



# วิเทศปริทัศน์

ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ (ISC) ผลิตเอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องกับการทูตและการระหว่างประเทศ ความเห็นที่ปรากฏในบทความนี้เป็นของผู้เขียน ไม่ได้เป็นความเห็นของรัฐบาลไทยหรือกระทรวงการต่างประเทศ การผลิตหรือทำซ้ำเอกสารและบทความในรูปแบบใดๆ ต้องได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากศูนย์ศึกษาการต่างประเทศที่ [isc@mfa.mail.go.th](mailto:isc@mfa.mail.go.th) และจะต้องระบุชื่อผู้เขียนให้ชัดเจนตามหลักการอ้างอิงเอกสารที่เป็นสากลด้วย

ฉบับที่ 8/2564 | สิงหาคม 2564

## รถไฟความเร็วสูงกับอำนาจของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เสกสรร อานันทศิริเกียรติ<sup>1</sup>

บทความนี้นำเสนอสาระสำคัญของหนังสือ *Rivers of Iron: Railroads and Chinese Power in Southeast Asia* เขียนโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเอเชียศึกษาสามท่าน ได้แก่ Professor David M. Lampton จาก Johns Hopkins University ประเทศสหรัฐอเมริกา Dr. Selina Ho จาก Lee Kuan Yew School of Public Policy มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ และ Dr. Cheng-Chwee Kuik จาก Institute of Malaysian and International Studies มหาวิทยาลัยแห่งชาติมาเลเซีย และนำเสนอประเด็นเพิ่มเติมที่ผู้เขียนหนังสืออภิปรายในกิจกรรม Book Launch and Discussion ที่ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ (ISC) จัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม ค.ศ. 2021<sup>2</sup>

*Rivers of Iron* นำเสนอมุมมองและประสบการณ์ที่แตกต่างกันของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการตอบสนองข้อเสนอของจีนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยมีข้อเสนอหลักที่น่าสนใจว่า ประเทศในภูมิภาคนี้มี “agency” หรือความสามารถในการเจรจาต่อรองผลประโยชน์กับมหาอำนาจที่กำลังผงาดขึ้นมาอย่างจีน แต่ละประเทศมี agency ในระดับที่แตกต่างกันไปตามโครงสร้างสถาบันและปัจจัยทางการเมืองภายใน ซึ่งเป็นการนำเสนอมุมมองเพื่อถกเถียงกับชุดความคิดที่พิจารณาประเทศในภูมิภาคนี้เป็นเพียง “สวนหลังบ้าน (backyards)” ที่คอยแต่รับการลงทุนและความช่วยเหลือจากจีนเท่านั้น หนังสือเล่มนี้ยังมีรายละเอียดที่เป็นประโยชน์สำหรับผู้กำหนดนโยบายและนักวิชาการ เนื่องจากผู้เขียนศึกษาจากเอกสารหลายรูปแบบทั้งหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น เอกสารของหน่วยงานภาครัฐ และเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างทางรถไฟจริงในหลายประเทศ และสัมภาษณ์บุคคลต่าง ๆ มากกว่า 150 องค์กร

<sup>1</sup> นักวิจัย ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ (ISC)

<sup>2</sup> ผู้สนใจสามารถรับฟัง Book Launch and Discussion ได้ที่ Facebook ของศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ

<https://www.facebook.com/InternationalStudiesCenter.th/videos/875997973301928>

## มองอำนาจของจีนตามความเป็นจริง

การสร้างรถไฟความเร็วสูงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ต่ออนาคตของจีนหลายประการ ข้อแรก เป็นการกระจายความเสี่ยงของเส้นทางการเดินเรือออกจากอ่าวเปอร์เซีย มหาสมุทรอินเดีย และหมู่เกาะรอบ ๆ ประเทศอินโดนีเซียและสิงคโปร์ ข้อที่สอง ทั้งฝ่ายที่สนับสนุนการเชื่อมโยงภาคพื้นทวีป (Continentalists) และฝ่ายที่สนับสนุนการเชื่อมโยงผลประโยชน์ทางทะเล (Maritime Interests) ในจีนต่างมองภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นพื้นที่ปลอดภัยสำหรับการสร้างความมั่นคงให้ห่วงโซ่อุปทานของจีน เนื่องจากภูมิภาคนี้มีชนชั้นกลางที่มีรายได้มากขึ้นและมีทรัพยากรมนุษย์ที่มีทักษะ อาจเป็นทางเลือกในกรณีที่ฐานการผลิตภายในประเทศจีนมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น ข้อสุดท้าย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ซึ่งจีนสามารถเข้ามาเติมเต็มในด้านเทคนิคและมาตรฐานการก่อสร้าง และท้ายที่สุดจีนเองก็จะได้ประโยชน์ด้วย

