

Strategic Diplomacy in Thailand-China Relations: Analyzing the Belt and Road Initiative's Impact on Bilateral Ties

Jirachart Panavechkijkul

School of International Relations and Public Affairs,
Shanghai International Studies University, Shanghai 201620 P.R. China
Email: Jirachart.p@hotmail.com

received 23 June 2025; revised 25 August 2025; accepted 18 September 2025

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) is a Chinese initiative aimed at promoting economic, trade, and infrastructure connectivity among various countries worldwide. Thailand is one of the countries affected by this initiative. Therefore, this research aims to analyze Thailand's strategic diplomatic responses to the BRI, assesses its economic, political, and security impacts on Thailand–China bilateral relations, and proposes policy recommendations to maximize national benefits. The qualitative research collected data from academic documents, research papers, articles, conference summaries, and various media sources

The study found that under the Belt and Road Initiative (BRI), Thailand has adopted a strategic diplomacy framework to safeguard its national interests, consisting of four main approaches: (1) geopolitical balancing, by maintaining strong relations with China while cooperating with other major powers; (2) economic diplomacy, through promoting trade, investment, and large-scale infrastructure, using economic cooperation as a bargaining tool; (3) innovation diplomacy, via public–private partnerships (PPP) and support for technology and innovation to enhance project value; and (4) cultural and social diplomacy, to foster mutual understanding and trust among peoples. The BRI impacts Thailand's economy, politics, and security. Policy recommendations include ensuring investment transparency with accountable mechanisms and public participation, implementing strict environmental measures and promoting clean technology, diversifying economic risks through broader trade cooperation, and maintaining balanced international relations to prevent geopolitical conflicts.

Keywords: Belt and Road Initiative; Impact; policy



การทูตเชิงกลยุทธ์ในความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีน: การวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางต่อความสัมพันธ์ทวิภาคี

จิรัชชาติ พนาเวชกิจกุล

คณะกรรมการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยนานาชาติศึกษาเชียงใหม่

นครเชียงใหม่ 201620 สาธารณรัฐประชาชนจีน

อีเมล Jirachart.p@hotmail.com

วันรับบทความ 23 มิถุนายน 2568 วันแก้ไขบทความ 25 สิงหาคม 2568 วันตอบรับตีพิมพ์บทความ 18 กันยายน 2568

บทคัดย่อ

โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) หรือ "หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง" เป็นโครงการริเริ่มของจีนที่มีเป้าหมายในการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า และโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยนั้นเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าว งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์แนวทาง และกระบวนการดำเนินการทูตเชิงกลยุทธ์ของประเทศไทยการตอบสนองต่อโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของประเทศจีน และประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางต่อความสัมพันธ์ทวิภาคีระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านความมั่นคง สุดท้ายเพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการทูตที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยภายใต้ความร่วมมือในกรอบของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเพื่อให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์สูงสุด โดยงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการ งานวิจัย บทความ สรุปลผลการประชุมสัมมนา รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ

จากผลการศึกษาพบว่า โครงการการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ประเทศไทยได้กำหนดยุทธศาสตร์การทูตเชิงกลยุทธ์ โดยประกอบด้วย 4 แนวทางหลัก ได้แก่ (1) การสร้างสมดุลทางภูมิรัฐศาสตร์ ด้วยการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับจีนควบคู่ไปกับการร่วมมือกับมหาอำนาจอื่น (2) การทูตเชิงเศรษฐกิจ ผ่านการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ รวมทั้งการใช้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือเจรจาต่อรอง (3) การทูตเชิงวัฒนธรรม โดยสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน และสนับสนุนเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ และ (4) การทูตเชิงวัฒนธรรมและสังคม เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและความไว้วางใจระหว่างประชาชน ซึ่งโครงการการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมือง และความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ โดยในงานวิจัยนี้ได้มีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อรองรับโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยเน้นไปที่การสร้างความโปร่งใสในการลงทุนผ่านกลไกที่สามารถตรวจสอบได้ที่สุดคล้อยกับมาตรฐานสากลและการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม และยังคงคำนึงถึงการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดและส่งเสริมเทคโนโลยีสะอาด การกระจายความเสี่ยงทางเศรษฐกิจด้วยการขยาย

ความร่วมมือทางการค้ากับหลากหลายประเทศ และการสร้างความร่วมมือทางการเมืองระหว่างประเทศ โดยรักษาสอดคล้องความสัมพันธ์กับมหาอำนาจเพื่อป้องกันความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์

คำสำคัญ โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง; ผลกระทบ; นโยบาย

1. บทนำ

ในยุคสมัยปัจจุบันทศวรรษที่ 21 ปฏิเสธไม่ได้ว่าประเทศจีนนั้นเป็นหนึ่งในประเทศมหาอำนาจของโลกในหลาย ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ หรือด้านเทคโนโลยี ซึ่งประเทศจีนได้กลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจในระดับโลก โดยในปีค.ศ. 2017 ขนาดผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของจีนอยู่ในอันดับที่ 2 รองจากสหรัฐอเมริกา มีการคาดการณ์ว่าประเทศจีนจะสามารถแซงหน้าสหรัฐอเมริกาได้ในปีค.ศ. 2030 และจะกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับโลก (Wattana, 2021) ซึ่งสำนักงานสถิติแห่งชาติจีนได้รายงานว่าคุณภาพผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปีค.ศ. 2022 เติบโตขึ้นร้อยละ 3 ซึ่งสูงกว่าที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ในเบื้องต้นที่ร้อยละ 2.7 นอกจากนี้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศยังทำสถิติสูงสุดที่ 121 ล้านล้านหยวน หรือประมาณ 591 ล้านล้านบาทอีกด้วย สำนักงานสถิติแห่งชาติจีน (NBS) แถลงว่าในปีค.ศ. 2023 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของจีนอยู่ที่ 134.9 ล้านล้านหยวนขยายตัวร้อยละ 5 ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ซึ่งหลายฝ่ายคาดการณ์ว่า จีนยังคงจะกำหนดเป้าหมายเศรษฐกิจปีค.ศ. 2025 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 5 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ตลาด และสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ (Thaibizchina, 2025)

หนึ่งในโครงการที่มีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศจีนคือ "Belt and Road Initiative" หรือ BRI ซึ่งถูกนำเสนอโดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ในปีค.ศ. 2013 โครงการนี้เป็นนโยบายและแผนการลงทุนระยะยาวของจีน โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางสายไหม (Silk Road) ทั้งเส้นทางเดิมและเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน ยุทธศาสตร์นี้ยังช่วยให้จีนเปลี่ยนแปลงจากประเทศที่มุ่งเน้นการส่งออกสินค้าไปสู่การเป็นประเทศที่ส่งออกเงินทุน โดยจีนจะทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการเชื่อมโยงทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค ทำให้การไหลเวียนของการค้า การลงทุน และเทคโนโลยีมีความสะดวกและคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ในขณะเดียวกัน นโยบายภายในประเทศยังมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลจากสำนักงานศุลกากรจีน (General Administration of Customs of the People's Republic of China: GACC) ชี้ว่า ในปีค.ศ. 2024 การค้าระหว่างประเทศของจีนอยู่ที่ 43.85 ล้านล้านหยวน ซึ่งถือว่าเป็นสถิติสูงสุด และเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติมูลค่าการส่งออกปีก่อนหน้าในช่วงเวลาเดียวกัน พบว่าเติบโตขึ้นถึงร้อยละ 5 โดยมูลค่าการส่งออกมีอยู่ที่ 25.45 ล้านล้านหยวนเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 7.1 และมีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 18.39 ล้านล้านหยวน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 (Zhong, 2025) โดยคู่ค้ารายใหญ่ของประเทศนั้นคือประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยมูลค่าการค้าระหว่างประเทศจีนและประเทศในกลุ่มอาเซียนนั้นอยู่



