



เอกสารวิจัย

เรื่อง **“โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”**



ข้อมูลทางบรรณานุกรมของสำนักหอสมุดแห่งชาติ

National Library of Thailand Cataloging in Publication Data

เอกสารวิจัย เรื่อง โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย พิมพ์ครั้งที่ ๑ - กรุงเทพฯ จำนวน ๔๐๐ เล่ม ISSN ๐๘๕๘-๘๗๕๑ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๒๕๖๑ จำนวน ๑๖๖ หน้า

สงวนลิขสิทธิ์ตาม พ.ร.บ. การพิมพ์ พ.ศ.๒๕๓๗

© ลิขสิทธิ์ภาษาไทยเป็นของศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

ผู้อำนวยการ	: พลอากาศตรี ภูมิใจ	เลขสุนทรภากร
รองผู้อำนวยการ	: พันเอก กิตติ	คงสมบัติ
	: พันเอก ศักดิ์สิทธิ์	แสงชนินทร์
หัวหน้าโครงการ	: พันเอก นิรุจ	ดวงปัญญา
รองหัวหน้าโครงการ	: นาวอากาศเอกหญิง จุฬารัตน์	เพชรวิเศษ
	: พันเอก สุทัศน์	คร่ำในเมือง
นักวิจัย	: นางสาว ชญานิสสา	รัตสุทธิกุล
คณะวิจัย	: พันโทหญิง ปรียานุช	บลีบัว
	: นางสาว ธาราทิพย์	กัลยาณมิตร
	: จำอากาศเอกหญิง สุวิมล	สารโกศล พรนวม
พิสูจน์อักษร	: พันจ่าตรี สามภพ	ศรีอักษร
	: จำอากาศโท ชาญชัย	วังวงศ์
	: นาง ชุตินธร	เหมแก้ว
	: นาง กัญจณีพร	มหาวรากร

จัดพิมพ์โดย

กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๒๒ ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

โทร. ๐ ๒๒๗๕ ๕๗๑๕ เว็บไซต์ www.sscthailand.org



เอกสารวิจัย

**เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง
(Belt and Road Initiative : BRI)
และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor : EEC) :
ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”**



คำนำ

ปัจจุบันระบบเศรษฐกิจทั่วโลกกำลังเคลื่อนเข้าสู่มิติใหม่ ที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีทันสมัย ทำให้พลวัตของสถานการณ์ด้านความมั่นคงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเกิดการเปลี่ยนแปลงของภัยคุกคามที่มีความสลับซับซ้อนมากขึ้น อีกทั้ง ระบบการเมืองโลกจะแปรเปลี่ยนเป็นหลายขั้วอำนาจมากขึ้น และมีมหาอำนาจทางเศรษฐกิจเป็นตัวแสดงหลัก จึงจำเป็นต้องติดตามการเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ เช่น จีน สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป หรือแม้กระทั่งอาเซียน ส่งผลให้แต่ละประเทศจะต้องศึกษาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรักษาระดับความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศของตนเอง รวมถึงประเทศไทยด้วยที่จะต้องปรับโครงสร้างไปสู่ประเทศไทย ๔.๐ อันมีเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนในทุกด้านเริ่มตั้งแต่ฐานรากพร้อมทั้งวางอนาคตความมั่นคงของประเทศร่วมกันอย่างมีทิศทางที่ชัดเจนผ่านกลไกขับเคลื่อนประเทศชุดใหม่ ซึ่งเน้นการสร้างความเข้มแข็งจากเศรษฐกิจภายในประเทศให้เชื่อมโยงกับประชาคมโลก

ในการนี้ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (ศศย.สปท.) จึงได้จัดทำเอกสารวิจัยด้านความมั่นคงเรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย” โดยได้รวบรวมเนื้อหาอันประกอบไปด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ความมั่นคงระหว่างประเทศ ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ รวมถึงศึกษาการดำเนินโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีนและระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของไทยในห้วงปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังได้ศึกษา “ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกับจีนให้เกิดประโยชน์สูงสุด” จากนั้นจึงวิเคราะห์ถึงผลกระทบ

ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับประเทศไทย พร้อมกับ “จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการรับมือให้กับกองทัพไทย” สำหรับการดำเนินนโยบายความมั่นคงที่จะต้องประสานสอดคล้องกับนโยบายด้านเศรษฐกิจและการทูต เพื่อคงไว้ซึ่งการรักษาผลประโยชน์ของชาติต่อไป

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย” มีวัตถุประสงค์ (๑) เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม (๒) เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงการ BRI และ EEC ต่อไทย และ (๓) เพื่อเสนอแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันเพื่อให้กองทัพไทยเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารการสัมมนาเชิงลึก การจัดสนทนากลุ่มย่อย การสังเกตแบบมีส่วนร่วม และการลงพื้นที่สำรวจสถานะแวดล้อมในเขต EEC แล้วนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ และเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

โดยผลจากการศึกษาวิจัย พบว่า (๑) **ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI และ EEC** ประกอบด้วย ๕ ด้าน ได้แก่ ๑.๑) ด้านความเชื่อมโยงด้านภูมิศาสตร์ ๑.๒) ด้านนโยบายระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล ๑.๓) ด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ๑.๔) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจเข้มแข็งและยั่งยืน และ ๑.๕) ด้านความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนและประชาชน (๒) **ผลกระทบของโครงการ BRI และ EEC ต่อไทย** ประกอบด้วย ๕ มิติ ได้แก่ ๒.๑) มิติด้านการเมือง ๒.๒) มิติด้านเศรษฐกิจ ๒.๓) มิติด้านสังคม ๒.๔) มิติด้านการทหาร และ ๒.๕) มิติด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ (๓) **ข้อเสนอแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันให้กับกองทัพไทย** โดยมีข้อเสนอเชิงนโยบายที่สำคัญ ได้แก่ ๓.๑) มิติด้านการเมือง รัฐบาลควรส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนา ร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยและจีน ๓.๒) มิติด้านเศรษฐกิจ ทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจอย่างสร้างสรรค์ โดยใช้ชุมชนเป็นฐานในการบริหารจัดการ ๓.๓) มิติด้านสังคม รัฐบาลต้องจัดลำดับความเร่งด่วนของนโยบายและยุทธศาสตร์

การบริหารสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ กระจายการผลิต เชื่อมโยงซัพพลายเชนกับพื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาค ๓.๔) มิติด้านการทหาร กองทัพต้องดำเนินตามแผนยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำขึ้นให้ควบคู่ไปกับการเติบโตทางเศรษฐกิจในยุคโลกาภิวัตน์ และ ๓.๕) มิติด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งการส่งเสริมการพัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อให้มีฐานข้อมูลที่ถูกต้องและพร้อมสำหรับการพิจารณาและนำไปใช้

คำสำคัญ : โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง, โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก, ความมั่นคงร่วม, ความเชื่อมโยง

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงอย่างสมบูรณ์ได้ เนื่องจากการช่วยเหลือและการสนับสนุนจากหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายในศูนย์ศึกษาพุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ทางผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่ายิ่งในการช่วยเหลือและสนับสนุนการทำวิจัยเป็นอย่างดีตลอดมา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พล.อ.ต. ภูมิใจ เลขสุนทรารกร (ผอ.ศศย.สปท.) พ.อ. กิตติ คงสมบัติ (รอง ผอ.ศศย.สปท.) พ.อ. ศักดิ์สิทธิ์ แสงชินินทร์ (รอง ผอ.ศศย.สปท.) พ.อ. นิรุจ ดวงปัญญา (ผอ.กศย.ศศย.สปท.) น.อ.หญิง จุฬารัตน์ เพชรวิเศษ (รอง ผอ.กศย.ศศย.สปท.) และ พ.อ. สุทัศน์ ครำในเมือง (รอง ผอ.กศย.ศศย.สปท.) รวมทั้ง บุคลากรในศูนย์ศึกษาพุทธศาสตร์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ความเข้าใจ ตรวจสอบข้อบกพร่องแก้ไขปรับปรุง ให้ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และสนับสนุนอุปกรณ์ต่างๆ ในการทำเอกสารวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

สำหรับการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม และการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง ผู้อำนวยการสำนักงานมาตาศพุด ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ผู้ช่วยผู้อำนวยการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ปลัดอาวุโสสำนักงานปกครองอำเภอคลองใหญ่ และเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ด้านข้อมูล ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน และตระหนักถึงความสำคัญต่อเอกสารวิจัยฉบับนี้เป็นอย่างยิ่ง

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบุคลากรในสังกัดกองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง ศูนย์ศึกษาพุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนทั้งกำลังกายและกำลังใจด้วยดีเสมอมา ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ทำให้คณะวิจัยสามารถดำเนินการวิจัยจนเสร็จสิ้นสมบูรณ์

นางสาว ชญานิสรา รัตสุทธิกุล
นักวิจัยศูนย์ศึกษาพุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
กันยายน ๒๕๖๒

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
คำนำ	I
บทคัดย่อ	III
กิตติกรรมประกาศ	V
ส่วนที่ ๑ บทนำ.....	๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	๑
๑.๒ คำถามการวิจัย.....	๘
๑.๓ วัตถุประสงค์การศึกษาวิจัย.....	๘
๑.๔ ขอบเขตการศึกษาวิจัย.....	๙
๑.๕ กรอบการดำเนินงานวิจัย.....	๑๐
๑.๖ นิยามศัพท์.....	๑๐
๑.๗ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	๑๒
ส่วนที่ ๒ ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	๑๕
๒.๑ แนวคิดความมั่นคงแห่งชาติ (National Security).....	๑๖
๒.๒ แนวคิดเรื่องความร่วมมือเพื่อความมั่นคงระหว่างประเทศ.....	๑๘
๒.๓ ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ (International Political Economy).....	๒๐
๒.๔ ทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ.....	๒๓
๒.๕ โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน.....	๒๙
๒.๕.๑ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์.....	๓๑
๒.๕.๒ กรอบแนวคิดความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง.....	๓๑

๒.๕.๓	ความก้าวหน้าโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทางในห้วงปัจจุบัน.....	๓๙
๒.๖	โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของไทย.....	๔๔
๒.๖.๑	ที่มาและการกำกับดูแลโครงการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	๔๗
๒.๖.๒	แนวคิดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก.....	๕๐
๒.๖.๓	ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออกในห้วงปัจจุบัน.....	๕๕
๒.๗	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	๖๒
๒.๘	กรอบแนวคิดการวิจัย.....	๖๗
ส่วนที่ ๓	วิธีดำเนินการวิจัย.....	๗๑
๓.๑	ประชากรที่ศึกษา.....	๗๑
๓.๒	เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล.....	๗๒
๓.๓	วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	๗๒
๓.๔	การวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย.....	๗๔
ส่วนที่ ๔	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	๗๗
๔.๑	ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของสาธารณรัฐ ประชาชนจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม.....	๗๗
๔.๑.๑	ด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์.....	๗๘
๔.๑.๒	ด้านนโยบายระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล.....	๘๐
๔.๑.๓	ด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน.....	๘๒
๔.๑.๔	ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน.....	๘๗
๔.๑.๕	ด้านการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน.....	๘๙

๔.๒ ผลกระทบการวิเคราะห์แนวทางดำเนินนโยบายของไทย ในการสร้างความร่วมมือระหว่างโครงการพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกผ่านข้อริเริ่มแถบ และเส้นทาง.....	๙๑
๔.๒.๑ ด้านการเมือง.....	๙๒
๔.๒.๒ ด้านเศรษฐกิจ.....	๙๒
๔.๒.๓ ด้านสังคม.....	๙๔
๔.๒.๔ ด้านการทหาร.....	๙๔
๔.๒.๕ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่นๆ.....	๙๕
๔.๓ ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน ระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย.....	๙๖
๔.๓.๑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	๙๖
๔.๓.๒ ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ.....	๑๐๐
ส่วนที่ ๕ สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	๑๐๗
๕.๑ บทสรุปผลการวิจัย.....	๑๐๗
๕.๒ ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัย.....	๑๑๒
บรรณานุกรม.....	๑๑๔
ภาคผนวก.....	๑๒๔
ภาคผนวก ก : สรุปผลการเดินทางเข้าพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล สนับสนุนการวิจัย.....	๑๒๔
ภาคผนวก ข : ภาพประกอบการเดินทางเข้าพื้นที่เก็บ รวบรวมข้อมูลสนับสนุนการวิจัย.....	๑๓๘
ภาคผนวก ค : การสนทนากลุ่ม (Focus Group).....	๑๔๓
ภาคผนวก ง : แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview).....	๑๔๕

