

ปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยในคริสต์ศตวรรษที่ 21 กับปัจจัยที่ส่งผล  
กระทบต่อนโยบายความร่วมมือ “Belt and Road Initiative” ระหว่างจีนกับไทย  
The Influence of Thailand’s Internal Political Problems in 21<sup>st</sup> Century on  
Sino-Thai “Belt and Road Initiative” Cooperation

พรภวิชัย หล้าพีระกุล<sup>1</sup>

**บทคัดย่อ**

นับแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 21 เป็นต้นมา จีนได้ก้าวเป็นประเทศผู้นำที่พัฒนารวดเร็วที่สุดในเอเชียเมื่อปี 2013 ได้ประกาศนโยบายคิดริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ “Belt and Road Initiative” (BRI) เป็นนโยบายสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างความร่วมมือทางการเมืองกับนานาประเทศ จีนกับไทยมีความสัมพันธ์อันดียาวนานกว่าพันปี ไทยเป็นประเทศที่มีจุดยุทธศาสตร์สำคัญบนเส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน บทความนี้ศึกษาเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของเส้นทางสายไหม ซึ่งได้เชื่อมโยงจีนกับไทยเข้าสู่ความร่วมมือ “Belt and Road Initiative” หรือเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21 โดยพิจารณาปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาความร่วมมือดังกล่าว รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะและแนวโน้มอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกันต่อไป

**คำสำคัญ** หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ความร่วมมือ จีน-ไทย ความไม่มั่นคงทางการเมือง การก่อการร้าย

**Abstract**

Since the beginning of the 21st century, China has become the fastest developing country in Asia. In 2013, the “Belt and Road Initiative” (BRI) policy was announced as a pathway for building economic development and political cooperation with many countries. China and Thailand have maintained a good relationship for over a thousand years, partly because Thailand was one of the important countries on the original Chinese Silk Road. This article examines the history of the Silk Road, which has linked China and Thailand to the current “Belt and Road Initiative” cooperation, or rather, the Silk Road of the 21st century. It will also take into consideration the current political instability in Thailand, which is a major

---

<sup>1</sup> พรภวิชัย หล้าพีระกุล สำนักวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและสถานการณ์สาธารณะ (สถาบันวิจัยจีนศึกษา) มหาวิทยาลัยศึกษานานาชาติเซี่ยงไฮ้ นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชาจีนศึกษาด้านการเมืองและการทูต อีเมล :

13032101636@163.com

Pornpawis Lhapeerakul, School of International Relations and Public Affairs (Institute of China Studies), Shanghai International Studies University , Ph.D. Candidate on China Studies (Political and Diplomacy), Email: 13032101636@163.com

obstacle to the development of Sino-Thai cooperation, as well as offer suggestions for further development of mutual cooperation.

**Keywords:** Belt and Road Initiative (BRI), Cooperation, Sino-Thai, Political instability, Terrorists

## 1. บทนำ

“เส้นทางสายไหม” เป็นเส้นทางการค้าทางบกและทางทะเลที่ขนส่งผ้าไหมจากจีนไปยังประเทศต่าง ๆ เมื่อสองพันปีก่อน เฟอร์ดินานด์ ฟอน ริคโทเฟน (Ferdinand von Richthofen) นักเดินทางและนักภูมิศาสตร์ชาวเยอรมันเป็นผู้เริ่มใช้คำว่า “Silk Road”<sup>2</sup> เนื่องจากผ้าไหมเป็นสินค้าสำคัญที่ทำให้จีนทำการค้ากับต่างประเทศมานานหลายพันปี มีหลักฐานเป็นวรรณกรรมจีนที่บันทึกและบอกเล่าเรื่องราวของเส้นทางสายไหมไว้หลากหลายรูปแบบ ทำให้ทราบว่า การขนส่งสินค้าบนเส้นทางสายไหมจากจีนไปยังประเทศต่าง ๆ มีมานานก่อนสมัยราชวงศ์ฮั่น (206 ปี ก่อนคริสตกาลถึง ค.ศ. 220) (Boulnois, 2005:66) ประวัติศาสตร์การค้าบนเส้นทางสายไหมสะท้อนให้เห็นการผสมผสานและการกระจายของวัฒนธรรมจีน การพัฒนาของพุทธศาสนา อารยธรรม การเมือง และเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ต่อมา เมื่อ ค.ศ. 2013 ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เลขาธิการคณะกรรมการกลางพรรคคอมมิวนิสต์จีน (Communist Party of China : CPC) ได้เสนอให้ริเริ่มและพัฒนา “เส้นทางสายไหม” เมื่อสองพันปีที่แล้ว ให้เป็นนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างจีนกับทั่วโลก เรียกว่า “One Belt One Road” (OBOR) หรือชื่อเต็มคือ “Silk Road Economic Belt and the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road” ซึ่งต่อมาได้ปรับเปลี่ยนเป็น “Belt and Road” Initiative (BRI) ในภาษาไทยเรียกว่า คิตรีเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (ในบทความนี้ จะใช้คำว่า “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” แทน “เส้นทางสายไหมใหม่” และ “Belt and Road” Initiative) นับว่าเป็นนโยบายหลักของจีนในคริสต์ศตวรรษที่ 21 ซึ่งได้รับความสนใจจากรัฐบาลและนักลงทุนจากนานาประเทศ รวมทั้งประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งประเทศสำคัญบนจุดยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ทั้งทางบกและทางทะเล จึงเกิดการศึกษาวิจัยและการวิพากษ์วิจารณ์แนวทางการสร้างความร่วมมือที่จะทำให้ไทยกับจีนมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ประเทศไทยหวังผลในระยะยาวว่า “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” จะสามารถต่อยอดเข้ากับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ อย่างโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor : EEC (ในบทความนี้ จะใช้คำว่า EEC) ที่ยังพัฒนาความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยให้ดียิ่งขึ้นและช่วยให้เศรษฐกิจไทยพัฒนาต่อไปตามนโยบาย “Thailand 4.0” อย่างยั่งยืน

<sup>2</sup> บารอนเฟอร์ดินานด์ เฟรลเซอร์ ฟอน ริคโทเฟน Baron Ferdinand Freiherr von Richthofen (5 พฤษภาคม 1833 - 6 ตุลาคม 1905) หรือ Baron von Richthofen เป็นนักเดินทาง นักภูมิศาสตร์และนักวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมัน ผู้บันทึกคำศัพท์ภาษาเยอรมัน "Seidenstrape" และ "Seidenstrapen" โดยสามารถแปลเป็นภาษาอังกฤษว่า "Silk Road(s)" or "Silk Route(s)" ในบันทึกการเดินทางของเขาในปี 1877 ถือว่าเป็นครั้งแรกที่ใช้คำว่า Silk Road

## 2. ที่มาและความสำคัญของ “Belt and Road” Initiative (BRI) ในคริสต์ศตวรรษที่ 21

“Silk Road” หรือเส้นทางสายไหมถือเป็นเส้นทางสำคัญทางการค้าและการเผยแพร่วัฒนธรรมจีน ตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น โดยมีจุดเริ่มต้นไปทางตะวันตกของจีนเพื่อไปยังทวีปต่าง ๆ ทั้งยุโรป เอเชียและตะวันออกกลาง ในสมัยต่อมาได้ขยายเส้นทางทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งถือได้ว่า “เส้นทางสายไหม” ในยุคเริ่มต้น ประสบผลสำเร็จเป็นอย่างมาก เมื่อถึงยุคของ สี จิ้นผิง เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์และประธานาธิบดี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ทำการรื้อฟื้นและนำแนวความคิด “เส้นทางสายไหม” มาสร้างเป็นนโยบายทาง เศรษฐกิจใหม่โดยใช้ชื่อว่า “One Belt One Road” ( “一带一路” ) หรือแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใน ศตวรรษที่ 21 โดยนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นั้นถูกเปิดตัวครั้งแรกเมื่อประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เดินทาง ไปเยือนคาซัคสถานในเดือนกันยายน ค.ศ. 2013 ได้ทำการประกาศความคิดริเริ่มสร้าง “แถบเศรษฐกิจเส้นทาง สายไหม” (Silk Road Economics Belts: SRBE) และครั้งต่อมาเมื่อเดินทางเยือนอินโดนีเซียในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2013 โดยได้ประกาศ “เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21” (21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road) อีกทั้งแนวความคิดดังกล่าวได้มาจากการที่จีนนั้นได้รับผลกระทบจากนโยบายการกีดกันทางการค้า ของสหรัฐอเมริกา (กนกพร ทองตารณณ์และสมปถุณ นิยมไทย, 2017:95-126, รติมา คชนันท์, 2016:1-16) โดยในการประชุม “One Belt One Road International Forum” ณ กรุงปักกิ่งในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2016 ได้มีผู้นำกว่า 28 ประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมประชุม โดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้เน้นย้ำเรื่องของการกีดกันทางการค้าและโลกาภิวัตน์ให้เป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนา “หนึ่งแถบหนึ่ง เส้นทาง” (รติมา คชนันท์, 2016:1-16, ธนกร วงษ์ปัญญา, 2017) โดยแนวความคิดแรกเริ่มนั้นเพื่อเป็นการ ขยายเส้นทางการค้า โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการคมนาคมอย่างรถไฟ ท่าเรือ และถนนเพื่อ ขนส่งข้ามแดนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งเอเชีย แอฟริกา ตะวันออกกลางและยุโรป โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิด ความคิดริเริ่มและพัฒนา “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นั้นมีทั้งด้านเศรษฐศาสตร์และภูมิศาสตร์ที่ประกอบเข้า ด้วยกัน หลังจากที่ได้เปิดตัวแนวความคิด “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ใน ค.ศ. 2013 อัตราการเจริญเติบโต ทางด้านเศรษฐกิจของจีนในระยะหลังเริ่มขยายตัวช้าลง โดยสังเกตได้จากช่วง 4 ปีหลังตั้งแต่ ค.ศ. 2015-2018 จีดีพีจากเป้าหมาย 10% ได้ลดต่ำลงและขยายตัวอยู่ในระดับเพียง 6.4% เท่านั้น โดยตลอด ค.ศ. 2018 ขยายตัวที่ระดับ 6.6% ถือว่าเข้าสู่สภาวะถดถอยตั้งแต่ ค.ศ. 1990 (ศิริลักษณ์ หาพันธ์นา, 2019) อีกทั้งกำลังการผลิต ภายในประเทศของจีนล้นเกินความต้องการ จีนจึงหวังว่านโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” จะเป็นทางออกที่ ช่วยให้จีนระบายกำลังผลิตและสินค้าของจีนได้ รวมทั้งสามารถช่วยสนับสนุนความต้องการด้านพลังงานที่จะ ได้มาจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกในเอเชียใต้และท่อส่งก๊าซในเอเชียกลางที่คาดว่าจะสามารถช่วยสร้างเสถียรภาพ และลดความขัดแย้งในเอเชียกลางลงได้ (ปริดี บุญชื้อ, 2017 และรติมา คชนันท์, 2016: 1-16) นอกจากนี้ ยัง สามารถเพิ่มบทบาทของจีนในระบบเศรษฐกิจโลก ไม่ว่าจะเป็นการเปิดโอกาสให้สินค้าและเทคโนโลยีจากจีน เข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้น โดยเฉพาะเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง การให้เงินกู้ผ่านธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank:AIIB) จะทำให้เงินสกุลหยวนของจีนเป็นที่ ยอมรับในเวทีโลกมากขึ้น (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2017:1-3)

