสี จิ้นผิง และภูมิทัศน์ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล, พ.อ., ออนไลน์ <http://www.vijaichina.com/articles/689>)

ยุทธศาสตร์จีนในเอเชียอาคเนย์ดำเนินการผ่าน ๔ ส่วนหลัก ได้แก่

๑. เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) ซึ่งเน้นขยายโครงข่ายโลจิสติกส์ผ่านระเบียงเศรษฐกิจทางบก โดยเน้นหนักไปที่เวียดนาม เมียนมา ไทย ลาว และกัมพูชา

๒. เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ซึ่งเน้นขยายโครงข่ายโลจิสติกส์ทางทะเล โดยเฉพาะเวียดนาม สิงคโปร์-มาเลเซีย อินโดนีเซีย และบางส่วนของไทยกับเมียนมา เพื่อคลุมหลังการค้าทั้งในเขตทะเลจีนใต้ ช่องแคบมะละกา และทะเลอันดามัน

๓. เส้นรอยต่อสร้อยไข่มุก (String of Pearls) ซึ่งหมายถึง ยุทธศาสตร์ขยายอำนาจทางเศรษฐกิจและการทหารของจีนให้ครอบคลุมท่าเรือสำคัญในเขตมหาสมุทรอินเดียและบางส่วนของแปซิฟิก โดยมีเมียนมาและเขตทะเลที่ทับซ้อนกันระหว่างจีนกับเวียดนามเป็นเป้าหมายหลัก และ

๔. เส้นปะทะในทะเลจีนใต้ ซึ่งหมายถึง พื้นที่ความขัดแย้งเรื่องดินแดนในย่านทะเลจีนใต้ระหว่างจีนกับบางรัฐในอาเซียน เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ฯลฯ

การปะติดปะต่อกันของภาพภูมิทัศน์ยุทธศาสตร์จีนทั้งสี่ส่วนหลัก ส่งผลให้เกิดการจัดแบ่งรัฐเอเชียอาคเนย์ออกเป็นสามกลุ่มหลักคร่าวๆ ดังนี้

๑. ประเทศที่อาจเข้าไปเกี่ยวพันหรือเผชิญหน้ากับอิทธิพลจีนแบบเข้มข้นหนักหน่วง ได้แก่ เวียดนาม และเมียนมา

๒. ประเทศที่อาจเข้าไปเกี่ยวพันหรือเผชิญหน้ากับอิทธิพลจีนแบบพอประมาณ ได้แก่ สิงคโปร์-มาเลเซีย ไทย-ลาว-กัมพูชา และ อินโดนีเซีย-ฟิลิปปินส์

๓. ประเทศที่อาจเข้าไปเกี่ยวพันหรือเผชิญหน้ากับอิทธิพลจีนแบบเบาบาง ได้แก่ บรูไน และติมอร์ตะวันออก

สำหรับในกลุ่มแรก พบว่า เวียดนาม คือ รัฐที่ถูกทั้งถนนบกและถนนทะเลของจีนตัดผ่าน เพื่อโยงเข้าหาเขตเศรษฐกิจจีนในมณฑลกว่างสีและอ่าวเป๋ยปู้ นอกจากนั้น เวียดนามยังถูกจัดวางให้เข้าไปอยู่ในวงยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุกจีนประจำย่านมหาสมุทรแปซิฟิก และขณะเดียวกัน เวียดนามเองก็เป็นรัฐที่มีข้อพิพาทเรื่องทะเลจีนใต้กับจีนในระดับที่เข้มข้น ดังนั้น เวียดนามจึงจัดอยู่ในอันดับต้นๆ ของรัฐที่มีผลประโยชน์ได้เสียกับจีนในระดับสูง ส่วนเมียนมา จัดเป็นรัฐที่ค่อยๆ ถูกแนวท่อก๊าซ ตลอดจนถนน ทางรถไฟและท่าเรือจีนพัดผ่าน เพื่อเชื่อมมณฑลยูนนานเข้ากับอ่าวเบงกอล โดยถึงแม้ว่าเมียนมาจะไม่มีข้อขัดแย้งเรื่องทะเลจีนใต้กับจีน หากแต่ด้วยปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ของเมียนมาเองที่เชื่อมโยงกับเอเชียใต้ เมียนมาจึงกลายเป็นพื้นที่หลักในยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุกจีน (ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นไปเพื่อปิดล้อมอินเดียและโยงพลังเศรษฐกิจจีนในการบุกตลาดเอเชียใต้)

สำหรับในกลุ่มที่สอง พบว่า การผนึกท่าเรือและเมืองมหานครทางแถบช่องแคบมะละกา ได้ทำให้กลุ่มรัฐสิงคโปร์-มาเลเซีย กลายเป็นแกนเศรษฐกิจหลักที่ส่งผลต่อการขยายตัวของเส้นทางสายไหมทางทะเล หากแต่ว่าทั้งสองรัฐ ยังคงขาดแนวเชื่อมต่อทางบก จึงจำเป็นต้องพึ่งไทย-ลาว-กัมพูชา ในการผนึกพลังโลจิสติกส์ร่วมกับจีน ขณะที่ กลุ่มรัฐไทย-ลาว-กัมพูชา ได้แปลงสภาพเป็นศูนย์กลางคมนาคมหลักประจำอินโดจีนพื้นทวีป โดยมีไทยเป็นพื้นที่หลักที่รองรับนโยบายมองลงใต้ของจีนซึ่งพุ่งทะยานลงจากมณฑลยูนนานเข้าคาบสมุทรมาเลย์ อย่างไรก็ตาม จีนได้เริ่มขยายพลังโลจิสติกส์ในลาวและกัมพูชา ควบคู่กันไป เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มน้ำโขง พร้อมใช้ฐานยุทธศาสตร์จากทั้งสองรัฐเข้าตีประจักษ์ฐานตลาดในไทยและเวียดนาม กระนั้นก็ดี ทั้งไทย ลาวและกัมพูชา อาจไม่ต้องเผชิญความขัดแย้งทางทหารกับจีนแบบเข้มข้น เนื่องจากไม่ใช่คู่พิพาทกับจีนในทะเลจีนใต้

ในส่วนอินโดนีเซีย-ฟิลิปปินส์ ซึ่งแม้จะไม่ใช่จุดยุทธศาสตร์หลักของเส้นทางสายไหมทางทะเล หากแต่พื้นที่เศรษฐกิจตรงเกาะสุมาตรา ก็ถูกบูรณาการเข้ากับมาเลเซียและสิงคโปร์ โดย

กองทัพเรือจีนเคยประสบความสำเร็จในการเข้าถึงมหาสมุทรอินเดียผ่านช่องแคบซุนดา ซึ่งทำให้ อินโดนีเซียอาจกลายเป็นพื้นที่สำรองหลักของจีนหากเกิดสภาวะคับขันในการเดินเรือตรงช่องแคบมะละกา ส่วนกรณีฟิลิปปินส์ ความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ระหว่างเกาะลูซอน กับเขตบริหารพิเศษฮ่องกง-มาเก๊า หรือแม้กระทั่งไต้หวัน ทำให้ฟิลิปปินส์เริ่มถูกผูกโยงเข้าไปอยู่ในข่ายเส้นทางสายไหมทางทะเล โดยถึงแม้ว่าฟิลิปปินส์จะเป็นรัฐคู่พิพาทกับจีนในทะเลจีนใต้ หากแต่การกระชับสัมพันธ์กับฟิลิปปินส์ย่อมทำให้จีนถ่วงดุลกับสหรัฐพร้อมเพิ่มพูนกำลังเศรษฐกิจบนสนามเอเชีย-แปซิฟิก ได้มากขึ้น

สำหรับในกลุ่มสุดท้าย กล่าวได้ว่า ตिमอร์ตะวันออก คือ รัฐที่ถูกตัดขาดจากเส้นทางสายไหมทางทะเลของจีนมากที่สุด พร้อมมีที่ตั้งภูมิศาสตร์ห่างไกลจากเส้นทางคมนาคมหลักในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตลอดจนไม่ได้มีปฏิสัมพันธ์เชิงลึกกับจีนทั้งในแง่ยุทธศาสตร์สัณฐานภูมิและทะเลจีนใต้ ส่วนบรูไน แม้จะไม่ถูกพาดผ่านโดยเส้นทางขนส่งทะเลสายหลักของจีน หากแต่ด้วยความเชื่อมโยงทางการค้ากับมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ในกรอบอาเซียน บรูไนจึงมีความได้เปรียบสูงกว่าติมอร์ตะวันออก ส่วนในพื้นที่ทะเลจีนใต้ แม้บรูไนจะเป็นหนึ่งในคู่พิพาท หากแต่ก็ไม่ใช่อุปสรรคหลักกับจีน (เมื่อเทียบกับเวียดนามและฟิลิปปินส์) ฉะนั้น บรูไนจึงอาจไม่ต้องเผชิญหน้ากับจีนแบบเข้มข้นรุนแรง

จากการจัดอันดับรัฐในเบื้องต้น จะเห็นว่า โครงการ "หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง" ของจีน ซึ่งสัมพันธ์กับยุทธศาสตร์สัณฐานภูมิและข้อพิพาททะเลจีนใต้ ทำให้เราเริ่มมองเห็นภาพพลวัตทางเศรษฐกิจ การเมือง และ ความมั่นคง ของเอเชียอาคเนย์ ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มรัฐที่ต้องพัวพันเผชิญหน้ากับอิทธิพลจีนในระดับที่เข้มข้นที่สุดไปจนถึงระดับที่เบาบางที่สุด กระนั้นก็ตาม อันดับรัฐที่ผมวิเคราะห์นำเสนอไปเบื้องต้นย่อมมีวิวัฒนาการขึ้นลงผันแปรไปตามปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เช่น สมรรถนะการกำหนดดำเนินนโยบายต่างประเทศของแต่ละรัฐในอาเซียนที่อาจจะมีประสิทธิภาพต่อการตอบสนองท่าทีของจีนไม่เท่าเทียมกัน หรือความก้าวหน้าในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจซึ่งอาจมีจุดเริ่มต้นและจุดขยายตัวที่ไม่เท่ากันในแต่ละพื้นที่ โดยผลพวงจากพลวัตตัวแปรแวดล้อมต่างๆ ย่อมกระทบต่ออันดับขึ้นลงของประเทศต่างๆ ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง

ยกตัวอย่างเช่น ในกลุ่มรัฐประเภทที่สอง ซึ่งยังไม่สามารถยืนยันได้แน่ชัดว่าระหว่างกลุ่มรัฐสิงคโปร์-มาเลเซียกับกลุ่มรัฐไทย-ลาว-กัมพูชา กลุ่มใดจะครองอันดับสูงสุดในแง่ของการเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์พร้อมๆ กับเผชิญหน้ากับอิทธิพลจีน ต่อกรณีดังกล่าว หากในอนาคต โครงการเส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน มีความก้าวหน้ารวดเร็วกว่าโครงการเส้นทางสายไหมทางบก ก็ย่อมทำให้ทั้งสิงคโปร์-มาเลเซีย ซึ่งความได้เปรียบทางเศรษฐกิจเหนือกว่าไทย-ลาว-กัมพูชา โดยแม้ว่าไทยจะมีท่าเรือยุทธศาสตร์ในอ่าวไทย หากแต่ก็ไม่ใช่เส้นทางหลักเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกา แต่ทว่า หากถนนทางบกกลับมีความก้าวหน้ามากกว่าถนนทางทะเล ผลลัพธ์ที่ได้ย่อมเป็นไปได้ในทิศทางตรงข้าม แต่ถ้าหากโครงการทั้งสองส่วนกลับมีความก้าวหน้าไปในอัตราที่ใกล้เคียงกัน ทั้งสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-ลาว-กัมพูชา ก็อาจถูกเชื่อมโยงบูรณาการและมีสมรรถนะในการครองอันดับที่ใกล้ชิดสมดุลกันมากขึ้น หรือ หากมีปัจจัยใหม่ก่อตัวขึ้น (แม้ว่าจะเกิดขึ้นยาก) เช่น การพลิกฟื้นนโยบายชุดคอคอดกระ โหมเส้นทางสายไหมทางทะเลก็อาจเปลี่ยนแปลงไป พร้อมส่งผลกระทบใหญ่ต่อผลประโยชน์ได้เสียของรัฐต่างๆ ในภูมิภาค (ดูลยภาค ปรัชารัชช ออนไลน์, ๒๕๖๐)

การเตรียมความพร้อมในการรับมือด้วยของประเทศไทย

Position ไทยในเส้นทางสายไหม One Belt One Road

เส้นทางสายไหม One Belt One Road เป็นแนวคิดริเริ่มของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง มาตั้งแต่ปี ๒๐๑๓ ที่จะนำเส้นทางเศรษฐกิจตั้งแต่อดีตมาขับเคลื่อนอย่างเป็นทางการ ซึ่งเมื่อวันที่ ๑๔ พ.ค. ๒๐๑๖ จีนได้จัดการประชุม Belt Road Forum for International Cooperation โดยได้เปิดเผยรูปแบบเส้นทางดังกล่าวนี้มีความเกี่ยวข้องถึง ๖๕ ประเทศ พร้อมทั้งเชิญผู้นำ ๒๙ ประเทศ เข้าร่วมประชุม เพื่อร่วมกันสร้างความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้ชัดเจนเป็นรูปธรรม สำหรับจุดยืนของไทย นางอภิรดี ตันตราภรณ์ ให้ความเห็นว่า ทางกรจีนได้ให้ความสำคัญเส้นทางทั้งหมดเป็น ๒ ส่วน คือ Silk Road และ China-Indochina Connectivity ซึ่งไทยตั้งอยู่กึ่งกลางของอาเซียน แม้ไม่ใช่เส้นทางที่จีนผ่าน แต่อยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมต่อเส้นทางไปยังเส้นทางสายไหม พร้อมตักตวงผลประโยชน์ให้ได้อย่างคุ้มค่า

ภาพรวมผลประชุมครั้งนี้เป็นอย่างไร

OBOR เป็นแนวคิดริเริ่มของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง มาตั้งแต่ปี ๒๐๑๓ การประชุมครั้งนี้เปรียบเสมือน Grand Opening จากเดิมเราจะเห็นภาพเป็นจุดๆ แต่ในการประชุมครั้งนี้จีนได้วาดภาพร้อยเรียงเป็นเรื่องราวทั้งหมดขึ้น

บนเส้นทาง OBOR มีประเทศที่เกี่ยวข้อง ๖๕ ประเทศ จีนได้เชิญผู้นำ ๒๙ ประเทศ ซึ่งเป็นครั้งแรกที่มีผู้นำจากทุกทวีปบนเส้นทางนี้มาร่วมประชุมเห็นการวางแผนมาสเตอร์แพลนที่ชัดเจน และการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม ในด้านการสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ (Infrastructure) ที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม ทั้งทางบก ทางทะเล ทางอากาศ ซึ่งจีนไปลงทุนให้ความช่วยเหลือหลายประเทศ

แต่สิ่งที่น่าสนใจมากคือ ความเชื่อมโยงทางด้านนโยบาย เพราะกฎระเบียบและมาตรฐานต่างๆ ในแต่ละประเทศจำเป็นต้องเชื่อมโยงให้กลมกลืนให้เป็นเนื้อเดียวกัน เพื่อให้การไหลเวียนของสินค้าผ่านเส้นทางนี้ สะดวก รวดเร็ว ลดค่าใช้จ่าย ขณะที่ความเชื่อมโยงทางการค้ามองเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) เป็นหลักและความเชื่อมโยงทางการเงิน จีนตั้งธนาคาร AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) ใส่เม็ดเงินลงทุนเข้ามาในอาเซียนเมื่อ ๒ ปีก่อน

ทางจีนพูดถึงไทยอย่างไร

จีนมองภาพใหญ่ไม่ได้เจาะจงประเทศไหน ท่านสีจะพูดถึงเส้นทางทั้งหมดมองออกเป็น ๒ ส่วน คือ Silk Road และ China-Indochina Connectivity เห็นชัดว่าเจาะเข้ามาอินโดจีนแน่นอนว่าส่วนหนึ่งจะอยู่ในอาเซียน ซึ่งตรงกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งสร้างความเชื่อมโยงทางการค้า Inclusivity ไม่ทอดทิ้งใครไว้เบื้องหลัง

จุดยืนของไทย

ไทยอยู่ตรงกลาง มีถนน East-West Corridor เชื่อมติดกับเวียดนามไปเมียนมา หรือเหนือ-ใต้ เชื่อมติดจากเวียดนามลงมา ผ่านจีนลงมาทางลาวมาไทย แม้ว่าไม่ได้อยู่บนเส้นทาง แต่อยู่บน "จุดยุทธศาสตร์" เราวาง Position นี้ลงล็อกพอดี โดยเฉพาะเมื่อขยาย Eastern Economic

Corridor เพิ่มการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก และเพิ่มสนามบินอุตะเถาเป็นทั้งสนามบินพาณิชย์ และศูนย์ซ่อมบำรุงด้วย แถบนี้ไม่มี นอกจากนี้ยังมีเขตนิคมอุตสาหกรรมใหม่อีก ๓ เขต ซึ่งตามแผนมีสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายถือว่าเราลงมาถูกที่ถูกลงเวลา

และอีกประการหนึ่ง เรารู้ว่าฮ่องกงถูกวางเป็นหัวมังกร เหมือนลอนดอนเป็นแหล่งลงทุน ส่วนเซี่ยงไฮ้เป็นศูนย์กลางทางการเงิน ท่านสมคิดได้เดินทางไปฮ่องกงได้ตั้งนักธุรกิจฮ่องกงเข้ามาไทย เพื่อเชื่อมโยงกับอิตาลี เพราะนั่นไม่ใช่เพียงนักลงทุนฮ่องกงแต่ยังหมายรวมถึงนักลงทุนจีนด้วย เราชี้ให้เขาเห็นถึงความเชื่อมโยงของเส้นทางของไทยที่เชื่อมต่อไปยังเมียนมา และไปยังอินเดีย ความพร้อมเรื่องแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามา เป็นการผสมผสานระหว่างอินโดจีน

ประโยชน์ที่จะได้รับ

แน่นอนว่าจีนต้องหวังผลประโยชน์ต่อประเทศ แต่ว่าผลประโยชน์มันสอดคล้องกัน เราก็ได้เขาก็ได้ ไม่ได้มีอะไรเสียหาย ทุกประเทศมีโอกาสขึ้นกับว่าจะคว้าโอกาสนั้นอย่างไร ไทยสามารถทำการค้ากับทุกประเทศที่อยู่บนเส้นทางนี้ได้รวมไปถึงรัสเซีย เชื่อมไปถึงยุโรปถึงอังกฤษ ขึ้นอยู่ที่ว่าเราจะเลือกว่าเส้นทางใดจะคุ้มทุนสำหรับสินค้าแต่ละชนิดไม่เหมือนกัน

ในมุมมองที่น่าสนใจว่า เดิมเมื่อพูดถึงรัสเซียจะนึกถึงแต่มอสโกซึ่งไกลมาก ตอนนี้ประธานาธิบดีปูตินได้เน้นพัฒนาความเจริญในฝั่งรัสเซียตะวันออก ตรงนี้เป็นอีกประการการค้าหนึ่งที่สำคัญ

เส้นทางเชื่อม OBOR ทางปฏิบัติ

เส้นทางถนนหลายเส้นเสร็จแล้ว บางเส้นเกือบจะเสร็จ เส้นทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงไปจนถึงมาเลเซียก็กำลังก่อสร้าง ในส่วนเส้นทางจาก จ.ตราดผ่านเมียนมาไปอินเดียนั้นเสร็จส่วนแรกๆ ไปถึงเมืองย่างกุ้ง รอเพียงส่วนที่ ๒ จากอินเดียเข้ามาชนที่ย่างกุ้ง จะช่วยลดเวลาขนส่งสินค้าจาก จ.ตราดไปอินเดียได้ภายใน ๒๔ ชั่วโมง จากเดิมเส้นทางมีเลนเดียววิ่งได้วันเว้นวัน หากสำเร็จเส้นทางนี้จะเชื่อมถึงอินเดีย ในเมืองที่ไม่มีเส้นทางออกทางทะเลด้วย

ขั้นตอนการเตรียมใช้ประโยชน์จาก OBOR

การประชุมครั้งนี้ฉายภาพใหญ่ให้เราเห็นโอกาส ซึ่งนี่เป็นสิ่งที่เราต้องไปทำงานต่อ ต้องพยายามหาเส้นทางที่เป็นประโยชน์และชักจูงนักลงทุน ส่วนอะไรที่เป็นปัญหาต้องค่อยๆ แก้ จะเข้าไปทีละเรื่อง เช่น เราเห็นแล้วว่าเส้นทางนี้เชื่อมโยงถึงรัสเซีย เราต้องมาดูว่าเราจะเจาะตลาดรัสเซียอย่างไรเพื่อขยายไปทางยุโรปตะวันออก และจะเพิ่มเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น ควบคู่กับต้องวางมาตรฐานสินค้าเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้บริโภคในประเทศและให้สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศด้วย

การเจรจาตลาดอุปสรรคจะผ่านช่องทางใด

แต่ละประเทศมีปัญหาไม่เหมือนกันอาจเข้าไปในแพ็คเกจใหญ่ หรือบางเรื่องอาจต้องไปในรูปแบบอาเซียน หรือ ทวิภาคีก็ได้

ทูตพาณิชย์ในเส้น OBOR ต้องขยับขึ้นสำนักงานพาณิชย์ที่จีน หรืออิหร่าน ตะวันออกกลางเป็นตลาดใหม่ที่อยู่ในเส้นทางและมีกำลังซื้อสูงมีความสนใจสินค้าไทย ถือว่ามีศักยภาพสูงมาก โดยเฉพาะเส้นทางขึ้นเหนือไปถึงมณฑลยูนนานเชื่อมไปยังปากีสถาน ยุโรปตะวันออก

เร่งทำเอฟทีเอกับประเทศใน OBOR

ขณะนี้เริ่มเจรจาความตกลงเปิดเขตการค้าเสรี (เอฟทีเอ) ไทย-ปากีสถานแล้ว ๒-๓ ปี คาดว่าจะเสร็จสิ้นในปีนี้ และตอนนี้มีที่กำลังจะเริ่ม ๓ ประเทศบนเส้นทาง OBOR ซึ่งอยากทำเอฟทีเอกับไทย คือ ศรีลังกา บังกลาเทศ และตุรกี

ศรีลังกาน่าจะทำได้เร็วกว่าเพราะเคยเจรจาในกรอบ BIMSTEC มีหลายประเทศจึงล่าช้า แยกมาทำเอฟทีเอจะจบเร็วกว่า หากสำเร็จจะเชื่อมโยงไปถึงอินเดีย ซึ่งกำลังเจรจาเอฟทีเอไทย-อินเดียต่อ ส่วนไทย-ตุรกีมีแผนตั้งแต่ปีก่อน แต่มีเหตุการณ์ภายในประเทศ และบังกลาเทศจะมีการประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้าเร็วๆ นี้ ส่วนตะวันออกกลางแม้ไม่ได้ทำเอฟทีเอ แต่คิดว่าการค้ากับเขาน่าจะขยายตัวได้

ฝั่งสหรัฐไม่มี TPP อนาคตเป็นอย่างไร

มีข่าวว่า ๑๑ ประเทศจะมารื้อฟื้น TPP แต่ถ้าไม่มีอเมริกาเหมือนไม่มีแม่เหล็กดึงดูด ถ้ามองอย่างนี้จีนก็เป็นมังกรผงาด ขณะที่อเมริกาและยุโรปอแป๋ ไทยคงดูไปก่อนว่า TPP จะเป็นอย่างไร แต่ไทยมีเอฟทีเอกับหลายประเทศ ส่วนสหรัฐมี Treaty of Amity แนบแน่นที่สุดแล้ว

ที่สำคัญไทยยังมีการเจรจาความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจในภูมิภาค (RCEP) ซึ่งมีทั้งจีนและอินเดีย ควรต้องมาผลักดัน RCEP ให้มีมาตรฐานสูงพอสมควร ถ้ามันอ่อนปวกเปียกมาก หรือน้ำมาก RCEP ก็ไม่น่าสนใจ ต้องใจกล้า คือต้องลดภาษีให้เยอะขึ้นและเร็วขึ้น ซึ่งอาเซียนตกลงกันจะลดภาษีร้อยละ ๘๐ ของสินค้าทั้งหมด

เพิ่มมาตรการเร่งลงทุนอีอีซี

การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้พิจารณามาตรการสนับสนุนการลงทุนโครงการเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) ทั้งมาตรการทางด้านกฎหมายและการเร่งขั้นตอนการพิจารณาการลงทุนให้เกิดขึ้นในพื้นที่

นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กล่าวภายหลังการประชุมคณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดินเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (ป.ย.ป.) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ว่าได้เห็นชอบหลักการ ใน ๓ เรื่องสำคัญในการพัฒนาอีอีซี คือ

๑. การอนุมัติให้กิจการที่ลงทุนผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ประกาศให้การส่งเสริมให้ลงทุนอุตสาหกรรมการบินซึ่งก็คือในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภาสามารถให้นักลงทุนต่างชาติถือหุ้นได้เกินกว่าร้อยละ ๕๐ ได้ เนื่องจากกิจการเหล่านี้มีประเด็นเรื่องของทรัพย์สินทางปัญญาอยู่ด้วยซึ่งเจ้าของเทคโนโลยีต้องการถือหุ้นใหญ่ในกิจการ "เราก็จะผ่อนปรนเงื่อนไขเพื่อให้เกิดการลงทุนโดยจะให้ผู้ลงทุนมีการถ่ายทอดเทคโนโลยี"

๒. การอนุมัติให้กระบวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) สำหรับโครงการลงทุนในอีอีซี โดยจะให้ลดระยะเวลาลงมาเฉลี่ยไม่เกิน ๑๐ เดือน โดยเน้นว่ายังต้องดำเนินการในทุกขั้นตอนซึ่งแต่ละขั้นตอนให้กระชับเวลาให้เร็วขึ้น และ

๓. การอนุมัติให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายอีอีซีว่าจ้างผู้ชำนาญการเข้ามาดำเนินการดูแลการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) สำหรับโครงการลงทุนหลักที่จะดำเนินการในเบื้องต้นก่อน ๕ โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา โครงการรถไฟ

ความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส ๓ โครงการรถไฟทางคู่เชื่อมท่าเรือ ๓ แห่ง และโครงการพัฒนาเมืองใหม่ในพื้นที่ ๓ จังหวัด โดยคาดว่าจะต้องจ้างผู้ชำนาญการ ๓-๔ คนเข้ามาช่วยทำงาน

เตรียมออกมาตรการเร่งอีอีซี

ด้านนายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี กล่าวว่าเสนอให้กรม. พิจารณา ๓ เรื่องสำคัญก่อน คือ

๑. การพิจารณาเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอีอีซี ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องคาดว่าจะใช้เวลาพอสมควรก่อนจะเข้าสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) พิจารณา ระหว่างนี้อาจออกมาตรการบางอย่างเกี่ยวกับบางเรื่องออกมาใช้ก่อน

๒. การอำนวยความสะดวกในการอนุญาตเพื่อการประกอบธุรกิจ โดยนายกรัฐมนตรีสั่งให้สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดีอี) จัดตั้งศูนย์ข้อมูลกลางเพื่อรวบรวมข้อมูลจากทุกกระทรวงสำหรับการจดทะเบียนขอจัดตั้งกิจการให้เสร็จภายในเดือนก.ย.นี้ ประชาชนสามารถดาวน์โหลดแบบฟอร์มเดียวกับการยื่นขอกับหน่วยงานราชการ โดยใช้เลขบัตรประชาชน ๑๓ หลัก ผ่านทางศูนย์ดังกล่าวได้ เป็นการลดเวลาและขั้นตอนทำให้การอนุมัติคำขอจัดตั้งธุรกิจสะดวกและง่ายขึ้น

แก้กฎหมายปรับโครงสร้าง สศช.

๓. การอนุมัติปรับแก้กฎหมายเพื่อปรับปรุงโครงสร้างสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จากเดิมที่มีภารกิจ ๒ อย่าง คือ ๑. การจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมกับติดตามว่าแต่ละหน่วยงานทำตามแผนดังกล่าว ๒. การให้ความคิดเห็นแก่รัฐบาลเวลาที่มีผู้เสนอโครงการต่างๆ เข้ามาในด้านเศรษฐกิจและสังคม

นายวิษณุ กล่าวว่า การเพิ่มภารกิจอีก ๒ เรื่อง คือ ดำเนินการเรื่องเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ชาติ และการปฏิรูปประเทศ จึงอนุมัติให้ตั้งคณะกรรมการชุดย่อยที่อยู่ภายใต้คณะกรรมการ สศช. เพิ่มอีก ๑ คณะ ให้เป็น ๗ คณะ จากเดิมที่มีอยู่ ๖ คณะ โดยชุดที่เกิดขึ้นมาใหม่นี้จะดูแลเรื่องของสิ่งแวดล้อม ผังเมือง การใช้ที่ดิน การใช้น้ำ เพื่อรองรับนโยบายประเทศไทย ๔.๐

เร่งแก้อุปสรรคธุรกิจตามธนาคารโลก

นายทศพร ศิริสัมพันธ์ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) กล่าวว่าสำนักงาน ก.พ.ร. ได้เสนอให้ที่ประชุมฯ ให้อนุมัติแนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกการทำธุรกิจตามที่ธนาคารโลกให้เสนอแนะ เนื่องจากธนาคารโลกมองว่าปัจจุบันแม้ไทยจะมีระบบอิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้ว แต่ยังไม่เป็นการบริการจุดเดียวหรือ one stop service ที่แท้จริง

เมื่อประชาชนต้องติดต่อเพื่อขออนุญาตทำธุรกิจ ยังต้องเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระบบการทำงานยังไม่สมบูรณ์แบบตามคานิยามของธนาคารโลก เทียบกับระบบที่ดีที่สุดในขณะนี้ เช่น ในสิงคโปร์ นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ เป็นระบบที่ดีที่สุด เป็นระบบที่เมื่อคนต้องการขออนุญาตทำธุรกิจเข้าไปแล้วไม่ต้องลิงค์ไปยังหน่วยงานอื่นๆ อีก ในนั้นจะมีแบบฟอร์มที่ต่อเนื่องกัน การขออนุญาตอยู่บนแบบฟอร์มเดียว หรือ ซิงเกิ้ล ฟอรัม

“แนวทางนี้เสนอนายกรัฐมนตรีแล้ว เห็นชอบว่าไทยต้องนำระบบนี้เข้ามาใช้โดยด่วน โดยการจะดำเนินการระบบดังกล่าวได้จะต้องดำเนินการในหลายองค์ประกอบ ได้แก่ การปรับ

แบบฟอร์มกลางให้ทั้งหมดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้การอนุญาตทำธุรกิจประมาณ ๓๐ หน่วยงาน ให้อยู่ในระบบดิจิทัลเดียวกันเป็นซิงเกิ้ลฟอร์ม ต่อมาคือต้องพัฒนาให้มีระบบการยืนยันตัวตนของทั้งประชาชน นิติบุคคลออนไลน์ให้ได้ โดยมีดิจิทัลไอดี รองรับ”

ทั้งนี้ การพัฒนาระบบต่างๆ จะได้รับสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ซึ่งเบื้องต้นจะได้รับสนับสนุนอยู่ ๔,๐๐๐ ล้านบาท แต่ต้องแบ่งการพัฒนาเป็นระยะๆ อีกครั้ง พร้อมกันนี้ก็ต้องปฏิรูปกฎระเบียบ กฎหมาย เพราะการจะพัฒนาไปเป็นซิงเกิ้ลฟอร์มได้ จะต้องปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวย

ประเด็น ‘เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑’ หรือ One Belt One Road เป็นที่กล่าวถึงอย่างกว้างขวางบนเวทีนานาชาติ นับตั้งแต่ สีจิ้นผิง ประธานาธิบดีจีน ได้ประกาศแนวคิดการนำเส้นทางสายไหมมาปรับปรุงอีกครั้งเมื่อปี ๒๐๑๓ โดยมี ๒ ยุทธศาสตร์สำคัญคือ

การพัฒนาเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) โดยมุ่งสร้างเครือข่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมตั้งแต่เส้นทางถนน ทางรถไฟ โทรคมนาคม ท่อส่งน้ำมัน และท่าเรือ หวังเชื่อมโยงเศรษฐกิจทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคในหลายประเทศที่เกี่ยวข้อง

นโยบายนี้ยังสะท้อนถึงความพยายามของจีนที่ต้องการประกาศความเป็นมหาอำนาจของโลกภายใต้กติกาใหม่ ดังที่เราได้เห็นสัญญาณการเปลี่ยนแปลงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจและการเมืองจากโลกตะวันตกมาสู่ตะวันออก เช่น เหตุการณ์ Brexit และการขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีของโดนัลด์ ทรัมป์ ที่ขัดแย้งกับนโยบาย ‘อเมริกามาก่อน’

เมื่อมาถอดรหัสเส้นทางสายไหมใหม่และทิศทางอนาคตของประเทศไทย เพื่อมองภาพใหญ่ที่เชื่อมโยงกับประเด็นเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และกฎหมาย นานาทัศนะจากงานเสวนาหัวข้อ One Belt One Road เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑ วิฤตหรือโอกาส? เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ที่ผ่านมา โดยมีคณาจารย์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจากหลายสาขาวิชาร่วมให้ความรู้และความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการดังกล่าวในหลายแง่มุม ได้แก่ ผศ.วรศักดิ์ มหัทธโนบล คณะรัฐศาสตร์ ผศ.ดร.ปิติ แสงศรีนาม คณะเศรษฐศาสตร์ และ อารัม ตั้งนิรันดร คณะนิติศาสตร์ ไม่ว่าเมกะโปรเจกต์ระดับโลกนี้จะหยิบยื่นโอกาสหรือนำไปสู่วิฤต เราก็ควรเตรียมตัวให้พร้อมที่สุด