อย่างไรก็ดี โครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นไม่ได้ตอบสนองแต่ผลประโยชน์ของจีนเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น ผู้เขียนกล่าวถึงคำสัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ระดับสูงของ สปป. ลาวคนหนึ่งเมื่อ ค.ศ. 2017 ที่ระบุว่า การสร้างรถไฟความเร็วสูงก็เป็นความต้องการของประเทศในภูมิภาคเช่น สปป. ลาว ด้วยเช่นกัน โดยอธิบายว่า อารยธรรมของโลกส่วนมากเกิดบริเวณลุ่มแม่น้ำหรือมหาสมุทรทั้งสิ้น แต่ สปป. ลาว เป็นประเทศเดียวในภาคพื้นทวีปที่ไม่มีทางออกทะเลและแม่น้ำโขงเองก็ไม่ได้ไหลผ่านประเทศโดยตรง จึงจำเป็นต้องสร้างแม่น้ำของตนเองนั่นคือ “ทางรถไฟ” ผู้ให้สัมภาษณ์คนเดียวกันนี้ยังกล่าวเพิ่มเติมอีกว่า

งานวิจัยชี้ว่า เส้นทางจากจีนมายังภูมิภาคที่ใกล้ที่สุดต้องผ่าน สปป. ลาว หากเราไม่พร้อม ก็จะเสียโอกาส...เราต้องบริหารเพื่อใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งของเราให้เต็มที่ ดูอย่างสิงคโปร์ ล้อมรอบด้วยทะเล ไม่มีทรัพยากร ไม่มีที่ดิน แล้วเขาบริหารอย่างไร...การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากมาเลเซีย สิงคโปร์ และไทยสามารถสร้างประโยชน์ให้เราได้<sup>3</sup>

บทแรกของหนังสือตั้งชื่ออย่างน่าสนใจมากกว่า “อำนาจของจีนก็คือสิ่งที่จีนทำ (Chinese Power Is as Chinese Power Does)” Professor David Lampton หนึ่งในผู้เขียนเสนอให้พิจารณาการแสดงอำนาจ (exercising power) ว่า

ไม่ใช่แค่การสร้างผลลัพธ์ให้เกิดขึ้น แต่ยังรวมถึงการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพด้วย...ประเทศที่ขึ้นชื่อว่ามีอำนาจ (powerful nation) นั้นหมายถึงประเทศที่สามารถกำหนดวาระของตนได้ตามต้องการ สามารถสร้างแรงสนับสนุนหรือความสอดคล้องกับนโยบายทั้งภายในและในเวทีระหว่างประเทศ สร้าง

<sup>3</sup> David M. Lampton, Selina Ho and Cheng-Chwee Kuik, *Rivers of Iron: Railroads and Chinese Power in Southeast Asia* (Oakland, California: University of California Press, 2020), 2-3.

อิทธิพลต่อกระบวนการดำเนินนโยบายตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ในตอนต้น และสามารถปฏิเสธการรับนโยบายที่ไม่มีประสิทธิภาพหรืออาจสร้างแรงต้านได้<sup>4</sup>

ประเด็นนี้เป็นที่มาของการกำหนดคำถามวิจัยอื่น ๆ ของหนังสือเล่มนี้ ได้แก่ ประเทศขนาดเล็กมีปฏิสัมพันธ์กับประเทศขนาดใหญ่ที่มีอำนาจมากกว่าอย่างไร จีนมีกลวิธีเจรจาในเกมที่ซับซ้อนอย่างไร ปัจจัยภายในส่งผลกระทบต่อการดำเนินนโยบายต่างประเทศอย่างไรบ้าง และประเทศที่มีระบบการตัดสินใจทางนโยบายแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (single system) กับประเทศที่มีระบบการตัดสินใจทางนโยบายจากหลายส่วน (cross system) ตอบสนองต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงแตกต่างกันอย่างไร

