

การปลูกคืนชีพ Maritime Silk Road ของผู้นำจีน

โดย รศ. ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน แห่งสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

และอาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

www.vijaichina.com

เมื่อเอ่ยถึงคำว่า “เส้นทางสายไหม” (Silk Road) ภาพของคาราวานสินค้าจีนที่ขนส่งไปแลกเปลี่ยนซื้อขายในต่างแดน ก็คงจะปรากฏขึ้นในความคิดของหลายคน และน่าจะเป็นภาพของการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ที่ทั้งผู้ซื้อและผู้ขายมีความพอใจ ไม่มีใครเอาเปรียบใครมากเกินไป มีภาพของความสุขและรอยยิ้มของผู้คนที่อยู่ต่างวัฒนธรรม ได้มีโอกาสจับจ่ายและสัมผัสสินค้าแปลกตาที่มาจากดินแดนแสนไกล ผ่านมาตามเส้นทางสายไหม ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางการค้า เส้นทางวัฒนธรรมและเส้นทางเชื่อมโยงสัมพันธไมตรีทางการทูต

นี่คงเป็นอีกเหตุผลสำคัญที่นายสีจิ้นผิง ประธานาธิบดีของจีน ได้ตัดสินใจเลือกใช้คำว่า “เส้นทางสายไหม” ในศตวรรษที่ 21 เพื่อใช้เป็น Soft Power Diplomacy ในการเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน และเสริมสร้างภาพลักษณ์ด้านบวกของประเทศจีนที่แม้จะแสนยิ่งใหญ่เพียงใด ก็ไม่เคยเอาเปรียบหรือเป็นภัยคุกคามต่อประเทศอื่นใด

เส้นทางสายไหมในประวัติศาสตร์จีน

เส้นทางสายไหมในประวัติศาสตร์จีน มีทั้งแนวเส้นทางบก และเส้นทางทะเล เริ่มจากเส้นทางสายไหมทางบก ในยุคราชวงศ์ฮั่น ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางการคมนาคม เส้นทางการค้า และเส้นทางการทูตเพื่อเชื่อมสัมพันธไมตรีระหว่างอาณาจักรจีนกับดินแดนเพื่อนบ้านทางตะวันตก โดยได้เชื่อมโยงไปจนถึงเอเชียกลาง เปอร์เซีย และยุโรป ไปจนถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

สำหรับเส้นทางสายไหมทางทะเล โดยเฉพาะในสมัยราชวงศ์ซ่ง นับเป็นยุคที่การค้าเส้นทางสายไหมทางทะเลเจริญรุ่งเรืองมาก และต่อมา ในช่วงสมัยราชวงศ์หมิง ได้มีแม่ทัพเจิ้งเหอ (ข้าปองกง) นำกองเรือล่องไปยังประเทศต่างๆ กว่า 37 ประเทศ นับเป็นกองเรือทางเศรษฐกิจสายแรกๆ ของโลกที่เชื่อมโยงจีนทางทะเลเพื่อเปิดเส้นทางการค้า วัฒนธรรม และเส้นทางการทูตเพื่อเชื่อมสัมพันธไมตรีกับประเทศต่างๆ ตามแนวเส้นทางจากชายฝั่งของจีนทางตอนใต้ ผ่านอ่าวเป่ยปู้ เข้าสู่่านน้ำทะเลจีนใต้ ผ่านช่องแคบมะละกา เข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย เอเชียใต้ และเชื่อมต่อไปจนถึงภูมิภาคตะวันออกกลาง และทวีปแอฟริกา



ที่มา :

https://www.google.co.th/search?q=maritime+silk+road&newwindow=1&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ei=BZdGU5Jw0YisB7vigKAN&sqi=2&ved=0CAYQ_AUoAQ&biw=1366&bih=667#facrc=_&imgdii=_&imgcr=ivNby_hDl4-9M%253A%3BvRwRRLhzXsNL6M%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.absolutechinatours.com%252FUploadFiles%252FImageBase%252Fmaritimesilkroad.gif%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.absolutechinatours.com%252Fnews%252Fsil k-road-heritage-site-933.html%3B630%3B339

เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21

มาถึงยุคนี้ในศตวรรษที่ 21 นายสี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีนได้หยิบยกคำนี้ขึ้นมาอีกครั้ง ในระหว่างการเดินทางเยือนประเทศอาเซียนช่วงปลายปี 2556 โดยกล่าวว่า "เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ หนึ่งในเขตสำคัญของเส้นทางสายไหมทางทะเล จีนพร้อมที่จะเพิ่มความร่วมมือทางทะเลกับอาเซียน"