จับตา ‘จีนอพยพใหม่’ ปัญหาระดับโลก

ผศ. วรศักดิ์ มหัทธโนบล ผู้อำนวยการศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และนักวิชาการด้านจีนศึกษา ชี้ว่าปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยคือ ‘จีนอพยพใหม่’ หาก One Belt One Road (OBOR) ประสบผลสำเร็จ และเกิดการเคลื่อนย้ายประชากรจำนวนมาก

ขณะนี้ในแอฟริกา มีชาวจีนไม่ต่ำกว่า ๒ ล้านคน ลาวมีไม่ต่ำกว่า ๕ แสนคน ยังไม่รวมถึงจำนวนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เพราะรัฐบาลลาวได้ตกลงในส่วนของ OBOR ที่จะให้จีนเป็นผู้ลงทุนสัมปทานขั้วทางรถไฟขั้วละ ๑๕๐ เมตร ในประเทศไทยเองก็มีกรณีที่หญิงไทยแต่งงานกับคนจีน รับเป็นนอมินีกว้านซื้อที่ดิน ดังนั้นคนไทยต้องรู้เท่าทัน OBOR ให้มาก

“OBOR จะเป็นวิกฤตหรือโอกาส ถ้าเรารู้บริบทเท่าทันจีน OBOR เท่ากับโอกาส แต่ถ้าไม่รู้เท่าทันก็คือวิกฤต ไม่เฉพาะไทยแต่เป็นบริบททั่วโลก”

สมดุลสัมพันธ์ไทย-จีนเกิดยาก ไทยต้องรักษาจุดยืน

แม้ว่ายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลจะไม่ได้ลากผ่านไทยโดยตรง แต่ไทยยังเป็น ๑ ใน ๖ ระเบียงเศรษฐกิจย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ซึ่งก็คือจีน-คาบสมุทรอินโดจีน ที่รวมถึง ประเทศเวียดนาม ลาว และกัมพูชา อีกทั้งยังอยู่ในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเป็นเป้าหมายของจีนด้วยเช่นกัน

เมื่อถามว่าไทยควรตั้งรับการแผ่ขยายอำนาจและปรับบทบาทตัวเองอย่างไร เพื่อรักษาสมดุลความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองประเทศ

ผศ. วรศักดิ์ กล่าวว่า ยากจะเกิดความสมดุลไทย-จีน เพราะจีนเป็นชาติการค้ามีระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมใหม่ภายใต้ระบบเผด็จการที่พยายามหนุนนำให้ประเทศอื่นเดินตามรอย เช่น ลาว และกัมพูชา ซึ่งทำตามระบบจีนทุกอย่าง เพราะไม่มีทางเลือก ผลปรากฏว่าการลงทุนสร้างรถไฟให้ลาวร้อยเปอร์เซ็นต์ทำให้จีนได้สัมปทานข้างทางรถไฟ และเอาคนจีนมาอยู่ได้

“ตอนแรกไทยก็ได้ข้อเสนอนี้ แต่ไม่เอา อย่างที่บอกว่าจีนเป็นชาติพ่อค้า แล้วไทยต้องการอย่างนี้หรือในภาพรวม ผมพอใจที่รัฐบาลไทยทั้งที่มาจากทางเลือกตั้งและรัฐประหารทำอยู่ ที่บอกว่าพอใจเพราะว่าทำให้จีนไม่ชอบไทยเท่าไร จากพื้นฐานประวัติศาสตร์ ไทยมีระบบเศรษฐกิจเสรี ตอนเกิดสงครามในภูมิภาค ไม่มีสงครามภายใน ถึงมีก็น้อยมาก ไทยไม่ประสบปัญหานัก แต่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างลาว เขมรนั้นบอบช้ำพอสงครามสงบลงแล้วจีนเข้าไปภายใต้สิ่งที่เรียกว่า ‘China Model’ ซึ่งสำคัญมาก”

ผศ. วรศักดิ์ อธิบายว่า กลุ่มทุนชาติตะวันตกเองก็ต้องการเป็นแบบจีน แต่ติดจริตประชาธิปไตยและสิทธิมนุษยชน ดังนั้นเวลาจะลงทุนอะไรก็จะไปลงทุนต่างประเทศ โดยเฉพาะกับประเทศที่ผ่อนปรนเรื่องกฎกติกา ยังเป็นเผด็จการยิ่งดี เพราะคล่อง ตัดสินใจเร็ว ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกใจที่ท่าทีของ โดนัลด์ ทรัมป์ จะเป็นเช่นนี้

“ระบบเศรษฐกิจเสรีนิยมใหม่จะรุ่งเรื่องได้ด้วยระบบอำนาจนิยม ยิ่งเป็นเผด็จการยิ่งดี ที่ผ่านมามีไทยเจอวิกฤตต้มยำกุ้ง - จีนอยู่ได้ อียูเจอยูโรโซน - จีนอยู่ได้ สหรัฐเจอแฮมเบอร์เกอร์ - จีนอยู่ได้ เพราะเป็นเผด็จการ ผมว่าต้องรักษาจุดยืน ไทยอาจจะเล็กสู้จีนไม่ได้ แต่ต้องสื่อสารกับจีน ดังนั้นสมดุลไทย-จีนทำไม่ได้เลย หากจะทำได้เหมือนกัมพูชาที่รักษาความสัมพันธ์อันดีกับจีนได้ เพราะจีนขออะไรก็ให้หมดเลย”

เจรจากับจีนต้องรอบคอบ รู้ลึกรอบด้าน

ผศ.วรศักดิ์ ปิดท้ายว่าโครงการ One Belt One Road ไม่ใช่โครงการใหม่ ตนเคยเห็นแผนที่ในลักษณะนี้มาแล้วเมื่อ ๒๐ ปีก่อน แต่จีนจะผลักดันให้สำเร็จไหมก็ยากที่จะรู้

“ทำไมจีนโปรมโตมาก ผมขอตอบว่า OBOR สัมพันธ์กับขอบเขตทั่วโลก แต่ยังไม่ใช่ว่าคำตอบที่สมบูรณ์ ตั้งแต่ปี ๑๙๔๙ เมื่อมีแคมเปญอะไร จนถึง เต็งเสี่ยวผิง คราวนี้จีนลุกมาจัดประชุม แม้แต่การให้ทุนของสถาบันชงจี้ก็มี OBOR ห้อยท้าย”

ในเรื่องการศึกษาข้อมูล ผศ.วรศักดิ์ กล่าวว่า นับจากปี ๑๙๙๔-๑๙๙๕ ที่จีนพ่ายแพ้จากการทำสงครามกับญี่ปุ่น สาเหตุหลักคือจีนไม่ได้ศึกษาเรื่องกฎหมายระหว่างประเทศ ขณะที่ญี่ปุ่น

ศึกษาอย่างแตกฉานจนเกิดเป็นสนธิสัญญาที่จีนเสียเปรียบ แต่ปัจจุบันจีนแน่นเรื่องกฎหมายระหว่างประเทศมาก ตั้งแต่ตอนที่จีนจะเข้าเป็นสมาชิก WTO ก็พิมพ์คู่มือที่เป็นภาษาเข้าใจง่ายแจกคนจีนทั้งประเทศ อธิบายว่าจีนจะได้อะไร และเสียเปรียบเรื่องอะไร

“ดังนั้นผมจึงเป็นห่วง ผมเคยเตือนตอนที่แถลงข่าวนัดแรก เจรจากับจีนยังงี้ก็ต้องรอบคอบจริงๆ อย่าให้มีช่องโหว่ จีนเคยเสียเปรียบญี่ปุ่น ตอนนี้เอาวิธีญี่ปุ่นมาใช้กับเรา”

“ในเรื่องรถไฟความเร็วสูง ถ้าจีนได้ ไทยก็ต้องได้ ... ในคำประกาศ OBOR นั้นมีคีย์เวิร์ดสำคัญหนึ่งคำว่า ‘จีนนั้นใฝ่สันติภาพ’ และต้องการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ แต่ถ้าวางใฝ่สันติภาพผ่าน OBOR แล้วทำให้ประเทศอื่นไม่สบายใจ ตรงนี้อาจนำไปสู่ปัญหาได้ในอนาคต”

จีนวางหมากตามภูมิรัฐศาสตร์ หาจุดศูนย์ถ่วงเศรษฐกิจโลก

ผศ.ดร. ปิติ แสงศรีนาม ผู้อำนวยการศูนย์อาเซียนศึกษา การค้าไทยและระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่าเส้นทางสายไหมนี้มีมาก่อน กระทั่งปี ๒๐๐๙-๒๐๑๐ ก็ได้พัฒนาขึ้นมาอีกครั้ง และเริ่มเห็นภาพชัดเจนในปี ๒๐๑๗ เมื่อจีนได้จัดการประชุม One Belt One Road Forum เดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ในขณะที่หนังสือไทยช่วงนั้นตั้งคำถามว่า ทำไม พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา ตกลงจน ไม่ได้เข้าร่วมประชุม แต่หนังสืออินเดียชี้ชัดว่าผู้นำอินเดียไม่เข้าร่วม แม้จะได้รับเชิญก็ตาม

ทั้งนี้ ผศ.ดร.ปิติ ชี้ว่าบริษัทของจีนส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่เป็นของรัฐ (State Owned Enterprise) มีโครงการก่อสร้าง ๔,๐๐๐ สัญญา มูลค่าลงทุน ๗๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนใหญ่ลงทุนไปกับโครงสร้างพื้นฐาน นิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาไอที ความร่วมมือด้านการเงิน มีเขตเศรษฐกิจที่สร้างความร่วมมือเป็นเขตพิเศษร่วมมือทางการค้ามากกว่า ๕๒ เขต

ประเทศที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์นี้จะได้รับรายได้ในลักษณะของภาษีที่เกิดจากธุรกรรมนี้ จากจีน ๙๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสร้างงานให้มากกว่า ๗๐,๐๐๐ ตำแหน่ง มีการประเมินการลงทุนคร่าวๆ ว่าใช้เงินราว ๘ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ นี่คือสถานะปัจจุบันของ One Belt One Road

ผศ.ดร.ปิติ กล่าวว่า จีนให้ความสำคัญกับภูมิรัฐศาสตร์อย่างมาก จึงมักลงทุนกับพื้นที่เป้าหมาย “ดังนั้น เมื่อจะพูดเรื่องเส้นทางสายไหมบนบก จึงเลือกไปพูดที่คาซัคสถาน และพูดเรื่องเส้นทางสายไหมทางทะเลที่จากตาร์ อินโดนีเซียโดยเฉพาะ สิ่งที่จีนมองจริงๆ คือความเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจและวัฒนธรรม”

กลยุทธ์หนึ่งของจีนคือมองหาจุดศูนย์ถ่วง หรือจุดศูนย์กลางของระบบเศรษฐกิจโลก ซึ่งในขณะนั้นกลับมามองเอเชียอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะหลังปี ๒๐๐๐ เป็นต้นมา และในปี ๒๐๑๕ อาเซียนก็มีนโยบายมีส่วนร่วมกับจีนและอินเดีย

ในมุมมองของนักวิชาการด้านการค้าระหว่างประเทศ ผศ.ดร.ปิติ กล่าวว่า ไม่ว่าไทยจะได้หรือเสียประโยชน์ ต้องไม่ลืมว่าหลายโครงการของจีนไม่ได้เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจอย่างเดียว แต่ยังเชื่อมโยงไปถึงเรื่องวัฒนธรรม จึงควรศึกษาให้ละเอียด หากหวังได้ผลประโยชน์จากประเทศมหาอำนาจ “ไทยต้องศึกษาดีๆ ไม่งั้นจะเสียประโยชน์ ต้องยอมรับว่า OBOR เป็นเมกะโปรเจกต์ใหญ่ที่สุดในโลกตอนนี้ เราเสี่ยงไม่ได้ที่จะเป็นส่วนหนึ่ง ไทยต้องศึกษาให้จริงจังกว่านี้ อย่าเปิดหน้าไฟ เพื่อจะได้ประโยชน์เต็มที่จากการที่มหาอำนาจแข่งกัน”

๓ ความท้าทายของ One Belt One Road

ผศ.ดร.ปิติ แจกแจงถึงความท้าทายของโปรเจกต์เป็น ๓ ประเด็นหลักที่ต้องคิดทบทวน และจับตาต่อไป ดังนี้

๑. อภิมหาโปรเจกต์ที่ทำแบบค่อยเป็นค่อยไป

โปรเจกต์นี้ดำเนินการแบบ step by step นั่นคือเจรจากับแต่ละประเทศไปเรื่อยๆ ไม่มีกลยุทธ์แม่บท (Grand Strategy) ดังนั้นทุกวันนี้รัฐบาลจีนยังไม่รู้ว่า OBOR มีโปรเจกต์อะไรบ้าง ซึ่งนักเศรษฐศาสตร์กระแสหลัก อาทิ ญี่ปุ่น ยุโรป สหรัฐฯ จะมองว่าไม่ชัดเจนเพราะค่อยๆ ทำ เหมือนมั่วๆ ทำก่อน ขายของก่อน เอาหรือไม่เอาอีกเรื่อง

ขณะที่คนจีนเห็นต่างไปว่าจีนเป็นประเทศกำลังพัฒนา จึงต้องขยายงานตามความต้องการที่เกิดขึ้น เช่น จะทำถนนก็ต้องมั่นใจว่ามีรถวิ่งแน่ๆ ก่อนค่อยขยายถนน ซึ่งทำให้หลายฝ่ายตั้งคำถามเรื่องความปลอดภัย

ยกตัวอย่างเช่น มีรายงานข่าวบ่อยครั้งว่ารถไฟความเร็วสูงของจีนประสบอุบัติเหตุ เช่น ขบวนหนึ่งจอดอยู่ที่ชานชาลาแล้วถูกอีกขบวนชน ทางรถไฟให้เหตุผลว่าเกิดจากการลด safety margin เพราะอยากทำความเร็วให้มากขึ้น ดังนั้นหากใครคิดจะเข้าร่วมก็ต้องคิดทบทวนถึงความปลอดภัยให้เสียก่อน เพราะการสร้างโครงสร้างพื้นฐานไม่ได้มีแค่ถนนหรือราง แต่ยังรวมไปถึงระบบท่อก๊าซ ท่อน้ำมัน โรงไฟฟ้า เชื้อเพลิง การระเบิดแก๊สหินต่างๆ

๒. ประเด็นความยั่งยืนยังคลุมเครือ (Sustainability)

OBOR เป็นเมกะโปรเจกต์ที่ใช้งบประมาณมหาศาลราว ๘ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ แม้ว่าจะมี Silk Road Fund และธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIF) แต่ในบางครั้งจีนใช้วิธีให้ประเทศที่เจรจาด้วยหรือทำโปรเจกต์ด้วยกู้เงิน และให้รัฐบาลของประเทศนั้นลงนามค้ำประกัน คำถามคือใครรับผิดชอบหนี้ ใครเป็นเจ้าของหนี้ ดังนั้นเมื่อมองหนี้สาธารณะของจีนต่ำ แต่ถ้าดูจากหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (State Owned Enterprise) จีนมีหนี้มหาศาลแล้ว OBOR จะถือเป็นโครงการที่เลี้ยงตัวเองได้ไหม

๓. ความขัดแย้งระหว่างทาง

ระหว่างการก่อสร้าง จีนได้สร้างความขัดแย้งกับคนในพื้นที่จำนวนหนึ่ง เนื่องจากจีนไม่ใช่มูลนิธิหรือองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร แต่ทำเพื่อธุรกิจและกระตุ้นเศรษฐกิจตัวเอง จีนต้องการระบายเหล็ก ซีเมนต์ และคนในประเทศ ดังนั้นรัฐบาลอื่นกู้เงินจีน รัฐบาลนั้นเป็นผู้ค้ำประกัน เอาเงินไปซื้อ know-how เทคโนโลยีจีน และคนจีนมาทำงาน ถ้ามองในแง่ธุรกิจก็ต้องทำแบบนั้น แต่ในฐานะที่เป็นประเทศเจ้าบ้าน เราทำได้แค่ไหน

ภายในประเทศจีนเองก็มีประเด็นท้าทายที่ทุนเงินพัฒนาจีนเจียง จนตอนนี้จีนเจียงรวบอยู่มณฑลเดียว ผิดกับ ๑๕ มณฑลโดยรอบ ซึ่งจนพอๆ กันในอดีต เพราะจีนใช้โมเดลนี้ตลอด ใครมีปัญหาสร้างเส้นทาง สร้างรถไฟเข้าไปให้ทุนการศึกษา ให้การจ้างงานเต็มที่ รวยแล้วไม่ปัน ดังนั้นจึงเกิดความเหลื่อมล้ำ เกิดความแตกต่างในประเทศต่างๆ คนจีนจะยอมรับโปรเจกต์นี้ได้หรือเปล่า เพราะคนจีนทำงานก็เสียภาษีให้รัฐบาลจีน แต่เอาเงินไปลงทุนแต่ในจีนเจียง

ยังมีประเด็นทางตอนใต้อีกหนึ่งเส้นที่ทางลากผ่านบริเวณกรณีพิพาทของจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย นั่นคือทะเลจีนใต้ หรือที่จีนต่อต้านชิปนาวิคของเกาหลีใต้ โดยกดดัน

ไม่ให้เอเจนซีท่องเที่ยวขายทัวร์เที่ยวเกาหลี ผลคือไม่มีคนจีนเลยในเมืองดงเลย คำถามคือ OBOR ตอบโจทย์ว่าสิ่งที่ประเทศเหล่านี้ต้องการมากที่สุดคือ ‘พื้นฐาน’ และจีนก็พร้อมจะให้ คำถามคือมันมาพร้อมแพ็คเกจเหล่านี้ เราพร้อมรับมากน้อยแค่ไหน

๕ ข้อสังเกตจากมุมมองกฎหมาย – แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงจากนโยบาย

อาร์ม ตั้งนิรันดร เกริ่นว่า กฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างและภายในประเทศใดๆ เป็นสิ่งสะท้อนมาจากมิติอื่นๆ ทางสังคม วัฒนธรรม และการเมือง “ดังนั้นในส่วนของผม ผมตั้งข้อสังเกต ๕ ข้อต่อนโยบาย One Belt One Road ในมิติต่างๆ ก่อน แล้วจะอธิบายว่ากฎหมายและระเบียบระหว่างประเทศมีแนวโน้มจะเปลี่ยนไหม และอย่างไร”

๑. จีนพยายามโปรโมตและส่งออกโมเดลการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตนเอง

ในสมัยเติ้งเสี่ยวผิง ช่วงพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่เคยทำให้อัตราการเติบโตของจีดีพีต่อเนื่องยาวนานมากกว่า ๒๐ – ๓๐ ปี อย่างไรก็ดี สิ่งที่ไม่ควรมองข้ามคือจีนขับเคลื่อนการลงทุนโดยรัฐบาล โดยเฉพาะรัฐบาลอัดฉีดเงินเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทำให้จีดีพีโต แม้ว่าจีนจะให้เหตุผลว่าโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยสร้างเมืองซึ่งเป็นหัวใจในการพัฒนาเศรษฐกิจก็ตาม แต่ทั้งนี้ก็เพราะว่าจีนต้องการให้คนกระจุกตัวในเมืองเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรม ลดภาคชนบทและการเกษตร โดยมุ่งพัฒนาเฉพาะเศรษฐกิจภายในเมือง

๒. โครงการนี้ตอบโจทย์ภายในของจีนเอง จีนบอกว่าเป็นวิน-วิน คำถามที่ทุกฝ่ายต้องทบทวนคือจีน ‘วิน’ หรือได้เปรียบทางด้านใดบ้าง

๒.๑ จีนเจียงมีพื้นที่ใหญ่มาก และเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับ ๖-๗ ประเทศ แน่หนอนว่ามีปัญหาเรื่องชนกลุ่มน้อย ซึ่งจีนได้อัดฉีดเงินพัฒนาเศรษฐกิจของจีนเจียงเพื่อเชื่อมกับเอเชียกลาง ๒.๒ เสฉวนเป็นมณฑลตอนในของประเทศ ไม่มีทางออกทะเล ยุทธศาสตร์ชายแดนจีน

๒.๓ เรื่อง Over-capacity เพราะจีนผลิตเกินตัว นอกจากนั้นเป็นเรื่องทุนสำรองระหว่างประเทศมหาศาล และเรื่องความมั่นคง กรณีทะเลจีนใต้ ตอนนี้อยุทธศาสตร์ Maritime Silk Road เล่นบทรุกในทะเลจีนใต้มากขึ้น

สรุปว่าเรื่องภายในของจีน

๓. จีนเป็นชาติพ่อค้า คิดในลักษณะพ่อค้า จีนยังยึดหลักเกณฑ์ตามกลไกตลาดในแบบฉบับของตนเองว่า “ถ้าเจ๊ง ไม่ทำ ไม่ได้กำไร ไม่ทำ” ซึ่งส่งผลให้การเจรจารถไฟไทย-จีนล่าช้ายาวนานกว่าจะเริ่มเดินหน้าโครงการ นอกจากนี้จีนยังตั้งองค์การระหว่างประเทศ New Development Bank ขึ้นเพื่อบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยมีผู้กล่าวอ้างว่าจีนต้องการให้มีกลไกประเมินความคุ้มของโครงการเท่านั้น

๔. สร้างบทบาทเชิงรุกระหว่างประเทศ แต่ตอนนี้ไม่ใช่ว่าจีนแข่งแรงคนเดียว รอบข้างต้องแข่งแรงด้วย ทุกคนจึงจะได้ประโยชน์ร่วมกัน

๕. Silk Road มีมิติหลากหลาย แม้ว่าประเด็นการลงทุนจะดึงดูดความสนใจจากหลายประเทศได้อยู่หมัด แต่การลงทุนก็มีการค้าเข้ามาเกี่ยวข้อง นอกจากนี้ในอนาคตจะมีนโยบายการพัฒนา Smart Silk Road กับ Green Silk Road ที่พ่วงเรื่องสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมเข้ามาด้วย ซึ่งจะทำให้จีนได้ส่งออกแนวคิดและวัฒนธรรม ผ่านทุนการศึกษาในอนาคต

ไทยต้องให้ความสำคัญกับกฎหมาย ศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมรับความเปลี่ยนแปลง ไทยควรเตรียมความพร้อมรับมือกับความขัดแย้ง การอพยพ และปัญหาการบริหารจัดการรถไฟ ประเด็นใ้ประกอบอาชีพวิศวกรรม สถาปนิก มีปัญหามาก จึงต้องคิดทบทวนพิจารณาโดยละเอียด ตลอดจนคำนึงถึงด้าน Soft Infrastructure ควบคู่ไปด้วย เช่น กฎหมาย ระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ ซึ่งไทยไม่ได้ตระหนักถึงเรื่องนี้เท่าที่ควร

“ตัวอย่างเช่น รถไฟ หาข้อมูลรถไฟไทยได้น้อยมาก แต่ข้อมูลที่หาง่ายคือรถไฟ กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์ บอกหมดเลยทั้งโมเดลธุรกิจ ประกาศประมูล และไม่ได้ประมูลทั้งโครงการ เรื่องสัญญาเดินรถ สัญญาก่อสร้าง เทคโนโลยี สิ่งที่ยกกันการมโน (ของรัฐบาล) ได้คือให้ข้อมูลรอบด้าน ทำไมเราไม่มีเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์บอกข้อมูล ซึ่งน่าจะได้ประโยชน์กับทุกฝ่าย

“ผมมองว่าเป็นการสร้างเชื่อมโยง การค้า โอกาสมหาศาล ขยายคน จะเกิดอะไรขึ้น ถ้ามองที่ชายแดน ที่ดิน ก็มีนิคมจีนซื้อที่ดินในไทย เรือสวนไร่นาก็ให้คนจีนเช่า เศรษฐกิจจีน โดยคนจีน ต้องคุยว่าเราจะออกกฎหมายอย่างไร ร่วมทุนอย่างไร

ประเด็นสุดท้าย ม. ๔๔ แก้ปัญหาเรื่องใ้ประกอบอาชีพวิศวกรรม สถาปนิก มีวิธีอื่นก็ได้ คือตั้งบริษัทที่มีคนไทยกับคนจีน จะมีเรื่องที่คนกังวลคือมาตรฐาน เขาไม่สอบ แล้วจะรู้มาตรฐานได้อย่างไร และเรื่องถ่ายทอดเทคโนโลยี รัฐบาลหารือกับทั้งสองสมาคม เรื่องที่กังวลมากกว่าคือเรื่องจัดซื้อจัดจ้าง ถ้าดูภาษาจะเห็นว่ามันเขียนได้รัดกุมกว่านี้ ตอนนี้นั้นเหมือนไม่ต้องผ่านจัดซื้อ สามารถใช้ธรรมาภิบาลได้” นโยบายของจีนในรอบนี้นั้นครอบคลุมไปค่อนข้างไกล เราอาจคิดว่ามันเป็นนโยบายที่ไกลตัว หรือเป็นเรื่องของกลไกอำนาจที่คนธรรมดาจะมีส่วนร่วม แต่เมื่อมันเกิดขึ้น แน่แน่นอนว่ามันจะกระทบกับเราในทางใดทางหนึ่ง ดังที่นักวิชาการเหล่านี้เตือนว่า ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลหรือบริษัทขนาดใหญ่ก็ต้องเตรียมตัวด้านข้อมูลให้พร้อม มิฉะนั้นเราอาจเป็นฝ่ายเสียเปรียบในทุกทาง

ทิศทาง แนวทางและนโยบายประเทศไทย

One Belt One Road และ ‘ประเทศไทย ๔.๐’ สู่ความมั่นคง-มั่งคั่งร่วมกัน

จีนกำลังสร้างความร่วมมือรอบด้านผ่านยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ One Belt One Road ซึ่งปัจจุบันรู้จักกันดีในนาม The Belt and Road Initiative (BRI) แต่ความร่วมมือดังกล่าวคงไม่อาจประสบความสำเร็จหากปราศจากความไว้วางใจ และความเชื่อมั่นในศักยภาพของโครงการที่จะนำผลประโยชน์มาสู่ทั้ง ๒ ฝ่ายหรือทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

“นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ประกาศโดยประธานาธิบดีสี จิ้นผิง มีความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของไทย โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ในด้านการเชื่อมโยงภูมิภาค (connectivity) ซึ่งไทยเป็นศูนย์กลางที่สำคัญ ทุก ๆ ปีเราจะมีการจัดงานสัมมนาวิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน เพื่อใช้เป็นเวทีแลกเปลี่ยนและนำเสนอผลงานวิจัย ตลอดจนบทความทางวิชาการ ทั้งจากนักวิจัยฝ่ายไทยและจีน เป้าหมายเพื่อนำผลการศึกษาวิจัยเหล่านั้นมาประมวลเป็นยุทธศาสตร์ไทย-จีน เพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำไปเป็นนโยบายระดับประเทศในที่สุด” พล.อ.สุรสีห์ ธนัดทาง ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) กล่าวกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ในงานสัมมนาวิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน ครั้งที่ ๖ ที่ปีนี้จัดขึ้น ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน ระหว่างวันที่ ๗-๑๑ พ.ย.ที่ผ่านมา โดย เป็นความร่วมมือระหว่าง

วช. และสมาคมวัฒนธรรมและเศรษฐกิจไทย-จีน ร่วมกับฝ่ายจีนคือมหาวิทยาลัยหัวเฉียวแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนและสถาบัน China Society for Southeast Asian Studies

หัวข้อการสัมมนาปีนี้เป็นเรื่อง “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และ “ประเทศไทย ๔.๐”: สู่ความมั่นคง-มั่งคั่งร่วม” นักวิจัยจากประเทศไทย ๑๘ ท่านนำผลงานการวิจัยไปร่วมนำเสนอและแลกเปลี่ยนทรรศนะกับนักวิจัยฝ่ายจีนที่มหาวิทยาลัยหัวเฉียว เมืองเซี่ยเหมิน ประเด็นสำคัญที่ได้รับจากการสัมมนา คือ โอกาสและศักยภาพแห่งความร่วมมือที่จะเกิดจากการเชื่อมโยงนโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ทั้ง ๒ ฝ่ายมีอยู่ ซึ่งเป็นศักยภาพแห่งความร่วมมือในหลากหลายมิติ

แนวทางในการร่วมสร้างนวัตกรรม

นางสาวอรสา รัตนอมริมย์ นักวิจัยจากสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ และผู้ช่วยผู้อำนวยการศูนย์จีน-อาเซียนศึกษา เจ้าของงานวิจัยในหัวข้อ “เทคโนโลยีสำคัญในนโยบายประเทศไทย ๔.๐ และ ยุทธศาสตร์การจับคู่หุ้นส่วนความร่วมมือกับทรัพยากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของจีน” ซึ่งเป็นงานวิจัยที่จัดทำร่วมกับศาสตราจารย์ ดร.ทัง จือหมิ่น ให้ความเห็นว่า จากการทำงานวิจัยเจาะลึกทั้งในส่วนของยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน และ “ประเทศไทย ๔.๐” พบว่า มีจุดร่วมและความเหมือนที่สามารถเชื่อมโยงกันได้หลายมิติ เช่น ทั้งสองยุทธศาสตร์ต่างมีจุดร่วมในการพัฒนาประเทศเพื่อยกระดับตัวเองให้หลุดพ้นจากการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง และมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายของการพัฒนาภายใต้ นโยบาย “ประเทศไทย ๔.๐” กับ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายหลักภายใต้ นโยบาย “Made in China ๒๐๒๕” ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศของจีน ยังพบว่า ทั้งจีนและไทยมีวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันเกือบจะทั้งหมด “มีหลายอุตสาหกรรมของไทยและจีนที่น่าจะเชื่อมโยงกันได้เพื่อประโยชน์ของทั้ง ๒ ฝ่าย เช่น พุนยนต์ อากาศยาน ยานยนต์สมัยใหม่ การเกษตรสมัยใหม่ เทคโนโลยีชีวภาพ หรือแม้กระทั่งการพัฒนาโดรน (อากาศยานไร้คนขับ) ซึ่งจีนมีความก้าวหน้าอย่างมาก ในส่วนของจีนนั้นเรามองว่า จีนมีทรัพยากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่พร้อม อีกทั้งยังมีเงินทุนสนับสนุน ภายใต้ยุทธศาสตร์ ๓ ขั้นในการพัฒนาประเทศนั้น จีนเน้นให้ความสำคัญการสร้างนวัตกรรม มุ่งงบด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) จุดนี้ไทยน่าจะสามารถเร่งสร้างจุดเชื่อมโยงเพื่อสร้างความร่วมมือ”

ทั้งนี้ สถานะความร่วมมือไม่ใช่ว่าไทยจะเป็นเพียงฝ่ายรับแต่เพียงอย่างเดียว เพราะไทยเองมีความเข้มแข็งในหลากหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์และการออกแบบ ไทยจึงสามารถเป็นฝ่าย “ให้” เช่นกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชนบทของจีนทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือ เช่น หิงเฉีย กานซู และชิงไห่ ยังคงมีความต้องการอุตสาหกรรมเกษตรและการแปรรูปสินค้าเกษตร รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล ซึ่งไทยมีความเชี่ยวชาญสูง

อีกจุดเชื่อมโยงที่น่าจะไปได้ดีคือการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ที่ไทยมีความเข้มแข็งอยู่แล้ว ขณะที่จีนเก่งทางด้านฮาร์ดแวร์ (และมีเทคโนโลยีเสริมหนุนการท่องเที่ยวอยู่มาก เช่น ระบบชำระเงินออนไลน์ แอปพลิเคชันเพื่อการทำการตลาดการท่องเที่ยว เป็นต้น) จึงน่าจะมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวร่วมกัน

การลงทุนร่วมกันไม่ใช่การแข่งขัน

ส่วนของความเป็นไปได้ที่จะมีการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่ต่างฝ่ายต่างต้องการส่งเสริม เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า อาจารย์อรรสา มองว่าจีนมีตลาดใหญ่ของตัวเอง ขณะเดียวกันก็มองตลาดส่งออก ด้วย ดังนั้นจึงควรชักชวนจีนให้เข้ามาลงทุนในไทยเพื่อใช้เป็นฐานในการผลิตเพื่อส่งออก “รัฐบาลจีนส่งเสริมการออกการลงทุนในต่างประเทศอยู่แล้ว ไทยควรใช้โอกาสนี้ดึงจีนเข้ามาลงทุน เพราะจีนเองมองไทยเป็นประตูสู่ภูมิภาคอาเซียน เอกชนจีนอย่างบริษัท บีวายดี (BYD) ก็มีแผนลงทุนผลิตแบตเตอรี่รถอีวีในไทย บริษัท ซินซงฯ (Siasun) ยักษ์ใหญ่ผู้ผลิตหุ่นยนต์อุตสาหกรรม ก็สนใจเข้ามาตั้งฐานการผลิตและกำลังมองหาพันธมิตรในไทยอยู่ เราควรเร่งสร้างความร่วมมือ

