

การตอบสนองนโยบาย One Belt One Road ของประเทศไทย

Thailand's Response to One Belt One Road Policy

Wuyao Zheng¹ และ สุริยะใส กตะศิลา²

10.14456/jrgbsrangsit.2021.30

(Received: March 18, 2021; Revised: March 31, 2021; Accepted: May 20, 2021)

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง “การตอบสนองนโยบาย “ONE BELT ONE ROAD” ของประเทศไทย” ในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพประเภทการวิจัยเอกสาร มีสมมติฐานการวิจัยว่า ความสำคัญขงนโยบายสาธารณะเรื่องโครงการ EEC และนโยบาย 4.0 ของประเทศไทยเป็นนวัตกรรมทางสังคมที่มีส่วนสนับสนุนและขับเคลื่อนนโยบาย One Belt One Road ของจีนในลักษณะสอดคล้องไปด้วยกันและจะเสริมพลังกันเป็น Synergies ต่างได้ประโยชน์ซึ่งกันและกัน ผลการศึกษา พบว่า การที่จีนนำเส้นทางสายไหมในอดีตมาปรับปรุงฟื้นฟูและนำกลับมาใช้ใหม่นั้นสะท้อนให้เห็นว่ายุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีนกำลังต้องการที่จะแผ่ขยายอิทธิพลและเข้ามามีบทบาททั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง ทั้งระดับโลกและภูมิภาคไม่ว่าจะเป็นการเปิดประเทศการค้าการลงทุนการสร้างความเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในหลายทวีป สร้างการเชื่อมโยงและเปิดกว้างให้ภาคการส่งออกของจีนในการส่งออกเทคโนโลยีและกำลังการผลิตที่เหลือจากความต้องการภายในประเทศ นอกจากนี้ การริเริ่มนโยบาย ONE BELT ONE ROAD ดังกล่าว ยังคงได้รับเสียงตอบรับที่เห็นด้วยจากประเทศต่างๆ อีกทั้งยังสอดคล้องโดยเฉพาะกับยุทธศาสตร์ 20 ปี และนโยบาย 4.0 ของประเทศไทย และโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยายการค้าการลงทุนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลก โดยมีโครงการที่เชื่อมต่อมาจาก ONE BELT ONE ROAD คือ China - Indochina ที่ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน - อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค ส่งเสริมลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ทำให้มีการขยายโอกาสไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV เชื่อมโยงสู่โลก และทำให้เห็นว่า การสนับสนุนส่วนใหญ่ในประเทศรวมทั้งประเทศที่ตั้งอยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ซึ่งต้องการเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับเศรษฐกิจของประเทศให้ดีขึ้นนั้น ประเทศไทยมีทั้งนโยบาย และยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีน

จากนโยบาย ONE BELT ONE ROAD ดังกล่าว ทำให้เห็นว่าประโยชน์ที่ประเทศไทยและประเทศจีนได้รับในลักษณะ “Win Win” โดยสมประโยชน์ซึ่งกันและกัน ทำให้ทั้งประเทศไทยและประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่ดี เกิดโอกาสที่ดีในการพัฒนาร่วมกันทุกด้านทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ ซึ่งจะก่อให้เกิดตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการเพิ่มขึ้น การส่งออกสินค้าไทยเป็นจำนวนมาก เกิดการร่วมทุนทั้งภาคเอกชนและภาครัฐพัฒนาตลาดที่เกิดขึ้นใหม่โดยเฉพาะการเชื่อมโยงภูมิภาคของอาเซียนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจีนซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมระหว่างไทยกับจีน รวมถึงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และอาเซียน

คำสำคัญ: นโยบาย One Belt One Road, นโยบาย Thailand 4.0, ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ EEC

¹ นักศึกษาระดับปริญญาเอก หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาผู้นำทางสังคม ธุรกิจ และการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต

² อาจารย์ประจำสาขาวิชาผู้นำทางสังคม ธุรกิจ และการเมือง วิทยาลัยนวัตกรรมการศึกษา มหาวิทยาลัยรังสิต

Abstract

The study entitled “Thailand’s Response to One Belt One Road Policy” used qualitative approach specifically the document analysis research design. A research hypothesis is that the importance of public policy on the EEC project and Thailand's 4.0 policy is a social innovation that supports and drives China's One Belt One Road Policy in a coherent manner, empowering each other as synergies, mutually beneficial.

The results of the study showed that China's redevelopment, restoration, and reuse of the Silk Road reflected that China's One Belt One Road Policy, looking forward to expanding its influence and a role in both economies and politics, both global and regional, whether opening countries, trade, investment, connecting countries on various continents, creating connections, and opening up China's export sector: technology and production capacity, remaining from domestic demand.

In addition, the implementation of One Belt One Road Policy continues to receive favorable responses from a wide number of countries and is especially in tune with Thailand's 20-year strategy, the 4.0 policy of Thailand, and the ongoing projects. It contributes to another opportunity for Thailand to expand trade and investment to neighboring countries. With regard to the world market, the project concerning One Belt One Road Policy is associated with China-Indochina. Thailand is still located along the China-Indochina economic corridor. It could be a strategic point of being a center for trade and investment in the region, promoting investment in the Eastern Economic Corridor (EEC) to expand opportunities to neighboring countries, especially the CLMV countries that are linked to the rest of the world. It also showed that regarding the major support within the country, including those located on the New Silk Road, which need funding to develop infrastructure to improve the country's economy, Thailand has both policies and strategies in line with China's One Belt One Road Policy.

From the aforementioned One Belt One Road Policy, it can be seen that Thailand and China would be in the “Win Win” situation, mutually beneficial. This also leads to a good germ between Thailand and China. There is a good opportunity for mutual development in all areas, both in the social and economic aspects, which will create new markets to support the increasing export of many Thai products. Besides, the joint ventures would be established for both private and public sectors to develop emerging markets, especially the ASEAN regional linkage that is in line with the Chinese strategy, which will be a mutual benefit between Thailand and China, including the Mekong and ASEAN sub-regions.

Keywords: One Belt One Road policy, Thailand 4.0 Policy, EEC Special Economic Corridor

1. บทนำ

หลายปีมานี้ รัฐบาลไทยภายใต้การนำของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้นำเสนอนโยบาย 4.0 และยุทธศาสตร์เรื่องการพัฒนาพื้นที่พิเศษใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ให้เป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม การพัฒนาด้านความพร้อม ด้านการคมนาคม การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน การจัดหาทรัพยากรต่างๆ และความเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเศรษฐกิจอื่น ๆ การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีให้มีก้าวหน้าที่ทันสมัยทันโลก ขณะเดียวกันหลายปีมานี้ก็มีข่าวเรื่องเงินจะลงทุนเรื่องท่ารถไฟความเร็วสูงผ่านประเทศไทย และรัฐบาลไทย โดยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงได้ทำการตัดสินใจที่จะเดินหน้าโครงการรถไฟไทย-จีน ซึ่งขอเป็นความร่วมมือกันครั้งใหญ่ระหว่างไทย-จีน และภูมิภาค นอกจากนี้ไทยและจีน ยังสามารถร่วมมือกันได้อีกหลายอย่าง เช่น ไทยมีประสบการณ์มากทางด้านการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ส่วนจีนก็สามารถแบ่งปันทางด้านเทคโนโลยีขั้นสูง นอกจากนี้ จีนยังยินดีให้ความร่วมมือทางด้านพลังงานทดแทน

นโยบาย One Belt One Road และนโยบาย 4.0 ของประเทศไทย นโยบายทั้ง 2 ถือเป็นนโยบายสู่ความมั่นคง - มั่งคั่งร่วมกัน โดยจีนกำลังสร้างความร่วมมือรอบด้านผ่านยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ One Belt One Road ซึ่งปัจจุบันรู้จักกันในนาม The Belt and Road Initiative (BRI) แต่ความร่วมมือดังกล่าวคงไม่อาจประสบความสำเร็จหากปราศจากความไว้วางใจ และความเชื่อมั่นของทั้ง 2 ฝ่ายทั้งไทยและจีน นโยบาย “One Belt One Road” หรือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” จึงมีความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ในด้านการเชื่อมโยงภูมิภาค (Connectivity) นโยบาย One Belt One Road ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยายการค้า การลงทุน ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทางสายนี้ แม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่บนเส้นทาง One Belt One Road โดยตรง แต่ไทยต้องใช้ยุทธศาสตร์หุ้นส่วนเศรษฐกิจเจรจากับประเทศคู่ค้าให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC โดยให้เห็นว่า การมาลงทุนใน EEC สามารถใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road ได้ เพราะไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์และตามความต้องการของไทยด้วย