นายสี จิ้นผิง เลือกว่าจะกล่าวถึงเรื่องนี้ครั้งแรกในระหว่างการเยือนอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นประเทศแกนนำของอาเซียน และอินโดนีเซียไม่มีข้อขัดแย้งกับจีนในประเด็นพื้นที่ทับซ้อนในน่านน้ำทะเลจีนใต้ ที่สำคัญ อินโดนีเซียได้พยายามเป็น "ตัวกลาง" ใกล้เคียงข้อพิพาททะเลจีนใต้ระหว่างจีน กับอีก 4 ประเทศในอาเซียน คือ เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาเลเซียและบรูไน

เมื่อผู้นำระดับสูงสุดของจีนส่งสัญญาณชัดเจนในเรื่องของการใช้เส้นทางสายไหมทางทะเล เพื่อเชื่อมโยงอาเซียน รัฐบาลมณฑลจีนที่เกี่ยวข้องก็จากรับ หลายเมืองและหลายมณฑลชายฝั่งของจีนที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางสายไหมทางทะเลในประวัติศาสตร์ เช่น เมืองจ้านเจียงในมณฑลกว่างตุง รวมทั้งเมืองเฉียนโจว ในมณฑลฝูเจี้ยน(ฮกเกี้ยน) ซึ่งในประวัติศาสตร์จีนเคยเป็นเมืองท่าที่สำคัญ ตั้งแต่ครั้งที่มาร์โกโปโล นักเดินเรือชื่อดังชาวอิตาลีได้เดินทางมาถึงจีน และต่อมา เขาได้ลงเรือที่เมืองเฉียนโจว เพื่อเดินทางกลับไปยัง

เมืองเวนิส ประเทศอิตาลี ในขณะที่ รัฐบาลผู้เขียนจึงได้ชูประเด็นเส้นทางสายไหมทางทะเล เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในอาเซียนอย่างต่อเนื่อง

ต่อมา เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2557 นายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีจีน ก็ได้ย้ำแนวคิดนี้ในระหว่างการเปิดประชุมสภาผู้แทนประชาชนแห่งชาติของจีน (NPC) โดยกล่าวว่า “ควรเร่งพัฒนาเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21” ตามที่ริเริ่มโดยประธานาธิบดีสีจิ้นผิง

ในขณะนี้ การเดินทางผลักดันเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 จึงเป็นเสมือน“คัมภีร์” สำคัญที่ผู้นำทั้งสองของจีนต้องนำไปหยิบยกเผยแพร่เพื่อหาแนวร่วมในระหว่างการเดินทางเยือนประเทศต่างๆ รวมทั้งการเยือนอินเดีย และหลายประเทศในเอเชียใต้ของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ช่วงเดือนกันยายน 2557

ดังนั้น ความพยายามในการสร้างและปลุกปั้นชีพเส้นทางสายไหมทางทะเลอีกครั้ง จึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการขยายผลประโยชน์ระหว่างจีนกับประเทศที่รายรอบจีน รวมทั้งภูมิภาคอาเซียน

ในกรณีของอาเซียน แนวคิดนี้ยังสอดคล้องกับการผลักดันของผู้นำจีนในการจัดตั้งกองทุน **China-ASEAN Maritime Cooperation Fund** วงเงิน 3 พันล้านหยวน เพื่อสร้างความร่วมมือทางทะเลระหว่างจีนกับเพื่อนอาเซียน เช่น การวิจัยทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม การเดินเรือเพื่อความปลอดภัย การเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือ การค้นหาและการให้ความช่วยเหลือ ตลอดจนการต่อสู้กับภัยคุกคามข้ามชาติ เป็นต้น

มุมมองนักวิชาการอาเซียน

รัฐบาลกลางและรัฐบาลมณฑลของจีนมีความกระตือรือร้นที่จะผลักดันเรื่องนี้ เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากกลุ่มอาเซียน และได้เชิญนักวิชาการอาเซียนไปร่วมประชุมหารือเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะ ซึ่งผู้เขียนเองก็ได้รับเชิญในฐานะนักวิชาการไทยให้เดินทางไปเข้าร่วมประชุมหารือและแสดงความเห็นในเรื่องนี้หลายครั้งเช่นกัน ได้แก่