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
๑.๑	กรอบการดำเนินงานวิจัยเรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”.....๑๐
๒.๑	แผนที่แสดงกระบวนทัศน์ทางเศรษฐกิจภายใต้โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง..... ๓๒
๒.๒	แสดงเส้นทางทางบกและทางทะเลที่กำหนดไว้ในนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑.....๓๘
๒.๓	แสดงระเบียงเศรษฐกิจ ๖ แห่ง ที่จีนกำหนดไว้ในนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑.....๓๘
๒.๔	แสดงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....๔๔
๒.๕	ความเชื่อมต่อของพื้นที่ EEC ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS).....๔๖
๒.๖	แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดเป้าหมายในพื้นที่ EEC.....๕๓
๒.๗	โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกสำคัญเร่งด่วน ปีพ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๑ ที่มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว.....๕๖
๒.๘	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน.....๕๘
๒.๙	โครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก.....๕๙
๒.๑๐	โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓.....๖๐
๒.๑๑	โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓.....๖๑
๒.๑๒	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา.....๖๒

๒.๑๓	กรอบแนวคิดการวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐ ประชาชนจีนและไทย”	๖๗
๔.๑	ความเชื่อมโยงของประเทศไทยกับภูมิภาคต่างๆ	๗๙
๔.๒	ความเชื่อมโยงของโครงข่ายรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ระหว่างจีนกับอาเซียนโดยมีไทยเป็นศูนย์กลาง	๘๔

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๒.๑ แสดงประเทศเข้าร่วมเป็นภาคีในโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง จำนวน ๖๕ ประเทศ.....	๔๑

ส่วนที่ ๑

บทนำ



ส่วนที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ท่ามกลางบริบทความมั่นคงของโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในปัจจุบัน ได้ให้ความสำคัญกับมิติที่เกี่ยวข้องกับพลังอำนาจของชาติในทุกมิติทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม การทหาร ฯลฯ แตกต่างกันไป ตามบริบทแวดล้อมของแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความสามารถในการรักษาอธิปไตยทางเศรษฐกิจ ถือเป็นภารกิจหลักของรัฐแต่ละรัฐ^๑ และกลายเป็นปัจจัยสำคัญของการขับเคลื่อนประเทศในโลกของยุคโลกาภิวัตน์ที่มีความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญ ทำให้การพัฒนาประเทศเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดดและพลิกผัน (Disruptive) อาทิ เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) ระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of Things: IOTs) หุ่นยนต์และโดรน เทคโนโลยีทางการเงิน เช่น Blockchain เป็นต้น^๒ นอกจากนี้ การขยายอิทธิพลและเพิ่มบทบาทของมหาอำนาจ โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา จีน รัสเซีย และกลุ่มขั้วอำนาจใหม่ จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนระเบียบโลกไปสู่ระบบหลายขั้วอำนาจ (Multi-Polar) ซึ่งจะเห็นได้จากการมีประเทศที่เป็นตลาดใหม่ (Emerging Countries) เป็นประเทศกำลังพัฒนาก้าวขึ้นมา มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจโลกท้าทายขั้วอำนาจเก่าอย่างสหรัฐฯ และยุโรปเพิ่มมากขึ้น เช่น จีน รัสเซีย บราซิล แอฟริกาใต้ และอินเดีย อีกทั้ง ยังมีการรวมกลุ่มทาง

^๑ ชินสัคค สุวรรณอัจฉริย. (๒๕๖๑). ไทย...ในกระแสโลกที่กำลังปรับตัว. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <https://www.salika.co/2018/09/01/thailand-in-world-economic/>. หน้า ๑.

^๒ เศรษฐพงษ์ มะลิสุวรรณ. (๒๕๖๐). เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <https://www.nbtct.go.th/.pdf.aspx>. หน้า ๑ – ๑๖.

อนุภูมิภาค เช่น เอเชีย และ บริคส์ ที่ขึ้นมาท้าทายและถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจ และการเมืองสหรัฐฯ และยุโรป เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ภายใต้อิทธิพลของการที่สหรัฐฯ และประเทศ ในสหภาพยุโรป เผชิญกับปัญหาด้านเศรษฐกิจและการเงิน ส่งผลให้การเติบโต ทางเศรษฐกิจเปลี่ยนถ่ายจากภูมิภาคตะวันตกมาสู่ภาคตะวันออกอย่างเด่นชัด จนเกิดปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “Global Economic Shift from West to East” ซึ่งถือได้ว่าจีนเป็นประเทศที่มีส่วนสำคัญและบทบาทสูงในปรากฏการณ์ดังกล่าว^๓

การพัฒนาเศรษฐกิจของจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง มีลักษณะ เปิดกว้าง (Open Economy) ทั้งด้านการค้า การเงิน และการลงทุน โดยผ่านคนกลาง มาตรการการเข้าตลาดของธุรกิจ สินค้าและบริการต่างๆ โดยได้เริ่มเปิดเสรีในภาค การเงิน และตลาดเงินตราต่างประเทศ รวมถึงผลักดันการสร้างระบบการค้าในระดับ ภูมิภาค ทวิภาคี และพหุภาคี ทำให้จีนกลายเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ เป็นอันดับ ๒ ของโลก^๔ เห็นได้ชัดจากการเดินทางนโยบาย “ความริเริ่มแถบ เศรษฐกิจและเส้นทาง” หรือ “ความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ “เส้นทาง สายไหมศตวรรษที่ ๒๑” ถือเป็นยุทธศาสตร์หลักในการเดินทางเปิดประเทศและ เพิ่มบทบาทนำในเวทีโลก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจระหว่าง ประเทศของจีนกับประเทศคู่ค้าจำนวน ๖๕ ประเทศ (ประกอบด้วย เอเชีย ๑๐ ประเทศกับมองโกเลียอีก ๑ ประเทศ รวม ๑๑ ประเทศ เอเชียตะวันตก ๑๘ ประเทศ เอเชียใต้ ๘ ประเทศ เอเชียกลาง ๕ ประเทศ ยุโรป ๗ ประเทศ ตะวันออกกลาง ๑๐ ประเทศ และอีก ๖ ประเทศในทวีปแอฟริกา) เชื่อมโยงกับ ๓ ทวีป คือ เอเชีย แอฟริกา และยุโรป ด้วยการพัฒนา และสร้างทางคมนาคม รวมถึงการสร้างเขตเศรษฐกิจ พิเศษบนเส้นทางความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative :

^๓ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (ม.ป.ป.) “One Belt and One Road” เส้นทางสายไหม ของจีนในศตวรรษที่ 21. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.oie.go.th/sites/default/files/attachments/article/onebelt.pdf>. หน้า ๒

^๔ อารยะ ปริขามตตา. (๒๕๖๑). ตามทันความผันผวนของเศรษฐกิจการเมืองโลก. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก<http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645767>. หน้า ๑-๒.

BRI) แบ่งออกเป็น ๒ เส้นทาง ได้แก่ (๑) เส้นทางสายไหมทั้งทางบก (Silk Road Economic Belt) และ (๒) เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ซึ่งนโยบายนี้ได้เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อประชากรโลกกว่า ๔.๔ พันล้านคน หรือคิดเป็น ๑ ใน ๓ ของเศรษฐกิจโลก และยังช่วยส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการประมาณร้อยละ ๒๕ ของการค้าโลก ถือได้ว่าเป็นอภิมหาโครงการที่มีการลงทุนอย่างยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์โลก ที่จีนต้องหาพันธมิตรและอาศัยความร่วมมือกับบรรดานักธุรกิจต่างชาติให้เกิดเป็นระเบียบเศรษฐกิจระดับพหุภาคีที่มีความมั่งคั่ง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันก่อให้เกิดสันติภาพ และความประสานกลมกลืน มีรูปแบบความร่วมมือในลักษณะเอาชนะร่วมกัน (WIN-WIN) ที่ต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์ร่วมกัน^{๕,๖}

ในขณะที่ ประเทศไทยภายใต้การนำของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้จัดให้มีการบริหารประเทศตามกรอบแนวทางยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (ปีพ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”^๗ และเป็นช่วงที่ประเทศไทยมีทิศทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ซึ่งเป็นแผน

^๕ ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ (Economic Intelligence Center : EIC). (๒๕๖๑). จีนประกาศเดินหน้าขยายอิทธิพลในเวทีโลกผ่านโครงการ Belt and Road Initiatives. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก https://www.scebic.com/th/detail/file/product/4303/exwgjxyv2/ Outlook_TH_Q1_2018.pdf. หน้า ๒๐ – ๒๑.

^๖ ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๐). แนวทางการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative : BRI หรือ One Belt, One Road : OBOR) ของรัฐบาลจีนกับยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย ๔.๐” และ “นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC). ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.vijaichina.com/articles/826>. หน้า ๒๐ – ๒๑.

^๗ ราชกิจจานุเบกษา. (๒๕๖๑). ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐. สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง. หน้า ๔.

แม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ อันมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย ๔.๐ ดังนั้น ไทยจึงได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วนทั้งในระดับกลุ่มอาชีพ ระดับภาค และระดับประเทศ ในทุกขั้นตอนของแผนฯ ซึ่งการสร้างความสำเร็จทางเศรษฐกิจของไทยได้มีการขับเคลื่อนผ่านนโยบาย “ไทยแลนด์ ๔.๐” (Thailand 4.0) ที่จะปรับเปลี่ยนเป็นเศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมโดยใช้แนวทาง “สานพลังประชารัฐ” มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ภาคการเงินการธนาคาร ภาคประชาชน ภาคสถาบันการศึกษา มหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยต่างๆ ร่วมกันระดมความคิด ผนึกกำลังกันขับเคลื่อน ผ่านโครงการ บันทึกความร่วมมือ กิจกรรม หรือ งานวิจัยต่างๆ ทั้งนี้ รัฐบาลเลือก ๑๒ อุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นกลไกในการสร้างการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเมื่อการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายบวกกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะทำให้เศรษฐกิจประเทศไทยดีขึ้น ถือเป็นจุดเริ่มต้นในการขับเคลื่อนไปสู่การเป็นประเทศที่มั่งคั่ง มั่นคง และยั่งยืน ตามวิสัยทัศน์กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี^๙

นอกจากนี้ ภาครัฐบาลยังได้สานต่อความสำเร็จจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ต่อยอดเกิดเป็นโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ในปัจจุบันที่มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวม เพื่อส่งเสริมการลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศไทย โดยการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ ในพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน ๓ จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

^๙ ดร.สุวิทย์ เมษินทรีย์. (๒๕๖๑). ประเทศไทย 4.0 โมเดลเศรษฐกิจใหม่. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.drborworn.com/article/detail.asp?id=16223>

^๙ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย . (๒๕๖๑). รายงาน : อุตสาหกรรมที่ถูกมองข้าม ในนโยบายไทยแลนด์ 4.0. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.knowledgefarm.in.th/industry-sector-and-thailand-4-0/>. หน้า ๑-๖.