เทอมคำว่า “ยุทธศาสตร์” ในการวิจัยชิ้นนี้ถือเป็นนวัตกรรมทางสังคม ซึ่งผู้วิจัยทำการศึกษาเรื่องนี้ เพื่อจะแสดงให้เห็นว่าเทอมคำว่า “ยุทธศาสตร์” แสดงให้เห็นถึงนวัตกรรมทางสังคม การสร้างสรรค์ทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง โดยใช้ยุทธศาสตร์ชาติของทั้ง 2 ประเทศ หรือยุทธศาสตร์ชาติของไทยและจีนที่ถือกันว่าเป็นนวัตกรรมทางสังคม โคนยุทธศาสตร์จากฝั่งไทย 2 เรื่อง และยุทธศาสตร์จากจีน 1 เรื่อง ควรจะประสานสอดคล้องสอดคล้องกัน และจะเกิดประโยชน์กับทั้งสองฝ่าย การที่ประเทศไทยประกาศนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ดิจิทัลไทยแลนด์ EEC ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์ 20 ปี นั้นสอดคล้องต้องกันกับนโยบาย One Belt One Road ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติของจีน หากสองประเทศประสานความร่วมมือต่อกันได้ ก็จะเป็นการ Win-Win ชนะทั้งคู่มากกว่าการที่ต่างฝ่ายต่างทำ และไม่มาบรรจบกัน โอกาสและศักยภาพแห่งความร่วมมือที่จะเกิดจากการเชื่อมโยงนโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ที่ทั้ง 2 ฝ่ายมีอยู่ เป็นศักยภาพแห่งความร่วมมือกันทั้ง 2 ประเทศ โดยนำเอานวัตกรรมทางสังคม (Social Innovation) ซึ่งเป็นวิธีการ หลักการ แนวความคิดและโครงสร้างที่เป็นที่ต้องการของสังคม อาทิ ระบบการศึกษา การพัฒนาชุมชน และสุขภาพ รวมไปถึงการเสริมสร้างสังคมที่มีอารยธรรม กล่าวอีกนัยหนึ่ง นวัตกรรมทางสังคม คือ นวัตกรรมใหม่ทางความคิดที่พัฒนาสังคมและช่วยเสริมสร้างความสามารถทางสังคม (Caulier - Grice, 2010)

ทั้งนี้ ถือกันว่านวัตกรรมทางสังคมเป็นการเปลี่ยนแปลงทางสถาบัน โครงสร้างขององค์กรและระบบขั้นพื้นฐานเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น และพัฒนาสังคมให้ยั่งยืน (Edgington, 2010) เช่น การให้สินเชื่อแก่องค์กรที่ทำกิจกรรมเพื่อสังคมการศึกษาทางไกล การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและนโยบายของรัฐบาล

โดยสรุปแล้วนวัตกรรมทางสังคมจะแสดงถึงรูปแบบของการสร้างสรรค์ที่จะนำไปสู่การปฏิรูปสถาบันหน่วยงานหรือนโยบายใหม่ๆ (Damanpour, 1991; Drazin, Glynn & Kazanjian, 1999; Gryskiewicz, 2000) ประเทศไทยจึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ขึ้นมาเพื่อให้สอดคล้องกับ One Belt One Road ของประเทศจีน คือ ยุทธศาสตร์นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) จึงเกิดเป็นโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษานโยบาย One Belt One Road กับโครงการ EEC
- 2) เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงนโยบาย One Belt One Road กับนโยบาย Thailand 4.0
- 3) เพื่อวิเคราะห์ข้อถกเถียงสาธารณะต่อนโยบาย One Belt One Road และโครงการ EEC และนโยบายไทยแลนด์ 4.0
- 4) เพื่อวิเคราะห์การตอบสนองนโยบาย One Belt One Road ของประเทศไทย

3. ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาโดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้การสืบค้นข้อมูลเชิงเอกสาร จากเอกสารและข้อมูลทั้งที่เป็นภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน โดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์และตีความภายใต้กรอบของการวิจัย สำหรับข้อมูลอีกส่วนหนึ่งมาการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลและมุมมองของผู้เชี่ยวชาญในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความรู้และมีส่วนเกี่ยวข้องกับ เรื่องโครงการ EEC และ นโยบาย 4.0 ของประเทศไทย และ “ยุทธศาสตร์ One Belt One Road” ของจีน โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ใช้การเลือกแบบเฉพาะเจาะจง ซึ่งผู้วิจัยใช้กรอบแนวคิดการวิจัย จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้อธิบายและเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

4. สมมติฐานการวิจัย

ความสำคัญของนโยบายสาธารณะเรื่องโครงการ EEC และนโยบาย 4.0 ของประเทศไทยเป็นนวัตกรรมทางสังคมที่มีส่วนสนับสนุนและขับเคลื่อนนโยบาย One Belt One Road ของจีนในลักษณะสอดคล้องไปด้วยกันและจะเสริมพลังกันเป็น Synergies ต่างได้ประโยชน์ซึ่งกันและกัน

5. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ข้อมูลของงานวิจัยนี้ประกอบด้วย

- 1) ข้อมูลที่ได้จากเอกสารชั้นต้น (Primary Sources) ซึ่งได้แก่ เอกสารเกี่ยวกับนโยบายด้านแถบเศรษฐกิจและเส้นทาง One Belt One Road แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีน การแถลงนโยบายของผู้นำจีน เป็นต้น
- 2) ข้อมูลที่ได้จากเอกสารชั้นรอง (Secondary Sources) ประกอบด้วย หนังสือ รายงานประจำปีบทความวารสาร สิ่งพิมพ์ข่าวประชาสัมพันธ์วิทยานิพนธ์คู่มือวิทยานิพนธ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

6. การทบทวนวรรณกรรม และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในครั้งนี้มีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์

กระบวนการตัดสินใจอย่างเป็นระบบในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด รวมถึงการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อบรรลุเป้าประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ อันเป็นผลประโยชน์ของส่วนรวม หรือประโยชน์สาธารณะ (Public Interest) ทั้งยังเป็นการสนองตอบต่อปัญหาและความต้องการของประชาชนอีกด้วย (จักษวัชร ศิริวรรณ, 2562)

2. แนวความคิดเรื่อง One Belt One Road

โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ วงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก และเส้นทาง สายไหมทาง ทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 โดยวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมจีน กับยุโรปผ่านทางเอเชียกลางและเอเชียตะวันตก ส่วนเส้นทางสายไหมทางทะเล จะเชื่อมจีนกับยุโรป ผ่านเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา นอกจากนี้สองเส้นทาง การเชื่อมต่อเหล่านี้ โครงการ OBOR ยังรวมถึงการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และ เส้นทางเพิ่มเติมที่จะเชื่อมต่อกับ 2 ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ

3. แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ

นโยบายเกิดจากการตีความผลประโยชน์แห่งชาติและสร้างเป็นหลักคิดหรือแนวทาง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติไม่มีรัฐบาลใดออกนโยบายที่ขัดแย้งหรือไม่ตอบสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ แต่ในระดับปฏิบัติการดำเนินนโยบายต่างประเทศหลายอย่างไม่อยู่ในสายตาหรือการรับรู้ของประชาชนทั่วไป แต่อยู่ในกลุ่มเล็ก ๆ ที่เกี่ยวข้อง การดำเนินนโยบายบางครั้งอาจไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์แห่งชาติก็เป็นได้ ความสัมพันธ์ระหว่างผลประโยชน์แห่งชาติของแต่ละประเทศ ก่อเกิดเป็นความสัมพันธ์หลายรูปแบบ

4. แนวความคิดเรื่องความมั่นคงของชาติ

การดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศนั้น ย่อมมีความสัมพันธ์กับความมั่นคงภายในประเทศด้วย หรืออีกนัยหนึ่งอาจกล่าวได้ว่า หากจะให้การดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศเกิดประสิทธิผลเต็มที่ ก็จะต้องสร้างความมั่นคงภายในให้สูงขึ้น และในเวลาเดียวกันก็ต้องมุ่งถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ โดยเสริมสร้างมิตรไมตรีให้มากขึ้น และหลีกเลี่ยงที่จะสร้างศัตรูโดยไม่จำเป็นความสัมพันธ์กับพลังอำนาจของชาติด้านอื่น

5. แนวความคิดเรื่องนวัตกรรมทางสังคม

การมีส่วนร่วมของสาธารณชนหรือกลุ่มผู้เกี่ยวข้องเป็นส่วนสำคัญที่จะสร้างนวัตกรรมที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ก็เช่นคำนิยามหลากหลายเกี่ยวกับนวัตกรรมทางสังคมที่เกี่ยวข้องอยู่กับประโยชน์ของสาธารณะ การต่อรองทางอำนาจ การกระจายอำนาจทรัพยากร มนุษย์ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของสังคม เป็นหนึ่งในพื้นเพองของนวัตกรรมทางสังคมก็เลยไม่ได้ที่จะอธิบายถึงประโยชน์อันพึงมีสำหรับการร่วมมือกันนี้

6. ทฤษฎีความขัดแย้ง

ทฤษฎีขัดแย้ง มีสมมติฐานสำคัญว่า สังคมมนุษย์เป็นสังคมที่มีการขัดแย้งระหว่างกลุ่มคนในสังคม ส่วนกลุ่มเรียกว่า กลุ่ม “มี” กับกลุ่ม “ไม่มี” กลุ่มมีเป็นกลุ่มเล็กแต่มีเงิน มีอำนาจหรือเกียรติยศสูงในสังคม จึงสามารถควบคุมหรือบีบบังคับ บางครั้งเอาไรด์เอาเปรียบกลุ่มไม่มี ซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่แต่ไม่มีเงินหรืออำนาจมาต่อรอง สังคมมีระเบียบ ยึดเหนี่ยวกันเป็นสังคมอยู่ได้ก็เพราะการควบคุมบีบบังคับเช่นนี้ (วิเชียร รักการ, 2529)

7. ทฤษฎีสร้างสรรค์นิยม(Constructivism)