ที่ 9.82 แสกล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นร้อยละ 15.9 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของจีน ในกลุ่มประเทศอาเซียนคู่ค้า 5 อันดับแรกของจีน ได้แก่ เวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย ไทย และสิงคโปร์ (GACC, 2025)

จากข้อความข้างต้นนั้นแสดงให้เห็นว่าโครงการ BRI นั้นมีผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจกับประเทศไทย ซึ่งสังเกตได้จากมูลค่าการค้าระหว่างประเทศจีนและประเทศไทย ด้วยเหตุนี้ทางผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาผลกระทบของโครงการเส้นทางสายไหมต่อความสัมพันธ์ทวิภาคี โดยงานวิจัยครั้งนี้จะช่วยให้อ่านเข้าใจมิติทางการเมืองและการพัฒนาในระดับภูมิภาคได้มากยิ่งขึ้น

1.1 วัตถุประสงค์งานวิจัย

1.1.1 งานวิจัยครั้งนี้จัดทำเพื่อวิเคราะห์แนวทาง และกระบวนการการดำเนินการทูตเชิงกลยุทธ์ของประเทศไทยการตอบสนองต่อโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ของประเทศจีน

1.1.2 งานวิจัยครั้งนี้จัดทำเพื่อประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางต่อความสัมพันธ์ทวิภาคีระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านความมั่นคง

1.1.3 งานวิจัยครั้งนี้จัดทำเพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการทูตที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยภายใต้ความร่วมมือในกรอบของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.2.1 ได้ทราบถึงแนวทาง และกลยุทธ์การดำเนินการทูตของประเทศไทยต่อประเทศจีนภายใต้บริบทของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ซึ่งสามารถใช้เป็นฐานข้อมูลในการวิจัยและการเรียนการสอนด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในอนาคต

1.2.2 ได้ทราบถึงผลกระทบของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางต่อความสัมพันธ์ทวิภาคีระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ทั้งในมิติทางเศรษฐกิจ การเมือง และความมั่นคง ซึ่งจะช่วยให้ผู้กำหนดนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ประกอบการตัดสินใจ

1.2.3 นำแนะเชิงนโยบายที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์การทูตของประเทศไทยซึ่งส่งเสริมความร่วมมือประเทศไทยและประเทศจีน

2. แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 การทูตเชิงกลยุทธ์ (Strategic Diplomacy)

การทูต (Diplomacy) หมายถึง การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างประเทศโดยวิธีการเจรจา ซึ่งจะกระทำโดยเอกอัครราชทูตหรือผู้แทนการทูตเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีวิธีเจรจาหลายวิธี ได้แก่ 1. การเจรจาทางการทูตตามปกติ (Traditional Diplomacy) 2. การเจรจาการทูตด้วยวิธีการประชุม (Conference Diplomacy) 3. การเจรจาทางการทูตส่วนบุคคล (Personal Diplomacy) 4. การเจรจาทางการทูตแบบสุดยอด (Summit Diplomacy) และ 5. การเจรจาทางการทูตโดยทางองค์กรนิติบัญญัติหรือรัฐสภา (Parliamentary

Diplomacy) (Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of Thailand, 2020) ซึ่ง Sudjanya (2023) ยังกล่าวอีกว่าการทูตคือ การนำเสนอ การกำหนด และการดำเนินนโยบายต่างประเทศของรัฐผ่านตัวแทนที่ชอบธรรมด้วยวิธีการสันติ เช่น การเจรจา การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการเยี่ยมเยียน โดยไม่มีความหมายตายตัวและมีได้จำกัดเฉพาะด้านการเมืองเท่านั้น ปัจจุบันการทูตถูกประยุกต์ใช้ในหลากหลายบริบท เช่น การทูตสาธารณะ การทูตภาคประชาสังคม การทูตวัฒนธรรม และการทูตเพื่อประชาชน

โดยการทูตเชิงกลยุทธ์คือ กระบวนการกำหนดนโยบาย และการดำเนินการทางการทูตอย่างมีระบบ เพื่อบรรลุเป้าหมาย และผลประโยชน์ของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาจากบริบทแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองระหว่างประเทศที่ซับซ้อน มักเกี่ยวข้องกับการประสานงานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความเข้าใจและความร่วมมือในประเด็นสำคัญ เช่น การค้า เทคโนโลยี สภาพแวดล้อม และความมั่นคง (Barston, 2019; Murray, 2018)

2.2 ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้กรอบการวิเคราะห์เพื่อทำความเข้าใจความซับซ้อนของระบบโลก ทฤษฎีสำคัญสามทฤษฎี ได้แก่ สัจนิยม (Realism) เสรีนิยม (Liberalism) และสร้างสรรค์นิยม (Constructivism) ให้มุมมองที่แตกต่างกันเกี่ยวกับวิธีที่รัฐและผู้มีบทบาทอื่น ๆ มีปฏิสัมพันธ์และมีส่วนในการกำหนดการเมืองระหว่างประเทศ (Bee, 2023)

Klaitabtim (2019) กล่าวในบทความว่าสัจนิยม (Realism) เป็นทฤษฎีกระแสหลักที่อธิบายว่า มนุษย์โดยธรรมชาติมีความเห็นแก่ตัว ซึ่งเปรียบเทียบกับรัฐก็เช่นเดียวกับมนุษย์ คือมีความเห็นแก่ตัว การเมืองเป็นธรรมชาติของมนุษย์ โดยมนุษย์เป็นสัตว์การเมืองที่แสวงหาอำนาจและความอยู่รอด ดังนั้นผู้นำจึงต้องดำเนินนโยบายเพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองโดยการประเมินสมรรถนะของชาติและสภาวะแวดล้อมเพื่อเลือกนโยบายที่เหมาะสมที่สุด สัจนิยมอธิบายว่าระบบระหว่างประเทศมีลักษณะอนาธิปไตย (Anarchy) สภาพความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจึงเต็มไปด้วยความขัดแย้งโดยปราศจากรัฐบาลโลกในการควบคุม ดังนั้นรัฐต่าง ๆ จึงมีปฏิสัมพันธ์บนพื้นฐานของความหวาดระแวง โดยรัฐแต่ละรัฐจะต้องดูแลช่วยเหลือตนเอง โดยทฤษฎีสำนึกสัจนิยมให้ความสำคัญอย่างสูงกับอำนาจ ผลประโยชน์ ความมั่นคง และความอยู่รอดของชาติ จากโครงสร้างระหว่างประเทศที่ไร้อำนาจกลางในการควบคุมพฤติกรรมของรัฐ สันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศจะเกิดขึ้นได้โดยอาศัยการคานอำนาจและการใช้อำนาจอย่างชาญฉลาด แม้ว่าจำเป็นต้องละเลยจริยธรรมศีลธรรม และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

ลัทธิเสรีนิยม (Liberalism) เป็นแนวคิดทางสังคมศาสตร์ในทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศซึ่งพัฒนาขึ้นในช่วงปีค.ศ. 1970 แนวคิดทางการเมืองนี้ถือว่ารัฐไม่อยู่ภายใต้อำนาจภายนอกของรัฐอื่น ๆ และไม่อยู่ภายใต้อำนาจภายในอื่น ๆ เช่น กองทัพ ลัทธิเสรีนิยมเสนอว่ากฎหมายระหว่างประเทศ องค์กรระหว่างประเทศ และองค์กรเอกชน (nongovernmental organizations) เป็นปัจจัยสำคัญที่มีบทบาทในเวทีโลก เทียบเท่ากับรัฐ และปฏิเสธทฤษฎีสัจนิยมที่มองว่าความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นเกมศูนย์ผล (zero-sum game) ด้วยการพัฒนาของเทคโนโลยีการสื่อสารและการขนส่งในช่วงท้ายของศตวรรษที่ 20 ทำให้เกิดความพึ่งพาอาศัยกันมากขึ้นระหว่างรัฐอธิปไตย ซึ่งยิ่งเพิ่มความสำคัญของการเข้าใจองค์ประกอบของลัทธิเสรีนิยม