สาระในบทที่ 2 เป็นการสนับสนุนความเห็นของเจ้าหน้าที่ระดับสูงของ สปป. ลาว ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นเป็นความสนใจร่วมของทั้งฝ่ายจีนและฝ่ายประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีนต้องการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟความเร็วสูงเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศและการพัฒนาภายในประเทศด้วยการกำหนดขอบข่ายของกลุ่มอุตสาหกรรมที่ควรลงทุนในการวิจัยและพัฒนา การระดมทรัพยากรเพื่อดึงดูดเทคโนโลยีจากภายนอก การสร้างแรงจูงใจให้ตลาดภายในของจีนในการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาประยุกต์ใช้ การเสริมสร้างสมรรถนะทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศ และการเพิ่มศักยภาพการให้ทุนสนับสนุนการประชาสัมพันธ์สินค้าส่งออกซึ่งในที่นี้คือรถไฟความเร็วสูง ยุทธศาสตร์ของจีนสอดคล้องกับความต้องการของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ซึ่งเป็นวิสัยทัศน์ที่มีมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงของอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) หนึ่งในเอกสารนโยบายที่สำคัญของอาเซียนได้ให้ความสำคัญแก่การพัฒนาความเชื่อมโยงทางกายภาพ (physical connectivity) นี้ด้วย

บทที่ 3 และ 4 แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ความคิดเห็นสาธารณะภายในประเทศจีนต่อการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความหลากหลาย ตัวอย่างเช่น กลุ่มธุรกิจธนาคารจีนแสดงความกังวลต่อการให้เงินกู้ในบางโครงการซึ่งมีความเสี่ยงสูง รัฐบาลปักกิ่งจึงต้องแสดงให้กลุ่มพลังทางสังคมต่าง ๆ ภายในประเทศเห็นผลประโยชน์ที่ชัดเจนจากการใช้งบประมาณลงทุนจำนวนมาก ผลที่ได้คือ รัฐบาลของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องเจรจาและแสดงท่าทีด้วยความระมัดระวังมากขึ้นในการร่วมโครงการกับจีน

### **ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอำนาจต่อรองกับจีน**

อำนาจของจีนแม้จะมีมากแต่ก็ไม่อาจใช้ได้เต็มที่ มีขอบเขตและข้อจำกัด ช่วงท้ายบทที่ 5 ของหนังสือกล่าวถึงปัจจัย 3 ประการที่ส่งผลกระทบต่อระดับอำนาจต่อรองที่ประเทศขนาดกลางและเล็กในภูมิภาคมีต่อจีน ปัจจัยแรกคือ ขนาด ระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ และทำเลที่ตั้ง (size, wealth, and location matter) ประเทศอำนาจขนาด

<sup>4</sup> Lampton, Ho and Kuik, *Rivers of Iron*, 14.

กลางอย่างอินโดนีเซียและไทยมี agency มากกว่าประเทศขนาดเล็ก อินโดนีเซียสามารถต่อรองให้ฝ่ายจีนให้หลักประกันว่าการดำเนินโครงการจะไม่ก้าวล่วงอธิปไตยพร้อมกับการเจรจาเงินด้วยอัตราดอกเบี้ยต่ำ มาเลเซียและสิงคโปร์มีขีดความสามารถทางเศรษฐกิจในฐานะประเทศรายได้ปานกลางถึงสูงที่อาจไม่จำเป็นต้องอาศัยแหล่งเงินทุนจากฝ่ายจีนมากนัก ในกรณีของไทย ท่าเลที่ตั้งมีประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์ที่ทำให้ไทยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสร้างความเชื่อมโยงที่มาจากทุกสารทิศ

ปัจจัยที่สองคือ ขีดความสามารถของรัฐ (state capacity) รวมถึงเงื่อนไขเชิงสถาบัน กฎเกณฑ์หรือระเบียบต่าง ๆ ที่ช่วยลดความจำเป็นในการพึ่งพาเงิน ตัวอย่างที่ชัดเจนคือสิงคโปร์ จีนต้องการสิงคโปร์เช่นเดียวกับที่สิงคโปร์ต้องการจีน ใน ค.ศ. 2014 สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุดของจีน ขณะที่จีนเป็นคู่ค้าสำคัญที่สุดของสิงคโปร์ ในภาพรวม มูลค่าการค้าของจีนคิดเป็นเพียงร้อยละ 13 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของสิงคโปร์