Constructivism หรือ ประกอบสร้างนิยม เป็นสำนักคิดหนึ่งที่ค่อนข้างจะคล้ายแนวทางของสำนัก Critical Theory และสกูล Postmodernism หรือ Post-Structuralism ที่โดยสาระของตัวมันเองแล้ว มักจะมีวิธีการและระบบการคิดที่เน้นการตั้งคำถามและพยายามโต้แย้งต่อสิ่งดั้งเดิมที่เคยมีอยู่ในฐานะสิ่งที่ถูกประกอบสร้างขึ้นภายในมิติของสังคม (Social World) เกี่ยวกับแนวคิดแบบ Constructivism นั้น ตั้งอยู่บนคำอธิบายที่ว่า ทุกสิ่งทุกอย่างภายในสังคมของมนุษย์หรือรัฐนั้น เป็นสิ่งที่ถูกประกอบสร้างขึ้น (Socially-Constructed) หรือ หากเป็นตำราในเชิงถูกผสมระหว่างรัฐศาสตร์และสังคมวิทยาก็อาจจะมีการอธิบายเพิ่มเติมของความเป็น “มายาคติ” (Mythologies) หรือ สิ่งจำลอง (Artificial) และกระบวนการก่อตัวของ “สัญลักษณ์และการสร้างความหมายให้แก่สรรพสิ่ง” (Signified) ซึ่งจะด้วยคำอธิบายใดก็แล้วแต่ทุกอย่างล้วนมีนัยยะเดียวกัน นั่นคือ การอธิบายถึงความเป็นสิ่งที่ถูก “สมมติ” ขึ้น

8. ทฤษฎีสัจนิยมใหม่ (Neo-Realism)

ทฤษฎี สัจนิยมใหม่ของ Waltz นั้นมีฐานคติแบบแผนพฤติกรรมของรัฐต่างๆ เป็นตัวแปรตาม หรือเป็นผลลัพธ์ (Dependent Variable or Effect) นั่นคือ พฤติกรรมการถ่วงดุลอำนาจของรัฐในระบบระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นเสมอ (Regularity) ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามตัวแปรต้น หรือเป็นสาเหตุ (Independent Variable or Cause) คือ โครงสร้างของระบบ ระหว่าง ประเทศ ส่วนกลไก (Mechanism) ที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของแบบแผนระบบระหว่างประเทศไปสู่ผลคือพฤติกรรมของรัฐนั้นก็คือรูปแบบของแบบแผนระบบระหว่างประเทศ ที่มีหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น โครงสร้างระบบระหว่างประเทศหลายขั้วอำนาจ (Multipolar) แบบสองขั้วอำนาจ (Bipolar) หรือแบบขั้วอำนาจเดียว (Unipolar) ซึ่งแสดงตัวแบบ การอธิบายทฤษฎีสัจนิยมใหม่ของ Waltz ดังนั้น เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับทฤษฎีสัจนิยมใหม่ (Neo-realism) ของ Waltz และวิธีการอธิบายหรือวิธีการแสวงหาความรู้ ของทฤษฎีดังกล่าว (ศิริสุดา แสนอิ้ว, 2557, น. 33-54)

7. ผลการวิจัย

1. นโยบาย One Belt One Road (OBOR) กับโครงการ EEC หรือโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

นโยบาย One Belt One Road (OBOR) กับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก แม้ในทางเศรษฐกิจจะมองว่า เสริมแรง สอดรับกัน แต่มิติทางสังคมเป็นข้อสังเกตว่าในเศรษฐกิจจะมองว่าได้ประโยชน์ทั้งสอง

ฝ่าย แต่ปรากฏการณ์มีทิศทางสังคมที่เกิดขึ้นจากสมมติฐานการวิจัย “ความสำคัญของนโยบายสาธารณะเรื่องโครงการ EEC และ นโยบาย 4.0 ของประเทศไทยเป็นนวัตกรรมทางสังคมที่มีส่วนสนับสนุนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีนในลักษณะสอดคล้องไปด้วยกันและจะเสริมพลังกันเป็น synergies ต่างได้ประโยชน์ซึ่งกันและกันเป็นแบบ Win Win” สรุปได้ว่า One Belt One Road สอดรับกับนโยบายสาธารณะเรื่องโครงการ EEC เนื่องจากเป็นนโยบายที่ประเทศจีนกำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสของไทยที่จะขยาย การค้าการลงทุนไปยังประเทศเพื่อนบ้านเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทางสายนี้ แม้ว่าไทยจะไม่ได้ อยู่บนเส้นทาง One Belt One Road โดยตรง แต่ยังมีอีกหนึ่ง โครงการที่เชื่อมต่อมาจาก One Belt One Road นั่นก็คือ China-Indochina

นอกจากนี้ ไทยยังตั้งอยู่แนวระเบียงเศรษฐกิจจีน - อินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเร่งกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC โดยได้ชี้ให้เห็นว่าการมาลงทุนใน EEC สามารถใช้ประโยชน์จาก One Belt One Road ได้ เพราะไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค และยังมีโอกาสไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม และเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก ผ่านเส้นทาง One Belt One Road ไม่เพียงเท่านั้น ตามแนวเส้นทาง One Belt One Road จะยังทำให้เกิดศูนย์กลางการค้าใหม่ขึ้นมารองรับการค้าซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งโอกาสที่ไทยจะได้รับประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้าและบริการของไทย โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอาหาร ไปยังเมืองใหม่ที่จะเกิดขึ้น

จีนเองพยายามจะชี้ให้เห็นข้อแตกต่างของ One Belt One Road กับการแผ่อำนาจของตะวันตกว่า ยุทธศาสตร์ One Belt One Road มีเจตนาเข้าไปหาผลประโยชน์ร่วมกันเพื่อผสานเข้ากับนโยบายในพื้นที่นั้น ๆ ต่างจากวิถีทางปกติที่นโยบายถูกกำหนดจากมหาอำนาจให้ประเทศอื่นยอมตาม ภารกิจของ One Belt One Road คือการสร้าง ความมั่งคั่งให้โลกในยุคหลังวิกฤต โดยนำเสนอผลิตภาพ เทคโนโลยี ทุนสนับสนุน ประสิทธิภาพ รวมเข้าเป็น แพคเกจเพื่อไปนำเสนอประเทศต่างๆ ผลลัพธ์ที่คาดหวังคือจะทำให้คนสามารถหลุดพ้นจากความยากจน โดยรวมใน One Belt One Road

นโยบาย One Belt One Road คือเส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ และเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 แต่ One Belt One Road เป็นมากกว่าเส้นทางสายไหม เพราะหากดูแผนที่ ประเทศที่เข้าร่วมโครงการจะพบว่าแผ่ไปไกลกว่าสองเส้นทางดังกล่าว และ One Belt One Road ไม่ได้มีเพียงเรื่อง โครงสร้างพื้นฐาน แต่รวมทั้งความเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมและ โครงสร้างดิจิทัล จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้จีนต้องเปลี่ยน ชื่อโครงการ จาก One Belt One Road ซึ่งเป็นชื่อที่ก่อให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อน ชวนให้คิดว่ามีแค่สองเส้น กลาย มาเป็น Belt and Road ในปัจจุบัน เพื่อสนับสนุนให้ประเทศอื่นสนใจเข้าร่วม แม้ไม่อยู่ในเส้นทางสายไหมที่พาดผ่าน ซึ่ง สอดรับกับนโยบาย 4.0 ของประเทศไทย คือการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระเบียงตะวันออกที่ดำเนินการคู่ขนานกัน ไปพร้อมกับการปฏิรูปประเทศ ทำให้ประเด็น Thailand 4.0 กลายเป็นความท้าทายและโอกาสของไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อหลุดจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง การค้าการลงทุนจะทำให้เศรษฐกิจของไทยดีขึ้นเติบโตได้อย่างยั่งยืนเป็นเศรษฐกิจที่วางอยู่บนฐานการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เนื่องจากจีนมีเงินทุนมหาศาลที่จะมาสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมจีนกับอาเซียน โดยภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถือเป็นภูมิภาคที่จีนให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB ประเมินว่า เอเชียต้องการเม็ดเงินลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานถึง 8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วง 10

ปีข้างหน้า ขณะนี้ ก็มีมากมายหลายโครงการที่จีนกับประเทศอาเซียนที่ได้เริ่มลงมือก่อสร้างไปแล้ว อาทิ เส้นทางรถไฟความเร็วสูง จากกรุงเทพฯ - บันดุง ในอินโดนีเซีย เส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุนหมิง - เวียงจันทน์ นอกจากนี้จีนกำลังจะดำเนินการลงทุนสร้างนิคมอุตสาหกรรม Malaysia – China Kuantan โครงการ Melaka Gateway Port และเส้นทางรถไฟเลียบชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย รวมทั้งเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯถึงหนองคายด้วย

สำหรับโครงการ OBOR มีส่วนส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม พลังงาน การค้า และการสื่อสาร รวมทั้งด้านอื่นๆ โดยเนื้อแท้แล้ว OBOR เป็นการสานต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ เพื่อมุ่งผลักดันการเชื่อมโยงและเส้นทางการค้าในภูมิภาคเพิ่มบทบาทของบริษัทจีนในเวทีสากล และเพิ่มการเข้าถึงตลาดโลกของจีน หรืออีกนัยหนึ่ง คือภาคต่อของของยุทธศาสตร์ออกสู่ ตลาดโลก (Going Out Strategy) ของจีนผ่านมาตรการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาลจีนที่ดำเนินต่อเนื่องมากกว่าทศวรรษ 4.0

โดยทั่วไปโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ OBOR ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ วงแหวนเศรษฐกิจ เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 โดยวงแหวนเศรษฐกิจ เส้นทางสายไหมทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านทางเอเชียกลางและเอเชียตะวันตก ส่วนเส้นทางสายไหมทางทะเลจะเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา นอกจากนี้สองเส้นทางการเชื่อมต่อหลักนี้ โครงการ OBOR ยังรวมถึง การพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และเส้นทางเพิ่มเติมที่จะเชื่อมต่อกับ 2 ระเบียง เศรษฐกิจสำคัญ OBOR มีความมุ่งหวังเพื่อให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนและเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ โดยการกำหนดกรอบการทำงานในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพหุภาคีของจีนเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การเชื่อมโยงทางบก (Silk Road Economic Belt) และ (2) การเชื่อมโยงทางทะเล (Maritime Silk Road)