หลังจากการประกาศใช้คำว่า “One Belt One Road” ตั้งแต่ ค.ศ. 2013-2015 รวมระยะเวลามากกว่า 3 ปี ได้เกิดเสียงวิพากษ์วิจารณ์ในหลายด้านทั้งดีและไม่ดี รวมถึงการเข้าใจผิดในการสื่อความหมายของคำว่า “One Belt One Road” ดังนั้นใน ค.ศ. 2016 ทางรัฐบาลจีนได้มีมติเห็นว่าการเน้นไปที่คำว่า “One” มากเกินไปอาจทำให้ประเทศคู่ค้ากับจีนตีความหมายผิดได้ว่ามีเพียงหนึ่งเส้นทางบกและหนึ่งเส้นทางทะเลเท่านั้น โดยแท้ที่จริงแล้วคือนโยบายที่จะเชื่อมต่อทวีปยุโรป เอเชีย แอฟริกาและตะวันออกกลางรวมกันมากกว่า 6 เส้นทาง (The National Development and Reform Commission of China, 2015:1) จากนั้นจึงได้เปลี่ยนมาใช้คำว่า “Belt and Road Initiative” ซึ่งถือเป็นการเน้นย้ำว่าทางรัฐบาลจีนไม่ได้เพียงมุ่งเน้นไปเพียงเส้นทางหรือจุดเดียว อีกทั้งการเปลี่ยนมาใช้คำว่า “Initiative” ที่แปลว่าคิดริเริ่มแทนคำว่า “One” ยังเป็นการช่วยลบล้างมุมมองและคำวิพากษ์วิจารณ์ของประเทศบางกลุ่มที่มองว่าเงินเอาตนเองเป็นศูนย์กลางทางโครงสร้างของโลกทั้งหมด (Bērziņa-Čerenkova, 2016:1) จากแนวความคิดริเริ่มนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่ได้กล่าวมาข้างต้นผู้เขียนขออธิบายเส้นทางเศรษฐกิจที่แฝงไว้คือเป็น 1 สะพานและ 5 ระเบียงดังต่อไปนี้

- (1) สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge: NELB) เริ่มต้นจากท่าเรือเหลียนยู่ในมณฑลเจียงซูไปสิ้นสุดที่เมือง Rotterdam ในยุโรปตะวันตก โดยจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนไปยังยุโรป
- (2) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor:CMREC) เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงและถนนแบ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือ 1) ปักกิ่ง เทียนสิน เหนอเป่ย์ผ่านมองโกเลียเพื่อไปยังรัสเซีย และ 2) จากเมืองต้าเหลียนไปยังเมือง Chita ของรัสเซีย
- (3) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor:CCWAEC) เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากคาบสมุทรอาหรับ ตุรกี และอิหร่าน เพื่อส่งไปยังเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์
- (4) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor:CICPEC) เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ (Pearl River Delta Economic Zone: PRD) กับประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขงเช่น เมียนมาร์ ไทย ลาว กัมพูชาและเวียดนาม เป็นต้น
- (5) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor:CPEC) เพื่อเชื่อมจีนกับเอเชียใต้
- (6) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-บังคลาเทศ-อินเดีย-พม่า (China-Bangladesh-India-Mynmar Economic Corridor:CBIMEC) เริ่มต้นจากเมือง Kashar ของเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ไปยังท่าเรือ Gwadar ของปากีสถาน (The National Development and Reform Commission of China, 2015:1, รัตติมา คชนันท์, 2016:1-16)

กรอบแนวความคิดริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในปัจจุบันมีเป้าหมายที่ชัดเจนมากขึ้น มีการมุ่งเน้นพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าทั้งทางบกและทางทะเล ทั้งยังเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการสร้างเครือข่ายการค้าเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาให้เป็นรูปแบบทางเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก ครอบคลุม

ประชากร 4.5 พันล้านคน ใน 65 ประเทศทั้งทวีปเอเชีย ยุโรปและแอฟริกา หรือกว่าร้อยละ 60 ของประชากรโลกและมี GDP รวมกันกว่า 40% ของ GDP โลก (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2017:1-3) ภายใต้กรอบแนวคิดริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน (The National Development and Reform Commission of China) ได้ประกาศใช้กรอบแนวคิดที่เป็นหัวใจสำคัญของ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” 5 ประการ (5 Key Opportunities of “Belt and Road” Initiative) ซึ่งจะเชื่อมจีนกับนานาประเทศและช่วยในการสนับสนุนข้อมูลการวางแผนนโยบายการลงทุนและการวิจัยต่าง ๆ ประกอบไปด้วย

- (1) การประสานนโยบาย (Policy Coordination) สร้างและประสานความร่วมมือในระดับต่าง ๆ กับประเทศบนเส้นทางสายไหมใหม่ โดยผ่านข้อตกลงและโครงการร่วมมือกับประเทศและองค์กรต่าง ๆ ในระดับภูมิภาค
- (2) การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities Connectivity) ส่งเสริมให้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมเช่น รถไฟ ท่าเรือ ถนน รวมไปถึงจนถึงพลังงานและเครือข่ายด้านการสื่อสาร
- (3) การค้าที่ไร้ข้อจำกัด (Trade and Investment Cooperation) อำนวยความสะดวกด้านการค้าที่ไร้ข้อจำกัด การค้าที่อิสระเสรีรวมถึงการลงทุนในประเทศที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่
- (4) การบูรณาการทางการเงิน (Financial Integration) จัดตั้งสถาบันทางการเงินที่สำคัญเพื่อส่งเสริมการลงทุนและกู้ยืม เช่น ธนาคารการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) และธนาคารเพื่อการพัฒนาใหม่ (New Development Bank : NDB) เป็นต้น
- (5) การเชื่อมโยงหัวใจของประชาชน (Cultural Exchange) เชื่อมโยงหัวใจประชาชนในแต่ละประเทศบนนโยบายเส้นทางสายไหมใหม่ ทั้งทางด้านการศึกษา การท่องเที่ยว วัฒนธรรม การแพทย์ การดูแลสุขภาพและสังคม (Hong Kong Trade Development Council, 2016:1, รติมา คชนันทน์, 2016:1-16, Guangming Daily, 2017:1)

อย่างไรก็ดีตั้งแต่ได้มีการประกาศนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ใน ค.ศ. 2013 จนถึง ค.ศ. 2019 รวมระยะเวลากว่า 7 ปี จีนได้แสดงให้เห็นแล้วว่า “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ไม่ได้เป็นนโยบายที่เพ้อฝันและไม่อาจกลายเป็นจริงได้ ซึ่งในตอนนี้ได้มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้นด้วยความมุ่งมั่นของผู้นำจีนอย่างประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ที่ได้ขับเคลื่อนกลยุทธ์และนโยบายต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุและตอบรับกับนโยบาย “ความฝันของจีน” รวมถึงความร่วมมือจากนานาประเทศนั้นได้ทำให้ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” กำลังจะก้าวเข้าสู่ความสำเร็จในไม่ช้านี้

### 3. ประวัติความสัมพันธ์ของจีนและไทยบน “เส้นทางสายไหม” ในอดีต

นับตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น (206 ปีก่อนคริสตกาลถึง ค.ศ. 220) ความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยมีข้อมูลหลักฐานหลงเหลืออยู่ไม่มากนัก เนื่องจากในสมัยนั้นประเทศไทยเป็นเพียงรัฐเล็ก ๆ ที่ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย บันทึกส่วนใหญ่กล่าวถึงการไปมาระหว่างจีนกับอินเดียที่เน้นทางด้านการค้าและการเผยแพร่พุทธศาสนาเป็นหลัก บันทึกของคนจีนที่ได้เข้ามายังทะเลจีนใต้และคาบสมุทร

ใกล้เคียงมีน้อยมาก ซึ่งบันทึกประวัติศาสตร์ในหนังสือ “ประวัติความสัมพันธ์ของจีนกับต่างชาติ” (中外关系史 zhongwai guanxishi) ของศาสตราจารย์หลูเหวย (卢苇 Lu Wei) เมื่อ ค.ศ. 1997 ได้กล่าวถึงการเดินเรือไปค้าขายของชาวจีนโบราณผ่านคาบสมุทรอินโดจีนประกอบด้วยประเทศเวียดนาม พม่า ไทย เป็นต้น (Lu Wei, 1997: 44) โดยในบันทึกระบุว่าในการหยุดพักเรือสำเภามีท่าเรือของไทยรวมอยู่ด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าจีนกับไทยมีการติดต่อกันมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่นเป็นต้นมา (Boulnois, 2005)

ต่อมาในสมัยของราชวงศ์สุย (ค.ศ. 581-617) และราชวงศ์ถัง (ค.ศ. 618-907) เทคโนโลยีการผลิตเครื่องปั้นดินเผาเซรามิกของจีนเริ่มมีชื่อเสียงโด่งดังจนกลายเป็นสินค้าที่สำคัญบนเส้นทางสายไหมทางทะเล กลุ่มประเทศที่ทำการค้ากับจีนเช่น เกาหลี ญี่ปุ่น ไทย อาหรับ ได้เรียนรู้เทคโนโลยีการผลิตเครื่องปั้นดินเผาเซรามิกจากจีนอย่างแพร่หลาย มีช่างชาวจีนที่โดยสารมากับเรือสินค้าบนเส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นผู้ฝึกสอน (Lu Wei, 1997:191) ในช่วงของราชวงศ์ซ่ง (ค.ศ. 960-1279) พบว่าจีนมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก มีการส่งช่างฝีมือมาสอนเรื่องการผลิตเครื่องปั้นเซรามิกอย่างต่อเนื่อง นับว่าเป็นความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกว่าราชวงศ์สุยและราชวงศ์ถัง (Zou Qiyu, 1985:3-9) การค้าที่รุ่งเรืองเฟื่องฟูตอนปลายราชวงศ์ซ่งทำให้ผ้าไหมของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้กลายเป็นวัตถุลำค่าและมีชื่อเสียงกระจายออกไปยังประเทศตะวันตกโดยผ่านเส้นทางสายไหมทางบก ด้วยเหตุนี้ผ้าไหมจึงได้กลายเป็นเครื่องบรรณาการให้แก่กษัตริย์หรือนำมาแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่น ๆ แทนเงินตรา (Lu Wei, 1997:229) การค้าผ้าไหมและสินค้าอื่น ๆ เรียกกันว่า “การค้าบรรณาการ” (朝贡贸易 chaogong maoyi) ซึ่งเกิดขึ้นกับประเทศที่มีความสัมพันธ์ทางการทูตกับจีนเท่านั้น ในช่วงเวลานี้การค้าทางทะเลของจีนกับประเทศอื่น ๆ ในตะวันตกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พัฒนาขึ้นอย่างมาก