จะมองได้ว่า จีนเองต้องการจับมือทำโครงการที่ประสบความสำเร็จเพื่อให้เป็นโครงการตัวอย่างในหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ถ้าเขามีโครงการที่จับมือกับไทยแล้วประสบผลสำเร็จ นั่นก็จะเป็นโอกาสที่ดีสำหรับความร่วมมืออื่นๆ ที่จะมีตามมา”

Connecting Asia ทาบ One Belt, One Road ทับ EEC โอกาสร่วมทางยุทธศาสตร์ไทย-จีน เชื่อมโลกเชื่อมไทย ๕ ด้าน

การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ของจีนภายใต้ชื่อ One Belt, One Road หรือ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จะส่งผลให้ภูมิภาคอาเซียนมีความใกล้ชิดกับจีนมากยิ่งขึ้น จากปัจจุบันที่จีนมีบทบาทสำคัญในอาเซียนอยู่แล้วทั้งในด้านการค้าการลงทุนและการเปลี่ยนแปลงทางภูมิทัศน์ทางเศรษฐกิจ และเส้นทางสายไหมใหม่นี้กำลังจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบเศรษฐกิจโลก เช่นเดียวกับเส้นทางสายไหมในอดีตที่สร้างความเปลี่ยนแปลงในหลายทศวรรษก่อน

ASEAN Economic Community (AEC) หรือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีประชากรกว่า ๖๐๐ คน มีศักยภาพในการเติบโตอย่างสูง จะได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั่วโลก โดยที่ไทยเองจะมีบทบาทสำคัญเพราะตั้งอยู่ในศูนย์กลางของ AEC อีกทั้งรัฐบาลไทยเร่งปฏิรูปประเทศในหลายด้าน ทั้งด้านกฎหมายที่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ซึ่งโครงการที่สำคัญต่ออนาคตไทย คือ โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นรากฐานสำคัญของเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค เป็นประตูสู่ AEC และเอเชีย

แต่ไทยจะเชื่อมโยง EEC กับ One Belt, One Road อย่างไรเพื่อให้ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ และยกระดับไทยก้าวสู่ศูนย์กลางการค้าการลงทุนและการเงินของภูมิภาค ธนาคารกรุงเทพจึงได้จัดงานสารานุกรมความรู้ครั้งที่ ๘ ขึ้นในหัวข้อ โอกาสใหม่เพื่อการประสานความร่วมมือในเชิงปฏิบัติระหว่างจีน-ไทย Connecting Asia: New Opportunity for Pragmatic Cooperation Between Thailand and China เพื่อให้ข้อมูลและเปิดมุมมองเกี่ยวกับบทบาทของความสัมพันธ์ในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และโอกาสในอนาคตร่วมกันของทั้งสองประเทศ

อุปทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย นาย อู๋ จื่อ อู๋ กล่าวปาฐกถาว่า ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ซึ่งได้รับการลงมติจากที่ประชุมสมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์จีนครั้งที่ ๑๙ ระหว่างวันที่ ๑๘-๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๐ ให้ดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีเป็นวาระที่ ๒ ได้ประกาศวิสัยทัศน์การพัฒนาที่มีเป้าหมายสร้างโลกที่มีอนาคตร่วมกัน เป็นโลกที่มีความเสมอภาคมีความเท่าเทียม มีความเชื่อมโยงผลประโยชน์ร่วมกัน ผ่านความสัมพันธ์ทางการค้าการลงทุนเสรี

ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ซึ่งมีความมุ่งมั่นต่อโครงการ One Belt, One Road หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ยังได้รายงานที่ประชุมถึงความคืบหน้าของโครงการซึ่งมี Belt Road Initiative เป็นกรอบการทำงานว่า ในรอบ ๒ ปีของการดำเนินงานระหว่างปี ๒๐๑๔-๒๐๑๖ ได้มีการลงทุนไปแล้ว ๕๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์ โดยมีผู้ประกอบการชาวจีนที่ลงทุนจำนวน ๒๐ ราย ในเขตเศรษฐกิจกว่า ๕๐ เขต ขณะที่ธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (The Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ได้ลงทุนไปแล้วใน ๒๑ โครงการ มูลค่า ๓,๔๙๐ ล้านดอลลาร์ในหลายประเทศ สร้างความเชื่อมโยงกับจีน

Belt Road Initiative ยังได้รับการบรรจุไว้ในธรรมนูญของพรรคหลังผ่านมติที่ประชุมสมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์จีนครั้งที่ ๑๙ ด้วย ไทยซึ่งมีทำเลที่ตั้งบนเส้นทาง One Belt, One Road จะได้รับประโยชน์ เพราะโครงการนี้จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ช่วยปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ยกกระดับเศรษฐกิจไทยไปสู่ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และการเงิน

นาย อู๋ จื้อ อู๋ กล่าวว่า จีนพร้อมร่วมมือกับไทยใน ๔ ด้าน คือ

๑. ความร่วมมือทางนโยบายระดับสูงภาครัฐ
๒. ประสานงานกับนโยบายมหภาคทั้งการค้าและการลงทุน
๓. เพิ่มจุดพัฒนาไทย-จีน พร้อมสนับสนุนผู้ประกอบการใหม่มาลงทุนในระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในโครงการสาธารณูปโภคกับด้านไอที
๔. มุ่งสนับสนุนความสัมพันธ์ระดับประชาชน ผ่านหลายช่องทาง เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา

ดร.ถัง ฉีฟาง นักวิจัยความร่วมมือจีน-อาเซียน (Associate Research Fellow) จากสถาบันวิจัยความรู้แห่งประเทศจีน (China Institute of International Studies) ซึ่งเป็นคลังความรู้ของจีน สังกัดกระทรวงต่างประเทศของจีน ให้ข้อมูลว่า ไทยเป็นประเทศเป้าหมายในการทำวิจัยความร่วมมือจีนกับอาเซียน ภายใต้ One Belt, One Road ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ใหญ่ที่มีเนื้อหาเยอะ มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ดร.ถัง ฉีฟาง ซึ่งบรรยายในหัวข้อ One Belt, One Road and Eastern Economic Corridor: a Strategic Perspective กล่าวว่า One Belt, One Road ริเริ่มขึ้นเมื่อ ๔ ปีก่อนจากแนวคิดของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ ในด้านนโยบายภาครัฐ ด้านคมนาคม การค้า

One Belt, One Road หรือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เป็นเส้นทางสายไหมใหม่ที่ฟื้นฟูเส้นทางสายไหมเดิมที่เชื่อมจีนกับเอเชียกลางไปสู่ยุโรป เป็นการเชื่อมโยงทางบกแบ่งออกเป็น ๓ แถบ ได้แก่

๑. จากจีน ไปสู่เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป
๒. จากจีน เข้าเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เพื่อไปสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน
๓. จากจีนเข้าสู่เอเชียอาคเนย์ เอเชียใต้ ออกสู่มหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้ไทยอยู่บนแถบได้ ดังนั้น หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ลงมาด้านใต้จึงมีจุดเชื่อมต่อที่ไทย

นอกจากนี้ ยังมีการฟื้นฟูเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑ เป็นการพัฒนาต่อจากเส้นทางเดิมหลายร้อยปีก่อน โดยออกจากทางตะวันออกของจีน ลงทางทะเลจีนใต้ สู่มหาสมุทรอินเดีย ไปยุโรป

กล่าวได้ว่า ประเทศที่อยู่บนเส้นทาง One Belt and One Road Initiative มีจำนวน ๖๕ ประเทศ ประกอบด้วย อาเซียน ๑๐ ประเทศกับมองโกเลียอีก ๑ รวม ๑๑ ประเทศ เอเชียตะวันตก ๑๘ ประเทศ เอเชียใต้ ๘ ประเทศ เอเชียกลาง ๕ ประเทศ โซเวียต ๗ ประเทศ ตะวันออกกลาง ๑๐ ประเทศ และอีก ๖ ประเทศแอฟริกา เมื่อรวมกับจีนผู้ริเริ่มมีทั้งหมด ๖๖ ประเทศ

One Belt, One Road มีความเชื่อมโยงกับโลก ๕ ด้าน ได้แก่ ๑. เชื่อมโยงนโยบาย ๒. สาธารณูปโภค ๓. การค้า ๔. การเงิน และ ๕. ประชาชน โดย ดร.กัง ฉีฟาง ขยายความว่า ในด้านแรก แต่ละประเทศมียุทธศาสตร์การพัฒนาของตัวเอง จีนจึงมีนโยบายที่สร้างความเชื่อมโยงในระดับนโยบายของรัฐ ด้านที่สอง เน้นไปที่ความเชื่อมโยง (Connectivity) ของโครงสร้างสาธารณูปโภค เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง รวมไปถึงความเชื่อมโยงในทุกช่องทางทั้งทางอากาศ ทางน้ำ ด้านที่สาม ความเชื่อมโยงด้านไอทีและโลจิสติกส์ ด้านที่สี่ ความเชื่อมโยงทางการค้าซึ่งจีนได้ทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับหลายประเทศ เช่น กลุ่มอาเซียน รวมไปถึงข้อตกลงการค้าเสรีแบบทวิภาคี และด้านที่ห้า ความเชื่อมโยงในระดับประชาชน โดยเฉพาะการท่องเที่ยวที่คนจีนเดินทางออกไปท่องเที่ยวมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรม ด้านการศึกษา ซึ่งจะทำให้มีความใกล้ชิดกันมากขึ้น เป็นรากฐานสำคัญของความเชื่อมโยงใน ๕ ด้าน

ดร.กัง ฉีฟาง ย้ำว่า หลักการของ One Belt, One Road มีด้วยกัน ๓ ข้อ คือ ๑. ร่วมกันหารือ ๒. สร้างสรรค์ และ ๓. แบ่งปัน ไม่ใช่จีนฝ่ายเดียวที่ขับเคลื่อน แต่เป็นความร่วมมือของทุกประเทศที่ต้องร่วมกัน เพื่อให้โครงการเป็นผลทางรูปธรรม ร่วมกันสร้าง ร่วมกันลงทุนลงแรง และแบ่งปันผลสำเร็จในการทำงานร่วมกัน

ดร.กัง ฉีฟาง กล่าวถึง One Belt, One Road กับ อาเซียนว่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดยุทธศาสตร์ของโครงการด้วยเหตุผลด้านทำเลที่ตั้ง จึงมีความสำคัญกับยุทธศาสตร์ใน ๔ ด้านด้วยกัน คือ

๑. เป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญของเส้นทางสายไหมทางทะเลทางใต้ เพราะเป็นเส้นทางที่ต้องผ่าน

๒. เป็นพื้นที่ที่จีนตั้งเป้าหมายเชื่อมโยง ๖ เส้นทางหลัก ซึ่งมี ๒ เส้นทางที่ผ่านไทย เชื่อมโยงกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Mekong Sub-region) และขึ้นไปทางบังกลาเทศ

๓. มีพื้นฐานความร่วมมือที่ดีระหว่างกัน ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญต่อการสร้างความร่วมมือที่ดีและ

๔. แต่ละประเทศมีนโยบายที่ใกล้เคียงกับ One Belt, One Road จึงมีความเชื่อมโยงกัน โดยพื้นฐานและจีนพร้อมที่จะหารือร่วมกันเพื่อสร้างสรรค์ One Belt, One Road

สำหรับความเชื่อมโยงของ One Belt, One Road กับไทยมี ๕ ด้านเช่นกัน คือ หนึ่ง นโยบายระดับรัฐ สอง นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟความเร็วสูง สาม การค้า ที่เป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย แม้เศรษฐกิจโลกผันผวนแต่การค้าระหว่างไทยจีนมีการเติบโตต่อเนื่อง สี่ ด้านการเงิน มีการจัดสรร จัดหาเงินทุนระหว่างประเทศ ให้บริการการเงินข้ามประเทศ เช่น ธนาคารกรุงเทพที่เข้าไปทำธุรกิจในจีน มีการให้บริการเงินหยวน และ ห้า ประชาชนคนจีนและไทยเดินทางท่องเที่ยวระหว่างกัน มีความสัมพันธ์กันในระดับประชาชน

ไทยแลนด์ ๔.๐ - Made in China ๒๐๒๕ จุดร่วมทางยุทธศาสตร์

เมื่อวางทาบ One Belt, One Road ลงบนยุทธศาสตร์ EEC ของไทย พบว่า มีประเด็นที่สามารถร่วมมือกันได้อย่างลงตัว โดย EEC ซึ่งครอบคลุมเนื้อที่ ๑๓๒.๖๖ ตารางกิโลเมตร ประชาชนในพื้นที่ ๒.๘๘ ล้านคน EEC มีจุดเด่นหลายข้อ

ข้อแรก สนับสนุนผู้ประกอบการรายใหม่ สอง มีการปรับผังเมือง เพื่อเชื่อมโยงทางด้านภูมิศาสตร์ให้มีการพัฒนาที่สมดุล เพราะปัจจุบันภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาที่ดีที่สุดของไทย EEC เป็นแพลตฟอร์มการปฏิรูปเศรษฐกิจของไทยและเป็นพื้นฐานของการพัฒนาไทยแลนด์ ๔.๐ EEC กับ One Belt, One Road สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั้งในระดับนโยบายและระดับอุตสาหกรรม โดยในด้านนโยบายนั้น เมื่อเทียบเคียงสาระของนโยบายแล้ว พบว่า Thailand ๔.๐ ของไทยมีลักษณะที่ใกล้เคียงกับนโยบาย Made in China ๒๐๒๕ ที่มีเป้าหมายตรงกันคือปรับเปลี่ยนจากการลงทุนที่ใช้แรงงานเป็นหลักไปสู่การส่งเสริมการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีให้มากขึ้น ซึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ของไทยก็ได้บรรจุเรื่องนี้ไว้ด้วย ดังนั้นจึงเป็นจุดร่วมทางยุทธศาสตร์การดำเนินงานสำคัญในอนาคต

สอง ความเชื่อมโยงในด้านอุตสาหกรรม พบว่า หลายอุตสาหกรรมใน Thailand ๔.๐ กับ Made in China ๒๐๒๕ มีลักษณะใกล้เคียงกัน โดยใน ๕ อันดับแรกของอุตสาหกรรมเป้าหมายในไทยแลนด์ ๔.๐ นั้นมุ่งการเป็นเศรษฐกิจดิจิทัล ขณะที่ Made in China ๒๐๒๕ ก็มุ่งอุตสาหกรรมไอทีรุ่นใหม่เช่นเดียวกัน เมื่อไทยแลนด์ ๔.๐ มุ่งสนับสนุนการแพทย์ยุคใหม่ Made in China ๒๐๒๕ ก็มุ่งสนับสนุนเทคโนโลยีชีวภาพเพื่อสุขภาพ นอกจากนี้ เป้าหมายการส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบ Hi-end ของไทยก็เชื่อมโยงได้กับการเดินทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกของจีนที่มีรายได้สูง

สิ่งที่ต้องเฝ้าระวังคือต้องจับกระแสเงินลงทุนต่างประเทศ ศาสตราจารย์ เจิ่น จินหรง Chief of Information & Technology Research Department of China Sourcing Institute บรรยายในหัวข้อ Foreign Investment & Cooperation of China and Thailand's Opportunities ว่า จีนเริ่มออกไปลงทุนในต่างประเทศเมื่อ ๑๔ ปีก่อน ล่าสุดปี ๒๐๑๖ การลงทุนในต่างประเทศของจีนมีมูลค่า ๑๔๐ พันล้านดอลลาร์ จากผู้ประกอบการ ๔๔,๐๐๐ ราย ส่งผลให้การลงทุนรวมในต่างประเทศของจีนกระจายในกว่า ๑๐๐ ประเทศทั่วโลก มูลค่าการลงทุนสะสม ๕ ล้านล้านดอลลาร์ ส่วนการลงทุนในอาเซียนของจีน ปี ๒๐๑๖ มีมูลค่า ๑๓๐ พันล้านดอลลาร์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖๗ ของการลงทุนในต่างประเทศโดยรวม เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ ๒๐.๔

ส่วนใหญ่การลงทุนของจีนอยู่ในภาคเอกชน ๑๘ หมวด แบ่งเป็นอุตสาหกรรมการผลิต ๓๙ พันล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๕ ที่เหลือเป็นการลงทุนในการคมนาคมกับประเทศต่างๆ นอกจากนี้ยังเป็นการซื้อกิจการ ๗๖๕ ราย ในห้วงปี ค.ศ. ๒๐๑๔-๒๐๑๖ การซื้อกิจการในต่างประเทศของจีนเพิ่มขึ้นมาก ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการผลิต ไอทีและคมนาคม จากเดิมที่ลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงาน แต่ได้หันมาลงทุนในไอทีมากขึ้น รูปแบบการลงทุนหลักเป็นการซื้อหุ้น โดยการลงทุนในหุ้นของจีนมีมูลค่ามากกว่า ๑๑๐ พันล้านดอลลาร์

การลงทุนในต่างประเทศของจีนปรับเปลี่ยนไป เดิมเป็นการลงทุนโดยรัฐวิสาหกิจจีน แต่ปัจจุบันเอกชนจีนได้ลงทุนมากขึ้นและกลายเป็นกำลังสำคัญของการลงทุนในต่างประเทศ สัดส่วนการลงทุนในต่างประเทศของเอกชนจีนสูงร้อยละ ๘๘ ของการลงทุนต่างประเทศโดยรวม ส่วนรัฐวิสาหกิจ

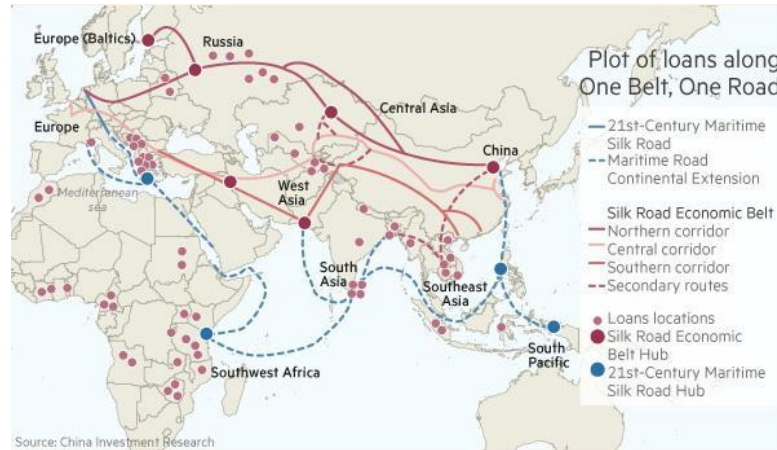
จีนที่ลงทุนในต่างประเทศมีสัดส่วนร้อยละ ๑๓ เงินลงทุนของเอกชนจีนในอาเซียนเพิ่มขึ้น ปัจจัยหลักมาจากโครงการ One Belt, One Road ส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นการลงทุนเพื่อซื้อและควบรวมกิจการ จากเดิมที่เน้นลงทุนในสาธารณูปโภค ปัจจุบันลงทุนในธุรกิจบริการ ธุรกิจบันเทิง ไอที มีความชัดเจนว่าแนวโน้มการลงทุนในเทคโนโลยีมากขึ้น เพราะจีนมีนโยบายสนับสนุนให้นำการผลิตรูปแบบใหม่เข้าไปในประเทศที่เข้าไปลงทุน เช่น รถไฟความเร็วสูงในไทย

ศาสตราจารย์ เจิ้น จิ้นหรง กล่าวว่า จีนเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับหนึ่งของไทย ในปี ๒๐๑๖ มีมูลค่าการค้าระหว่างกัน ๑๔ พันล้านดอลลาร์ ในครั้งแรกของปี ๒๐๑๗ ไทยนำเข้าจากจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๖ ส่งออกไปจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๒ การส่งออกของไทยไปจีนคิดเป็นร้อยละ ๑๒.๒ ของการส่งออกรวม ทางด้านการลงทุนของจีนในไทยมีจำนวนมาก ปี ๒๐๑๖ ส่วนใหญ่ลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิต การค้าส่งและอุตสาหกรรมฮาร์ดแวร์ ขณะเดียวกัน การลงทุนของไทยในจีนยังมีน้อยมาก โดยปี ๒๐๑๕ ไทยไปลงทุนในจีน ๕๖ ราย รวมมูลค่า ๔.๔ ล้านดอลลาร์ เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ไทยพัฒนาเป็นจุดสำคัญที่ผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น รวมไปถึงความร่วมมือในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมของทั้งสองประเทศที่ส่งเสริมการลงทุนผู้ประกอบการไทยและจีน อีกทั้งไทยมีจุดเด่นในอาเซียน โดยมีขนาด GDP ใหญ่เป็นอันดับ ๒ มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ ๓ มีประชากรจำนวนมากเป็นอันดับ ๔ แต่ทำเลที่ตั้งของไทยดีที่สุดบนเส้นทางสายไหม จุดศูนย์กลางของเส้นทางสายไหมทางทะเลอยู่ที่ EEC นอกจากนี้ระบบสาธารณูปโภคและสภาวะการลงทุนของไทยค่อนข้างดี ฉะนั้นไทยควรคิดว่าจะทำอย่างไรจึงจะใช้โอกาสที่จีนกำลังไปลงทุนในต่างประเทศดึงดูดการลงทุนมาเข้าไทย ซึ่งศาสตราจารย์ เจิ้น จิ้นหรง กล่าวว่า เมื่อพิจารณาความเชื่อมโยงในเชิงนโยบายไทยกับจีนแล้ว พบว่ายุทธศาสตร์ Thailand ๔.๐ กับ Made in China ๒๐๒๕ ก็สามารถเชื่อมโยงกันได้ จะเห็นได้จากข้อมูลรอบ ๙ เดือนปี ๒๐๑๗ จีนลงทุนในธุรกิจ e-Commerce ข้ามชาติมากถึง ๙.๖ พันล้านดอลลาร์ นอกจากนี้ ปี ๒๐๑๖ จีนยังลงนามพัฒนาความร่วมมือด้าน e-Commerce กับไทย ซึ่งจะมีผลให้นำเทคโนโลยีที่พัฒนามาใช้ในธุรกิจบริการของไทยมากขึ้น

ทำเลที่ตั้งกับความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์

ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี บรรยายในหัวข้อ Toward Greater Economic Cooperation between China and Thailand under Belt and Road Initiatives ได้กล่าวว่า โครงการ One Belt, One Road ที่จีนฟื้นเส้นทางสายไหมเดิม มีนัยสำคัญต่อการค้าและการลงทุนของโลก เพราะเส้นทางสายไหมใหม่ทั้งทางบก ทางทะเลที่แบ่งออกเป็น ๒-๓ เส้นทางนั้นเชื่อมโยงกับหลายประเทศ การลงทุนมหาศาลของจีนย่อมต้องเลือกพื้นที่ที่จะให้ประโยชน์กับจีนมากที่สุด จากการพิจารณาเส้นทางสายไหมใหม่ มี ๒-๓ เส้นทางที่เชื่อมโยงทั้งเอเชียใต้ เอเชียตะวันตก เอเชียกลาง ก็เห็นว่าพื้นที่ที่น่าสนใจที่สุดสำหรับจีน คือ อาเซียน ที่มีประชากรรวมกันกว่า ๖๐๐ ล้านคน และเมื่อรวมบังกลาเทศเข้าไปประชากรบริเวณนี้จะมีสูงถึงกว่า ๘๐๐ ล้านคน ใหญ่เป็นอันดับ ๓ ของเอเชีย รองจากจีน

แผนภาพที่ ๓-๒ ทำเลที่ตั้งกับความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์



ที่มา : Presentation ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล

พื้นที่ตรงนี้เป็นพื้นที่ที่ทั่วโลกเข้ามาลงทุนมากที่สุด ดังนั้นก็เชื่อว่าจีนก็ต้องมองพื้นที่นี้เช่นกันว่าเศรษฐกิจมีขนาดใหญ่เติบโตดี ประชากรมีรายได้พอสมควร ในอนาคตก็ยังเติบโตได้อีก เพราะประเทศใหม่ ๆ ในกลุ่มอินโดจีน บังกลาเทศ เป็นพื้นที่ที่โตเร็วที่สุดในโลก กำลังซื้อจะเพิ่มขึ้น และที่น่าสนใจคือ พื้นที่ตรงนี้ก็กำลังมีความเปลี่ยนแปลงอย่างมีความสำคัญ เปิดโอกาสให้นักธุรกิจไทยและจีน สามารถมาเข้าร่วมการเปลี่ยนแปลงนี้ได้ โดยหลายเมืองหลายพื้นที่ในกัมพูชา เมียนมา เวียดนาม กำลังพลิกโฉมดังจะเห็นภาพการขยายตัวสู่ความเป็นเมืองมากขึ้นในประเทศนี้

ดร.กอบศักดิ์กล่าวว่า ไทยมีที่ตั้งอยู่ใกล้ Belt Road Initiative มีจุดเด่นสำคัญในเส้นทางลงมาทางใต้ คือ ท่าเรือ การเดินทางกับประเทศรอบนอกใช้เวลาเพียงชั่วโมงกว่าๆ และสามารถเชื่อมโยงสินค้าต่างๆ ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานดีกว่า รายได้ประชากรก็อยู่ในระดับที่ใช้ได้ รวมทั้งไทยเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับจีน เพราะคนไทยส่วนหนึ่งมีบรรพบุรุษมาจากจีน นอกจากนี้จีนยังสามารถใช้พื้นที่ตรงนี้เป็นจุดเชื่อมโยงไปที่อื่นได้ เพราะจุดเชื่อมโยงนี้มีความพร้อมแล้วจากการสร้างถนนเชื่อมโยงไว้หมดแล้วทั้ง เวียดนาม ลาว ๘๐๐ กิโลเมตร สามารถส่งสินค้าจากทางตอนใต้ของจีนหนานหนิงทะลุลงมาถึงไทยได้

กระนั้นก็ดี “Belt Road Initiative ไม่ใช่แค่รถไฟอย่างเดียว แต่รวมไปถึงถนนหนทางอีกด้วย มีความเชื่อมโยงกัน ทั้งรถไฟความเร็วสูง ถนน ท่าเรือ สนามบิน ผมคิดว่า ขณะนี้ One Belt, One Road เชื่อมลงมาหาเราแล้ว ขณะเดียวกันจีนก็กำลังพัฒนาเส้นทางขึ้นไปเมียนมาแล้วอ้อมลงมา เราทำให้พื้นที่เรามีความน่าสนใจอย่างยิ่ง ใน Belt Road Initiative ที่สำคัญ รัฐบาลไทยมั่นใจที่ไปร่วมกับจีน ความร่วมมือไทยจีนอย่างน้อยจะเพิ่มอีก ๑๕ พันล้านดอลลาร์ เพราะไทยมีแผนงานที่สร้างรถไฟความเร็วสูงไปถึงหนองคาย ขยายจากช่วงแรกเป็นกรุงเทพฯ-โคราช เป็นสิ่งที่ความเชื่อมโยงกับเราดีมาก” สิ่งที่รัฐบาลจีนมองภายใต้ Belt Road Initiative คือการเชื่อมโยงรถไฟที่ไปถึง

กัวลาลัมเปอร์และสิงคโปร์ เป็นการเชื่อมโยงทางตอนใต้ ซึ่งจีนมองว่าเป็นพื้นที่การลงทุนที่สำคัญ และเมื่อมีเส้นทางรถไฟสายที่ ๓ กรุงเทพฯ-ระยอง ไปถึงพนมเปญ ในอนาคตก็จะทำให้ความเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียว ส่งผลให้อาเซียนเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของ Belt Road Initiative

แผนภาพที่ ๓-๓ เส้นทางรถไฟสายที่ ๓



ที่มา : Presentation ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล

สำหรับโอกาสของการเชื่อมโยงของไทยซึ่งมีความสำคัญสำหรับจีนกับ One Belt, One Road ที่สำคัญที่สุด ได้แก่

๑. ไทยต้องเป็นประตูจีนตะวันตกให้ได้ เพราะจีนตะวันตกออกสู่ทะเลยาก ขณะนี้จีนกำลังสร้างทางไปออกทะเลที่เมียนมา โดยประกาศในปีที่แล้วว่าจะเจาะอุโมงค์ความยาว ๓๕ กิโลเมตรเพื่อทำให้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการออกสู่ทะเล ขณะเดียวกันก็สามารถเชื่อมไทยลงมาทางตอนใต้ได้ไปถึง EEC ทำให้สินค้าต่าง ๆ มุ่งสู่จีนตะวันตกบนเส้นทางสายนี้ได้เช่นกัน

๒. โอกาสทางธุรกิจร่วมกัน การทำธุรกิจระหว่างจีนกับไทยมีมาก ตัวอย่างเช่น โครงการผลิตรถ MG ที่เครือซีพี นักธุรกิจไทย ร่วมกับเซี่ยงไฮ้ออโต้ นักธุรกิจจีน ที่ผลิตรถเพื่อตอบโจทย์คน ๖๐๐ ล้านคน โดยโอกาสทางธุรกิจมีทั้งใน e-Commerce ซึ่งตอนนี้ กลุ่มเซ็นทรัลของไทยประกาศความร่วมมือกับ JD.com ของจีนในมูลค่า ๕๐๐ ล้านดอลลาร์ นอกจากนี้ Lazada ที่ Alibaba เป็นเจ้าของตั้งใจจะทำ e-Commerce ที่ใหญ่ที่สุดในไทย ซึ่งไทยก็จะเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของโลจิสติกส์และสินค้า ไทยต้องเตรียมการที่จะปลดล็อกกฎหมายต่าง ๆ เพื่อให้ไทยสามารถเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าได้ ยกตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ การปรับกฎเกณฑ์การควบคุมอาหารและยาของไทยที่กำหนดว่า สินค้าประเภทอาหารและยาที่แต่ละแผ่นดินไทยต้องผ่านการตรวจสอบของสำนักงาน

คณะกรรมการอาหารและยา (อย.) ของไทย โดยแก้เป็นถ้าแต่แผ่นดินไทยและไม่แกะกล่องก็ให้เป็นสินค้าผ่านแดนได้ทันที

“ไทยเป็นสปริงบอร์ดที่ดีของจีนและฮ่องกงในการเข้าสู่อาเซียนหรืออินโดจีน เพราะไทยใกล้ชิดกับทั้งเมียนมา ลาว กัมพูชา อีกโอกาสหนึ่งที่ไทยจีนสามารถร่วมมือกันได้ภายใต้ Belt Road Initiative คือ การให้บริษัทจีนเข้ามาตั้งสำนักงานภูมิภาค (Regional Headquarter) ในไทย เพื่อบริหาร Supply Chain และเป็นแหล่งสินค้าหรือวัตถุดิบ (Sourcing Center) เดิมแหล่งสินค้าหรือวัตถุดิบอยู่ที่จีน แต่ขณะนี้อยู่ที่อาเซียนซึ่งเป็น Sourcing Center ที่ใหญ่ที่สุด โดยมีไทยเป็นศูนย์กลาง ปัจจุบันบริษัทต่างชาติที่ใช้ไทยเป็น RHQ มีจำนวนกว่า ๒๐๐ บริษัท บริษัทของจีนก็มีหัวเว่ย ซึ่งยังได้ตั้ง Open Lab ในไทยอีกด้วย

มาตรการที่ไทยได้เตรียมการเพื่อดึงนักลงทุนจีนและต่างชาติยังประกอบไปด้วย การอำนวยความสะดวกด้านการให้วีซ่าสำหรับบุคลากรที่เข้ามาทำงานมีครอบครัว คู่สมรสและสมาชิกครอบครัวก็จะได้รับสิทธิอยู่อาศัยและทำงานในประเทศไทยได้ด้วยนาน ๔ ปี โดยไม่ต้องขอ Work Permit พร้อมขยายระยะเวลาการรายงานตัวจากทุก ๙๐ วันไปเป็นทุก ๑ ปี รวมไปถึงมาตรการทางภาษีลดภาษีเงินได้สำหรับนักวิจัย ผู้เชี่ยวชาญ ของศูนย์วิจัย (Research Center) เป็นร้อยละ ๑๗ รัฐบาลไทยกำลังหารือกับธนาคารแห่งประเทศไทยเปิดพื้นที่พิเศษให้ RHQ เพื่อให้ใช้ไทยเป็นฐานในการจัดการ Supply Chain หรือศูนย์วิจัย โดยสามารถทำธุรกรรมเป็นเงินตราต่างประเทศได้ ไม่ต้องแลกเป็นเงินบาท หรือทำธุรกรรมด้วยเงินหยวนได้

เล็งดึงเงินร่วมลงทุนโครงการใน EEC

แผนภาพที่ ๓-๔ โครงการใน EEC



ที่มา : Presentation ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล

ดร.กอบศักดิ์กล่าวต่อว่า EEC เป็นอีกพื้นที่ที่สำคัญ จะใช้ในการบริหารความเชื่อมโยงกับจีนและขณะเดียวบริหาร Regional Supply Chain ซึ่งรัฐบาลไทยตั้งใจว่าจะพัฒนาพื้นที่นี้ให้เป็นพื้นที่ทำมาหากินของคนในท้องถิ่น โดยเฉพาะไทยแต่ในอินโดจีนทั้งหมด เชื่อมโยงกับทางใต้ ตะวันออก ตะวันตกด้วย

โครงการที่ตั้งใจมีหลากหลายและคาดหวังว่าบริษัทจีนจะสนใจและเข้ามาร่วมลงทุน เช่น สนามบิน ท่าเรือ ที่มีตั้งแต่ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด สัตหีบ รถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ อุตสาหกรรมใหม่ๆ ในพื้นที่และเมืองท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่าจะใช้เงินลงทุน ๑.๕ ล้านล้านบาท ในอีก ๕ ปีข้างหน้า