สำหรับนโยบาย One Belt One Road โดยรวมมีผลดีต่อเศรษฐกิจ เนื่องจากไทยและจีน มีประวัติศาสตร์ร่วมกันมาอย่างยาวนาน โดยเฉพาะในต้นของรัตนโกสินทร์ที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจซึ่งเดิมจะใช้แรงงานจากไพร่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจมาเป็นระบบพาณิชย์กรรม การยุติระบบไพร่ในรัชกาลที่ 5 ให้แรงงานจีนจำนวนมากเข้ามาแทนที่แรงงานไพร่ แม้ว่าไทยจะได้ยุติการทูตแบบบรรณาการไปยังจีนตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ไปแล้ว แต่ก็พบว่าทั้งสองประเทศ ยังคงมีการค้าขายระหว่างกันและที่สำคัญชาวไทยและชาวจีนโพ้นทะเลที่เข้ามาอยู่ในไทยยังมีปฏิสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น แม้ว่าในช่วงสงครามเย็นที่มีการแบ่งขั้วอุดมการณ์ ทหารเมืองอย่างเด่นชัดและประเทศไทยได้เข้าร่วมในปฏิบัติการต่างๆ

โครงการเส้นทางสายไหม ในศตวรรษ 21 น่าจะสร้างผลประโยชน์ต่อประเทศไทยได้ไม่น้อยในแง่มุมต่างๆ สิ่งที่ต้องติดตามกันต่อไป จึงเป็นเรื่องข้อตกลงที่เสมอภาพหรือสร้างความคุ้มค่าในการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน ขณะที่จีนกำลังพยายามยกระดับและเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ โดยใช้บทบาทด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโลก และเงินทุนของจีนเป็นตัวขับเคลื่อนให้ประเทศต่างๆ ใช้สินค้าที่ผลิตจากจีน เช่น รถไฟความเร็วสูง อุปกรณ์ผลิตไฟฟ้า และอุปกรณ์การสื่อสารต่างๆ ตามเส้นทาง OBOR ซึ่งหลังจากนี้จะต้องติดตามกันต่อไปในกลุ่มกว่า 60 ประเทศที่เส้นทาง OBOR พาดผ่าน จะพร้อมดูดซับกำลังการผลิตอุตสาหกรรมที่ล้นเกินของจีนได้มากน้อยแค่ไหน และ เส้นทาง “One Belt One Road” จะช่วยให้อการค้าโลกเชื่อมโยงอย่างไร้พรมแดนได้อย่างไร เป็นเรื่องที่จะต้องติดตามกันต่อไปในอนาคต

2. ความเชื่อมโยงของนโยบาย One Belt One Road กับ นโยบาย Thailand 4.0

การสร้าง One Belt One Road ถือเป็นทั้งโอกาสเชิงยุทธศาสตร์ และเป็นทั้งความท้าทายด้วย ในด้านหนึ่ง การสร้าง One Belt One Road จะส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือยุทธศาสตร์จีน-ไทย ทั้งยังเป็นแรงกระตุ้นและโอกาสที่ดีในการผลักดันความสัมพันธ์จีน-ไทยให้ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้นด้วย แต่อีกด้านหนึ่ง ในระหว่างกระบวนการร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ในการสร้าง One Belt One Road นั้นหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมีความแตกต่าง ความเข้าใจที่ไม่ตรงกัน แม้กระทั่งความขัดแย้งเกิดขึ้นระหว่างสองฝ่าย จึงทำให้ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์จีน-ไทย การสร้าง One Belt One Road นั้นจะก่อให้เกิดโอกาสและความท้าทายต่อความสัมพันธ์จีน-ไทย

การสร้างนโยบาย One Belt One Road ตอบสนองความต้องการในการปฏิรูประบบขับเคลื่อนและพัฒนาประเทศไทยในปัจจุบัน การสร้าง One Belt One Road ทั้งแบบทวิภาคีและพหุภาคีนั้น มีส่วนช่วยในการยกระดับและขยายขอบเขตความร่วมมือระหว่างจีน-ไทยให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วยอำนวยความสะดวกสำหรับความร่วมมือด้านการลงทุน ซึ่งได้ตอบสนองความต้องการในการปฏิรูประบบขับเคลื่อนและพัฒนาประเทศไทยในปัจจุบัน สำหรับประเทศจีน การใช้นโยบาย One Belt One Road มาเป็นตัวผลักดันพัฒนาความสัมพันธ์จีน-ไทยให้ก้าวหน้าแน่นแฟ้นยิ่งขึ้นนั้น มีความหมายอันสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เพราะประเทศไทยตั้งอยู่ตรงกลางของอาเซียน เป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญของการแลกเปลี่ยนระหว่างโลกตะวันออกและตะวันตกนับแต่โบราณกาลและตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 จนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของการแข่งขันทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างมหาอำนาจในระดับพหุภาคีเช่น ทุกวันนี้ สหรัฐอเมริกายังถือว่าประเทศไทยเป็นจุดสำคัญของยุทธศาสตร์การกลับมาสู่เอเชีย-แปซิฟิก (Pivot to Asia) ด้วย

สำหรับประเทศไทย โครงสร้างที่เปิดกว้างของนโยบาย One Belt One Road ไม่เพียงแต่มีส่วนช่วยในการปฏิบัติตามจารีตนโยบายการต่างประเทศไทยที่เน้นความสมดุล การถ่วงดุล การหาโอกาสและผลประโยชน์จากการต่อสู้แข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างมหาอำนาจ เช่น จีน สหรัฐ ญี่ปุ่น อินเดียและที่สำคัญกว่านั้นคือ One Belt One Road จะมีส่วนช่วยในการดึงดูดทุนและทรัพยากรจากภายนอกมาช่วยในการปฏิรูประบบการพัฒนาประเทศและเศรษฐกิจของไทย อันจะช่วยลดปัญหาความแตกแยกในสังคมและการปะทะทางการเมืองที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิรูปประเทศด้วย

การสร้างนโยบาย One Belt One Road ถือว่าเป็นโอกาสทองที่ทำได้ยากในประวัติศาสตร์สำหรับรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ซึ่งเอื้ออำนวยให้ประเทศไทยสามารถสร้างเสริมความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์กับจีน และผลักดันการปฏิรูประบบขับเคลื่อนและพัฒนาประเทศไทยให้สำเร็จราบรื่น ในภาพรวมแล้ว การสร้าง One Belt One Road จะเป็นแรงกระตุ้นการพัฒนาและโอกาสทองในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง เป็นการเชื่อมโยงทางนโยบายซึ่งกันและกันทำให้เกิดความเห็นพ้องต้องกันในความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างจีน-ไทยมากขึ้น และการประสานนโยบายระหว่างจีน-ไทยผ่านกรอบของ OBOR หรือกรอบที่เกี่ยวข้องกันอย่าง AIIB (Asian Infrastructure, Investment Bank : AIIB) ยังช่วยขยายกรอบความร่วมมือจีน-ไทยจากทวิภาคีให้เปิดกว้างถึงระดับพหุภาคีด้วยซึ่งผลที่สุดทำให้ประเทศไทยเสมือนได้ขึ้นขบวนรถไฟแห่งเศรษฐกิจของจีนไปพร้อมกันด้วย

ประการที่สอง เป็น การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานจะมีส่วนช่วยอย่างสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นและภูมิภาคของไทยให้ดีขึ้น ส่งเสริมการกระจายทรัพยากรให้สมดุลมากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาการพัฒนาที่ไม่สมดุลของประเทศไทย

ประการที่สาม เป็นการเชื่อมโยงด้านการค้าระหว่างประเทศผ่าน OBOR จะมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาของขาด ความติดขัดทางการค้าระหว่างจีน-ไทยในระยะกลางและระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมบรรยากาศการลงทุนระหว่างจีน-ไทยให้ดีขึ้น ซึ่งจะเป็แรงกระตุ้นที่สำคัญสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย

ประการที่สี่ เป็นการเชื่อมโยงด้านการเงินกับจีนมีส่วนช่วยในการเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมและป้องกันปัญหาวิกฤตการเงิน เพิ่มพูนศักยภาพการบริการด้านการเงินระหว่างประเทศให้ดีขึ้น เป็นอีกหนึ่งแรงกระตุ้นในการยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย

ประการที่ห้า เป็นการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนและประชาชนมีส่วนช่วยในการเพิ่มพูนความเข้าใจใจระหว่างประชาชนจีน-ไทย ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยให้เติบโตในตลาดจีน และเป็นแรงสำคัญใหม่ที่จะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจไทย

3. การวิเคราะห์ข้อถกเถียงสาธารณะด้านนโยบาย One Belt ONE ROAD และโครงการ EEC และนโยบาย Thailand 4.0 : ความท้าทายของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ในไทย: ต้องพัฒนาการประสานงาน

ความร่วมมือโครงการรถไฟไทย-จีนค่อนข้างขรุขระไม่ราบรื่น สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายหลายประการ ในความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์จีน-ไทยในการสร้างนโยบาย One Belt One Road เช่น การแข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างมหาอำนาจในระดับพหุภาคี และความเข้าใจที่แตกต่างกันในเรื่องการแบ่งผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างจีน-ไทย รวมถึงความแตกแยกระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ของภายในประเทศของประเทศไทยเอง ต่างก็ได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างจีน-ไทย สำหรับปัญหาที่กระทบต่อการสร้างนโยบาย One Belt One Road มีดังต่อไปนี้