1) การประชุมเสวนา “**Forging China-ASEAN Community of Common Destiny, Building a Maritime Silk Road of the 21st Century**” ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน วันที่ 29 มีนาคม 2557 โดยรัฐบาลจีนได้เชิญนักวิชาการจากอาเซียนทุกประเทศ ให้เดินทางไปร่วมวงเสวนาร่วมกับผู้บริหารระดับสูงของจีนพร้อมกับเอกอัครราชทูตและกงสุลใหญ่จากหลายประเทศในอาเซียนที่ประจำอยู่ในประเทศจีน เพื่อร่วมกันหารือทิศทางและรูปธรรมของความร่วมมือจีน-อาเซียนในการฟื้นฟูเส้นทางสายไหมทางทะเล

2) การประชุม China-ASEAN Think Tank Strategic Dialogue Forum ณ นครหนานหนิง กวางสี วันที่ 12-13 กันยายน 2557 โดยเน้นหารือประเด็น **Jointly Constructing 21st Maritime Silk Roads & China-Singapore Economic Corridor** และรัฐบาลจีนยังได้เชิญนักวิชาการจากอินเดีย มาร่วมหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับนักวิชาการอาเซียนและจีน พร้อมรับฟังข้อเสนอแนะต่างๆ

จากการเข้าร่วมประชุมและหารือกับเพื่อนนักวิชาการอาเซียนข้างต้น พอสรุปมุมมองของนักวิชาการอาเซียน ได้ดังนี้

ประการแรก นักวิชาการอาเซียนส่วนใหญ่ให้การตอบรับและชื่นชมแนวคิดในการสร้างเส้นทางสายไหมทางทะเล เพื่อการเสริมสร้างมิตรสัมพันธ์ระหว่างอาเซียน-จีน ส่งเสริมการไปมาหาสู่และเร่งขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างกัน

ประการที่สอง หลายคนเห็นพ้องกันว่า เส้นทางสายไหมดังกล่าวจะช่วยเปลี่ยนทศวรรษแห่งยุคทอง (Golden Decade) ระหว่างจีนและภูมิภาคอาเซียนสู่การเป็นทศวรรษแห่งยุคเพชร (Diamond Decade) และเป็นส่วนหนึ่งของกรอบความร่วมมือ 2+7 ตามที่นายกรัฐมนตรีลี เค่อเจียงของจีนได้เสนอไว้ จึงชัดเจนว่าแนวคิดนี้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมาเกี่ยวข้อง

ประการที่สาม การผลักดันเส้นทางสายไหมทางทะเล แท้จริงแล้วเป็นการเติมเต็ม “ความฝันของจีน” (China’s Dream) หรือ Zhong Guo Meng ที่ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้จุดประกายให้คนจีนได้ร่วมฝันด้วยกัน ตั้งแต่ปลายปี 2555 เนื่องจากหากผลักดันแนวคิดนี้ได้สำเร็จ จีนก็จะกลับมายิ่งใหญ่อีกครั้งบนเส้นทางสายไหมทางทะเล เหมือนดังเช่นในอดีตนั่นเอง

ข้อสังเกตและประเด็นคำถาม

อย่างไรก็ดี แม้ว่าแนวคิดและความพยายามที่จะปลูกคืนชีพเส้นทางสายไหมทางทะเลจะขึ้นมาอีกครั้ง จะเอื้อโอกาสทางเศรษฐกิจและการพัฒนาความร่วมมือกัน แต่ก็มึ้นักวิชาการอาเซียนจำนวนไม่น้อยได้ให้ข้อสังเกตและตั้งคำถามถึงความชัดเจนของแนวคิดเส้นทางสายไหมทางทะเลนี้ โดยเฉพาะนักวิชาการจากเวียดนามได้หยิบยกประเด็นพิจารณาที่น่าสนใจ ดังนี้

ประการแรก ในขณะนี้ ยังไม่มีคำจำกัดความที่ชัดเจนว่า เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 คืออะไร และมีแผนการดำเนินการอย่างไรบ้าง ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว

ประการที่สอง รูปแบบเชิงสถาบันของความร่วมมือเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 จะเป็นอย่างไร ยังคงไม่ชัดเจน จะเป็นข้อตกลง FTA ในรูปแบบใหม่ หรือจะเป็นเพียงแค่การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การสร้างเครือข่ายความร่วมมือของท่าเรือต่างๆ เป็นต้น