ในสมัยราชวงศ์หยวน (ค.ศ. 1279-1368) ความสัมพันธ์ของไทยและจีนเริ่มเป็นทางการมากขึ้น ในสมัยนี้จีนมองดินแดนที่เป็นประเทศไทยในปัจจุบันคือรัฐเซียน (暹国 Xianguo) และรัฐลั่วหู (罗斛 Luohu) สองรัฐได้รวมมาเป็นดินแดนเดียวกันเมื่อ ค.ศ. 1349 เรียกว่ารัฐเซียนหลัว (暹罗 Xianluo) หรือสยาม (Lu Wei, 1997:268) บันทึกประวัติศาสตร์ของจีนในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 13 ระบุว่ากษัตริย์ของรัฐเซียนหลัว กานมู่ตึง (敢木丁 Gan Muding) ได้มาเยือนจีนเป็นการส่วนตัว และได้ถูกบันทึกว่าเป็นบุคคลสำคัญที่ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและการค้าระหว่างจีนกับสยาม ทำให้การค้าตามเส้นทางสายไหมทางทะเลระหว่างจีนกับสยามมีความแข็งแกร่งและมั่นคงกว่าสมัยก่อนมาก (Zou Qiyu, 1985:3-9) ต่อมาในช่วงราชวงศ์หมิง (ค.ศ. 1368-1644) จีนมีสิ่งประดิษฐ์ที่สำคัญอยู่ 4 อย่างได้แก่ กระจก การพิมพ์ ดินปืนและเข็มทิศซึ่งแพร่กระจายไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกตามเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเล ต่อมาใน ค.ศ. 1383 ปัญหาการเมืองภายในประเทศและการค้ากับนานาชาติทำให้ศาลของราชวงศ์หมิงใช้วิธีสำรวจตรวจตราและให้มีการจำกัดการค้ามากขึ้น การค้าแบบบรรณาการที่จำกัดนั้นส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ เช่น สยาม อาณาจักรจามปาและกรีซ (Lu Wei, 1997: 328) แม้ว่าการค้าของจีนจากสมัยราชวงศ์หยวนจะพัฒนาอย่างมากในช่วงสมัยของราชวงศ์หมิง แต่การที่ประเทศตะวันตกเข้ามาล่าอาณานิคมและยึดครองดินแดนต่าง ๆ ทำให้เกิดเหตุวุ่นวายในกิจการภายในของราชวงศ์หมิงซึ่งนำไปสู่การแลกเปลี่ยนทางการค้าที่ไม่เท่าเทียม ชาวจีนในขณะนั้นเริ่มทำธุรกิจโดยตรงกับชาวต่างชาติแทนที่จะผ่านรัฐบาลของราชวงศ์หมิง โดย

พ่อค้าชาวจีนที่เดินทางมาทำการค้าในสยามนั้นเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาการค้าของจีนกับสยามเป็นอย่างมาก (Zhuang Guotu, 2013:8-10)

ในช่วงต้นราชวงศ์ชิง (ค.ศ. 1644-1911) มีการพัฒนาในรูปแบบใหม่ทางการค้าระหว่างจีนกับสยาม รวมทั้งมีการรื้อฟื้นการค้าบรรณาการในสมัยราชวงศ์ชิงขึ้นอีกครั้ง สยามจัดส่งการค้าแบบบรรณาการทุกสามปี นอกจากนี้จีนยังนำเข้าข้าวจำนวนมากจากสยามและมีธุรกิจการนำเข้าส่งออกผลิตภัณฑ์จากข้าวอีกด้วย ความสัมพันธ์ในช่วงนี้มีความชัดเจนและมั่นคงเป็นอย่างยิ่ง (Zou Qiyu, 1985:10-12) คนจีนโดยสารเรือเดินทางมายังสยามมากขึ้น จึงเกิดการเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้านของจีนมายังสยาม ชาวจีนในสมัยราชวงศ์ชิงที่ประกอบอาชีพเป็นพ่อค้าได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นในหลายประเทศและในสยามก็เช่นเดียวกัน พ่อค้าชาวจีนที่มีความรู้ความสามารถจำนวนมากได้เข้ารับราชการและขึ้นเป็นขุนนางของรัฐบาลสยาม นำมาซึ่งความรุ่งเรืองทางการค้าระหว่างจีนกับสยาม โดยในช่วงก่อนสงครามฝิ่นจำนวนเรือพาณิชย์จีนที่มาจอดเทียบท่าค้าขายในสยามมีจำนวนเกินกว่า 100 ลำในทุก ๆ ปี (Lu Wei, 1997: 378, Zou Qiyu, 1985:10-12) ถือได้ว่าสร้างรากฐานอันแข็งแกร่งสำหรับความสัมพันธ์ทางการทูต การเมืองและเศรษฐกิจที่ติระหว่างจีนกับสยาม สรุปลแล้วเส้นทางสายไหมเก่าของจีนที่มาจากสยามหรือไทยนั้นเน้นไปในเรื่องของการค้า การไปมาหาสู่กันในรูปแบบของการค้า บรรณาการ การอพยพย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่ในประเทศไทยของพ่อค้าและชาวจีน ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางเทคโนโลยีการผลิตแบบโบราณ การค้า การทูต วัฒนธรรมและศิลปะ เห็นได้ชัดเจนว่าเส้นทางสายไหมเก่านั้นได้ปูรากฐานให้เส้นทางสายไหมใหม่ไว้เป็นอย่างดี อีกทั้งในประวัติศาสตร์จีนกับไทยไม่เคยมีความขัดแย้งหรือทำสงครามต่อกันมาก่อนจึงทำให้ความร่วมมือของทั้งสองประเทศเป็นไปอย่างราบรื่นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ในปัจจุบันจีนกับไทยให้ความสำคัญกับการค้า การลงทุน เศรษฐกิจและผลประโยชน์ร่วมกันเป็นหลักเพื่อเป็นพื้นฐานในการพัฒนาประเทศร่วมกันอย่างยั่งยืน

#### 4. ความสำคัญของไทยบน “เส้นทางสายไหมใหม่” ในศตวรรษที่ 21

จีนไทยพี่น้องกัน “中泰一家亲” (zhongtai yijiaqin) เป็นคำกล่าวที่หลายคนได้ยินมานาน นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจีนกับไทยไม่มีความขัดแย้งหรือการทำสงครามระหว่างกันมาก่อน ความสัมพันธ์ไทยจีนนั้นเป็นแบบบ้านพี่เมืองน้อง สร้างความร่วมมือและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ถึงแม้ไทยกับจีนจะสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตอย่างเป็นทางการเพียงแค่ 40 กว่าปีเท่านั้น (วันที่ 1 เดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1975 ประเทศจีนและประเทศไทยได้ลงนามในข้อตกลงทางการทูตอย่างเป็นทางการ) แต่จากเอกสารอ้างอิงทางประวัติศาสตร์ความสัมพันธ์ไทยกับจีนนั้นมีมายาวนานกว่าพันปี บทบาทในการสร้างความสัมพันธ์ไทยจีนมาจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ประกอบเข้าด้วยกัน ปัจจัยภายในคือมีการส่งเสริมช่วยเหลือและพัฒนาประเทศไทยทั้งภาคการเมือง สังคม วัฒนธรรมและเศรษฐกิจโดยกลุ่มชาวไทยและชาวไทยเชื้อสายจีน ไม่ว่าจะเป็นนักธุรกิจและพนักงานจากภาครัฐรวมถึงการผลักดันของรัฐบาลไทยในด้านเงินศึกษาและการเรียนการสอนด้านภาษาจีน (วรศักดิ์ มหัทธโนบล, 2009) ปัจจัยภายนอกคือการรุกคืบของจีนและเห็นความสำคัญของไทยในบทบาทผู้นำอาเซียน อีกทั้งยังมีจุดยุทธศาสตร์ทางพื้นที่ที่เป็นประเทศศูนย์กลางของภูมิภาคซึ่งสามารถเชื่อมโยงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าไว้ด้วยกัน ด้วยเหตุนี้จีนจึงเห็นความสำคัญของไทยและพยายามที่จะสร้างความสัมพันธ์ที่ดีทางการทูตและด้านอื่น ๆ กับไทยตลอดมา (ธนกร วงษ์ปัญญา, 2017)

ใน ค.ศ. 2013 ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้ประกาศนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้โลกใกล้ชิดกันมากขึ้น ทั้งยังจะเชื่อมโยงทวีปทั้งสามทวีปอย่างเอเชีย ยุโรปและแอฟริกาเข้าด้วยกันเพื่อเสริมสร้างเครือข่ายเศรษฐกิจที่จะช่วยให้จีนพัฒนาอย่างก้าวหน้า นอกจากนี้ที่จะมีจีนเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อเส้นทางผ่านประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศ 5 ภูมิภาคแล้วนั้น ยังจะช่วยพัฒนาประเทศที่อยู่ในโครงการมากกว่า 65 ประเทศในเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเลให้หลุดพ้นจากความยากจนและมีความเป็นหนึ่งอันเดียวกัน (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2017:1-3) แม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่บนแผนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนโดยตรงแต่ว่าไทยนั้นมีจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการที่จีนจะใช้เชื่อมต่อกับคาบสมุทรอินโดจีน โดยไทยนั้นมีภูมิศาสตร์ตั้งอยู่ตรงกลางด้านชายติดเมียนมาร์ ด้านवादิตลาว รวมเป็น 3 ประเทศที่อยู่ในอินโดจีน (ธนกร วงษ์ปัญญา, 2017) ซึ่งตามแผนยุทธศาสตร์นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนนั้น ไทยอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจที่ 4 ภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 คือ ระเบียงเศรษฐกิจของจีนกับคาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) ที่รวมประเทศลาว เวียดนาม กัมพูชา ซึ่งเป็น 1 ใน 6 ระเบียงเศรษฐกิจย่อยที่กำลังเดินหน้าอยู่ (รติมา คชนันท์, 2016:1-16) ไทยมีถนนที่เป็นเส้นทางสายเอเชีย โดยได้สร้างแล้วเสร็จมานานกว่า 30 ปี อีกทั้งไทยยังมีแนวรถไฟเดิมตั้งแต่ภาคเหนือไปถึงภาคใต้ ซึ่งจีนทราบเป็นอย่างดีว่าไทยมีบทบาทสำคัญต่อประเทศเพื่อนบ้านในฐานะเป็นผู้เชื่อมโยงโครงข่ายของโครงสร้างพื้นฐานเข้าด้วยกัน โดยในการประชุม BRICS Summit ครั้งที่ 9 ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน ในเดือนกันยายน ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมา ทางจีนได้เชิญนายกรัฐมนตรีของไทยเข้าร่วมประชุมและได้ขอบคุณที่ไทยสนับสนุนโครงการต่าง ๆ อีกทั้งยังอยากให้ไทยช่วยประชาสัมพันธ์เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 อีกด้วย (ธนกร วงษ์ปัญญา, 2017) ในประเด็นต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ได้ทำให้ทวิภาคการไทยมีความสนใจในเรื่องของความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยภายใต้แผนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เป็นอย่างมาก เสี่ยงวิพากษ์วิจารณ์ในหลายด้านกล่าวว่าหากไทยเข้าร่วมอย่างจริงจังก็สมควรที่จะต้องเตรียมวางแผนรับมือกับผลที่จะตามมาให้ดี นอกจากนี้ไทยจะมีโอกาสได้ฟื้นฟูและพัฒนาเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากผลของความร่วมมือตามนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” แล้วนั้น ไทยยังจำเป็นต้องเตรียมรับมือกับการลงทุนของจีนที่อาจจะหลอมไหลเข้ามาจนเกิดผลกระทบมากมาย เช่น การย้ายถิ่นฐานของคนจีน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อนักลงทุนชาวไทย เป็นต้น

