



โรงเรียนนายทหารอากาศอาวุโส
กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ

หลักสูตร นายทหารอากาศอาวุโส รุ่นที่ ๗๕ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๓

หมวดวิชาที่ ๒ ความมั่นคงแห่งชาติ

บผ.ที่ ๒/๑ ชื่อวิชา การวิเคราะห์สถานการณ์โลกที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย

เรียน น.อ.พิชิตพล ถนอมงาม

สัมมนาที่ ๔

วันที่ ๒๙ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๓

ตรวจสอบแล้ว
น.อ.หญิง ภาวนา ฯ ทก.กยศ.๑
ปรับปรุงครั้งที่ ๑ เมื่อ ๑๐ มิ.ย.๖๒

คำนำ

Belt and Road Initiative (BRI) หรือโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ คือยุทธศาสตร์หลักของจีนในการขยายอิทธิพลบนเวทีโลกผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับนานาชาติประเทศ ครอบคลุมกว่า ๘๐ ประเทศทั่วโลกทั้งในทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ประกอบด้วยเส้นทางทางบกและเส้นทางทางทะเล ที่สะท้อนถึงความพยายามของจีนที่ต้องการเปลี่ยนแปลงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจและการเมืองจากโลกตะวันตกมาสู่ตะวันออก สำหรับประเทศไทยแม้จะไม่ได้อยู่บนแผนที่ในเส้นทางหลัก แต่เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรมินโดจีน และตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคอาเซียนทั้งทางบกและทางทะเล เป็นจุดเชื่อมต่อประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน โครงการเส้นทางสายไหมใหม่ หรือ BRI ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ จึงส่งผลกระทบต่อไทยอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในมิติด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจ

รายงานนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหมวดวิชาที่ ๒ ความมั่นคงแห่งชาติ หลักสูตรนายทหารอากาศอาวุโส โรงเรียนนายทหารอากาศอาวุโส กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์ด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การพลังงานและสิ่งแวดล้อมของโลกในปัจจุบัน การใช้กำลังทางทหาร ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และบทบาทของประเทศมหาอำนาจ รวมถึงการดำเนินการของประชาคมอาเซียน จากอดีตที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน ที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติได้อย่างถูกต้อง คณะจัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ศึกษาค้นคว้าในการนำผลการวิเคราะห์ดังกล่าวมาประยุกต์ใช้กับการบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากมีข้อบกพร่องประการใด คณะผู้จัดทำขอน้อมรับไว้เพื่อการปรับปรุงในโอกาสต่อไป

นายทหารนักเรียนหลักสูตรนายทหารอากาศอาวุโส

สัมมนาที่ ๔ รุ่นที่ ๗๕

๒๙ มกราคม ๒๕๖๓

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	๑
บทที่ ๒ ความเป็นมา	๓
๒.๑ ความเป็นมาของยุทธศาสตร์ BRI	๓
๒.๒ การจัดวางยุทธศาสตร์ BRI	๖
บทที่ ๓ สถานการณ์ปัจจุบัน และท่าทีของประเทศต่าง ๆ ต่อแนวคิดยุทธศาสตร์ BRI	๑๓
บทที่ ๔ ผลกระทบต่อความมั่นคง	๑๙
๔.๑ วิเคราะห์แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชีย	๑๙
๔.๒ ผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย	๒๑
บทที่ ๕ ข้อเสนอแนะ	๒๕
บรรณานุกรม	๒๗

บทที่ ๑

บทนำ

ในห้วงหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ จีนเป็นประเทศที่มีความยากจนและล้าหลัง จนมาถึงสมัยของ นายเหมา เจ๋อตุง ได้รวบรวมเป็นปึกแผ่น และก่อตั้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเมื่อปี ๒๔๙๒ (ค.ศ.1949) และมีการพัฒนาเพื่อก้าวสู่ความเป็นประเทศสังคมนิยมสมัยใหม่ แต่ด้วยการดำเนินนโยบาย เศรษฐกิจที่ผิดพลาด ทำให้เศรษฐกิจถดถอย และจากการปฏิวัติวัฒนธรรม¹ (พ.ศ.๐๙ - ค.ศ.๑๙) ทำให้ ประชาชนเสียชีวิตนับล้านคน จนกระทั่งปี ๒๕๒๑ (ค.ศ.1978) ซึ่งเป็นยุคแห่งการปฏิรูปและเปิดประเทศใน สมัยของนายเติ้ง เสี่ยวผิง ได้ใช้หลักการ "หนึ่งประเทศ สองระบบ"² และกำหนดยุทธศาสตร์ ๓ ก้าว³ เพื่อสร้าง ความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระยะยาว โดยดำเนินนโยบายสี่ทันสมัย⁴ (Four Modernizations) ควบคู่ไปกับ การเปิดประเทศเพื่อรับทุนและนำวิทยาการตะวันตกเข้ามาสร้างความทันสมัยให้กับประเทศ ทำให้มีการพัฒนา ประเทศอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งถึงยุคของนายสี จิ้นผิง ที่ประกาศนโยบายความฝันจีน (Chinese Dream) มุ่งเน้นการให้ประชาชนอยู่ดีกินดี และกำหนดปรัชญาในการนำพาประเทศให้มีความมั่นคงและมั่งคั่ง จากแนวทางการปฏิรูปประเทศตั้งแต่สมัยนายเติ้ง เสี่ยวผิง ประกอบกับแนวทางการพัฒนาของผู้นำในรุ่นต่อ ๆ มา ได้นำความสำเร็จและการเปลี่ยนแปลงเชิงบวกมาสู่ประเทศจีน ทำให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างก้าวกระโดด สามารถยกระดับขึ้นมาเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่ประชาชนมีรายได้ปานกลางได้อย่างรวดเร็ว ในระยะเวลา เพียง ๔ ทศวรรษ และในปัจจุบันก้าวขึ้นสู่ความเป็นมหาอำนาจด้านการเมืองและเศรษฐกิจที่สำคัญของโลก

ในอดีต “เส้นทางสายไหม” หรือ “Silk Road” เป็นที่รู้จักว่าเป็นเส้นทางการค้า และวัฒนธรรม ของชาวจีนจากภูมิภาคเอเชียเพื่อเชื่อมต่อภูมิภาคตะวันตกกับตะวันออก มีความยาวประมาณ ๖,๔๓๗ กิโลเมตร ต่อมาได้ขยายเส้นทางการค้าในภูมิภาคเอเชียกลาง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านคณะทูตและการสำรวจของ ผู้แทนทางการทูตจักรวรรดิจีน การค้าบนเส้นทางสายไหมจึงนับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาอารยธรรมของ จีน อินเดีย เปอร์เซีย ยุโรป และคาบสมุทรอาหรับ ซึ่งนอกจากการค้าแล้ว จีนยังเผยแพร่แนวความคิดด้าน ศาสนา ปรัชญา ความเชื่อและเทคโนโลยีต่าง ๆ ไปตามเส้นทางสายไหมด้วยเช่นกัน ภายหลังจากประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เข้าดำรงตำแหน่งประธานาธิบดี ได้แถลงนโยบาย “ความฝันจีน” (Chinese Dream) โดยระบุว่า ภายในปี ๒๕๖๔ (ค.ศ.2021) ในวาระการเฉลิมฉลองครบรอบ ๑๐๐ ปี การก่อตั้งพรรคคอมมิวนิสต์จีน จีนจะต้องเป็นประเทศที่อยู่ดีกินดี เป็นประเทศที่พัฒนาในด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ทำให้รัฐบาลจีน ดำเนินการเกี่ยวกับการสร้างเครือข่ายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทางสายไหมเก่าที่รวมเอเชีย เข้ากับยุโรป โดยเรียกว่ายุทธศาสตร์ “The Belt and Road Initiative” ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้ บรรลุตามนโยบาย “ความฝันจีน”

¹ เพื่อบังคับใช้ลัทธิคอมมิวนิสต์ในประเทศ โดยการจัดองค์ประกอบที่เป็นทุนนิยม ประเพณีและวัฒนธรรมจีน ออกจาก วัฒนธรรมคอมมิวนิสต์ และเพื่อกำหนดแนวทางแบบเหมาภายในพรรค การปฏิวัติดังกล่าวส่งผลให้เหมา เจ๋อตุง กลับมามีอำนาจ หลังการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจที่ล้มเหลว แต่การปฏิวัติวัฒนธรรมดังกล่าวทำให้การเมืองจีนหยุดชะงักและส่งผลกระทบต่อ จีนด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก

² การรวมเกาะฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวันเข้ากับจีนแผ่นดินใหญ่เป็นจีนเดียว แต่เกาะฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวันสามารถใช้ ระบบการเมืองและเศรษฐกิจแบบทุนนิยมได้ ขณะที่จีนแผ่นดินใหญ่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม

³ ก้าวที่ ๑ ตั้งเป้าหมายในปี ๒๕๓๓ (ค.ศ.1990) เศรษฐกิจจีนจะเติบโตเป็น ๒ เท่าของปี ๒๕๒๓ (ค.ศ.1980) สังคมพ้นจาก สภาพความยากจน ก้าวที่ ๒ ในปี ๒๕๔๓ (ค.ศ.2000) เศรษฐกิจจีนจะเติบโตเป็น ๒ เท่าของปี ๒๕๓๓ (ค.ศ.1990) ประชาชน อยู่ดีกินดี และก้าวที่ ๓ กลางศตวรรษที่ ๒๑ จีนจะเจริญรุ่งเรืองระดับโลก สังคมมีความมั่งคั่ง

⁴ เน้นการพัฒนาด้านการเกษตร อุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการทหาร

บทที่ ๒ ความเป็นมา

๒.๑ ความเป็นมาของยุทธศาสตร์ BRI

๒.๑.๑ เส้นทางสายไหมโบราณ (Silk Road)

เป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจีนกับทวีปยุโรป เชื่อมโยงการค้าและอารยธรรมที่สำคัญของชาวจีน เริ่มตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น (๒๐๖ ปีก่อนคริสตกาลถึง ค.ศ.๒๒๐) มีระยะทางยาวประมาณ ๖,๔๓๗ กิโลเมตร เดิมเส้นทางการค้าจากจีนไปยังยุโรปนี้ เรียกว่า “เส้นทางตะวันตก” จนถึงทศวรรษ ๑๘๗๐ นักภูมิศาสตร์ชาวเยอรมันชื่อ เฟอร์ดินานด์ ฟอน ริชท์โฮเฟิน (Van Richthofen) เรียกเส้นทางนี้ว่า “เส้นทางสายไหม” (Silk Road) ซึ่งมีทั้งเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล ก่อนจะเสื่อมถอยลงจากสาเหตุหลายประการ เช่น การพัฒนาการเดินทางเรือของชาติตะวันตก เทคนิคการเลี้ยงไหมที่ไม่ได้เป็นความลับ และแพร่ขยายมากขึ้น การขยายอิทธิพลของรัสเซียเข้ามาในเอเชียกลางในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ เป็นต้น

นอกจากเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญแล้ว เส้นทางนี้ได้ถูกใช้เพื่อเผยแพร่ศาสนา แลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และองค์ความรู้ในการพัฒนาระหว่างกันอย่างกว้างขวาง เช่น จีนได้เรียนรู้พุทธศาสนา การทำน้ำตาลจากอ้อย และการใช้ฝ้ายทำเครื่องนุ่งห่มจากอินเดีย การทำเหล้าอู๋จู่จากอู่ฟานีสถาน นอกจากนี้ ความรู้ ศิลปะ วัฒนธรรม และอารยธรรมจากจีนถูกเผยแพร่สู่โลกภายนอกเช่นกัน เช่น การเลี้ยงไหม การหลอมเหล็ก การทอผ้า การทำกระดาษ การตีพิมพ์ งานช่างฝีมือ ดนตรี ระเบิด เป็นต้น

๒.๑.๑.๑ เส้นทางสายไหมทางบกเดิม หากแบ่งตามจุดเริ่มต้นเส้นทางสายไหมมี ๒ เส้นทางหลัก คือ เส้นทางจากฝั่งตะวันตกมายังตะวันออก และฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตก

๒.๑.๑.๑ (๑) เส้นทางจากตะวันตกมายังตะวันออก

เส้นทางนี้เริ่มจากเมืองคานีซ (สเปน) – คอร์โดบา (สเปน) – วาเลนเซีย (สเปน) – เจนัว (อิตาลี) – ออสเตรีย – ปิซา – เทหะราน (อิหร่าน) - ทะเลทรายโกบี – ที่ราบสูงระหว่างเทือกเขาหิมาลัยกับรัสเซีย – กำแพงเมืองจีน สินค้าจากฝั่งตะวันตกที่นำไปค้าขายแก่ฝั่งตะวันออก ได้แก่ ม้า อานม้า ต้นอู๋จู่ ฝอยงุ่น สุนัข และสัตว์แปลก ๆ ขนสัตว์ หนังสัตว์ น้ำผึ้ง ผลไม้ เครื่องแก้ว ผ้าห่มขนสัตว์ พรหมขนสัตว์ สิ่งทอ (เช่นผ้าไหม) ทองคำ เงิน อัญมณี อาวุธและชุดเกราะ เป็นต้น

๒.๑.๑.๑ (๒) เส้นทางจากตะวันออกไปยังตะวันตก

เส้นทางสายไหมที่เริ่มต้นจากจีนมี ๒ เส้นทางหลักคือ เส้นทางสายเหนือและเส้นทางสายใต้ โดยเริ่มจากเมืองลั่วหยาง (จีน) – โอเอซิสหลานโจว (จีน) – โอเอซิสตุนหวง (จีน) – ตะวันออกกลาง (เลบานอน) เส้นทางแยกออกเป็น ๒ เส้นทางคือ ขึ้นเหนือไปกรุงแบกแดดต่อไปยังทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและเข้าสู่ยุโรปหรือลงใต้ไปอินเดีย สินค้าจากฝั่งตะวันออกที่นำไปค้าขายแก่ฝั่งตะวันตก ได้แก่ ไหม ชา สีย้อมผ้า อัญมณี เครื่องเคลือบ (จาน ชาม ถ้วย แจกัน) เครื่องลายคราม เครื่องเทศ (เช่น อบเชย และขิง) สิ่งประดิษฐ์จากทองแดงและทองคำ ยา น้ำหอม งาช้าง ขี้ผึ้ง กระจก ดินปืน เป็นต้น

๒.๑.๑.๒ เส้นทางสายไหมทางทะเลและเส้นทางเครื่องเทศ ก่อนที่เส้นทางสายไหมทางบกจะเกิดขึ้น จีนได้พัฒนาการติดต่อทางทะเลกับต่างประเทศแล้ว โดยเส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นเครือข่ายการค้าระหว่างจีนกับต่างประเทศ เส้นทางเริ่มต้นที่เมืองท่าเรือในภาคตะวันออกของจีน เช่น กว่างโจว หนิงปอ หยางโจว เฝิงหลาย ฯลฯ โครงข่ายเส้นทางสายไหมทางทะเล แบ่งออกเป็น ๒ เส้นทางคือ

๒.๑.๑.๒ (๑) เส้นทางทะเลจีนตะวันออก (East China Sea Routes)

เส้นทางทะเลจีนตะวันออกมีมานานกว่า ๓,๐๐๐ ปี เริ่มต้นครั้งแรกในสมัยราชวงศ์โจว บันทึกทางประวัติศาสตร์ได้กล่าวถึงในศตวรรษที่ ๑๒ ก่อนคริสตกาล กษัตริย์หวู่แห่งราชวงศ์โจวได้ส่ง ข้าราชการนักเดินเรือ Ji Zi เดินทางโดยใช้เส้นทางทะเลจีนตะวันออก ออกจากอ่าวปู้ไห่ของคาบสมุทรซานตงไปยังทะเลเหลือง เดินทางไปยังคาบสมุทรเกาหลีในปัจจุบัน ซึ่ง Ji Zi ได้เผยแพร่วิธีการเลี้ยงไหมและการปั่นด้ายในคาบสมุทรเกาหลี

๒.๑.๑.๒ (๒) เส้นทางทะเลจีนใต้ (South China Sea Routes)

เส้นทางทะเลจีนใต้ ตามบันทึกประวัติศาสตร์พบว่า จีนมีการติดต่อทางการค้ากับคาบสมุทรมาลายูมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น ผ่านช่องแคบมะละกา จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังอ่าวเบงกอล เชื่อมโยงจีนกับชายฝั่งของมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งมีเส้นทางแล่นเรือต่อไปยังทะเลแดงในอ่าวเปอร์เซีย และทวีปแอฟริกา

เส้นทางสายไหมทางทะเลมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าและเศรษฐกิจของจีนโบราณ ดังนั้นสมัยราชวงศ์ถัง ราชวงศ์ซ่ง ราชวงศ์หยวน และราชวงศ์หมิงได้วางระบบการจัดการและกฎระเบียบการค้าแก่พ่อค้าชาวต่างประเทศต่าง ๆ และสร้างรายได้มหาศาลจากการค้ากับต่างประเทศ รวมถึงแลกเปลี่ยนสินค้ากับดินแดนอันห่างไกล และยังมี การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมต่าง ๆ อีกด้วย

๒.๑.๒ เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑

จีนนำเส้นทางสายไหมเดิมมาปรับปรุงใหม่ โดยใช้ชื่อว่า “โครงการเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑” (the 21st Century Maritime Silk Road) เป็นที่มาของคำว่า “หนึ่งแถบ” (แถบเศรษฐกิจ) และ “หนึ่งเส้นทาง” (เส้นทางสายไหมทางทะเล) ที่ต่อมาได้ใช้ชื่อว่า “ข้อริเริ่มแถบเศรษฐกิจและเส้นทางสายไหมยุคใหม่” (Belt and Road Initiative : BRI) โดยในเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้เปิดเผยวิสัยทัศน์และปฏิบัติการในการร่วมสร้างวงแหวนเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑ เป็นข้อริเริ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่เปิดกว้าง มีประเทศร่วมมือกันมากกว่า ๘๐ ประเทศ ซึ่งโครงการจะสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ จะพัฒนาความร่วมมือในภูมิภาค สร้างความเข้มแข็งในการแลกเปลี่ยนและส่งเสริมสันติภาพและการพัฒนา วิสัยทัศน์ BRI ระบุว่า โครงการนี้ จะใช้ส่วนอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจเป็นฐานความร่วมมือ ส่วนแผนงานทางทะเลจะเน้นสร้างเส้นทางคมนาคมที่ “ราบรื่น มั่นคง และมีประสิทธิภาพ” เชื่อมต่อท่าเรือสำคัญที่ตั้งอยู่ตลอดเส้นทางเป้าหมายของโครงการ BRI

โครงการเครือข่าย เส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเลนี้ มีชื่อเรียกอยู่หลายอย่าง เช่น การริเริ่มแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative) หรือ หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road) โครงการเส้นทางทางบกมี ชื่อเป็นทางการว่า “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” (Silk Road Economic Belt : SREB) ที่ประกอบด้วยเครือข่ายถนนและเส้นทางรถไฟ เชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเอเชียกลาง ส่วนเส้นทางมหาสมุทรเรียกว่า “เส้นทางสายไหมทางทะเล” (Maritime Silk Road) ที่เชื่อมท่าเรือจีนกับท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ตลอดเส้นทางบกและเส้นทางทะเล มีการลงทุนปรับปรุงท่าเรือและสร้างศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและการค้าขึ้นมาตามแนวเส้นทางพาดผ่าน

โครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง ประกอบด้วยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจทางบก ๖ เส้นทาง และเส้นทางทะเล ๑ เส้นทาง

๒.๑.๒.๑ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจทางบก (Silk Road Economic Belt) เป็นเส้นทางสายหลักที่เป็นระเบียงเศรษฐกิจที่แผ่อยู่ แบ่งออกได้เป็น ๖ เส้นทาง ประกอบด้วย

๒.๑.๒.๑ (๑) สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงจากจีนถึงยุโรปตะวันตก โดยเริ่มต้นที่ท่าเรือ เมือง Lianyungang ในมณฑล Jiangsu

ประเทศจีน ผ่านประเทศคาซัคสถาน รัสเซีย สู่เมืองรอตเทอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นเส้นทางสายหลัก ในการคมนาคมขนส่งสินค้าไปยังยุโรปที่เร็วที่สุด มีถนนและรถไฟความเร็วสูง ๓ เส้นทาง

๒.๑.๒.๑ (๒) ระเบียงเศรษฐกิจจีน - มองโกเลีย - รัสเซีย (China - Mongolia - Russia Corridor) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงระหว่าง จีน มองโกเลีย และรัสเซีย

๒.๑.๒.๑ (๓) ระเบียงเศรษฐกิจจีน - เอเชียกลาง - เอเชียตะวันตก (China - Central Asia - West Asia Corridor) เส้นทางคมนาคมขนส่งหลักในการลำเลียงน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ จากจีนสู่คาบสมุทรอาหรับ ตุรกี และอิหร่าน ด้วยท่อลำเลียงที่ยาวที่สุดในโลก และยังเป็นเส้นทางความร่วมมือทางเทคโนโลยี เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พลังงานทางเลือก พลังงานนิวเคลียร์ เทคโนโลยีอากาศยาน การค้าขายและการลงทุน

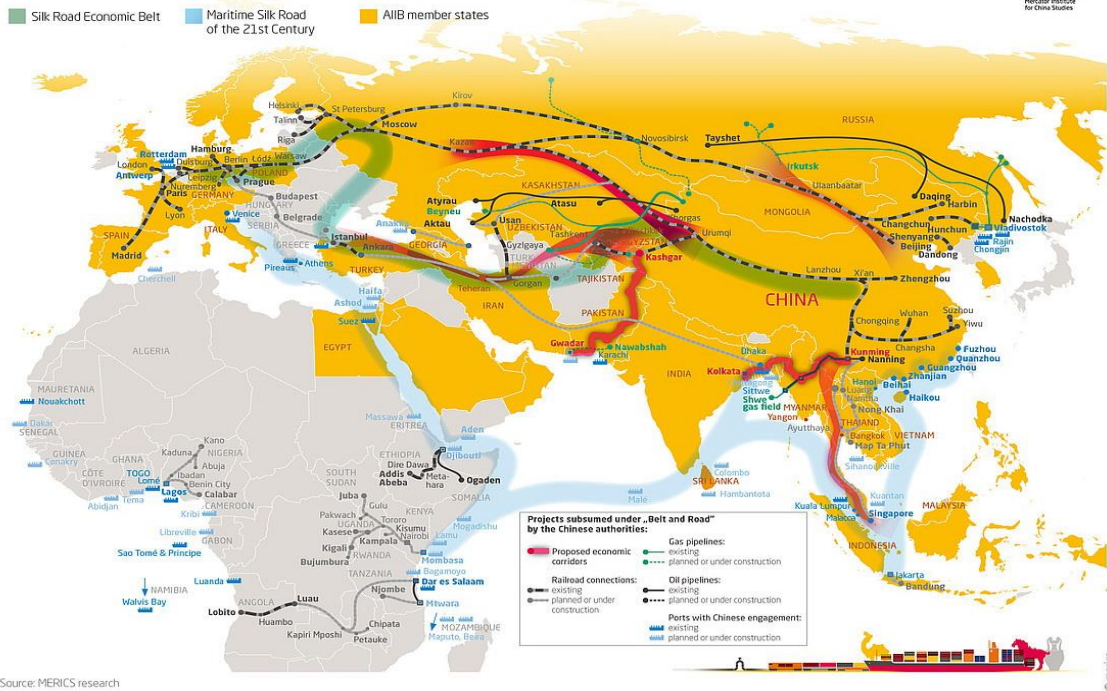
๒.๑.๒.๑ (๔) ระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรอินโดจีน (China - Indochina Peninsula Corridor) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอาเซียนกับฮ่องกง และจีนแผ่นดินที่จีนเรียกว่า Pearl River Delta Economic Circle เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในอาเซียนและจีนตอนใต้ และฮ่องกง ซึ่งจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญกับทุกประเทศในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของเส้นทางดังกล่าว

๒.๑.๒.๑ (๕) ระเบียงเศรษฐกิจจีน - ปากีสถาน (China-Pakistan Corridor) เป็นเส้นทางใหม่ที่บรรลุข้อตกลงเมื่อปี ๒๕๕๘ เชื่อมโยงระหว่างจีนและปากีสถาน ถึงท่าเรือ Gwadar เพื่อออกสู่ทะเล ผ่านช่องแคบมะละกาไปยังทวีปแอฟริกา และเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่เชื่อมโยงระหว่างจีน และทวีปแอฟริกา

๒.๑.๒.๑ (๖) ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ - จีน - อินเดีย - เมียนมาร์ (Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจีน อินเดีย เมียนมาร์ และไทย เป็นเส้นทางสายเศรษฐกิจสำคัญระหว่างจีนและอินเดีย เชื่อมโยงด้วยรถไฟความเร็วสูง การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และบริการสำคัญอื่น ๆ รวมถึงการพัฒนาดิจิทัลด้วย