- ปัญหาประการที่หนึ่ง เป็นปัญหาด้านการแข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างมหาอำนาจในระดับพหุภาคี

สำหรับประเทศไทย จีนเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ดีตั้งแต่โบราณกาลและก็ยังเป็นประเทศมหาอำนาจใหม่ด้วย เพราะฉะนั้น การที่ประเทศไทยจะต้องวิเคราะห์และตัดสินใจถึงเรื่องความต้องการ/ข้อเรียกร้องด้านภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศจีนหลังจากที่ได้ขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอันดับสองของโลกแล้วนั้น เป็นหัวข้อสำคัญที่ต้องใคร่ครวญให้ดีสำหรับชนชั้นนำและผู้กำหนดคนนโยบายของไทย ซึ่งต้องเลือกยุทธศาสตร์ประเทศที่เหมาะสมเพื่อความอยู่รอดและผลประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติ

สำหรับการสร้าง One Belt One Road ประเทศจีนได้ยืนอยู่บนหลักการของการอยู่ร่วมกันอย่างสันติและหลักการความร่วมมือแบบเปิดกว้างซึ่งเน้นถึงการได้ผลประโยชน์ร่วมกัน (win-win cooperation) และกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง (inclusive process) อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันที่คนจำนวนมากยังไม่แน่ใจว่า OBOR จะมีความเป็นรูปธรรมมากน้อยเพียงใด จีนจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจด้านการทูตอย่างเป็นระบบต่อประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ OBOR รวมทั้งประเทศไทย เพื่อยืนยันถึงความจริงจังของจีนในการทำยุทธศาสตร์ OBOR และเพื่อลดความกังวลใจว่าจีนเป็น “ภัยคุกคาม” ของโลก

- ปัญหาประการที่สอง เป็นปัญหาด้านความเข้าใจในการแบ่งผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างจีน-ไทย

ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้พูดถึงรัฐบาลไทยว่ายังขาดวิสัยทัศน์ในระยะยาวจริงสำหรับการคืนทุนของโครงการรถไฟไทย-จีน และประเทศไทยก็ยังขาดความมั่นใจในอนาคตทางเศรษฐกิจของประเทศจีนด้วย จากการที่เศรษฐกิจประเทศจีนในช่วงนี้ได้ชะลอตัวเข้าสู่ภาวะปกติใหม่ หรือ new normal

- ปัญหาประการที่สาม เป็นปัญหาด้านความแตกแยกระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ภายในประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยกำลังอยู่ในช่วงการปฏิรูปประเทศ กลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ ภายในประเทศไทยต่างก็หวังว่ากลุ่มตนจะได้รับประโยชน์จากกระบวนการปฏิรูป เพราะฉะนั้นในโครงการใหญ่ๆ กลุ่มผลประโยชน์ก็ยากที่จะถอยหรือยอมเสียสละให้ผู้อื่นสำหรับโครงการรถไฟไทยจีนนั้นอาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มผลประโยชน์สองกลุ่มใหญ่ ได้แก่ 1. กลุ่มผลประโยชน์ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟไทยจีนอย่างแน่นอน ตัวแทนสำคัญคือกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของทุนญี่ปุ่น 2. กลุ่มผลประโยชน์ที่อาจจะโดนกระทบจากการสร้างรถไฟไทยจีนกล่าวคือการสร้างรถไฟไทยจีนจะส่งเสริมการพัฒนาเขตพื้นที่ชายทาง ดังนั้นวงการอสังหาริมทรัพย์ วงการการขนส่ง โลจิสติกส์ การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะได้รับผลประโยชน์อย่างแน่นอน ในขณะที่กลุ่มพ่อค้าและนักการเมืองท้องถิ่นอาจสูญเสียผลประโยชน์ไปบ้างถ้าไม่ได้เข้าร่วมในวงการต่างๆ เช่นตัวแทนสมาคมหอการค้าตะวันออกเฉียงเหนือของไทยได้แสดงข้อคิดเห็นต่อรัฐบาลในเดือนมีนาคม พ.ศ.2559 ว่าให้รัฐบาลไทยยกเลิกโครงการรถไฟไทยจีนและหาแหล่งทุนภายในประเทศไปพัฒนารถไฟรางคู่ จากกรุงเทพฯ ไปถึงเขตอีสานแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกลุ่มผลประโยชน์ท้องถิ่นเอาไว้

ประเทศไทยจำเป็นต้องสร้างเครือข่ายการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือสำหรับ One Belt One Road ในหลายระดับและในทุกด้านด้วย เพื่อเพิ่มพูนความสามารถในการพัฒนาความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์จีน-ไทย

4. การวิเคราะห์การตอบสนองนโยบาย ONE BELT ONE ROAD ของประเทศไทย: การตอบสนองนโยบายประเทศไทยต่อ OBOR

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ถึง 2564 เป็นแนวทางที่ใช้เพื่อรักษาผลประโยชน์และความมั่นคงของชาติมุ่งสร้างภูมิคุ้มกันในสังคมทุกระดับลดความเสี่ยงจากผลกระทบและภัยคุกคามดังกล่าวในขณะที่มีการขยายอิทธิพลและบทบาทของประเทศมหาอำนาจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งในรูปของการใช้พลังอำนาจทางทหารและทางเศรษฐกิจ

ในการดำเนินการต่อปัญหาดังกล่าวนโยบายความมั่นคงแห่งชาติได้กำหนดแนวทางดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

(1) นโยบายที่ 4 จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงและกระชับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดนอธิบายการลักลอบเข้าเมืองปัญหาแรงงานข้ามชาติการค้าการร้ายการค้าสิ่งของผิดกฎหมาย การค้ายาเสพติดและโรคติดต่อร้ายแรงรวมถึงร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาและเสริมสร้างความปลอดภัยเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดนด้วยการจัดระเบียบการ พื้นที่ชายแดนให้มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและการเป็นประตูเชื่อมโยงการค้าที่มีความสมดุลทั้งในมิติเศรษฐกิจและสังคมกับมิติความมั่นคงและร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการบริหารจัดการชายแดนการพัฒนาด้านชายแดนและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

(2) นโยบายที่ 11 รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพัฒนาระบบการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุลและยั่งยืนระหว่างการอนุรักษ์และการพัฒนาโดยยึดหลักการสร้างสมดุลในการใช้

ทรัพยากรธรรมชาติให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมจัดการการตรวจสอบและเฝ้าระวังการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติโดยมิชอบ

(3) นโยบายที่ 16 เสริมสร้างคุณภาพในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเสริมสร้างความไว้เนื้อเชื่อใจและป้องกันความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาความเข้มแข็งกลไกความร่วมมือระดับต่างๆเพื่อร่วมกันแก้ปัญหาระหว่างกันอย่างสันติส่งเสริมให้อาเซียนมีเอกภาพในการดำเนินความสัมพันธ์กับมหาอำนาจและเป็นเครื่องมือสร้างคุณภาพความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับมหาอำนาจ

จากผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้างต้น ทำให้มีการวิเคราะห์ข้อถกเถียงในเชิงสังคม

มิติสังคม วัฒนธรรมชุมชน ยังเป็นประเด็นที่ภาครัฐไทยต้องมีมาตรการรองรับป้องกันผลกระทบที่จะตามมา ซึ่งไทยและจีนถือได้ว่ามีการเชื่อมโยงทางเชื้อสายและวัฒนธรรมอันดีต่อกัน ความได้เปรียบนี้ย่อมส่งผลบวกต่อหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอุตสาหกรรมภาพยนตร์ อุตสาหกรรมด้านความบันเทิง อุตสาหกรรมด้านการศึกษา เป็นต้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านการศึกษาของไทยได้รับผลกระทบทางบวกจากการที่รัฐบาลจีนมีนโยบายให้การสนับสนุนชาวจีนเดินทางไปศึกษาต่างประเทศ ด้วยการให้สิทธิของการสมัครเป็นพลเมืองของเมืองใหญ่ๆ ของจีน หลังจากที่จบการศึกษาและกลับมาทำงานที่ประเทศตน ซึ่งอุดมศึกษาของไทยถือเป็นแหล่งที่ชาวจีนให้ความสำคัญในอันดับต้นๆ อย่างไรก็ตาม ก็มีอุปสรรคต่อ OBOR ของจีนในอาเซียนคือ มหาอำนาจอื่นๆ เห็น OBOR แล้วก็กลัว ไม่สบายใจที่เห็นจีนจะมาสร้างอะไรเติมไปหมด จะมาครอบงำอาเซียน ฉะนั้น ยุทธศาสตร์ของสหรัฐชัดเจนว่าต้องการเข้ามาแข่งกับจีนในอาเซียน สหรัฐจึงเข้ามาจับอาเซียนเต็มที่ เพียงแต่อเมริกาอาจจะไม่มีแรงพอ ไม่มีเงินพอที่จะมาลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน อเมริกาจะเน้นทางด้านทหาร แต่อเมริกาก็มีพันธมิตรสำคัญที่จะมาแข่งกับจีนในเรื่องนี้คือ ญี่ปุ่น ซึ่งญี่ปุ่นแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนแล้วว่าต้องการเข้ามา แข่งกับจีนในเรื่องนี้ ไทยก็ต้องการให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนอยู่แล้ว จึงเจรจากับญี่ปุ่นไปแล้ว ให้ญี่ปุ่นมาลงทุนสร้างถนน สร้างทางรถไฟ ใน East - West Economic Corridor อีกเส้นหนึ่งที่ญี่ปุ่นสนใจมากคือ เส้นทวาย หรือ Southern Economic Corridor โดยจะเข้าไปพัฒนาทวายให้เป็นท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม สร้างถนน สร้างทางรถไฟ จากทวายเข้ากาญจนบุรี กรุงเทพฯ มาบตาพุด และจะสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-เชียงใหม่ อีกด้วย นี่แสดงให้เห็นว่าสิ่งที่จีนจะต้องประสบคือการที่มหาอำนาจอื่น จะเข้ามาแข่งกับจีนในเรื่องนี้ และจะไม่ยอมให้จีนผูกขาดการสร้างเสริมเชื่อมโยงกับอาเซียนอย่างแน่นอน