อีกปัจจัยหนึ่งคือ ความเห็นของสาธารณชน (public opinion) ซึ่งมักจะมีคำถามหลักคือประเทศนั้นจะได้อะไรจากการที่จีนเข้ามาลงทุน ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีหรือไม่ หรือโครงการดังกล่าวจะช่วยสร้างการจ้างงานได้มากเพียงใด เนื่องจากบริษัทจีนที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการก็มักจะนำวัสดุอุปกรณ์เข้ามาจากจีนและมองข้ามกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมในท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ความเห็นของสาธารณชนในบางประเทศต่อการดำเนินโครงการของจีนแม้จะเป็นเชิงลบก็อาจสร้าง “แต้มต่อ” ให้การเจรจาในระดับระหว่างประเทศได้โดยการอ้างถึงเสียงคัดค้านภายในประเทศเพื่อขอต่อรองจำนวนเงินเพิ่มหรือเงื่อนไขอื่น ๆ ที่อาจกล่าวได้ว่าดำเนินไปเพื่อลดแรงกดดันภายในประเทศ

ช่วงต้นของบทที่ 6 แสดงให้เห็นว่า บริษัทจีนที่เข้ามาลงทุนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ต้องปรับตัวและเรียนรู้ที่จะมีปฏิสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและเงื่อนไขเชิงสถาบันซึ่งแตกต่างกันโดยสิ้นเชิงในแต่ละประเทศ การกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นสามารถตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานในอินโดนีเซียทำให้การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงจากการ์ตา-บันดุง (Jakarta-Bandung High Speed Railway Project) ต้องล่าช้าออกไป เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นความตกลงระหว่างรัฐบาลกลางของจีนกับรัฐบาลกลางของอินโดนีเซียที่ไม่ได้ผ่านการปรึกษาหารือกับส่วนการปกครองท้องถิ่น ในเขตชวาตะวันตก มีผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในส่วนการปกครองระดับ district ถึง 29 แห่ง รวมทั้งสิ้น 95 หมู่บ้าน

ข้อจำกัดต่อมาคือเงื่อนไขของระบบราชการภายในแต่ละประเทศ หนังสือกล่าวถึงกรณีของไทย ผู้บริหารคนหนึ่งกล่าวว่า “ในมุมมองของเรา (ประเทศไทย) มีข้อเรียกร้องต่อจีนทั้งในเชิงเทคนิคและกฎหมาย วิศวกรชาวจีนจะได้รับใบอนุญาตในประเทศไทยอย่างไร จะเวนคืนที่ดิน (เพื่อใช้ก่อสร้างสถานี) อย่างไร จะศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างไร และจะกำหนดช้อยกเว้นต่าง ๆ อย่างไร”<sup>5</sup> ซึ่งแสดงให้เห็นเงื่อนไขที่จีนจะต้องนำไปพิจารณาประกอบการเจรจาต่อรองได้เป็นอย่างดี

<sup>5</sup> Lampton, Ho and Kuik, *Rivers of Iron*, 170.

นอกจากเงินไปเซ็งสถาบันแล้ว เงินไปทางภูมิศาสตร์เป็นอีกความท้าทายหนึ่งในการดำเนินโครงการของฝ่ายจีน สปป. ลาว เป็นกรณีที่ชัดเจนที่สุด เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา จำเป็นต้องมีการระเบิดหรือเจาะภูเขา ซึ่งต้องใช้ระเบิดเป็นจำนวนมากเพื่อสร้างอุโมงค์จำนวน 72 อุโมงค์ และสะพานอีกประมาณ 170 สะพาน และยังมีกับระเบิดจากสงครามอินโดจีนซึ่งยังไม่ได้ถอดสลักอีกจำนวนมาก วิศวกรชาวจีนคนหนึ่งกล่าวว่า “ควรให้สหรัฐอเมริกาทำลายกับระเบิดพวกนี้ด้วย” ข้อจำกัดต่าง ๆ เหล่านี้สอดคล้องกับปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนโครงการสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ในภูมิภาคหลายข้อ อาทิ ข้อจำกัดทางการเงินการคลัง ความเสี่ยงทางการเมืองในประเทศที่ดำเนินโครงการ การเผชิญกับปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ และความไม่สอดคล้องกันของระบบภายในประเทศ การสร้างหลักประกันความปลอดภัยสำหรับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ฯลฯ