๒.๑.๒.๒ เส้นทางทะเล เริ่มจากเมืองท่าสำคัญของจีนอย่างเซี่ยงไฮ้ เทียนจิน พูโจวลงมา ทะเลจีนใต้ ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน ข้ามช่องแคบมะละกาเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย และเข้าสู่ตะวันออกกลาง บางส่วนของเส้นทางจะเข้ายังแอฟริกาตะวันตก ผ่านอ่าวเปอร์เซียเข้าสู่คลองสุเอซ เพื่อเข้าสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน มุ่งหน้าไปยังยุโรป เป็นการร้อยเส้นทางการค้ายุคโบราณของจีนให้มีความสำคัญมากขึ้น เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีน ผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

China aims to build a global infrastructure network
 "Belt and Road" infrastructure projects, planned and completed (March 2017)



รูปที่ ๑ โครงการริเริ่มแถบเศรษฐกิจและเส้นทางสายไหมใหม่ ศตวรรษที่ ๒๑ (Belt and Road Initiative)

๒.๒ การจัดวางยุทธศาสตร์ BRI

๒.๒.๑ ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ BRI ประกอบด้วย

๒.๒.๑.๑ การประสานนโยบาย (Policy Coordination) โดยการส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง รัฐบาล การแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายมหภาค สร้างแรงผลักดันทางการเมือง และการร่วมกันกำหนดนโยบาย เพื่อรองรับความเชื่อมโยงระหว่างกัน

๒.๒.๑.๒ ความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน (Facilities Connectivity) โดยจะสนับสนุนให้ประเทศที่เกี่ยวข้องร่วมกันปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ซึ่งรวมถึงด้านพลังงานและการสื่อสาร เพื่อให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงภายในและระหว่างภูมิภาค รวมทั้งให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

๒.๒.๑.๓ การค้าเสรี (Unimpeded Trade) โดยเน้นการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุน การยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ จัดตั้งเขตการค้าเสรี เสริมสร้างความร่วมมือด้านศุลกากร ขยายตลาด และส่งเสริมนวัตกรรมทางการค้า โดยเฉพาะการใช้พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) สนับสนุนการบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า เร่งเจรจาข้อตกลงทวิภาคี เพื่อคุ้มครองการลงทุนและเว้นการเก็บภาษีซ้อน และพัฒนาความร่วมมือด้านอื่น ๆ อาทิ เกษตรกรรม ประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมใหม่ ๆ (Emerging Industries) เป็นต้น

๒.๒.๑.๔ การบูรณาการด้านการเงิน (Financial Integration) โดยจะสร้างกลไกเสริมสร้างเสถียรภาพด้านอัตราแลกเปลี่ยน จัดทำการแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Swap) และระบบการชำระเงินแบบทวิภาคีให้ครอบคลุมประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทาง BRI พัฒนาตลาดพันธบัตรในเอเชีย ร่วมมือกันในการจัดตั้ง AIB พัฒนาการกำกับดูแลด้านการเงิน ให้ความสำคัญกับกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) และกองทุนความมั่งคั่งแห่งชาติ (Sovereign Wealth Funds) ของประเทศต่าง ๆ และให้การสนับสนุน

กองทุนที่ระดมทุนจากนักลงทุนสถาบัน (Commercial Equity Investment Funds) และกองทุนบุคคล (Private Funds) ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการสำคัญภายใต้มาตรการริเริ่มนี้ด้วย

๒.๒.๑.๕ ความเชื่อมโยงระดับประชาชน (People-to-People Bond) โดยการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและการศึกษา ให้ทุนแลกเปลี่ยนนักเรียน ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือด้านบุคลากร พัฒนาและจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านสุขภาพและการแพทย์โดยเฉพาะเรื่องโรคติดต่อ พัฒนาความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสร้างความเชื่อมโยงด้านการเมืองและภาคประชาชน

BRI ใช้เงินลงทุนโครงการกว่า ๑.๔ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ พร้อมทั้งประกาศจัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) นอกจากนี้ ยังมีเงินจากธนาคารขนาดใหญ่ที่รัฐบาลกลางของจีนเป็นเจ้าของ จำนวน ๒ แห่งคือ China Development Bank และ EXIM Bank of China ที่พร้อมจะสนับสนุนแหล่งเงินทุนของโครงการโดยมีวัตถุประสงค์หลัก

(๑) เพื่อผลักดันให้สกุลเงินหยวนเป็นสกุลเงินหลักในเวทีการค้าโลก

(๒) แก้ปัญหาเศรษฐกิจและความมั่นคงภายในของจีน ได้แก่ การแก้ไขปัญหา การผลิตเกินตัวในอุตสาหกรรมซีเมนต์และเหล็กกล้า ทำให้จีนสามารถส่งออกวัตถุดิบเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานไปประเทศต่าง ๆ ได้ อีกทั้งเป็นการสร้างตลาดใหม่ให้กับจีน เช่น บริษัทพัฒนารถไฟความเร็วสูง บริษัทก่อสร้าง เป็นต้น

๒.๒.๒ กรอบแนวทางการร่วมมือทางการเงินภายใต้ข้อริเริ่ม BRI

๒.๒.๒.๑ แนวทางการระดมเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการภายใต้ข้อริเริ่ม BRI

อาจกล่าวได้ว่า การอำนวยความสะดวกเพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Facilities Connectivity) จำต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการสร้างเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น ทางหลวง ท่าเรือ ทางรถไฟ พลังงาน ระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น จีนได้วางยุทธศาสตร์เพื่อการระดมทุนสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๒.๒.๑ (๑) การจัดตั้ง AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) เน้นการให้กู้ยืมแก่รัฐบาลประเทศสมาชิก และภาคเอกชนของประเทศสมาชิก เพื่อพัฒนาและลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนความเชื่อมโยงและการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนของเอเชีย เริ่มดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๙ ด้วยทุนจดทะเบียน (Authorized Capital) ๑๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ แบ่งเป็น ๑,๐๐๐,๐๐๐ หุ้น มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน และมีสมาชิกผู้ก่อตั้ง (Founding Members) ๕๗ ประเทศ แบ่งเป็น ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จำนวน ๓๗ ประเทศ และประเทศนอกภูมิภาคจำนวน ๒๐ ประเทศ โดยมีสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ที่สุด (ประมาณร้อยละ ๒๙ ของทุนจดทะเบียน) รองลงมาคืออินเดีย (ประมาณร้อยละ ๘ ของทุนจดทะเบียน) ปัจจุบัน AIIB ได้รับสมาชิกเพิ่มจนมีสมาชิกทั้งหมด ๘๔ ประเทศ (ในจำนวนนี้เป็นสมาชิกโดยสมบูรณ์ ๖๔ ประเทศ และเป็น Prospective Member อีก ๒๐ ประเทศ)

จัดตั้งขึ้น เพื่อส่งเสริมพัฒนาการทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างความมั่งคั่ง และพัฒนาความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือภายในภูมิภาคในการรับมือกับความท้าทายด้านการพัฒนา โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับองค์กรเพื่อการพัฒนาอื่น ๆ ในระดับพหุภาคีและทวิภาคี และมีเป้าหมายการดำเนินงานหลัก (Thematic Priorities) คือ การมุ่งเน้นการลงทุนเพื่อพัฒนา

(๑) โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน (Sustainable Infrastructure)

(๒) ความเชื่อมโยงในภูมิภาค (Regional Connectivity)

(๓) ระดมทุนจากภาคเอกชน (Private Capital Mobilization)

สำหรับสาขาการลงทุนนั้น AIB มุ่งเน้น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของทวีปเอเชียในสาขาพลังงาน การคมนาคม สื่อสารโทรคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานชนบท การพัฒนาเกษตรกรรม ทรัพยากรน้ำและสุขภาพ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การพัฒนาชุมชนเมือง โลจิสติกส์ และโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รูปแบบการกู้ยืมทั้งแบบรัฐบาลค้ำประกัน (Sovereign - Backed Financing) และรัฐบาลไม่ได้ค้ำประกัน (Non - Sovereign - Backed Financing) AIB ถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของแหล่งเงินทุนที่กำลังมีความสำคัญมากขึ้นในการระดมทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทวีปเอเชีย นอกเหนือจาก MDBs ขนาดใหญ่ ๒ แห่งคือ ธนาคารโลก (World Bank) และธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB)

๒.๒.๒.๑ (๒) การจัดตั้งกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) จัดตั้งขึ้น ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ โดยการลงทุนจากหน่วยงานของสาธารณรัฐประชาชนจีนทั้งหมด ๔ แห่ง ได้แก่

(๑) State Administration of Foreign Exchange

(๒) China Investment Corporation

(๓) Export-Import Bank of China

(๔) China Development Bank

วัตถุประสงค์ของกองทุนเส้นทางสายไหม เพื่อช่วยเหลือการลงทุนและการระดมทุนสำหรับความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าและความเชื่อมโยง ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI เพื่อสนับสนุนการพัฒนาร่วมกันของสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศที่อยู่ในเส้นทาง เพื่อนำเงินไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน ทรัพยากร อุตสาหกรรม และการเงิน เพื่อสร้างความยั่งยืนทางการเงินในระยะยาว และผลตอบแทนที่เหมาะสมจากการลงทุน

๒.๒.๒.๒ ความร่วมมือทางการเงิน (Financial cooperation) ภายใต้ BRI

เป็นการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการระดมทุนสำหรับโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนข้อริเริ่ม BRI และจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการโครงการที่ดี และเป็นโครงการที่น่าลงทุน (Bankable Projects) มีการลงนามในเอกสาร Guiding Principles ที่เป็นการแสดงเจตนาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประเทศต่าง ๆ ที่จะร่วมกันสนับสนุนการจัดการเงินทุนสำหรับข้อริเริ่ม BRI โดยการดำเนินการตามเอกสารดังกล่าวนี้เป็นไปตามความสมัครใจ (Voluntary) และไม่มีผลผูกพัน (Non-Binding) อีกทั้งไม่มีถ้อยคำหรือบริบทที่มุ่งจะก่อให้เกิดพันธกรณีภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ

สาระสำคัญของเอกสาร Guiding Principles on Financing the Development of the Belt and Road มีดังต่อไปนี้

๒.๒.๒.๒ (๑) การสนับสนุนการจัดการทรัพยากรทางการเงิน เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่แท้จริง ทั้งด้านการค้าการลงทุนภาคอุตสาหกรรม พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ SMEs และการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อระดมทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงสนับสนุนให้ประเทศต่าง ๆ เปิดตลาดบริการสาธารณะตามความเหมาะสม ในขณะที่ยังรักษากฎหมายกรอบนโยบายและการกำกับดูแลที่ดี และ

สนับสนุนความร่วมมือในการกำหนดกลยุทธ์ หรือแผนงานสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระดับภูมิภาค จัดลำดับความสำคัญของโครงการ จัดหาเงินทุน และแบ่งปันประสบการณ์

๒.๒.๒.๒ (๒) การสนับสนุนจากภาครัฐบาล โดยตระหนักถึงความสำคัญของรัฐบาลในการสร้างสภาพแวดล้อมด้านการเงินที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาภายใต้ข้อริเริ่ม BRI รวมทั้งการเปิดช่องทางในการระดมทุนของภาครัฐที่มีอยู่แล้วอย่างต่อเนื่อง เช่น กองทุนความร่วมมือระหว่างรัฐบาล และกองทุนความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และประสานกับช่องทางการระดมทุนอื่น ๆ

๒.๒.๒.๒ (๓) การสนับสนุนจากสถาบันการเงินเพื่อการพัฒนา โดยให้สถาบันการเงินเพื่อการพัฒนาประเทศ และ MDBs มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการพัฒนาภายใต้ข้อริเริ่ม BRI ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนผ่านการกู้ยืม การลงทุนในตราสารทุน การค้าประกัน การให้กู้ร่วม และช่องทางการจัดหาเงินทุนอื่น ๆ และให้สถาบันการเงินเหล่านี้ประสานงานและร่วมมือกันเพื่อสนับสนุนด้านการเงินอย่างยั่งยืน ถ่ายทอดทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญของสถาบัน และการบริการให้คำปรึกษาแก่ประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อเพื่อการส่งออกในการแบ่งปันความเสี่ยงผ่านวิธีการต่าง ๆ