๙ เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

นำมาซึ่งการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทยได้ในอนาคต^{๑๐} การพัฒนาประเทศดังที่ได้กล่าวมานี้ สืบเนื่องจาก ประเทศไทยมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ต่อประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และต่อมหาอำนาจทั้งสหรัฐฯ จีน รวมถึงญี่ปุ่น จึงถือได้ว่ามีความได้เปรียบด้านยุทธศาสตร์การคมนาคม เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก รวมถึงมีที่ตั้งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์มีความเสี่ยงภัยธรรมชาติค่อนข้างต่ำ เมื่อเทียบกับเพื่อนบ้าน และมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุดในภูมิภาค มีแนวทางพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ซึ่งได้ส่งผลให้เกิดความร่วมมือต่างๆ ในหลายด้านจำนวนมาก

ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการความมั่นคงด้านต่างๆ ในหลากหลายมิติ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับกิจการทหารโดยตรง และไม่ใช้กิจการทางทหารโดยตรง แต่กองทัพต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผลของความร่วมมือในระดับนโยบายทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และลดโอกาสที่จะเกิดความขัดแย้งอัน เนื่องจากการแย่งชิงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เพื่อให้เกิดความไว้วางใจระหว่างกัน และสามารถรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ จึงจำเป็นต้องอาศัยการสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง เพื่อเสริมสร้างสันติภาพและความมั่นคง ผ่านกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงที่โปร่งใสและเปิดเผย โดยยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงถือเป็น ๑ ใน ๖ ยุทธศาสตร์ที่สำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งมีกรอบแนวทางการพัฒนาระบบกลไก มาตรการและความร่วมมือระหว่างประเทศทุกระดับ และรักษาคุณภาพความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาความมั่นคงรูปแบบใหม่ เพื่อสร้างเสถียรภาพภายในประเทศ และช่วยลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้ง

^{๑๐} สำนักงานบริหารนโยบายของนายกรัฐมนตรี. (๒๕๖๑). โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC). ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <https://pmdu.soc.go.th/eec-2/3986>

สร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มประเทศอาเซียนและประชาคมโลกที่มีต่อประเทศไทย^{๑๑} ประกอบกับ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ เป็นนโยบายที่กำหนดกรอบทิศทางหลักในการดำเนินการด้านความมั่นคง เพื่อให้ภาครัฐและภาคส่วนต่างๆ ในสังคม นำไปเป็นกรอบแนวทางดำเนินการ ในขอบเขตและภารกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ และการรักษาความมั่นคงของประเทศได้อย่างประสานสอดคล้องและมีเอกภาพ^{๑๒} รวมถึงอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหมหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงกลาโหม ได้กำหนดบทบาทหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและรักษาความมั่นคงของ ราชอาณาจักรจากภัยคุกคามทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ การรักษา ผลประโยชน์แห่งชาติ สนับสนุนการพัฒนาประเทศและส่วนราชการอื่นๆ เป็นไป ตามที่กฎหมายทุกประการ^{๑๓} ซึ่งกองทัพไทยได้มีวิสัยทัศน์ คือ “เป็นกองทัพชั้นนำ ในภูมิภาค มีนวัตกรรมทันสมัย และเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ ปฏิบัติการร่วม อย่างมีศักยภาพในทุกมิติ” โดยมีนโยบายการสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง กับมิตรประเทศ ที่สนับสนุนรัฐบาลในโอกาสดำรงตำแหน่งประธานอาเซียน ของประเทศไทยในปี พ.ศ.๒๕๖๒ โดยเฉพาะกิจกรรมที่กองทัพไทยเป็นเจ้าภาพ พัฒนากลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความครอบคลุม และสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ข้ามชายแดน (Cross Border Development) ให้สอดคล้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย รวมทั้งการพัฒนา และใช้ประโยชน์พื้นที่ที่มีปัญหาหาร่วมกันบนพื้นฐานความมีเกียรติ ศักดิ์ศรี และ ผลประโยชน์ร่วมกัน และยังมีนโยบายการพัฒนาประเทศและช่วยเหลือประชาชน

^{๑๑} ราชกิจจานุเบกษา. (๒๕๖๑). ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐). เอกสารอัครเสนา. ผู้แต่ง. หน้า ๗.

^{๑๒} สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. (๒๕๖๐). นโยบายและแผนระดับ ชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔. เอกสารอัครเสนา. ผู้แต่ง. หน้า ๑.

^{๑๓} สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (๒๕๕๑). พระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการกระทรวง กลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๑, จาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A814/%A814-20-9998-update.pdf>. หน้า ๓-๔.

โดยสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม อาทิ การก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางคมนาคม การใช้ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และท่าเรือสัตหีบ ในเชิงพาณิชย์ เพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทยแลนด์ ๔.๐^{๑๔}

ด้วยเหตุนี้ แนวทางการดำเนินความร่วมมือด้านความมั่นคงกับกลุ่มประเทศมหาอำนาจ ถือว่ามีบทบาทสำคัญอย่างมาก เนื่องจากประเทศมหาอำนาจสามารถชี้นำทิศทางของโลก ปัจจุบันมีความพยายามใช้อิทธิพลทางเศรษฐกิจให้เคลื่อนตามในหลากหลายมิติ ซึ่งประเทศต่างๆ ในประชาคมโลก รวมถึงประเทศไทยจึงต้องพยายามปรับตัว เพื่อรักษาสมดุลความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อันจะเป็นการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ จำเป็นต้องมีการกำหนดความสำคัญ และเป้าหมายในการสร้างความร่วมมือของกองบัญชาการกองทัพไทยและเหล่าทัพให้มีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน ประสานสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้ง สามารถจัดลำดับความสำคัญในการดำรงสถานภาพพันธมิตรด้านความมั่นคงของไทยกับประเทศเหล่านั้น โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (ศศย.สปท.) ในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงและคลังสมองของกองทัพไทย ทำหน้าที่ในการผลิตเอกสารทางวิชาการด้านความมั่นคง ซึ่งเป็นแผนการดำเนินการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ได้เห็นถึงความสำคัญของ “ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกับจีนให้เกิดประโยชน์สูงสุด” และ “ผลกระทบ/ข้อควรระวังที่จะเกิดขึ้นกับไทย” จึงถือเป็นประเด็นสำคัญในการดำเนินนโยบายความมั่นคงที่จะต้องประสานสอดคล้องกับนโยบายด้านเศรษฐกิจและการทูต รวมถึง “การเตรียมความพร้อมและจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการรับมือให้กับกองทัพไทย” อันเนื่องมาจากหลายประเทศพยายามที่จะมีบทบาททางเศรษฐกิจมากขึ้นทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก จึงทำให้เกิดการแสวงหาและแย่งชิงทรัพยากรธรรมชาติ รวมถึงแหล่ง

^{๑๔} กรมยุทธการทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย. (๒๕๖๑). นโยบายผู้บัญชาการทหารสูงสุด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง. หน้า ๓๓-๓๔.

พลังงาน ซึ่งมีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนทั้งในด้านความมั่นคงปลอดภัย และความกินดีอยู่ดี ด้วยเหตุนี้ ศสย.สปท. จึงได้จัดทำเอกสารงานวิจัยในประเด็นที่เกี่ยวกับ “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย” เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ กำหนดแนวทางในการพัฒนาประเทศ และแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งยังเป็นแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย และการปฏิบัติ ในประเด็นความมั่นคงระหว่างประเทศที่คำนึงถึงความมั่นคงและผลประโยชน์ร่วมกันอย่างเหมาะสม ซึ่งผลที่ได้รับจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถของกองทัพ และการเตรียมความพร้อมในการตอบสนองภารกิจการป้องกันประเทศต่อไป

๑.๒ คำถามการวิจัย

๑.๒.๑ ปัจจุบันความเชื่อมโยงระหว่างโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) กับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) มีลักษณะเป็นอย่างไร

๑.๒.๒ เมื่อทั้งสองโครงการดำเนินกิจกรรมร่วมกัน ผลกระทบ/ข้อควรระวังที่จะเกิดขึ้นกับไทย มีประเด็นใดบ้าง

๑.๒.๓ การเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงในโครงการ BRI กับ EEC ระหว่างประเทศจีนกับไทย ควรเป็นอย่างไร

๑.๓ วัตถุประสงค์การศึกษาวิจัย

๑.๓.๑ เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม

๑.๓.๒ เพื่อศึกษาผลกระทบของไทยในโครงการ BRI และ EEC

๑.๓.๓ เพื่อเสนอแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันเพื่อให้กองทัพไทยเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC

๑.๔ ขอบเขตการศึกษาวิจัย

๑.๔.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยมุ่งศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) กับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ในห้วงปัจจุบัน ที่สามารถนำมาแสวงประโยชน์ในการดำเนินนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของไทย อันเป็นการรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบายเศรษฐกิจภายใต้โครงการ BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC

๑.๔.๒ ขอบเขตด้านประชากร

ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญทั้งไทยและจีนที่เกี่ยวข้องในมิติความมั่นคง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และเศรษฐกิจโดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่

(๑) กลุ่มผู้กำหนดนโยบาย ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีบทบาท อำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายความมั่นคง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และเศรษฐกิจ อาทิ กองบัญชาการกองทัพไทย กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เป็นต้น

(๒) กลุ่มผู้ปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีบทบาท อำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องในการสนองตอบนโยบายความมั่นคง เศรษฐกิจ และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก อาทิ กองเรือยุทธการฐานทัพเรือสัตหีบ สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) และบริษัท เอกชน เป็นต้น

(๓) กลุ่มนักวิชาการไทยและจีน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิที่มีองค์ความรู้และเชี่ยวชาญในด้านความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีน ด้านนโยบาย เศรษฐกิจภายใต้โครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทย

๑.๕ กรอบการดำเนินงานวิจัย



ภาพที่ ๑.๑ กรอบการดำเนินงานวิจัยเรื่อง “โครงการความร่วมมือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

๑.๖ นิยามศัพท์

๑.๖.๑ สาธารณรัฐประชาชนจีน หมายถึง หนึ่งในประเทศมหาอำนาจที่ได้รับการยอมรับว่ามีความสามารถแผ่อิทธิพลในระดับโลกได้ ซึ่งลักษณะของรัฐบาลมหาอำนาจ คือ การครอบครองอำนาจเศรษฐกิจ ทางทหาร ตลอดจนอิทธิพลทางการทูตและอำนาจแบบอ่อน (soft power) ซึ่งอาจเป็นเหตุให้ประเทศด้อยอำนาจต้องพิจารณาความเห็นของมหาอำนาจก่อนดำเนินการใดๆ ของตน

๑.๖.๒ ความมั่นคงสมบูรณ์แบบ (Comprehensive Security) หมายถึง แนวคิดหรือนโยบายที่มุ่งเน้นพัฒนาพลังอำนาจของชาติทุกด้านให้มีความสมดุล โดยกล่าวถึงปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ การทหาร การทูต และการเมือง เป็นต้น โดยการพัฒนาต้องไปพร้อมกัน และเท่าเทียมกัน เพื่อไม่ให้ประเทศขาดความพร้อม ในการป้องกันประเทศอันนำไปสู่การสูญเสียเอกราชในที่สุด จะเห็นได้ว่า ความมั่นคง นี้มุ่งผลประโยชน์ชาติตนเป็นหลัก และพิจารณาสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อประเทศชาติ จึงสามารถจัดได้ว่าเป็นความมั่นคงในระดับประเทศ (National Security) อย่างไรก็ตามได้มีการผลักดันให้ความมั่นคงนี้สามารถนำมาใช้ในระดัภูมิภาค (Regional Security) ได้ด้วยอีกเช่นกัน

๑.๖.๓ โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง The Belt and Road Initiative หรือ BRI หมายถึง นโยบายการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนที่ เปิดกว้าง ในยุคของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ภาษาจีนเรียกว่า อี้ – ไ้ – อี้ – ลู่ หรือ One Belt, One Road ซึ่งพัฒนามา เรียกว่า ความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) หรือ นโยบายเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ ๒๑ (China's 21st Century Silk Road Policy) ประกอบด้วย ระเบียงทางบก ๖ เส้นทาง และเส้นทางทะเล ๑ เส้นทาง โดยเส้นทางระเบียงทางบกประกอบด้วย (๑) เส้นทางยูเรเชีย (Eurasia) จากตะวันตกของจีน ถึงตะวันตกของรัสเซีย (๒) เส้นทางจีน - มองโกเลีย - รัสเซียตะวันออก (๓) เส้นทางตะวันตกของจีน - เอเชีย กลาง - ตุรกี (๔) เส้นทางจีน - แหลมอินโดจีน - สิงคโปร์ (๕) เส้นทางจีน - ปากีสถาน (๖) เส้นทางจีน - พม่า - บังกลาเทศ - อินเดีย ส่วนเส้นทางทะเล เริ่มจากเมืองชายฝั่ง ของจีนผ่านสิงคโปร์มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

๑.๖.๔ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) หมายถึง นโยบายการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยภายใต้การนำของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ผ่านนโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ในพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน ๓ จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

โดยเน้นการส่งเสริมการลงทุนใน ๑๒ อุตสาหกรรมเป้าหมาย การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง ๔ ช่องทาง ได้แก่ (๑) ทางอากาศ (ท่าอากาศยานนานาชาติ อู่ตะเภา) (๒) ทางเรือ (ท่าเรือ ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด) (๓) ทางถนน (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๓ สาย คือ กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และแหลมฉบัง-นครราชสีมา) และ (๔) ทางราง (รถไฟรางคู่ ๓ สาย คือ ฉะเชิงเทรา-คลอง ๑๙ -แก่งคอย และกรุงเทพฯ-ระยอง) โดยมีการบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพในการท่องเที่ยวทางทะเล