### มุ่งสู่ “ความเชื่อมโยงที่สมดุล”

หนึ่งในข้อเสนอหลักสำหรับประเทศผู้เล่นอื่น ๆ ที่ต้องการมีบทบาทในภูมิภาคซึ่งปรากฏในบทที่ 7 ของหนังสือคือ การมีส่วนร่วมในการสร้าง “ความเชื่อมโยงที่สมดุล (balanced connectivity)” ให้เกิดขึ้นภายในภูมิภาค ความล่าช้าในการสร้างทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Line: SKRL) ที่มีมาตั้งแต่กลางทศวรรษ 1990 เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนว่าภูมิภาคนี้ยังต้องการการสนับสนุนทางการเงิน เทคโนโลยี และทรัพยากรมนุษย์อีกพอสมควร เปิดโอกาสให้ประเทศผู้เล่นอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย แคนาดา ประเทศในภูมิภาคยุโรป หรือแม้แต่สหรัฐอเมริกาสามารถเข้ามามีบทบาทได้โดยเน้นการมอบความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาาระหว่างประเทศที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศกำลังพัฒนามากขึ้น ญี่ปุ่นเป็นประเทศคู่เจรจาที่มีบทบาทอย่างแข็งขันในภูมิภาคนี้โดยมุ่งจำกัดการขยายอิทธิพลของจีน ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกลายเป็นประเด็นที่ผู้เล่นต่าง ๆ แข่งขันกันโดยเฉพาะช่วงเวลาที่ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนมีแนวโน้มเข้มข้นขึ้น ผู้เขียนตั้งข้อสังเกตว่า โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ญี่ปุ่นให้ทุนสนับสนุนจะเพิ่มคำว่า “Quality” เข้าไปด้วย เช่น Partnership for Quality Infrastructure เป็นต้น นอกจากนี้ เกาหลีใต้อาจเป็นอีกทางเลือก เนื่องจากไม่มีนโยบายที่เป็นปฏิปักษ์ต่อจีนอย่างน้อยในรัฐบาลประธานาธิบดีมุน แช-อิน ผู้เขียนยังทิ้งท้ายคำถามสำคัญต่ออนาคตการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคไว้ 3 ข้อดังนี้

1. แต่ละประเทศมีทางเลือกอื่นที่เป็นไปได้นอกเหนือจากจีนหรือไม่
2. ประเทศคู่เจรจาอื่น ๆ ที่มีศักยภาพจะสามารถเทียบเคียงหรือล้ำหน้ากว่าจีนในเรื่องต้นทุนของโครงการและความเร็วในการก่อสร้างหรือไม่
3. จีนจะเต็มใจหรือเรียนรู้จากความผิดพลาดในอดีต ปรับตัว และนำเสนอข้อตกลงที่ดีกว่าเดิมและสอดคล้องกับบรรทัดฐานระหว่างประเทศหรือไม่

ในบทสุดท้าย ผู้เขียนอภิปรายความเชื่อมโยงระหว่างข้อเสนอของหนังสือกับสถานการณ์การแข่งขันทางภูมิรัฐศาสตร์และภูมิเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งควรค่าแก่การอ่านและคิดวิเคราะห์อย่างจริงจัง ย่อหน้าสุดท้ายของหนังสือเล่มนี้ฝากข้อคิดสำคัญที่สามารถเป็นบทสรุปของบทความปริทัศน์ หนังสือนี้ได้เป็นอย่างดี

การสร้าง connectivity เป็นสิ่งดีในทางทฤษฎี แต่อาจไม่ใช่ทุกโครงการของ BRI ที่จะมีความเหมาะสมหรือพึงปรารถนาในทางเศรษฐกิจ... ในขณะเดียวกัน โลกตะวันตกก็ประเมินพัฒนาการในปัจจุบันและความเป็นไปได้ในอนาคตจากความเสี่ยงของตัวเอง บทเรียนจากการเปลี่ยนแปลงของจีนในรอบ 50 ปีที่ผ่านมาคือ โลกข้างนอกประเมินจีนต่ำเกินไปในหลายด้าน อาจจะไม่มียุทธศาสตร์ที่เรียกว่า “ตัวแบบของจีน (China model)” แต่มี “แนวทางการดำเนินงานของจีน (China approach)” ที่สอดคล้องกับทิศทางยุทธศาสตร์ คุณลักษณะของความเป็นผู้ประกอบการที่ไม่ย่อท้อและความเป็นผู้แสวงหาโอกาส ความเต็มใจที่จะทำงานกับชาติต่าง ๆ (ที่ปักกิ่งเห็นความสำคัญ) และศักยภาพในการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ จึงไม่ควรประเมินแนวทางการดำเนินงานของจีนต่ำเกินไป การตามหลังและรอให้จีนล้มเหลวคงไม่ใช่หนทางที่สร้างสรรค์หรือชาญฉลาดนัก ขบวนการไฟกำลังจะออกจากสถานีแล้ว<sup>6</sup>

ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ  
(International Studies Center -ISC)  
isc.mfa.go.th | isc@mfa.mail.go.th

---

<sup>6</sup> Lampton, Ho and Kuik, *Rivers of Iron*, 236.