ปัจจุบันเห็นได้ชัดว่าไทยมีความสำคัญต่อกระบวนการการพัฒนาและดำเนินนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนเป็นอย่างมาก เนื่องจากจีนพยายามกระตุ้นไทยในหลายเรื่อง เช่น ข้อตกลงรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน การลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC (Liu Xinwei, 2018: 68-69) ในปีที่ผ่านมา พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้ชี้ให้เห็นแล้วว่าโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นั้นไม่ได้เป็นเพียงแค่แผนที่ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ แต่ด้วยการผลักดันของภาครัฐและเอกชนของจีนและไทยทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดนครราชสีมาและเชื่อมไปสู่ประเทศลาวได้ดำเนินการเป็นรูปร่างขึ้นแล้ว ซึ่งการเข้าร่วมประชุมในการประชุมสุดยอดผู้นำกลุ่ม BRICS ครั้งที่ 9 กับผู้นำจีน ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมาของนายกรัฐมนตรีไทย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้เป็นสักขีพยานในการลงนามโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-

นครราชสีมา ซึ่งมีมูลค่ากว่า 179,412.21 ล้านบาท ภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางบกของจีน (ThairathOnline, 2017) จะเห็นได้ว่าความร่วมมือของทั้งสองประเทศเป็นไปในทางที่ดีและช่วยเร่งพัฒนาให้ไทยมีความเจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับนานาชาติตามแผนนโยบาย “Thailand 4.0” ที่พุ่งมาด้วยโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC โดยการอาศัยแรงกำลังสนับสนุนจากนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน

สำหรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC เป็นนโยบายของรัฐบาลไทยที่ได้รื้อฟื้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ “Eastern Seaboard” ซึ่งได้ดำเนินการมานานกว่า 30 ปีให้กลายเป็น Eastern Economic Corridor (EEC) โดยที่รัฐบาลนำมาเป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ซึ่งในยุทธศาสตร์ EEC มีแนวคิดที่จะชักนำนานาชาติเข้ามาลงทุนในไทยเพื่อที่จะให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า การคมนาคม เทคโนโลยีและปัญญาประดิษฐ์ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2018:1) โดยประเทศแรกที่ทำให้ความสนใจและอยากจะเข้ามาลงทุนกับไทยในโครงการนี้คือญี่ปุ่นซึ่งทั้งทางภาครัฐและเอกชนของญี่ปุ่นได้จัดทำความร่วมมือในโครงการพัฒนาไปแล้วหลายโครงการ กลุ่มประเทศที่เป็นเป้าหมายสำคัญอีกหนึ่งประเทศคือจีน โดยมีการคาดการณ์ว่าโครงการ EEC ของไทยสามารถที่จะต่อยอดและเชื่อมโยงเข้ากับนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของรัฐบาลจีนได้เป็นอย่างดีในอนาคต ปัจจุบันรัฐบาลไทยได้มีการสนับสนุนโรดโชว์ไปยังประเทศจีนตามเมืองเศรษฐกิจสำคัญหลายแห่งอย่างกรุงปักกิ่ง นครเซี่ยงไฮ้และนครกวางโจวเป็นต้น เพื่อให้ข้อมูลและเชิญชวนทั้งทางภาครัฐ ภาคเอกชนและนักลงทุนชาวจีนรวมไปจนถึงกลุ่มบริษัทยักษ์ใหญ่อย่างหัวเหว่ยและอาลีบาบากรุ๊ปได้เข้ามาร่วมลงทุน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2018:1) โดยทางจีนนั้นมีความกระตือรือร้นและตอบรับที่จะเข้ามาลงทุนในโครงการ EEC ของรัฐบาลไทยที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ด้วยเช่นกัน หากโครงการ EEC ของรัฐบาลไทยจะสามารถต่อยอดและเชื่อมโยงเข้ากับ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนได้อย่างราบรื่นก็จะเป็นการช่วยลดภาระการลงทุนและระยะเวลาของจีนอีกทางหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามสำหรับรัฐบาลไทยก็ยังมีอาจที่ฉันทันใจได้ถึงผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับและวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของจีนที่อยากจะเข้ามาลงทุนและช่วยเหลือไทยนั้นคืออะไร ซึ่งทางรัฐบาลไทยยังจะต้องมีการศึกษาต่อไปในอนาคต แต่ที่เห็นได้ชัดเจนในตอนนี้เป็นคือความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยในคริสต์ศตวรรษที่ 21 มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่อความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับไทยอยู่ไม่น้อย

##### 5. ปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยในคริสต์ศตวรรษที่ 21 กับผลกระทบต่อการสร้างความร่วมมือในนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับไทย (ค.ศ. 2014-2018)

ความไม่มั่นคงทางการเมือง (Political Instability) นั้นถือว่าเป็นกรอบแนวคิดในเรื่อง “ความมั่นคงแห่งชาติ” (National Security หรือ National Stability) แรกเริ่มเรื่องความมั่นคงแห่งชาตินั้นศึกษาเฉพาะเรื่องของการสงครามและการทหารเพียงอย่างเดียว เป็นการศึกษาในวงแคบและจำกัดซึ่งไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยการสงครามและการทหารนั้นเป็นเพียงองค์ประกอบของพลังอำนาจของชาติอย่างหนึ่งเท่านั้น องค์ประกอบด้านอื่น ๆ เช่น เศรษฐกิจ สังคม การก่อการร้ายและการเมืองล้วนเป็นเรื่องของความมั่นคงแห่งชาติและสร้างความไม่มั่นคงให้แก่ชาติเช่นกัน (เอกสารการศึกษาเรื่อง

ความมั่นคงแห่งชาติ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า, 2012:39-62) โดยในที่นี้ผู้เขียนจะกล่าวในเรื่องของความมั่นคงแห่งชาติด้านการเมืองและความมั่นคงแห่งชาติด้านเศรษฐกิจเพื่อนำมาอธิบายเกี่ยวกับความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยกับผลกระทบต่อความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับไทย

**5.1 ความมั่นคงแห่งชาติด้านการเมือง (Political Stability)** คือ การมีรัฐบาลที่มั่นคงและมีความสามารถที่จะบริหารประเทศชาติตามนโยบายที่วางไว้ภายในกำหนดระยะเวลาที่นานพอสมควรประมาณ 4-5 ปี โดยฝ่ายค้านสามารถที่จะควบคุมและเร่งรัดให้รัฐบาลปฏิบัติกรให้เป็นไปตามนโยบายที่แถลงไว้ รวมทั้งคอยหักท้วงและป้องกันมิให้รัฐบาลดำเนินการใดที่จะเป็นผลร้ายต่อประเทศชาติ (พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์, 2019) หรือประเทศที่มีระบบการเมืองที่มีเสถียรภาพ รัฐบาลมีเสถียรภาพทางการเมือง สามารถบริหารประเทศได้จนครบตามวาระมีหัวหน้าคณะรัฐบาลที่มีคุณภาพมีจริยธรรมมีความเสียสละและมุ่งมั่นเพื่อการทำงานที่คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติอย่างแท้จริงการบริหารงานโปร่งใส มีหลักธรรมาภิบาลประชาชนไว้วางใจตลอดจนกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิภาพต่อการพัฒนาประเทศพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติให้มีความเจริญก้าวหน้า (อริย์ธัช แก้วเกาะสะบ้า, 2015:1-23) ในที่นี้ไม่ได้หมายถึงรัฐบาลที่มีการปกครองมายาวนานว่าเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพเพราะอาจจะทำให้สับสนได้ว่ารัฐบาลเผด็จการทหารที่มาจากการทำรัฐประหารนั้นเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพทางการเมือง ซึ่งรัฐบาลที่มาจากจากรัฐประหารนั้นสร้างเพียงเสถียรภาพทางสังคมแต่ไม่ได้สร้างเสถียรภาพทางการเมืองและทางเศรษฐกิจ

จากมุมมองในทางการเมืองแล้วนั้นไทยถือว่าเป็นหนึ่งในประเทศที่ไม่มีความมั่นคงทางการเมืองและมีการทำรัฐประหารมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (พงศศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2018:1-5) ความไม่มั่นคงทางการเมืองของไทยเกิดขึ้นจากหลายปัจจัยไม่ว่าจะเป็นการรัฐประหาร การทุจริตทางการเมือง ความเพิกเฉยต่อการมีส่วนร่วมทางการเมือง ความไม่เท่าเทียมกันในสิทธิทางการเมือง การต่อต้านทางการเมือง การก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก่อให้เกิดอิทธิพลในระดับที่แตกต่างกันต่อรัฐบาลและภาพลักษณ์ของประเทศไทย อีกทั้งได้ส่งผลกระทบต่อระบบความมั่นคงการเมืองและความมั่นคงเศรษฐกิจของไทยในระดับชาติโดยตรง ซึ่งปฏิเสธไม่ได้ว่าการเมืองและเศรษฐกิจนั้นมีอิทธิพลและสร้างผลกระทบต่อกันอยู่เสมอ (พงศศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2018:1-5) เหตุการณ์ความไม่มั่นคงทางการเมืองเหล่านี้นอกจากจะกระทบต่อประเทศและประชาชนแล้วยังนำมาซึ่งผลกระทบต่อการสร้างความร่วมมือกับนานาชาติอีกด้วย ทั้งการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจโดยกลุ่มประเทศที่มีระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย กลุ่มประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกาที่พยายามจะเข้ามาก้าวก่ายแทรกแซงทางการเมืองของไทย รวมไปถึงการวิพากษ์วิจารณ์ทางการเมืองและภาพลักษณ์ของไทยให้เสียหายในระดับนานาชาติ ทั้งนี้ทำให้เกิดการสั่นคลอนความมั่นคงแห่งชาติทั้งด้านการเมืองและด้านเศรษฐกิจ ความน่าเชื่อถือของไทยในระดับนานาชาติ รวมถึงส่งผลกระทบต่อการสร้างความร่วมมือกับนานาชาติที่มีความขัดข้องหรือหยุดชะงักไปในที่สุด