โครงการ EEC เป็น Flagship ของไทยที่นายกรัฐมนตรีตั้งใจจะผลักดันให้สำเร็จ จึงมีเป้าหมายว่าภายใน ๑๒ เดือนข้างหน้าจะเปิดประมูลโครงการสำคัญ ๆ ๔ - ๕ โครงการ หวังว่านักลงทุนจีนจะให้ความสนใจ โดยโครงการที่จะเชื่อมโยง EEC กับ Belt Road Initiative คือ โครงการสนามบินใหม่ จะเป็นสนามบินที่มีความสำคัญมากในช่วงต่อไป สำคัญเท่ากับสุวรรณภูมิ รวมไปถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ต่อเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ถึงระยอง โครงการท่าเรือหลายแห่งที่สามารถเชื่อมโยงไปจีนตะวันตก รวมไปถึงโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเถาที่จะเปิดประมูลในปีหน้า ซึ่งศูนย์ซ่อมนี้จะเป็นที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน เพราะเอเชียเป็นภูมิภาคที่ซื้อเครื่องบินมากที่สุดในโลก คาดหวังว่าเอเชียจะใช้อุตะเถาเป็นศูนย์ซ่อม ในด้านอุตสาหกรรม ไทยได้เลือกอุตสาหกรรมเป้าหมายสำคัญไว้ ๔ กลุ่ม หวังว่าจีนจะให้ความสนใจกับบางอุตสาหกรรมและมาร่วมมือกับไทยได้ เพราะเชื่อว่าน่าจะสามารถคล้อยไปกับนโยบาย Made in China ๒๐๒๕ เนื่องจากจีนได้หันมาสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี รวมทั้งไทยพร้อมที่จะจัดสรรพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมให้กับกลุ่มธุรกิจจีนโดยเฉพาะเพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการ ในรูปแบบที่ใกล้เคียงกับ Silicon Valley ในสหรัฐอเมริกา ตลอดจนไทยยังได้เปิดกว้างรับสถานศึกษาจากทั่วโลกมาตั้งใน EEC

ยุทธศาสตร์ “One Belt One Road” เส้นทางการค้าจีน ไทยได้หรือเสียประโยชน์

“One Belt One Road” หรือ หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของจีน ที่ถูกบรรจุไว้ในแผนพัฒนาประเทศ ๕ ปี ฉบับปัจจุบัน โดยเชื่อมทั้งทางบกและทะเลกับ ๖๐ ประเทศ มีพลเมืองกว่า ๔,๐๐๐ ล้านคน โดยประเทศไทยก็ถือเป็น ๑ ใน ๖๐ ประเทศที่โครงการนี้พาดผ่าน นักวิชาการหลายคนกังวลว่าโครงการนี้จะทำให้จีนกอบโกยเม็ดเงินเข้าประเทศแต่เพียงผู้เดียว ขณะที่ประเทศไทยนักธุรกิจเห็นว่าหากโครงการนี้สำเร็จจะทำให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์โดยตรง และหนุนให้เศรษฐกิจไทยกลับมาฟื้นตัวได้อีกครั้ง

โครงการนี้อาจก่อให้เกิดวิกฤตการเงินระดับโลกอีกรอบ หลังจากธนาคารโซน่าคอนสตรัคชั่น ซึ่งเป็นธนาคารรัฐขนาดใหญ่อันดับ ๒ ของจีน เริ่มระดมทุน อย่างน้อย ๑ ล้านหยวน (ประมาณ ๑.๕ หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ) จากนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศเพื่อนำไปสนับสนุนโครงการนี้ ที่ผ่านมา คนทั่วโลกไม่ค่อยสนใจโครงการ One Belt, One Road (OBOR) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑ ที่ริเริ่มโดยจีน เพราะโครงการเพิ่งเริ่มต้นได้ไม่นาน แต่หลังการประชุมสุดยอด OBOR เมื่อช่วงเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ทำให้คนทั่วโลกหันมาสนใจกับโครงการนี้ เพราะอยากทราบว่าจีนจะก้าวขึ้นมาเป็นประเทศผู้นำที่ส่งเสริมการค้าโลกโดยชักจูงผู้นำประเทศต่างๆ มาเข้าร่วม

ประชุมได้มากนักน้อยเพียงไร ในยามที่สหรัฐอเมริกาในสมัยโดนัลด์ ทรัมป์ หันไปยึดนโยบาย “อเมริกาต้องมาก่อน” นอกจากนี้โครงการ OBOR ได้ดำเนินไปแล้ว ๓ ปีแล้ว หลังประกาศเปิดโครงการครั้งแรก การประชุมระดับสุดยอดของผู้นำประเทศจึงเป็นเรื่องจำเป็น เพราะรวมถึงการประเมินความสำเร็จและผลกระทบของโครงการต่อประเทศที่เกี่ยวข้อง เพราะ OBOR เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกที่มีขนาดใหญ่มาก ต้องใช้เงินลงทุนราว ๑.๔ ล้านล้านดอลลาร์ เชื่อมโยง ๖๐ ประเทศ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยุโรป แอฟริกาตะวันออกและเหนือ ส่งผลต่อ ๖๕ เปอร์เซ็นต์ ของประชากรโลก มีผลกระทบต่อ ๑ ใน ๓ ของเศรษฐกิจโลก ๑ ใน ๔ ของการค้าโลก

โดยโครงการนี้ ประกอบด้วยเฉลี่ยทางบก ๖ เส้นทาง และเส้นทางทะเล ๑ เส้นทาง เส้นทางเฉลี่ยทางบกประกอบด้วย (๑) เส้นทางยูเรเชีย (Eurasia) จากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย (๒) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซียตะวันออก (๓) เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (๔) เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (๕) เส้นทาง จีน-ปากีสถาน (๖) เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศ-อินเดีย ส่วนเส้นทางทางทะเล เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีน ผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

ปัจจุบันโครงการเชื่อมเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิง โดยมีปลายทางคือประเทศสิงคโปร์ วู๋ได้ผ่านประเทศไทยและมีโครงการที่จะเข้ามาลงทุนในจังหวัดเชียงรายที่จะใช้เป็นจุดเชื่อมต่อ โดยรถไฟสายหนึ่งจะมาสู่แหลมฉบังและในอนาคตจะก่อสร้างจนถึงประเทศสิงคโปร์ และรถไฟความเร็วสูงยังจะเชื่อมกับระยองเศรษฐกิจของประเทศจีน คือ แนวมะละแหม่ง ที่เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม โดยจะเชื่อมต่อผ่านเส้นทางถนนกับเมืองทวาย ซึ่งไทยได้มีแผนรองรับเขตเศรษฐกิจที่สี่แยกอินโดจีน จ.พิษณุโลก เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

สำหรับความสำเร็จของโครงการ OROB ที่ผ่านมา ได้แก่ โครงการเฉลี่ยเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน มูลค่า ๖๒ พันล้านดอลลาร์ ที่ประกอบด้วยการสร้างถนน เส้นทางรถไฟ และโรงไฟฟ้า โครงการท่าเรือศรีลังกา ๑.๑ พันล้านดอลลาร์ โครงการรถไฟความเร็วสูงในอินโดนีเซีย และการสร้างนิคมอุตสาหกรรมในเขมร เป็นต้น สำหรับเป้าหมายของเส้นทางสายไหมศตวรรษ ๒๑ คือ จีนต้องการแรงกระตุ้นทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เพราะปัจจุบันเศรษฐกิจเติบโตลดลงต่ำกว่าร้อยละ ๘ และการเติบโตที่ต่ำลงอีกเป็นเรื่องที่เลี่ยงไม่ได้

ดังนั้น โครงการ OBOR จะเป็นเครื่องยนต์ใหม่ที่จะมาช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ พร้อมแก้ปัญหาการกีดกันการผลิตภายในประเทศกัน โดยเฉพาะเหล็ก ภาคก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง เพื่อดูดซับกำลังการผลิตส่วนเกิน ขณะเดียวกันกับเส้นทางสายไหมจะช่วยสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของจีน เช่น โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง โครงการท่าเรือน้ำลึกในเอเชียใต้ และจีน ต้องการอาศัยการพัฒนาเศรษฐกิจมาสร้างเสถียรภาพในเอเชียกลาง ภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความแปรปรวนทางการเมือง

กล่าวได้ว่า การดำเนินโครงการ OBOR รวมทั้งการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) แสดงให้เห็นว่า จีนพร้อมก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจระดับโลกและภูมิภาคอย่างสันติ ซึ่งโครงการ OBOR ที่ผ่านจากลาวเข้ามายังจังหวัดหนองคาย ผ่านไปยังอ่าวไทยซึ่งจุดหมายอยู่ที่แหลมฉบัง จะทำให้ไทยได้รับประโยชน์ทางตรงทั้งด้านการบริโภคอาหาร พลังงาน น้ำมัน/ที่ฟัก และบริการอะไหล่เครื่องจักรต่างๆ เพื่อซ่อมบำรุง

ขณะที่ด้านการขนส่งเชื่อว่าการขยายตัวจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลง และส่งผลให้ระบบบริษัทขนส่งในไทยจะขยายตัวรองรับความต้องการจากจีนมากขึ้น

ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจะต้องปรับตัวพร้อมศึกษารสนิยมของชาวจีนต่อสินค้าไทย เพื่อนำสินค้ากลุ่มนั้นไปนำเสนอขายพร้อมพัฒนาวัตถุดิบให้เป็นสินค้าใหม่ๆ ตรงตามความต้องการลูกค้าชาวจีนต่อเนื่อง ขณะที่รัฐบาลจะต้องเร่งพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งการขยายถนน ท่าเรือ น้ำลึก สนามบิน และโรงไฟฟ้า เพื่อรองรับเส้นทางลงทุนของจีนด้วย ซึ่งหากโครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จ ก็จะผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยได้ราวร้อยละ ๕ ต่อปี ต่อเนื่องในอนาคต

ส่วนข้อที่ควรระวัง นั่นคือประเทศไทยจะต้องระวังเรื่องสิ่งแวดล้อม ของเสียต่าง ๆ ที่จะมีมากับอุตสาหกรรม รวมถึงการนำเข้าสินค้าบางประเภทจากจีน เช่น เหล็ก เครื่องจักร ซึ่งอาจทำให้บริษัทของไทยได้รับผลกระทบ ขณะที่การทำธุรกิจในไทย มองว่า คนไทยไม่จำเป็นต้องปรับตัวอะไรมาก เนื่องจากคนไทยไม่กลัวชาวจีนจะเป็นคู่แข่ง เพราะคนจีนส่วนใหญ่จะลงหลักปักฐานที่ไทย และมีความรักในประเทศไทยอยู่แล้ว จีนกำลังพยายามยกระดับและเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ โดยใช้บทบาทด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโลก และเงินทุนของจีนเป็นตัวขับเคลื่อนให้ประเทศต่าง ๆ ใช้สินค้าที่ผลิตจากจีน เช่น รถไฟความเร็วสูง อุปกรณ์ผลิตไฟฟ้า และอุปกรณ์การสื่อสารต่าง ๆ ตามเส้นทาง OBOR ซึ่งหลังจากนี้จะต้องติดตามกันต่อว่าในกลุ่ม ๖๐ ประเทศที่เส้นทาง OBOR พาดผ่าน จะพร้อมดูดซับกำลังการผลิตอุตสาหกรรมที่ล้นเกินของจีนได้มากน้อยแค่ไหน และเส้นทาง “One Belt One Road” จะช่วยให้การค้าโลกเชื่อมโยงอย่างไร้พรมแดนได้อย่างไรบ้าง เป็นเรื่องที่จะต้องติดตามกันต่อไปในอนาคต กระนั้นก็ดี ท่ามกลางโอกาสย่อมมีความท้าทาย โดยเฉพาะด้านภาษาและข้อจำกัดในการทำธุรกิจ รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคที่แตกต่างกัน ตลอดจนการเป็นตลาดที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ภาคธุรกิจจำเป็นต้องมีความรู้และความเข้าใจอย่างแท้จริง พร้อมปรับกลยุทธ์ตลอดเวลาตามผู้บริโภคในตลาดใหม่และให้ทันความเปลี่ยนแปลงในยุคดิจิทัล ทั้งยังต้องเตรียมความพร้อมในด้าน Human Capital ที่มีทักษะใหม่และการจัดการที่ดี ภายใต้กติกาของเกมใหม่ จึงจะสามารถเจาะตลาดในเส้นทางนี้ได้สำเร็จหมดยุค “ปลาใหญ่กินปลาเล็ก” และเข้าสู่ยุค “ปลาเร็วกินปลาช้า” ยุคที่ธุรกิจไม่ว่าเล็กหรือใหญ่ก็โตข้ามประเทศได้ถ้าหากรวดเร็วและทันสถานการณ์

ปัญหาและผลกระทบที่มีต่อไทย

นโยบาย OBOR หรือ BRI เป็นนโยบายเชิงยุทธศาสตร์ของจีน ที่ประกาศอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2013 ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายไหมทางบก และเส้นทางสายไหมทางทะเล โดยนโยบายนี้ขับเคลื่อนผ่านปัจจัยหลักภายในประเทศของจีน 3 ปัจจัย คือ 1. ปัจจัยภายในประเทศ โดยลดความเหลื่อมล้ำทางการพัฒนาภายในประเทศ (Domestic Disparity of Economic Growth) ให้มีความสำคัญกับภาคเอกชนมากขึ้น และผลักดันให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ แก้ปัญหา กำลังการผลิตที่มากเกินไปความต้องการภายในประเทศ (Excess Productivity) โดยกระจายสินค้าไปยังเส้นทาง สายไหมเพื่อหาตลาดใหม่ๆ และยกระดับมาตรฐานจีน โดยเฉพาะศักยภาพทางเทคโนโลยีให้เป็นที่ยอมรับ ในระดับโลก (Chinese Standard) 2. ความร่วมมือเขตระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) ร่วมกับประเทศอื่นๆ ที่มีอยู่ในเส้นทาง สายไหมทางบกและทะเล เพื่อ

เชื่อมโยงเส้นทางการติดต่อสื่อสารระหว่างจีนและประเทศต่างๆ 3. ธนาคารสำคัญของจีนประกอบด้วย The New Development Bank (NDB) Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) และ New Silk Road Fund (NSRF) จีนมีความสัมพันธ์กับหลายประเทศมาอย่างยาวนาน ทั้งการค้าและวัฒนธรรม ช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา จึงมีการลงทุนในประเทศอาเซียนเพิ่มมากขึ้น จากนโยบาย One Belt One Road เช่น เส้นทางรถไฟ โรงไฟฟ้า โรงงาน เป็นต้น สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างจีนและไทยในด้านการค้าและการลงทุน มีแนวโน้มดีขึ้นเรื่อยๆ และนโยบายเศรษฐกิจของไทยและจีนมียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะการผลักดัน “โครงการ ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC)” โดยสร้างท่าเรือหลักแห่งแรก บริเวณแหลมฉบัง และใช้บริเวณดังกล่าวเป็นฐานการผลิตและศูนย์กลางอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจในปัจจุบันเติบโตอย่างรวดเร็ว รัฐบาลไทยจึงเลือกใช้ 3 จังหวัดชายฝั่งภาคตะวันออก คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อพัฒนา EEC เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ รองรับการพัฒนา อยู่แล้ว ทั้งนี้การเน้นความสำคัญการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ยังสอดคล้องกับนโยบาย Thailand 4.0 อีกด้วย (กระทรวงพาณิชย์, ๒๕๖๐ ออนไลน์)

สรุป

โครงการเส้นทางสายไหมใหม่ หรือ One Belt One Road ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยายการค้าการลงทุน ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทางสายนี้ แม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่บนเส้นทาง One Belt One Road โดยตรง แต่ยังมีอีกหนึ่งโครงการที่เชื่อมต่อมาจาก One Belt One Road นั่นก็คือ China-Indochina นอกจากนี้ ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศและกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้เร่งศึกษาถึงโอกาสและผลประโยชน์ทางการค้า การลงทุนที่ไทยจะได้รับจากโครงการ One Belt One Road ของจีน ทั้งนี้ จึงจำเป็นต้องเร่งกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ยุทธศาสตร์หุ้นส่วนเศรษฐกิจเจรจากับประเทศคู่ค้า ให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างมากพร้อมแสดงความสนใจเข้ามาลงทุนในอีอีซี โดยได้ชี้ให้เห็นว่า การมาลงทุนในอีอีซี สามารถใช้ประโยชน์จาก One Belt One Road ได้ เพราะไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค และยังขยายโอกาสไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม และเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทาง One Belt One Road ไม่เพียงเท่านั้น ตามแนวเส้นทาง One Belt One Road จะยังทำให้เกิดตลาดใหม่ เกิดเมืองใหม่ เกิดศูนย์กลางการค้าใหม่ขึ้นมารองรับการค้าขาย ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งโอกาสที่ไทยจะได้รับประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้าและบริการของไทยจะมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอาหารไปยังเมืองใหม่ที่จะเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางนี้ ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง One Belt One Road แต่ละประเทศต้องมีการปรับกฎเกณฑ์และกฎระเบียบด้านการค้าให้สอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยกระทรวงพาณิชย์ได้เร่งพิจารณาเพื่อปลดล็อกอุปสรรคในการทำการค้าเพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นที่เชื่อมั่นว่า ไทยจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจทางการค้าในอนาคต

บทที่ ๔

วิเคราะห์ผลกระทบและกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อ ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน

การศึกษาในบทที่ ๔ จะศึกษาอยู่ในบริบทของวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๓ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนโดยมีลำดับการศึกษา ดังนี้

๑. วิเคราะห์ปัญหาและผลกระทบต่อไทย
๒. กำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน
๓. สรุป

วิเคราะห์ปัญหาและผลกระทบต่อไทย

แผนการพัฒนาเศรษฐกิจจีนฉบับที่ ๑๓ ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนถึงแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจีน หนึ่งในแนวทางที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจจีนการริเริ่ม “ข้อริเริ่มเส้นทางสายไหม” (OBOR) โดยมีเงื่อนไขสำคัญในการพัฒนาตามแนวทางดังกล่าวฯ จำเป็นต้องอาศัยความเชื่อมโยงและความร่วมมือร่วมกันของทุกฝ่าย ๆ ในหลากหลายรูปแบบ เพราะฉะนั้น บทนี้จึงให้ความสำคัญต่อการอธิบายข้อริเริ่มเส้นทางสายไหมอย่างครอบคลุมรอบด้านทั้งในเชิงเศรษฐกิจ นโยบายและการเมืองระหว่างประเทศ รวมทั้งในเชิงความมั่นคง นอกจากนี้ยังอธิบายให้เห็นถึง การเจริญเติบโตและการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและภาคธุรกิจจากการพัฒนาข้อริเริ่มฯ ซึ่งเชื่อมโยงไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในหลาย (Multi stakeholders) โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการของรัฐสัญชาติจีน และเศรษฐกิจจีน

หากพิจารณาโดยสังเขปจากข้อริเริ่มข้างต้นฯ พบว่าวางอยู่บนพื้นฐานแนวคิดของสหประชาชาติในการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ (Coexistence) และถูกถ่ายทอดเป็นกรอบแนวคิดเพื่อมุ่งสร้างความร่วมมือที่ได้ประโยชน์ร่วมกันในทุกมิติ ทั้งด้านนโยบาย (Policy Coordination) การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Facilities Connectivity) การค้า (Unimpeded trade) การบูรณาการด้านการเงิน (Financial Cooperation) และประชาชน (People to people bond) โดยกลไกความร่วมมือทั้งทวิภาคและพหุภาคีเป็นกลไกขับเคลื่อนหลัก ซึ่งวางอยู่บนแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจทั้ง ๖ เส้นทาง (NDRC, ๒๐๑๕: ๑๓๘) อันประกอบด้วย สะพานยูเรเชียใหม่ทางบก ระเบียงเศรษฐกิจมองโกเลีย-รัสเซีย ระเบียงเศรษฐกิจเอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน และระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมาร์ (กรัญญ์ สุขมาก, ๒๕๕๙: ๔๘ – ๔๙)

ภายหลังเหตุการณ์ประชุมโต๊ะกลมของผู้นำในเวทีการประชุมเส้นทางสายไหมว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมการประชุมต่างลงนามในแถลงการณ์ร่วม (Joint

Communique) โดยแถลงการณ์ได้วางกรอบแนวทางว่าด้วย “ความร่วมมือ” ระหว่างกันซึ่งปรับใช้แนวทางของสหประชาชาติ สารสำคัญอยู่ที่ความสำคัญและหลักการของแถลงการณ์ดังกล่าวฯ ทั้งนี้แถลงการณ์ให้ความสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน บนกลไกตลาดและบรรทัดฐานซึ่งที่เป็นยอมรับในเวทีสากล รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือในหลายๆ ด้าน สำหรับหลักการของร่วมมือวางอยู่บนพื้นฐานของการเคารพและได้ประโยชน์ซึ่งกันและกัน โดยใช้กลไกการปรึกษาหารือร่วมกัน การสร้างความพยายามร่วมกัน ตลอดจนการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมร่วมกัน (Xinhua, ๒๐๑๗)

มิติทางเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่าข้อริเริ่มฯ เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของจีนซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อพัฒนาการทางด้านเศรษฐกิจในสถานะที่การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจชะลอตัว การส่งออกตกต่ำ และไม่สามารถรักษาระดับการเติบโตได้ เพราะฉะนั้น แนวคิดดังกล่าวเปรียบเสมือนยุทธศาสตร์การพัฒนาระยะยาวของจีนโดยคาดหวังว่าการเติบโตที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในครั้งนี้ ตลอดจนการปฏิรูปเชิงโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจที่หันมาพึ่งพาเศรษฐกิจภายในประเทศมากยิ่งขึ้น นำมาซึ่งการเติบโตของตัวเลขจีดีพี รวมทั้งช่วยปลดปล่อยการค้าและการลงทุนตลอดจนเป็นการเปิดตลาดใหม่ ๆ และแก้ปัญหาการผลิตล้นเกินภายในประเทศ อีกทั้งลดต้นทุนทางการค้าลงในเชิงเศรษฐศาสตร์การสร้างโครงสร้างพื้นฐานข้างต้นนำมาซึ่งความต้องการสินค้าและบริการจากจีนและส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท้องถิ่นและเศรษฐกิจของประเทศเป็นลำดับ ทั้งนี้อาศัยการบูรณาการ การสร้างความร่วมมือระหว่างกันและการประสานเข้ากับแนวทางต่างๆ ของประเทศปลายทางนั้นเป็นกลไกขับเคลื่อนหลัก (IMD, ๒๐๑๖) ตลอดจนเปิดโอกาสให้กับภาคเอกชนสัญชาติจีนไปลงทุนยังประเทศที่วางตัวบนเส้นทางสายไหมฯ (Go Out) และเปิดรับการลงทุนจากภาคเอกชนภายนอกเข้ามาลงทุนภายในจีนด้วยเช่นกัน (Bring In)

นอกจากนี้ยังอาจหมายถึงการย้ายฐานการผลิตของจีนไปยังประเทศต่างๆ ตลอดจนเส้นทางฯ และอาศัยการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศและการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานให้เกิดประโยชน์เพื่อสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ (Hofman.B, ๒๐๑๕) รวมทั้งถูกมองว่าเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลกให้กลับมาเติบโตอีกครั้งด้วยการกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์และการจ้างงาน แต่อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายๆ ฝ่ายในหลายๆ ด้านเป็นกลไกหลัก ยกตัวอย่างเช่น BHP บริษัทชั้นนำในหมวดธุรกิจสินค้าโภคภัณฑ์เริ่มเตรียมความพร้อมรองรับการเติบโตของความต้องการสินค้าจำพวกเหล็ก ถ่านหิน ทองแดง ฯลฯ เป็นต้น สำหรับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ข้อริเริ่มฯ (Bloomberg)

หากพิจารณาในเชิงประจักษ์พบว่าวิสัยทัศน์ดังกล่าวฯ นอกจากจะนำไปสู่การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในขณะเดียวกันยังเป็นตัวเร่งส่งเสริมให้เกิดโครงข่ายการค้า การผลิต และบริการ หรืออาจจะกล่าวแบบรูปธรรมได้ว่า เมื่อใดก็ตามที่เกิดการก่อสร้างท่าเรือ หรือสนามบิน ผู้ผลิตจะเข้าสู่ตลาดและผู้บริโภคจะเกิดขึ้น ภาคบริการก็จะตามมาในท้ายที่สุด (Yiu. E, ๒๐๑๖) ตลอดจนก่อให้เกิดการจ้างงานและใช้ทรัพยากรต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการก่อสร้างพื้นฐานอย่างมหาศาล ส่วนภาคธุรกิจจึงได้แสดงบทบาทสำคัญยิ่งในบริบทดังกล่าวทั้งของจีนและต่างชาติเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มกิจการที่มีรัฐบาลเป็นเจ้าของ (SOEs; State-Owned Enterprise) ทั้งในแง่

ของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ การจัดหาเทคโนโลยี อุปกรณ์ และวัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งโครงการต่างๆ นั้นอาศัยความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนในด้านการลงทุน (PPP; Public-Private Partnership) โดยอาศัยแหล่งเงินทุนจากธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) กองทุนเส้นทางสายไหม (SRF) ฯลฯ นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจเอกชน (Private Firm) ยังสามารถแสวงหาโอกาสทางธุรกิจได้จากปรากฏการณ์ดังกล่าวว่า ทว่าภาครัฐบาลต้องผ่อนคลายด้านกฎระเบียบและอำนวยความสะดวกต่อการประกอบธุรกิจในต่างประเทศ ตลอดจนผลานความร่วมมือกับหลากหลายองค์การทั้งในและต่างประเทศในด้านต่าง ๆ

มิตินโยบายและการเมืองระหว่างประเทศ

แนวคิดดังกล่าวเน้นเปรียบเทียบยุคต่อไปของโลกาภิวัตน์โดยที่มีจีนเป็นศูนย์กลาง (Sinocentric Globalization) (Stewart. D and Eisenman. J., ๒๐๑๗) อีกทั้งยังถือได้ว่าวิสัยทัศน์ฯ เป็นเครื่องมือสำคัญเชิงนโยบายที่สำคัญทั้งต่อการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศ (Foreign Policy) ตลอดจนนโยบายภายในประเทศ (Domestic Policy) โดยถูกเปรียบเทียบกับโครงการมาร์แชลล์ของสหรัฐที่อาศัยการผลานความร่วมมือระหว่างประเทศด้านเศรษฐกิจเข้าหากันในลักษณะพหุภาคี (Multi Cooperation) ซึ่งแนวคิดดังกล่าวยังสอดคล้องกับแนวนโยบายเจริญความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในยุคสมัยใหม่ซึ่งวางอยู่บนแนวคิดการให้ทุกฝ่ายๆ นั้นได้ประโยชน์ร่วมกัน ถือเป็น การปรับเปลี่ยนแนวนโยบายด้านการต่างประเทศเพื่อลดแรงเสียดทานในเวทีระหว่างประเทศซึ่งจีนเผชิญกับประเด็นปัญหาข้อพิพาทกับนานาประเทศอยู่ขณะนี้ นอกจากนี้ในเชิงปฏิบัตินั้น แนวทางสำคัญของจีนในการดำเนินนโยบายดังกล่าวให้บรรลุผลสำเร็จนั้นอาศัยการเลือกประเทศเพื่อสนองต่อ นโยบายเป็นสำคัญ ยกตัวอย่างเช่น จีนเชื่อมโยงและบูรณาการโครงการต่าง ๆ กับรัสเซียผ่านสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย (Eurasian Economic Union) ฯลฯ เป็นต้น (Kaczmarek .M., ๒๐๑๕) นอกจากนี้ยังมองว่าเป็นเพียงเครื่องมือในการตอบโต้สหรัฐฯ ในกรณีที่สหรัฐฯ ได้ดำเนินนโยบายปิดกั้นเอเชีย (Asia Pivot) ด้วยการเร่งเจรจาเพื่อให้เกิดการบรรลุข้อตกลงหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์แห่ง ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพียงเท่านั้น

อนึ่ง ข้อริเริ่มดังกล่าวยังเกี่ยวเนื่องกับการสร้างโครงข่ายของพันธมิตรระดับโลกซึ่งขับเคลื่อนด้วยกลไกความร่วมมือกันในลักษณะทวิภาคีและพหุภาคี รวมทั้งการสร้างระเบียบเศรษฐกิจที่ครอบคลุมหลากหลายทวีปแล้ว ยังพบประเด็นเกี่ยวเนื่องกับการปรับประสานด้านนโยบายและ ยุทธศาสตร์ของนานาประเทศให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้ทั้งสองปัจจัยข้างต้นถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสำเร็จของแนวคิดดังกล่าว (Yafei, ๒๐๑๕) เพราะฉะนั้น พัฒนาการของกระบวนการปรึกษาหารือร่วมกันของชาติสมาชิกภายใต้กรอบความร่วมมือในแต่ละ ภูมิภาคซึ่งเป็นผลพวงจากการปรับประสานระหว่างกันจึงปรากฏชัดยิ่งขึ้นเรื่อยๆ ยกตัวอย่างเช่นการมี ปฏิญญาร่วมกันระหว่างรัสเซียและจีนซึ่งผลานความร่วมมือผ่านสหภาพเศรษฐกิจแห่งยูเรเชีย (EEU) ให้สอดคล้องกับเส้นทางสายไหมเศรษฐกิจ (SREB) หรือ การก่อสร้างระเบียบเศรษฐกิจระหว่าง อินเดีย เนปาล และจีน ฯลฯ เป็นต้น (Mengzi. F., ๒๐๑๖)

นอกจากนี้ข้อริเริ่มดังกล่าวฯ ถูกมองว่าเป็นการบูรณาการในด้านนโยบายทั้งการต่างประเทศ เศรษฐกิจและความมั่นคงเป็นเพียงเครื่องมือเพื่อสนองต่อผลประโยชน์เชิงภูมิยุทธศาสตร์ (Geostrategic Interest) ของจีนเพียงเท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงทรัพยากรทาง

ธรรมชาติ รวมทั้งเป็นการเปิดตลาดสำหรับสินค้าราคาถูกของจีน และเพิ่มการจ้างงานแก่ชาวจีนในประเทศปลายทางนั้นๆ อนึ่ง ยังถูกมองว่าเป็นกับดักทางการทูต (Debt Diplomacy) ในการแสวงหาขอบข่าย และแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ในกรณีที่ประเทศต่างๆ ที่กู้ยืมเงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกำหนดและมีความเสี่ยงสูงทางการเงิน เช่น ในกรณีของประเทศศรีลังกาซึ่งประสบปัญหาหนี้สินกับจีน กระทั่งนำไปสู่การขายหุ้นใน Hambantota Port มากกว่าร้อยละ ๘๐ เปอร์เซนต์ (มูลค่า ๑.๑ พันล้านเหรียญดอลลาร์ฯ) ให้แก่ประเทศจีน และอีกหลายๆ โครงการซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจา ฯลฯ หรือ แม้แต่ในกรณีอีกหลายๆ ประเทศซึ่งประสบปัญหาหนี้สินเช่นกัน ถูกบังคับให้ขายหุ้นเพื่อขอรับเงินสนับสนุนด้านการเงินของจีน (Chinese-Financed Projects) รวมทั้งเปลี่ยนมือการบริหารไปสู่กิจการของจีนที่มีรัฐเป็นเจ้าของมาเป็นผู้บริหารแทน

เส้นทางสายไหมในมิติความมั่นคงภายในและภายนอก

สำหรับมิติของความมั่นคงทั้งภายในและภายนอก มีความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกับประเด็นความมั่นคงทั้งในลักษณะที่เป็นความมั่นคงในรูปแบบเก่า (Traditional Security) และความมั่นคงในรูปแบบใหม่ (Non-Traditional Security) โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิสัยทัศน์ฯ ถูกมองว่าเป็นเครื่องมือสำคัญในการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศไทยในเขตปกครองตนเองซินเจียง (โดยใช้เศรษฐกิจเป็นตัวนำ) อีกทั้งยังถูกมองว่าเป็นแนวทางสำคัญในการดูแลความมั่นคงทางด้านพลังงานให้เกิดเสถียรภาพและความมั่นคงในระยะยาว (McBride, ๒๐๑๕)

เพื่อตอบสนองต่อความต้องการด้านพลังงานที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยซึ่งสอดคล้องกับระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน รวมทั้งยังเป็นการลดการพึ่งพาเส้นทางการขนส่งพลังงานเพียงเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง โดยเฉพาะเส้นทางที่ไร้เสถียรภาพและมีความไม่มีความมั่นคงสูงทั้งทางบกและทางทะเล นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการบูรณาการโครงข่ายด้านพลังงาน (Integrated Energy Network) ผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนนำไปสู่ความร่วมมือด้านพลังงานในมิติต่าง ๆ ตามมา อาทิ ทั้งด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การสำรวจและขุดเจาะเพื่อค้นหาแหล่งพลังงาน การพัฒนาและค้นคว้าวิจัยด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับความร่วมมือด้านพลังงานในภาคพื้นทะเล (Maritime Energy Cooperation) (China Go Aboard, ๒๐๑๗) ทั้งนี้ ยังมีส่วนสำคัญต่อต้านการก่อการร้าย (Counterterrorism) โดยเฉพาะในพื้นที่ ๆ มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และปกป้องแรงงานชาวจีนที่ไปลงทุนในต่างประเทศอีกด้วย