ประการที่สาม ในขณะนี้ มีกรอบความตกลงทางเศรษฐกิจ และการค้า FTA หลายฉบับทั้งระหว่างจีนกับกลุ่มอาเซียน และประเทศในเอเชียอื่นๆ ตลอดจนกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคและอนุภูมิภาคต่างๆ เช่น กลุ่ม Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) กลุ่ม Greater Mekong Subregion (GMS) กลุ่ม Pan – Beibu Gulf Economic Cooperation (PBG) ตลอดจนแนวคิดระเบียงเศรษฐกิจ China – Singapore Economic Corridor และล่าสุด คือ การจัดตั้งกลุ่ม Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) เป็นต้น จึงเกิดคำถามว่า จะทำอย่างไรที่จะไม่ให้เกิดความทับซ้อนกับความร่วมมือที่มีอยู่แล้วเหล่านี้ และจะมีกลไกอะไรที่จะทำให้มีความเชื่อมโยงกับแนวคิดเส้นทางสายไหมทางทะเล คำถามสำคัญ คือ กลุ่มอาเซียนควรจะให้ความสำคัญอันดับแรกกับความร่วมมือในกรอบใดกันแน่

ประการที่สี่ ปฏิเสธไม่ได้ว่า แนวคิดเส้นทางสายไหมทางทะเลยังอยู่ในระยะเริ่มต้น หากจะทำให้สำเร็จได้จริง จำเป็นต้องมีการพูดคุยหารือในด้านกลไกในการดำเนินการและกฎระเบียบข้อตกลงในการร่วมมือกัน ที่สำคัญ จะต้องเป็นกฎระเบียบข้อตกลงร่วมกัน (ไม่ใช่ว่ามีประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นผู้ชี้นำ) เนื่องจากเส้นทางสายไหมทางทะเลเกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีหลากหลาย ทั้งด้านการค้า การคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนประเด็นข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ เป็นต้น

ประการสุดท้าย แม้ว่าเส้นทางสายไหมทางทะเลจะดูเหมือนเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจ แต่ยังมี ความเกี่ยวข้องกับน่านน้ำทะเล และมหาสมุทรต่างๆ ซึ่งย่อมจะเกี่ยวข้องกับประเด็นความมั่นคงและมีความ อ่อนไหวทางการเมือง จึงต้องตระหนักถึงทั้งด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง และมีได้เป็นเพียงความตกลงสอง ฝ่ายของกลุ่มประเทศใดใด หากแต่เป็นประเด็นความเกี่ยวโยงในวงกว้างในระดับภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีกลไก และหลักปฏิบัติที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎระเบียบความตกลงระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด โดยยึดถือ หลักการไว้เนื้อเชื่อใจต่อกัน (mutual trust) ในระหว่างสมาชิก เพื่อความร่วมมือเส้นทางสายไหมทางทะเลที่ ยั่งยืน

แน่นอนว่า หากสามารถแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันได้ ย่อมเอื้อให้เกิดสันติภาพและ ความมั่นคงในภูมิภาค แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่า ในขณะนี้ ยังคงมีข้อพิพาทและปัญหาในน่านน้ำต่างๆ ไม่เฉพาะข้อ พิพาทในเรื่องพื้นที่ทับซ้อนในทะเลจีนใต้ แต่รวมไปถึงปัญหาความไม่สงบในตะวันออกกลาง และปัญหาโจรส ลัดไนโซมาเลีย เป็นต้น

ดังนั้น การผลักดันเส้นทางสายไหมทางทะเล จึงมีทั้งโอกาสและปัญหาอ่อนไหว ซึ่งแต่ละประเทศที่ เกี่ยวข้องจะเพิกเฉยไม่ได้

แนวพื้นที่ทับซ้อนในทะเลจีนใต้ South China Sea



ที่มาของรูป : <http://www.pinterest.com/pin/291256300871310058/>

สรุปและข้อเสนอแนะ

เส้นทางสายไหมทางทะเลมีความสำคัญและมีลักษณะเด่น อย่างน้อย 3 ด้าน ดังนี้

ประการแรก เส้นทางสายไหมทางทะเลถูกริเริ่มและผลักดันสู่แวดวงระหว่างประเทศ โดยผู้นำระดับสูงสุดของจีน จึงสะท้อนถึงความตั้งใจแน่วแน่ของทางการจีนในเรื่องนี้ และได้กลายเป็นเครื่องมือที่สำคัญทางนโยบายต่างประเทศและภายในประเทศของจีน จึงเป็นอีก “โมเดลใหม่” ของจีนในการบูรณาการภูมิภาคต่างๆ