๒.๒.๒.๒ (๔) การสนับสนุนจากสถาบันการเงินภาคเอกชน โดยให้สถาบันการเงินในเชิงพาณิชย์ทุกประเภท เช่น ธนาคารพาณิชย์ สถาบันการเงินเกี่ยวกับกองทุนหุ้น ธุรกิจประกันภัย การเช่าซื้อ และรับประกัน จัดหาเงินทุนและบริการด้านการเงินต่าง ๆ สำหรับการพัฒนาภายใต้ข้อริเริ่ม BRI รวมทั้งการมีส่วนร่วมในเชิงรุกของนักลงทุนสถาบันระยะยาว เช่น กองทุนบำเหน็จบำนาญ และกองทุนความมั่งคั่งแห่งชาติ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามความเหมาะสม

๒.๒.๒.๒ (๕) การพัฒนาและเปิดตลาดการเงินทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค โดยพัฒนาตลาดตราสารหนี้สกุลเงินท้องถิ่น เพื่อกระจายความเสี่ยงแหล่งเงินทุนระยะยาว และลดความเสี่ยงที่เกิดจากสกุลเงินด้านสินทรัพย์และหนี้สินไม่ตรงกัน (Currency Mismatch) รวมทั้งสนับสนุนการเข้าสู่ตลาดของภาคการธนาคาร ประกันภัย และหลักทรัพย์อย่างต่อเนื่องตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ของประเทศ สนับสนุนสถาบันการเงินในการจัดตั้งบริษัทลูกและ/หรือสาขาในแต่ละประเทศ และอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในการยื่นขอและอนุมัติจัดตั้งสถาบันการเงินตามกฎหมายภายในประเทศและข้อบังคับของประเทศเจ้าบ้าน

๒.๒.๒.๒ (๖) การสนับสนุนนวัตกรรมทางการเงิน เพื่อตอบสนองความต้องการเงินทุนในการพัฒนาภายใต้ข้อริเริ่ม BRI ในรูปของแบบจำลองทางการเงิน ช่องทาง เครื่องมือ และการบริการ โดยมีเงื่อนไขว่ามีการบริหารจัดการความเสี่ยงเป็นอย่างดี

๒.๒.๒.๒ (๗) การกำกับดูแลภาคการเงิน โดยส่งเสริมความร่วมมือด้านกฎระเบียบภาคการเงิน และการประสานงานด้านการกำกับดูแลข้ามพรมแดน เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบที่เป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และมั่นคงสำหรับสถาบันการเงิน ในขณะเดียวกันต้องให้ความเคารพในข้อผูกพันระหว่างประเทศของประเทศที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๒.๒ (๘) การส่งเสริมสภาพแวดล้อมทางการเงินให้โปร่งใส เป็นมิตร ไม่เลือกปฏิบัติ สนับสนุนการเปิดเสรีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศตามความเหมาะสม อำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนต่อต้านการปกป้องทางการค้าและการลงทุนทุกรูปแบบ สนับสนุนระบบกฎหมายที่เป็นธรรม ยุติธรรม และเปิดกว้างระบบภาษีที่เป็นประโยชน์ร่วมกันและเป็นมิตรกับนักลงทุน การระงับข้อพิพาทที่เป็นธรรม เพื่อปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ตามกฎหมายของเจ้าหนี้และนักลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๒.๒.๒ (๙) การสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน ครอบคลุม และคำนึงถึงผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การสนับสนุนการจ้างงานในท้องถิ่น การพัฒนาทักษะแรงงาน การสร้างเสริมร่วมมือเพื่อให้เกิดการเข้าถึงข้อมูลและการบริการทางการเงินที่เหมาะสม และมีราคาที่ไม่แพงสำหรับประชาชน

และผู้ประกอบการ SMEs การเพิ่มขีดความสามารถด้านเทคโนโลยี ความยั่งยืนของหนี้สาธารณะในการจัดหาเงินทุน การอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๒.๒.๓ ผลประโยชน์ต่อสาธารณรัฐประชาชนจีนในฐานะประเทศผู้ริเริ่ม BRI

๒.๒.๓.๑ BRI จะช่วยแก้ปัญหาการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ไม่เท่าเทียมระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในขณะที่ประเทศกำลังก้าวสู่เศรษฐกิจสมัยใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภูมิภาคที่ไม่ได้อยู่ติดเมืองท่า (Hinterland) ที่ยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร

๒.๒.๓.๒ BRI จะเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาการกำลังการผลิตส่วนเกินของสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เกิดขึ้นจากการกระตุ้นเศรษฐกิจครั้งใหญ่โดยรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนในช่วงวิกฤตการเงินโลก (Global Financial Crisis) ในช่วงระหว่างปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ ซึ่งสามารถช่วยให้สาธารณรัฐประชาชนจีนรอดพ้นจากวิกฤตครั้งนั้นได้ แต่ได้ก่อให้เกิดกำลังการผลิตส่วนเกินจำนวนมากในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมเหล็กและซีเมนต์ ภายใต้ BRI สาธารณรัฐประชาชนจีน จะได้รับประโยชน์จากส่งออกกำลังการผลิตส่วนเกินเหล่านี้ ที่สำคัญคือเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ในการผลิตเหล็กที่สามารถส่งออกไปยังประเทศที่มีการพัฒนาต่ำกว่าเพื่อสร้างฐานอุตสาหกรรมของตนเองต่อไป อย่างเช่นประเทศในภูมิภาคอาเซียน ในรูปของการลงทุนทางตรง (Foreign Direct Investment : FDI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในอุตสาหกรรมเหล็ก โดยร่วมมือกับพันธมิตรในท้องถิ่น

๒.๒.๓.๓ สามารถช่วยส่งออกเทคโนโลยีและมาตรฐานอุตสาหกรรมของสาธารณรัฐประชาชนจีนไปยังประเทศที่อยู่ในแนว BRI ซึ่งจะช่วยยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่อุตสาหกรรมมูลค่าเพิ่มสูงของห่วงโซ่อุปทาน เป็นอุตสาหกรรมที่มีนวัตกรรมสูงขึ้น เน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณ และปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมต้นทุนต่ำของจีนที่มีอยู่ ให้มีมาตรฐานและนวัตกรรมที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีกฎระเบียบเข้มงวด นอกจากนี้ยังเป็นช่องทางให้สถาบันการเงินของจีน กำหนดเงื่อนไขการใช้วัสดุของจีน เพื่อปล่อยกู้ให้กับโครงการต่าง ๆ ตัวอย่างของการส่งออกเทคโนโลยีและมาตรฐานอุตสาหกรรมของจีนที่สำคัญคือ เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมและการยอมรับมาตรฐานอุตสาหกรรมของจีน และใช้เป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาในเชิงการทูตกับประเทศคู่เจรจาของจีน โดยเป็นที่คาดการณ์ว่ารถไฟความเร็วสูงของจีนจะเป็นที่ต้องการของประเทศตามแนวเส้นทาง BRI เช่น ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ เอเชียกลาง และเอเชียตะวันตก

๒.๒.๓.๔ ภายใต้ข้อริเริ่ม BRI สาธารณรัฐประชาชนจีนกำลังกลายเป็นนักลงทุนที่สำคัญในประเทศตามแนวเส้นทาง BRI เนื่องจากความพร้อมด้านเงินทุนและบุคลากรจากเดิมที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นจุดหมายสำคัญที่นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุน โดยใช้ประโยชน์จากค่าแรงที่อยู่ในระดับต่ำ การที่นักลงทุนจีนเข้าไปลงทุนในประเทศดังกล่าวจะทำให้ให้นักลงทุนจีนได้รับผลตอบแทนในรูปของผลตอบแทนทางการเงินจากธุรกิจต่าง ๆ รวมถึงผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ในแง่ของการสร้าง ความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในประเทศตามแนว BRI ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อประเทศนั้น ๆ และธุรกิจของจีนในอนาคต

๒.๒.๓.๕ สร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานให้กับสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีความต้องการด้านพลังงานเพิ่มขึ้นจากเศรษฐกิจที่เติบโต เนื่องจากมีทางเลือกของเส้นทางในการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น จากเดิมที่ต้องนำเข้าจากตะวันออกกลางผ่านช่องแคบมะละกา โดยมีโครงการที่สำคัญได้แก่ โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากภูมิภาคเอเชียกลางไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โครงการท่อส่งก๊าซและน้ำมันจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ไปยังมณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นต้น

๒.๒.๓.๖ ได้รับประโยชน์ในการกระจายสินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนสู่ตลาดอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผ่านการใช้ช่องทางการตลาดอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งกำลังเพิ่มเป้าหมายกลุ่มลูกค้าในภูมิภาคอาเซียน จะทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญในอาเซียนต่อไป

๒.๒.๓.๗ ภาคธุรกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะได้รับประโยชน์จากงานก่อสร้างที่ได้จากการประมูลโครงการก่อสร้างพื้นฐานก่อสร้างตามแนวเส้นทาง BRI เพิ่มขึ้น และทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถส่งออกเหล็กและซีเมนต์ซึ่งใช้ในงานก่อสร้างได้มากขึ้น

๒.๒.๓.๘ ความเชื่อมโยงระหว่างนักธุรกิจจีนกับนักธุรกิจหรือผู้บริโภคในประเทศต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง BRI จะเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงตลาดในประเทศนั้น ๆ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งมีอินเทอร์เน็ตเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญผ่านโทรศัพท์มือถือแบบ Smartphone โดยปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเจ้าของ Application บนโทรศัพท์มือถือที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย เช่น WeChat เป็นต้น และเป็นเจ้าของช่องทาง (Platform) สำหรับการซื้อขายสินค้าผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ที่เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ

๒.๒.๓.๙ BRI จะทำให้เงินหยวนมีบทบาทในการเป็นเงินสกุลหลักที่ใช้ชำระราคาสินค้าและบริการระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การค้าและบริการระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งมีความใกล้ชิดกันทั้งทางภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจ

๒.๒.๓.๑๐ BRI ทำให้ภาคการก่อสร้างของสาธารณรัฐประชาชนจีนหรือประเทศตามแนวเส้นทางขยายตัว ซึ่งจะทำให้ความต้องการหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนโครงการก่อสร้างมากขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การระดมทุนผ่านการออกตราสารหนี้ซึ่งเป็นการระดมทุนระยะยาวที่เหมาะสมกับโครงการก่อสร้างพื้นฐาน

บทที่ ๓

สถานการณ์ปัจจุบัน และท่าทีของประเทศต่าง ๆ ต่อแนวคิดยุทธศาสตร์ BRI

โครงการ “ข้อริเริ่มแถบเศรษฐกิจและเส้นทางสายไหมยุคใหม่” (Belt and Road Initiative : BRI) เป็นที่กล่าวถึงอย่างกว้างขวางบนเวทีนานาชาติ นับตั้งแต่ประธานาธิบดีจีน สี จิ้นผิง ได้ประกาศแนวคิดการพัฒนาเส้นทางสายไหมสู่ศตวรรษที่ ๒๑ โดยมี ๒ ยุทธศาสตร์สำคัญ คือ เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) โดยมุ่งสร้างเครือข่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมตั้งแต่เส้นทางถนน ทางรถไฟ โทรคมนาคม ท่อส่งน้ำมัน และท่าเรือ เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคในหลายประเทศที่เกี่ยวข้อง นโยบายนี้ยังสะท้อนถึงความพยายามของจีนที่ต้องการประกาศความเป็นมหาอำนาจของโลกภายใต้กติกาใหม่ ดังที่เราได้เห็นสัญญาณการเปลี่ยนแปลงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจและการเมืองจากโลกตะวันตกมาสู่ตะวันออก

ปัจจุบันโครงการ BRI ได้เชื่อมโยงกับภูมิภาคต่าง ๆ แล้วทั่วโลก มี ๓ เส้นทาง กล่าวคือ

เส้นทางที่ ๑ ทางบก : เชื่อมจีนจากเมือง Urumqi Kashgar Hagos ในเขตปกครองตนเองซินเจียง (Xinjiang Autonomous Region) ของจีนไปยังกรุง Almaty/คาซัคสถาน กรุงมอสโก/รัสเซีย กรุง Kiev/ยูเครน เยอรมนี และอังกฤษ รวมถึงอีกเส้นทางที่ไปยัง นคร Istabul/ตุรกี ทั้งนี้ จีนได้เริ่มเปิดเส้นทางรถไฟตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ จากมณฑลเจ้อเจียง (Zhejiang Province) ไปยังอังกฤษ สเปน และเยอรมนี