กล่าวได้ว่าเส้นทางสายไหมยังเปรียบเสมือนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของจีน (China's strategic development) ท่ามกลางสภาวะการเติบโตที่จำกัดพร้อม ๆ กับการปฏิรูปเชิงโครงสร้างภายในประเทศอย่างพร้อมๆ กับการรักษาตำแหน่งในเวทีระหว่างประเทศและขยายอิทธิพลทางด้านความมั่นคง อีกทั้งแบกรับเศรษฐกิจโลก เต็มเต็มระเบียบเศรษฐกิจโลกและสร้างความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยในเชิงปริมาณพบว่าโครงการก่อสร้างต่าง ๆ นั้นมีมากกว่า ๙๐๐ โครงการ คิดเป็นมูลค่ามากกว่า ๘๙๐ ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ โดยคาดการณ์ว่าการลงทุนของจีนตลอดเส้นทางนั้นมีจำนวนสูงถึง ๔ ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐซึ่งช่องทางการสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุนนั้นทำผ่านกลไกของธนาคารกลางของจีนไปสู่ธนาคารที่มีรัฐเป็นเจ้าของ (SOEs) ตลอดจนกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) และธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) อีกด้วย ปัจจุบันพบว่าตัวเลขของการลงทุนโดยตรงของจีนตลอดเส้นทางเพิ่มขึ้นเป็น

เท่าตัวเท่าพอ ๆ กับตัวเลขยอดรวมของการลงทุนโดยตรง นอกจากพบลักษณะการลงทุนโดยตรงแล้วยังพบถึงการลงทุนในลักษณะของการเข้าไปถือหุ้นในบริษัทต่าง ๆ ที่เสนอซื้อขายให้แก่ประชาชนในครั้งแรก (IPO) อีกด้วย (The Economist, ๒๐๑๖)

เส้นทางสายไหมและการรักษาความปลอดภัย

การแสดงบทบาทในการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานในทางทะเลนอกจากจะดำเนินไปตามความสำคัญจำเป็นในเชิงเศรษฐกิจแล้ว ในขณะเดียวกันก็พบว่ายังเกี่ยวเนื่องกับประเด็นทางด้านความมั่นคงภายในและและภายนอก รวมทั้งภัยคุกคามร่วมกันทั้งในรูปแบบความมั่นคงรูปแบบเก่าและรูปแบบใหม่ ทั้งนี้ พบว่ากองทัพปลดปล่อยประชาชน (People's Liberation Army; PLA) ได้เสริมกองกำลังทางเรือบริเวณรอบ ๆ ท่าเรือที่จีนได้เข้าไปลงทุน กระทั่งยกระดับความร่วมมือแบบทวิภาคีโดยบรรลุข้อตกลงร่วมกันในบางประเทศสำหรับใช้ประโยชน์จากท่าเรือเพื่อวัตถุประสงค์ด้านความมั่นคงอีกด้วย เช่น ในกรณีที่ได้บรรลุข้อตกลงเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี ในการตั้งฐานทัพเรือ (PLA-N) ณ จิบูตี สำหรับภารกิจด้านความมั่นคงของสหประชาชาติ โดยเฉพาะต่อต้านโจรสลัดในอ่าวเยเมน ฯลฯ เป็นต้น หรือ ในกรณีที่ใช้กองกำลังสำหรับสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงด้านพลังงาน (Energy Security) ตลอดจนด้านความมั่นคงและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอีกด้วย

จากปรากฏการณ์ข้างต้นแสดงให้เห็นถึงการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาทางทะเล (Maritime Development Strategy) ซึ่งถูกกำหนดขึ้นภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ ๑๓ (State Oceanic Administration; SOA) โดยได้ระบุถึงบทบาทของจีนในทางทะเลซึ่งกำลังมุ่งหน้าไปสู่การสร้างภาคเศรษฐกิจทางทะเล (Marine Economy) ปกป้องสิ่งแวดล้อมและปกป้องผลประโยชน์ในทางทะเล (Martisan, ๒๐๑๖) ตลอดจนสนับสนุนการใช้กฎหมายอย่างเป็นสากลเพื่อรองรับการพัฒนายุทธศาสตร์ทางทะเลให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม โดยการร่างกฎหมายข้างต้นสอดคล้องกับแนวทางของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเลเป็นสำคัญ (United Nation Convention on the Law of SEA; UNLOCS) ทั้งนี้ หากพิจารณาและขยายความในมิติของความมั่นคง จากการศึกษาพบว่าความสำคัญจำเป็นประการหนึ่งในการเสริมกองกำลังทหารของรัฐบาล (People's Liberation Army; PLA) และเอกชน (Private Security Companies) ทั้งทางบกและทะเลของจีนนั้น ดำเนินไปเพื่อปกป้องผลประโยชน์และความมั่นคงในทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณพื้นที่ที่เสี่ยงต่างๆ ตลอดเส้นทางสายไหมใหม่ (OBOR) ซึ่งอาจกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่จีนมีส่วนเกี่ยวข้อง ตลอดจนปกป้องดูแลเส้นทางการค้าให้ปลอดภัย โดยเฉพาะเส้นทางทะเลซึ่งจีนพึ่งพาเส้นทางดังกล่าวฯ ในการขนส่งสินค้าและพลังงานมากกว่า ๙๐ เปอร์เซนต์ (Goldstein.L., ๒๐๑๖) อีกทั้งยังสนับสนุนงานด้านความมั่นคงเพื่อสร้างสันติภาพและต่อต้านการก่อการร้ายขององค์การสหประชาชาติอีกด้วย (Gheiselli.A., ๒๐๑๕) นอกจากนี้ยังพบว่าการใช้กองกำลังทหารจากส่วนกลางในปฏิบัติการต่างๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจต่างๆ ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นฯ กลับมีแนวโน้มที่ลดลง ในทางกลับกันพบว่าการว่าจ้างบริษัทเอกชนจีนให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัยมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องด้วยความสามารถตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการได้อย่างครอบคลุม ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีพัฒนาการที่โดดเด่นและเป็นที่สนใจของกลุ่มนักลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมเดียวกัน ยกตัวอย่างเช่น การเป็นพันธมิตรร่วมกับบริษัทชั้นนำที่มีประสบการณ์และความชำนาญเป็นพิเศษ

อย่าง Frontier Service Group หรือ FSG (จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกงโดย China International Trust and Investment Corporation ถือหุ้นร้อยละ ๒๐) ซึ่งกำลังให้ความสนใจในการตั้งฐานปฏิบัติการภายในจีน (Operational Base) อนึ่ง ยังพบการร่วมทุนของกลุ่มบริษัทเอกชนฯ สัญชาติจีนกับบริษัทเอกชนฯ ที่อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนพบว่าบริษัทเอกชนฯ สัญชาติจีนขนาดเล็กและบริษัทฯ เอกชนฯ สัญชาติอื่นๆ ให้ความสนใจในการให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัยแก่โครงการต่างๆ ด้วยเช่นกัน

สายไหมแบบดิจิทัลและเทคโนโลยีอวกาศ

ในกรณีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ โดยเฉพาะด้านโทรคมนาคมพบว่าจีนอาศัยประโยชน์จาก Internet Plus Strategy ซึ่งเป็นพื้นฐานของการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจและสังคมภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ (Alexander, ๒๐๑๗: ๒๐๓) เป็นจุดตั้งต้นสำคัญในการพัฒนาความสัมพันธ์ตลอดจนผลานความร่วมมือระหว่างจีนและสหภาพยุโรปเพื่อแลกเปลี่ยนและแสวงหาประโยชน์ร่วมกันภายใต้วิสัยทัศน์เส้นทางสายไหมฯ แบบดิจิทัล (Digital Silk Road) โดยมีภาคเอกชนชั้นนำและกิจการที่มีรัฐเป็นเจ้าของสัญชาติจีน (SOEs) ในอุตสาหกรรมโทรคมนาคม ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแลประเด็นดังกล่าว (Cyberspace Administration of China) ต่างแสดงบทบาทนำอย่างมีนัยยะสำคัญ เช่น China Mobile (ร่วมพัฒนาระบบมาตรฐานและเทคโนโลยี ๕G), ZTE (วางโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม), Alibaba (อีคอมเมิร์ซและระบบชำระเงินออนไลน์), Baidu (ให้บริการสืบค้นข้อมูล) ฯลฯ เป็นต้น โดยได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ ๆ (Strategic Partners) จากหลายภาคส่วนภายใต้กองทุนสำหรับพัฒนาอินเทอร์เน็ตของจีน (China Internet Development Fund) เช่น CDB, ICBC, CITIC, CPLI ฯลฯ เป็นต้น (Shiji, ๒๐๑๗)

นอกจากนี้ China Telecom, Global Switch และ Daily Tech ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันในลักษณะหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Partnership) สำหรับขยายธุรกิจให้บริการศูนย์ข้อมูลตลอดจนบริการด้านเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบระหว่างประเทศ ฯลฯ ในกลุ่มประเทศตลอดเส้นทางสายไหม (Soo, ๒๐๑๗) (ภายหลังร่วมกันเข้าซื้อ Global Switch ในสัดส่วนในทางกลับกัน แนวทางดังกล่าวฯ กำลังเผชิญอุปสรรคสำคัญในหลายประเด็นซึ่งอาจกระทบต่อความสำเร็จของเส้นทางสายไหมแบบดิจิทัล ทั้งนี้ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายฝ่ายกังวลทั้งในประเด็นด้านกฎระเบียบที่ส่งผลต่อการเข้าถึงตลาดของพันธมิตรที่ให้ความร่วมมือ ตลอดจนปัญหาด้านการดำเนินงานในวงกว้างซึ่งเกิดจากการเติบโตของอุตสาหกรรมดังกล่าวฯ (Chang, ๒๐๑๕) และที่สำคัญที่สุดเป็นประเด็นปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพในระบบศุลกากรซึ่งแตกต่างกันโดยสิ้นเชิงและไม่สอดคล้องซึ่งกันและกัน (Gottfredson, ๒๐๑๗)

นอกจากนี้รัฐบาลได้ออกนโยบายสำหรับสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีด้านอวกาศ (Space Technology) โดยให้ใช้ประโยชน์จากระบบดาวเทียม (Satellite Navigation Service) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจระหว่างชาติต่างๆ ภายใต้แนวคิดเส้นทางสายไหมฯ ซึ่งจะทำให้ระบบการจัดการต่างๆ เป็นหนึ่งเดียวทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง การบริหารจัดการทรัพยากรฯลฯ เป็นต้น รวมทั้งขยายขอบข่ายของเส้นทางสายไหมครอบคลุมถึงทวีปอาร์คติก (ขั้วโลกเหนือ) โดยมีหน่วยงานหลักอย่าง Chinese Arctic and Antarctic Administration (CAA) คอยให้การสนับสนุนและผลาน

ความร่วมมือกับกลุ่มประเทศที่ติดกับทวีปอาร์ติกในด้านต่างๆ ทั้งด้านการแสวงหาทรัพยากรทางธรรมชาติด้านพลังงานและแร่ธาตุ ตลอดจนด้านการวิจัย

การฟื้นฟูเส้นทางสายไหมทางตอนใต้

แรงผลักดันใหม่เพื่อการเชื่อมต่อทางบก ทำให้ความสนใจเบี่ยงเบนจากทะเลแห่งเอเชียไปสู่การส่งเสริมการค้าและความมั่นคงในภูมิภาค เส้นทางสายไหมเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทางการค้าในอดีตที่เชื่อมต่อประเทศจีนในปัจจุบันกับยุโรป แอฟริกาเหนือกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนผ่านทางเอเชียกลาง กองคาราวานสินค้าเดินทางข้ามทะเลทรายในเอเชียกลาง และเส้นทางบนภูเขานับเป็นเวลาหลายศตวรรษเพื่อขนลำเลียงสินค้ามีค่าไปมาทั่วทั้งทวีปยูเรเชีย (ทอม แอบคีย์ และจอร์ โคมิเน็ก, ๒๕๕๓: ๑๑-๑๔)

ความสำคัญของเส้นทางสายไหมเพิ่มระดับสูงสุดในห้วงที่จักรวรรดิมองโกลเรืองอำนาจในศตวรรษที่ ๑๔ เมื่อ มาร์โค โปโล เดินทางไปยังประเทศจีน หลังจากจักรวรรดิมองโกลเสื่อมอำนาจลง เส้นทางสายไหมก็หมดความสำคัญลงเช่นเดียวกัน สุดท้ายแล้วเส้นทางการค้าทางบกเส้นนี้ก็ปิดสนิทตลอดกาลอันเป็นผลมาจากการการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่เริ่มต้นขึ้นและการประดิษฐ์เรือไอน้ำที่ทำให้การค้าทางทะเลระหว่างยุโรปและเอเชียตามแนวพื้นที่ที่เรียกว่าเส้นทางคมนาคมในมหาสมุทรทางตอนใต้ทำได้รวดเร็วและราคาไม่แพง

จีนมุ่งสู่ตะวันตก จีนมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นต้นมา เมื่อประเทศมีการปฏิรูปทางเศรษฐกิจซึ่งส่วนใหญ่มุ่งเน้นที่ภูมิภาคชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศ รัฐบาลได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามเมืองชายฝั่งต่าง ๆ สี่แห่งและดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศได้อย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนโดยอาศัยแรงจูงใจแบบเสรีนิยม อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ รัฐบาลกลางที่กรุงปักกิ่งก็ตระหนักว่า แม้จีนจะเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจเติบโตเร็วที่สุดในโลกแต่ก็มีอาณาเขตใหญ่ที่กั้นระหว่างเมืองชายฝั่งทะเลทางตะวันออกกับพื้นที่ภายในประเทศทางตะวันตกในแง่ของการพัฒนา ในห้วงหัวเลี้ยวหัวต่อนี้ทางการจีนได้ใช้นโยบาย “มุ่งสู่ตะวันตก” โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ถนน ทางรถไฟ ท่อส่งน้ำมันและก๊าซ การผลิตกระแสไฟฟ้าและระบบสื่อสารโทรคมนาคม ตลอดจนการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเข้ามายังภูมิภาคมากขึ้น

และโดยเพื่อสนับสนุนนโยบาย “มุ่งสู่ตะวันตก” ของตนนั้น จีนได้ออกนโยบายหลายประการเกี่ยวกับเส้นทางสายไหมที่มุ่งเสริมสร้างการเชื่อมต่อทางบกอันแข็งแกร่งกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคโดยการสร้างถนน ทางรถไฟ ท่อส่งและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ มีลักษณะสำคัญของนโยบายชุดใหม่ล่าสุดนี้คือ การมุ่งเน้นการฟื้นฟูเส้นทางสายไหมทางตะวันตกเฉียงใต้ที่เชื่อมต่อกับมณฑลยูนนานของจีนกับพื้นที่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียผ่านบังกลาเทศและพม่า

ดร.ไวมนู เชีย ผู้ช่วยศาสตราจารย์แผนกเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีหนานหยางในสิงคโปร์กล่าวไว้ว่า “ด้วยความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจอย่างที่เป็นอย่างนี้ จีนจะมีบทบาทเป็นผู้นำอย่างชัดเจนในการพัฒนาเส้นทางสายไหมทางตะวันตกเฉียงใต้ที่ได้รับการฟื้นฟูโดยการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ซึ่งมีเหตุผลหลายประการที่ทำให้จีนตัดสินใจเพิ่มการเชื่อมต่อทางบกกับประเทศเพื่อนบ้าน นอกเหนือจากความต้องการที่จะพัฒนามณฑลต่าง ๆ ภายในประเทศทางตะวันตกแล้ว จีนยังพยายามที่จะพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อขนส่ง

น้ำมันและทรัพยากรอื่น ๆ ซึ่งปัจจุบันต้องขนส่งทางเรือจากอ่าวเปอร์เซียและแอฟริกา จีนมีความกังวลว่าการพึ่งพาเส้นทางเดินเรือดังกล่าวมากเกินไป อาจทำให้ความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศประสบปัญหาในอนาคต

นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังมีเป้าหมายที่จะยืนหยัดอิทธิพลของตนในเอเชีย โดยอาศัยองค์การความร่วมมือเซี่ยงไฮ้และพยายามที่จะสร้างความสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจและความมั่นคงในเชิงสร้างสรรค์มากขึ้นกับประเทศเพื่อนบ้านทั่วทวีปยูเรเชีย องค์การความร่วมมือเซี่ยงไฮ้ คือการร่วมมือกันระหว่างจีน รัสเซียและสาธารณรัฐสี่แห่งในเอเชียกลางที่แต่เดิมเป็นส่วนหนึ่งของสหภาพโซเวียต ตลอดจนผู้สังเกตการณ์ห้าประเทศ ได้แก่ อัฟกานิสถาน อินเดีย อิหร่าน มองโกเลียและปากีสถาน

ดร.ประทุมมา ปิ. รานา รองศาสตราจารย์จากวิทยาลัยนานาชาติศึกษา เอส. ราจารัตนาม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีหนานหยางให้ความเห็นว่า “จีนกำลังจะกลายเป็นชาติมหาอำนาจของภูมิภาคในเอเชียและการเชื่อมต่อทางบกกำลังจะกลายเป็นความมุ่งมั่นที่สำคัญของจีน ดังนั้น เราจึงเริ่มเห็นนโยบาย “หนึ่งเส้นทาง หนึ่งแถบเศรษฐกิจ” กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ จีนกำลังพัฒนาเครือข่ายเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภูมิภาค การพัฒนาเหล่านี้เป็นเป้าหมายระยะยาวที่จะทำให้ลู่ทางโดยผ่านทางโครงการทุนร่วมระหว่างจีนกับประเทศเพื่อนบ้านบางรายอย่างเช่นอินเดีย จีนได้จัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเอเชียที่มุ่งเน้นการสร้างถนนและทางรถไฟที่เชื่อมต่อมณฑลยูนนานกับพม่าและบังกลาเทศ ดร.รานาระบุว่า จีนและอินเดียกำลังระดมงบประมาณ ๑๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐฯ (หรือประมาณ ๓.๓ พันล้านบาท) เพื่อช่วยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวไม่ใช่สิ่งที่จะเกิดขึ้นในชั่วข้ามคืน มันเป็นกระบวนการในระยะยาวที่จะต้องใช้ความร่วมมือจากหลายประเทศ รวมทั้งองค์กรระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ขณะนี้มีสินค้าที่ขนส่งทางบกเพียงร้อยละ ๕ เท่านั้นจากปริมาณทั้งหมด และส่วนที่เหลือยังคงใช้การขนส่งทางทะเล

ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียในกรุงมะนิลาอาจเป็นแหล่งเงินทุนอีกหนึ่งแห่งในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากธนาคารดังกล่าวมีความสัมพันธ์อันใกล้ชิดและให้เงินทุนสนับสนุนโครงการที่สำคัญต่างๆ ทั้งทั้งภูมิภาคสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) อยู่แล้ว ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียเป็นหุ้นส่วนด้านการพัฒนากับโครงการแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ เป็นต้นมา และได้ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และการส่งกำลังบำรุงของโครงการนี้จนเสร็จสิ้นโครงการหนึ่งที่ธนาคารกำลังพิจารณาเรื่องการให้เงินทุนคือ โครงการสร้างทางหลวงจากเมืองท่าไฮฟองของเวียดนามไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย

มีการคาดการณ์ถึงองค์กรระดับภูมิภาคอื่น ๆ เช่น อาเซียนและประเทศสมาชิกของโครงการแห่งอ่าวเบงกอลฯ ก็จะมีบทบาทที่สำคัญมากขึ้น เพราะการเชื่อมต่อทางบกที่เพิ่มขึ้นจะช่วยพัฒนาความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกโดยตรง รวมทั้งบังกลาเทศและพม่า เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้มีความเป็นบูรณาการมากขึ้น การลดต้นทุนทางการค้า ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการส่งกำลังบำรุงและอื่น ๆ จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ถึงแม้สมาชิกโครงการ

แห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจและอาเซียน จำเป็นต้องเพิ่มความร่วมมือต่อไปในการลดภาษีเพื่อส่งเสริมการค้าแบบพหุภาคีในภูมิภาค

๔.๓ จีนกับเส้นทางสายไหมทางทะเล: ยุทธศาสตร์ในการครอบครองทวีป

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีนเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์เชิงรุกในกรอบ One Belt One Road ที่รัฐบาลจีนในยุคของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ริเริ่มขึ้นเพื่อขยายบทบาทอิทธิพลของจีนในเวทีโลก ถ่วงดุลอำนาจสหรัฐอเมริกา ลดความขัดแย้งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะข้อพิพาทเหนือหมู่เกาะ และพัฒนาเศรษฐกิจของจีนให้เติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยการขยาย Soft Power ของจีนผ่านการสร้าง “ความเชื่อมโยง” (Connectivity) และ “ความร่วมมือ” (Cooperation) รอบด้าน กับนานาชาติประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภูมิภาคเอเชียกลาง ภูมิภาคเอเชียใต้ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกา และยุโรป โดยรัฐบาลจีนจะใช้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลที่เป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบหลายมิติกับประเทศต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บนแนวพื้นที่เศรษฐกิจของจีน เพื่อกระชับความร่วมมือทางทะเลกับอาเซียน อันจะช่วยผลักดันความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากช่วงทศวรรษแห่งยุคทองไปสู่ห้วงทศวรรษแห่งยุคเพชร นอกจากนี้ความร่วมมือที่เกิดขึ้นจะนำไปสู่การลดระดับความตึงเครียดระหว่างจีนกับประเทศคู่ขัดแย้งในภูมิภาคจากกรณีข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ พร้อมทั้งสามารถสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับรัฐบาลจีน (ปณต แสงเทียน, ๒๕๕๙: ๕๐)

เมื่อจีนเริ่มยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเล

จากการวิเคราะห์ของ พลโท ปณต แสงเทียน (๒๕๕๙: ๕๖ - ๕๗) เสนอว่า ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นหนึ่งยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้แนวความคิด “One Belt One Road” เป็นนโยบายเชิงรุกที่รัฐบาลจีนหยิบยกขึ้นเพื่อถ่วงดุลอำนาจสหรัฐฯ และขยายบทบาทอิทธิพลของจีนในเวทีโลกด้วยการสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือรอบด้านกับนานาชาติประเทศในภูมิภาคอาเซียน ภูมิภาคเอเชียกลาง ภูมิภาคเอเชียใต้ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกา และยุโรป โดยยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลเน้นนำหนักให้ความสำคัญกับอาเซียน สำหรับสาเหตุหลักที่ทำให้ต้องริเริ่มฟื้นฟูเส้นทางสายไหมทางทะเล ได้แก่ การประกาศนโยบายสร้างสมดุลในภูมิภาคเอเชีย (Pivot to Asia) อีกครั้งของสหรัฐอเมริกา ทำให้สถานการณ์ในภูมิภาคนี้มีความตึงเครียดมากยิ่งขึ้นจากการขยายอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาเพื่อแข่งขันกับจีน โดยเฉพาะกรณีข้อพิพาทเหนือหมู่เกาะในทะเลจีนใต้ที่สหรัฐอเมริกาให้การสนับสนุนคู่อริของจีน ทั้งเวียดนามและฟิลิปปินส์ นอกจากนี้ จีนยังมีความต้องการที่จะรักษาการเติบโตทางเศรษฐกิจในสภาวะที่ความได้เปรียบที่จีนเคยมีได้เปลี่ยนแปลงไป เช่น ค่าแรงในจีนและค่าเงินหยวนที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้จีนต้องผลักดันรูปแบบเศรษฐกิจใหม่โดยการดำเนินนโยบายก้าวสู่ระดับโลก (Go Global) การฟื้นคืนเส้นทางสายไหมถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับภูมิภาคต่างๆ และนำจีนก้าวไปสู่การเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกต่อไป

การดำเนินการยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑ (๒๑st Century Maritime Silk Road) คือ เส้นทางที่ผ่านทะเลจีนใต้ลงมายังช่องแคบมะละกา ผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย และเชื่อมต่อภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกา และยุโรป เน้นนำหนักให้ความสัมพันธ์กับกลุ่มอาเซียน โดยเส้นทางสายไหมทางทะเลนี้ ถือ

เป็นองค์ประกอบสำคัญของยุทธศาสตร์ “One Belt One Road” ที่รัฐบาลจีนนำมาเป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบหลายมิติกับประเทศต่างๆ ที่ตั้งอยู่บนแนวพื้นที่เศรษฐกิจของจีน โดยยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลมีลักษณะเป็นการใช้ Soft Power นำบนพื้นฐานการมีผลประโยชน์ร่วมกัน (Win-Win) โดยมีการดำเนินการสำคัญ (ปณต แสงเทียน, ๒๕๕๙: ๕๗) ดังต่อไปนี้

๑. เร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ทั้งทางบก ทะเล และอากาศ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทุกมิติให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูง ทั้งในและต่างประเทศ (โดยเส้นทางสายไหมทางทะเลจะให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ โดยเฉพาะการก่อสร้างท่าเรือตามเมืองสำคัญตามแนวเส้นทางสายไหม) รวมทั้งดำเนินกิจกรรมทางทะเลอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านการทูต ด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคง

๒. อำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจให้เกิดความใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น และสร้างความไว้วางใจระหว่างกัน พร้อมให้การสนับสนุนทางการเงิน โดยการก่อตั้งสถาบันการเงินสนับสนุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในประเทศต่างๆ

๓. การแลกเปลี่ยนภาคประชาชนให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น ทั้งในด้านสังคม ภาษา และวัฒนธรรม รวมทั้งในด้านการศึกษา และการท่องเที่ยว

ผลดีและผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม ทางทะเลต่อนานาชาติประเทศอาเซียนและไทย จะเห็นได้ว่า ประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ตามเส้นทางสายไหมทางทะเลล้วนมีความแตกต่างกันในหลายอย่าง ทั้งระบบการเมือง ระบบเศรษฐกิจ และสังคม ประเพณี วัฒนธรรม ผลประโยชน์ของชาติซึ่งคงเป็นการยากที่จะหามาตรฐานกลางในด้านความมั่นคงที่จะได้รับการยอมรับจากทุกประเทศพร้อมกัน ซึ่งเส้นทางสายไหมทางทะเลเน้นในเรื่องแนวความคิดด้านความมั่นคงแบบรอบด้านในทุกประเทศที่มีส่วนร่วมในความมั่นคงของภูมิภาค และไม่ให้มีประเทศใดได้มาซึ่งความมั่นคงของประเทศตนเอง โดยสร้างปัญหาด้านความมั่นคงให้กับประเทศอื่น สำหรับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลแม้ว่าจะมีความเสี่ยงและความท้าทาย แต่มีแนวโน้มว่านานาชาติประเทศพร้อมที่จะให้ความร่วมมือกับจีนในการพัฒนาโครงการดังกล่าว การทำงานร่วมกันจะนำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรืองทางทะเล ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ และก่อให้เกิดการพัฒนาพร้อมกัน ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการดังกล่าว จีนไม่ใช่ประเทศผู้ได้รับประโยชน์แต่เพียงประเทศเดียว แต่เป็นการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมแบบ Win-Win

สำหรับประเทศในกลุ่มอาเซียน การเข้าร่วมเส้นทางสายไหมทางทะเล ไม่เพียงแต่นำเอาประเทศต่างๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเรื่องความมั่นคงในภูมิภาคอย่างเท่าเทียม แต่ยังปรับปรุงช่องทางในการแสดงสิทธิของประเทศเล็กๆ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเสริมสร้างการควบคุมอำนาจในภูมิภาคในรูปแบบพหุภาคี เพื่อไม่ให้ประเทศเล็กต้องตกเป็นเหยื่อในการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจ รวมทั้งขยายความร่วมมือระหว่างประเทศในรูปแบบใหม่ๆ นอกจากนี้ในมุมมองของอาเซียน ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นการลดความตึงเครียดระหว่างจีนกับประเทศคู่ขัดแย้งจากกรณีพิพาทในทะเลจีนใต้ โดยเป็นการแสดงให้เห็นว่าควรแยกประเด็นข้อพิพาทออกจากประเด็นด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยความร่วมมือตามยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลจะสร้าง

ผลดีต่อการจัดตั้งประชาคมอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต แม้ว่าจะยังมีหลายประเทศที่หวาดระแวงเงินและเกรงว่าเศรษฐกิจของประเทศตนเองจะพึ่งพิงเงินมากเกินไป

กำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน

บทบาทของไทยและ ASEAN ต่อยุทธศาสตร์ทางการค้า “One Belt and One Road” ของจีน จากการที่แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจรวมถึงแนวโน้มการลงทุน FDI ได้มีการไหลเข้าสู่ประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและอาเซียน โดยเน้นไปที่เรื่องของการสร้างความเชื่อมโยงและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการเป็นอันดับแรกในการที่จะนำไปสู่การยกระดับและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้น การดำเนินยุทธศาสตร์ “One Belt and One Road” ของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางสายไหม Silk Route Economic Belt ที่พาดผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ รวมถึงอาเซียนเพื่อส่งเสริมและผลักดันความร่วมมือกับจีนในด้านต่าง ๆ เช่น การคมนาคมขนส่ง การค้าการลงทุน พลังงาน การรวมกลุ่มทางภูมิภาคและการใช้สกุลเงินหยวนจะสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมกับอาเซียน รวมถึงไทยที่มีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนที่จะสร้างความเชื่อมโยง (connectivity) กับ ประเทศต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยต่อการเป็นศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ ของอาเซียน

อย่างไรก็ดี จากสถานะในเวทีระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน การดำเนินยุทธศาสตร์ทางการค้า “One Belt and One Road” ของจีนถือว่าส่งผลดีต่อไทย รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนในการยกระดับความร่วมมือและผลักดันการเข้าไปมีส่วนร่วมใน AIB ของจีน ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อยกระดับและพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานของประเทศและภูมิภาคในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนต่อการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในมิติต่างๆ ทั้งด้านกายภาพ (คมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับ ประชาชน อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป

นโยบาย One Belt One Road กับการส่งเสริมการค้าการลงทุนและการ ท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีน

ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีนสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ได้จัดการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง “The Belt and Road” and “Thailand ๔.๐”: Strategic Cooperation เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐ ณ อาคาร M-Square มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จังหวัด เชียงราย โดยวิเคราะห์เกี่ยวกับการส่งเสริมการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับจีน ภายใต้แผนงานโครงการริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” หรือ (The Belt and Road Initiative) หรือ One Belt, One Road (OBOR)

สถานการณ์ที่น่าสนใจกับผลที่จะเกิดตามมา

๑. นางอภิรดี ตันตราภรณ์ รมว.พาณิชย์เปิดเผยว่า ระหว่างวันที่ ๑๔-๑๕ พ.ค. ๒๕๖๐ มีกำหนดเดินทางไปประเทศจีน ซึ่งเป็นคู่ค้าอันดับ ๑ ของไทย เพื่อเข้าร่วมการประชุม Belt and

Road Forum for International Cooperation (BRF) ณ กรุงปักกิ่ง ภายใต้หัวข้อการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศและร่วมกันพัฒนาเส้นทางสายเศรษฐกิจแห่งนี้ เพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่าย โดยจะมีผู้นำจาก ๒๘ ชาติ และรัฐมนตรีกว่า ๑๐๐ คน พร้อมด้วยผู้แทนจากองค์กรระหว่างประเทศ ๘๐ องค์กร และนักธุรกิจระดับโลกเข้าร่วมงานไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐ คน ซึ่งนโยบาย One Belt, One Road (OBOR) ของจีน เป็นนโยบายส่งเสริมความเชื่อมโยงทั้งทางบก และทางทะเล เชื่อมระหว่างอาเซียน เอเชีย แอฟริกา และยุโรป เชื่อมโยงความร่วมมือในหลายด้าน อาทิ ความร่วมมือด้านนโยบาย การเสริมสร้างสมรรถนะ การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน และความร่วมมือด้านการเงินซึ่งมีจีนเป็นจุดศูนย์กลาง

๒. ในการประชุมครั้งนี้ จีนจะหารือถึงแนวทางการผลักดันนโยบาย OBOR ในหลายประเด็น อาทิ ด้านโครงสร้างพื้นฐานพลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ ความสามารถในการผลิต การเงิน และการค้าและการลงทุน รวมทั้งจะจัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันโครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนการจัดตั้งศูนย์ความร่วมมือด้านการลงทุนอีกด้วย ในขณะที่ รมว.พาณิชย์ กล่าวว่า กระทรวงพาณิชย์ได้ให้การสนับสนุนแนวคิดนโยบายดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสอดคล้องกับนโยบายของไทย เพื่อให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน โดยโครงการของรัฐบาลที่สามารถดำเนินการควบคู่กับนโยบาย OBOR ของจีน ได้แก่

๒.๑ โครงการประเทศไทย ๔.๐

๒.๒ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนชาวจีนที่จะเข้ามาใช้ EEC ในการเป็นฐานการผลิตเพื่อกระจายสินค้าไปสู่กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม ซึ่งรัฐบาลจีนให้ความสนใจกับโครงการนี้ไปอย่างมาก โดยได้กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของแต่ละภูมิภาคไว้อย่างชัดเจนเพื่อรองรับนโยบายดังกล่าว เช่น การผลักดันวงรอบกรอบพื้นที่ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (มณฑลยูนนาน) กับห้าโซนในเขตตะวันตก (มณฑลกุ้ยโจว เขตปกครองตนเองกว่างซี มณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง และเขตปกครองตนเองทิเบต) ให้เป็นกลุ่มตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพ ในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมเพื่อพัฒนาเป็นเส้นทางนำไปสู่ความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน อันสอดคล้องกับการผลักดันความเชื่อมโยง เส้นทางคมนาคมเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนแบบ win-win กับประเทศต่าง ๆ รวมทั้งการท่องเที่ยว