**5.2 ความมั่นคงแห่งชาติด้านเศรษฐกิจ (Economic Stability)** โดยทั่วไปมุ่งพิจารณาในเรื่องที่เกี่ยวกับฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นหลัก ได้แก่ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร ความเจริญรุ่งเรืองด้านการค้าและการลงทุน การพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเงิน ตลอดจนความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรในชาติ

เป็นต้น (เอกสารการศึกษาเรื่องความมั่นคงแห่งชาติ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า, 2012:39-62) สำหรับการที่จะมองว่าประเทศนั้นมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจนั้นสามารถดูจากอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ การร่วมมือลงทุนกับต่างประเทศ การส่งออก การลงทุนจากต่างประเทศและรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลต่อปีของประชากรทั้งประเทศ สอดคล้องกับการมีสภาพทางการเมืองที่มั่นคงและมีเสถียรภาพ โดยความมั่นคงทางด้าน การเมืองนั้นสามารถเป็นตัวชี้วัดและส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจได้เช่นกัน (พงศศักดิ์ เหลือง อร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2018:1-36)

ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนได้สร้างกระแสการตื่นตัวแก่นานา ประเทศทั่วโลกในการที่อยากจะเข้ามาเป็นหนึ่งในประเทศที่มีความร่วมมือกับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ อย่างจีนและแน่นอนว่าไทยก็คาดหวังไว้เช่นกัน แต่กระนั้นความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ยังคงมีอุปสรรคเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน แม้จีนจะพยายามรุกคืบและกระตุ้นไทยเพื่อ มุ่งเน้นในการทำความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจและไม่เข้าแทรกแซงการเมืองของไทย แต่ไทยกลับเป็นฝ่ายที่มี ปัญหาและทำให้โครงการความร่วมมือของจีนกับไทยไม่ราบรื่นและหยุดชะงักไป ซึ่งทั้งสองฝ่ายจำเป็นต้อง ตรวจสอบปัญหาและช่วยเหลือซึ่งกันให้ข้ามผ่านปัญหาไปให้ได้ สำหรับไทยควรที่จะต้องรีบมือจัดการกับ ปัญหาการเมืองภายในให้เรียบร้อยก่อนที่ฝ่ายจีนจะอ่อนแรงกับการที่จะต้องคาดหวังกับความไม่แน่นอนที่ จะต้องร่วมมือกับไทยในอนาคต โดยจะเห็นได้ว่าความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่มีแผนสร้างในช่วงของ อดีตนายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ถูกชะลอการพิจารณาความร่วมมือด้วยเหตุผลหลายประการ ทั้ง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปัญหาการคอร์รัปชัน เงินทุนในการสร้างและสาเหตุสำคัญคือการรัฐประหารใน ค.ศ. 2014 ของคณะ คสช. ที่นำโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ทำให้ไทยเสียผลประโยชน์ในการที่เร่งพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศที่จะได้ประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) ที่อยู่ในกรอบความร่วมมือนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่จะเชื่อมจีนตอนใต้ไปยังกลุ่มประเทศ อาเซียนอย่างมาเลเซียและสิงคโปร์ จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่าความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยในการ พัฒนาคือความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นั้นส่งผลกระทบโดยตรงต่อการสร้างความร่วมมือการลงทุนของ รัฐบาลจีนและนักลงทุนชาวจีนในไทยเป็นอย่างมาก

ในที่นี้ผู้เขียนขอเสนอ 3 ประเด็นหลักของความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทยที่ทางรัฐบาลจีน เห็นว่าส่งผลกระทบต่อความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ระหว่างจีนกับไทย ดังต่อไปนี้

### 1) ปัญหาการรัฐประหารและการเปลี่ยนอำนาจทางการเมืองใน ค.ศ. 2014

ในประวัติศาสตร์ไทยมีการรัฐประหารทั้งหมด 13 ครั้ง ครั้งแรกนั้นเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 1 เดือนเมษายน ค.ศ. 1933 และการรัฐประหารครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 22 เดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2014 กล่าวได้ว่าการเกิด รัฐประหารนั้นเคียงคู่อยู่กับการเมืองไทยมายาวนานกว่า 80 ปี (พงศศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐ ปราโมทย์, 2018:1-5) การทุจริตที่เกิดขึ้นในรัฐบาลและการชุมนุมประท้วงนั้นเป็นตัวกระตุ้นให้ทหารก่อการ รัฐประหารเพื่อควบคุมความไม่สงบเรียบร้อยในประเทศรวมถึงการกวาดล้างการทุจริตให้หมดไป จากเหตุการณ์ ในอดีตจนถึงปัจจุบันชี้ให้เห็นว่าการรัฐประหารมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคมและชีวิตความเป็นอยู่ของ ประชาชนชาวไทย ผลที่ตามมาหลังจากการรัฐประหารคือความไม่มั่นคงด้านการเมืองและด้านเศรษฐกิจ การ

ปกครองโดยทหารนั้นทำให้อำนาจของสื่อและประชาชนถูกกลืนและควบคุม (สุรชาติ บำรุงสุข, 2017:1) ผู้ประกอบธุรกิจชาวไทยและนักลงทุนชาวต่างชาติมีความกังวลเป็นพิเศษต่อธุรกิจของตนที่ได้ลงทุนในไทย ถึงแม้รัฐบาลทหารจะอธิบายว่าการทำรัฐประหารนั้นเพื่อรักษาความสงบและล้างระบบทางการเมือง แต่ประชาชนยังมีความไม่ไว้วางใจต่อสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ซึ่งในรัฐบาลล่าสุดหลังจากมีการรัฐประหาร ค.ศ. 2014 ที่นำโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้นำมาซึ่งผลกระทบจากกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปที่ออกมาเรียกร้องให้ไทยคืนอำนาจแก่ประชาชนและมีการจัดการเลือกตั้งใหม่ ถ้าหากไทยไม่ทำตามคำเรียกร้องจะมีการพิจารณาคว่ำบาตรการนำเข้าสินค้าของไทยที่ไปยังสหภาพยุโรป (สำนักงานคณะผู้แทนสหภาพยุโรป, 2015:1) และจะมีการฟื้นฟูความสัมพันธ์กับไทยในทุกระดับหลังจากมีการเลือกตั้งใหม่ (คณะผู้แทนสหภาพยุโรปประจำประเทศไทย, 2019:1) ซึ่งหากถูกคว่ำบาตรก็จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก

เมื่อมองย้อนมาที่ความร่วมมือจีนกับไทยภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” รัฐบาลจีนได้แสดงถึงความเป็นห่วงต่อสถานการณ์รัฐประหาร โดยมีจุดยืนที่ว่าจะไม่เข้ามาก้าวล่วงแทรกแซงการเมืองภายในของแต่ละประเทศ เพราะอำนาจต่าง ๆ ในการจัดการทางการเมืองควรจะเป็นสิทธิของไทยเป็นผู้แก้ไขปัญหานี้ ซึ่งจีนมองว่าปัญหาที่เข้ามากระทบต่อความร่วมมือคือเมื่อจีนมีความร่วมมือกับรัฐบาลชุดก่อนเรียบร้อยแล้วแต่มีการเกิดรัฐประหารขึ้น โครงการความร่วมมือที่ได้เกิดขึ้นไปแล้วนั้นอาจจะต้องล่าช้าหรือถูกระงับไป ซึ่งจะให้เกิดความไม่เสถียรภาพและความไม่มั่นคงต่อตัวรัฐบาลจีน จากสภาพปัญหาการรัฐประหารใน ค.ศ. 2014 ที่ผ่านมาสามารถอธิบายเกี่ยวกับผลของการรัฐประหารที่ส่งผลกระทบต่อความร่วมมือจีนกับไทยได้สองประการดังนี้

ประการแรก คือ หลังการรัฐประหารใน ค.ศ. 2014 และก่อนที่จะมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับใหม่รัฐบาลทหารของไทยได้ยกเลิกรัฐธรรมนูญฉบับปีพุทธศักราช 2550 โดยเปลี่ยนมาใช้รัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราวปีพุทธศักราช 2557 ดังนั้น กฎหมายภายในและระหว่างประเทศ รวมไปถึงกฎหมายการลงทุนระหว่างประเทศจึงต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขก่อนที่จะประกาศใช้ กฎหมายและเอกสารแต่ละฉบับต้องมีการปรึกษาหารือในทุกระดับของรัฐบาล การพิจารณาแต่ละขั้นตอนนั้นเป็นกระบวนการที่ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนาน (ธีรน้อย จารุวัสตร์, 2016) ระยะเวลาในการพิจารณากฎหมายใหม่นั้นเป็นอุปสรรคต่อการลงทุนในโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หากรัฐบาลทหารไทยไม่รีบแก้ไขพิจารณาร่างกฎหมายใหม่ให้ชัดเจนก็จะเป็นเรื่องยากที่จะรับประกันผลตอบแทนจากการลงทุนในไทยและสิทธิประโยชน์หรือการคุ้มครองในการลงทุนของนักลงทุนชาวจีนได้ อีกทั้งยากที่จะสร้างความมั่นใจให้แก่รัฐบาลจีนและนักลงทุนชาวจีนได้ว่าการลงทุนของชาวจีนในไทยนั้นมีความมั่นคงและเสถียรภาพมากน้อยเพียงใด

ประการที่สอง คือ ช่วงแรกของการรัฐประหาร ค.ศ. 2014 ส่งผลให้ภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นที่มีต่อประเทศไทยลดน้อยลง ซึ่งในกรณีนี้จะอธิบายถึงการเข้มงวดและจริงจังของรัฐบาลทหารที่มากเกินไปต่อสื่อภาคเอกชนในประเทศไทยในด้านการเผยแพร่ข่าวสาร องค์กรสื่อและสังคมออนไลน์ในประเทศล้วนถูกควบคุมและแทรกแซงโดยรัฐบาลทหารทำให้การเผยแพร่ข่าวสารการเมือง การวิพากษ์วิจารณ์ทางการเมืองหรือความวุ่นวายภายในประเทศที่จะออกไปสู่ภายนอกถูกควบคุม (Ismail, 2015:7-13) สิทธิเสรีภาพของประชาชนในการรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายของต่างชาติ โดยเฉพาะทุนจีนที่มาพร้อมกับความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และนักลงทุนต่างชาติถูกประชาสัมพันธ์อย่างไม่ถูกต้อง รัฐบาลทหารมุ่งเน้นการสนับสนุนนโยบาย