เพื่อให้ให้นักการทูตและผู้ประกอบวิชาชีพด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศประสบความสำเร็จในหน้าที่และมีประสิทธิภาพ พวกเขาจำเป็นต้องมีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งซึ่งเกี่ยวกับหลักการพื้นฐานของลัทธิเสรีนิยม (Norwich University, 2025)

สรสรสร้างนิยม (Constructivism) ในวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มุ่งเน้นการเรียนรู้เกี่ยวกับการอธิบายพฤติกรรมของตัวแสดง (Actors) ที่มีต่อผลประโยชน์แห่งชาติ ตัวแสดงจะแสดงบทบาทอย่างไรเมื่อผลประโยชน์ของชาติถูกคุกคาม รวมไปถึงการศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของตัวแสดงต่อสิ่งอื่น กล่าวคือ การอธิบายลักษณะของความคิด (Ideas) อัตลักษณ์ (Identity) และบรรทัดฐาน (Norms) ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Social interaction) เข้ามาช่วยในการวิเคราะห์ การขยายขอบเขตการศึกษาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เช่น แนวคิดเรื่องอัตลักษณ์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญสำหรับทฤษฎีสรรสร้างนิยม ในแง่ของการวิเคราะห์การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและระหว่างประเทศ เอกลักษณ์ของตัวตนขึ้นอยู่กับวัฒนธรรมและความคาดหวังร่วมกัน สิ่งเหล่านี้ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ด้วยตัวของมันเอง แต่เกิดจากโครงสร้างทางสังคมและการสังเกตการณ์บนพฤติกรรมบรรทัดฐานของรัฐ (Rakson, 2020)

2.3 แถบเศรษฐกิจ เส้นทางสายไหม (One Belt, One Road: OBOR)

แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม (One Belt, One Road: OBOR) หรือที่รู้จักกันในชื่อเส้นทางสายไหม (Silk Road) เป็นเครือข่ายการค้าที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน ซึ่งเชื่อมโยงชุมชนต่าง ๆ ผ่านการเดินทางของกองคาราวานพ่อค้าที่ออกจากบ้านเกิดไปยังต่างประเทศ เส้นทางสายไหมมีความยาวกว่า 4,000 ไมล์ โดยเริ่มต้นจากเมืองฉางอัน (Chang'an) ในประเทศจีน ข้ามทะเลทรายของเอเชียกลางไปสิ้นสุดที่เมืองแอนติออก (Antioch) ในตุรกี นอกจากนี้ เส้นทางสายไหมยังรวมถึงเส้นทางทางทะเล (Maritime Silk Road) ที่มีความสำคัญไม่แพ้กัน ซึ่งเชื่อมโยงแผ่นดินจีนกับท่าเรือต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงภาคใต้ของไทย ในสมัยโบราณ ก่อนที่จะข้ามมหาสมุทรอินเดียและทะเลแดงไปยังกรุงโรม ซึ่งเป็นศูนย์กลางของโลกในช่วงเวลานั้น แม้ว่าเส้นทางสายไหมจะมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการค้า แต่ทั้งเส้นทางบกและทะเลยังมีบทบาทสำคัญในด้านภาษา ศาสนา และวัฒนธรรม ทำให้ถือเป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในโลกโบราณเลยทีเดียว (Money Buffalo, 2022)

2.4 โครงการ Belt and Road Initiative (BRI)

European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) กล่าวว่า โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative หรือ BRI) ของจีน เป็นกลยุทธ์ที่ถูกริเริ่มโดยสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียกับแอฟริกาและยุโรปผ่านเครือข่ายการค้าทั้งทางบกและทางทะเล เป้าหมายหลักคือการส่งเสริมการบูรณาการในภูมิภาค เพิ่มปริมาณการค้า และกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ โครงการนี้ได้รับแรงบันดาลใจจากแนวคิดเส้นทางสายไหมที่เกิดขึ้นในสมัยราชวงศ์ฮั่นเมื่อประมาณ 2,000 ปีก่อน ซึ่งเป็นเครือข่ายการค้าที่ยาวนานที่เชื่อมจีนกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนผ่านเส้นทางยูเรเชีย (EBRD, 2013) ซึ่งโครงการนี้เป็นนโยบายและแผนการลงทุนระยะยาวของจีน ซึ่งเป้าหมายของโครงการคือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางสายไหม (Silk Road)

เดิม รวมถึงการสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ จีนได้ลงนามในข้อตกลงความร่วมมือโครงการเส้นทางสายไหมใหม่ (BRI) มากกว่า 200 ฉบับ กับ 152 ประเทศ และ 32 องค์การระหว่างประเทศ โดยมีมูลค่ารวมเกิน 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ตั้งแต่เริ่มต้นในปี 2013 โครงการนี้ไม่เพียงแต่มีผลกระทบทางเศรษฐกิจ แต่ยังส่งผลต่อภูมิรัฐศาสตร์โลกอย่างชัดเจน โดยขยายไปยังหลายภูมิภาค รวมถึงแอฟริกา อเมริกากลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และได้เปลี่ยนแปลงจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานไปสู่การควบคุมพลังงานและการสร้างฐานทัพสำคัญ จีนมุ่งมั่นที่จะขยายอิทธิพลทางการทูต ทหาร และการเมืองผ่านโครงการนี้ (Natchapat Amornkul, 2023)

โครงการ BRI มีค่าใช้จ่ายสูงและมีขอบเขตทางภูมิศาสตร์ที่กว้างขวาง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วโลก ทำให้โครงการนี้เสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับหลายประเทศมากขึ้น นอกจากนี้ยังถูกมองว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเครือข่ายพันธมิตรระดับโลก โดยเฉพาะเครือข่ายพันธมิตรที่นำโดยสหรัฐอเมริกาซึ่งมีมาอย่างยาวนานตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ส่งผลให้พันธมิตรดั้งเดิมเริ่มมีความใกล้ชิดกับจีนมากขึ้น (Casanova, 2020)

2.5 วัตถุประสงค์หลักของโครงการ BRI

Natchapat Amornkul (2023) กล่าวว่าวัตถุประสงค์หลักของ BRI ได้แก่

1. การสร้างความเชื่อมโยงทางนโยบาย (policy coordination) เพื่อให้ประเทศที่เข้าร่วมโครงการสามารถปรับปรุงและประสานนโยบายต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องและมีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาในระดับนานาชาติ ช่วยลดความขัดแย้งระหว่างประเทศ โดยส่งเสริมความเข้าใจที่เหมาะสมและการพัฒนาความสามารถในการเรียนรู้ร่วมกัน นอกจากนี้ยังช่วยเสริมสร้างความเสถียรภาพในระบบนโยบาย โดยการปรับปรุงการดำเนินงานของระบบต่าง ๆ เพื่อให้สามารถรับมือกับความท้าทายที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. การสร้างความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (facilities connectivity) เป็นการเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ สนามบิน ถนน และระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาเศรษฐกิจ

3. การลดอุปสรรคทางการค้า (unimpeded trade) คือการลดอุปสรรคทางการค้าเป็นการส่งเสริมการเจรจาทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยการลดกฎระเบียบที่ซับซ้อนและอุปสรรคอื่น ๆ ซึ่งช่วยให้การทำธุรกิจระหว่างประเทศเป็นไปอย่างราบรื่น ลูกค้าและผู้ประกอบการจึงสามารถเข้าถึงตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4. การเสริมสร้างความร่วมมือทางการเงิน (financial integration) เป็นการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในด้านการเงินและการลงทุน เพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งในระดับชาติและนานาชาติ ช่วยลดความเสี่ยงทางการเงินและเพิ่มศักยภาพในการดำเนินการด้านการเงินและการลงทุนของประเทศ นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยทำให้การเข้าถึงทุนและทรัพยากรทางการเงินเป็นไปได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น และเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างตลาดการเงินของประเทศต่าง ๆ ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น



5. การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (people to people bonds) กิจกรรมและนโยบายที่มุ่งส่งเสริมความเข้าใจและความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประชาชนจากประเทศต่าง ๆ มีส่วนสำคัญในการสร้างความสัมพันธ์ที่เข้มแข็งขึ้น ซึ่งนำไปสู่การร่วมมือในหลายด้าน เช่น การศึกษา วัฒนธรรม การท่องเที่ยว และการพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในระยะยาวอย่างยั่งยืน

2.6 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน

ประเทศไทยและประเทศจีนนั้นได้มีความสัมพันธ์กันมาเป็นเวลานาน ซึ่งจากข้อมูลจาก Royal Thai Embassy, Beijing (2020) กล่าวว่าประเทศไทยและประเทศจีนได้เริ่มต้นความสัมพันธ์ทางการทูตเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 1975 ความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศมีความแน่นแฟ้น โดยมีการแลกเปลี่ยนการเยือนในทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ และมีการขยายความร่วมมือในหลายด้านอย่างลึกซึ้ง

1. ด้านการเมือง

ประเทศไทยและประเทศจีนมีความสัมพันธ์เชิงหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ที่แน่นแฟ้น โดยยึดหลักการเคารพซึ่งกันและกันและไม่แทรกแซงกิจการภายในของกันและกัน ทั้งสองประเทศได้ยกระดับความสัมพันธ์เป็น “หุ้นส่วนความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์อย่างรอบด้าน” ในปีค.ศ. 2012 เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือที่ครอบคลุมและแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ไทยและจีนยังมีความเชื่อมโยงทางเชื้อชาติและวัฒนธรรมที่ลึกซึ้ง และไม่มีปัญหาขัดแย้งทางประวัติศาสตร์หรือพรมแดน ทั้งยังมีความร่วมมือในกรอบอาเซียน - จีน และความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง รวมถึงการพัฒนายุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ หรือ Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS) ด้วย

2. ด้านเศรษฐกิจ

ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีนมีความสำคัญและเข้มข้นขึ้นตั้งแต่การบังคับใช้ความตกลงการค้าเสรีระหว่างอาเซียนกับประเทศจีนในปีค.ศ. 2010 และการยกระดับในปีค.ศ. 2019 รวมถึงการเปิดเส้นทาง R3A, R8, R9 และ R12 ที่เชื่อมไทยกับจีนผ่านลาวและเวียดนาม นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมไทย ลาว และจีน ความร่วมมือ 3 ฝ่ายในการพัฒนาเส้นทางรถไฟและเมืองอัจฉริยะในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศไทย รวมถึงการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านการค้าและการลงทุน และการประชุมหารือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างสองประเทศ โดยมีการประชุมสำคัญหลายครั้งในช่วงปีค.ศ. 2018 ถึงปีค.ศ. 2019

3. ด้านวัฒนธรรม

ประเทศไทยและประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นมายาวนานกว่า 700 ปี ซึ่งส่งผลให้วัฒนธรรมจีนผสมผสานเข้ากับวัฒนธรรมไทย และมีประชากรเชื้อสายจีนจำนวนมากในไทย ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างคนไทยและคนจีนใกล้ชิดเหมือนญาติสนิท นอกจากนี้ รัฐบาลจีนได้เปิดศูนย์วัฒนธรรมจีนในกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายนปีค.ศ. 2012 เป็นศูนย์วัฒนธรรมแห่งแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะเดียวกัน สถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ของไทยในจีนก็จัดกิจกรรมเพื่อเผยแพร่วัฒนธรรมไทยอย่างสม่ำเสมอ โดยร่วมมือกับหน่วยงานราชการและภาคเอกชนในจีน

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทความเรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจ ความยากจน และสิ่งแวดล้อม จากโครงการ Belt and Road Initiative กล่าวว่าโครงการ Belt and Road Initiative จะมีประโยชน์อย่างมาก ประการแรกคือ การคาดว่าจะรายได้ทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 ภายในปีค.ศ. 2030 เมื่อเปรียบเทียบกับฐานข้อมูลเดิม ซึ่งเท่ากับเกือบครึ่งล้านล้านดอลลาร์ในมูลค่าของปีค.ศ. 2014 และอัตราแลกเปลี่ยนตลาด โดยโครงการนี้จะสร้างผลประโยชน์ถึงร้อยละ 82 ในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออก ประการที่สองคือ โครงการ Belt and Road Initiative อาจช่วยยกระดับประชากรประมาณ 7.6 ล้านคนให้พ้นจากความยากจน และ 32 ล้านคนจากความยากจนระดับปานกลางในระดับโลก แต่โครงการนี้จะส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก (Maliszewska & Mensbrugge, 2019)

Boonchai Charassangsomboon (2019) กล่าวว่าผลการวิจัยชี้ว่า BRI มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากกรอบความร่วมมือพหุภาคีอื่น ๆ โดยเน้นการเชื่อมโยงทางกายภาพเป็นหลัก ซึ่งช่วยให้จีนขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจไปยังเอเชีย แอฟริกา และยุโรป ประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคมีโอกาสได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วม BRI โดยเฉพาะประเทศไทยที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของอาเซียนและกลุ่ม CLMV (กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ซึ่งความพยายามในการเชื่อมโยงโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทยกับเส้นทาง BRI ของจีน โดยมีการเตือนถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเข้าร่วม BRI ซึ่งอาจทำให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงและส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทย ดังนั้น ประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมในการสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทย รวมถึงการเปิดเสรีภาคการเงินอย่างมียุทธศาสตร์ การกำหนดกฎเกณฑ์การกำกับดูแลที่เหมาะสม และการส่งเสริมให้บุคลากรไทยเข้าใจยุทธศาสตร์การลงทุนของจีน เพื่อให้การเข้าร่วม BRI เป็นประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

National Defence Studies Institute (2019) กล่าวว่าความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทยในภาพรวมถือเป็นความพยายามในการสร้างความมั่นคงร่วมกัน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนความมั่นคงระหว่างประเทศและเสถียรภาพในภูมิภาค โดยประเทศไทยมีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน และสามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพความเชื่อมโยงในประเทศไทยสามารถแบ่งออกเป็น 5 มิติ

1. ด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์ ซึ่งประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชีย ตั้งแต่เหนือจรดใต้และตะวันออกไปตะวันตก ทำให้ประเทศไทยมีความสำคัญเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการลงทุนของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงเอเชียกับโลก

2. นโยบายระหว่างไทยและจีนมุ่งเน้นการพัฒนานวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าโดยไทยใช้ Thailand 4.0 และจีนใช้ Made in China 2025 ทั้งสองประเทศมีความร่วมมือทางเศรษฐกิจผ่านแผนพัฒนาระยะ 5 ปี (2017-2021) และแผนปฏิบัติการความร่วมมือที่ 3 นอกจากนี้จีนยังขยายความเชื่อมโยงนโยบายสู่อาเซียนผ่านโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และกรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong – Lancang Cooperation: MLC) โดยมีแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master plan on ASEAN connectivity 2025 - MPAC) และ ACMECS



Master Plan (2019-2023) เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และนวัตกรรมดิจิทัล การผลักดันโครงการ EEC จะช่วยขับเคลื่อนโครงการ BRI ในอาเซียนและส่งเสริมความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ

3. ด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ไทยและจีนมีการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ท่าเรือ รวมถึงอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งพัฒนาตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North – South Economic Corridor: NSEC) แนวพื้นที่เศรษฐกิจสายตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) โดยจีนได้ให้การสนับสนุนด้านการเงินผ่านธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเซีย ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่ EEC นี้จะกลายเป็นโครงการแม่แบบในการสร้างฐานในการเชื่อมโยงไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคใกล้เคียง ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ ในรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อให้ภูมิภาคเอเซียมีความเชื่อมโยงที่ดียิ่งขึ้น

4. ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีความเข้มแข็งและยั่งยืน ประเทศไทยและประเทศจีนมีความตั้งใจในการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนและพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมทันสมัย ซึ่งจะช่วยในการแลกเปลี่ยนความรู้ สนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สร้างผู้ประกอบการใหม่ และเสริมสร้างเศรษฐกิจท้องถิ่น รวมถึงการใช้ประโยชน์จากช่องทางการค้าใหม่ ทำให้อนาคตทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศสอดคล้องกับพลวัตทางเศรษฐกิจโลกในศตวรรษที่ 21 อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

5. ด้านการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน ประเทศไทยและประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดและเอื้อประโยชน์ต่อกัน ซึ่งส่งผลดีในด้านสังคมและวัฒนธรรม โดยมีการแลกเปลี่ยนบุคลากรและเทคโนโลยี รวมถึงการศึกษา ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในท้องถิ่น การเดินทางระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศจึงสร้างโอกาสในการพัฒนาประเทศอย่างรอบด้านผ่านการสื่อสารและเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรม

3. วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ระเบียบวิธีการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งมีวิธีการดำเนินงานวิจัยตามขั้นตอนดังต่อไปนี้ 1. ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการ งานวิจัย บทความ สรุปผลการประชุมสัมมนา รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ 2. นำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมมาทำการเปรียบเทียบและจัดกลุ่ม เพื่อให้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาวิเคราะห์ 3. วิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวม และข้อมูลที่ทำการคัดแยกและเปรียบเทียบมาทำการวิเคราะห์เพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้

3.2 ขอบเขตงานวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งสืบค้นข้อมูลจากเอกสาร งานวิจัย หรือบทความทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ โดยผู้วิจัยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์และตีความ ทั้งนี้ข้อมูลที่ผู้ทำการศึกษานั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงการ Belt and Road Initiative รวมถึงความสัมพันธ์ และนโยบายด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนในปัจจุบัน จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้อามาวิเคราะห์และเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

4. ผลการวิจัย

โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) หรือ "หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง" เป็นโครงการริเริ่มของจีนที่มีเป้าหมายในการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า และโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งโครงการนี้ได้ก่อให้เกิดผลกระทบที่สำคัญต่อความสัมพันธ์ทวิภาคีระหว่างจีนกับประเทศพันธมิตรในหลายมิติ ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์การทูตของไทยต่อจีนในยุคของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative)

ภายใต้บริบทของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ซึ่งเป็นโครงการที่ประเทศจีนได้ประกาศเมื่อปีค.ศ. 2013 ความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนขนาดใหญ่กลายเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดความสัมพันธ์ทวิภาคีของสองประเทศ ดังนั้นการทูตของไทยจึงต้องมีการปรับตัว และใช้ยุทธศาสตร์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Diplomacy) เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดให้แก่ประเทศ ดังนี้

1.1 การสร้างสมดุลทางภูมิรัฐศาสตร์

ไทยมีบทบาทสำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยไทยมีบทบาทที่แข่งขันในอาเซียนมาโดยตลอดนับตั้งแต่เริ่มก่อตั้งอาเซียน และได้ร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียนในการขับเคลื่อนความร่วมมือในกรอบอาเซียนในสาขาต่าง ๆ ให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม และเป็นประโยชน์ต่อประชาชน (Division of ASEAN Strategy and Cooperation, Department of ASEAN Affairs, 2022) และประเทศไทยยังมีพันธมิตรทั้งในภูมิภาค และนอกภูมิภาค เช่น อาเซียน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ซึ่งการเข้าร่วมโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของประเทศไทยทำให้ไทยต้องบริหารความสัมพันธ์กับจีนอย่างระมัดระวังเพื่อไม่ให้เกิดความพึงพิงทางเศรษฐกิจและการเมืองมากเกินไป

ยุทธศาสตร์เชิงภูมิรัฐศาสตร์ของไทยเน้นการสร้างดุลแห่งอำนาจ (Balance of Power) นั่นคือ สถานการณ์ที่ไม่มีรัฐใดหรือกลุ่มรัฐใดสามารถครอบงำและมีอำนาจเหนือรัฐอื่น ๆ ได้อย่างเต็มที่ (Amornkul, 2025) โดยการคงความสัมพันธ์อันดีกับจีนควบคู่ไปกับการรักษาความร่วมมือกับมหาอำนาจอื่น ทั้งนี้เพื่อให้ไทยสามารถใช้การทูตต่อรองในเรื่องข้อกำหนดโครงการลงทุน และเสริมสร้างความมั่นคงในภูมิภาค เช่น การเข้าร่วมโครงการเศรษฐกิจในอาเซียน และการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อกระจายความเสี่ยง



1.2 การทูตเชิงเศรษฐกิจ (Economic Diplomacy)

การทูตเชิงเศรษฐกิจ (Economic Diplomacy) ถือเป็นเครื่องมือหลักของประเทศไทยที่ใช้ในการตอบสนองต่อโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เนื่องจากโครงการนี้มีการมุ่งเน้นในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ท่าเรือแหลมฉบัง และเขตเศรษฐกิจพิเศษอีอีซี (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยสาเหตุที่ประเทศไทยเลือกใช้การทูตเชิงเศรษฐกิจนี้เพื่อ

1. ส่งเสริมการค้า และการลงทุนทั้งสองฝ่าย ซึ่งเป็นการดึงดูดการลงทุนจากจีนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรมบริการ
2. สร้างอิทธิพลเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งใช้การลงทุน และโครงการร่วมเป็นเครื่องมือเจรจาต่อรอง และสร้างเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์ต่อไทย และสุดท้าย
3. เพื่อลดการพึ่งพา และการสร้างดุลแห่งอำนาจ

โดยใช้การประสานงานกับองค์กรระหว่างประเทศ และพันธมิตรทางเศรษฐกิจเพื่อกระจายแหล่งการลงทุน

1.3 การทูตเชิงนวัตกรรม (Innovative Diplomacy)

การทูตเชิงนวัตกรรมจะช่วยให้การร่วมมือกับระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนนั้นมีความโปร่งใส และตอบสนองต่อผลประโยชน์ของประเทศอย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ที่หมายถึงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อจัดทำโครงการโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะที่เป็นหน้าที่ของรัฐ โดยรัฐมอบหมายหน้าที่ให้ภาคเอกชนดำเนินการจัดทำโครงการดังกล่าวผ่านสัญญาร่วมลงทุน (State Enterprise Policy Office, 2024) เพื่อบริหารโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอย่างมีประสิทธิภาพ และการพัฒนานโยบายสนับสนุนเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ และสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับภาคเอกชนไทย

1.4 การทูตเชิงวัฒนธรรมและสังคม (Cultural and Social Diplomacy)

นอกจากการสร้างสมดุลทางภูมิรัฐศาสตร์ การทูตเชิงเศรษฐกิจ และการทูตเชิงนวัตกรรม ไทยยังเน้นการสร้างความเข้าใจ และความไว้วางใจกันของทั้งสองประเทศผ่านการทูตเชิงวัฒนธรรมและสังคม (Cultural and Social Diplomacy) ซึ่งการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมสามารถเกิดขึ้นได้จากการจัดงานนิทรรศการ ศิลปะ และเทศกาลวัฒนธรรมร่วมกับจีน และสนับสนุนความร่วมมือด้านการศึกษาและการวิจัยระหว่างสถาบันการศึกษาของไทยและจีน นอกจากนี้การส่งเสริมการท่องเที่ยวและกิจกรรมเชิงสังคมยังช่วยในการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เพื่อสร้างความสัมพันธ์ในระดับประชาชน

2. ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ของจีนมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การค้า และการท่องเที่ยว ซึ่งผลกระทบหลัก ๆ สามารถแบ่งได้เป็น