๓. เมื่อวันที่ ๑ พ.ค. ๖๐ พบว่าเรือท่องเที่ยวสัญชาติจีนจำนวน ๒ ลำ ประกอบด้วยเรือเย็นต้า ๗ และเย็นต้า ๘ และเรือกาสะลองคำ ๑ ซึ่งเป็นเรือสัญชาติไทยอีก ๑ ลำ ซึ่งเป็นเรือท่องเที่ยวคณะแรกที่เดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่น้ำโขง นำผู้โดยสารเป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนส่วนใหญ่เป็นชาวเมืองสิบสองป่านหรือเมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ตลอดจนสื่อมวลชนทุกแขนง จำนวน ๑๘๐ คน เดินทางจากท่าเรือกว๋นเหล่ผ่าน ชายแดนเมียนมา-สปป.ลาว ได้เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยด้านสามเหลี่ยมทองคำ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายแล้ว ก่อนจะนำเรือเข้าเทียบท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๑ สำหรับคณะทัวร์ชุดแรกนี้มีกำหนดเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นเวลา ๓ วัน โดยมีแผนที่จะเดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดเชียงราย อย่างพื้นที่โครงการพัฒนาออยตุง บ้านดำและวัดร่องขุ่น ฯลฯ

ผลที่คาดการณ์ว่าว่าจะได้รับ

ผลจากการจัดสัมมนาโต๊ะกลม แบบ Workshop เพื่อหาข้อเสนอแนะเชิง นโยบายต่อรัฐบาลของศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน วช. เมื่อสัปดาห์ที่แล้วนั้น พบว่า ประเทศไทยมีความสำคัญในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ และเป็นศูนย์กลาง (Hub) ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาภูมิภาค อันจะส่งผลต่อความสำเร็จของนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road Policy) ของจีน ดังนั้น จึงควรหาข้อแตกต่างในศักยภาพที่มีอยู่โดยเฉพาะที่เป็นความถนัด และการมีที่ตั้งอยู่ในอาณาบริเวณพื้นที่ รวมทั้งขีดความสามารถที่ต้องพัฒนาขึ้นสำหรับประเทศไทย เพื่อใช้เป็นจุดแข็งในการกำหนดเป้าหมายในทางยุทธศาสตร์ เช่นการเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น โดยนำเป้าหมายที่กำหนดได้มาพิจารณาระดับขีดความสามารถเพื่อกำหนดทิศทางในการผลักดัน และขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ รวมทั้งเพื่อการแข่งขันของประเทศในด้านต่างๆ เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาคนี้ได้ นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำโครงการโดยจัดเป็นกลุ่มๆ (Cluster) เพื่อการส่งเสริมและพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น โดยพิจารณาจากขนาดความต้องการของตลาดทั้งในปัจจุบันและในอนาคต อันจะนำไปสู่การออกแบบ (Design) ซึ่งจะเป็นพื้นฐานที่สำคัญของการสร้างนวัตกรรมตามโมเดลประเทศไทย ๔.๐

นายจุ ฉวน ชู ประธานบริหารบริษัทส่งหยิง ยี่เจียงฉู่ กัวจี้หลี่หย่ง หานยวันโหยวเซียน กงซือ จำกัด หัวหน้าคณะทัวร์ เปิดเผยนับตั้งแต่มีเส้นทางแม่น้ำโขงเชื่อมกัน ระหว่าง ๔ ประเทศ ประกอบด้วยไทย ลาว จีน และเมียนมา ร่วมกันมากกว่า ๒๐ ปี ในอดีตเป็นเพียงการเชื่อมโยงทางการค้าการขนส่งระหว่างกัน และมีแต่นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปเยือน แต่ครั้งนี้อถือเป็นครั้งแรกที่นักท่องเที่ยวมีโอกาสได้สัมผัสเส้นทางท่องเที่ยวสายใหม่เส้นนี้ ซึ่งรู้สึกว่าเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าประทับใจมากเพราะมีทัศนียภาพที่สวยงาม มีภูเขา แม่น้ำและป่าไม้ที่ยังคงอุดมสมบูรณ์ เป็นธรรมชาติที่สวยงามมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ ซึ่งอนาคตของผู้ประกอบการจะมีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวเส้นนี้ให้มากขึ้นทั้งในการจัดรูปแบบการประชาสัมพันธ์ การจัดการด้านการตลาดเชิงรุก และที่สำคัญการพัฒนาด้านบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อดึงดูดจำนวนนักท่องเที่ยวให้เพียงพอและนักท่องเที่ยวประทับใจมากที่สุด เพราะเชื่อว่าในอนาคตจะมีนักท่องเที่ยวมาเส้นทางนี้เป็นจำนวนมากอย่างแน่นอน เพราะสามารถเดินทางได้หลากหลายเส้นทาง ซึ่งอาจเป็นการเดินทางมาทางเรือกลับเส้นทางรถยนต์ การเดินทางมาโดยรถยนต์หรือสายการบินแล้วกลับทางเส้นทางเรือ ถือเป็นการเพิ่มสีสันของการท่องเที่ยว (Chen, ๒๕๕๙: ๓๗ – ๓๘)

ในอนาคตเชื่อว่าจะทำให้เศรษฐกิจจีนและประเทศในแถบเส้นทางใหม่ขยายตัวขึ้น จีนถือเป็นประเทศที่เป็นโอกาสของไทยเพราะ

๑. เป็นตลาดที่ใหญ่และมีกำลังซื้อสูง

๒. ชาวไทยและชาวจีนมีรสนิยมคล้ายกัน ความชื่นชอบในสินค้าคล้ายกัน และมีทัศนคติที่ดีต่อกัน

๓. ไทยและจีนมีวิถีชีวิตและความคิดที่คล้ายกัน ชาวจีนมาลงทุนในไทยก็เหมือนมาลงทุนที่บ้าน ไม่ต้องปรับตัวมาก

๔. ความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์เป็นประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่งอย่างมาก ผู้ประกอบการไทยควรต้องศึกษาหุ้นส่วนที่จะไปร่วมลงทุนหรือร่วมธุรกิจให้รอบคอบ ศึกษา

กฎระเบียบให้ละเอียดถี่ถ้วน เพราะในแต่ละมณฑลมีกฎระเบียบกฎหมายที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้ จะต้องศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภคว่าชาวจีนในแต่ละพื้นที่มีลักษณะอย่างไร เช่น ปัจจุบันพฤติกรรมการบริโภคของชาวจีนเน้นการซื้อขายออนไลน์ ทำให้ผู้ประกอบการหันมาสนใจการทำธุรกิจแบบ e-commerce มากขึ้น จึงจำเป็นต้องศึกษาและเรียนรู้วิธีการทำธุรกิจออนไลน์ เป็นต้น

โดยภาพภาพรวม แนวโน้ม และแพลตฟอร์มหลัก ๆ ในอีคอมเมิร์ซของจีน สำหรับนักธุรกิจไทยที่จะทำธุรกิจผ่านอีคอมเมิร์ซ จีนว่านักธุรกิจไทยควรศึกษาภาพรวม ติดตามข่าวสารและความเคลื่อนไหว เทรนด์ใหม่ ๆ ของจีนอย่างต่อเนื่อง รู้จักตลาดและกลุ่มผู้ซื้อเป้าหมาย วิเคราะห์และประเมินกำลังของตนเอง วางทีมงานสำหรับบริหารช่องทางอีคอมเมิร์ซโดยเฉพาะราคาจะเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักของการตัดสินใจการใช้จ่ายผ่านอีคอมเมิร์ซ แต่การสร้างความมั่นใจและบริการก็เป็นสิ่งสำคัญ ควรมีการปกป้องตราสินค้าของตนเอง

กล่าวได้ว่าตลอด ๖๖ ปี ของการสถาปนาประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ผ่านมา นโยบายของภาครัฐจีนมีความต่อเนื่องทำให้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างมาก จากผลิตภัณฑ์พื้นฐานต่างๆ กระทั่งเครื่องบินลำแรกที่ผลิตออกมาโดยประเทศจีน และการสู่มนุษย์อวกาศไปยัง ดวงจันทร์ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแสดงให้เห็นศักยภาพของประเทศจีน นักธุรกิจไทยที่จะเปิดตลาดในจีน ควรเข้าใจประเทศจีนอย่างถูกต้อง เข้าไปสัมผัสประเทศจีนและสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ แนะนำสื่อสารสินค้าและบริการของตนให้ตลาดจีนเข้าใจ และสร้างความรู้สึกที่ดีต่อกัน สร้างและสนับสนุนบุคลากรที่เข้าใจตลาดจีนให้กับองค์กรของท่าน มีความมั่นใจในศักยภาพของตลาดจีน และพร้อมรับความท้าทายนักธุรกิจไทยควรรักษาคุณภาพของสินค้าและบริการ ภาพลักษณ์ขององค์กรและตลาดอย่างต่อเนื่อง และสามารถมองหาโอกาสในการชักชวนนักธุรกิจจีนมาร่วมทำธุรกิจในไทย เชื่อว่าหน่วยงานรัฐบาลของไทย สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่งและสถานกงสุลใหญ่ทุกแห่งในจีน รวมทั้งหอการค้าไทยในจีนและบริษัทสมาชิกพร้อมให้คำแนะนำและการสนับสนุนนักธุรกิจไทยในการเปิดตลาดจีนการลดลงของตลาดหุ้นจีนและค่าเงินหยวนที่ผ่านมา เชื่อว่าเป็นมาตรการของภาครัฐจีนที่สร้างเสถียรภาพทางการเงินนักธุรกิจไทยในจีนยังมีความเชื่อมั่นในเศรษฐกิจจีนในระยะยาวโอกาสและทางเลือกใหม่ ๆ ในจีนเกิดขึ้นทุกวัน ผู้บริโภคจีนมีความกล้า ลองกล้าซื้อเนื่องจากกำลังซื้อที่สูงขึ้นและสินค้าที่มีมากขึ้น รูปแบบธุรกิจสมัยใหม่ควรจะสามารถซื้อสะดวกจ่าย ส่งถึงบ้านตามกำหนดและพร้อมรับคืนสินค้าสินค้าไทยจะลุยตลาดจีนต้องรักษาความนิยม สร้างและรักษาตลาดอย่างต่อเนื่องบริหารจัดการเสถียรภาพในเชิงปริมาณ และเวลา ใช้มืออาชีพสร้างตลาดและขยายพื้นที่ เข้าใจพฤติกรรมและความต้องการ ที่สำคัญคือการรักษาคุณภาพสินค้า

แผนพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนกำลังเดินหน้าไปในทิศทางเดียวกัน คือ เน้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เข้มแข็งและยั่งยืน ให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงด้านต่าง ๆ และการพัฒนาการวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม และ ICT/digital ไทยและจีนสามารถร่วมกันขับเคลื่อนนโยบายต่างๆ ที่สองประเทศมีความสนใจและผลประโยชน์ร่วมกัน ไทยพร้อมใช้จุดแข็งของไทยในด้านเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ที่ตั้งร่วมมือกับจีนในการขยายความร่วมมือด้านต่างๆ อาทิ การเชื่อมโยงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ยกระดับการพัฒนา/ความเชื่อมโยง digital economy

การขนส่งโลจิสติกส์ การยกระดับภาคการผลิต และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ไทย-จีน มียุทธศาสตร์ connectivity ที่สอดคล้องกันของจีน คือ One belt one road คู่ไปกับ One belt one ray ภายใต้นโยบาย Internet Plus ส่วนของไทยคือยุทธศาสตร์ระบบราง EEC ควบคู่กับยุทธศาสตร์ digital economy transformation รวมถึงการพัฒนาให้ไทยก้าวสู่การเป็น leading Digital Hub หรือ E Hub. ของ ASEAN ที่จะช่วยขับเคลื่อน Thailand ๔.๐ โดยสองฝ่ายสามารถขยายความร่วมมือต่างๆ ไปยัง CLMV และอาเซียน โดยไทยพร้อมเชื่อมโยงจีน - อาเซียน จีน - อินเดีย และจีน - เอเชียใต้

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์จะลงนามเอกสารเพื่อต่ออายุแผนพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีน ระยะ ๕ ปี รวมถึงแผนปฏิบัติการร่วมซึ่งระบุสาขาความร่วมมือหลัก ๕ สาขา ได้แก่

๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน ระบบราง maritime)
๒. การพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรม
๓. การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านดิจิทัล/อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง และอีคอมเมิร์ซ
๔. ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

๕. พลังงาน ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศและ เป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจในเชิงลึกต่อไป

นอกจากนี้ ปลัดกระทรวงพาณิชย์จะลงนามร่วมกับบริษัท อาลีบาบา กรุ๊ป จำกัด เพื่อต่อยอดความร่วมมือด้านการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของ SMEs ไทยให้สามารถดำเนินธุรกิจผ่านช่องทางการค้าออนไลน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก้าวสู่เศรษฐกิจยุคดิจิทัลได้อย่างมั่นคง สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งขับเคลื่อนประเทศตามยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ และ Digital Economy เพื่อสังคมอีกด้วย ปัจจุบันจีนเป็นคู่ค้าอันดับ ๑ ของไทย โดยจีนเป็นตลาดส่งออกอันดับ ๒ และเป็นแหล่งนำเข้าอันดับ ๑ ในขณะที่ไทยเป็นคู่ค้าลำดับที่ ๑๓ ของจีน โดยเป็นตลาดส่งออกลำดับที่ ๑๒ และแหล่งนำเข้าลำดับที่ ๑๐ ของจีนในปี ๒๕๕๘ การค้าสองฝ่ายมีมูลค่ารวม ๖๕ พันล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับปี ๒๕๕๙ (ม.ค.-ต.ค.) มีมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทยกับจีน ๕๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย เช่น เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ยางพารา เคมีภัณฑ์ เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นต้น ในขณะที่ไทยนำเข้าสินค้าประเภทเครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบเครื่องจักรกลและส่วนประกอบเครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ และผลิตภัณฑ์เหล็ก เป็นต้น

เป็นจังหวะพอดีที่ไทยซึ่งมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ตรงกลางอาเซียน อาเซียนมี ๑๐ ประเทศ แต่มี ๗ ประเทศที่เชื่อมกันทางบกได้ คือ พม่า ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ โดยมีไทยเป็นศูนย์กลาง ไทยคือสี่แยกอาเซียน เพราะทุกเส้นทางต้องผ่านไทยหมด ไม่ว่าจะเป็น East-West North-South Economic Corridor ไทยได้เปรียบมหาศาลจากการมีที่ตั้งอยู่ตรงกลางอาเซียน โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางเป็น hub ทางด้านโลจิสติกส์ การคมนาคมขนส่ง และอื่นๆ ที่จะตามมาอีกมากมาย เมื่อเราเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ก็เหมือนกับเราเป็นท่าเลทอง ไทยจะกลายเป็น hub ทางด้านโลจิสติกส์ เป็น hub ทางด้านการท่องเที่ยว เป็น hub ทางด้านการค้า ซึ่งจีนพยายามจะสร้างทางรถไฟเส้นที่ ๓ ขึ้นมา ไทยมีความต้องการอยู่แล้ว ก็มีการเจรจากับจีนเรื่องการสร้างทางรถไฟรางคู่ความเร็วสูงจากหนองคายมากรุงเทพ อันนี้ในแง่ของไทยส่วนในแง่ของจีนก็

ทำนองเดียวกัน จีนเห็นว่า ไม่ว่าจะลากเส้นไหนต้องผ่านไทยทั้งหมด ไทยคือหัวใจในการเชื่อม คุณหม่ง กับสิงคโปร์ อาเซียนมี Master Plan on ASEAN Connectivity อยู่แล้ว ซึ่งไทยเป็นคนริเริ่ม ผลักดัน เพราะเรารู้ว่า Master Plan on ASEAN Connectivity จะทำให้ไทยได้ประโยชน์ จากการที่เรามี Master Plan on ASEAN Connectivity และจีนมี OBOR จึงเป็นโอกาสอันดีที่อาเซียนต้องการ ASEAN Connectivity จนต้องการ China-ASEAN Connectivity

ความท้าทายและโอกาสของไทยทางยุทธศาสตร์กับนโยบาย One Belt One Road

นโยบาย One Belt One Road ส่งผลกระทบต่อไทยอย่างมีอาจหลักสี่เรื่อง แต่หากพิจารณาตามเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ จะพบว่าตลอดเส้นทางการค้าสายนี้ทั้งทางบกและทางน้ำไม่ผ่านประเทศไทยเลย หากแต่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ซึ่งในทางภูมิศาสตร์ไทยถือเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคนี้ จึงกล่าวได้ว่าผลกระทบต่อไทยที่เกิดจากนโยบาย One Belt One Road เป็นผลกระทบทางอ้อม แต่ก็ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย ทั้งมิติทางเศรษฐกิจ และมิติทางสังคม วัฒนธรรม (Chen, ๒๕๕๙: ๔๒ – ๔๔)

มิติทางเศรษฐกิจ

การที่จีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคอาเซียน และการสร้างเครือข่ายเชื่อมต่อของท่าเรือต่างๆ ตามเส้นทางสายไหมทางทะเล ในขณะที่ไทยคือศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้นไทยจึงควรอาศัยความได้เปรียบนี้ ผลักดันตนเองให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งและเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีน รวมถึงภูมิภาคอื่นๆ ในส่วนของเส้นทางทางการค้าทางทะเล จีนมีทางออกติดทะเลเพียงด้านเดียว ดังนั้นจีนจึงอาศัยแนวคิด Maritime Silk Road ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นเป็นการปกป้อง เส้นทางทางการค้าทางทะเลของตน โดยร่วมมือกับประเทศที่เป็นทางผ่าน ซึ่งบางประเทศในอาเซียนอย่างเวียดนาม และฟิลิปปินส์ที่กำลังมีข้อพิพาทกับจีนในเรื่องของการรุกรานอธิปไตยทางทะเล ส่งผลให้ทั้งสองประเทศนี้ไม่มีใครจะยอมรับแนวคิด Maritime Silk Road ของจีนเท่าใดนัก ซึ่งอาจเป็นโอกาสของไทยในการกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับจีน ในฐานะที่ไทยเป็นส่วนสำคัญของภูมิภาคอาเซียน และไม่มีข้อพิพาทใด ๆ กับจีน

โดยเฉพาะการจัดตั้ง AIIB ของจีนส่งผลกระทบทางบวกต่อไทยในด้านการเพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการผลักดันให้สกุลเงินหยวนเป็นอีกหนึ่งเงินสกุลหลักในเวทีการค้าระหว่างประเทศจะส่งผลบวกต่อไทยในแง่ของความหลากหลายในตลาดเงินระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นการลดต้นทุนและกระจายความเสี่ยงในตลาดเงิน อย่างไรก็ตาม เมื่อเงินหยวนกลายเป็นหนึ่งสกุลเงินหลักในเวทีการค้าโลก ย่อมส่งผลกระทบต่อรูปแบบการค้าระหว่างไทยและจีน ดังนั้น ไทยจำต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ด้วย

มิติทางสังคม วัฒนธรรม

ไทยและจีนถือได้ว่าการเชื่อมโยงทางเชื้อสายและวัฒนธรรมอันดีต่อกัน ความได้เปรียบนี้ย่อมส่งผลบวกต่อหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมภาพยนตร์ อุตสาหกรรมด้านความบันเทิง อุตสาหกรรมด้านการศึกษา เป็นต้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านการศึกษาของไทยได้รับผลกระทบทางบวกจากการที่รัฐบาลจีนมีนโยบายให้การสนับสนุนชาวจีนเดินทางไปศึกษาต่างประเทศ ด้วยการให้สิทธิของการสมัครเป็นพลเมือง

ของเมืองใหญ่ๆ ของจีน หลังจากที่จบการศึกษาและกลับมาทำงานที่ประเทศตน ซึ่งอุดมศึกษาของไทยถือเป็นแหล่งที่ชาวจีนให้ความสำคัญในอันดับต้นๆ

อย่างไรก็ตาม ก็มีอุปสรรคต่อ OBOR ของจีนในอาเซียน คือมหาอำนาจอื่นๆ เห็น OBOR แล้วก็กลัว ไม่สบายใจที่เห็นจีนจะมาสร้างอะไรเต็มไปหมด จะมาครอบงำอาเซียน ฉะนั้นยุทธศาสตร์ของสหรัฐชัดเจนว่าต้องการเข้ามาแข่งกับจีนในอาเซียน สหรัฐจึงเข้ามาจับอาเซียนเต็มที่ เพียงแต่อเมริกาอาจจะไม่มีแรงพอ ไม่มีเงินพอที่จะมาลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน อเมริกาจะเน้นทางด้านการทหาร แต่อเมริกาก็มีพันธมิตรสำคัญที่จะมาแข่งกับจีนในเรื่องนี้คือ ญี่ปุ่น ซึ่งญี่ปุ่นแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนแล้วว่าต้องการเข้ามาแข่งกับจีนในเรื่องนี้ ไทยก็ต้องการให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนอยู่แล้ว จึงเจรจากับญี่ปุ่นไปแล้ว ให้ญี่ปุ่นมาลงทุนสร้างถนน สร้างทางรถไฟ ใน East- West Economic Corridor อีกเส้นหนึ่งที่ญี่ปุ่นสนใจมากคือ เส้นทาง หรือ Southern Economic Corridor โดยจะเข้าไปพัฒนาทวายให้เป็นท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม สร้างถนน สร้างทางรถไฟ จากทวายเข้ากาญจนบุรี กรุงเทพฯ มาบตาพุด และจะสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-เชียงใหม่ อีกด้วย นี่แสดงให้เห็นว่าสิ่งที่จีนจะต้องประสบคือการที่มหาอำนาจอื่นๆ จะเข้ามาแข่งกับจีนในเรื่องนี้ และจะไม่ยอมให้จีนผูกขาดการสร้างความเชื่อมโยงกับอาเซียนอย่างแน่นอน

สำหรับไทยแล้วในระยะยาวจะมีปัญหาการครอบงำทางเศรษฐกิจของจีน จะเป็น long term issue จะกลายเป็น dilemma แต่ว่าตอนนี้ trend เราจะเอียงเข้าหาจีนมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทยคือจีน นักท่องเที่ยวมากที่สุดคือจีน ต่อไปการลงทุนอันดับหนึ่งจะมาจากจีน dilemma คือเราต้องการผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากจีน แต่ในขณะเดียวกันเราก็กังวลว่าจีนจะครอบงำเศรษฐกิจเรา ซึ่งไทยต้องหาจุดสมดุล ดุลยภาพ โดยขณะที่เราปฏิสัมพันธ์กับจีน แต่เราก็ต้องถ่วงดุลจีน โดยดึงเอาญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลี ออสเตรเลีย สหรัฐ รัสเซีย และอาเซียนมาถ่วงดุลจีน

กล่าวโดยสรุป ในแง่หนึ่ง OBOR ก็เป็นประโยชน์ต่อไทยเรา เราจะต้องร่วมมือกับจีนเต็มที่เพราะจีนจะทำให้ไทยกลายเป็น hub ของประชาคมอาเซียน แต่ในขณะเดียวกัน OBOR ก็เป็นดาบสองคม เพราะจีนอาจจะเข้ามาครอบงำเศรษฐกิจของไทยมากเกินไปในที่สุดแล้ว ไทยต้องระมัดระวังต้องแบ่งรับแบ่งสู้ ต้องไม่ไปพึ่งจีนประเทศเดียว และจะต้องถ่วงดุลจีนด้วยการปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจอื่น ๆ รวมทั้งอาเซียนด้วย

แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องภายใต้นโยบาย One Belt One Road

โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ประกอบด้วย ๒ ส่วนหลัก คือ วงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก และเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑ โดยวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านทางเอเชียกลางและเอเชียตะวันตก ส่วนเส้นทางสายไหมทางทะเลจะเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา นอกจากสองเส้นทางการเชื่อมต่อหลักนี้ โครงการ OBOR ยังรวมถึงการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และเส้นทางเพิ่มเติมที่จะเชื่อมต่อกับ ๒ ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ

เป้าหมายสำคัญของ OBOR คือ “การประสานนโยบาย” เพื่อความร่วมมือทางยุทธศาสตร์ การพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ใน OBOR และนโยบายสนับสนุนเพื่อความร่วมมือดังกล่าวและโครงการขนาดใหญ่ การเชื่อมโยงระบบสาธารณูปโภค (Facilities

Connectivity) เป็นอีกเรื่องที่ได้รับการให้ความสำคัญ และรวมถึงการปรับปรุงการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐาน การก่อสร้างระเบียบการคมนาคมระหว่างประเทศ และการพัฒนาเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดน โครงการนี้ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานด้วย โดยเฉพาะท่อส่งก๊าซ และน้ำมัน สายส่งไฟฟ้าข้ามแดน และการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าระดับภูมิภาคอีกจุดเน้นสำคัญของโครงการคือ การยกเลิกสิ่งที่เป็นอุปสรรคของการค้าการลงทุน และการก่อตั้งเขตการค้าเสรีการค้า วิสัยทัศน์ OBOR เน้นการลงทุนในหลากหลายภาคตั้งภาคการเกษตร ป่าไม้ประมง อุตสาหกรรมพิทักษ์สิ่งแวดล้อม และภาคการท่องเที่ยว และเรียกร้องให้มีการเพิ่มความร่วมมือในการสำรวจและพัฒนาพลังงานถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติพลังน้ำ นิวเคลียร์ พลังงานลม และพลังงานแสงอาทิตย์ และเพื่อให้โครงการนี้เกิดขึ้นได้จริง จีนจะหาทางทำบันทึกความเข้าใจ แผน และข้อตกลงความร่วมมือทวิภาคีใหม่กับประเทศในพื้นที่เป้าหมาย OBOR

แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องภายใต้นโยบาย One Belt One Road จะก่อให้เกิดประโยชน์ สูงสุดระหว่างจีนและอาเซียนประกอบด้วย

๑. การผลักดันการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาค ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยหากอาเซียนมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานก็จะส่งผลให้ต้นทุน การขนส่งลดลง และการไปมาหาสู่ระหว่างกันสะดวกมากยิ่งขึ้น ซึ่งจีนในฐานะประเทศที่มีความพร้อมด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีความยินดีที่จะช่วยภูมิภาคอาเซียนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างกัน

๒. การกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ ปัจจุบันเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน ถือ เป็นเขตการค้าเสรีที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยจีนเป็นคู่ค้าอันดับ ๑ ของอาเซียน (มีมูลค่าทางการค้า เพิ่มขึ้น ๕ เท่า และมีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้น ๓ เท่าในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา) และนับเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยรองจากอาเซียน ซึ่งเห็นว่าเป้าหมายมูลค่าการค้าระหว่างอาเซียนและจีนจะสูงถึง ๑ ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในปี ๒๕๖๓ (ค.ศ. ๒๐๒๐) และมีมูลค่าการลงทุนสูงกว่า ๑ แสนล้านเหรียญสหรัฐ (ปี ๒๕๕๗ มีมูลค่า ๑ แสนล้านเหรียญสหรัฐ) โดยเฉพาะด้านการลงทุนนั้น อาเซียนและจีนยังมีความศักยภาพที่จะขยายมูลค่าการลงทุนระหว่างกันได้อีกมาก และปัจจุบันจีนมีโครงการขนาดใหญ่ จำนวนมากเพื่อกระตุ้นการขยายมูลค่าการลงทุนระหว่างกัน

๓. การพัฒนาเงินทุนระหว่างอาเซียนและจีน ปัจจุบันอาเซียนมีความต้องการเงินทุนเพื่อการพัฒนาสูงถึง ๖ แสนล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้น จีนจึงมีนโยบายจัดตั้งธนาคาร Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) เพื่อปล่อยเงินกู้แก่ประเทศอาเซียนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ จำนวน ๑ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ รวมถึงมีการระดมเงินทุนระยะที่ ๒ ของกองทุนความร่วมมือด้านการลงทุนจีน-อาเซียนมูลค่า ๓ พันล้านเหรียญสหรัฐ และจัดเงินกู้สำหรับก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน ๑ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อการพัฒนาดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีกองทุนสำหรับการพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ ศตวรรษที่ ๒๑ อีกจำนวน ๔ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการจ้างงานระหว่างกันในภูมิภาค โดยคาดว่าทุก ๑,๐๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐจะก่อให้เกิดการจ้างงานคน ๑.๘ หมื่นคน รวมทั้งโครงการจะมีอัตราการจ้างงานมากกว่า ๗.๒ แสนคน นอกจากนี้ ยังรวมถึงการส่งเสริมการใช้สกุลเงินหยวนในการดำเนินธุรกรรมระหว่างอาเซียนและจีนในอนาคต และ

๔. การกระชับความสัมพันธ์ฉันท์มิตรระหว่างจีนและอาเซียน ซึ่งเป็นการสนับสนุนภาคประชาชน อาทิ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม การศึกษา และการท่องเที่ยว โดยปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ปัจจัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้น จะมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาค สำหรับด้านความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยในปีที่ผ่านมา ได้มีการลงนามความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกันแล้ว โดยโครงการดังกล่าวเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๕๘ รวมถึงทางจีนพร้อมที่จะให้การสนับสนุนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมระหว่าง ๒ ข้างทางรถไฟ เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมในภูมิภาคต่อไป

โอกาสของประเทศไทยภายใต้นโยบาย One Belt One Road

ภายใต้นโยบาย One Belt One Road แนวคิดนี้น่าจะเป็นประโยชน์ต่อไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ไทยตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมทั้งการที่ไทยควรวางตัวเป็นกลางระหว่างค่ายการค้าใหญ่ทั้ง ๓ ค่าย (สหรัฐฯ และพันธมิตร กลุ่มประเทศ BRICS และตะวันออกกลาง) เพื่อให้ไทยจะสามารถได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทุกฝ่าย ทั้งนี้ แนวคิดเส้นทางสายไหมโดยเฉพาะเส้นทางทางทะเลมีใช้เรื่องแปลกใหม่สำหรับไทยแต่อย่างใด เนื่องจากราชอาณาจักรไทยในสมัยโบราณเคยใช้เป็นเส้นทางเชื่อมสันถวไมตรีและติดต่อค้าขายกับจีนมานานร่วมพันปี

จากสถานะในเวทีระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน การดำเนินยุทธศาสตร์ทางการค้า “One Belt and One Road” ของจีนถือว่าเป็นผลดีต่อไทย รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนในการยกระดับความร่วมมือและผลักดันการเข้าไปมีส่วนร่วมใน AIB ของจีน ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อยกระดับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและภูมิภาคในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนต่อการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในมิติต่างๆ ทั้งด้านกายภาพ (คมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับประชาชน อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป

รัฐบาลไทยได้ให้การสนับสนุนแนวคิดนโยบาย “One Belt and One Road” ของจีนมาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสอดคล้องกับนโยบายของไทยที่ให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงในภูมิภาค (Connectivity) ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางทะเล เพื่อให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้โครงการของรัฐบาลที่มุ่งเสริมสร้างความเชื่อมโยงของไทยกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ และมุ่งเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว ซึ่งสามารถดำเนินการควบคู่กับนโยบาย OBOR ของจีน อาทิ (๑) โครงการประเทศไทย ๔.๐ ซึ่งสอดคล้องกับจีนที่มีแผนยุทธศาสตร์ Made in China ๒๐๒๕ ซึ่งเน้นเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง และสินค้านวัตกรรม ซึ่งนโยบายของทั้งสองประเทศนี้สามารถที่จะพัฒนาร่วมกันสู่การเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ได้ และ (๒) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งในอนาคตจะกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของเอเชีย โดยจะเป็นศูนย์กลางในการคมนาคม เป็นจุดขนส่งและกระจายสินค้า เป็นทั้งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค นอกจากนั้นยังเป็น Gateway สำคัญของนักลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนชาวจีนที่จะเข้ามาใช้ EEC ในการเป็นฐาน

การผลิตเพื่อกระจายสินค้าไปสู่กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และ เวียดนาม ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นประเทศที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ไทย-จีน มียุทธศาสตร์ connectivity ที่สอดคล้องกันของจีน คือ One belt one road คู่ไปกับ One belt one ray ภายใต้นโยบาย Internet Plus ส่วนของไทยคือยุทธศาสตร์ระบบราง EEC ควบคู่กับยุทธศาสตร์ digital economy transformation รวมถึงการพัฒนาให้ไทยก้าวสู่การเป็น leading Digital Hub หรือ E Hub. ของ ASEAN ที่จะช่วยขับเคลื่อน Thailand ๔.๐ โดยสองฝ่ายสามารถขยายความร่วมมือต่างๆ ไปยัง CLMV และอาเซียนโดยไทยพร้อมเชื่อมโยงจีน - อาเซียน จีน - อินเดีย และจีน-เอเชียใต้

การกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนมีเป้าหมายอย่างไร (ประมวลจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ)