ของตนเองเป็นหลัก โดยใช้มาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับชั่วคราวปีพุทธศักราช 2557 กระตุ้นเศรษฐกิจแบบชั่วคราวและไม่ยั่งยืน (นวลน้อย ตรีรัตน์, 2018:1) มีการเชิญชวนนักลงทุนชาวจีนมาลงทุนไทย โดยกล่าวอ้างถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับแต่ไม่ได้อธิบายถึงผลเสียที่จะเกิดขึ้นให้ได้ทราบและเข้าใจ ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีการส่งเสริมจากทางภาครัฐในการนำเสนอโครงการ EEC ในประเทศจีนแต่ภาพลักษณ์ของข่าวกับสิ่งที่เป็นจริงยังเป็นภาพจำที่ทำให้นักลงทุนจีนมีความไม่มั่นใจและไม่กล้าที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศไทยอย่างเต็มที่ จึงทำให้การลงทุนของจีนในไทยล่าช้าและชะงักตัวลง เมื่อประชาชนชาวไทยได้รับข้อมูลข่าวสารที่ไม่เพียงพอและไม่ถูกต้องก็ทำให้ยากที่จะเข้าใจเกี่ยวกับทุนจีนที่จะเข้ามาผ่านโครงการความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ได้เช่นกัน

จากผลกระทบของรัฐประหารใน ค.ศ. 2014 ได้ส่งผลให้การนำเข้าของเงินจากไทย เช่น ข้าว ผลไม้ เครื่องสำอางและผลไม้อบแห้งลดลง การลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของคนจีนได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง (ศิริโรตม์ คำลัมไพบุรณ์, 2018:1) โดยธุรกิจการส่งออกและท่องเที่ยวถือเป็นแหล่งรายได้สำคัญของไทย ในกรณีของการส่งออกนั้นไทยในปีก่อนการรัฐประหารมีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 228,498 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่เมื่อหลังจาก คสช. ยึดอำนาจตัวเลขตั้งแต่ ค.ศ. 2014-2017 ลดเหลือ 227,462 ล้านดอลลาร์สหรัฐแล้วต่ำลงไปเป็น 214,309 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีต่อมา (ศิริโรตม์ คำลัมไพบุรณ์, 2018:1) ซึ่งในปีแรกของการรัฐประหารนั้นยังได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและภาคเอกชนของจีนและไทยได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก เนื่องจากเกรงกลัวต่อความไม่ปลอดภัยที่จะมาเที่ยวในไทยซึ่งมีรัฐบาลทหารคอยควบคุมอีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อการลงทุนจากต่างชาติในด้านอื่น ๆ ด้วย โดยที่จีดีพีของไทยใน ค.ศ. 2014 ซึ่งเป็นระยะแรกของรัฐประหารนั้นต่ำอยู่ในระดับ 1% จนถึง ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมาจีดีพีของไทยเติบโตรวมเพียงแค่ 2.8% และอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4 เท่านั้น (ทศพร บุญลือ, 2018:68-70) อย่างไรก็ตามภาคเอกชนยังหวังว่ารัฐบาลทหารไทยจะสร้างความมั่นคง เสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจที่แท้จริงให้เกิดขึ้นได้ โดยเปิดโอกาสและให้อิสระกับข่าวสารมากขึ้น รวมถึงรับรองกฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ให้ชัดเจน เพื่อที่จะได้สร้างความมั่นใจแก่รัฐบาลจีนและนักลงทุนชาวจีนมีความเข้าใจถึงสถานการณ์การเมืองและเศรษฐกิจของไทยได้ดียิ่งขึ้น

## 2) การแทรกแซงทางการเมืองจากภายนอกกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทย

การแทรกแซงทางการเมืองเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่เกิดมาจากภายนอกแต่สร้างผลกระทบภายในและส่งผลกระทบโดยตรงต่อรัฐบาลไทย ทั้งในภาคการเมืองและเศรษฐกิจ ซึ่งความร่วมมือของจีนกับไทยตกอยู่ในเป้าสายตาของมหาอำนาจโลกและประเทศพันธมิตรที่มีความสัมพันธ์กับไทยมาช้านานอย่างสหรัฐอเมริกา การแทรกแซงทางการเมืองนั้นไม่ได้เป็นปัญหาระหว่างจีนกับไทยโดยตรงแต่เป็นปัญหาของสหรัฐอเมริกาที่หวาดกลัวว่าถ้าไทยมีความร่วมมือกับจีนมากขึ้น อำนาจของสหรัฐอเมริกาในไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะลดน้อยลงไปด้วย (Ou Lan, 2014:75-81) แต่กระนั้นการกดดันของสหรัฐอเมริกาทั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจที่มีต่อรัฐบาลทหารไทยทำให้รัฐบาลไทยหมดทางออก ที่พึ่งที่สามารถช่วยคานอำนาจกับสหรัฐอเมริกาคือจีน ยิ่งสหรัฐอเมริกาดันไทยมากเท่าไรยิ่งทำให้ความสัมพันธ์ของไทยกับจีนนั้น

ความใกล้ชิดกันมากขึ้น อย่างกรณีปัญหาการรัฐประหารใน ค.ศ. 2014 ที่ผ่านมารัฐบาลทหารได้ถูกกดดันรอบด้านจากสหรัฐอเมริกา ไม่ว่าจะเป็นการวิพากษ์วิจารณ์ไทยในระดับนานาชาติเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน พยายามที่จะคว่ำบาตรเศรษฐกิจของไทยและระงับสินค้าไทยที่ส่งไปยังสหรัฐอเมริกา ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐอเมริกากับไทยตึงเครียดมากขึ้น (ศิริโรตม์ คล้ามไพบูรณ์, 2018:1) นักวิชาการในไทยเชื่อว่าความร่วมมือของจีนกับประเทศกำลังพัฒนารวมถึงไทยในการลงทุนตามแนวนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นอกจากจะเป็นการเสริมสร้างพลังทางเศรษฐกิจแล้ว วัตถุประสงค์สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือเพื่อสร้างเครือข่ายการจำหน่ายยุทธโปกรณ์ทางการทหารของจีน อีกทั้งยังเป็นการสร้างอำนาจทางการเมืองแบบแยกย่อย ซึ่งอาจจะรวมถึงของการแพร่กระจายอำนาจอ่อน (soft power) ของจีนด้วย (อัชชศรี พานิชสาส์น, 2019:15-17) กล่าวอีกนัยหนึ่งคือนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นอกจากจะทำให้จีนก้าวเข้ามามีบทบาททางเศรษฐกิจโลกแล้วยังก้าวเข้ามามีบทบาททางการเมืองกับประเทศที่มีความร่วมมือกับจีนภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” อีกด้วย

เมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ฉันมิตรอันยาวนานระหว่างสหรัฐอเมริกากับไทย จะเห็นได้ว่าการลงทุนมากกว่าร้อยละ 30 ในไทยมาจากสหรัฐอเมริกา โดยใน ค.ศ. 2014 สหรัฐอเมริกามีการลงทุนในไทยรวมทั้งหมด 38 โครงการ มูลค่ารวม 333,955 ล้านบาท มากกว่าญี่ปุ่นและจีน (โพสตุเตอร์, 2019) นอกจากนี้ไทยยังมีความร่วมมือในด้านกองทัพและการทหารกับสหรัฐอเมริกาอย่างใกล้ชิด โดยมีการคาดการณ์ว่าจีนกำลังอาศัยความร่วมมือบนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่จะร่วมมือกับไทยนั้นเข้ามาสังเกตการณ์การเมืองของไทยและการกระจายอำนาจทางการเมืองของสหรัฐอเมริกาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะถ้าสามารถมีความสัมพันธ์อันดีกับไทยและมีความใกล้ชิดกันมากขึ้นก็จะสามารถสร้างความสมดุลหรือการคานอำนาจกับสหรัฐอเมริกาได้ (ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์, 2016:99-100) อย่างกรณีที่เกิดขึ้นในช่วงต้น ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมานี้เนื่องจากไทยยังถูกปกครองโดยรัฐบาลทหารและไม่มีท่าทีว่าจะมีการจัดการเลือกตั้ง จึงทำให้สหรัฐอเมริกาได้สร้างความกดดันและพยายามแทรกแซงการเมืองต่อรัฐบาลทหารไทย โดยเจ้าหน้าที่ทางการทูตระดับสูงของสหรัฐอเมริกาเสนอให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาเพิ่มมาตรการกดดันและระงับโครงการฝึกร่วมทางทหาร “คอบร้าโกลด์” กับไทยและให้ย้ายการฝึกไปที่ประเทศออสเตรเลีย แต่หลังจากนั้นไม่นานรัฐบาลจีนได้ประกาศลงนามในข้อตกลงทางทหารกับไทยโดยที่จะมีการซ้อมรบร่วมกัน อีกทั้งมีการจัดซื้อยุทธโปกรณ์ทางการทหารเช่นรถถังและเรือดำน้ำจากจีน ภายใต้สถานการณ์เช่นนี้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาก็ได้กลับมาประนีประนอมและกลับมาทำสัญญาทางทหารที่ยกเลิกไปโดยมีการซ้อมรบ “คอบร้าโกลด์” ใน ค.ศ. 2019 เพราะคาดว่าอาจจะต้องเสียอำนาจในสัดส่วนนี้ไปให้กับจีน จึงถือได้ว่านโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ได้เพิ่มความแข็งแกร่งและอิทธิพลทางการเมืองและอำนาจการต่อรองของไทยในระดับหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นสนามรบในการคานอำนาจและการแข่งขันทางการเมืองของสหรัฐอเมริกากับจีนโดยมีไทยเป็นเครื่องมือ หากสหรัฐอเมริกากลับเข้ามาสร้างความร่วมมือและรื้อฟื้นความสัมพันธ์กับไทยให้กระชับมากขึ้นหรือไม่ว่าจะเป็นเข้ามาแทรกแซงทางการเมืองหรือแสดงบทบาทในการช่วยเหลือสนับสนุนไทยอย่างชัดเจน รวมไปถึงไทยมีการตอบรับและเห็นชอบด้วยก็อาจจะทำให้จีนเกิดความไม่ไว้วางใจต่อไทย ซึ่งอาจจะกระทบต่อการพัฒนาความร่วมมือทั้งในนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” และโครงการอื่น ๆ ของจีนร่วมด้วย อย่างไรก็ตามประเทศไทยควรจะต้องรู้จักวางตัวกับทั้งสอง

มหาอำนาจไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกาหรือจีนอย่างระมัดระวังและทำตัวเป็นกลางให้มากที่สุดเพื่อผลประโยชน์อันดีที่สุดแก่ไทย