๑.๗ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๗.๑ ได้เข้าใจถึงโครงการความริเริ่มแถบและเส้นทางของจีน และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ของไทยได้ครบถ้วนสมบูรณ์

๑.๗.๒ ได้ทราบผลกระทบ/ข้อควรระวังในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทย เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในทุกมิติ

๑.๗.๓ ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันเพื่อให้กองทัพไทย และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ใช้ข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจ กำหนดแนวทางในการพัฒนาประเทศ และสามารถนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรมในทุกมิติ

ส่วนที่ ๒

บททวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง



ส่วนที่ ๒

บทบาทวาระการเปลี่ยนผ่าน

จากการที่ประชาคมโลกต่างต้องเผชิญกับสภาวะความเปลี่ยนแปลงที่ผันผวนตลอดเวลา ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ และการพัฒนาของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้เกิดความเชื่อมโยงแบบไร้พรมแดน ทั้งในมิติความมั่นคง การเมือง เทคโนโลยี และวัฒนธรรม โดยพลวัตการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ส่งผลให้ทุกประเทศต้องปรับตัวตลอดเวลา มีการแข่งขันอย่างรุนแรงและรวดเร็ว แม้กระทั่งระบบการเมืองระหว่างประเทศแบบขั้วเดียว (Uni-polar) ที่ถูกครอบงำและชี้นำโดยสหรัฐอเมริกามาเป็นเวลานานก็เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากหลายประเทศต่างเร่งพัฒนาศักยภาพของตนเองและพัฒนาประเทศให้มีความก้าวหน้า เพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติและต้องการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจในภูมิภาค เช่น จีน อินเดีย บราซิล รัสเซีย และแอฟริกาใต้ (BRICS) เป็นต้น อันนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงระบบการเมืองระหว่างประเทศไปเป็นแบบหลายขั้ว (Multi-polar) กับการรวมตัวกันในรูปแบบภูมิภาคนิยมมากขึ้น (Regionalism)^{๑๕} ซึ่งทำให้เกิดความท้าทายต่อการรักษาความมั่นคงของประเทศมากขึ้น การบริหารประเทศของทุกรัฐบาลจึงต้องยอมมุ่งดำเนินนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศหรือผลประโยชน์แห่งชาติ ในอันที่จะสามารถทำให้ประเทศอยู่รอด มีความมั่นคงและมีความอุดมสมบูรณ์มั่งคั่งภายใต้ระเบียบโลกได้อย่างสมดุล ตลอดจนดำรงเกียรติและศักดิ์ศรีในประชาคมโลก รวมทั้งสามารถส่งเสริมอุดมการณ์ที่เป็นแบบแผนทางสังคมของประชาชน ที่ล้วนก่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าของประเทศตนเองด้วยกันทั้งสิ้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมข้อมูลทฤษฎีภูมิที่มีความเกี่ยวข้องกับเอกสารวิจัยครั้งนี้

^{๑๕} ปณต แสงเทียน. (๒๕๕๘). ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน ความเกี่ยวข้องต่ออาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. เอกสารวิชาการ. หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๗. หน้า ๑ - ๒.

ประกอบด้วย (๑) แนวคิดความมั่นคงแห่งชาติ (National Security) (๒) แนวคิดความร่วมมือเพื่อความมั่นคงระหว่างประเทศ (๓) ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ (International Political Economy) (๔) ทฤษฎีดุลอำนาจ (Balance of Power) (๕) โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน (๖) โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของไทย (๗) เอกสารที่เกี่ยวข้อง/งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ (๘) กรอบแนวคิดการวิจัย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๒.๑ แนวคิดความมั่นคงแห่งชาติ (National Security)

ในอดีตความมั่นคงแห่งชาติมักจะขึ้นอยู่กับกำลังอำนาจทางทหารเป็นสำคัญ คือ การรุกรานด้วยกำลังทหารที่เหนือกว่าเพื่อต้องการยึดหรือบังคับประเทศอื่นให้ปฏิบัติตามความต้องการ แต่ในปัจจุบันสถานการณ์ของโลกได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก หลังจากการสิ้นสุดยุคสงครามเย็นเกิดการก่อตัวของโลกหลายขั้ว (Multi-polar World)^{๑๖} มีการพึ่งพาอาศัยกันมากขึ้นและต่างต้องเผชิญปัญหาภัยคุกคามที่ล้วนส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพความมั่นคงร่วมกัน ทั้งรูปแบบภัยคุกคามดั้งเดิม (Traditional Threats) ได้แก่ ความขัดแย้งต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ และคาบสมุทรเกาหลี และภัยคุกคามรูปแบบใหม่ (Non-Traditional Threats) ที่ประสมเหมือนกันทั่วโลก เช่น ความขัดแย้งทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม การไม่มีธรรมาภิบาล ประชาธิปไตยที่ไม่สมบูรณ์ ความไม่มั่นคงทางพลังงานและอาหาร ภัยพิบัติโรคระบาด การก่อการร้ายข้ามชาติ ยาเสพติดข้ามชาติ ภาวะโลกร้อน ปัญหาหมอกควันข้ามแดน อาชญากรรมทางไซเบอร์ การประมงผิดกฎหมาย การค้ามนุษย์

^{๑๖} วิชัย ชูเชิด. (๒๕๔๗). ทฤษฎีแนวความคิด และความหมายของความมั่นคงแห่งชาติ.ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก http://www.geo_cities.ws/wichai_chucherd/securitytheory.html. หน้า ๑-๘.

การสะสมอาวุธนิวเคลียร์ การอพยพแบบไม่ปกติ สังคมผู้สูงอายุ เป็นต้น^{๑๗} นอกจากนี้ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความมั่นคงก็ไม่ได้ถูกจำกัดเฉพาะภาครัฐหรือผู้แสดงที่เป็นรัฐ (State Actors) ยังมีตัวแสดงที่ไม่ใช่รัฐ (Non-State Actors) เช่น องค์กรเอกชน (เช่น International Olympic Committee : IOC) องค์กรระหว่างประเทศ (เช่น The United Nation : UN) และองค์กรระดับภูมิภาค (เช่น ASEAN) ซึ่งมีบทบาทต่อความมั่นคงของรัฐหนึ่งๆ ในการกำหนดนโยบายหรือแนวทางในการแก้ไขปัญหาตั้งแต่ระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับโลก ที่มีผลต่อการกำหนดท่าทีและการแสดงออกของประเทศนั้น ๆ บนเวทีโลก^{๑๘} ทำให้การรักษาสมดุลด้านความมั่นคงจึงเป็นไปได้ยากในปัจจุบัน ฉะนั้น เพื่อให้รัฐ/ชาติเกิดความมั่นคง ดำรงความอยู่รอด มีเสถียรภาพในการมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตนมีอิสระต่อแรงกดดันต่าง ๆ มีความมั่นคงปลอดภัย และมีความสุขสมบูรณ์ การดำเนินการดังกล่าวก็ย่อมต้องพึ่งพาพลังกำลังระดับชาติที่เรียกว่า **พลังอำนาจแห่งชาติ (National Power)** ที่แสดงถึงความเข้มแข็งของชาติมีอยู่หลายด้านด้วยกัน ได้แก่ พลังอำนาจด้านการทหาร การเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา และวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นต้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการพิทักษ์รักษาสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นความต้องการหรือที่เรียกว่า **ผลประโยชน์แห่งชาติ (National Interests)** ไว้ให้ได้เพื่อความดำรงอยู่ของรัฐต่อไป

โดยสรุป ความมั่นคงแห่งชาติจึงมีความเกี่ยวข้องกับปรากฏการณ์ที่ประกอบไปด้วยพลังอำนาจแห่งชาติที่ครอบคลุมในทุกองค์ประกอบ อันประกอบด้วยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา และวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ควบคู่กัน

^{๑๗} ปณิธาน วัฒนยากร. (๒๕๖๐). ภูมิทัศน์ทางยุทธศาสตร์ใหม่ของภูมิภาคและของไทย. เอกสารประกอบการบรรยายหลักสูตรนายทหารชั้นนายพลของกองทัพไทยรุ่นที่ ๑๔. ณ ห้องเรียนรวมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรกรุงเทพฯ. หน้า ๔ – ๑๑.

^{๑๘} ขวลิต ปرنะดิษฐ์นวกุล. (ม.ป.ป.). ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก <https://www.scribd.com/document/356812518>. หน้า ๑.

ไปกับด้านการทหารทั้งในยามปกติและยามสงคราม เพื่อการรักษาผลประโยชน์ของชาติ การดำรงอยู่ของประชาชนในชาติให้ปกติสุข คงไว้ซึ่งอธิปไตยและบูรณภาพแห่งดินแดน ทั้งนี้ ความมั่นคงของชาติจึงเป็นรากฐานสำคัญที่ทำให้ประเทศมีความเจริญก้าวหน้า และคนในสังคมอยู่ดีมีสุข ตลอดจนมีภูมิคุ้มกันพร้อมที่จะเผชิญและสามารถบริหารจัดการปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๒ แนวคิดความร่วมมือเพื่อความมั่นคงระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันภัยคุกคามต่อความมั่นคงนั้นมีหลายรูปแบบ ทั้งที่มาจากระบบการเงินของโลก ภาวะโลกร้อน ปัญหาสิทธิมนุษยชน การแพร่กระจายของอาวุธ มีแสนยานุภาพทำลายล้างที่สูง การถูกบังคับให้ย้ายถิ่นฐานของผู้คน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาที่เกินกว่าประเทศใดประเทศหนึ่งจะสามารถแก้ปัญหาเองได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกันของนานาชาติ ยกตัวอย่างเช่น การที่ประชาคมนานาชาติเข้าไปแทรกแซงทางด้านมนุษยธรรมในอิรัก โซมาเลีย และบอสเนีย เป็นต้น นักวิจัยจึงได้นำแนวความคิดนี้มาพิจารณาเพื่อให้มีความเข้าใจถึงความมั่นคงได้ดีมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย (๑) ความมั่นคงร่วม (Collective Security) (๒) ความมั่นคงสมบูรณ์แบบ (Comprehensive Security) (๓) ความมั่นคงสามัญ (Common Security) และ (๔) ความร่วมมือด้านความมั่นคง (Cooperative Security) ดังรายละเอียดต่อไปนี้^{๑๙}

๒.๒.๑ ความมั่นคงร่วม (Collective Security) เป็นแนวคิดหรือนโยบาย โดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านสงครามและการทหารเป็นหลักมากกว่าความสำคัญด้านอื่น ซึ่งลักษณะของความมั่นคงร่วมนี้ได้เกิดขึ้นหลังจากสงครามโลกครั้งที่ ๑ หลายชาติบอบช้ำจากสงครามจึงพยายามให้โลกมีความสงบสุข มีสันติภาพด้วยการผลักดันให้มีกฎเกณฑ์ เพื่อป้องกันและลงโทษประเทศที่ก่อสงคราม ทำให้หลายประเทศได้ร่วมกันจัดตั้งองค์สันติบาติชาติ (League of Nations) เพื่อดำเนินการ

^{๑๙} วิชัย ชูเชิด. (๒๕๔๗). วรรณกรรมแนวความคิด ระดับ และองค์ประกอบความมั่นคง. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๑, จาก http://www.geocities.ws/wichai_chucherd/securityconcept.html. หน้า ๑ - ๔.