สำหรับประเทศไทยในระยะยาวจะมีปัญหาการครอบงำทางเศรษฐกิจของจีน จะเป็น Long Term Issue จะกลายเป็น Dilemma แต่ว่าตอนนี้ Trend เราจะเอียงเข้าหาจีนมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทยคือจีน นักท่องเที่ยวมากที่สุดคือจีน ต่อไปการลงทุนอันดับหนึ่งจะมาจากจีน Dilemma คือเราต้องการผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากจีน แต่ในขณะที่เดียวกันเราก็กลัวว่าจีนจะครอบงำเศรษฐกิจเรา ซึ่งไทยต้องการจุดสมดุล คุณภาพ ในขณะที่เราปฏิสัมพันธ์กับจีน แต่เราก็ต้องถ่วงดุลจีนโดยดึงเอาญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลี ออสเตรเลีย สหรัฐ รัสเซีย และอาเซียนมา ถ่วงดุลจีน กล่าวโดยสรุป ในแง่หนึ่ง OBOR ก็เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยจะต้องร่วมมือกับจีนเต็มที่เพราะเงินจะทำให้ไทยกลายเป็น hub ของประชาคมอาเซียน แต่ในขณะที่เดียวกัน OBOR ก็เป็นดาบสองคม เพราะจีนอาจจะเข้ามาครอบงำเศรษฐกิจของไทยมากเกินไปในที่สุดแล้ว ไทยต้องระมัดระวังต้องแบ่งรับแบ่งสู้ ต้องไม่ไปพึ่งเงินประเทศเดียว และจะต้องถ่วงดุลจีนด้วยการปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจอื่นๆ รวมทั้งอาเซียนด้วย ปัจจุบันไทยเผชิญปัญหาหลายประการ ในระยะสั้น เศรษฐกิจจะล่อตัวเนื่องจากการส่งออกและการท่องเที่ยวหดตัว

จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกและค่าเงินบาทที่แข็งค่าอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการบริโภคและการลงทุนของเอกชนที่ชะลอตัวเนื่องจากผลกระทบจากภัยแล้ง ขณะที่ในระยะยาวไทยต้องเผชิญความท้าทายในการแข่งขันในเวทีโลก โดยเฉพาะการพัฒนาฝีมือแรงงานให้มีคุณภาพ และการส่งเสริมให้ภาคธุรกิจพัฒนานวัตกรรมนั้นเป็นเรื่องยากและใช้เวลานาน ด้วยเหตุนี้หากไทยไม่ได้รับการสนับสนุนจากจีน ในด้านการค้าการลงทุนคงยากที่พัฒนาขึ้นมาได้

โครงการ OBOR อาจทำให้ GDP เพิ่มขึ้น รัฐบาลไทยจะใช้นโยบายนี้เป็นโอกาสพลิกฟื้นการตั้งหลัก positioning ในเวทีโลก ซึ่งประเทศไทยได้มีการลงนามข้อตกลง 5 เรื่อง จากการประชุมสุดยอดด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

เรื่องที่หนึ่ง คณะกรรมการกำกับดูแลแห่งชาติดิจิทัลได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการต่อต้านการทุจริตกับคู่ค้าของฟิลิปปินส์และไทย

เรื่องที่สอง กระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศแถลงการณ์ร่วม 49 ประเทศ ว่าด้วยความร่วมมือทางปฏิบัติในสาขาทรัพย์สินทางปัญญาระหว่างประเทศ

เรื่องที่สาม สถาบันวิทยาศาสตร์ของจีนเปิดตัวพันธมิตรขององค์การวิทยาศาสตร์ระหว่างประเทศ กับสถาบันวิทยาศาสตร์แห่งชาติ 37 แห่ง ทั้งประเทศในเส้นทางสายไหมและองค์การระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติของไทย

เรื่องที่สี่ คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติของจีนลงนามในบันทึกความร่วมมือการก่อสร้างโครงการเชื่อมต่อรถไฟหนองคาย - เวียงจันทน์ กับกระทรวงคมนาคมแห่งประเทศไทย และกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของสปป.ลาว

เรื่องที่ห้า กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ลงนามแถลงการณ์แสดงเจตจำนงเพื่อความร่วมมือในการส่งเสริมการค้าหน้ข้อมูลจำเพาะเกี่ยวกับคุณภาพของสารกำจัดศัตรูพืช

สำหรับการดำเนินงานตามข้อริเริ่มเกี่ยวกับการร่วมกันพัฒนา ‘หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง’ ที่ผ่านมามีโอกาสรูปได้ว่ายุทธศาสตร์การพัฒนาตามเส้นทางสายไหมนี้ ก่อให้เกิดประโยชน์หรือโทษอย่างไร แต่สิ่งที่ประจักษ์ชัดคือโครงการเหล่านี้ทำให้ประเทศต่าง ๆ ส่วนให้ความสนใจและเข้ามามีส่วนร่วมอย่างมาก ก่อให้เกิดการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐาน ที่สามารถเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สร้างโอกาสในการค้าและการท่องเที่ยวแก่ประเทศที่เส้นทางพาดผ่าน แต่ความสำเร็จและผลประโยชน์ที่แต่ละประเทศจะได้รับ ขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหารจัดการของรัฐด้วย ซึ่งต้องรู้เท่าทันและมีการดำเนินงานที่รอบคอบ โดยคำนึงถึงศักยภาพและความพร้อมของประเทศเป็นที่ตั้ง เพื่อให้โครงการพัฒนาเหล่านั้น เกิดประโยชน์และไม่สร้างภาระหรือปัญหาให้ลูกหลานในอนาคต ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเกิดความเจริญเช่นเดียวกับจีนที่อาศัยความเจริญจากเมืองอื่นมาช่วยพัฒนาประเทศ เช่น เมืองเซินเจิ้นที่เจริญขึ้น โดยอาศัยฮ่องกง เมืองเซี่ยเหมินที่เจริญขึ้น โดยอาศัยไต้หวัน เมืองจูไห่ที่เจริญขึ้นโดยอาศัยมาเก๊า

ทั้งนี้ผู้วิจัยเชื่อว่าประเทศไทยมีโอกาสเจริญเหมือนเซินเจิ้น ทั้งไทยและจีนจะเจริญไปพร้อมกัน ถือว่าได้ประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย ในปีที่ผ่านมาต่อเนื่องมาถึงปัจจุบันเกิดวิกฤตการณ์โรคระบาด Covid - 19 มีสองแนวทางที่กำลังเกิดขึ้น ‘จีนเร่งขยาย OBOR’ ขณะที่หลายชาติ ‘ลดการพึ่งพาสหรัฐ’ ที่ถกเถียงกันเรื่อยมาเรื่องการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจวันนี้ไม่มีใครเชื่อว่ากราฟจะเป็นตัว V เพราะโดยส่วนใหญ่เห็นว่ามันจะเป็น U ลากยาวไปถึงไตรมาสแรกหรือสองของปี 2022 ด้วยเงื่อนไขที่ว่า สหรัฐอเมริกาต้องเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาประเทศใหม่ หากยังต้องการเป็นตัวเลือก

ของประเทศต่าง ๆ จากทุนด้านการเงิน แม้ว่าจะดูดีในตลาดหุ้นแต่การจ้างงานไม่ผ่านเกณฑ์นั้น ไม่มีความสามารถอีกต่อไป ในขณะที่จีนเร่งการขนส่งทางรถไฟในเส้นทาง OBOR ไปยุโรปผ่านเอเชียกลาง และในปีนี้ เส้นทางดังกล่าวก็ขยายตัวอย่าง การขนส่งระหว่างจีนกับยุโรปเพิ่มความเข้มข้นมากยิ่งขึ้น ตามรายงานของ **China Railway Corporation** ในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ จำนวนรถไฟขนส่งสินค้าที่เดินทางระหว่างจีนและประเทศในยุโรปผ่านรัสเซียและคาซัคสถานมีจำนวน 5,122 ขบวน เพิ่มขึ้น 36 เปอร์เซ็นต์เมื่อเทียบกับปี รวมถึงในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต (TEU) จำนวน 461,000 ตู้ โดยรถไฟบรรทุกสินค้าในเส้นทางจีน-ยุโรป ซึ่งมากกว่าในปี 2019 ถึง 41 เปอร์เซ็นต์

สิ่งแรกที่เกิดขึ้น คือ เวชภัณฑ์ “ไหล” ไปยังจีนและเมื่อสถานการณ์ในอาณาจักรกลางสงบลง จีนจึงเริ่มส่งยาอุปกรณ์ป้องกัน และอุปกรณ์ทางการแพทย์ไปยังภาคตะวันตกของยูเรเชีย และตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนมิถุนายนปี พ.ศ. 2563 รถไฟบรรทุกสินค้าจีน – ยุโรปได้ขนส่งสินค้าต่อต้านโรคระบาดจำนวน 27,000 ตัน เป็นเรื่องจริงที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางทะเลลดลงอย่างมากจากการแพร่ระบาดของโรค จีนจึงมีความสนใจการขนส่งสินค้าไปยังยุโรปตามแนวทางทางบก

การเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างตะวันออกและตะวันตกของสองทวีปนั้น มีบทบาทสำคัญในการต่อสู้กับไวรัสโคโรนาทั่วโลก เพราะรถไฟสามารถขนส่งสารต่อต้านการแพร่ระบาดจำนวนมากไปยังประเทศและภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากการติดเชื้อได้

การสร้าง “เส้นทางสายไหมดิจิทัล” ซึ่งทำให้ผู้บริโภคสินค้าจีนยกระดับใหม่ในด้าน โลจิสติกส์และการค้าปลีกผ่านการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้บน “เส้นทางสายไหมดิจิทัล” ที่สอดคล้องกับหลักการของอุตสาหกรรม 4.0 และโครงการ Made in China 2025 ของรัฐ ภายใต้กรอบที่มีการวางแผนจะเพิ่มระบบอัตโนมัติในอุตสาหกรรมและนำความทันสมัยด้านเทคโนโลยีมาเพิ่มในด้านคุณภาพ การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาทำให้ต้องค้นหารูปแบบเศรษฐกิจใหม่เร็วขึ้น เพื่อการอยู่ในโลกสมัยใหม่ที่ทวีความรุนแรงขึ้นหลายๆ ด้าน ขณะเดียวกัน การเป็นอิสระมากขึ้นจากห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งส่งผลต่อเศรษฐกิจของแต่ละรัฐเป็นผู้กำหนดเองว่ามีความเกี่ยวข้องมากแค่ไหนในแง่ของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงจีนและสหรัฐมาน้อยเพียงใด สรุปแล้วประเทศไทยต้องดำเนินการขั้นเด็ดขาดเพื่อลดการพึ่งพาจากรัฐที่เคยยึดเป็นเสาหลัก และควรมองหากลุ่มประเทศใหม่ที่จะช่วยให้ประเทศไทยรับมือไวรัสโคโรนาและช่วยฟื้นตัวทางเศรษฐกิจได้

ผลกระทบของนโยบาย One Belt One Road ได้ส่งผลกระทบต่อไทยอย่างมีอาจหลีกเลี่ยง แต่หากพิจารณาตามเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 จะพบว่าตลอดเส้นทางการค้าสายนี้ทั้งทางบกและทางน้ำ ไม่ผ่านประเทศไทยเลย หากแต่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ซึ่งในทางภูมิศาสตร์ ไทยถือเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคนี้ จึงกล่าวได้ว่าผลกระทบต่อไทยที่เกิดจากนโยบาย One Belt One Road เป็นผลกระทบทางอ้อม แต่ก็ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย ทั้งมิติทางเศรษฐกิจ และมิติทาง สังคม วัฒนธรรม ดังนี้

(1) มิติทางเศรษฐกิจ

การที่จีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคอาเซียนและการสร้างเครือข่ายเชื่อมต่อของท่าเรือต่างๆ ตามเส้นทางสายไหมทางทะเลในขณะนี้ไทยคือศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้นไทยจึงควรอาศัยความได้เปรียบนี้ผลักดันตนเองให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่ง และเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีนรวมถึงภูมิภาคอื่นๆ ในส่วนของเส้นทางการค้าทางทะเลจีนมีทางออกคิด

ทะเลเพียงด้านเดียว ดังนั้นจีนจึงอาศัยแนวคิด Maritime Silk Road เป็นการปกป้องเส้นทางการค้าทางทะเลของตน โดยร่วมมือกับประเทศที่เป็นทางผ่าน ซึ่งบางประเทศในอาเซียนอย่างเวียดนาม และฟิลิปปินส์ที่กำลังมีข้อพิพาทกับจีนในเรื่องของการรุกรานอ่าวชิปไตโดยทางทะเล ส่งผลให้ทั้งสองประเทศนี้ไม่ใคร่จะยอมรับแนวคิด Maritime Silk Road ของจีนเท่าใดนัก ซึ่งอาจเป็นโอกาสของไทยในการกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับจีน ในฐานะที่ไทยเป็นส่วนสำคัญของภูมิภาคอาเซียน และไม่มีข้อพิพาทใดๆ กับจีน ดังนั้นการจัดตั้ง AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ของจีนส่งผลกระทบต่อไทยในด้านของการเพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการผลักดันให้สกุลเงินหยวนเป็นอีกหนึ่งเงินสกุลหลักในเวทีการค้าระหว่างประเทศ โดยจะส่งผลกระทบต่อไทยในแง่ของความหลากหลายในตลาดเงินระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นการลดต้นทุนและกระจายความเสี่ยงในตลาดเงินอย่างไรก็ตามเมื่อเงินหยวนกลายเป็นหนึ่งสกุลเงินหลักในเวทีการค้าโลกย่อมส่งผลกระทบต่อรูปแบบการค้าระหว่างไทยและจีน ดังนั้นไทยจึงต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ด้วย

(2) มิติทางสังคม วัฒนธรรม

ประเทศไทยและจีนถือได้ว่ามีการเชื่อมโยงทางเชื้อสายและวัฒนธรรมอันดีต่อกัน ความได้เปรียบนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอุตสาหกรรมภาพยนตร์ อุตสาหกรรมด้านความบันเทิง อุตสาหกรรมด้านการศึกษา เป็นต้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านการศึกษาของไทยได้รับผลกระทบทางบวกจากการที่รัฐบาลจีนมีนโยบายให้การสนับสนุนชาวจีนเดินทางไปศึกษาต่างประเทศด้วยการให้สิทธิของการสมัครเป็นพลเมืองของเมืองใหญ่ๆของจีน หลังจากที่จบการศึกษาและกลับมาทำงานที่ประเทศตน ซึ่งอุดมศึกษาของไทยถือเป็นแหล่งที่ชาวจีนให้ความสำคัญในอันดับต้นๆ

แม้ว่ายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลจะไม่ได้ลากผ่านไทยโดยตรง แต่ไทยยังเป็น 1 ใน 6 ระเบียงเศรษฐกิจย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ซึ่งก็คือ จีน-คาบสมุทรมอินโดจีน ที่รวมถึงประเทศเวียดนาม ลาว และกัมพูชา อีกทั้งยังอยู่ในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเป็นเป้าหมายของจีนด้วยเช่นกันเมื่อถามว่าไทยควรตั้งรับการแผ่ขยายอำนาจและปรับบทบาทตัวเองอย่างไร เพื่อรักษาสมดุลความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองประเทศ คำตอบที่ได้คือ ยากจะเกิดความสมดุลไทย-จีน เพราะจีนเป็นชาติการค้า มีระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมใหม่ภายใต้ระบบเผด็จการที่พยายามหนุนนำให้ประเทศอื่นเดินตามรอย เช่น ลาว และกัมพูชา ซึ่งทำตามระบบจีนทุกอย่าง เพราะไม่มีทางเลือก ผลปรากฏว่าการลงทุนสร้างรถไฟให้ลาวร้อยเปอร์เซ็นต์ทำให้จีนได้สัมปทานข้างทางรถไฟ และเอาคนจีนมาอยู่ได้

“จากพื้นฐานประวัติศาสตร์ ประเทศไทยมีระบบเศรษฐกิจเสรี ตอนเกิดสงครามในภูมิภาค ไม่มีสงครามภายใน ถึงมีก็น้อยมาก ไทยไม่ประสบปัญหาหนัก แต่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างลาว เขมรนั้นบอบช้ำ พอสงครามสงบลงแล้วเงินเข้าไปภายใต้สิ่งที่เรียกว่า ‘China Model’ ซึ่งสำคัญมาก” โดยกลุ่มทุนชาติตะวันตกเองก็ต้องการเป็นแบบจีนแต่คิดจริตประชาธิปไตยและสิทธิมนุษยชน ดังนั้นเวลาจะลงทุนอะไรก็จะไปลงทุนต่างประเทศ โดยเฉพาะกับประเทศที่ผ่อนปรนเรื่องกฎกติกา ยิ่งเป็นเผด็จการยิ่งดี เพราะคล่องตัวและตัดสินใจเร็ว

จากนโยบาย One Belt One Road ประเทศไทยควรจะเตรียมความพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทั้ง 2 มิติ ที่ส่งผลกระทบโดยตรงกับประเทศไทย รวมไปถึงความขัดแย้ง การอพยพ และปัญหาการบริหารจัดการรถไฟ ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้ที่มีความรับผิดชอบในด้านนี้ จึงต้องคิดทบทวนพิจารณาโดยละเอียด ตลอดจนคำนึงถึงด้าน Soft Infrastructure ควบคู่ไปด้วย เช่น กฎหมาย ระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ ซึ่งประเทศไทยเองก็ไม่ได้ตระหนักถึงเรื่องนี้เท่าที่ควร ซึ่งหากมีการเตรียมความพร้อมที่จะรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวๆ ก็น่าจะได้ประโยชน์

กันทุกฝ่าย ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมโยง การค้า และโอกาสอย่างมหาศาล ที่ได้จากโครงการ OBOR รวมไปถึงเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของรัฐบาลจีนที่มีต่อประเทศไทยซึ่งส่งผลโดยตรงกับการพัฒนาประเทศไทยในอนาคตได้อย่างแท้จริง ซึ่งคุณค่าของนโยบาย “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” ของจีน ไม่ได้อยู่ที่เรื่องวัตถุ หรือแค่มีโครงสร้างพื้นฐาน แต่อยู่ที่การใช้โครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นเชื่อมโยงนักธุรกิจ ประชาชนของแต่ละประเทศเป็นพลังที่แท้จริง และประเทศไทยกำลังเร่งพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) อย่างเต็มที่ เพื่อเชื่อมกับนโยบาย “One Belt One Road” ของจีนอย่างเป็นเนื้อเดียวกัน