### 3) ปัญหาการก่อการร้ายและปัญหาความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้

ปัญหาการก่อการร้ายในประเทศไทยส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่จังหวัดปัตตานี นราธิวาส ยะลาและบางพื้นที่ของจังหวัดสงขลาซึ่งตั้งอยู่ใกล้บริเวณเขตชายแดนระหว่างประเทศมาเลเซียและประเทศไทย เหตุการณ์ก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ครั้งแรกเกิดขึ้นใน ค.ศ. 1948 เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยได้ทำการการปราบปรามของกบฏดุซงญอ (Dusun Nyor Rebellion) แต่ไม่ได้รับแรงมากนัก (Syed Serajul Islam, 1998: 446) แต่นั่นเป็นฉนวนให้เหตุก่อการร้ายให้ทวีความรุนแรงขึ้นมาเรื่อย ๆ ใน ค.ศ. 2001 ปัญหาการก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ได้รับแรงและลูกกลมใหญ่โตมากขึ้น เจ้าหน้าที่และประชาชนจำนวนมากถูกฆ่าตาย โรงเรียนถูกเผาและมีการลอบวางระเบิดโชนหลายพื้นที่ ซึ่งสิ่งนี้ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างชาวพุทธและชาวมุสลิมในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทยและมีผลกระทบต่อการค้าในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ (วชิรวิทย์ กิตติชาติพรพัฒน์, 2016) ทั้งนี้รัฐบาลไทยจึงได้ส่งตำรวจและทหารเข้าไปสนับสนุนให้กับหน่วยงานท้องถิ่นในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพื่อปราบปรามผู้ก่อการร้ายอีกทั้งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชน แต่อย่างไรก็ตามปัญหาการวางระเบิดยังคงเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว ซึ่งต่อมารัฐบาลไทยถึงแม้จะได้มีการเจรจากับหัวหน้ากลุ่มผู้ก่อการร้ายในประเทศมาเลเซียหลายครั้งในหลายรัฐบาล แต่การเจรจาก็จบลงด้วยความล้มเหลวเนื่องจากความต้องการของผู้ก่อการร้ายที่มากเกินไปและไม่มีเหตุผล (วัชรภรณ์ จุ้ยลำเพ็ญ, 2015:1-21) ซึ่งพยายามที่จะแบ่งแยกดินแดนสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ออกไปเป็นรัฐอิสระของตนเอง

เมื่อมองย้อนกลับมาดูความร่วมมือบนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับไทย การก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้มีความเกี่ยวข้องอย่างไร สามารถอธิบายได้ว่าปัญหาการก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทยไม่ได้จับกลุ่มอยู่ในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เท่านั้น แต่ได้มีการกระจายตัวและลูกกลมมายังอำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลาด้วย ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำคัญและเป็นจุดผ่านเชื่อมต่อกันในภาคใต้ของไทยไปยังประเทศมาเลเซีย และเส้นทางนี้อยู่ในแผนการพัฒนาความร่วมมือความเร็วสูง Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) ของไทยกับจีนที่จะมาจากทางใต้ของจีนจากเมืองคุนหมิงผ่านลาวเข้าสู่ไทยเชื่อมผ่านไปยังมาเลเซียและสิ้นสุดที่สิงคโปร์ ถึงแม้โครงการความร่วมมือสร้างรถไฟความเร็วสูงดังกล่าวจะอยู่ในขั้นล่าช้าและยังไม่ได้มีแผนที่จะเชื่อมลงมาทางภาคใต้ของไทยในช่วงระยะเวลาอันใกล้นี้ แต่ถือว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ไทยจะได้ประโยชน์จากการตัดผ่านเส้นทางรถไฟความเร็วสูงนี้ในอนาคต นอกจากจะสามารถนำเข้าสินค้าจากจีนได้อีกหนึ่งช่องทางหนึ่งแล้ว ยังสามารถที่จะส่งออกสินค้ากลับไปยังจีนและส่งไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ได้อีกด้วย แต่กระนั้นความกังวลยังเกิดขึ้นถ้าหากไทยไม่อาจจะแก้ไขปัญหาความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ให้เรียบร้อยก่อนการร่วมมือที่จะเกิดขึ้นอย่างจริงจังและมีอาจรับประกันความปลอดภัยต่อรัฐบาลจีนที่ต้องการจะเข้ามาร่วมลงทุนในการสร้างทางรถไฟความเร็วสูงนี้ได้ เพราะหากเกิดขึ้นจริงในอนาคตก็มิอาจที่จะหลีกเลี่ยงการถูกโจมตีจากผู้ก่อการร้ายหรือรับรองความปลอดภัยในการก่อสร้างได้ ไม่ว่าในกรณีใดก็ตามรัฐบาลไทยควรใช้มาตรการที่เข้มงวดและเด็ดขาดหรือมองหาคำความร่วมมือกับรัฐบาลมาเลเซียเพื่อเป็น

ตัวกลางใกล้เคียง และแก้ไขปัญหาก่อนที่จะริเริ่มโครงการรถไฟความเร็วสูงบนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (วัชรภรณ์ จุ้ยลำเพ็ญ, 2015:1-21) ทางรัฐบาลไทยอาจจะพิจารณาขอความช่วยเหลือสนับสนุนจากรัฐบาลจีนหรือองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้ามาเป็นตัวกลางหรือหาแนวทางในการแก้ปัญหาในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ กล่าวโดยสรุปคือรัฐบาลไทยควรเพิ่มความน่าเชื่อถือและสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยภายในประเทศและเร่งแก้ไขปัญหาก่อนการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ให้ได้ก่อนที่จะเกิดความร่วมมืออย่างจริงจังกับจีนบนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในอนาคตอันใกล้

## 6. แนวโน้มความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับไทยในอนาคต

ปัจจุบันการพัฒนาโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือเส้นทางสายไหมใหม่ของจีนมีความชัดเจนมากขึ้นหลายโครงการประสบความสำเร็จไปแล้วในหลายประเทศ เช่น การลงทุนโครงสร้างการคมนาคมในตะวันออกกลาง การลงทุนทางด้านอุปโภคบริโภคในแอฟริกาใต้ โครงการรถไฟความเร็วสูงบางส่วนของไทยกับอินโดนีเซีย การวิเคราะห์เกี่ยวกับความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงจีน-ไทยเป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่จีนและไทยเป็นผู้ดำเนินหลัก ไทยเป็นตัวกลางสำคัญในเชื่อมต่อระหว่างจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียน หากแต่ความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของไทยในระหว่าง ค.ศ. 2014-2018 ส่งผลให้ความร่วมมือของจีนกับไทยล่าช้าเกินควร รัฐบาลไทยชุดใหม่ที่นำโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์-โอชา จึงควรวางแผนพัฒนาโครงการความร่วมมือกับรัฐบาลจีนให้เข้มแข็งมากขึ้น และใช้อำนาจที่มีพิจารณาถึงโครงการที่จะให้เกิดผลประโยชน์แก่ประเทศชาติรวมถึงชี้แจงข้อดีข้อเสียในการร่วมมือกับจีนในโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ให้ประชาชนได้รับทราบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างความร่วมมือกับจีนบนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” อย่างราบรื่นและยั่งยืนในระยะยาวรัฐบาลไทยควรพิจารณาแนวทางในการพัฒนาดังต่อไปนี้

(1) ไทยและจีนควรจะต้องบรรลุความร่วมมือแบบ “win-win” โดยได้รับประโยชน์ร่วมกัน (อนุก เหล่าธรรมทัศน์, 2017) และตั้งอยู่บนความสัมพันธ์ฉันมิตรที่มีความเสมอภาคกัน ไม่ควรจัดตั้งโครงการที่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับผลประโยชน์มากกว่าเพราะไม่ใช่ความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนและไม่ประสบความสำเร็จและไทยยังสามารถต่อรองกับจีนเพื่อผลประโยชน์ของประเทศอย่างเต็มที่

(2) รัฐบาลไทยจำเป็นต้องเพิ่มความน่าสนใจเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนชาวจีนมาลงทุนในไทยมากขึ้น ว่าจะจะเป็นโครงการความร่วมมือของทั้งสองฝ่ายและการลงทุนของจีน โดยให้คำนึงถึงผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับเป็นหลัก เช่น การดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศจากข้อดีของไทยว่าที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นเอกลักษณ์และเป็นศูนย์รวมการเชื่อมต่อของอาเซียน เนื่องจากไทยเป็นประเทศสำคัญของประชาคมอาเซียน

(3) นโยบายด้านกฎหมายการลงทุนและภาษีต้องนำมาซึ่งผลประโยชน์ทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายจีน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนจีนและประเทศอื่น ๆ จุดเด่นของไทยคืออีอีซี ซึ่งรัฐบาลยุคปัจจุบันมีการผลักดันอย่างจริงจังเพื่อให้รัฐบาลจีนและนักลงทุนชาวจีนได้เข้ามาลงทุน แต่ต้องมีการวางกลยุทธ์ในการสร้างความร่วมมือที่ดีพยายามผลักดันให้มีการเชื่อมโยงอีอีซีเข้ากับ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เพราะนอกจากจะช่วยเป็นการประชาสัมพันธ์อีอีซีไปในตัวแล้วก็ยังสามารถที่จะช่วยให้ไทยจะไม่ต้องลงทุนเองทั้งหมดและลดระยะเวลาในการพัฒนาโครงการหลาย ๆ โครงการได้อีกทางหนึ่ง

(4) นำสาระสำคัญและข้อดีด้านความร่วมมือกับต่างประเทศมาชี้แจงให้ชัดเจน โดยประชาสัมพันธ์ และสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนทั้งของไทย จีนและประเทศอื่น ๆ จีนเห็นข้อดีของไทยที่เป็นจุดยุทธศาสตร์และศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงได้ส่งเสริมโครงการหลายแห่งในไทย เช่น การขุดคลองกระ การระเบิดโขดหินที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง (ธีรณัย จารุวัศตร์, 2016) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งของจีนมายังไทย แต่อาจทำให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งทางไทยต้องพิจารณาให้รอบคอบ

(5) ควรจะมีการสนับสนุนและไม่เข้มงวดมากเกินไปสำหรับการนำเสนอข่าวด้านการเมืองหรือสถานการณ์ภายในประเทศ ควรมีความเป็นกลางและให้สิทธิแก่สื่อมวลชนได้นำเสนอข่าวที่ถูกต้อง นำเสนอข่าวอย่างตรงไปตรงมาเพื่อที่จะสร้างภาพลักษณ์ “ความซื่อสัตย์” ให้รัฐบาลและนักลงทุนชาวจีนได้เห็นถึงความจริงใจของรัฐบาลไทย อีกทั้งควรมีการประชาสัมพันธ์นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ให้มากขึ้น เพื่อให้ประชาชนได้มีความตื่นตัวและมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลดีและผลเสียที่จะได้รับ

(6) เร่งปรับปรุงแก้ไขกิจการภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นการแก้ปัญหาที่เกี่ยวกับการแทรกแซงทางการเมืองจากภายนอกโดยมีการสร้างจุดยืนของตนเองที่ชัดเจนและไม่โน้มเอียงไปฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง รวมถึงหลีกเลี่ยงในการร่วมมือกับสหรัฐอเมริกาที่จะสร้างผลกระทบต่อความร่วมมือระหว่างจีนกับไทย ทั้งเร่งสร้างความเข้มแข็งในการจัดการปัญหาการก่อการร้ายภายในประเทศให้เด็ดขาด พิจารณาปัญหาการก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้และปัญหาการก่อการร้ายอื่น ๆ ในประเทศเป็นวาระแห่งชาติ ขอความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาคเอกชนและประชาชนเพื่อสนับสนุนในการส่งข้อมูลข่าวสารที่อาจจะเป็นภัยคุกคามและสร้างความรุนแรงให้แก่รัฐบาลได้รับทราบเพื่อเตรียมตัวรับมือกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น