๑๘ เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความร่วมมือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

ในการจัดการระเบียบดังกล่าว อย่างไรก็ตาม องค์การสันติภาพชาติประสบความสำเร็จ ความมั่นคงนี้ได้ถูกจัดเป็นความมั่นคงในระดับภูมิภาค และระดับโลก (Regional Security and International Security)

๒.๒.๒ ความมั่นคงสมบูรณ์แบบ (Comprehensive Security) เป็นแนวคิดหรือนโยบายที่มุ่งเน้นพัฒนาพลังอำนาจของชาติทุกด้านให้มีความสมดุล โดยกล่าวถึงปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ การทูต และการเมือง เป็นต้น โดยการพัฒนาต้องไปพร้อมกัน และเท่าเทียมกัน เพื่อไม่ให้ประเทศขาดความพร้อมในการป้องกันประเทศอันนำไปสู่การสูญเสียเอกราชในที่สุด จะเห็นได้ว่า ความมั่นคงนี้มุ่งผลประโยชน์ชาติตนเป็นหลัก และพิจารณาสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อประเทศชาติจึงสามารถจัดได้ว่าเป็นความมั่นคงในระดับประเทศ (National Security) อย่างไรก็ตาม ได้มีการผลักดันให้ความมั่นคงนี้สามารถนำมาใช้ในระดับภูมิภาค (Regional Security) ได้ด้วยอีกเช่นกัน

๒.๒.๓ ความมั่นคงสามัญ (Common Security) เป็นแนวคิดหรือนโยบายที่เป็นการพยายามไม่ใช้กำลังทางทหารมาเป็นตัวตัดสินแต่พยายามสร้างเครื่องมืออื่น เช่น องค์การ หรือ กฎเกณฑ์ และข้อตกลงร่วมกันในการลดอาวุธมาเป็นเครื่องมือทดแทนกำลังทหารขึ้น ไปที่การสร้างความมั่นคงในระดับภูมิภาคด้วย ความมั่นคงนี้มีความชัดเจนที่ได้เน้นไปที่ความมั่นคงในภูมิภาค (Regional Security) เป็นหลัก

๒.๒.๔ ความมั่นคงร่วมมือ (Cooperative Security) เป็นแนวคิดหรือนโยบายแบบผสมผสานแนวคิดความมั่นคงแบบสามัญ และความมั่นคงสมบูรณ์แบบ จะมีลักษณะค่อยเป็นค่อยไป มีความอ่อนตัว และประนีประนอมกว่าความมั่นคงสามัญ ซึ่งความร่วมมือที่เกิดขึ้นมักอยู่ในรูปแบบที่เป็นพหุภาคี ทั้งนี้ จึงจัดได้ว่าเป็นความมั่นคงในระดับภูมิภาค (Regional Security) และพยายามที่จะทำให้เกิดความมั่นคงในระดับโลก (International Security)

โดยสรุป แนวคิดเรื่องความร่วมมือเพื่อความมั่นคงระหว่างประเทศที่ได้เกิดขึ้นนี้ต่างอยู่บนเงื่อนไขของการอยู่รอดปลอดภัยของทั้งประชาชนและประเทศชาติของตน ในขณะเดียวกัน การจะทำให้ประเทศแต่ละประเทศเกิดความมั่นคงได้นั้น

ทุกประเทศส่วนใหญ่จะต้องสร้างกลไกในการรวมกลุ่มประเทศในภูมิภาคเพื่อสร้างความมั่นคงให้แต่ละประเทศให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น โดยอาศัยจุดแข็งของแต่ละประเทศส่งเสริมซึ่งกันและกัน ดังนั้น ความมั่นคงของแต่ละประเทศจะเกิดขึ้นได้ ความมั่นคงในระดับภูมิภาค (Regional Security) จะเป็นเรื่องสำคัญและจำเป็นอย่างมากยิ่งขึ้น ที่สำคัญการรวมกลุ่มของประเทศต่างๆ จะต้องมองความมั่นคงไปไกลกว่าผลประโยชน์ของชาติ (National Interests) แบบแคบๆ เช่นในอดีต แต่ต้องมองผลประโยชน์ของชาติอย่างเชื่อมโยงกันในระดับภูมิภาคเพื่อสร้างอำนาจต่อรองในระดับโลกมากยิ่งขึ้น

๒.๓ ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ (International Political Economy)

เป็นแนวคิดเกี่ยวกับปฏิสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและการเมืองหรือระหว่างตลาดและรัฐ โดยในด้านการเมืองจะเกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจของรัฐเพื่อตัดสินว่าใครควรได้รับอะไร เมื่อใด และอย่างไร ในส่วนด้านเศรษฐกิจจะว่าด้วยความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การจัดสรรทรัพยากร โดยเน้นในเรื่องของความมั่งคั่ง และผลประโยชน์ซึ่งในบริบทระหว่างประเทศ เป็นความสัมพันธ์ลักษณะต่างตอบแทนหรือตอบสนองกัน (Reciprocal) และมีความเป็นพลวัตภายใต้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น แม้ว่าจะอยู่ในระบบตลาดเสรีแต่ยังมีกฎระเบียบทางการเมือง เช่น สัญญาการปกป้องผู้บริโภคและผู้ผลิต ภาษี ระเบียบ เงื่อนไขการทำงานที่จะเป็นกรอบในการทำงานของตลาดเสรี ในเอกสารวิจัยนี้ขออธิบายถึงแนวคิดเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๒.๓.๑ แนวคิดลัทธินิยม (Realism)^{๒๐,๒๑} เป็นแนวคิดที่รัฐมีบทบาทสำคัญในทุกด้าน โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจที่ต้องอยู่ภายใต้การดูแลของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการแสวงหาอำนาจของรัฐ สะสมความมั่งคั่ง ทำให้สามารถเพิ่มอำนาจ

^{๒๐} Smith, Roy H., El-Anis, Imad, and Farrands, Chrisitopher, International political economy in the 21st century: contemporary issues and analysis (Abingdon: Routledge, 2011), p. 8.

^{๒๑} Jackson, Robert Harry, and Sorensen, Georg, Introduction to international relations: theories and approaches (Oxford University Press, 2007), p. 183.

๒๐ เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความร่วมมือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

ทางทหาร และการเมืองที่ใช้ในการต่อต้านรัฐอื่นได้ ดังนั้น จึงอาจนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์แห่งชาติระหว่างรัฐต่าง ๆ เนื่องจาก รัฐจะต้องหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มอำนาจทางการเมือง รัฐที่ยึดถือตามทฤษฎีนี้จะดำเนินนโยบายเศรษฐกิจชาตินิยม (Economic Nationalism) โดยให้ความสำคัญแก่ผลประโยชน์ของประเทศตนเองมากกว่าโลกโดยรวม เป็นความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจเป็นความขัดแย้งแบบเกมศูนย์ (zero sum game) ดังนั้น ความสัมพันธ์ของเศรษฐกิจระหว่างประเทศเป็นแบบแข่งขันไม่เน้นการพึ่งพาซึ่งกันและกัน มองเศรษฐกิจระหว่างประเทศเหมือนเป็นพื้นที่ของความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ของแต่ละรัฐมากกว่า

๒.๓.๒ แนวคิดเสรีนิยมแบบใหม่ (Neoliberalism)^{๒๒, ๒๓} เป็นแนวคิดที่รัฐมีความเชื่อในกลไกตลาด การเลือกของปัจเจกบุคคลที่มีประสิทธิภาพ และการเปิดการค้าแบบเสรี อันเป็นการให้ผลประโยชน์แก่ทุกฝ่าย (Absolute Gain) ซึ่งครอบคลุมถึงการผลิต การแลกเปลี่ยน การกระจายรายได้ในระบบเศรษฐกิจ ภายใต้การแข่งขันเสรี ถือเป็นการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวแม้จะทำให้เกิดการแข่งขัน แต่เป็นการแข่งขันที่เป็นไปในทางสร้างสรรค์ที่ถูกชี้นำอย่างเป็นเหตุเป็นผล มีเสรีภาพของมนุษย์ แต่อย่างไรก็ตาม รัฐต้องเข้าไปมีบทบาทในการกำกับควบคุมดูแล เพื่อให้กลไกตลาดดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความไม่เท่าเทียม ดังนั้น การจัดระเบียบเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ โดยการสร้างกฎเกณฑ์ให้รัฐได้ปฏิบัติทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เช่น หลักเกณฑ์ด้านการเป็นประชาธิปไตย เปิดการค้าเสรี และแก้ไขปัญหาโดยสันติวิธี ทั้งนี้ มหาอำนาจเองก็ควรเคารพกฎเกณฑ์บรรทัดฐานระหว่างประเทศด้วย

^{๒๒} Gilpin, Robert, The political economy of international relations, (Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1987)

^{๒๓} กุลลณี มุทธาภิน. (ม.ป.ป.). ประเทศไทยกับเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๔ มกราคม ๒๕๖๒, จาก <http://www.stou.ac.th/schoolsweb/sec/UploadedFile/60341-3.pdf> หน้า ๕-๑๖.

๒.๓.๓ แนวคิดประกอบสร้าง (Constructivism)^{๒๔}

เป็นแนวคิดที่มีชุดความคิดที่สร้างขึ้นมา อันเป็นสิ่งที่หล่อหลอมขึ้นจากค่านิยม ภาษา สัญลักษณ์ ความรู้ ความเชื่อ วัฒนธรรม และประสบการณ์ที่แตกต่างกันของรัฐ และประชาชนภายในรัฐ ซึ่งนำไปสู่การประกอบสร้างความเป็นตัวตน อัตลักษณ์ของรัฐ และผลประโยชน์แห่งชาติที่แตกต่างกัน การมีมุมมองต่อตัวตน และผลประโยชน์ที่แตกต่างกันนั้น ทำให้รัฐมีพฤติกรรมการแสดงในแบบต่าง ๆ ทั้งความร่วมมือ ความขัดแย้ง การตัดสินใจที่จะกระทำหรือไม่กระทำใด ๆ ซึ่งก่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์สัมพันธ์ระหว่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ความหวาดระแวงทางนิวเคลียร์ของสหรัฐอเมริกาที่มีต่อเกาหลีเหนือ โดยจะเห็นได้ว่า สหรัฐอเมริกามีความหวาดกลัวต่อภัยคุกคามทางนิวเคลียร์จากเกาหลีเหนือ มากกว่าที่จะหวาดกลัวภัยคุกคามจากอังกฤษ ทั้งที่โดยข้อเท็จจริงนั้น อังกฤษมีศักยภาพทางนิวเคลียร์สูงกว่าเกาหลีเหนือมากมายหลายเท่า หากเพราะ อิทธิพลจากความคิด หรือทัศนคติของฝ่ายอเมริกาที่เห็นว่าอังกฤษเป็นพันธมิตรของตนจึงไม่จำเป็นที่จะต้องเกรงกลัวภัยคุกคามที่จะมาจากฝ่ายอังกฤษเหมือนกับเกรงกลัวเกาหลีเหนือ เมื่อเป็นเช่นนั้น ชุดความคิดนี้เองที่ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐอเมริกาและเกาหลีเหนือดำเนินไปในลักษณะที่ปรากฏในปัจจุบัน ดังนั้น การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศโดยอาศัยมุมมองของแนวคิดประกอบสร้าง นั้นย่อมเป็นประโยชน์ต่อการเข้าใจบริบทการเมืองระหว่างประเทศในโลกปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

โดยสรุป การมองปฏิสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและการเมือง หากเป็นไปตามแนวคิดสัจนิยม (Realism) ที่มีความสัมพันธ์ของเศรษฐกิจระหว่างประเทศเป็นแบบแข่งขัน ไม่เน้นการพึ่งพาซึ่งกันและกัน มองเศรษฐกิจระหว่างประเทศเหมือนเป็นพื้นที่ของความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ของแต่ละรัฐมากกว่า แต่ในขณะที่แนวคิดเสรีนิยมแบบใหม่ (Neoliberalism) เชื่อว่าความร่วมมือระหว่างประเทศ

^{๒๔} กลุ่มข้อมูลข่าวสารและวารสาร(เมื่อดัดแปลง) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (๒๕๖๒). ทฤษฎีสรรสร้างนิยม (CONSTRUCTIVISM) ในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๒, จาก <https://singhadangpost.com/politics/256>

๒๒๒ เอกสารงานวิจัย เรื่อง
“โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

เกิดขึ้นได้ แม้จะอยู่ในสภาวะอนาธิปไตย โดยมีปัจเจกชน/กลุ่มชน/สถาบันระหว่างประเทศเป็นตัวประสานความร่วมมือ และแนวคิดประกอบสร้าง (Constructivism) เชื่อว่าชุดความคิดที่สร้างขึ้นมานั้น อันเป็นสิ่งทีหล่อหลอมขึ้นจากค่านิยม ภาษา สัญลักษณ์ ความรู้ ความเชื่อ และวัฒนธรรม เป็นตัวก่อร่าง ทำให้เกิดเป็นอัตลักษณ์ นำมาซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติของตน

๒.๔ ทฤษฎีดุลอำนาจ (Balance of Power)

แนวคิดเรื่องอำนาจนั้นถือได้ว่าเป็นแนวคิดที่กว้างขวาง ยากแก่การให้คำจำกัดความ ดังนั้น มุมมองในเรื่องของอำนาจจะแตกต่างกันออกไป ซึ่งในบางครั้งอาจให้คำจำกัดความตามลักษณะของการใช้อำนาจนั้นๆ สำหรับการชีวิตระดับของอำนาจนั้นค่อนข้างทำได้ยาก โดยระบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศได้มีการพยายามในการวัดระดับขีดความสามารถของอำนาจของประเทศต่าง ๆ เช่น การใช้ดัชนีทางเศรษฐกิจ ทรัพยากรมนุษย์ เทคโนโลยี ความสามารถของรัฐบาล เป็นต้น เป็นตัวชี้วัดโดยอำนาจ (Power) เป็นความสามารถในการกระทำการต่าง ๆ เช่นเดียวกับความสามารถในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลอื่นตามที่ตนเองต้องการ ซึ่งอำนาจอาจเสื่อมถอยหรือเปลี่ยนแปลงไปได้หากสภาพแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงไป หรือในอีกนิยามหนึ่ง อำนาจ หมายถึง การมีความสามารถหรือทรัพยากรที่มีอิทธิพลทำให้เกิดผลลัพธ์ตามที่ต้องการ

๒.๔.๑ ประเภทของอำนาจ

ตามแนวความคิดของ Nye อำนาจ แบ่งออกได้เป็น ๒ ประเภท คือ (๑) อำนาจแบบแข็ง (Hard Power) และ (๒) อำนาจละมุนหรืออำนาจเบาอ่อน (Soft Power) ซึ่งอธิบายได้โดยสรุปดังนี้^{๒๕}

(๑) อำนาจแบบแข็ง (Hard Power) หมายถึง การชักนำหรือการคุกคามจากประเทศที่มีศักยภาพทางทหารและเศรษฐกิจ ซึ่งอำนาจประเภทนี้ยังคงเป็น

^{๒๕} Nye, Joseph S. (2017). The Future of Power, Belfer Center Programs or Projects, International Security. (Online). Available : http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/20690/joseph_s_nyes_the_future_of_power.html, P. 84.