8. การอภิปรายผล

แผนการขับเคลื่อนนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง One Belt One Road ของจีนและการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลไทย ได้มีความสอดคล้องและเกื้อต่อกันโดยรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนแนวคิดนโยบายดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสอดคล้องกับนโยบายของไทยที่ให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งทางบกทางอากาศ และทางทะเลเพื่อให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้โครงการของรัฐบาลที่มุ่งส่งเสริมความเชื่อมโยงของไทยกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญและมุ่งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาวซึ่งสามารถดำเนินควบคู่กับนโยบาย หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน One Belt One Road โดยเฉพาะนโยบายประเทศไทย 4.0 ซึ่งสอดคล้องกับประเทศจีนที่มีแผนยุทธศาสตร์ made in china 2025 ซึ่งเป็นเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูงและสินค้านวัตกรรม ซึ่งนโยบายของทั้งสองประเทศนี้สามารถที่จะพัฒนาร่วมกันสู่การเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ได้ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC ซึ่งเป็นการปฏิรูปเศรษฐกิจของประเทศไทย และมีแนวโน้มว่าในอนาคตจะได้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของเอเชีย โดยจะเป็นศูนย์กลางในการคมนาคมเป็นจุดขนส่งและกระจายสินค้าเป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมแห่งอนาคตและเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค นอกจากนี้ ยังเป็น Gateway สำคัญของนักลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนชาวจีนที่จะเข้ามาใช้ EEC ในการเป็นฐานการผลิตเพื่อกระจายสินค้าไปสู่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนามซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นประเทศที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง

การลงทุนโดยตรงจากจีนและต่างชาติมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและที่ตั้งของไทยที่อยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจไทยในหลายด้านทั้งการค้าการลงทุนและเป็นศูนย์กลางด้านต่างๆของภูมิภาค อาทิการเงินการทองเที่ยวโลจิสติกส์ยังส่งผลให้ชุมชนเกิดรายได้ สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลดีต่อประเทศไทย ประเทศไทยยังได้ลงนามความร่วมมือกับจีนในโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงรัฐบาลไทยมีความพยายามที่จะดึงดูดการลงทุนด้านเทคโนโลยีจากจีนเข้ามาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก EEC เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมไทยให้ก้าวหน้าทันจีนทันโลก ดังนั้นหากจีนสามารถร่วมมือทางยุทธศาสตร์สอดคล้องกับนโยบายของประเทศไทยผลักดันให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจอย่างเหนียวแน่นได้สำเร็จ อิทธิพล นี้จะส่งผลดีทั้งทางเศรษฐกิจ ของไทยให้แข็งแกร่งขึ้น

การดำเนินนโยบาย One Belt One Road ของจีน ประเทศไทยจะได้ประโยชน์ในการเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะไทยเป็นจุดศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเล โดยทางทะเลไทยมีที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์อยู่ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ขณะที่ทางบกไทยเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงจีนกับประเทศในอาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งทางถนนและรถไฟ ยุทธศาสตร์ใหม่ของจีน One Belt One Road หรือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเป็นนโยบายที่รัฐบาลจีนได้นำเสนอภายใต้สโลแกนที่เรียกว่า China Dream ให้มาขับเคลื่อนเพื่อสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิก

ต่างๆ ในเวทีโลก โดยเน้นย้ำว่ายุทธศาสตร์ One Belt One Road ทุกฝ่ายจะได้ประโยชน์ร่วมกัน ด้วยยุทธศาสตร์นี้จะเชื่อมโยง 2 ส่วนด้วยกัน ส่วนแรกคือ เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) เชื่อมโยงทางทิสเหนือ และ ทิสใต้ของเอเชียกลาง เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ และทวีปยุโรปเข้าด้วยกัน ส่วนที่สองคือ เส้นทางสายไหมทางทะเล ศตวรรษที่ 21 (The 21st Century Maritime Silk Road) เชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับหมู่เกาะใน มหาสมุทรแปซิฟิก และแอฟริกาเหนือ

ปัจจุบัน จีนก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลก โดยการที่นำเส้นทางสายไหมในอดีตมา ปรับปรุงฟื้นฟูและนำกลับมาใช้ใหม่ภายใต้ชื่อในปัจจุบันว่าเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 นั้นเป็น 1 ความพยายาม และ โปรเจกต์ที่สำคัญของจีนที่สะท้อนให้เห็นว่ายุทธศาสตร์ของจีนกำลังต้องการที่จะแผ่ขยายอิทธิพลและเข้ามามี บทบาททั้งทางด้านเศรษฐกิจการเมือง ทั้งระดับโลกและภูมิภาคไม่ว่าจะเป็นการเปิดประเทศการค้าการลงทุนการสร้าง ความเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในหลายทวีป สร้างการเชื่อมโยงที่เพิ่มขึ้นมานั้นมีแนวโน้มที่จะเปิดกว้างให้ภาคการ ส่งออกของจีนเพิ่มโอกาสให้แก่จีนในการส่งออกเทคโนโลยีและกำลังการผลิตที่เหลือจากความต้องการ ภายในประเทศนอกจากนั้นยังเป็นการเพิ่มการเข้าถึงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและหลังใช้พลังงานที่จีนต้องการอย่าง มากอย่างใดก็ดีเส้นทางสายไหมดังกล่าวยังคงได้รับเสียงตอบรับที่เห็นด้วยจากประเทศต่างๆ อีกทั้งยังสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย และทำให้เห็นว่าการสนับสนุนส่วนใหญ่ในประเทศรวมทั้งประเทศที่ตั้งอยู่บนเส้นทาง สายไหมใหม่ซึ่งต้องการเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับเศรษฐกิจของประเทศให้ดีขึ้นนั้น เศรษฐกิจ ของประเทศเหล่านั้นอาจจะยังไม่มีความพร้อมที่จะใช้ทำเรือ่น้ำลึกสนามบินหรือรถไฟความเร็วสูงได้อย่างมี ประสิทธิภาพ ขณะที่ประเทศไทยเปิดโอกาสให้ประเทศจีนเข้ามาลงทุน อย่างมหาศาลในประเทศไทยเนื่องจากมีทั้ง นโยบาย และยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road หรือหนึ่งแถบหนึ่งทางเส้น ของยุทธศาสตร์จีน อีกทั้งประโยชน์ที่ได้รับทั้งสองฝ่ายในลักษณะ Win Win ทำให้ทั้งประเทศไทยและประเทศจีนมี ความสัมพันธ์ที่ดี เกิดโอกาสที่ดีในการพัฒนาร่วมกัน ทุกด้าน

องค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย

1. ประเทศไทยควรมีการเตรียมความพร้อมในการปรับตัวต่อการค้าการลงทุนที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
2. เมื่อโครงสร้างทางกายภาพเปลี่ยนแปลงไป โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมและระบบนิเวศน์มีความ เปลี่ยนไปอย่างยากที่จะควบคุมได้ ซึ่งผลกระทบที่ได้เป็นสิ่งที่ตามมาอย่างที่ปฏิเสธไม่ได้ โอกาสสำคัญในการพัฒนา ประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษ ระเบียงตะวันออกที่ดำเนินการคู่ขนานกันไปพร้อมกับการปฏิรูปประเทศ ทำให้ประเด็น BRI – EEC – Thailand 4.0 กลายเป็นความท้าทายและโอกาสของไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อหลุดจากกับดัก ประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง
3. การค้าการลงทุนจะทำให้เศรษฐกิจของไทยดีขึ้นเติบโตได้อย่างยั่งยืนเป็นเศรษฐกิจที่วางอยู่บนฐานการใช้ ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

9. ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการศึกษายุทธศาสตร์ OBOR ของจีนกับผลกระทบระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. ควรมีการศึกษาข้อได้เปรียบ เสียเปรียบที่อาจเกิดขึ้นกับประเทศไทยอย่างรอบคอบ
3. ควรมีการศึกษาเพื่อปรับและทบทวนยุทธศาสตร์ของไทยเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการ OBOR

เอกสารอ้างอิง

- จักษวัชร ศิริวรรณ. (2562). แนวคิด ความสำคัญ และกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์. สืบค้นจาก <http://www.gotoknow.org/post/437659>.
- วิเชียร รักการ. (2529). *วัฒนธรรมและพฤติกรรมของไทย*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โอเอสพรีนติ้งเฮ้าส์.
- ศิริสุดา แสนอิว. (2557, กรกฎาคม-ธันวาคม). การวิเคราะห์ทฤษฎีสัจนิยมใหม่ของเคนเน็ธ วอลซ์ ผ่านวิธีวิทยาการพิจารณาแบบย้อนกลับของแนวคิดสังคมนิยมทางวิทยาศาสตร์. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 5(2), 33-54.
- Caulier-Grice, J. (2010). *Social innovation exchange*. Retrieved from <http://socialinnovator.info/blog/social-innovator/what-social-innovation>
- Edgington, N. (2010). *Austin entrepreneur network*. Retrieved from <https://bit.ly/2R3QyOz>
- Damanpour, F. (1991). Organizational innovation: A meta analysis effects of determinants and moderators. *Academy of Management Journal*, 34(2), 555-590.