เส้นทางที่ ๒ ทางทะเล : จีนเชื่อมโยงทางทะเลผ่านประเทศตามแนวชายฝั่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปยังมหาสมุทรอินเดียในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และทะเลเมดิเตอร์เรเนียนในยุโรป จีนเข้าไปสร้างท่าเรือ Gwada/ปากีสถาน ท่าเรือ Hambantota/ศรีลังกา นอกจากนี้ ยังได้สิทธิบริหารท่าเรือ Piraeus/กรีซ รวมถึงพยายามที่จะเข้าไปมีบทบาทในการควบคุมท่าเรือในคลอง Suez /อียิปต์ อีกทั้งยังได้สิทธิบริหารท่าเรือที่เมืองเจ้าฝัวในรัฐยะไข่/เมียนมา ท่าเรือ Chittagong/บังกลาเทศ ท่าเรือ Male/มัลดีฟส์ จีนให้เงินทุนพัฒนาท่าเรือ Bagamoyo/แทนซาเนีย ปรับปรุงเส้นทางไฟในซูดาน และผลักดันเส้นทางเดินเรือทะเลเพิ่มเติมตามนโยบาย China’s Arctic Policy โดยผลักดันให้เป็น Polar Silk Road เชื่อมโยงจีนผ่านแถบอาร์คติก รวมถึงรัสเซีย

เส้นทางที่ ๓ ทางถนนและรถไฟ : เชื่อมจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านถนน R3A (ถนนทางหลวงที่เชื่อมโยงระหว่างจีน - ลาว - ไทย) และ R3B (ถนนทางหลวงที่เชื่อมโยงระหว่างจีน - พม่า - ไทย) นอกจากนี้ จีนตั้งเป้าขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงภายใต้โครงการ “The Pan-Asia Railway Network” จากคุนหมิงผ่านเมียนมา ลาว ไทย เชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ ในส่วนแผนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงไปยังเมืองโมฮัน บ่อเต็น หลวงพระบาง ในลาว และจังหวัดหนองคายของไทย ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันจีนเปิดใช้เส้นทางคุนหมิง – ฮานอยแล้ว

ท่าทีของประเทศต่าง ๆ ต่อแนวคิดยุทธศาสตร์ BRI

เนื่องจากโครงการขนาดใหญ่ของข้อริเริ่มเกี่ยวกับการร่วมกันพัฒนา “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative : BRI) มาพร้อมกับเงินกู้ดอกเบี้ยสูงจากประเทศจีน ประเทศที่ยากจนหรือกำลังพัฒนาอาจจะเผชิญกับความเสี่ยงที่จะเกิดปัญหาทางเศรษฐกิจได้ หน่วยงาน Center for Global Development ได้ทำการศึกษาประเทศที่อาจกู้เงินสำหรับโครงการ BRI ทั้งหมด ๖๘ ประเทศ พบว่าโครงการดังกล่าวมีความเสี่ยงด้านการชำระหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ต่อหลายประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กและเป็นประเทศยากจน โดยมี ๘ ประเทศที่อาจจะเผชิญความเสี่ยงจากการแบกรับภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน ขนาดมหึมาที่เชื่อมต่อกับจีน คือ ลาว ปากีสถาน จิบูตี มัลดีฟ มอโกเลีย มอนเตเนโกร ทาจิกิสถาน และคีร์กีซสถาน

BRI เป็นยุทธศาสตร์ debt trap diplomacy หรือการทูตกับดักหนี้ของจีน คือการปล่อยเงินกู้ให้กับประเทศยากจน ในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งในที่สุด ประเทศยากจนเหล่านี้ก็ไม่สามารถใช้คืนเงินกู้ได้ และจะถูกบีบให้ต้องโอน โครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นให้เป็นของจีน กล่าวได้ว่า ประเทศนั้นจะสูญเสียอำนาจอธิปไตยทางเศรษฐกิจ และกลายเป็นเมืองขึ้นของจีนในรูปแบบใหม่

สหรัฐอเมริกา มองว่าเป็นผลกระทบโดยแบ่งเป็นระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

ผลกระทบระยะสั้น คือ การที่บริษัทของสหรัฐฯ จะสูญเสียโอกาสการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน เหล่านี้ เพราะไม่สามารถแข่งกับบริษัทของจีนได้

ผลกระทบระยะยาว คือ BRI จะกระทบต่อระเบียบเศรษฐกิจโลก ที่สหรัฐฯ ได้สร้างขึ้นมาตั้งแต่ หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ซึ่งสหรัฐฯ เป็นผู้มียุทธศาสตร์ในการสร้าง ขยาย และปกป้องระบบการค้าโลก และระบบการเงินโลกมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน แต่หากจีนประสบความสำเร็จในโครงการ BRI ก็จะเป็น การจัดระเบียบเศรษฐกิจโลกใหม่ โดยมีจีนเป็นศูนย์กลางและเป็นผู้นำ

นอกจากนี้ ตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ ๒ ยุทธศาสตร์ใหญ่ของสหรัฐฯ คือ การป้องกันไม่ให้ประเทศใด ประเทศหนึ่งเข้าครอบงำ Eurasia แต่โครงการ BRI ของจีน จะทำให้จีนสามารถครอบงำ Eurasia ในอนาคตได้

สหภาพยุโรป ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาหลายประเทศในยุโรปได้เริ่มระแวงถึงแรงจูงใจทางเศรษฐกิจ และการเมืองของจีนภายใต้ข้อริเริ่มดังกล่าว โดยเห็นว่า BRI เป็นความพยายามของจีนที่ต้องการแผ่ขยาย อิทธิพล และเข้ามามีบทบาททั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจทั้งในระดับโลกและภูมิภาค สหภาพยุโรปมีความกังวล และหวาดระแวงว่า จีนจะเข้ามาขยายอิทธิพลบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และแสดงบทบาทแทน สหรัฐอเมริกา รวมถึงจะทำให้สหภาพยุโรปเสียสมดุลทางอำนาจ เพิ่มโอกาสให้แก่จีนส่งออกและใช้ประโยชน์ จากกำลังการผลิตที่เหลือจากความต้องการภายในประเทศ รวมทั้งเป็นการเพิ่มการเข้าถึงแหล่ง ทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งพลังงานที่จีนต้องการ นอกจากนี้ยุโรปยังมองว่า BRI ทำให้หลายประเทศเผชิญ ความเสี่ยงจากการแบกรับภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ครีลังกาต้องเป็นหนี้ถึง ๑๓ พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในยุโรปเองมีบางประเทศที่เป็นหนี้จีน เช่น มอนเตเนโกร จากการสร้างทางหลวง ในการเชื่อมโยงกับท่าเรือในเซอร์เบีย ที่ผ่านมามีความร่วมมือระหว่างสหภาพยุโรปกับจีนในเรื่อง BRI ไม่ประสบความสำเร็จนัก แม้ว่าจะมีช่องทางโดยผ่าน EU - China Connectivity Platform ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการ ในการเชื่อมโยงโครงการระหว่างจีนกับคณะกรรมการยุโรปเมื่อปี ๒๕๕๘ และในช่วงที่จีนจัดการประชุม BRI Summit ครั้งแรกเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐ มีหลายประเทศในยุโรป อาทิเช่น เยอรมนีและอังกฤษได้ปฏิเสธ ที่จะลงนาม ในเอกสารผลลัพธ์การประชุมฯ โดยไม่พอใจที่มีการตัดเนื้อหาเกี่ยวกับความยั่งยืนทางสังคมและ สิ่งแวดล้อมและความโปร่งใสออก

รัสเซีย มองว่าเป็นนโยบายมุ่งตะวันตกของจีนทางเศรษฐกิจ และการประสานความร่วมมือกับ Eurasia Economic Union (รัสเซีย คาซัคสถาน เบลารุส ยูเครน) แต่ก็มีมีความกังวลด้านการทหาร และเชื่อว่า ในที่สุดสหรัฐฯ จะมาเกี่ยวข้องด้วย

ฝรั่งเศส ให้ความสนใจและให้ความสำคัญกับกรอบ BRI โดยถือว่าจีนเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ ที่สำคัญ และชื่นชมจีนที่แสดงบทบาทสำคัญในกิจการต่างประเทศ โดยเฉพาะเรื่องการรับมือกับการ เปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) นอกจากนี้ ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ยังได้เข้าร่วมเป็น สักขีพยานในพิธีลงนามข้อตกลงระหว่างบริษัทแอร์บัสของฝรั่งเศสกับบริษัทไชน่าเอวิเอชันส์ฟลายอิงโฮลดิ้ง (ซีเอเอสซี) โดยข้อตกลงนี้มีมูลค่าประมาณ ๓๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์

อุซเบกิสถาน แสดงท่าทียินดีที่จะเข้าร่วมข้อเสนอของจีน โดยเฉพาะด้านพลังงาน การวางท่อแก๊ส และเชื่อมั่นว่าข้อเสนอของจีนจะมีส่วนสร้างสันติภาพในโลก

อิหร่าน พร้อมที่จะมีบทบาทและให้ความร่วมมือทางด้านความมั่นคง ด้านพลังงาน และด้านการขนส่ง แต่ก็มีกังวลในประเด็นด้านความมั่นคง

ปากีสถาน ปากีสถานเป็นส่วนหนึ่งของ BRI โดยมีระเบียงเศรษฐกิจ จีน - ปากีสถาน (China - Pakistan Economic Corridor) จีนได้เข้าไปลงทุนในปากีสถานกว่า ๖๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์ ในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยโครงการสำคัญ คือ การสร้างท่าเรือน้ำลึกที่เมือง Gwadar ซึ่งท่าเรือนี้จะมีบทบาทสำคัญในการเป็นเส้นทางออกทะเลของจีนทางตะวันตก โดยจีนจะขนถ่ายน้ำมันและสินค้าต่าง ๆ จากอ่าวเปอร์เซียไปยังจีนโดยตรง โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา อย่างไรก็ตามปากีสถานเริ่มประสบปัญหาเช่นเดียวกับศรีลังกา คือ เงินทุนสำรองเริ่มน้อยลง และไม่สามารถคืนเงินกู้ให้แก่จีนได้

ศรีลังกา ศรีลังกาได้รับบทเรียนจากโครงการ BRI ประเทศแรก คือ ศรีลังกา ซึ่งได้กู้เงินจากจีนจำนวนมหาศาล เพื่อมาสร้างท่าเรือทางตอนใต้ชื่อว่า Hambantota แต่เมื่อสร้างเสร็จก็ประสบปัญหาไม่สามารถใช้หนี้คืนเงินได้ (คิดเป็นเงินประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์ต่อปี) ภาระหนี้ของศรีลังกาสูงถึงร้อยละ ๘๐ ของ GDP จนในที่สุด ศรีลังกาจึงต้องยอมให้จีนเช่าท่าเรือดังกล่าวเป็นเวลา ๙๙ ปี ซึ่งท่าเรือนี้ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของจีน ในการขยายอิทธิพลเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย หลายฝ่ายมองว่า ศรีลังกา ได้สูญเสียอำนาจอธิปไตยทางเศรษฐกิจให้กับจีน และกลายเป็นเมืองขึ้นของจีนในรูปแบบใหม่ คือ ยุทธศาสตร์การทูตกับดักหนี้ (debt trap diplomacy) ของจีน โดยการปล่อยเงินกู้ให้กับประเทศยากจนในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งในที่สุด ประเทศยากจนเหล่านี้ก็ไม่สามารถใช้คืนเงินกู้ได้ และจะถูกบีบให้ต้องโอนโครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นให้เป็นของจีน

บังกลาเทศ บังกลาเทศก็มีโครงการ BRI หลายโครงการ เช่น โครงการเส้นทางรถไฟ และโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ธนาคารจีนเข้าครอบงำการเงินและการลงทุนของโครงการทั้งหมด ในขณะที่บริษัทก่อสร้างของจีนก็ผูกขาดการก่อสร้างโครงการเหล่านี้ ซึ่งเป็นรูปแบบเดียวกันกับที่เกิดขึ้นกับโครงการ BRI ที่จีนทำกับประเทศต่าง ๆ ในขณะนี้ บังกลาเทศ เป็นหนี้กว่า ๒๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