ประการที่สอง จีนมีบทบาทหลักในเรื่องนี้ ทั้งในฐานะเป็นทั้งผู้ริเริ่ม และเป็นสถาปนิกหลักออกแบบโครงการนี้ และถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือของรัฐบาลจีนในการเข้าสู่อนุภูมิภาคต่างๆ อย่างไม่โล่งฉางและน่ากลัว ครอบคลุมทั้งกลุ่มอาเซียน เอเชียใต้ เอเชียกลาง เชื่อมโยงไปจนถึงตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป ไปจนถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน รวมทั้งการเชื่อมโยง 2 มหาสมุทร คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย

ประการสุดท้าย เส้นทางสายไหมทางทะเล จึงเป็นโครงการใหญ่ของรัฐบาลจีนที่มีทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม วัฒนธรรม และมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ จึงถือเป็นอภิมหาโครงการที่ครอบคลุมหลากหลายมิติในการเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ และแน่นอนว่า จีนต้องการใช้เพื่อสร้างเครือข่ายแสวงหาแนวร่วมในการคานอำนาจกับมหาอำนาจอื่น โดยเฉพาะสหรัฐฯ

โดยสรุป เส้นทางสายไหมทางทะเลถือเป็นเครื่องมือทางยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรม และการต่างประเทศ ของจีน การผลักดันแนวคิดเส้นทางสายไหมทางทะเลของผู้นำจีนเป็นการใช้ Soft Power Diplomacy เพื่อสร้างภาพลักษณ์ด้านบวกของจีนและเพื่อกระตุ้นกระชับความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในกลุ่มอาเซียน

หากแนวคิดนี้ สามารถทำให้ประเทศต่างๆ หันมาเน้นด้านความร่วมมือในน่านน้ำทะเล ทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านที่ไม่ใช่เศรษฐกิจโดยตรง ก็จะเป็นเรื่องที่น่ายินดีและน่าจะช่วยลดความร้อนแรงของปัญหาข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ระหว่างจีนกับบางประเทศในอาเซียนลงได้บ้าง

ผู้เขียนหวังว่า หากการผลักดันเส้นทางสายไหมทางทะเล ทำได้สำเร็จจริง จะสามารถเป็น “ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและสันติภาพ” (Development and Peace Strategy) ที่สำคัญระหว่างจีน-อาเซียน กล่าวคือ การพัฒนา (Development) ในแง่การส่งเสริมทางด้านเศรษฐกิจ และด้านที่ไม่ใช่เศรษฐกิจ เช่น วัฒนธรรม การท่องเที่ยว และการศึกษา ตลอดจนการช่วยเหลือเพื่อให้เกิดการพัฒนาในประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และด้านสันติภาพ (Peace) ในแง่ช่วยลดความร้อนแรงและลดความเสี่ยงที่จะเกิดความขัดแย้งในทะเลจีนใต้จนอาจนำไปสู่การรบโดยใช้อาวุธ

อย่างไรก็ดี เพื่อให้ยุทธศาสตร์นี้สัมฤทธิ์ผล ทางการจีนควรมีความชัดเจนและมีมาตรการที่เป็นรูปธรรมในการผลักดันแนวคิดเส้นทางสายไหมทางทะเลให้เกิดขึ้นได้จริง รวมทั้งแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง ควรที่จะร่วมมือกันอย่างจริงจัง เช่น มีมาตรการทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนในการขยายการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภค มีระบบการขนส่งในการเชื่อมต่อท่าเรือสำคัญของแต่ละประเทศ การ

พัฒนาเครือข่ายท่าเรือที่ทันสมัย และการทำข้อตกลงทางทะเลร่วมกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการเชื่อมโยงท่าเรือเหล่านั้น เป็นต้น