2.1 การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ซึ่งการลงทุนของประเทศไทยในโครงสร้างพื้นฐานไทยเป็นหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งเชื่อมโยงไทยกับจีนตอนใต้โดยตรง ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้าและแรงงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และสนับสนุนการค้าข้ามพรมแดน นอกจากนี้ยังมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่ได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุน และเทคโนโลยีจากจีน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย โดยการลงทุนในโครงการเหล่านี้จะช่วยกระตุ้นการจ้างงาน การลงทุนของภาคเอกชน และการพัฒนาเทคโนโลยี

2.2 การขยายตลาดการค้า และการท่องเที่ยว

โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะเปิดโอกาสที่ประเทศไทยจะสามารถขยายตลาดในการค้า และโอกาสในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน โดยโครงการโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยและจีน จะช่วยให้การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ประเทศจีนที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยเฉพาะสินค้าการเกษตร และอาหารแปรรูปที่ต้องการความสดใหม่ และนอกจากนี้การเชื่อมต่อระบบขนส่ง และโครงการร่วมด้านวัฒนธรรมจะช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมาประเทศไทย ส่งผลดีต่อภาคบริการและเศรษฐกิจท้องถิ่น

2.3 ความเสี่ยงด้านหนี้สาธารณะและการพึ่งพิงเศรษฐกิจ

แม้ว่าโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะมีเป้าหมายในการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่หลายประเทศกลับประสบปัญหาหนี้สินที่เพิ่มสูงขึ้นจากการกู้ยืมเงินเพื่อลงทุนในโครงการต่าง ๆ ซึ่งอาจนำไปสู่ความตึงเครียดในความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะในกรณีที่ประเทศเหล่านั้นไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกำหนด ปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของจีนและกระตุ้นให้เกิดการอภิปรายเกี่ยวกับความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของโครงการดังกล่าว

3. ผลกระทบทางการเมืองและความมั่นคง

นอกจากผลกระทบทางเศรษฐกิจแล้ว โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางยังมีผลต่อความสัมพันธ์ทางการเมืองและความมั่นคง ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนอย่างมีนัยสำคัญ การวิเคราะห์เชิงลึกแสดงให้เห็นว่าการทูตเชิงกลยุทธ์ของไทยต้องเผชิญทั้งโอกาส และความท้าทายในมิติการเมืองและความมั่นคง

3.1 ความสัมพันธ์ทางทหารและความร่วมมือด้านความมั่นคง

โครงการโครงสร้างพื้นฐานบางโครงการของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เช่น ท่าเรือและระบบคมนาคมเชื่อมโยงไทย-จีน อาจเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ และการตอบสนองต่อภัยคุกคามทางความมั่นคง นอกจากนี้ประเทศไทยและจีนมีการฝึกซ้อมร่วมและการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวกรอง (ThaiPost, 2019) เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของภูมิภาค การดำเนินการเหล่านี้ช่วยให้ไทยสามารถใช้ความร่วมมือทางการทหาร และความมั่นคงเป็นเครื่องมือการทูตเชิงยุทธศาสตร์ในการสร้างความน่าเชื่อถือ และการต่อรองกับคู่ค้าระดับภูมิภาค

3.2 ความกังวลเรื่องอิทธิพลทางการเมืองของจีนในไทย

ซึ่งการลงทุนขนาดใหญ่ในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศจีนอาจสร้างแรงกดดันต่อรัฐบาลไทย ในการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจ และโครงสร้างพื้นฐาน โดยการพึ่งพาประเทศจีนมากเกินไปอาจลดความคล่องตัวของไทยในการเจรจากับประเทศมหาอำนาจอื่น เช่น สหรัฐอเมริกา

3.3 แรงกดดันจากมหาอำนาจอื่น

ความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับจีนอันเนื่องมาจากโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง อาจสร้างแรงกดดันจากมหาอำนาจอื่น เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น หรือสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นประเทศที่ประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีมาก่อน เพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าวประเทศไทยจำเป็นต้องใช้ยุทธศาสตร์การทูตแบบสมดุล (Balanced Diplomacy) ซึ่งเป็นแนวทางนโยบายต่างประเทศที่มุ่งให้ประเทศรักษาความสัมพันธ์ที่เป็นกลางกับมหาอำนาจสำคัญทั่วโลก และหลีกเลี่ยงการเข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในความขัดแย้งหรือการสร้างสรรค์ที่มีอำนาจ เพื่อส่งเสริมผลประโยชน์แห่งชาติ (Latham, 2023; Woo, 2019) และรักษาความสัมพันธ์อันดีกับทุกฝ่าย นอกจากนี้ประเทศไทยยังใช้การทูตแบบพหุภาคี (Multilateral Diplomacy) เช่น การเข้าร่วมเวทีอาเซียน และความร่วมมือภูมิภาค เพื่อสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์ที่หลากหลาย

5. อภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การทูตของประเทศไทยต่อประเทศจีนภายใต้บริบทของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีการผสมผสานระหว่างการทูตเชิงภูมิรัฐศาสตร์ การทูตเชิงเศรษฐกิจ และการทูตเชิงวัฒนธรรม ซึ่งสามารถเปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์ของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนได้ดังนี้

ประเทศมาเลเซีย

ความสัมพันธ์ระหว่างมาเลเซียและจีนภายใต้บริบททางการเมืองเรื่องชาติพันธุ์ได้ส่งผลต่อแนวคิดของผู้นำและนโยบายการพัฒนาประเทศตลอดจนความสัมพันธ์กับจีน หากมองจากลักษณะภายในประเทศของมาเลเซียจะพบว่าประเด็นของชาติพันธุ์ที่มีชาวมลายูเป็นเจ้าของประเทศได้กลายเป็นหนึ่งองค์ประกอบสำคัญของการเมืองมาเลเซียทั้งยังส่งผลต่อโครงสร้างเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม อีกทั้งความเข้มข้นของนโยบายด้านชาติพันธุ์ที่รัฐบาลอัมโนนำมาใช้ในแต่ละช่วงเวลาก็แปรเปลี่ยนไปตามสภาพแวดล้อมทางการเมืองและเศรษฐกิจ หากยังคงสื่อให้เห็นถึงความชอบธรรมในการครองอำนาจของอัมโนผ่านการพัฒนาประเทศและการสร้างความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์ ประเด็นเรื่องชาติพันธุ์ที่เต็มไปด้วยความแตกแยกและหวาดระแวงระหว่างชาวจีนและชาวมลายูกลายเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญต่อการกำหนดทิศทางความสัมพันธ์ระหว่างมาเลเซียและจีน (Tantikulan, 2021) ซึ่งประเทศมาเลเซียจึงได้นำการทูตเชิงเศรษฐกิจและการทูตเชิงวัฒนธรรมในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยโครงการ Malaysian East Coast Rail Link (ECRL) ของมาเลเซียก็เป็นหนึ่งในโครงการรัฐบาลที่ได้ขับเคลื่อน โดยโครงการนี้เป็นส่วนต่อขยายความร่วมมือกับประเทศจีนตามโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เชื่อมต่อทางรถไฟจากจีนตอนใต้สู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านบ่อเต็นในลาว ไทยมาเลเซีย และสิ้นสุดที่ สิงคโปร์ โดยเป้าหมายของโครงการ ECRL คือใช้การคมนาคมทางรถไฟเชื่อมต่อเศรษฐกิจและสังคมจากฝั่งตะวันตกที่เจริญแล้วไปสู่ฝั่งตะวันออกที่ยังไม่เจริญของมาเลเซีย เพื่อยกระดับรายได้ครัวเรือนและ GDP ทางภาคตะวันออกให้สูงขึ้น และลดความเหลื่อมล้ำระหว่างภาคตะวันตก (Pornprapan, 2025)