มาเลเซีย จีนร่วมลงทุนหลายโครงการในมาเลเซีย เช่น ท่าเรือ รถไฟ อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล เป็นต้น และยังมีแผนความร่วมมือทางทหารและความมั่นคงกับจีนในอนาคต เมื่อสมัยรัฐบาลนายกรัฐมนตรี Najib มาเลเซียได้ร่วมมือกับจีนในโครงการรถไฟ ชื่อว่า East Coast Rail Link มูลค่ากว่า ๒๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นการลงทุนและสร้างโดยบริษัทจีนเกือบทั้งหมด ปัจจุบันนายกรัฐมนตรีคนใหม่ของมาเลเซีย ดร.มาฮาดีร์ บิน โมฮามัด ได้ปรับนโยบายต่อ BRI ใหม่ โดยระงับโครงการดังกล่าวรวมทั้งโครงการสร้างท่อส่งน้ำมันในรัฐซาบาห์ที่จีนลงทุนด้วย โดยเน้นว่าโครงการเหล่านี้มีมูลค่าการลงทุนมหาศาลและมาเลเซียไม่ต้องการมีหนี้สินกับจีนเพิ่ม

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมอง BRI ในแง่ที่ดีขึ้น มีการร่วมการประชุม Belt & Road Forum ครั้งที่ ๒ ในประเทศจีน และมีการให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนว่าเป็นการประชุมที่ดีมาก ประเทศจีนให้ความเสมอภาคกัน

เมียนมา แม้ว่าทางรัฐบาลเมียนมา มองว่าจะได้ประโยชน์มหาศาล และสนับสนุนโครงการ AIB เพราะการเริ่มพัฒนาประเทศยังขาดแคลนเกือบทุกด้าน แต่มีความกังวลเรื่องพฤติกรรมของบริษัทจีนที่เข้ามา

ลงทุนเนื่องจากจีนได้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมีเงื่อนไขที่ประชาชนเมียนมาแทบไม่ได้ประโยชน์ เช่น การใช้แรงงานจีน การใช้วัสดุอุปกรณ์จากจีน และการเอื้อประโยชน์ต่อวิสาหกิจของจีน เป็นต้น

กัมพูชา ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ของจีนกับสมเด็จฮุนเซน นายกรัฐมนตรีกัมพูชา ลงนามเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทวิภาคีภายใต้กรอบการทำงานของแผนริเริ่มเส้นทางสายไหมใหม่ หรือ BRI ของจีน ปัจจุบันความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศเป็นไปด้วยดี และจีนจะร่วมมือทางยุทธศาสตร์ให้ครอบคลุมมากขึ้น และจะให้การสนับสนุนความพยายามของกัมพูชาที่จะรักษาความมั่นคงและการพัฒนาประเทศนอกจากการส่งเสริมการทำงานร่วมกันในพื้นที่เดิม อีกทั้งยังส่งเสริมความร่วมมือในการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานภายใต้กรอบ BRI และการดำเนินงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือสีหนุวิลล์ โดยจีนจะยังคงให้ความช่วยเหลือการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของกัมพูชา และเพิ่มความร่วมมือทวิภาคีในด้านสาธารณสุข การบรรเทาภัยพิบัติ และภาคส่วนอื่น ๆ

บรูไน สนับสนุนโครงการ BRI โดยทั้งสองฝ่ายได้ลงนามบันทึกช่วยจำเพื่อความเข้าใจ และผลักดันให้ความริเริ่มนี้เชื่อมต่อกับ “แผนการพัฒนาปี ๒๐๓๕” ของบรูไน ซึ่งเป็นการเติมพลังงานใหม่สำหรับการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่าง ๒ ประเทศ ทั้งนี้แนวโน้มทั้งสองประเทศจะเพิ่มพูนความไว้วางใจทางการเมืองและการวางแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับบรูไน รวมทั้งส่งเสริมการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างเจ้าหน้าที่ชั้นสูง และผลักดันให้ความสัมพันธ์ทวิภาคียกระดับสูงยิ่งขึ้น

เกาหลีใต้ ไม่เข้าร่วมโครงการนี้ แต่ให้ความเห็นในแง่บวกกับข้อเสนอ BRI ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย Eurasia Initiative ของเกาหลีใต้ ข้อเสนอของจีนจะนำศักยภาพมาสู่ประเทศต่าง ๆ และต่อโลก

อินเดีย ปฏิเสธนโยบาย BRI อย่างชัดเจน เนื่องจากโครงการร่วมระหว่างปากีสถานและจีนทับซ้อนพื้นที่ที่อินเดียกำลังมีข้อพิพาทเรื่องกรรมสิทธิ์กับปากีสถาน อินเดียจึงไม่พอใจที่จีนรุกล้ำอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของเส้นทางที่พาดผ่าน

ญี่ปุ่น ไม่เข้าร่วมโครงการนี้ และคัดค้านการจัดตั้ง AIB ด้วยเหตุผลเรื่องความไม่คุ้มค่า สำหรับเส้นทางสายไหมทางบก เพราะมีพื้นที่กว้างในขณะที่มีประชานน้อย ประกอบกับไม่เชื่อว่าจีนจะสามารถพัฒนาตามข้อเสนอนี้ได้ อีกทั้งการเข้าร่วมกับจีนอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์อันดีกับสหรัฐฯ

ฟิลิปปินส์ ยังไม่เข้าร่วมอย่างชัดเจน เนื่องจาก GDP ล่าสุดของฟิลิปปินส์มีอัตราการเจริญเติบโตในระดับสูง โดยไม่ต้องพึ่งพาเงินเหมือนประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับมีกรณีพิพาทเกี่ยวกับทะเลในพื้นทีทะเลจีนใต้กับจีนค่อนข้างรุนแรง ภายหลังเมื่อมีการเปลี่ยนผู้นำ ประธานาธิบดีดูแตร์เตให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาท่าเรือมากกว่าทางรถไฟหรือถนนทางบก จึงมีความต้องการงบประมาณจำนวนมาก ซึ่งเป็นโอกาสที่จะนำไปสู่ความร่วมมือ BRI

อินโดนีเซีย เส้นทางสายไหมทางทะเลจะเป็นประโยชน์ต่อนโยบายความเป็นศูนย์กลางทางทะเล (Maritime Fulcrum) ของอินโดนีเซีย แต่ยังมี ความกังวลเกี่ยวกับความมั่นคงระหว่างประเทศ เนื่องจากการสร้างโอกาสให้กองทัพเรือของจีนเข้าครอบงำท่าเรือน้ำลึกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ง่ายขึ้น ส่งผลต่อดินแดนข้อพิพาทระหว่างจีนกับประเทศในอาเซียนได้ อีกทั้งยังกังวลในประเด็นเรื่องอำนาจอธิปไตยด้านความมั่นคงและดุลยภาพระหว่างสหรัฐฯ - จีน

เวียดนาม มีการผลักดันเส้นทางสายไหมทางทะเล Maritime Silk Road (MRS) บริเวณท่าเรือเมืองไฮฟองทางตอนเหนือของเวียดนามให้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก เพื่อระบายความแออัด

ของท่าเรือที่เซียงไฮ้ และฮ่องกง ซึ่งเวียนนามลงนามข้อตกลงขยายท่าเรือที่ไฮฟองแล้ว รวมถึงข้อตกลงเชื่อมต่อ
ระบบเศรษฐกิจเส้นเงิน - ไฮฟอง แต่มีอุปสรรคความร่วมมือจากปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ และกระแส
ต่อต้านจากสังคมเวียดนาม

ลาว ได้รับเงินกู้จากจีนในโครงการรถไฟความเร็วสูง จากคุนหมิง - เวียงจันทน์ มีมูลค่า
๖,๐๐๐ ล้านดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ ๗๐ ของ GDP ลาว โดยใช้ทรัพย์สินของโครงการและรายได้
จากเหมืองทองคำเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน โครงการนี้บริหารจัดการโดยบริษัทของจีน ซึ่งจีนเป็นผู้บริหารแต่
ไม่ต้องรับความเสี่ยงหากเกิดความเสียหายจากการบริหารผิดพลาด และลาวเริ่มมีความกังวลในประเด็นความ
เสี่ยงที่จะไม่สามารถใช้เงินทุนคืนได้ อีกทั้งจีนต้องการเป็นเจ้าของที่ดินบริเวณ ๒ ข้างทางรถไฟทั้งหมด
และใช้บริษัทจีนและคนงานจีนทั้งหมด นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาการอพยพเข้ามาของคนจีน
จำนวนมากกว่า ๕๐๐,๐๐๐ คน ในขณะที่ลาวที่มีประชากรเพียง ๖,๘๐๐,๐๐๐ คน ถือว่าเป็นสัดส่วนที่มาก

ประเทศไทย ถึงแม้จะไม่ได้อยู่บนแผนที่ในเส้นทางหลัก แต่นับเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจ
จีน - คาบสมุทรมอินโดจีน โดยโครงการที่ไทยกำลังร่วมมือกับจีนคือเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ๒ เส้นทาง ได้แก่

๑. เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะทางรวมประมาณ ๖๒๗ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ ระยะ คือ
กรุงเทพฯ - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย สำหรับการก่อสร้างระยะแรก คือ กรุงเทพฯ - แก่งคอย -
นครราชสีมา แบ่งออกเป็น ๑๔ สัญญา ดำเนินการก่อสร้างแล้ว ๑ สัญญา ในช่วงกลางดง - ปางอโศก ลงนาม
สัญญาก่อสร้างแล้ว ๑ สัญญา ในช่วงสีคิ้ว - กุดจิกเมื่อเดือนมีนาคมปี ๒๕๖๒ ยังอยู่ในระหว่างการประมูล ๕ สัญญา
และเตรียมประมูลงานก่อสร้างที่เหลืออีก ๗ สัญญา สำหรับระยะที่สองจากนครราชสีมาถึงหนองคาย
อยู่ในระหว่างการออกแบบรายละเอียด คาดว่าจะเริ่มประมูลและเริ่มก่อสร้างได้ในช่วงกลางปี ๒๕๖๓

๒. เส้นทางหนองคาย - เวียงจันทน์ ล่าสุดในเดือนเมษายน ๒๕๖๒ รัฐบาลไทย ลาว และจีนได้ลงนาม
ในบันทึกความร่วมมือเพื่อเชื่อมโยงกับทางรถไฟคุนหมิง - เวียงจันทน์ รวมทั้งเตรียมก่อสร้าง
สะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งใหม่เพื่อรองรับทางรถไฟความเร็วสูง

บทที่ ๔

ผลกระทบต่อความมั่นคง

๔.๑ วิเคราะห์แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชีย

นโยบาย BRI ทำให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น สร้างความเปลี่ยนแปลง ทั้งเศรษฐกิจและสังคมให้แก่ประเทศที่เส้นทางพาดผ่าน ส่วนจีนได้ประโยชน์อย่างชัดเจนในการขนส่งสินค้าที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเคลื่อนย้ายแรงงานจากจีนไปทำงานในประเทศต่าง ๆ ที่มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตามการที่จีนผลักดันให้เกิดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน รางรถไฟ หรือการวางท่อก๊าซในประเทศที่มีสภาพเศรษฐกิจไม่พร้อม ได้สร้างความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น หนี้เสีย ปัญหาคอร์รัปชัน การแทรกแซงภายในประเทศ เป็นต้น

ผลกระทบด้านบวก (โอกาส)

๑. จากการที่ธุรกิจของจีนมุ่งไปที่กลุ่มชนชั้นกลางที่กำลังเติบโต และการจัดตั้งเครือข่ายการกระจายสินค้าในทวีปเอเชีย ทำให้ธุรกิจของประเทศต่าง ๆ ในทวีปเอเชียได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานของจีน เช่น กรณีของเวียดนามที่มีธุรกิจผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานดังกล่าวอย่างเหนียวแน่น มาเลเซียที่กำลังจะกลายเป็นศูนย์กลางของบริษัทอุตสาหกรรมจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งส่งผลดีต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของมาเลเซีย เป็นต้น ปราบกฏการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดมากขึ้น เป็นการสร้างความเชื่อมโยงภายใต้ข้อริเริ่ม BRI จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในทวีปเอเชีย แม้ว่าจะมีความเสี่ยงและความท้าทายแต่มีแนวโน้มว่านานาประเทศในภูมิภาคเอเชียพร้อมที่จะให้ความร่วมมือกับจีนในการพัฒนาโครงการดังกล่าวเกิดความเจริญรุ่งเรืองทางทะเล ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ

๒. ประเทศตามแนวเส้นทาง BRI จะได้รับประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน เช่น การเตรียมปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการแข่งขันของนักลงทุนจีนและนักลงทุนต่างชาติ การเตรียมประกาศศรายการค้าที่จะไม่เปิดการค้าเสรี และการปฏิรูปภาษีเพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการทำธุรกิจมากขึ้น เป็นต้น