สิ่งสำคัญของรัฐในการรักษาสถานะของตนเอง จากคำนิยามของ Nye แหล่งที่มาของ Hard Power จะมาจากศักยภาพด้านการทหาร การเมือง และเศรษฐกิจ รวมทั้งยังระบุอีกว่า Hard Power เป็นหลักในการคุกคาม การบังคับ และ ความรุนแรง รวมทั้งการให้ผลประโยชน์ในการชักจูงให้ได้สิ่งที่ต้องการ

(๒) อำนาจละมุนหรืออำนาจแบบอ่อน (Soft Power) หมายถึง ความสามารถในการดึงดูดโน้มน้าว (Persuasive Power) สร้างการมีส่วนร่วมมากกว่า การบังคับ สร้างความชอบโดยใช้ความเสน่ห์หาและชื่อเสียงในการสร้างอิทธิพลต่อความคิด ในปัจจุบันใช้ในความหมายถึงการเปลี่ยนแปลงและสร้างอิทธิพลต่อความคิดของสังคมและประชาชนในประเทศอื่น โดยอาศัยทรัพยากรพื้นฐาน ๓ ประการ ดังนี้

- วัฒนธรรม (Culture) ถ้าวัฒนธรรมของประเทศหนึ่งมีความสอดคล้องกับผลประโยชน์และค่านิยมของประเทศอื่นๆ โอกาสที่วัฒนธรรมดังกล่าวจะกลายเป็น Soft Power ของประเทศนั้นจะมีมากขึ้น ช่องทางที่ทำให้วัฒนธรรมของประเทศหนึ่งเป็นที่รู้จักในประเทศอื่นๆ มีหลากหลาย เช่น การค้า การเยี่ยมเยือน การติดต่อสื่อสาร และการแลกเปลี่ยน เป็นต้น

- ค่านิยมทางการเมือง (Political values) ถ้าประเทศหนึ่งมีค่านิยมทางการเมืองที่สอดคล้องกับประเทศอื่นๆ Soft Power ของประเทศนั้นจะเพิ่มขึ้นในทางกลับกัน ถ้าค่านิยมของประเทศดังกล่าวขัดกับค่านิยมของประเทศอื่นๆ อย่างชัดเจน Soft Power ของประเทศนั้นก็ลดลง ตัวอย่างเช่น การที่สหรัฐอเมริกา ในทศวรรษ ๑๙๖๐ ยังคงมีการแบ่งแยกสีผิว (Racial Segregation) ทำให้ Soft Power ของสหรัฐฯ ในทวีปแอฟริกันนั้นมีน้อย เป็นต้น

- นโยบายต่างประเทศ (Foreign Policy) ถือเป็นนโยบายที่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลของประเทศหนึ่งกับประเทศอื่นๆ โดยมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความอยู่รอดของชาติ ซึ่งจากความหมายที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้น สามารถสรุปได้ว่า นโยบายต่างประเทศ หมายถึง “วิธีดำเนินการ

เพื่อการนำไปปฏิบัติที่มุ่งเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือการตัดสินใจของประเทศอื่นๆ เพื่อประโยชน์ของประเทศตน การกระทำเช่นนี้จะส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ”

โดยสรุป อำนาจ (Power) ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจะหมายถึง “ความสามารถที่ทำให้ผู้อื่นกระทำตาม หรือทำให้ผู้อื่นกระทำในสิ่งที่ไม่อยากจะทำ” โดยอำนาจจะสามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ประเภท คือ (๑) Hard Power และ (๒) Soft Power รูปแบบของพลังอำนาจทั้ง ๒ ประเภท มีความแตกต่างกันในการใช้ทรัพยากรปกติที่มีอยู่ดำเนินการให้ได้ผลลัพธ์ตามที่ตนเองต้องการ สำหรับ Hard Power เป็นการใช้มาตรการทางการเมืองหรือเศรษฐกิจ เพื่อให้ประเทศอื่นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตามความต้องการของตน ในขณะที่ Soft Power เป็นพลังอำนาจที่ไม่จำเป็นต้องใช้การบังคับหรือใช้มาตรการต่าง ๆ ให้ผู้อื่นกระทำตาม แต่ใช้การสร้าง ความพอใจในการดึงดูดให้ผู้อื่นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการยอมรับอย่างพร้อมใจ แม้ว่าความหมายและลักษณะของพลังอำนาจแต่ละประเภทจะแตกต่างกัน แต่การใช้อำนาจทั้งสองประเภทยังคงถูกใช้ควบคู่กันอยู่เสมอ อย่างไรก็ตาม การได้มาซึ่ง อำนาจนั้นผันแปรไปในแต่ละยุคของการพัฒนาของโลกเนื่องจากทรัพยากรที่ทำให้เกิดอำนาจเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือในยุคเก่าการได้อำนาจอาจจะเป็นการใช้อาวุธ แต่ปัจจุบันการได้อำนาจอาจจะเป็นการใช้ข้อมูลข่าวสาร

๒.๔.๒ การใช้อำนาจของประเทศมหาอำนาจ

หลังสงครามโลกครั้งที่สองประเทศมหาอำนาจ จะเห็นได้ว่าประเทศสหรัฐฯ และสหภาพโซเวียต ต่างให้ความสำคัญต่อการเสริมสร้างกำลังทางทหาร และการสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ เพื่อนำกลับมาเสริมสร้างกำลังทหารของตน ทั้งนี้ ปัจจุบันมีการใช้หรือพึ่งพาอำนาจและความแข็งแกร่งทางการเมือง การทหาร และเศรษฐกิจในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ คือ สิ่งที่เราเรียกว่า การใช้ Hard Power แต่อย่างไรก็ตาม หลังศตวรรษที่ ๑๙๙๐ เป็นต้นมา เมื่อความตึงเครียดทางการเมืองของประเทศมหาอำนาจทั้งสองลดน้อยลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การล่มสลาย

ของสหภาพโซเวียต ประกอบกับการปฏิวัติทางเทคโนโลยีและโทรคมนาคมทำให้ข้อมูลข่าวสารสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วก่อให้เกิดกระบวนการโลกาภิวัตน์ (Globalization) จึงทำให้มีแนวโน้มของการใช้ Soft Power เข้ามาในการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างประเทศมากขึ้น^{๒๖}

ในขณะที่ ในห้วงสามทศวรรษที่ผ่านมาจีนมีนโยบายทางด้านการทูตและการต่างประเทศแบบเปลี่ยนยุทธศาสตร์และนโยบายจากรูปแบบที่เป็น Hard Power มาเป็น Soft Power มากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น นโยบายเพื่อนบ้านที่ดี (Good Neighboring Policy) ในห้วงทศวรรษที่ ๘๐ การทูตของมหาอำนาจ (Great Power Diplomacy) และอีกหลายนโยบายในศตวรรษที่ ๒๑ อาทิ การทูตเชิงพลังงาน (Energy Diplomacy) นโยบายการพัฒนาอย่างสันติ (Peaceful Development) รวมทั้ง ใช้หลักการไม่แทรกแซงกิจการภายใน (Non - Interference) หลักการได้รับผลประโยชน์ทั้งสองฝ่าย (Win-Win) หรือการให้ความช่วยเหลือแบบไม่กำหนดเงื่อนไข ซึ่งเป็นการสร้างมาตรฐานและหลักนิยมใหม่ในเวทีระหว่างประเทศ ที่เดิมถูกรอบงำโดยแนวความคิดของชาติตะวันตก จึงถูกท้าทายด้วยแนวความคิดแบบใหม่ที่ผสมผสานความเป็นตะวันออกของจีน

ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า การใช้ Soft Power ของจีนตามหลักการดังกล่าวประสบความสำเร็จอย่างยิ่ง โดยนอกจากจะทำให้ประเทศจำนวนมากได้มีทางเลือกใหม่ ๆ และหันมาชื่นชมจีนมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาที่อาจจะยังไม่มีความสามารถกระทำตามมาตรฐานของประเทศตะวันตกได้ เช่น ในสมัยที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประสบกับวิกฤติทางการเงินเมื่อปีพ.ศ.๒๕๔๐ จีนตัดสินใจไม่ลดค่าเงินหยวน ทั้งที่การลดค่าเงินจะเป็นประโยชน์ต่อจีนและจีนสามารถกระทำได้ แต่จีนกลับเลือกที่จะไม่ซ้ำเติมปัญหาของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้

^{๒๖} อลี ม้ามณี. (๒๕๕๖). การใช้ Soft Power ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ : กรณีศึกษาการดำเนินการของทีมประเทศไทยในเนปาล. รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ ๔, สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ, กระทรวงการต่างประเทศ, หน้า ๑.

ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความเชื่อมั่นและเป็นมิตรกับจีนมากขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้จีนเป็นประเทศที่มีอิทธิพลทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่ประเทศต่าง ๆ ต้องพึ่งพามากขึ้นด้วย^{๒๗}

การใช้ Soft Power เป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินยุทธศาสตร์การต่างประเทศของจีนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและผลประโยชน์แห่งชาติของจีน มีการใช้กิจกรรมและเครื่องมือในการดำเนินการหลายรูปแบบ โดยสามารถจำแนกเป็น ๕ ประเภท^{๒๘} ได้แก่

๑. การลงทุนให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือสำคัญของจีนในการขยายอิทธิพล โดยรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจแบบไม่มีเงื่อนไขของจีน ได้รับการตอบรับอย่างดีกับประเทศที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะภูมิภาคแอฟริกา เอเชีย และ อเมริกาใต้ เนื่องจากรูปแบบการให้ความช่วยเหลือของประเทศตะวันตกมีเงื่อนไขที่ให้ประเทศผู้รับความช่วยเหลือปฏิบัติตาม เช่น เรื่องสิทธิมนุษยชน สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ ซึ่งเป็นการบีบบังคับมากกว่ารูปแบบของจีน ที่แสดงให้เห็นถึงความเท่าเทียมและความอ่อนโยน อันนำมาซึ่งความดึงดูดของประเทศเหล่านั้น รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของจีนในเวทีโลกด้วย

๒. การให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการรักษาสันติภาพ โดยปกติแล้วการใช้ทรัพยากรทางทหารมักถูกมองว่าเป็น Hard Power แต่ในยุคปัจจุบันทหารสามารถปฏิบัติการที่สร้าง Soft Power ได้เช่นกัน โดยผ่านทางปฏิบัติการที่ไม่ใช่ทางทหาร (Military Operations Other Than War : MOOTW) เป็นการให้ความช่วยเหลือทางมนุษยธรรม และปฏิบัติการสันติภาพในประเทศที่ประสบภัย