จีนเห็นว่าโลกในปัจจุบันต้องการและมีความจำเป็นในการดำเนินนโยบายตามแนวคิดแบบ BRI เนื่องจากที่ผ่านมาโลกประสบปัญหาการพัฒนาเศรษฐกิจที่เติบโตช้าลง อันเป็นผลจากวิกฤตทางการเงินระดับโลกซึ่งเกิดขึ้นอยู่เสมอ การพัฒนาที่ไม่เท่าเทียม โครงสร้างการค้าการลงทุนระหว่างประเทศอยู่ในช่วงการปรับฐานขนานใหญ่ ในขณะที่หลาย ประเทศยังประสบปัญหาการปรับตัวและพัฒนาให้ทันเข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปได้ BRI จะส่งเสริมการร่วมพัฒนาให้โลกเปิดแบบ multipolar world มีโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจ นำไปสู่ความร่วมมือการพัฒนาที่ทุกประเทศมีส่วนร่วมกันแบ่งปันและเกื้อกูลกันที่ทุกฝ่ายได้ประโยชน์ เป็นไปตามหลักการของ UN Charter ได้แก่ การเคารพอำนาจอธิปไตยและเขตแดนซึ่งกันและกัน การไม่ใช้ความรุนแรง การไม่ก้าวร้าวในเรื่องภายในประเทศ ความเท่าเทียมกันและทุกฝ่ายได้ประโยชน์และอยู่อย่างสันติสุข

จีนตั้ง Cooperation Priorities ของ BRI ไว้ 5 ด้าน ได้แก่

๑. promote policy coordination ส่งเสริมการทำงานร่วมกันในเรื่องนโยบายการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จะช่วยให้สามารถพัฒนาไปด้วยกัน และไปในทิศทางเดียวกัน ร่วมกันหารือในการช่วยแก้ไขปัญหามุมภาค เน้นการทำงานแบบพหุภาคีที่ทุกประเทศมีส่วนร่วม ร่วมกันกำหนดโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของภูมิภาคร่วมกัน

๒. facilities connectivity ส่งเสริมการเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทั้งด้านการคมนาคม (บก เรือ อากาศ) การสื่อสาร (ใยแก้วนำแสงข้ามทวีป ใยแก้วใต้อ่าว) พลังงาน (ท่อน้ำมัน แก๊ส ท่าเรือ จุดขนส่ง) โดยใช้เทคโนโลยีในการช่วยในการเชื่อมโยงให้มีประสิทธิภาพ

๓. unimpeded trade ส่งเสริมการค้าการลงทุนที่ไร้อุปสรรค ส่งเสริมการสร้างเขตการค้าเสรี เพิ่มความร่วมมือในด้านมาตรฐานสินค้า การออกใบรับรอง ตามกรอบของ WTO Trade facilitation Agreement เน้นลดกำแพงภาษีในทุกรูปแบบ เน้นการพัฒนาระบบ single window(s) ของระบบศุลกากรในเขตชายแดนหรือท่าต่าง ๆ ส่งเสริมความร่วมมือในการผลิตและจัดส่งสินค้าทุกรูปแบบยกระดับ Supply chain และเรื่องความมีประสิทธิภาพและมาตรฐาน ความปลอดภัย จัดตั้งกลไกควบคุมคุณภาพทั้งเกษตรและอุตสาหกรรม เน้นการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทันสมัย ก่อตั้ง industrial parks และ industrial cluster เพิ่มความร่วมมือด้านการค้าพลังงาน เพิ่มความโปร่งใสใน

การแชร์ข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าการลงทุนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่งเสริมการค้า e-commerce และ cross border e-commerce บูรณาการการลงทุนและการค้า

๔. financial integration ส่งเสริมความร่วมมือด้านการเงินให้แน่นแฟ้น สร้างระบบในเอเชียซึ่งมุ่งในการ ทำให้ระบบสกุลเงิน การลงทุน การกู้ยืม รวมทั้งระบบข้อมูลสินเชื่อมีความมั่นคง ส่งเสริมการทำ currency swap ระหว่างกลุ่มประเทศ BRI เปิดและพัฒนา ตลาดพันธบัตรของเอเชีย (bond market in Asia) ร่วมกันก่อตั้ง Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) / BRICS New Development Bank / สถาบันการเงินของ Shanghai Cooperation Organization (SCO) และช่วยกันส่งเสริมให้ Silk Road Fund สามารถเริ่มดำเนินการได้โดยเร็วที่สุด ส่งเสริมความร่วมมือ ระหว่าง China-ASEAN Interbank Association / SCO Interbank Association และการปล่อยกู้ในรูปแบบความร่วมมือ แบบพหุภาคี ในรูปแบบของ syndicated loans และ bank credit ในส่วนของจีนจะสนับสนุนเอกชนและสถาบันการเงิน ที่มีพื้นฐานสินเชื่อที่ดี ปล่อยกู้พันธบัตรในสกุลเงินหยวน (renminbi bonds) ในจีน และส่งเสริมให้ออกพันธบัตรทั้งสกุล หยวนและต่างชาติในประเทศอื่น ๆ ใน BRI และใช้เงินทุนเหล่านี้ลงทุนในประเทศ BRI นอกจากนี้ ยังต้องเน้นความร่วมมือ ในการจัดตั้งกลไกในภูมิภาคที่ท างานร่วมกันในกรอบกฎระเบียบ นโยบายทางการเงิน และประสาน ข้อมูลต่าง ๆ เพื่อลด ความเสี่ยงและการบริหารจัดการวิกฤตเศรษฐกิจ สร้างกลไกเตือนภัยความเสี่ยงทางการเงินล่วงหน้า จัดตั้งกลไกเฝ้าระวัง ติดตามตรวจสอบสินเชื่อ และความน่าเชื่อถือ (credit rating institutions) ส่งเสริมให้กองทุนความมั่งคั่งแห่งชาติต่าง ๆ และ Silk Road Fund ท ำหน้าที่ ในการลงทุน ให้สินเชื่อกับกลุ่มประเทศ BRI ส่งเสริมให้กองทุนเอกชนและกองทุนเงิน ลงทุนต่าง ๆ มี ส่วนร่วมในการก่อสร้างโครงการที่สำคัญภายใต้ BRI

๕. people-to-people bonds ส่งเสริมความร่วมมือในระดับประชาชน ทั้งในด้าน การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม การศึกษา สื่อ การแลกเปลี่ยนบุคลากรในทุกเรื่อง ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน เยาวชน สตรี จิตอาสา โดยจีนตั้งเป้าจะสนับสนุนทุนการศึกษา 10,000 ทุนให้กับ กลุ่มประเทศ BRI ส่งเสริมการจัดนิทรรศการ งานวัฒนธรรม งาน ศิลปะ ภาพยนตร์ หนังสือ ละคร โทรทัศน์ ในประเทศต่าง ๆ และการส่งเสริมการแปลรายการโทรทัศน์ ละคร ภาพยนตร์ รายการวิทยุ เพื่อให้ประชาชนสามารถเรียนรู้ระหว่างกันได้มากขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างกัน งานท่องเที่ยวประจำปี ของแต่ละประเทศ โดยสนับสนุนสินค้าและบริการของกลุ่มประเทศ BRI ลดอุปสรรคในการ เดินทางไปมาหาสู่กัน (อำนวยความสะดวกในการตรวจลงตรา) จัด package ทัวร์สำหรับประเทศ BRI ส่งเสริมความร่วมมือด้านการแก้ปัญหาภัยพิบัติ การรับมือด้านโรคติดต่อและโรคระบาด (AIDS/TB/Malaria) ส่งเสริมความร่วมมือทางการแพทย์ การรักษาด้วยยาและ ความรู้ท้องถิ่น (traditional medicine) ส่งเสริมความร่วมมือด้านการวิจัยพัฒนาทางวิทยาศาสตร์และนวัตกรรม สร้างศูนย์วิจัยร่วมกัน และการศึกษาร่วมกันสร้างเยาวชนและแรงงานที่มีคุณภาพ สร้างแรงงานสาย อาชีพ ส่งเสริมความเป็นผู้ประกอบการ (entrepreneurship) เพื่อสร้างกลุ่มแรงงานให้กับประเทศ BRI นอกจากนี้ ยังส่งเสริมความร่วมมือระหว่างพรรคการเมือง ต่าง ๆ และรัฐสภา ศาล ของกลุ่ม ประเทศ BRI ส่งเสริมการจับคู่เมืองพี่เมืองน้อง ส่งเสริมการก่อตั้ง Think thank และการสัมมนาที่ให้ ประชาชน นักศึกษามีส่วนร่วมในการเสนอความคิดช่วยร่วมพัฒนาประเทศ ส่งเสริมการใช้สื่อ อินเทอร์เน็ตในเชิงสร้างสรรค์ในการสร้างสังคมที่สามัคคี

จะเห็นได้ว่า จีนมีเป้าหมายชัดเจนที่จะก้าวสู่การเป็นผู้นำของศตวรรษที่ 21 โดยสร้างความเข้มแข็งทั้งภายในและภายนอก ในส่วนของการเมืองภายในและความมั่นคงภายใน หากจีนสามารถดำเนินการนโยบาย BRI สำเร็จจะสามารถ สร้างความมั่นคงให้กับสถานะของพรรคคอมมิวนิสต์จีน และรัฐบาลจีน เนื่องจากสามารถทำให้ประชาชนมีความมั่งคั่ง ยกระดับ คุณภาพชีวิต สร้างความนิยม และการยอมรับของสถานะชาวจีนในโลก ในขณะที่ภายนอกประเทศ จีนดำเนินการโดยอาศัย การสร้างความร่วมมือกับกลุ่มประเทศ BRI ซึ่งจีนมองเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการที่จะสร้างความมั่งคั่ง ความมั่นคง และการได้รับการยอมรับจากประชาคมโลกของจีน การเชื่อมโยง 5 ข้อข้างต้น ประกอบกับสถานะทางเศรษฐกิจ การเงิน การเมือง และการทหารของจีนที่มีความเข้มแข็ง เป็นโอกาสให้จีนสามารถเข้าไปลงทุนขยายอิทธิพลทางการค้า เศรษฐกิจ การลงทุนในประเทศ BRI และโดยที่จีนมีเงินลงทุนมาก มีความพร้อมทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และความสามารถในการสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน จีนจึงสามารถหาผลประโยชน์จากการให้ประเทศต่าง ๆ กู้ยืมเงิน โดยมีเงื่อนไขในการว่าจ้างบริษัท ก่อสร้างของจีน หรือจัดซื้อจัดจ้างสินค้า เทคโนโลยีระบบโทรคมนาคมจากบริษัทเอกชนจีน โดยในกระบวนการนี้ จีนจะได้ทั้งดอกเบี้ยสามารถขายสินค้าได้ เพิ่มมูลค่าการส่งออก นอกจากนี้ ในกรณีที่ประเทศผู้รับไม่มีความสามารถในการกู้ยืม หรือโครงการดังกล่าวอยู่ในยุทธศาสตร์สำคัญของจีน จีนยังสามารถลงทุนส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด (ตามข้อกำหนดของกฎหมายในประเทศนั้น ๆ) เพื่อเข้าควบคุม เพื่อเอื้อประโยชน์ให้ภาครัฐและเอกชนจีนหรือเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ระยะยาวได้ ในทางการทูต เมื่อประเทศผู้รับเป็นลูกหนี้รายใหญ่ของจีน ย่อมตกเป็นฝ่ายรับในการเจรจาผลประโยชน์ในกรอบอื่น ๆ หรือภาพรวม ส่งผลให้ทางการเมืองและในความร่วมมือกรอบอื่น ๆ ต้องเป็นพันธมิตรจีนโดยปริยาย จากประเทศขยายเป็นภูมิภาค จีนจะสามารถขยายอิทธิพลได้อย่างเข้มแข็ง และก้าวสู่การเป็นมหาอำนาจอย่างแท้จริง อย่างไรก็ดียังมีตัวแปร ที่สำคัญ คือความสัมพันธ์ทางเศรษฐศาสตร์การเมืองของประเทศใหญ่ในโลก เช่น สหรัฐ กลุ่มสหภาพยุโรป อังกฤษ รัสเซีย และกลุ่มประเทศเศรษฐกิจสำคัญอื่น ๆ อาทิ อาเซียนหรือกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ที่จะเลือกที่จะดำเนินการทางการทูตและการเมือง ในเชิงความมั่นคงและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจอย่างไร ซึ่งในอนาคตอันใกล้ New landscape หรือ Architecture ใหม่ของโลกจะเริ่มชัดเจน แต่สิ่งที่แน่นอนคือในทุกกรอบจะต้องดูท่าทีของจีน ว่าจีนจะทำอย่างไร

จีนดำเนินนโยบายด้านการทูต การเมืองและเศรษฐกิจและการทหารแบบผสมผสาน สอดรับทำที่ได้อย่างมียุทธศาสตร์และเป้าหมายชัดเจน จีนมองตัวเองประหนึ่งดังประเทศมหาอำนาจ โดยพร้อมเป็นผู้ให้ทั้งในรูปการให้ความช่วยเหลือที่เป็นเงินทุน เงินกู้ สิ่งของ (ทางทหาร) แต่แข็งกร้าวในจุดยืนและข้อสงวนของเงื่อนไขประเด็นที่ sensitive ต่อจีน อาทิ เรื่อง South China Sea (อริปไตย) / เรื่องเกี่ยวกับชายแดน กับ อินเดีย-ปากีสถาน / เรื่องความชอบธรรมในการบริหารจัดการเรื่องภายในประเทศที่มักเป็นประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนต่าง ๆ อาทิ การจัดการชนกลุ่มน้อย กลุ่มชาติพันธุ์ กลุ่มเรียกร้องเสรีภาพในด้านต่าง ๆ รวมถึงกลุ่มที่มีความเห็นต่างไปจากพรรคคอมมิวนิสต์หรือรัฐบาลจีน / เรื่องไต้หวันหรือการเรียกร้องประชาธิปไตยของกลุ่มนักศึกษาในฮ่องกง / แนวคิดเรื่อง Indo-Pacific ที่จีนมองว่าจะมีไว้ทำการยับยั้งจีน

ดังนั้น ยุทธศาสตร์การดำเนินนโยบายตามแนวคิด BRI ของจีนจะส่งผลกระทบทางตรงต่อประชาคมโลกและภูมิภาคต่าง ๆ ในเรื่องการวางแผนการดำเนินความสัมพันธ์ด้านการเมือง การทูต เศรษฐกิจและทหาร โดยในระดับประเทศหรือภูมิภาค จะมีผลกระทบมากน้อยแตกต่างกันตามความสัมพันธ์เดิมของประเทศนั้น ๆ กับข้าวนานาชาติต่าง ๆ อาทิ สหรัฐ รัสเซีย สหภาพยุโรป และมีความเกี่ยวข้องด้านการค้าการลงทุนกับจีน หรือพันธมิตรของจีนเพียงใด หรือมีความเห็น ท้าทายต่อจีนอย่างไรในประเด็นที่จีนให้ความสำคัญหรือเป็นประเด็นที่ sensitive ต่อจีน ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยที่จีนมีขนาดเศรษฐกิจเป็นอันดับสองของโลก ในปี ค.ศ. 2017 GDP ของจีนมีขนาด 12.2 ล้านล้าน ดอลลาร์สหรัฐ (ไทย 4.55 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ) มีทุนสำรองระหว่างประเทศมากที่สุดในโลก (3.14 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ / ไทย 2 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ) มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 6.9 (ไทย ร้อยละ 3.9) จีนยังมีมูลค่าการค้ามากเป็นอันดับ 1 ในโลก (4.1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ) และมีการลงทุนในต่างประเทศ 1.2 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ ในขณะที่มีการคาดการณ์ว่าจำนวนชนชั้นกลางชาวจีนจะขยายจาก 430 ล้านคนในปัจจุบันเป็น 780 ล้านคนในปี ค.ศ. 2025 จีนจึงเป็นประเทศที่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกต้องการเป็นคู่ค้าและพันธมิตรในการลงทุนและมีแนวโน้มที่จะนำเข้า สินค้าที่มีคุณภาพมากขึ้น เนื่องจากจีนจะกลายเป็นประเทศที่มีกำลังซื้อสูงอันดับต้น ๆ ของโลกเนื่องจากตลาดที่มีขนาดใหญ่ ในขณะที่เศรษฐกิจยังอยู่ในขาขึ้น การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจที่สำคัญของแต่ละประเทศจึงไม่สามารถมองข้ามจีนไปได้ และเชื่อว่าจะมุ่งแสวงหาโอกาสในการทำ ความตกลงการค้าและการลงทุนกับจีนทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี อันจะส่งผลให้จีนสามารถเป็นประเทศผู้นำในจัดทำความตกลงการค้าพหุภาคีที่สำคัญในอนาคต อาทิ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) หรือ The Free Trade Area of the Asia-Pacific (FTAAP) และด้วยอำนาจการต่อรองในกำลังซื้อและความน่าสนใจในการลงทุนในจีน จีนจะสามารถเป็นประเทศสำคัญในการกำหนดมาตรฐานหรือ Trend ต่าง ๆ ในโลกการค้าและการลงทุน ซึ่งจะทำให้สถานะ ความเป็นผู้นำของจีนเข้มแข็งขึ้น ด้วยเหตุนี้ กอปรกับการที่จีนมีกำลังในการขับเคลื่อน BRI และเมื่อมี ประเทศอื่น ๆ เข้าร่วมจะทำให้น้ำหนักและอิทธิพลของจีนเพิ่มมากขึ้น ประเทศหรือภูมิภาคต่าง ๆ ต้องมีการวางแผนยุทธศาสตร์การเมือง การทหาร การค้าและ การลงทุนของตนอย่างรัดกุม เพื่อตั้งรับ กับจีนที่จะมีแต่เพิ่มสำคัญขึ้น โดยต้องอาศัยเครื่องมือทั้งในกรอบทวิภาคี (โตไป พร้อมจีน / เรียนรู้จากจีนในเรื่องที่ประเทศตนยังขาด) และพหุภาคี (ใช้เวทีพหุภาคีโดยอาศัยการรวมกลุ่มเพื่อคานา านาจีน)

สำหรับในกรอบทวิภาคี การที่จีนกำลังเป็นผู้นำแห่งนวัตกรรมและความเจริญก้าวหน้าใน ด้านวิทยาศาสตร์ การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม และมีแรงงานที่นับวันยังมีความเชี่ยวชาญและ ความสามารถเพิ่มขึ้น ทุกประเทศในโลกจึงควรเร่ง พัฒนาเยาวชน และแรงงาน โดยสามารถอาศัย กรอบ BRI ในการเรียนรู้ก้าวกระโดด หรือการถ่ายโอนเทคโนโลยีจากจีน ในขณะที่ภาครัฐและเอกชน ในประเทศต้องให้การสนับสนุนในการพัฒนาแรงงาน และสร้างงาน ส่วนในกรอบพหุภาคี แต่ละ ภูมิภาคควรร่วมมือสร้างความเข้มแข็งในด้านต่าง ๆ ของตนเองได้และแสวงหาช่องทางผลประโยชน์ที่ ตนสามารถเก็บเกี่ยวได้จากความร่วมมือในกรอบ BRI อาทิ การสร้าง niche ของสินค้าและบริการ ยกระดับมาตรฐาน เพื่อสร้างความสามารถการแข่งขันในการค้าระหว่างประเทศกับจีน และภูมิภาค อื่น ๆ เพื่อเพิ่มอำนาจในการเจรจาหรือเพิ่มมูลค่าตลาด เนื่องจากหากไม่มีอำนาจต่อรองแล้ว จะยาก

ต่อการต่อกับจีนซึ่งมีการดำเนินนโยบายที่เป็นเอกภาพ จากทั้งภาครัฐ กึ่งรัฐ และภาคเอกชน ทั้งนี้ จีนได้อ้างเสมอว่า BRI เป็นแนวคิดในการร่วมการพัฒนาแบบ win-win และทุกคนมีส่วนร่วม หากทุกประเทศสามารถโตไปพร้อมกับจีนและสามารถคานอำนาจจีนได้อย่างสมดุล เราน่าจะเห็นโลก multipolar world อย่างแท้จริง

ประเทศไทยควรมีแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์อย่างไร เพื่อให้เหมาะสมกับเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน

แนวคิดเรื่อง Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน กับ Thailand 4.0 หรือ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ของไทย มีประเด็นส่วนที่สามารถร่วมมือกันได้ โดยหากทำได้อย่างลงตัวและการดำเนินนโยบายของไทยเป็นเอกภาพจากทุกภาคส่วน ไทยจะสามารถโตไปกับจีนและได้ประโยชน์จาก BRI ได้ เนื่องจาก BRI เป็นกรอบใหญ่ที่เน้นการพัฒนา เชื่อมโยง ยกระดับ ใช้เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในการทำงานร่วมมือทั้งในและต่างประเทศ สร้างโครงสร้างพื้นฐานในการสนับสนุน การเชื่อมโยงในทุกด้าน มีการสังคายนา และบูรณาการมาตรฐานกฎระเบียบในทุกเรื่องที่จะลดอุปสรรค การค้าสินค้า บริการและการลงทุน และเน้นการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน มีส่วนร่วมของประชาชน ในแนวทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมุ่งเน้นความสงบสันติสามัคคีของประชาคมโลก สิ่ง ไทยสามารถทำได้ สามารถแบ่งเป็น ๓ กรอบใหญ่ ๑. สิ่งที่ต้องพัฒนาในประเทศ ๒. การดำเนินการ ยุทธศาสตร์ความสัมพันธ์แบบทวิภาคีกับจีน ประเทศพันธมิตรที่สำคัญและประเทศที่สร้างโอกาสให้กับไทย ๓. การดำเนินการยุทธศาสตร์ในกรอบพหุภาคี สิ่งที่ต้องพัฒนาในประเทศตามกรอบนโยบายปัจจุบันที่มุ่งเน้นการพัฒนา Thailand 4.0 และการยกระดับเศรษฐกิจในประเทศผ่านนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ Eastern Economic Corridor (EEC) เป็นแผนการพัฒนาที่ก้าวหน้ามาก จำเป็นต้องปฏิรูปมาตรฐาน กฎระเบียบ บูรณาการการทำงานและการให้บริการขององค์กรรัฐ และเอกชนในประเทศ ขนานใหญ่ แม้ว่าที่ผ่านมารัฐบาลได้พยายามออกกฎหมาย แก้ไขกฎระเบียบ ปรับโครงสร้างหน่วยงานต่าง ๆ และดึงให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาแล้ว ยังมีงานสำคัญที่ต้องทำอีกคือ การมีหน่วยงานเจ้าภาพแบบ One Stop Service หรือ Single Window(s) สำหรับในเรื่อง Thailand 4.0 / EEC / อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว กรณีของ Thailand 4.0 อาจพิจารณาตั้งหน่วยงานที่เลี้ยงให้คำแนะนำในการปรับโครงสร้างการดำเนินนโยบายให้สอดคล้องกัน สนับสนุนงบประมาณสำหรับภารกิจ และยกระดับความรู้และความเชี่ยวชาญเจ้าหน้าที่และผู้บริหารของหน่วยงานต่าง ๆ เน้นการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย การเก็บข้อมูลเพื่อนำไปสู่การสร้างฐานข้อมูล Big data อันจะเป็นกระดูกสันหลังและฐานสำคัญที่ใช้ในการพัฒนาต่อไป (เนื่องจากสามารถ monitor ทรัพยากรและองค์ความรู้ทั้งหมดที่มีได้ และปรับปรุงการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นภาพรวมอย่างชัดเจน วางแผนในอนาคตได้ รวมทั้งสามารถแบ่งปันข้อมูลให้กับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเมื่อสามารถบูรณาการข้อมูล องค์ความรู้ การบริหารจัดการได้แล้ว ประเทศไทยจึงจะสามารถทำงานและกำหนดยุทธศาสตร์และแผนดำเนินงานได้อย่างมีเอกภาพอย่างแท้จริง และสามารถรับมือกับแนวคิดนโยบาย BRI ได้ ในกรณีของ EEC ไทยควรเร่งเสริมขีดความสามารถในการมีหน่วยงานที่เป็น Single Window ในการจัดการ รับรอง เชื้อชวน ดูแล ภาครัฐ และเอกชนที่สนใจทำความร่วมมือและลงทุนใน EEC โดยมีแนวการทำงานในเชิงรุก คือเลือกเพื่อน องค์กรหรือบริษัทเอกชน ที่มีศักยภาพที่จะลงทุน และเป็นไปตามนโยบาย New S-Curve Thailand

4.0 และ tailor made ข้อเสนอของ EEC ต่าง ๆ เพื่อเป็นการดึงดูดเม็ดเงินมาลงทุน นอกจากนี้หน่วยงานนี้ ควรเลือกเฟ้นอุตสาหกรรมไทย ที่มีศักยภาพ (ทั้งอุตสาหกรรมเกษตร / สินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ) ให้รวมกลุ่มให้มีขนาดใหญ่ สร้างเป็น cluster ใน EEC รวมทั้ง ประสานจับคู่หาความเป็นไปได้ในการร่วมลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรมหรือสินค้านั้น ๆ อุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยว ก็มีความสำคัญกับรายได้ของภาครัฐและเอกชนของไทย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการให้ไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ไม่ได้เน้นที่ราคาถูก (เน้นคุณภาพนักท่องเที่ยว หรือจับจ่ายสูงต่อวัน แทนที่จะตั้งเป้า จำนวนนักท่องเที่ยวอย่างเดียว) และต้องเน้นการบริหารจัดการที่สามารถดูแลให้เม็ดเงินรายได้ตกอยู่ที่ภาครัฐและเอกชนของไทย ในขณะที่เป็นมิตรต่อสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมในประเทศ การดำเนินนโยบายทวิภาคี กับประเทศที่สำคัญ ในส่วนของจีน เป็นที่ชัดเจนว่า กรอบ BRI / Go-Global ของจีนสอดคล้องกับ Thailand 4.0 และ EEC ของไทย ในการที่จีนสนับสนุนให้วิสาหกิจและเอกชนขยายเขตการลงทุนไปยังกลุ่มประเทศ BRI นอกจากนี้ ไทยควรอาศัยความสัมพันธ์พิเศษที่ใกล้ชิดกับจีนและสหรัฐ เชิญชวนให้ไทยเป็นสมรภูมิทาง การค้า โดยมุ่งเน้นการเชิญชวนบริษัทระดับโลกของประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ เพื่อเข้ามาควบคุมดูแลและสร้างความน่าสนใจให้ไทย เมื่อสามารถทำได้ เอกชนอื่น ๆ ที่อยู่ใน cluster ดังกล่าว จะตามเข้ามาลงทุน อย่างไรก็ดี ไทยต้องเร่งสร้างโครงสร้างพื้นฐาน แรงงานคน และกฎระเบียบที่ทันสมัย รวมทั้งหน่วยงาน Single window เพื่อรับลูกต่อไป ทั้งนี้ หลักการดังกล่าวสามารถใช้กับทุกกรอบ อาทิ การทหารและการเมือง โดยไทยต้องสร้างความน่าสนใจนอกจากเป็นทั้ง Bridge ที่ให้คู่ขัดแย้งมาคุยกันดังที่ผ่านมาแล้ว ยังต้องกล้าเล่นบทบาทประสานประโยชน์ให้กับกลุ่มอำนาจและประเทศสำคัญต่าง ๆ จะเพิ่มราคาให้กับไทยในเวทีโลก อาทิ เป็นจุดประสานของ BRI และ Indo-Pacific ในอนาคต การดำเนินการยุทธศาสตร์ในกรอบพหุภาคี ไทยต้องเร่งสร้างความเป็นผู้นำในกรอบอาเซียน โดยต้องสามารถแสดงให้เห็นประเทศสมาชิกอาเซียนเอง เห็นความสำคัญของการมี ASEAN Centrality ในเรื่องที่เป็นผลประโยชน์ของกลุ่มตน อย่างไรก็ดี กรอบพหุภาคีมีความซับซ้อนจากความสัมพันธ์ในกรอบทวิภาคีของประเทศ สมาชิกและประเทศมหาอำนาจอื่น ๆ ไทยอาจสามารถเลือกบางด้านที่ให้ประโยชน์ทุกฝ่าย เช่น เพิ่มความเป็นผู้นำด้านการทำความตกลงการค้าเสรีต่าง ๆ โดยเฉพาะ RCEP และ FTTAP โดยต้องใช้ประโยชน์จากฐานเสียงสนับสนุนในอาเซียน หรือ โดยที่ไทยเป็นประเทศท่องเที่ยวที่สำคัญเป็นทุน เป็นประเทศที่นักธุรกิจอยากใช้ชีวิต อาจสามารถหาวิธีสร้างสถานะทางเวที โลกเพิ่ม โดยสร้างให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเงินการธนาคารของเอเชียอีกแห่ง ตามที่จีนได้เสนอใน BRI ให้มีการจัดตั้ง bond market ของเอเชีย หรือการสร้างให้ไทยเป็นศูนย์กลางการค้า e-commerce / cross border e-commerce / logistics/ และการพัฒนาแรงงานของอาเซียน ซึ่งไทยไม่ควรปล่อยให้โอกาสนี้หลุดมือ และควรใช้ความเป็นจุดศูนย์กลาง ของอาเซียนและความพร้อมทั้งศักยภาพในอนาคตเป็นต้นทุนในการดำเนินการ โดยหากสามารถทำได้ จะเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญในอนาคตสำหรับโครงการพัฒนาสำคัญของไทย และการเติบโตของภาคเอกชนในกรอบ Thailand 4.0 และ EEC ซึ่งจะช่วยให้ไทยมีกำลังในการโต้และได้เปรียบในการพัฒนาในกรอบ BRI และการอยู่ใน multipolar world ในอนาคตต่อไป

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๔ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๓ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน ผลการศึกษาต่อบัณฑิตประสงค์ที่สามารถสรุปได้ดังนี้ แนวคิดการเชื่อมโยงตามโครงการริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง หรือ OBOR ที่เชื่อมต่อเศรษฐกิจจีนเข้ากับเศรษฐกิจของหลายภูมิภาคทั่วโลกนั้น จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวที่เส้นทาง OBOR พาดผ่าน ซึ่งจะทำให้เกิดตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งควรเร่งให้มีการศึกษาศักยภาพและโอกาสของเมืองตามแนวเส้นทาง OBOR เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชน หรือการร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาตลาดที่เกิดขึ้นใหม่เหล่านี้ต่อไป โดยเฉพาะการเชื่อมโยงภูมิภาค (Connectivity) อันเป็น Blueprint ของอาเซียน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (OBOR) ของจีน ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมระหว่างไทยกับจีน รวมถึงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และอาเซียนโดยรวม แต่จะต้องไม่ละเลยต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าวด้วย ตลอดจนหาแนวทางในการแก้ไขฟื้นฟู เช่น ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลงไปหลังจากการขยายร่องน้ำแม่น้ำโขง เป็นต้น

ภายใต้การดำเนินนโยบายเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของยุทธศาสตร์ดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่มีมิติระหว่างประเทศนั้น รัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ซึ่งนับเป็นความร่วมมือที่สำคัญของทั้งสองประเทศ ที่ต่างอำนวยความสะดวกซึ่งกันและกัน โครงการดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวม ทั้งการสร้างงาน การค้าขาย ธุรกิจ และนโยบายต่างๆ ภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการขยายความเจริญไปยังพื้นที่ชนบทในทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะเป็นในส่วนของ การแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำของคนเมืองกับชนบท และลดความแออัดของเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังจะส่งผลต่อการยกระดับการก่อสร้างโครงสร้างคมนาคมขั้นพื้นฐานของไทย ตลอดจนการท่องเที่ยว และการแลกเปลี่ยนภาษา วัฒนธรรม ในด้านเศรษฐกิจ ไทยสามารถพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากับจีนในมิติที่กว้างขึ้น อีกทั้งยังได้รับประโยชน์จากการแสวงหาความร่วมมือกับประเทศอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามควรมีการศึกษาอย่างรอบคอบในการดำเนินความร่วมมือต่างๆ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลด้วย เพื่อไม่ให้เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดผลกระทบตามมาในภายหลัง

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ ๓ ข้อ ประกอบด้วย ๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ๒. เพื่อศึกษาผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่มีผลกระทบต่อไทย และ ๓. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ของจีนที่เหมาะสมในการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยใช้การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหลายแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีความเที่ยงตรงและน่าเชื่อถือ ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เนื้อหาเป็นหลัก โดยเมื่อนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาจัดระเบียบแล้วนำมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ ประกอบกับแนวความคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจนกระทั่งได้ ซึ่งบทที่ ๕ นี้ จะนำเสนอ ๒ ประเด็น คือ สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จากผลการวิจัย โดยมีรายการดังต่อไปนี้

สรุป

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ สรุปได้ว่า เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ เป็นนโยบายที่ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง กล่าวเป็นครั้งแรกระหว่างการเยือนภูมิภาคเอเชียกลางและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้ผลักดันข้อริเริ่ม โดยมีจุดประสงค์หลักคือ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงภายในประเทศจีนและภูมิภาค สร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับประชาชนชาวจีน โดยมีการก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank) เป็นการปฏิรูปและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจตามมณฑลต่าง ๆ ของจีนเองในระดับระหว่างภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการสร้างการค้าการลงทุนและพัฒนาเศรษฐกิจระดับมหภาคผ่านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ กับจีน รวมถึงไทยเอง และภูมิภาคอาเซียน ไทยเองได้ร่วมมือกับจีนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีนผ่านสาขาความร่วมมือหลัก ๕ สาขาได้แก่ ๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ๒. การพัฒนาคัลสเตอร์อุตสาหกรรม ๓. การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านดิจิทัล ๔. ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และ ๕. พลังงานเป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์เศรษฐกิจต่อไปในระยะยาว การสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันจะเป็นการยกระดับการค้าการลงทุนระหว่างกันไปสู่ภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลไทยจำเป็นต้องสนับสนุน ส่งเสริมและพัฒนาให้สอดคล้องไปกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยเฉพะนโยบายประเทศไทย ๔.๐ ต้องเร่งในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติ

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒ สรุปได้ว่า โครงการเส้นทางสายไหมใหม่ หรือ One Belt One Road ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยาย

การค้าการลงทุน ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทางสายนี้ แม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่บนเส้นทาง One Belt One Road โดยตรง แต่ยังมีอีกหนึ่งโครงการที่เชื่อมต่อมาจาก One Belt One Road นั่นก็คือ China-Indochina นอกจากนี้ ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศและกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้เร่งศึกษาถึงโอกาสและผลประโยชน์ทางการค้า การลงทุนที่ไทยจะได้รับจากโครงการ One Belt One Road ของจีน ทั้งนี้ จึงจำเป็นต้องเร่งกระชับความสัมพันธ์ทางด้านการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ยุทธศาสตร์หุ้นส่วนเศรษฐกิจเจรจากับประเทศคู่ค้า ให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างมากพร้อมแสดงความสนใจเข้ามาลงทุนในอีอีซี โดยได้ชี้ให้เห็นว่า การมาลงทุนในอีอีซี สามารถใช้ประโยชน์จาก One Belt One Road ได้ เพราะไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค และยังขยายโอกาสไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม และเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทาง One Belt One Road ไม่เพียงเท่านั้น ตามแนวเส้นทาง One Belt One Road จะยังทำให้เกิดตลาดใหม่ เกิดเมืองใหม่ เกิดศูนย์กลางการค้าใหม่ขึ้นมารองรับการค้าขาย ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งโอกาสที่ไทยจะได้รับประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้าและบริการของไทย จะมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอาหารไปยังเมืองใหม่ที่จะเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางนี้ ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง One Belt One Road แต่ละประเทศต้องมีการปรับกฎเกณฑ์และกฎระเบียบด้านการค้าให้สอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยกระทรวงพาณิชย์ได้เร่งพิจารณาเพื่อปลดล็อกอุปสรรคในการทำการค้าเพื่อเพิ่มความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นที่เชื่อมั่นว่าไทยจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจทางการค้าในอนาคต

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๓ สรุปได้ว่า เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน ผลการศึกษาต่อบัณฑิตที่สรุปได้ดังนี้ แนวคิดการเชื่อมโยงตามโครงการริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง หรือ OBOR ที่เชื่อมต่อเศรษฐกิจจีนเข้ากับเศรษฐกิจของหลายภูมิภาคทั่วโลกนั้น จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวที่เส้นทาง OBOR พาดผ่าน ซึ่งจะทำให้เกิดตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งควรเร่งให้มีการศึกษาศักยภาพและโอกาสของเมืองตามแนวเส้นทาง OBOR เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชน หรือการร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาตลาดที่เกิดขึ้นใหม่ เหล่านี้ต่อไป โดยเฉพาะการเชื่อมโยงภูมิภาค (Connectivity) อันเป็น Blueprint ของอาเซียน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (OBOR) ของจีน ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมระหว่างไทยกับจีน รวมถึงอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และอาเซียนโดยรวม แต่จะต้องไม่ละเลยต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าวด้วย ตลอดจนหาแนวทางในการแก้ไขฟื้นฟู เช่น ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลงไปหลังจากการขยายร่องน้ำแม่น้ำโขง เป็นต้น ภายใต้การดำเนินนโยบายเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของยุทธศาสตร์ดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่มีมิตรระหว่างประเทศนั้น รัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ซึ่งนับเป็นความร่วมมือที่สำคัญของทั้งสองประเทศ ที่ต่างอำนวยความสะดวกซึ่งกันและกัน โครงการดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นการกระตุ้น

เศรษฐกิจในภาพรวม ทั้งการสร้างงานการค้าขาย ธุรกิจ และนโยบายต่างๆ ภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็น การขยายความเจริญไปยังพื้นที่ชนบทในทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะเป็น ส่วนของการแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำของคนเมืองกับชนบท และลดความแออัดของเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังจะส่งผลดีต่อการยกระดับการก่อสร้างโครงสร้างคมนาคม ขึ้นพื้นฐานของไทยตลอดจนการท่องเที่ยว และการแลกเปลี่ยนภาษา วัฒนธรรม ในด้านเศรษฐกิจ ไทยสามารถพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากับจีนในมิติที่กว้างขึ้น อีกทั้งยังได้รับประโยชน์จากการ แสวงหาความร่วมมือกับประเทศอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามควรมี การศึกษาอย่างรอบคอบในการดำเนินความร่วมมือต่างๆ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม ทางทะเลด้วย เพื่อไม่ให้เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดผลกระทบตามมาในภายหลัง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

รัฐบาลไทยควรใช้ศักยภาพที่มีอยู่ โดยเฉพาะการมีที่ตั้งอยู่ในอาณาบริเวณพื้นที่ที่สามารถ พัฒนาเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่ คุณค่า รวมทั้งขีดความสามารถที่ต้องพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย อันเป็น จุดแข็งในการร่วมเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์กับจีนในการกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ เช่น การ เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง การเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การเป็น ศูนย์กลางทางด้านสุขภาพ ฯลฯ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และนโยบายประเทศไทย ๔.๐ จากข้อได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ และเป็นศูนย์กลางสำคัญในการพัฒนาภูมิภาค อันสอดคล้อง กับนโยบาย OBOR ของจีน รัฐบาลควรมีเป้าหมายในการกำหนดระดับขีดความสามารถเพื่อวางหลัก แนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศเพื่อการแข่งขันในด้านต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติการ

ไทยจะต้องเตรียมความพร้อมในการปรับตัวต่อการค้าการลงทุนที่เกิดขึ้นสืบเนื่องจาก OBOR โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ตลอดจนผลกระทบที่มี ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เมื่อโครงสร้างทางกายภาพเปลี่ยน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมและ ระบบนิเวศน์ก็ได้เปลี่ยนไปอย่างยากที่จะสามารถทำนายและควบคุมได้ ซึ่งผลกระทบที่ได้เป็นสิ่ง สืบเนื่องที่ตามมาอย่างที่ไม่ไทยปฏิเสธไม่ได้เช่นกัน โอกาสสำคัญในการพัฒนาประเทศให้กลายมาเป็น ศูนย์กลางด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระเบียงตะวันออกที่ดำเนินการคู่ขนานกันไปพร้อมกับการปฏิรูปประเทศ ทำให้ประเด็น BRI – EEC – Thailand ๔.๐ กลายมาเป็นความท้าทายและโอกาสของไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขันเพื่อหลุดจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง การค้าการลงทุนจะทำให้ เศรษฐกิจของไทยดีขึ้นเติบโตได้อย่างยั่งยืนเป็นเศรษฐกิจที่วางอยู่บนฐานการใช้ทรัพยากรอย่าง คุ่มค่า

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

เฉียงใต้

๑. ควรมีการศึกษายุทธศาสตร์ OBOR ของจีนกับผลกระทบระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
๒. ควรมีการศึกษาข้อได้เปรียบ เสียเปรียบ ทางภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ จากมุมมองสหวิทยาการ
๓. ควรมีการศึกษาเพื่อปรับและทบทวนยุทธศาสตร์ (restrategizing) อยู่ตลอดเวลา

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรัญญ์ สุขมาก. "ภูมิเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยข้อริเริ่มเส้นทางสายไหมและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑". วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๘
- ปณต แสงเทียน, พลโท. "ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน : ความเกี่ยวข้องต่ออาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้". รัฐสารวิจัย. ปีที่ ๕๓ น. ๓. ๒๕๕๘.
- ภูวิน บุญยะเวชชีวิน. กระแสความคิดสังคมนิยม: บทปริทัศน์เบื้องต้น. Veridian E-Journal, Silpakorn University, ฉบับภาษาไทย, สาขามนุษยศาสตร์, สังคมศาสตร์ และศิลปะ, ๒๕๕๙.
- ศิริสุดา แสนอิ้ว. "การวิเคราะห์ทฤษฎีสังคมนิยมใหม่ของเคนเนธ วอลช์ ผ่านวิธีวิทยาการพิจารณาแบบย้อนกลับของแนวคิดสังคมนิยมทางวิทยาศาสตร์". วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. ปีที่ ๕ (ฉบับที่ ๒), กรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๕๗.
- อาเซียน, กรม. "ความสัมพันธ์อาเซียน-จีน". กองความสัมพันธ์กับคู่เจรจาและองค์กรระหว่างประเทศ กรมอาเซียน, ๒๕๕๘.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- ปรารธนา คงนาค. "นโยบาย เส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ ๒๑". (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.thaiworld.org/th/thailand_monitor/answer.php?question_id=1473, ๒๕๕๘.
- Inclusive Development International (มปป). "รูกีบ: การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของจีนในอาเซียนและภูมิภาคอื่น". (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.inclusivedevelopment.net/wp-content/uploads/2017/03/3-One-belt-One-road-initiative-TH.pdf>

ภาษาต่างประเทศ

- Backman, Michael. Asia Future Shock. New York : Palgrave Macmillan, 2008.
- Information Office of the State Council of the People's Republic of China. China's Nation Defense in 2010. Beijing: Information Office of State Press, 2011.
- Tellis, Ashley. "China's Grand Strategy" in Schmitt, Gary J The Rise of China : Essays on the Future Competition. New York : Encounter Books, 2009.

ประวัติย่อผู้วิจัย

| | |
|---------------------------|---|
| ชื่อ | นายณัฐสม ตังเดชะหิรัญ |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๓๐ สิงหาคม ๒๕๑๑ |
| การศึกษา | - ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโท ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ Florida State University ประเทศสหรัฐอเมริกา |
| ประวัติการทำงาน โดยย่อ | - Staff Member House Majority Office, Florida House of Representatives, Florida - อาจารย์พิเศษ ภาควิชารัฐศาสตร์ สาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ที่ปรึกษาคณะทำงาน สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ |
| ตำแหน่งปัจจุบัน | ประธานกรรมการบริหาร บริษัท เจริญกรุงเอ็นจิเนียริง จำกัด |

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์

เรื่อง ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21
ความท้าทายและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย

ผู้วิจัย นายณัฐสม ตังเดชะหิรัญ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ 21 หรือ One Belt One Road (OBOR) เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาหลักที่จีนริเริ่มดำเนินการในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประกาศเปิดตัวโดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ในปี 2556 เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจีนกับบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางระหว่างจีนกับยุโรป OBOR แสวงหาการสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม พลังงาน การค้า และการสื่อสาร รวมทั้งด้านอื่น ๆ โดยเนื้อแท้แล้ว OBOR เป็นการสานต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ เพื่อมุ่งผลักดันการเชื่อมโยงและเส้นทางการค้าในภูมิภาคเพิ่มบทบาทของบริษัทจีนในเวทีสากล และเพิ่มการเข้าถึงตลาดโลกของจีน หรืออีกนัยหนึ่ง คือภาคต่อของยุทธศาสตร์ออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) ของจีนผ่านมาตรการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลจีนที่ดำเนินต่อเนื่องมากกว่าทศวรรษ

เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 เป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของโลก ที่จะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจ และการค้าโลก การริเริ่มโครงการนี้จีนมีเป้าหมายทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐกิจ ประการที่ 1 เศรษฐกิจจีนต้องการแรงกระตุ้นใหม่ ๆ ปัจจุบันเศรษฐกิจจีนเติบโตลดลงต่ำกว่าร้อยละ 8 การเติบโตที่ต่ำลงอีกเป็นเรื่องที่เลี่ยงไม่ได้ ขณะเดียวกันกำลังการผลิตต่างๆ ของประเทศก็ล้นเกิน จีนจึงต้องการเครื่องยนต์ใหม่ที่จะมาช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โครงการ OBOR จึงช่วยระบายกำลังการผลิตของจีน ประการที่ 2 เส้นทางสายไหมจะช่วยสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานของจีน เช่น โครงการท่อก๊าซในเอเชียกลาง โครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้ และประการที่ 3 คือ เป้าหมายของจีนด้านภูมิรัฐศาสตร์ จีนต้องการอาศัยการพัฒนาเศรษฐกิจมาสร้างเสถียรภาพในเอเชียกลาง ภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความแปรปรวนทางการเมือง แม้จีนจะปฏิเสธว่า OBOR ไม่ใช่ “โครงการมาร์แชล” ของจีน แต่การพัฒนาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในบรรดาประเทศตามเฉลี่ยเส้นทางสายไหม เป็นหนทางหนึ่งที่จะป้องกันความขัดแย้งในภูมิภาคนี้ การดำเนินโครงการ OBOR รวมทั้งการจัดตั้งธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank- AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund)

อย่างไรก็ดี แสดงให้เห็นว่าจีนพร้อมที่จะมีบทบาทเต็มทีในระดับโลกและภูมิภาค หลายสิบปีที่ผ่านมาจีนมีบทบาทเป็นประเทศผู้ตาม นโยบายต่างประเทศจีนคือก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอย่างสันติ โดยเลี่ยงไม่ทำตัวเป็นข่าวดังดัง จีนจึงเป็นประเทศสมาชิกชุมชนเศรษฐกิจโลกที่ไม่แสดงบทบาทนำสิ่งที่สำคัญที่สุด บทบาทนำของจีนส่งผลต่อกระทบต่อประเทศไทยในหลายด้านและหลาย

ภาคส่วน ซึ่งต้องนำศึกษาวิจัยกันต่อไปถึงผลได้ผลเสียและทำอย่างไรให้ประเทศไทยได้ผลประโยชน์มากที่สุด ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน มีมานานย้อนกลับไปเป็นหลายร้อยหรือเป็นพันปี อีกทั้งปัจจุบันจีนยังเป็นคู่ค้าหมายเลขหนึ่งของไทย โดยส่งนักท่องเที่ยวให้ไทยมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก ในขณะเดียวกัน ความท้าทายของนโยบายดังกล่าวคือเป็นโครงการแบบเจาะไปเรื่อย ๆ ไม่ชัดเจน เรื่องความยั่งยืน และมีปัญหาความขัดแย้งกับคนในพื้นที่ ในประเด็นนี้ประเทศไทยมีการรับรู้และทำความเข้าใจผลกระทบของเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 อย่างไร มีแนวทางการจัดการและนโยบายระดับชาติทิศทางใด

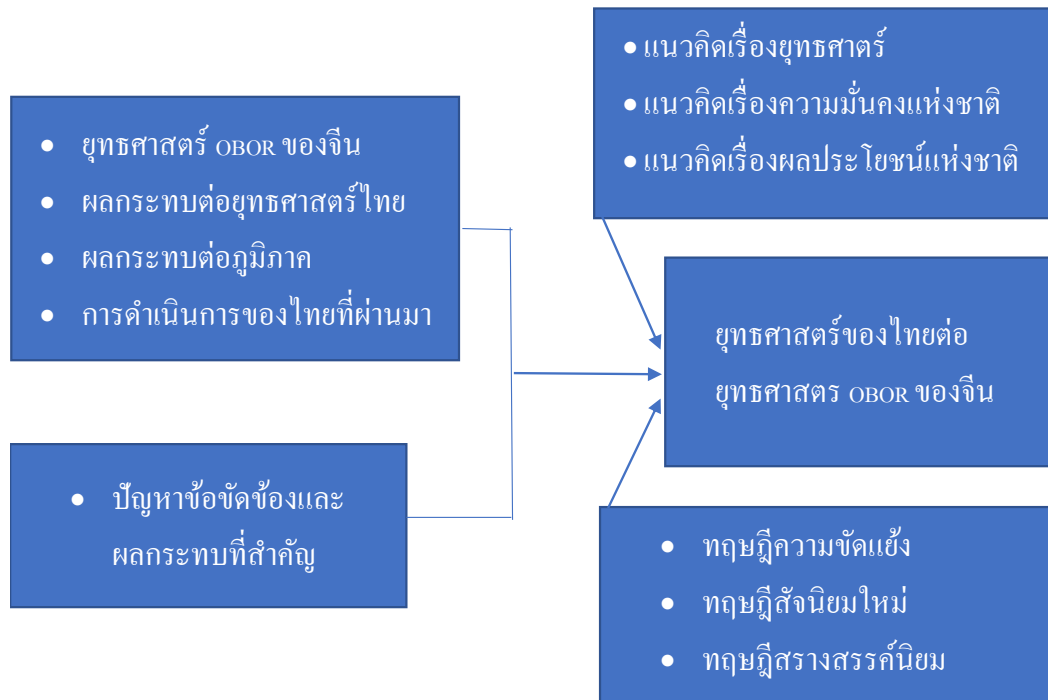
วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของของเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ที่มีต่อประเทศไทย
2. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีนที่เหมาะสม

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษาเอกสาร งานวิจัย บทความวิชาการ ข้อคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ งานเสวนา สัมมนา สื่อประชาสัมพันธ์ โดยที่จะให้ความสำคัญในการอธิบายถึงเส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ 21 หรือ One Belt One Road (OBOR) ยุทธศาสตร์ออกสู่ตลาดโลก (Going Out Strategy) ของจีนผ่านมาตรการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลจีนที่ดำเนินต่อเนื่องมากกว่าทศวรรษนั้น มีความท้าทายและผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไร

กรอบแนวคิดของการวิจัย



วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง เป็นข้อมูลทุติยภูมิที่จะนำมาทำการปริทัศน์ (Review) และทำการวิเคราะห์ข้อมูล จากเอกสาร บทความ งานวิจัย หนังสือ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล ดำเนินการดังนี้

2.1 การวิเคราะห์เชิงทฤษฎี (Theoretical Debate) จากมุมมองสังคมนิยม เสรีนิยม และ ด้วยมุมมองของทฤษฎีสรรสร้างนิยม (Constructivism Theory) ทางความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ให้ความสำคัญใน บรรทัดฐาน (Norm) อัตลักษณ์ (Identity) และวัฒนธรรม (Culture)

2.2 การวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Analysis) ด้วยวิธีการการวิเคราะห์สถานการณ์ (Scenario Analysis)

ผลการวิจัย

"ฝันของจีน" (Chinese Dream) เริ่มแรกทีวีสัยทัศน์ภายในประเทศ จีนไม่สามารถยิ่งใหญ่ได้ ถ้าภายในประเทศไม่เข้มแข็ง และจีนยังต้องเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้านภายนอกอีกด้วย (Miller, 2017: 8) กล่าวได้ว่า ฝันของจีนไม่ต่างไปจากการแสวงหา "ความมั่งคั่งและอำนาจ" เป็นการสร้างรัฐให้ร่ำรวยและมีกองทัพที่แข็งแกร่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่จีนทำมาตลอดในห้วงสงครามมากกว่า 2,000 ปี ในขณะเดียวกันนี้ นโยบายต่างประเทศต้องการให้จีนทำงานใกล้ชิดกับประเทศอื่น ๆ คบเพื่อมากขึ้น และสร้างชุมชนที่มีเป้าหมายร่วมกันในเอเชีย เป้าคือเพื่อสร้างโครงข่ายพันธมิตรอย่างไม่เป็นทางการที่ขับเคลื่อนด้วยเงินหยวน และเพื่อนบ้านได้กลายมาเป็นผู้พึ่งพาในทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ซึ่งจีนเชื่อมั่นว่าการเพิ่มอำนาจให้ภูมิรัฐศาสตร์แข็งแกร่งขึ้น (Miller, 2017: 11)

กล่าวได้ว่า OBOR เป็นข้อริเริ่มทางนโยบายที่มีจุดประสงค์ในการเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจและความมั่นคงทางการเมือง เป็นการสนับสนุนการเติบโตของบริโศกภายในประเทศผ่านโครงสร้างทางการเงิน ขยายโอกาสในเส้นทางภายในสู่ภายนอกระหว่างภูมิภาคเป็นการสร้างการเติบโตทั้งสองฝ่าย ดังวลี "นโยบายระหว่างประเทศควรสนับสนุนเป้าหมายภายในประเทศ" (Miller, 2017: 216) ซึ่งในทางยุทธศาสตร์มหภาคของจีนแล้ว จีนต้องการให้เวียดนามเป็นประเทศราช (Vassal State) เพื่อจะได้กลายเป็นมหาอำนาจทางทะเลจีนใต้ ในขณะเดียวกัน จีนได้เข้ามามีอิทธิพลผ่านลุ่มน้ำโขงที่มีลาวและกัมพูชาเป็นเมืองที่นักธุรกิจจีนเข้าไปลงทุนจนทำให้เจ้าบ้านกลายมาเป็นเพียงผู้ให้เช่าที่ทางสำหรับพ่อค้าจีนมาลงทุน

ในการวิเคราะห์ผ่านมุมมองทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ถ้าใช้วิวัฒนาการทางทฤษฎี (Theoretical Debate) อย่างในกรณี OBOR นี้ ระหว่างเสรีนิยมกับสังคมนิยม (Liberalism v.s. Realism) (Daddow, 2009: 65) จะเห็นได้ว่า OBOR แสวงหาความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจผ่านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมต่อ จีนต้องการเป็นเพื่อนบ้านและสนับสนุนความสัมพันธ์ใกล้ชิด เพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและความสัมพันธ์ทางการค้าให้เข้มแข็งขึ้น ในมุมมองเสรีนิยม (Liberal) จีนมุ่งมั่นในการสถาปนาเกมที่ได้ทั้งสองฝ่าย (win-win) กับทุกประเทศที่จะได้ผลประโยชน์ร่วมกันผ่านโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อ ยุกระดับการค้า และสถาบันการเงินขึ้นมาใหม่ ในทางตรงกันข้าม มุมมองสังคมนิยม (Realist) OBOR พยายามซ่อนเร้นความพยายามในการสถาปนาการครอบงำภูมิภาคและสร้างโอกาสในการค่านานาชาติ

สังคมนิยมมองว่า OBOR มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสถานการณ์ภูมิยุทธศาสตร์ (geostrategic) ของภูมิภาค ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ความพยายามของจีนที่จะเข้ามาเป็นผู้มีอิทธิพลโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การที่ชาวจีนเป็นศูนย์กลางของการค้าขาย สะท้อนให้เห็นได้จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำการปรับปรุงไปตามผลประโยชน์ของจีนเท่านั้น จึงทำให้จีนนำกลุ่มประเทศอาเซียนมาอยู่ภายใต้อิทธิพล เป็นการสถาปนาการครอบงำภูมิภาค และที่สำคัญ OBOR ได้สร้างสถาบันทางการเงินใหม่อย่าง AIIB เพื่อท้าทายระบบสถาบันการเงินโลก ซึ่งการครอบงำได้เกิดขึ้นแล้ว จากที่หลายประเทศได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างผลประโยชน์เล็กน้อยทางเศรษฐกิจเมื่อเทียบกับดอกเบี้ยราคาสูง มุมมองเสรีนิยมเห็นว่า OBOR เป็นดั่งเครื่องมือในการเพิ่มบูรณาการทางเศรษฐกิจผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นการเพิ่มศักยภาพต่อการสร้างระเบียบเศรษฐกิจใหม่

ซึ่งเป็นการเอาชนะแรงเสียดทานทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนกับอินเดีย ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมาพร้อมด้วยสถาบันทางการเงินใหม่อย่าง AIIB ที่เป็นทั้งการปฏิรูประบบแบบเดิมและเป็นการให้โอกาสที่สำคัญต่อประเทศกำลังพัฒนา

ในความเป็นจริงแล้ว OBOR เส้นน้ำ ยังคงมีปัญหาข้อพิพาทบนผืนน้ำทะเลจีนใต้อยู่ตลอด โดยเฉพาะ เรื่องทรัพยากรธรรมชาติ ปากำรัง น้ำมันและก๊าซ ประเทศกำลังพัฒนาอย่าง เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย อ้างกรรมสิทธิ์อยู่เหนือปากำรัง หมู่เกาะ และทรัพยากรธรรมชาติบนพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ จีนเองพยายามใช้เส้นทาง OBOR ทางน้ำเพื่อต่อสู้กับ การก่อการร้าย โจรสลัด การขนยาเสพติด และอาชญากรรมระหว่างประเทศ โดยที่จุดประสงค์หลักของจีนต่อทะเลจีนใต้และคาบสมุทรอินเดียคือภาคเศรษฐกิจและความมั่นคง “ผลประโยชน์หลักวางอยู่บนการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการทหารเสียยิ่งกว่าการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้วยตัวของมันเอง” (Kostecka, 2011) จะเห็นได้ว่า เมื่อทศวรรษที่ 60 ในห้วงสงครามเย็น ประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออกพยายามสนับสนุนความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อลดทอนการแทรกแซงสหรัฐอเมริกาที่มียุทธศาสตร์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกเพื่อใช้คานอำนาจกับจีน แต่ในวันนี้ จีนมี OBOR เป็นเครื่องมือทางการค้าและความมั่นคงจากภูมิภาคสู่ทวีปและโลกแล้ว จีนยกระดับเศรษฐกิจจากประเทศกำลังพัฒนามาสู่ประเทศพัฒนาแล้ว จีนต้องการสร้างความมั่นคงด้วยการสถาปนาระเบียบเศรษฐกิจระหว่างมณฑลภาคตะวันออกเฉียงกับประเทศเพื่อนบ้านของจีนผ่านการพัฒนาเขตทางตะวันตก จีนบูรณาการภูมิภาคให้แข็งแกร่งโดยปรับปรุงห่วงโซ่คุณค่าและอุปทานของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

สรุป

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 สรุปได้ว่า เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 เป็นนโยบายที่ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง กล่าวเป็นครั้งแรกระหว่างการเยือนภูมิภาคเอเชียกลางและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อปลายปี พ.ศ. 2556 ได้ผลักดันข้อริเริ่ม โดยมีจุดประสงค์หลักคือ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงภายในประเทศจีนและภูมิภาค สร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับประชาชนชาวจีน โดยมีการก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank) เป็นการปฏิรูปและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจตามมณฑลต่าง ๆ ของจีนเองในระดับระหว่างภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการสร้างการค้าการลงทุนและพัฒนาเศรษฐกิจระดับมหภาคผ่านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ กับจีน รวมถึงไทยเอง และภูมิภาคอาเซียน ไทยเองได้ร่วมมือกับจีนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจไทย-จีนผ่านสาขาความร่วมมือหลัก 5 สาขาได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2) การพัฒนาคัลสเตอร์อุตสาหกรรม 3) การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านดิจิทัล 4) ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และ 5) พลังงาน เป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์เศรษฐกิจต่อไปในระยะยาว การสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันจะเป็นการยกระดับการค้าการลงทุนระหว่างกันไปสู่ภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลไทยจำเป็นต้องสนับสนุน ส่งเสริมและพัฒนาให้สอดคล้องไปกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเฉพาะนโยบายประเทศไทย 4.0 ต้องเร่งในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติ

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 สรุปได้ว่า โครงการเส้นทางสายไหมใหม่ หรือ One Belt One Road ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยายการค้าการลงทุน ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทางสายนี้ แม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่บนเส้นทาง One Belt One Road โดยตรง แต่ยังมีอีกหนึ่งโครงการที่เชื่อมต่อมาจาก One Belt One Road นั่นก็คือ China-Indochina นอกจากนี้ ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศและกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้เร่งศึกษาถึงโอกาสและผลประโยชน์ทางการค้า การลงทุนที่ไทยจะได้รับจากโครงการ One Belt One Road ของจีน ทั้งนี้ จึงจำเป็นต้องเร่งกระชับความสัมพันธ์ทางด้านการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ยุทธศาสตร์หุ้นส่วนเศรษฐกิจเจรจากับประเทศคู่ค้า ให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างมากพร้อมแสดงความสนใจเข้ามาลงทุนในอีอีซี โดยได้ชี้ให้เห็นว่า การมาลงทุนในอีอีซี สามารถใช้ประโยชน์จาก One Belt One Road ได้ เพราะไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค และยังขยายโอกาสไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม และเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทาง One Belt One Road ไม่เพียงเท่านั้น ตามแนวเส้นทาง One Belt One Road จะยังทำให้เกิดตลาดใหม่ เกิดเมืองใหม่ เกิดศูนย์กลางการค้าใหม่ขึ้นมารองรับการค้าขาย ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งโอกาสที่ไทยจะได้รับประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้าและบริการของไทย จะมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอาหารไปยังเมืองใหม่ที่จะเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางนี้ ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง One Belt One Road แต่ละประเทศต้องมีการปรับกฎเกณฑ์และกฎระเบียบด้านการค้าให้สอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยกระทรวงพาณิชย์ได้เร่งพิจารณาเพื่อปลดล็อกอุปสรรคในการทำการค้าเพื่อให้ความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นที่เชื่อมั่นว่าไทยจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจทางการค้าในอนาคต

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3 สรุปได้ว่า เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน ผลการศึกษาตอบวัตถุประสงค์ที่สามารถสรุปได้ดังนี้ แนวคิดการเชื่อมโยงตามโครงการริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง หรือ OBOR ที่เชื่อมต่อเศรษฐกิจจีนเข้ากับเศรษฐกิจของหลายภูมิภาคทั่วโลกนั้น จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวที่เส้นทาง OBOR พาดผ่าน ซึ่งจะทำให้เกิดตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งควรเร่งให้มีการศึกษาศักยภาพและโอกาสของเมืองตามแนวเส้นทาง OBOR เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชน หรือการร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาตลาดที่เกิดขึ้นใหม่ เหล่านี้ต่อไป โดยเฉพาะการเชื่อมโยงภูมิภาค (Connectivity) อันเป็น Blueprint ของอาเซียน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (OBOR) ของจีน ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมระหว่างไทยกับจีน รวมถึงอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และอาเซียนโดยรวม แต่จะต้องไม่ละเลยต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าวด้วย ตลอดจนหาแนวทางในการแก้ไขฟื้นฟู เช่น ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลงไปหลังจากการขยายร่องน้ำแม่น้ำโขง เป็นต้น ภายใต้การดำเนินนโยบายเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของยุทธศาสตร์ดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่มีมิติระหว่างประเทศนั้น รัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วย

ความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ซึ่งนับเป็นความร่วมมือที่สำคัญของทั้งสองประเทศ ที่ต่างอำนวยความสะดวกซึ่งกันและกัน โครงการดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวม ทั้งการสร้างงานการค้าขาย ธุรกิจ และนโยบายต่างๆ ภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการขยายความเจริญไปยังพื้นที่ชนบทในทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะเป็นในส่วนของการแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำของคนเมืองกับชนบท และลดความแออัดของเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังจะส่งผลดีต่อการยกระดับการก่อสร้างโครงสร้างคมนาคมขั้นพื้นฐานของไทยตลอดจนการท่องเที่ยว และการแลกเปลี่ยนภาษา วัฒนธรรม ในด้านเศรษฐกิจ ไทยสามารถพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากับจีนในมิติที่กว้างขึ้น อีกทั้งยังได้รับประโยชน์จากการแสวงหาความร่วมมือกับประเทศอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามควรมีการศึกษาอย่างรอบคอบในการดำเนินความร่วมมือต่างๆ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลด้วย เพื่อไม่ให้เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดผลกระทบตามมาในภายหลัง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

รัฐบาลไทยควรใช้ศักยภาพที่มีอยู่ โดยเฉพาะการมีที่ตั้งอยู่ในอาณาบริเวณพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่คุณค่า รวมทั้งขีดความสามารถที่ต้องพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย อันเป็นจุดแข็งในการร่วมเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์กับจีนในการกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ เช่น การเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง การเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การเป็นศูนย์กลางทางด้านการแพทย์ ฯลฯ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และนโยบายประเทศไทย 4.0 จากข้อได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ และเป็นศูนย์กลางสำคัญในการพัฒนาภูมิภาค อันสอดคล้องกับนโยบาย OBOR ของจีน รัฐบาลควรมีเป้าหมายในการกำหนดระดับขีดความสามารถเพื่อวางหลักแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศเพื่อการแข่งขันในด้านต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติการ

ไทยจะต้องเตรียมความพร้อมในการปรับตัวต่อการค้าการลงทุนที่เกิดขึ้นสืบเนื่องจาก OBOR โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เมื่อโครงสร้างทางกายภาพเปลี่ยน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมและระบบนิเวศก็ได้เปลี่ยนไปอย่างยากที่จะสามารถทำนายและควบคุมได้ ซึ่งผลกระทบที่ได้เป็นสิ่งสืบเนื่องที่ตามมาอย่างที่ไม่ไทยปฏิเสธไม่ได้เช่นกัน โอกาสสำคัญในการพัฒนาประเทศให้กลายมาเป็นศูนย์กลางด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยองตะวันออกที่ดำเนินการคู่ขนานกันไปพร้อมกับการปฏิรูปประเทศ ทำให้ประเด็น BRI – EEC – Thailand 4.0 กลายมาเป็นความท้าทายและโอกาสของไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อหลุดจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง การค้าการลงทุนจะทำให้เศรษฐกิจของไทยดีขึ้นเติบโตได้อย่างยั่งยืนเป็นเศรษฐกิจที่วางอยู่บนฐานการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องได้

วิทยาการ

1. ควรมีการศึกษายุทธศาสตร์ OBOR ของจีนกับผลกระทบระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. ควรมีการศึกษาข้อได้เปรียบเสียเปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจจากมุมมองสหวิทยาการ
3. ควรมีการศึกษาเพื่อปรับและทบทวนยุทธศาสตร์ (restrategizing) อยู่ตลอดเวลา