๓. การดำเนินนโยบายต่างประเทศของจีน โดยใช้โครงการ BRI นอกจากจะสามารถตอบสนองต่อผลประโยชน์ของจีนแล้ว ยังทำให้จีนได้ยกระดับความร่วมมือกับประเทศมหาอำนาจ ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศกำลังพัฒนา โดยเน้นการระดมทุนมากขึ้นในภารกิจต่าง ๆ ของจีนต่อโลก ซึ่งแนวคิดดังกล่าวนี้ น่าจะเป็นผลในเชิงบวกในด้านเศรษฐกิจต่อประเทศที่ร่วมมือตามแนวเส้นทาง BRI

๔. ประเทศในอาเซียน ซึ่งส่วนใหญ่ถือเป็นประเทศตลาดใหม่ทางเศรษฐกิจ BRI สามารถสร้างโอกาสใหม่แห่งการพัฒนา ด้วยการดำเนินความร่วมมือและใช้ทรัพยากรอย่างสมเหตุสมผลระหว่างกัน จะสามารถกระตุ้นศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามเส้นทางสายไหมทางทะเลให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้ง ยังสามารถผลักดันให้เกิดความสัมพันธ์ในลักษณะหุ้นส่วนเศรษฐกิจ ระหว่างจีนกับประเทศภูมิภาคอาเซียน และสามารถส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจภายในแต่ละประเทศ ด้วยการเปิดช่องทางเพื่อการติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนความสามารถ เทคโนโลยี เงินทุนระหว่างกัน รวมถึงยังสามารถแสวงหาตลาด เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออกสินค้าได้อีกด้วย

๕. ภูมิภาคอาเซียนได้รับประโยชน์จากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนา ศักยภาพของประเทศ และเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนมากขึ้น การขนส่งเชื่อมโยงระหว่าง

สาธารณรัฐประชาชนจีนและอาเซียน เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางจาการ์ตา – บันดุง ในประเทศอินโดนีเซีย เป็นต้น

๖. ภูมิภาคอาเซียนสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง BRI ทางทะเลได้มากขึ้น เนื่องจากข้อริเริ่ม BRI สนับสนุนแผนแม่บทด้านความเชื่อมโยงของอาเซียน (Master Plan of ASEAN Connectivity) และการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งภูมิภาคอาเซียนถือเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ตลาด และฐานการผลิตสำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีน

๗. BRI จะช่วยสร้างความแข็งแกร่ง ให้กับเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน ซึ่งถือเป็นเขตการค้าเสรีที่มีมูลค่าสูงที่สุดในโลก มีความร่วมมือทางด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ (ยกเลิควีซ่า) และเกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากความใกล้ชิดทางวัฒนธรรมระหว่างอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านการท่องเที่ยวและการศึกษา

๘. ยุทธศาสตร์ BRI เป็นการลดความตึงเครียดระหว่างจีนกับประเทศคู่ขัดแย้งจากกรณีพิพาทในทะเลจีนใต้ โดยเป็นการแสดงให้เห็นว่า ควรแยกประเด็นข้อพิพาทออกจากประเด็นด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยความร่วมมือตามยุทธศาสตร์ BRI จะสร้างผลดีต่อการจัดตั้งประชาคมอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต

ผลกระทบด้านลบ (อุปสรรค)

๑. แม้จีนยืนยันว่าเป้าหมายหลักของเส้นทางสายไหมใหม่ คือ ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจทางทะเล วิทยาศาสตร์ วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม กับนานาประเทศ แต่ในความเป็นจริงแล้วถ้าโครงการนี้ประสบความสำเร็จ จีนย่อมสามารถขยายอิทธิพลด้านการเมือง การทหาร และความมั่นคงเข้าไปยังพื้นที่ประเทศที่เส้นทางสายไหมพาดผ่านได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒. ความร่วมมือตามยุทธศาสตร์ BRI สะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลของจีนในภูมิภาคที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเทศในภูมิภาคจำเป็นต้องพึ่งพาการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

๓. การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนสูง ประเทศร่วมโครงการซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนาจึงจำเป็นต้องพึ่งพาเงินกู้จากจีน ทำให้บางประเทศที่มีระดับหนี้สาธารณะที่สูงอยู่แล้ว ยิ่งต้องแบกรับภาระหนี้มากขึ้น และมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ในอนาคต ตัวอย่างเช่น ลาวและศรีลังกาซึ่งปัจจุบันมีหนี้สาธารณะคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ ๖๓ และร้อยละ ๘๔ ของ GDP ตามลำดับ

๔. การขยายอิทธิพลของจีน การครอบงำ หรือผูกขาดโดยวิสาหกิจของจีน ทำให้ประเทศคู่ค้าเกิดความเสียเปรียบ ต้องยอมสูญเสียผลประโยชน์บางอย่างเพื่อแลกกับการเข้ามาสนับสนุนโครงการของจีน เพราะยุทธศาสตร์ด้านทวิภาคีของจีนกับประเทศตามแนวเส้นทาง BRI นั้นถือได้ว่าอยู่บนพื้นฐานของความแตกต่างของอำนาจในการต่อรอง ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจน คือ กรณีของรัฐบาลลาวที่ต้องยอมให้สัมปทานพื้นที่สองข้างทาง รถไฟความเร็วสูงเป็นระยะ ๑๕๐ เมตรกับจีน และกรณีของราชอาณาจักรกัมพูชาที่ต้องดำเนินนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการของจีน ซึ่งถือได้ว่าจีนเป็นชาติการค้าที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมที่ค่อนข้างเผด็จการ และอยากให้ประเทศอื่นดำเนินตามระบบของตน

๕. พื้นที่ตลาดสินค้าจีนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีต้นทุนต่ำ ราคาถูก ส่งผลกระทบต่อตลาดในประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย

๔.๒ ผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย

สาธารณรัฐประชาชนจีนจัดว่าเป็นประเทศมหาอำนาจลำดับต้น ๆ ของโลก ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม อีกทั้งมีความสัมพันธ์กับประเทศไทยมายาวนาน โครงการเส้นทางสายไหมใหม่ หรือ BRI ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ ส่งผลกระทบต่อไทยทั้งทางตรงและทางอ้อม ในมิติด้านความมั่นคง และด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

๔.๒.๑ ด้านการเมือง

ผลกระทบด้านบวก

ไทยมีเอกภาพมากขึ้นในการสร้างความสมดุล และสามารถกำหนดท่าทีและนโยบายที่เหมาะสมของไทยต่อความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับสหรัฐฯ เพิ่มอำนาจการต่อรองในการรักษาผลประโยชน์ของชาติ หรือในเวทีการประชุมร่วมต่าง ๆ

เป็นโครงการที่มีประโยชน์กับทุกฝ่าย และเป็นเวทีสำหรับความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยจีนได้ยกระดับความร่วมมือกับประเทศมหาอำนาจ ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศกำลังพัฒนา โดยเน้นภาวะความรับผิดชอบมากขึ้นในภารกิจต่าง ๆ ของจีนต่อโลก ซึ่งแนวคิดนี้จะเป็นผลในเชิงบวกต่อประเทศไทย เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมาชิก เป็นต้น

๔.๒.๑ ด้านการทหาร

ผลกระทบด้านบวก

หากไทยร่วมมือ BRI จะเกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทย - จีน เพิ่มความไว้วางใจ เชื่อใจ อาจเพิ่มโอกาสความร่วมมือผ่านทางความร่วมมือระหว่างกันมากขึ้น รวมถึงได้รับความช่วยเหลือในการพัฒนาศักยภาพบุคลากรผ่านการฝึกอบรมด้านการทหาร เพิ่มอำนาจในการเจรจาต่อรองธุรกิจซื้อ - ขาย และการพัฒนาวิจัยเทคโนโลยีทางการทหารร่วมกัน เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับภัยความมั่นคงและการดำเนินการของประเทศมหาอำนาจฝั่งตะวันตก

ผลกระทบด้านลบ

หากโครงการนี้ประสบความสำเร็จ จีนย่อมสามารถขยายอิทธิพลด้านการเมือง การทหาร และความมั่นคงเข้าไปยังพื้นที่ประเทศที่เส้นทางสายไหมพาดผ่านได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนจะอาศัยข้ออ้างการคุ้มกันแรงงานของสาธารณรัฐประชาชนจีนในประเทศไทย โดยส่งกองกำลังเข้าไปในพื้นที่ ดังตัวอย่างการสร้างฐานทัพในสาธารณรัฐจิบูตี ทวีปแอฟริกาตะวันออก ซึ่งล่าสุดกระทรวงต่างประเทศของสหรัฐฯ อ้างว่าจีนกำลังก่อสร้างฐานทัพในจังหวัดเรียมประเทศกัมพูชา มีการทำสัญญาเช่าพื้นที่จำนวน ๓๐ ปี

๔.๒.๒ ด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบทางบวก

จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของไทยที่อยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ไทยมีความสำคัญต่อจีนในฐานะที่เป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงทางบก ดังนั้นความร่วมมือของประเทศไทยจึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จในโครงการ BRI ของจีน อีกทั้งประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากเงินที่เข้ามาลงทุนในโครงการ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาทางเศรษฐกิจของรัฐบาลไทย เพื่อให้จังหวัดทางภาคตะวันออกของไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและอุตสาหกรรม ดังนั้น EEC จะสร้างงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตและบริการได้จำนวนมาก ภายในปี ๒๕๖๓ และจะมีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น จะทำให้เงินลงทุนไหลเข้าสู่ประเทศไทย

โครงการ BRI สนับสนุนการแลกเปลี่ยนด้านวัฒนธรรม และความเชื่อมโยงระหว่างประชาชน ดังนั้นจะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจีนในไทยให้เพิ่มมากขึ้น มีความร่วมมือทางด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ (ยกเลิควีซ่า) และพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เกิดการกระจายรายได้เพิ่มสูงขึ้นให้แก่ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ เช่น หากโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคายเสร็จสมบูรณ์ จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และอาจช่วยยกระดับฐานะความเป็นอยู่ของประชาชน ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นต้น

ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานของจีน โดยเป็นการเพิ่มตลาดจากเครือข่ายการกระจายสินค้าผ่านทาง BRI ทั้งทางบกและทางทะเล สามารถกระตุ้นศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามเส้นทาง อีกทั้งยังสามารถผลักดันให้เกิดความสัมพันธ์ ในลักษณะหุ้นส่วนเศรษฐกิจ แลกเปลี่ยนความสามารถ เทคโนโลยี เงินทุนระหว่างกัน ยังสามารถแสวงหาตลาด เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออกสินค้าได้อีกด้วย

ผลกระทบทางลบ

เนื่องจากความสำเร็จของ BRI ประกอบด้วยเหตุผล ๒ ประการหลัก ประการแรก BRI เน้นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศ เช่น ทางหลวง ทางรถไฟ เป็นต้น ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องใช้เงินลงทุน สูงมากและโดยมากรัฐบาลจะต้องเป็นผู้ลงทุนเอง ประการที่สอง เส้นทาง BRI ประเทศไทยมีข้อจำกัด ในด้านความพร้อมของเงินทุนและความสามารถในการกอบกู้หนี้สาธารณะ จะยิ่งเพิ่มความเสี่ยงให้กับรัฐบาล และท้ายที่สุด สาธารณรัฐประชาชนจีนในฐานะเจ้าของแหล่งเงินทุนสำคัญในการระดมทุนสำหรับโครงการ ภายใต้ BRI และเจ้าหนี้เงินกู้ อาจเข้ามามีบทบาทในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของโครงการนั้น ๆ มากขึ้น

BRI จะก่อให้เกิดผลดีต่อจีนมากกว่าประเทศไทย เนื่องจากการที่จีนมีความเจริญก้าวหน้าทาง อุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วมาก ทำให้กำลังการผลิตในประเทศของจีนมีมากเกินความจำเป็น ด้วยเหตุนี้ จีนจึงต้องการตลาดนอกประเทศ เพื่อระบายสินค้า และเมื่อพื้นที่ตลาดสินค้าจีนเพิ่มมากขึ้น สินค้าของจีน มีต้นทุนต่ำ สามารถผลิตสินค้าได้หลายหลายประเภท มีราคาถูก จะเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้บริโภค ส่งผลกระทบให้ การกระจายสินค้าของไทยลดน้อยลง ทำให้ค่าผลิตภัณฑ์รวมในประเทศ (GDP : Gross Domestic Product) ลดลง