ในปัจจุบันไทยกับจีนถือว่าเป็นหุ้นส่วนที่ดีต่อกัน แต่ไทยไม่ควรมองข้ามข้อเสียของจีนหรือผลกระทบที่จะมาพร้อมกับการร่วมมือกับจีน ควรเพิ่มความเข้มงวดและพิจารณาโครงการต่าง ๆ ภายใต้กรอบความร่วมมือบนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ให้รอบคอบก่อนที่ความร่วมมือจะเกิดขึ้นอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม การตอบคำถามเชิงกลยุทธ์ว่าไทยและจีนนั้นสามารถเพิ่มผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายได้อย่างไร รัฐบาลไทยจำเป็นต้องระดมความคิดและความร่วมมือทั้งภาครัฐและเอกชน ผู้เชี่ยวชาญในหลากหลายด้านร่วมมือกันเพื่อหารือ คัดทบทวน และหาแนวทางที่ดีที่สุดในการสร้างความร่วมมือตามนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” จากวันนี้ไปสู่อนาคต

### รายการอ้างอิง

- กนกพร ทองตากรณ์ และสมปฤณ นิยมไทย. 2017. การวิเคราะห์ “นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ของจีน. *วารสารรัฐประศาสนศาสตร์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 95-126.
- เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. 2018. *เส้นทางสายไหมใหม่กับเศรษฐกิจโลก*. เข้าถึงได้จาก กรุงเทพธุรกิจ: <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645789>.
- ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์. 2016. จีนกับความพยายามในการจัดระเบียบโลกใหม่: เส้นทางสายไหมและทิศทางนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย. *วารสารการเมือง บริหาร และกฎหมาย*. 9, 1. ชลบุรี: คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 68-70.
- ทศพร บุญลือ. 2018. *บริบท เศรษฐกิจ สังคม การเมืองไทย ภายใต้รัฐธรรมนูญ 2560*. *วารสารบริหารธุรกิจ และสังคมศาสตร์*. 1, 3. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 68-70.
- ธนากร วงษ์ปัญญา. 2017. *ถอดรหัสจีนหรือ ‘เส้นทางสายไหม’ แล้วอนาคตประเทศไทยอยู่ตรงไหน?*. เข้าถึงได้จาก The Standard: <https://thestandard.co/news-politics-worasak-mahatdhanabol-china-one-belt-one-road/>.
- ธีรณัย จารุวัสด์. 2016. *ถอดรหัสจีนหรือ ‘เส้นทางสายไหม’ แล้วอนาคตประเทศไทยอยู่ตรงไหน?*. เข้าถึงได้จาก ข่าวสด: [https://www.khaosod.co.th/chinawatch/news\\_2315070](https://www.khaosod.co.th/chinawatch/news_2315070).
- นวนน้อย ดริรัตน์. 2018. *4 ปีเศรษฐกิจไทยในมือรัฐบาล คสช.*. เข้าถึงได้จาก ข่าวสารและความรู้ รู้ลึกกับจุฬาฯ: <https://www.chula.ac.th/cuinside/9264/>.
- ประชาชาติออนไลน์. 2017. *OBOR เส้นทางสายไหม โอกาส SMEs ไทยบุกตลาดจีน*. เข้าถึงได้จาก ประชาชาติออนไลน์ : <https://www.prachachat.net/economy/news-20013>.
- พงศ์ศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์. 2018. *ผลกระทบทางเศรษฐกิจของความไม่แน่นอนทางการเมืองในเมืองในประเทศไทย*. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์. เข้าถึงได้จากสถาบันวิจัยเศรษฐกิจป๋วย อึ๊งภากรณ์ : [https://www.pier.or.th/wp-content/uploads/2018/08/aBRIDGEd\\_2018\\_015.pdf](https://www.pier.or.th/wp-content/uploads/2018/08/aBRIDGEd_2018_015.pdf), 1-5.
- พงศ์ศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์. 2018. *ต้นทุนทางเศรษฐกิจของความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศไทย*. *เอกสารวิชาการ*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเศรษฐกิจป๋วย อึ๊งภากรณ์, 1-36.
- รติมา คชนันท์. 2017. *การวิเคราะห์ “เส้นทางสายไหม” ในศตวรรษที่ 21 กับโอกาสของไทย*. *เอกสารวิชาการ*. กรุงเทพฯ: สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 1-16.
- สุรชาติ บำรุงสุข. 2018. *โลกกับรัฐประหารไทย จากวันวานสู่วันนี้ของ คสช.* เข้าถึงได้จาก มติชนสุดสัปดาห์ : [https://www.matichonweekly.com/column/article\\_103643](https://www.matichonweekly.com/column/article_103643).
- ศิริโรตม์ คล้ามไพบูลย์. 2018. *เศรษฐศาสตร์รัฐประหาร: เศรษฐกิจแห่งการเสียโอกาสของส่วนรวม*. เข้าถึงได้จาก The Momentum: <https://themomentum.co/the-economics-of-the-2014-coup/>.

- ศิริลักษณ์ หาพันธ์นา. 2019. *จีนเตรียมกระตุ้นเศรษฐกิจครั้งใหญ่ปีนี้ หลัง GDP ปี 2018 โตเพียง 6.6% ต่ำสุดในรอบ 28 ปี*. เข้าถึงได้จาก Forbes Thailand: <https://forbesthailand.com/news/global/จีนเตรียมกระตุ้นเศรษฐกิจ.html>.
- วัชรภรณ์ จุ้ยลำเพ็ญ. 2015. *กระบวนการเพื่อสันติสุขในจังหวัดชายแดนภาคใต้ : ศึกษาเปรียบเทียบกรณีมีมิตานาสาธารณรัฐฟิลิปปินส์*. เอกสารวิชาการ. กรุงเทพฯ: สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 1-21.
- วัชรวิษณุ กิตติชาติพรพัฒน์. 2016. *เปิดปมร้อน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ใครคือผู้ก่อเหตุ? อะไรคือรากของปัญหาความรุนแรง? และการเจรจาเพื่อสันติภาพจะยุติเรื่องนี้ได้จริงหรือไม่?*. เข้าถึงได้จาก The Momentum: <https://themomentum.co/momentum-interview-south-watch/>.
- วรศักดิ์ มหัทธโนบล. 2009. *“จีนศึกษา” สู่การปฏิวัติองค์ความรู้เรื่องจีน*. เข้าถึงได้จาก ผู้จัดการออนไลน์: <https://mgronline.com/china/detail/952000024709>.
- อริย์รัช แก้วเกาะสะบ้า. 2015. *ความมั่นคงแห่งชาติทางด้านการเมือง*. เอกสารวิชาการ. กรุงเทพฯ: สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 1-23.
- อักษรศรี พานิชสาส์น. 2019. *การเติบโตใหญ่ของจีน Rise of China: จะกลายเป็น “กบฏกฐลิตติส” หรือไม่*. เอกสารคำสอน. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 1-20.
- อาร์ม ตั้งนิรันดร. 2017. *รถไฟไทย-จีน จะคุ้มไม่คุ้ม ดูตรงไหน?*. บทความออนไลน์. เข้าถึงได้จาก ไทยพับลิก้า: <https://thaipublica.org/2017/06/arm-tungnirun8/>.
- เอกสารการศึกษาเรื่องความมั่นคงแห่งชาติ. 2012. *ความมั่นคงแห่งชาติ The National Security*. **โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า**. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์, 39-62 เข้าถึงได้จาก: [http://www.crma.ac.th/msdept/e\\_bookmsd2012/strategymys4010/pdf/lesson\\_4.pdf](http://www.crma.ac.th/msdept/e_bookmsd2012/strategymys4010/pdf/lesson_4.pdf)
- BBCThai. 2017. *ไทยอยู่ตรงไหนในยุทธศาสตร์ “เส้นทางสายไหมมั่งคั่งจีน”*. เข้าถึงได้จาก BBCThai : <https://www.bbc.com/thai/39923602>.
- Ismail, B. 2015. *ประเทศไทย:ผลกระทบของรัฐประหารปี 2557 ต่อสื่อมวลชน*. **Reproters with out borders for freedom of information**. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์, 3-43 เข้าถึงได้จาก Reproters with out borders : [https://rsf.org/sites/default/files/rapport\\_thailande\\_th-2.pdf](https://rsf.org/sites/default/files/rapport_thailande_th-2.pdf).
- Bērziņa-Čerenkova, U. A. 2016. *"BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project"*. Retrieved from : <http://liia.lv/en/analysis/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532>.
- Boulnois, L. 2005. *Silk Road : Monks, Warriors & Merchants*. Hongkong, Odeysey Books.
- Guangming Daily China Youth Network. 2017. *“three years of “One Belt One Road” “Wu Tong” how far to go?” “一带一路”三年 “五通”走了多远*. Retrieved from : [http://news.youth.cn/jsxw/201705/t20170513\\_9752639.htm](http://news.youth.cn/jsxw/201705/t20170513_9752639.htm).(ภาษาจีน)

Hong Kong Trade Development Council (HKTDC). 2016. “What is Belt and Road Initiative?”.

Retrieved from : <http://beltandroad.hktdc.com/en/about-the-belt-and-road-initiative/about-the-belt-and-road-initiative.aspx>.

Liu Xinwei. 2018. "Thailand 4.0" joint to "Made in China 2025" and aims to "Eastern Economic Corridor" 《“泰国 4.0”对接“中国制造 2025”进泰瞄准“东部经济走廊”》. **China journal of foreign trade**. No.3, 68-69. (ภาษาจีน)

Lu Wei. 1997. *The history of Chinese and foreign relations* 《中国外交史》. Zhejiang: Lanzhou University Press. (ภาษาจีน)

Ou Lan. 2014. *The Rise of China: An Analysis of the Influence of China's Rise on Sino-Thai Relations* 《中国崛起对泰中关系的影响》. **Dissertation for Doctoral Degree**. Shandong: Shandong University, 75-81. (ภาษาจีน)

Syed Serajul Islam. 1998. *The Islamic Independence Movements Patani of Thailand and the Mindanao of the philippines* (Vol. XXXVIII ). Asian Survey.

The National Development and Reform Commission. 2015. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, Retrieved from : [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).

UNESCO. 1998. *Approaches Old and New to the Silk Roads* Vadime Elisseeff in: *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*. France.

Waugh, D. 2007. "Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept." (Vol. 5). *The Silk Road*.

Zhuang Guotu. 2013. *Cultural Similarity and China-Thailand Relations: A Historical Perspective* 《文化相似性和中泰关系：历史的视角》. **Journal of Huaqiao University (Philosophy & Social Sciences)**. Fujian: Institute of Thai Studies, Huaqiao University, (Vol. 2), 8-10. (ภาษาจีน)

Zou Qiyu. 1985. *A brief history of China-Thailand relations* 《中泰关系史简述》. **Southeast Asian Studies**. Yunnan: Yunnan Academy of Social Sciences, (Vol. 2), 8-12 ภาษาจีน)