ประเทศเวียดนาม

จากบทความของ Le Hong Hiep (2018) กล่าวว่าเวียดนามได้สนับสนุนโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI) และธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ที่จีนเป็นผู้นำ แต่ก็ยังระมัดระวังต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจ การเมือง และยุทธศาสตร์ของโครงการนี้ ความไม่ไว้วางใจระหว่างสองประเทศยังคงมีอยู่ และความรู้สึกต่อต้านจีนในเวียดนามกำลังเพิ่มขึ้นจากความตึงเครียดล่าสุดเกี่ยวกับข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะหลังเหตุการณ์แท่นขุดเจาะน้ำมันปีค.ศ. 2014 เวียดนามได้แสดงการสนับสนุนอย่างเป็นทางการต่อโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง แต่ก็เน้นย้ำว่าความร่วมมือภายใต้โครงการต้องรับประกันความยั่งยืน มีประสิทธิภาพและครอบคลุม เปิดกว้าง ให้เกียรติซึ่งกันและกัน และเป็นไปตามกฎบัตรสหประชาชาติและกฎหมายระหว่างประเทศ เวียดนามยังสนับสนุนโครงการความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) ซึ่งจะยังคงเป็นช่องทางสำคัญในการตอบสนองความต้องการโครงสร้างพื้นฐานของเวียดนาม เพราะช่วยลดภาระด้านการเงินและข้อผูกพันระหว่างประเทศของรัฐ

เนื่องจากเวียดนามดำเนินนโยบายอย่างระมัดระวัง การบังคับใช้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในประเทศจึงมีแนวโน้มที่จะชะลอตัว ปัจจุบันยังไม่มีโครงการโครงสร้างพื้นฐานใหม่ใดที่เวียดนามระบุอย่างเป็นทางการว่าได้รับทุนสนับสนุนจากหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง แม้ว่ารถไฟสาย Cat Linh-Ha Dong ในกรุงฮานอย จะถูกจัดให้อยู่ภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางทั้งสองฝ่ายก็ตาม ในช่วงหลายปีข้างหน้าความสำเร็จในการดำเนินโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ในเวียดนามจะขึ้นอยู่กับ การปรับมุมมองของรัฐบาลฮานอยต่อโครงการนี้อย่างต่อเนื่อง เวียดนามอาจพิจารณาใช้โครงการนำร่อง 1-2 โครงการเพื่อประเมินทั้งข้อดีและข้อจำกัดของสินเชื่อหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอย่างรอบคอบ อย่างไรก็ตามเนื่องจากระดับหนี้สาธารณะที่เพิ่มสูงขึ้น รัฐบาลเวียดนามอาจงดเว้นการยื่นขอกู้ยืมโดยตรงระหว่างรัฐบาล แต่จะสนับสนุนให้นักลงทุนภาคเอกชนภายในประเทศเข้าถึงสินเชื่อหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยเฉพาะจาก Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) เพื่อก่อสร้างโครงการภายใต้รูปแบบ Build-Operate-Transfer (BOT) ซึ่งแนวทางนี้ช่วยลดผลกระทบทางการเมืองและยุทธศาสตร์ของสินเชื่อหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางต่อเวียดนามอย่างมีนัยสำคัญ

ประเทศอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียยังคงดำเนินความร่วมมือภายใต้กรอบโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามยังไม่มีโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่ตกลงร่วมกันอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมระหว่างอินโดนีเซียและจีน เนื่องจากมีความแตกต่างด้านมุมมองเกี่ยวกับโครงการโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยจีนถือว่าทุกโครงการโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ในขณะที่อินโดนีเซียจะเน้นเฉพาะโครงการที่เริ่มต้นตั้งแต่ยุคการนำของสีจิ้นผิง และโจโก ดังนั้นความมุ่งมั่นทางการเมืองระหว่างสองประเทศต่อความร่วมมือโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจึงยังคงเดินหน้า อย่างไรก็ตามโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกำลังเผชิญกับความท้าทายหลายประการต่อท่าที และมุมมองของอินโดนีเซีย โดยมีข้อกังวลและความคิดเห็นเชิงลบภายในประเทศเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ เช่น ความเสี่ยงของกับดักหนี้สิน การสูญเสียอำนาจอธิปไตย และการอนุญาตให้แรงงานจีนเข้ามาปฏิบัติงานในอินโดนีเซีย โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอีกโครงการหนึ่ง เช่น รถไฟความเร็วสูงจาการ์ตา-บันดุง ก็ได้รับคำวิพากษ์วิจารณ์เช่นกันเกี่ยวกับการ



ขาดการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม ความร่วมมือโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางระหว่างอินโดนีเซียและจีนต้องเผชิญกับพลวัตทางการเมืองภายในประเทศหลายด้าน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลของประธานาธิบดีโจโกวิพยายามบริหารจัดการโครงการนี้ในลักษณะได้ประโยชน์ร่วมกัน โดยเปิดโอกาสให้ภาคธุรกิจมีส่วนร่วมอย่างแข็งขัน รัฐบาลอินโดนีเซียพยายามแยกมิติทางการเมืองออกจากความร่วมมือโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความตึงเครียดหรือความขัดแย้งทางการเมือง ขณะเดียวกันโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในอินโดนีเซียยังคงไม่สามารถหลีกเลี่ยงคำวิพากษ์วิจารณ์และแรงต้านทางการเมืองจากกลุ่มต่าง ๆ ได้ หากทั้งสองรัฐบาลสามารถดำเนินความร่วมมือนี้ภายใต้แนวทาง การใช้เครื่องมือทางเศรษฐกิจเป็นตัวเจรจาต่อรองระหว่างประเทศ โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางก็มีแนวโน้มที่จะสามารถดำรงอยู่และพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป (Suoneto, 2022)

จากการเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การทูตของประเทศไทยต่อประเทศจีนภายใต้บริบทของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนพบว่าพม่ามียุทธศาสตร์การทูตของประเทศไทยมีความคล้ายคลึงกับประเทศอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างสมดุลทางภูมิรัฐศาสตร์ และการทูตเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งจะแตกต่างกับประเทศอินโดนีเซียที่ใช้เครื่องมือทางเศรษฐกิจเป็นตัวเจรจาต่อรองระหว่างประเทศเป็นหลัก

6. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

เพื่อรองรับผลกระทบจากโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ประเทศไทยควรมีนโยบายเพื่อตอบสนองโครงการดังกล่าวเพื่อให้โครงการนี้สามารถสร้างประโยชน์อย่างยั่งยืนในระยะยาว งานวิจัยครั้งนี้ได้มีการเสนอแนะนโยบายดังนี้

1. การเสริมสร้างความโปร่งใสในการลงทุน

จัดตั้งกลไกตรวจสอบและประเมินโครงการที่อาจจะแต่งตั้งขึ้นมาเพื่อรองรับกับโครงการ BRI เพื่อให้แน่ใจว่าโครงการดำเนินไปอย่างโปร่งใสและสอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานสากล โดยอาจจะใช้เทคโนโลยี เช่น Blockchain เพื่อบันทึกและตรวจสอบกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง การเบิกจ่ายงบประมาณ และการดำเนินงานของโครงการ หรือเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคมและชุมชนท้องถิ่นในการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการ เปิดโอกาสให้ชุมชนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) และนักวิชาการมีส่วนร่วมในการวางแผนและประเมินผลโครงการ

2. การพัฒนาทักษะแรงงานในประเทศ

รัฐบาลอาจพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับแรงงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ BRI เช่น โลจิสติกส์ การก่อสร้าง และการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน โดยการสร้างความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศและภาคเอกชน รวมถึงการร่วมมือกับบริษัทจีนและบริษัทต่างประเทศ เพื่อให้บริษัทเหล่านี้มีส่วนร่วมในการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมหรือจัดโปรแกรมแลกเปลี่ยนทักษะ นอกจากนี้ยังอาจมีการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในภาคอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณสำหรับทุนการศึกษาและทุนวิจัยในสาขาที่เกี่ยวข้อง ด้วยแนวทางเหล่านี้ ประเทศไทยจะสามารถเตรียมแรงงานให้มีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในโครงการ Belt and Road Initiative ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

3. การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน

กำหนดมาตรการและเกณฑ์ที่เข้มงวดเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากโครงการก่อสร้างต่าง ๆ สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น โดยอิงตามเกณฑ์ขององค์กรระหว่างประเทศ เช่น มาตรฐานของธนาคารโลก (World Bank) หรือ IFC (International Finance Corporation) ส่งเสริมการลงทุนในเทคโนโลยีสีเขียว เช่น ระบบขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้า และกระตุ้นให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการผลิตของเสีย และสนับสนุนการนำวัสดุกลับมาใช้ใหม่ ด้วยการดำเนินนโยบายเหล่านี้ ประเทศไทยสามารถสนับสนุนโครงการ BRI ให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสร้างความยั่งยืนในระยะยาว

4. การกระจายความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ

ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศอื่น ๆ เพื่อกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาการลงทุนจากจีนเพียงฝ่ายเดียว โดยมีการพัฒนาภาคเศรษฐกิจภายในประเทศ เช่น เกษตรกรรมและการท่องเที่ยว เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งจากภายใน นอกจากนี้ยังมีการสนับสนุนธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ผ่านการจัดตั้งกองทุนหรือมาตรการช่วยเหลือ เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ และขยายความร่วมมือทางการค้ากับประเทศอื่น ๆ นอกเหนือจากจีน เช่น อินเดีย ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป แนวทางเหล่านี้จะช่วยเพิ่มความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสร้างความสมดุลในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

5. การสร้างความร่วมมือทางการเมืองระหว่างประเทศ

ทำได้โดยการรักษาสมดุลความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจอื่น ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์สร้างความไว้วางใจผ่านข้อตกลงทางการเมืองที่ชัดเจน เช่น สนธิสัญญาความมั่นคงหรือการค้า และใช้บทบาทของไทยในฐานะศูนย์กลางของอาเซียนในการส่งเสริมความร่วมมือระดับภูมิภาค หรือจัดตั้งการเจรจาทวิภาคีกับประเทศคู่ค้า และพันธมิตรเพื่อแก้ไขปัญหาความขัดแย้งและส่งเสริมความร่วมมือในประเด็นสำคัญ เช่น ความมั่นคง พลังงาน และการพัฒนาเศรษฐกิจ

บรรณานุกรม

Amornkul, N. (2023). *Belt and Road Initiative*.

http://wiki.kpi.ac.th/index.php?title=Belt_and_Road_Initiative. (in Thai)

Amornkul, N. (2025). *Balance of Power*. [https://wiki.kpi.ac.th/index.php?title=ดุลแห่งอำนาจ_\(Balance_of_Power\)](https://wiki.kpi.ac.th/index.php?title=ดุลแห่งอำนาจ_(Balance_of_Power)). (in Thai)

Barston, R. P. (2019). *Modern diplomacy*. Routledge.

Bee, A. (2023). *Key Theories of International Relations*.

<https://medium.com/@archiebee/beyond-statecraft-key-theories-of-international-relations-91911597170b>

Casanova, L. (2020). *The Era of Chinese Multinationals: Competing for global dominance*. Academic Press.

- Charassangsomboon, B. (2019). Financial cooperation under the Belt and Road Initiative: Implications on Thailand's economic security. *The National Defence College of Thailand Journal*, 61(1), 28-44. (in Thai)
- Division of ASEAN Strategy and Cooperation, Department of ASEAN Affairs. (2022). The Role of Thailand in ASEAN.
https://image.mfa.go.th/mfa/0/OcXc7u4THG/migrate_directory/other-20180829-175021-530335.pdf (in Thai)
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (2013). *Belt and Road Initiative (BRI)*. <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- General Administration of Customs of the People's Republic of China. (2025, January 13). *The total value of imports and exports categorized by main countries (regions) in December 2024*.
<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302275/6312779/index.html>
- Hiep, L.H. (2018). The Belt and Road Initiative in Vietnam: challenges and prospects. *International Institute for Asian Studies*, 18(1), 18.
- Klaitabtim, J. (2019). Realism in the United State Foreign Policy under Donald Trump Presidency. *Kasetsart University Political Science Review Journal*, 6(2), 5-7. (in Thai)
- Latham, A. (2023). *Israel-Hamas war puts China's strategy of 'balanced diplomacy' in the Middle East at risk*. <https://theconversation.com/israel-hamas-war-puts-chinas-strategy-of-balanced-diplomacy-in-the-middle-east-at-risk-216246>
- Malisuwan, S. (2022). The Relationship between Thai Government and Chinese Government. *Journal of MCU Loei Review*, 3(3), 7-19. (in Thai)
- Maliszewska, M. & Mensbrughe, D. V. D. (2019). The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts. *Policy Research Working Paper 8814*. World Bank.
- Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of Thailand. (2020). *Cultural Diplomacy*.
<https://www.dla.go.th/work/kpinow/8emag/pdf/020.pdf>. (in Thai)
- Money Buffalo. (2022, 12 June). *Silk Road, the trade route that brought prosperity to China*
<https://www.moneybuffalo.in.th/history/introduction-silk-road>
- Murray, S. (2018). *The theory and practice of diplomacy*. New York: Routledge.
- National Defence Studies Institute. (2019). *The Belt and Road Initiative (BRI) and the Eastern Economic Corridor (EEC) project: Joint security between China and Thailand*. Bangkok: Strategic Studies Center. (in Thai)

- Norwich University. (2025). *7 Components of Liberalism*.
<https://online.norwich.edu/online/about/resource-library/7-components-liberalism>
- Pornprapan, C. (2025). Malaysian East Coast Rail Link (ECRL): A strategic railway linking development from the West to the East. <https://thaipublica.org/2025/04/malaysian-east-coast-rail-link-ecrl/> (in Thai)
- Sudjanya, Ch. (2023). Diplomatic processes and cultural diversity. *Wipitpatanasilpa Journal of Arts, Graduate School*, 3(2), 47-65. (in Thai)
- Rakson, K. (2020). The study of international political economy under the concept of constructivism. *Journal of Business Administration and Social Sciences Ramkhamhaeng University*, 3(1), 27-36. (in Thai)
- Royal Thai Embassy, Beijing. (2020). *The relationship between Thailand and China*.
<https://thaiembbeij.org/th/republic-of-china/thai-relations-china/>. (in Thai)
- State Enterprise Policy Office. (2024). Public – Private Partnership: PPP.
https://ict.anamai.moph.go.th/web-upload/43x528df2e7798e617aba7f8918a3ad9627/tinymce/Digital%20Literacy/2563/1_2563/2_5_1_2563.pdf. (in Thai)
- Suoneto, N. (2022). The Political and Economic Dynamics of Indonesia-China BRI Cooperation. *Kyoto Review of Southeast Asia*. <https://kyotoreview.org/issue-32/the-political-and-economic-dynamics-of-indonesia-china-bri-cooperation/>
- Tantikulan, Ch. (2021). Belt and Road Initiatives: view from the Malaysian economic and political relations with China. *Srinakharinwirot Research and Development Journal of Humanities and Social Sciences*, 16(31), 1-13. (in Thai)
- Thaibizchina. (2025, January 20). *Summary of China's Economic Statistics for the Year 2024*. Thaibizchina.com. <https://thaibizchina.com/china-economic-business/summary-china-economic-statistics-2024/>. (in Thai)
- ThaiPost. (2019). *Thailand and China cooperate through exchange visits, joint training, and collaboration in military intelligence*. <https://www.thaipost.net/main/detail/50455>. (in Thai)
- Wattana, Thai. (2021, July 24). *From a country that once faced economic challenges in Asia to becoming a global powerful economic country: China's long journey of development towards the China Dream*. <https://researchcafe.tsri.or.th/world-economic-power/>. (in Thai)
- Woo, J.M. (2019). A Critical Review of Balanced Diplomacy as a Leadership of Administrative Leader. *International Journal of Systems Engineering*, 3(1), 1-8.
- Zhong, N. (2025, 14 January). *Nation's foreign trade hits new high*.
<https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS6785997ca310f1265a1da8dc.html>