การก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภค ไม่เพียงแต่นำเงินจากจีนจำนวนมหาศาลไปลงทุนในต่างประเทศ ยังเกิดการจ้างงานแรงงานจีนจำนวนมาก ทำให้แรงงานในไทยอาจถูกกดบทบาทลง

จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน เช่น การเตรียมปรับปรุง กฎหมายเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการแข่งขันของนักลงทุนจีนและนักลงทุนต่างชาติ การเตรียมประกาศ รายการสินค้าที่จะไม่เปิดการค้าเสรี และการปฏิรูปภาษีเพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการทำธุรกิจมากขึ้น เป็นต้น จะเพิ่มโอกาสให้นักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น ทำให้นักธุรกิจและนักลงทุนไทย มีคู่แข่งเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งอาจจะทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องพึ่งพาการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน

๔.๒.๓ ด้านสังคมจิตวิทยา

ผลกระทบด้านบวก

จากความร่วมมือ BRI จะเพิ่มความใกล้ชิดด้านความสัมพันธ์ความร่วมมือระหว่างประเทศ ส่งผลให้เพิ่มโอกาสความร่วมมือ แลกเปลี่ยน วิจัยและพัฒนาความร่วมมือทางด้านการศึกษา วัฒนธรรม วิทยาการ ด้านการแพทย์และสาธารณสุข แนวทางด้านการรักษาแพทย์ทางเลือก แพทย์แผนจีน

ผลกระทบทางลบ

จากการคมนาคมที่สะดวกและเปิดกว้างมากขึ้น เป็นช่องทางเกิดการลักลอบขนส่งยาเสพติด และสิ่งผิดกฎหมาย การลักลอบหลบหนีเข้าเมืองหรือการค้ามนุษย์ภายในประเทศที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการเข้ามาก่อการร้ายหรืออาชญากรรมข้ามชาติ ส่งผลต่อการควบคุมความมั่นคงปลอดภัยในเส้นทางที่เพิ่มภาระในการจัดระเบียบในปัญหาดังกล่าวแก่ประเทศไทยมากขึ้น

การก่อสร้างของจีนหรือประเทศตามแนวเส้นทาง BRI อาจส่งผลให้เกิดปัญหาความหนาแน่นของประชากรบริเวณแนว ๒ ข้างทางตามแนวก่อสร้างทั้งแรงงานคนไทยหรือต่างชาติได้ เกิดปัญหาการเวนคืนที่ดิน รวมถึงแรงงานไทยถูกแรงงานต่างชาตินำเข้ามาแย่งงาน

๔.๒.๔ ด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี พลังงานและสิ่งแวดล้อม

ด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี

ผลกระทบทางบวก เป็นโอกาสที่ประเทศไทยได้เรียนรู้เทคโนโลยีหลายด้าน อาทิเช่น เทคโนโลยีด้านการทหาร พลังงาน การแพทย์และสาธารณสุข การสื่อสารและโทรคมนาคม การคมนาคมขนส่ง บันเทิง รวมถึงเทคโนโลยีด้านการอุตสาหกรรมระดับสูงต่าง ๆ เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง

ด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบทางลบ จากการเข้าร่วมข้อริเริ่ม BRI อาจทำให้ประเทศไทยมีการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการลงทุนจากนักธุรกิจจีนในเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับโครงการ BRI อย่างเช่นโครงการ EEC ซึ่งทำให้ไทยสูญเสียทรัพยากรในประเทศมากขึ้น และนำมาซึ่งผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากของเสียที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมที่มาตั้งในประเทศไทยมากขึ้น รวมถึงมีผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยในท้องถิ่น เช่น มลพิษทางสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ตามแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้าง เป็นต้น

บทที่ ๕

ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการริเริ่มแถบเศรษฐกิจและเส้นทางสายใหม่ใหม่ ศตวรรษที่ ๒๑ ถือเป็นเครื่องหลักในการขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมือง โดยสร้างความเชื่อมโยงกับทุกภูมิภาคในโลก ผ่าน ๖ ระเบียงเศรษฐกิจ และ ๑ เส้นทางทางทะเล ที่เชื่อมโยงจีนเข้ากับหลาย ๆ ภูมิภาคในโลก ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับจีนทั้งทางเศรษฐกิจ การเมือง และความมั่นคง ปัจจุบันมีประเทศที่เข้าร่วมโครงการกว่า ๘๐ ประเทศทั่วโลก โดยมองว่าเป็นโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ก็มีอีกหลายประเทศที่ประสบปัญหาการขยายอิทธิพลจีนเข้าสู่ในภูมิภาคเนื่องจากตกอยู่ในสถานะลูกหนี้ของจีน

ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคอาเซียนทั้งทางบก และทางทะเล เพราะไทยเป็นจุดเชื่อมต่อประเทศในอาเซียนผ่านเส้นทาง BRI อีกทั้งตามแนวเส้นทาง BRI จะยังทำให้เกิดตลาดใหม่ เกิดศูนย์กลางการค้าใหม่ขึ้นมารองรับการค้าขาย ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งโอกาสที่ไทยจะได้รับประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้าและบริการของไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทย ที่จะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง และ Logistics ของภูมิภาคอาเซียน ความสำเร็จของยุทธศาสตร์ BRI ทำให้เกิดความเชื่อมโยงผู้ผลิตและตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ จะทำให้ไทยมีโอกาสทางการค้าและการลงทุนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าในกลุ่มอาหารและภาคบริการของไทย ขณะที่ด้านการท่องเที่ยวขยายตัวมากขึ้น โดยนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและการเรียนรู้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านเทคโนโลยี สังคม และวัฒนธรรม

ไทยควรใช้ประโยชน์จากโครงการนี้ขยายการค้าการลงทุนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และเชื่อมโยงสู่ตลาดโลกผ่านเส้นทางสายนี้ ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง BRI แต่ละประเทศต้องมีการปรับกฎเกณฑ์และกฎระเบียบด้านการค้าให้สอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้มีความคล่องตัวมากขึ้น เป็นโอกาสของไทยที่จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจทางการค้าในอนาคต

แม้ว่ายุทธศาสตร์ BRI เป็นโอกาสในการกระตุ้นเศรษฐกิจไทย แต่การดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์อินโด - แปซิฟิกของสหรัฐฯ ที่เข้ามาเพื่อคานอำนาจในภูมิภาคนั้น มีความซ้อนทับกันในด้านผลประโยชน์ อีกทั้งไทยมีความสัมพันธ์อันดีกับทั้ง ๒ ประเทศ ที่ต้องให้ความสำคัญและดำเนินนโยบายถ่วงดุลอำนาจ รวมถึงกำหนดท่าทีและนโยบายที่เหมาะสมต่อความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับสหรัฐฯ และรักษาทิศทางและระยะของการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างทั้ง ๒ ประเทศอย่างสมดุล เพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย

ประเทศไทยสามารถสร้างบทบาทในการเป็นประเทศผู้ประสานความร่วมมือได้ทั้งกับจีนและสหรัฐฯ เนื่องจากไทยมีความใกล้ชิดสนิทสนมแบบญาติมิตรในครอบครัวเดียวกันกับจีน และมีความใกล้ชิดแบบเพื่อนสนิทที่เก่าแก่ที่สุดของสหรัฐฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดดำรงรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของประเทศไทย และผลประโยชน์ร่วมกันทั้งกับจีนและสหรัฐฯ อย่างได้สมดุล อันจะนำมาซึ่งผลประโยชน์ของภูมิภาคและสันติภาพทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป

ไทยควรแสดงจุดยืนที่ชัดเจนในการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทั้งต่อจีนและสหรัฐฯ โดยให้ทั้งสองฝ่ายเห็นคุณค่าและความสำคัญของไทยต่อการมีบทบาทนำในเวทีระหว่างประเทศ ทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค เนื่องจากไทยไม่มีประเด็นความขัดแย้งอย่างมีนัยสำคัญทั้งกับจีนและสหรัฐฯ รวมทั้งควรแสดงจุดยืนร่วมกับสหรัฐฯ หรือกับจีน ในประเด็นที่ควรจะมีจุดยืนร่วม เพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย ด้วยการให้เหตุผลที่ชัดเจนในเชิงหลักการและกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อให้ทั้งจีนและสหรัฐฯ ให้การสนับสนุนจุดยืนของไทยในแต่ละเรื่องด้วยเช่นกัน

ไทยควรแสดงบทบาทนาในการเป็นเวทีกลางของการพบปะหารือระหว่างจีนกับสหรัฐฯ รวมทั้งประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงในภูมิภาค

ยกระดับกลไกการดูแลแรงงานไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และพัฒนาคุณภาพแรงงานทักษะฝีมือแรงงานและความสามารถด้านเทคโนโลยีทัดเทียมกับต่างประเทศ

รัฐบาลควรมีการพูดคุยหรือข้อตกลงเกี่ยวกับด้านแรงงาน รวมถึงการควบคุมการเข้าออกของแรงงานข้ามชาติ

บรรณานุกรม

- กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี. (๒๕๖๒). “Belt and Road Initiative เดินหน้าไปถึงไหนแล้ว?”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6095>. สืบค้นเมื่อ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๒.
- ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล, พันเอก ดร. (๒๕๖๐). ยุทธศาสตร์จีนบนเวทีโลก (ฉบับปรับปรุง). พิมพ์ครั้งที่ ๑. - กรุงเทพฯ : ศูนย์พัฒนาหลักนิคมและยุทธศาสตร์ กรมยุทธศึกษาทหารบก.
- ธรรมรัตน์ รัตนมณี. (๒๕๖๒). “ความขัดแย้งระหว่างจีนกับสหรัฐฯ ในทะเลจีนใต้ ที่มีผลต่อไทยในอาเซียน”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <http://www.mfa.go.th/dvifa/contents/filemanager/files/nbt/nbt11/IS/11002.pdf>. สืบค้นเมื่อ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๒.
- บุญชัย จรัสแสงสมบูรณ์. (๒๕๖๑). “แนวทางการสร้างความร่วมมือทางการเงินภายใต้แนวคิดริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทย”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc_pr/ndc_2560-2561/PDF/8445e/รวม.pdf. สืบค้นเมื่อ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๒.
- ประภัสสร เทพชาตรี. (๒๕๖๑). “Belt and Road Initiative (BRI) : 2018”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <http://www.drprapat.com/belt-and-road-initiative-bri-2018/>. สืบค้นเมื่อ ๗ มกราคม ๒๕๖๒.
- วีรชน สุคนธปฏิภาค, พลโท. (๒๕๖๐). “แนวทางการกำหนดท่าทีและนโยบายด้านต่างประเทศที่เหมาะสมของไทย ท่ามกลางการขยายอิทธิพลเชิงรุกของประเทศมหาอำนาจ”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc_pr/ndc_2560-2561/PDF/8527st/รวม.pdf. สืบค้นเมื่อ ๗ มกราคม ๒๕๖๒.
- ศิริลักษณ์ ต้นตยกุล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. (๒๕๖๑). รายงานวิจัยเรื่องบทบาทคลังสมองในกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะของจีน : กรณีศึกษาข้อริเริ่มแถบเศรษฐกิจและเส้นทางสายไหมยุคใหม่. พิมพ์ครั้งที่ ๑. - กรุงเทพฯ : ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย – จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) หรือ (ITD). (๒๕๖๑). “โอกาสและผลกระทบภายใต้ความริเริ่ม Belt and Road”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <https://forbesthailand.com/commentaries/belt-and-road.html>. สืบค้นเมื่อ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๒.
- สมาน ประชามิตร. (๒๕๖๒). “มาเลเซียกับ BRI”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <https://www.socialiststhai.com/content/4404/>. สืบค้นเมื่อ ๗ มกราคม ๒๕๖๒.
- สุมาลี สุขदानนท์. (๒๕๖๒). “ผลกระทบและแนวโน้มการพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ ๒๑”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai21/saimai21.html>. สืบค้นเมื่อ ๗ มกราคม ๒๕๖๒.
- สุมาลี สุขदानนท์. (๒๕๖๒). “ย้อนรอยเส้นทางสายไหม”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/1/saimai.html>. สืบค้นเมื่อ ๗ มกราคม ๒๕๖๒.
- อักษรศรี พานิชสาส์น. (๒๕๖๒). “ผลประโยชน์ของจีนภายใต้ BRI และความเกี่ยวพันโยงใยกับไทย”. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก : <https://www.the101.world/why-bri/>. สืบค้นเมื่อ ๗ มกราคม ๒๕๖๒.