นอกจากนี้ รัฐบาลจีนควรที่จะผลักดันและนำเสนอโครงการแลกเปลี่ยนความร่วมมือทั้งหลายที่ไม่จำกัดเฉพาะด้านเศรษฐกิจ เช่น ด้านวัฒนธรรม การไปมาหาสู่ของประชาชน โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว หากเป็นไปได้ รัฐบาลจีนอาจจะหยิบยื่นน้ำใจด้วยมาตรการที่เป็นรูปธรรม เช่น การยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าเดินทางเข้าจีนให้กับประเทศที่อยู่ในกลุ่มความร่วมมือเส้นทางสายไหมทางทะเล เป็นต้น

ตารางสถิติการท่องเที่ยวจีน-อาเซียน (2013)

Key Indicators on ASEAN-China Relations (2013): People Exchanges			
ASEAN-China Visits Total: 18.2 million visits, increasing by 22% from 2012			
China to ASEAN (First Stop) Total: 12.27 million visitations		ASEAN to China Total: 5.99 million visitations	
Rank	Country	Rank	Country
1st among ASEAN Member States	Thailand (approx. 4 million)	1st among ASEAN Member States	Vietnam (approx. 1.3 million)
2 nd	Vietnam (approx. 1.7 million)	2 nd	Malaysia (approx. 1.2 million)
3 rd	Cambodia (approx. 1.69 million)	3 rd	The Philippines (approx. 1 million)

Source: Ministry of Commerce of China

ตารางสถิติการค้าจีน-อาเซียน (2013)

Category	Contents	Ranking	Remarks
ASEAN-China Trade	443.6 billion USD (ASEAN Importing 244.1 billion USD /Exporting 199.5 billion USD)	China is ASEAN's largest trade partner, and ASEAN is China's 3rd largest trade partner.	Increased by 10.9% from 2012
China's Trade with Malaysia	106.07 billion USD (Malaysia Importing 45.93 billion USD /Exporting 60.14 billion USD)	1st among ASEAN Member States	Increased by 11.9% from 2012
China's Trade with Singapore	75.91 billion USD (Singapore Importing 45.86 billion USD /Exporting 30.05 billion USD)	2nd	Increased by 9.6% from 2012
China's Trade with Thailand	71.26 billion USD (Thailand Importing 32.74 billion USD /Exporting 38.52 billion USD)	3rd	Increased by 2.2% from 2012
China's Trade with Indonesia	68.35 billion USD (Indonesia Importing 36.93 billion USD /Exporting 31.42 billion USD)	4th	Increased by 3.2% from 2012
China's Trade with Vietnam	65.48 billion USD (Vietnam Importing 48.59 billion USD /Exporting 16.89 billion USD)	5th	Increased by 29.8% from 2012
China's Trade with the Philippines	38.07 billion USD (the Philippines Importing 19.84 billion USD /Exporting 18.23 billion USD)	6th	Increased by 4.6% from 2012

Source: General Administration of Customs of China

ตารางสถิติการลงทุนจีน-อาเซียน (2013)

ASEAN-China Investment Total: 14.09 billion USD					
ASEAN's Investment to China Total: 8.35 billion USD			China's Investment to ASEAN Total: 5.74 billion USD		
Rank	Country	Investment	Rank	Country	Investment
1st among ASEAN Member States	Singapore	7.327 billion USD	1st among ASEAN Member States	Singapore	2.4 billion USD
2nd	Thailand	480 million USD	2nd	Laos	800 million USD
3rd	Malaysia	280 million USD	3rd	Indonesia	760 million USD

Source: Ministry of Commerce of China

เอกสารอ้างอิง

อภัยรศร์ พานิชสาส์น. เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ในยุคสีจิ้นผิง. กรุงเทพฯ: กิจ 16 เมษายน 2557.

อภัยรศร์ พานิชสาส์น. การเสวนาทางวิชาการเรื่อง นโยบายและยุทธศาสตร์ของสหรัฐอเมริกาและจีนที่ส่งผลต่อความมั่นคงในภูมิภาคอาเซียน. 15 ก.ค.2557 เวลา 9.00-12.00 น. ณ โรงแรมรอยัล ริเวอร์ กรุงเทพฯ

เอกสารประกอบการเสวนา **Forging China-ASEAN Community of Common Destiny, Building a Maritime Silk Road of the 21st Century.** 29 มี.ค. 2557 ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน

เอกสารประกอบการประชุม **The 7th China-ASEAN Think Tank Strategic Dialogue Forum** หัวข้อ **Jointly Constructing 21st Maritime Silk Roads & China-Singapore Economic Corridor.** 12-13 ก.ย. 2557 ณ นครหนานหนิง กวางสี