^{๒๗} สมบูรณ์ศิริประชัย และศิริกัญญา ตันสกุล. (๒๕๔๘). สาเหตุของวิกฤตการณ์การเงินของไทย ปี ๒๕๔๐ : วรรณกรรมปริทรรศน์. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๒, จาก <http://econ.tu.ac.th/archan/rangsun>. หน้า ๑๙

^{๒๘} Shantii Kalathil. (2011). China's Soft Power in the Information Age : Think Again. (Online). https://isd.georgetown.edu/sites/isd/files/Kalathil_Chinas_Soft_Power.pdf

ซึ่งเป็นบรรทัดฐานในสังคมโลกปัจจุบันที่พึงกระทำกัน อีกทั้ง เป็นการแสดงให้เห็นถึงความอ่อนโยน และความรับผิดชอบของประเทศในฐานะสมาชิกหลักของประชาคมโลก ทั้งนี้ ในปัจจุบัน จีนได้ส่งกองกำลังรักษาสันติภาพไปปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ หลายที่ในโลก รวมทั้งส่งหน่วยแพทย์ไปช่วยเหลือประเทศที่ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ ด้วย

๓. โครงการแลกเปลี่ยนด้านภาษาและวัฒนธรรม การใช้วัฒนธรรมโดยปกติจะถูกมองว่า เป็นเครื่องมือการใช้ Soft Power แต่กิจกรรมทางวัฒนธรรมและภาษาส่วนใหญ่จะไม่สามารถสร้าง Soft Power ได้โดยตรง แต่จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ ความเข้าใจ ความสัมพันธ์ผ่านเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ หรือ การนำวัฒนธรรมประเพณีที่เชื่อมโยงกัน ที่จะนำความงาม ความอ่อนโยน และความรุ่งเรืองให้แปรเปลี่ยนเป็น Soft Power โดยในปัจจุบันจีนมีโครงการในลักษณะกิจกรรมจำนวนไม่น้อย รวมทั้ง BRI ที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันด้วย

๔. การทูตและการมีส่วนร่วมในเวทีต่างประเทศ การทูตเป็นกิจกรรมที่เป็นช่องทางโดยตรงในการสื่อถึง Soft Power ซึ่งการทูตแนวใหม่ของจีนจะยึดหลักการไม่แทรกแซงในกิจการภายในของประเทศอื่น ทำให้จีนได้รับความนิยมและการสนับสนุนมากขึ้นจากประเทศต่าง ๆ รวมทั้งทำให้จีนสามารถเข้าถึงประเทศเหล่านั้นได้มากขึ้น โดยเฉพาะประเทศคู่กรณีหรือประเทศที่มีปัญหาเกี่ยวกับประเทศตะวันตก นอกจากนี้จีนยังเป็นเจ้าภาพจัดกิจกรรมสัมมนาและประชุมระหว่างประเทศ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ในการเป็นผู้นำที่ดีที่ได้รับการสนับสนุน อีกทั้งสร้างภาพลักษณ์เชิงการทูต ด้วยการเยือนระหว่างผู้นำหลายระดับอีกด้วย

๕. ความร่วมมือพหุภาคี การดำเนินนโยบายต่างประเทศระหว่างรัฐบาลและองค์กรระหว่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบพหุภาคีเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่รัฐจะส่งสัญญาณให้เกิด Soft Power ได้ เนื่องจาก เวทีระหว่างประเทศจะประกอบด้วยสมาชิกจากหลายชาติ ต้องดำรงซึ่งกฎหมายระหว่างองค์กรและความเคารพต่อสมาชิกอื่น ๆ และต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของสมาชิกอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน ซึ่งเสมือนเป็นการแสดงออกต่อการใช้ Soft Power ในลักษณะร่วมกัน ดังนั้น การอยู่ภายใต้กรอบหรือกฎระเบียบขององค์กรระหว่างประเทศจะทำให้

ประเทศต่างๆ ต้องดำเนินการรักษาผลประโยชน์ของตนให้อยู่ภายในระบบ และ
ไม่ใช่วิธีการก้าวร้าวรุนแรงที่เป็นภัยต่อรัฐอื่น ทั้งนี้ ในปัจจุบันจีนเป็นศูนย์กลางของ
องค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กร มีบทบาทนำในเวทีระหว่างประเทศในระดับ
พหุภาคี รวมทั้งสถาปนาก่อตั้งความร่วมมือองค์กรระหว่างประเทศใหม่ในระดับ
ภูมิภาค เช่น องค์กรความร่วมมือเอเชียใต้ และความร่วมมือจีนแอฟริกา เป็นต้น

โดยสรุป โลกยุคปัจจุบันแต่ละประเทศมุ่งพัฒนาเศรษฐกิจและยังคงคำนึง
ถึงความมั่นคง แต่ก็ยังคำนึงถึง Hard Power ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีการพัฒนาและ
สะสมอาวุธ เพื่อนำมาใช้ในสถานการณ์สงคราม แต่อย่างไรก็ตาม การยก BRI
ของจีนขึ้นสู่เวทีโลกกลายเป็นเรื่องที่ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ขานรับ เป็นทางเลือก
ที่จีนนำ Soft Power มาใช้ในการเปิดประตูของเส้นทางสายไหมใหม่ที่ได้มีการ
อ้างถึงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ยาวนานของจีน ที่เป็นเพียงการขนส่งสินค้า
และการเผยแพร่วัฒนธรรมระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศต่าง ๆ ในเส้นทางไม่อาจ
ปฏิเสธภาพความเจริญทางเศรษฐกิจที่จีนวาดขึ้น โดยมีประเทศตนอยู่ในภาพวาด
นั้นด้วยได้ ซึ่งสำหรับไทยเองก็ควรชูประเด็นหลักด้าน Soft Power ในการพัฒนา
ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้ไทยเป็นประเทศที่เป็นศูนย์รวม
เศรษฐกิจของอาเซียน ลดการนำเข้าสินค้าและบริการ และพัฒนาไปสู่การส่งออก
โดยใช้จุดแข็งทางกายภาพของการเป็นประเทศศูนย์กลางอาเซียน และเป็นประเทศ
ที่มีความสัมพันธ์อันดีและเป็นทางผ่านของจีนสู่ทะเล ดังนั้น การพึ่งพาความร่วมมือ
ทางเศรษฐกิจกับจีน เป็นแนวทางหนึ่งที่จะนำไปสู่การแสวงหาความร่วมมือกับ
ประเทศต่าง ๆ ในเส้นทางสายไหมใหม่นี้

๒.๕ โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

การพัฒนาเศรษฐกิจของจีนกว่า ๓๐ ปีที่ผ่านมา ได้พัฒนาตนเองจากการเป็น
ประเทศเกษตรกรรมมาสู่การเป็นประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกอย่างรวดเร็ว
กระทั่งปัจจุบันจีนได้ก้าวขึ้นเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสอง

ของโลก^{๒๙} ซึ่งประมาณการว่าจะแซงหน้าสหรัฐอเมริกาในฐานะประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลกภายในอีก ๕-๑๐ ปีข้างหน้า^{๓๐} อีกทั้ง ยังมีทุนสำรองเงินตราต่างประเทศสูงที่สุดในโลก หลังจากการขึ้นดำรงตำแหน่งของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ที่ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศพัฒนาแล้วอย่างสมบูรณ์ที่ระบุในยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติสาธารณรัฐประชาชนจีน (พ.ศ.๒๕๖๓-๒๕๙๓) ตามแนวคิดสังคมนิยมสมัยใหม่ที่ทันสมัย ซึ่งถือเป็นการสานต่อความฝันของจีน (Chinese Dream of Nation Rejuvenation) ไว้ว่า ภายในปีพ.ศ.๒๕๖๔ ประเทศจีนจะต้องเป็นประเทศที่อยู่ติดกันดีถ้วนหน้า โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวภายในประเทศมากกว่า ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ (ในวาระครบรอบ ๑๐๐ ปี แห่งการก่อตั้งพรรคฯ) และภายในปีพ.ศ.๒๕๙๒ จีนจะต้องเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยเฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี อุตสาหกรรม นำพาเศรษฐกิจให้มีความมั่งคั่ง และยกระดับจีนเข้าสู่เวทีโลก (ในวาระครบรอบ ๑๐๐ ปี แห่งการสถาปนาสาธารณรัฐประชาชนจีน)^{๓๑}

ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ยังได้ผลักดันเครือข่ายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อย่างแข็งขัน บนเส้นทางสายไหมเก่าที่รวมเอเชียเข้ากับยุโรป ความริเริ่มนี้เป็นที่ทราบกันดีในชื่อความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ One Belt One Road (OBOR) ซึ่งปัจจุบันรู้จักกันดีในนามชื่อ Belt and Road Initiative (BRI) เป็นอีกหนึ่งเครื่องมือสำคัญที่มุ่งหวังให้บรรลุความฝันของจีนนั่นเอง

^{๒๙} อักษรศรี พานิชสาส์น. (๒๕๖๑). เศรษฐกิจจีน. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก www.econ.tu.ac.th/เอกสารคำสอน_EC362_บทที่_2_เทอม_1_2557_อักษรศรี. หน้า ๒.

^{๓๐} ฐานเศรษฐกิจ. (๒๕๖๒). เศรษฐกิจจีนแซงสหรัฐฯ ดาวรุ่งเอเชียตบเท้าเข้า Top 10. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.thansettakij.com/content/373264>. หน้า ๑-๒.

^{๓๑} ขงฉาน รัตสุทธิกุล. (๒๕๖๑). การศึกษาเชิงเปรียบเทียบยุทธศาสตร์ความมั่นคงของประเทศมหาอำนาจ กรณีศึกษา สาธารณรัฐประชาชนจีนและสหรัฐอเมริกา. กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง. เอกสารวิชาการ. หน้า ๔๘-๕๗.

๒.๕.๑ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์

เส้นทางสายไหมเป็นเครือข่ายการค้าที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการในช่วงราชวงศ์ฮั่น โดยเริ่มต้นจากเมืองฉางอานทางตะวันออกของจีนหรือเมืองซีอานในปัจจุบัน ไปสิ้นสุดที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ถือเป็นเส้นทางที่เชื่อมแผ่นดินจีนกับจักรวรรดิโรมัน ในขณะนั้นเข้าไว้ด้วยกัน สำหรับที่มาของเส้นทางสายไหม เกิดมาจากการที่ผ้าไหม เป็นสินค้าหลักของจีนที่ส่งออกไปยังยุโรปในเส้นทางดังกล่าว ทว่านอกจากมิติทางการค้าแล้ว เส้นทางสายไหมยังเป็นเสมือนสะพานที่เชื่อมและสร้างความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมระหว่างจีน อินเดีย เปอร์เซีย อาระเบีย กรีก โรม และดินแดนแถบเมดิเตอร์เรเนียนให้เกิดขึ้นด้วย เส้นทางสายไหมเจริญถึงขีดสุดในสมัยราชวงศ์ถัง และค่อย ๆ ลดความสำคัญลงในยุคราชวงศ์ซ่ง ก่อนจะยุติการเดินทางค้าขายลง ประมาณปี ๑๔๕๓ โดยจักรวรรดิออตโตมานซึ่งเป็นดินแดนที่เส้นทางสายไหมทอดผ่าน มีแนวคิดต่อต้านโลกตะวันตกอย่างรุนแรง^{๓๒}

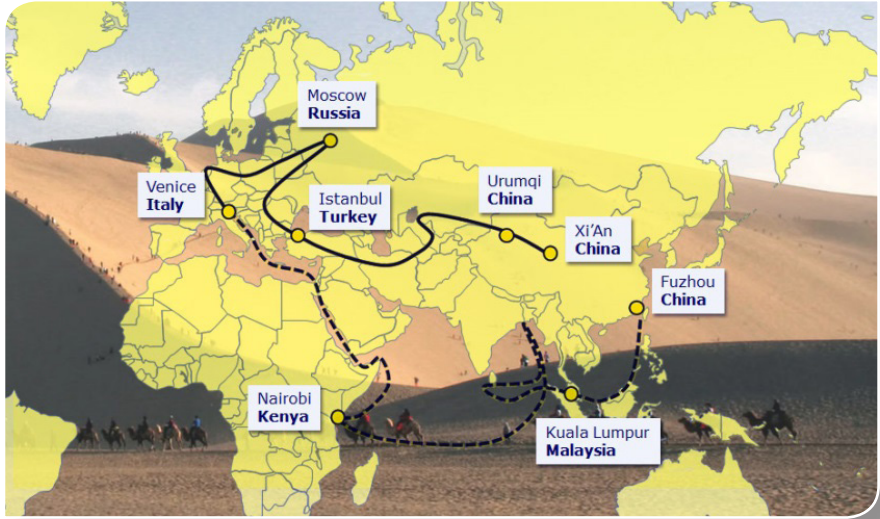
๒.๕.๒ กรอบแนวคิดความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

แนวคิดการพัฒนาได้เริ่มต้นขึ้นเมื่อปีพ.ศ.๒๕๕๖ ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ได้ประกาศเดินทางโครงการเศรษฐกิจขนาดใหญ่อีกครั้ง โดยเปลี่ยนจากเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๑๔ เป็นศตวรรษที่ ๒๑^{๓๓} ภายใต้ชื่อโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง นับเป็นกระบวนทัศน์ใหม่ทางเศรษฐกิจ แบ่งการพัฒนาเป็น ๒ เส้นทาง ได้แก่ (๑) เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) ตั้งแต่ฝั่งตะวันตกของจีน ภูมิภาคเอเชียกลาง และตะวันออกกลางต่อเนื่องไปจนถึงยุโรป และ (๒) เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ตั้งแต่ทางตอนใต้ของจีนไปสู่

^{๓๒} Alexious Lee and Francis Cheung. (2017). A brilliant plan One Belt, One Road. Credit Lyonnais Securities Asia. Online. From <https://www.clsa.com/special/onebeltoneroad/>. pp. 2-3.

^{๓๓} ปรีดี บุญซื่อ. (๒๕๖๐). เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 “One Belt, One Road” จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒, จาก <https://thaipublica.org/2017/05/pridi48/>. หน้า ๑

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเชื่อมโยงกับเมืองท่าสำคัญของจีนเข้ากับเมืองท่าการค้าสำคัญ ๆ ของโลก ตั้งแต่สิงคโปร์ คลองสุเอซ และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เรื่อยไปจนถึงชายฝั่งทะเลแอฟริกัน และไปบรรจบที่ยุโรป^{๓๔} (ดังภาพที่ ๒.๑)



ภาพที่ ๒.๑ : แผนที่แสดงกระบวนทัศน์ทางเศรษฐกิจภายใต้โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

ที่มา : จาก A brilliant plan One Belt One Road, (หน้า 2), โดย Alexious Lee and Francis Cheung, 2017, ออนไลน์.

และด้วยโครงการความริเริ่มนี้ จีนจึงได้ประกาศก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ในเดือนตุลาคมปีพ.ศ.๒๕๕๗ ได้ลงเงินกว่า ๑ แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อเป็นทุนเริ่มต้น ประกอบไปด้วยสมาชิกที่เข้าร่วมทั้งหมดกว่า ๕๗ ประเทศ และ

^{๓๔} Alexious Lee and Francis Cheung. (2017). A brilliant plan One Belt, One Road. Credit Lyonnais Securities Asia. Online. From <https://www.clsa.com/special/onebeltoneroad/>. pp. 1-8.

๓๒ เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

ในเดือนพฤศจิกายน ปีพ.ศ. ๒๕๕๗ จีนได้ก่อตั้งกองทุนเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Fund) เพื่อการพัฒนาการค้าและเส้นทางคมนาคมในเอเชีย ด้วยเงินทุนเริ่มต้นจำนวน ๔ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ

โดยโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางนี้ เป็นไปตามวัตถุประสงค์และหลักการอยู่ร่วมกันของกฎบัตรสหประชาชาติ ๕ ประการ ได้แก่ (๑) ความเคารพซึ่งกันและกันในอำนาจอธิปไตยและบูรณภาพดินแดนของกันและกัน (๒) การเรียนรู้ร่วมกันเพื่อไม่ให้เกิดการรุกรานซึ่งกันและกัน (๓) การไม่แทรกแซงกิจการภายในของกันและกัน (๔) ความเสมอภาคและผลประโยชน์ร่วมกัน และ (๕) การอยู่ร่วมกันอย่างสันติ และมีกรอบความร่วมมือ ๕ ด้าน ได้แก่ (๑) การประสานระดับนโยบาย (Policy Coordination) เพื่อเป็นการแสดงบทบาทที่สำคัญในการสนับสนุนความคิดริเริ่ม Belt and Road (Belt and Road Initiative : BRI) ตลอดช่วงสามปีที่ผ่านมา จีนได้สร้างกลไกประสานนโยบายในระดับต่าง ๆ กับประเทศที่ตั้งบนเส้นทางสายไหม โดยทำความตกลงและโครงการร่วมกับประเทศต่าง ๆ และองค์ระดัประมุข (๒) การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Connectivity) เปิดการส่งเสริมให้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น การขนส่งทางถนน พลังงาน รวมทั้งเครือข่ายด้านการสื่อสาร (๓) การค้าขายที่ไม่มีข้อจำกัด (Trade and Investment Enhancement) เป็นการส่งเสริมการใช้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการลงทุนของประเทศที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ (๔) การบูรณาการทางการเงิน (Financial Integration) จากการก่อตั้งสถาบันการเงินต่างๆ เช่น ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ของจีน และธนาคารเพื่อการพัฒนาใหม่ (New Development Bank : NDB) ของกลุ่มประเทศ BRICS (๕) การสื่อสารของประชาชนต่อประชาชน (People-to-People Bond) เป็นการพัฒนาความร่วมมือด้านการศึกษา การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม การท่องเที่ยว การดูแลสุขภาพ และการบริการทางการแพทย์ รวมถึงการจัดความยากจนให้กับประชาชน

นอกจากนี้ การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งเชื่อมโยงกันภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยในแต่ละภูมิภาคได้กำหนดจังหวัดสำหรับเป็นต้นแบบการพัฒนา ได้แก่ (๑) ชินเจียงในภาคตะวันตกเฉียงเหนือ (๒) เขตปกครองตนเองมองโกเลียในทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๓) กวางสีในภาคตะวันตกเฉียงใต้ และ (๔) ผู้เจี้ยนเมืองชายฝั่งทะเลที่สำคัญในภาคตะวันออกเฉียงใต้ ควบคู่ไปกับการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ^{๓๕} ทำให้เกิดการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีจำนวนมากของจีนไปยังประเทศ เช่น เหล็ก ปูนซีเมนต์ อะลูมิเนียม ที่ได้เริ่มตั้งแต่ปีค.ศ.๒๐๑๖ เรื่อยมา ทั้งนี้ จีนได้สร้างเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้ากับรายประเทศตามเส้นทาง BRI โดยก่อสร้างบรรดาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่บนเส้นทางคมนาคมหลัก เช่น รถไฟความเร็วสูง ท่าเรือ สายท่อส่งน้ำมัน ท่อส่งก๊าซ ถนนหนทาง สะพาน เจาะอุโมงค์ สายเคเบิลไฟเบอร์ออฟติก เพื่อเชื่อมโยงทวีปยุโรป เอเชีย และแอฟริกา เข้าด้วยกันด้วยเส้นทางที่มีความยาวไม่น้อยกว่า ๖,๐๐๐ กิโลเมตร^{๓๖} ซึ่งการบูรณาการทางเศรษฐกิจจะดับภูมิภาคผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการขยายการค้าในระดับภูมิภาคนี้ ประกอบด้วย ๒ เส้นทาง ดังนี้

(๑) การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้าทางบก (Silk Road Economic Belt)

เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางบกเริ่มต้นจากเมืองซีอาน (ฉางอานในบันทึกโบราณ) ซึ่งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศจีน มุ่งหน้าไปยัง อูรุมชี (อุหลุมูฉี) เมืองเอกของเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ จากนั้นจึงข้ามเอเชียกลาง ไปยังตอนเหนือ

^{๓๕} Alexious Lee and Francis Cheung. (2017). A brilliant plan One Belt, One Road. Credit Lyonnais Securities Asia. Online. From <https://www.clsa.com/special/onebeltoneroad/>. pp. 1-8.

^{๓๖} ศูนย์รวมข่าวและบทความเทคโนโลยีระดับองค์กร. (๒๕๖๑). One Belt One Road เส้นทางเศรษฐกิจสายดิจิทัล. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๒ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒, จาก <https://www.theleader.com/news-enterprise/one-belt-one-road>

ของอิหร่าน และเส้นทางตะวันตกไปถึง อิรัก ซีเรีย และตุรกีแล้วข้ามช่องแคบบอส ฟอรัส ในกรุงอิสตันบูล เข้าแผ่นดินใหญ่ยุโรปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือถึงรัสเซีย คู่มิตรสำคัญของจีน เยอรมัน เนเธอร์แลนด์ แล้ววกลงใต้สิ้นสุดเส้นทางที่เมืองเวนิส ทางตอนเหนือของประเทศอิตาลี^{๓๗} โดยมีเส้นทางรถไฟ ๓ เส้นทาง ได้แก่ (๑) เส้นทางที่เชื่อมโยงจีน-เอเชียกลาง-ยุโรป (๒) เส้นทางที่เชื่อมโยงจีน-อ่าวเปอร์เซีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ผ่านทางเอเชียกลาง และตะวันออกกลาง (๓) เส้นทางที่เชื่อมโยงจีน-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้-เอเชียใต้ และยังมีระเบียบเศรษฐกิจจำนวน ๔ แห่ง ดังรายละเอียดต่อไปนี้^{๓๗}

๑.๑ ระเบียบเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor : CMREC) : เป็นเส้นทางรถไฟและทางด่วนบนดินแดนของทุ่งหญ้ามองโกเลีย ที่เชื่อมต่อกับจีนกับรัสเซีย เส้นทางนี้จะไปเชื่อมกับระเบียบเศรษฐกิจสะพานบกยูเรเชียใหม่ ประกอบด้วย เส้นทางรถไฟ ๒ เส้นทาง คือ

- เส้นทางจากปักกิ่ง - เทียนจิน - เฮอเป่ย์ - ฮูฮอต - มองโก - รัสเซีย
- เส้นทางจากไต้หวัน - เซินหยาง - ชางชุน - ฮาร์บิน - แมนจูเลีย ซิตา (รัสเซีย)

๑.๒ ระเบียบเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) : เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในอาเซียนและจีนตอนใต้ และฮ่องกง ซึ่งจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญกับทุกประเทศในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของเส้นทางดังกล่าว ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟ ๓ เส้นทาง คือ

- เส้นทางตะวันออก : จากคุนหมิง - ยู่ซี - ฮานอย - โฮจิมินห์ - พนมเปญ - กรุงเทพฯ - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์

^{๓๗} ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๐). แนวทางการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI หรือ One Belt, One Road : OBOR) ของรัฐบาลจีนกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ และ นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC). ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๒ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒, จาก <http://www.vijaichina.com/articles/๘๒๖>

- เส้นทางตะวันตก : จากคุนหมิง - ด้าหลี่ - ย่างกุ้ง - กรุงเทพฯ - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์
- เส้นทางกลาง : จากคุนหมิง - ยูซี - เวียงจันทน์ - กรุงเทพฯ - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์

๑.๓ ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor : CCWAE) : เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นหลักด้วยท่อลำเลียงที่ยาวที่สุดในโลก จากจีนสู่คาบสมุทรอาหรับ ตุรกี และอิหร่าน เพื่อส่งไปยังเขตปกครองตนเอง และยังเป็นเส้นทางความร่วมมือทางเทคโนโลยี เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พลังงานทางเลือก พลังงานนิวเคลียร์ เทคโนโลยีอากาศยาน การค้าขายและการลงทุน

๑.๔ สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge : NELB) : เป็นเส้นทางสายหลักในการคมนาคมขนส่งสินค้าไปยังยุโรปที่เร็วที่สุด ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟ ๔ เส้นทาง คือ

- เส้นทางจากมณฑลฉงชิ่งของจีนไปถึงเมืองดუსซึบอร์ก (ประเทศเยอรมัน)
- เส้นทางจากเมืองอู่ฮั่นของจีนไปยังเมืองมิวนิคและเมืองปารีสบูตเซ (สาธารณรัฐเช็ก)
- เส้นทางจากเมืองเฉิงตูของจีนไปยังเมืองวูช (ประเทศโปแลนด์)
- เส้นทางจากเจิ้งโจวของจีนไปยังเมืองฮัมบูร์ก (ประเทศเยอรมัน)

(๒) การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้าทางทะเล (Maritime Silk Road) เป็นเส้นทางที่รู้จักกันในชื่อ “21st Century Maritime Silk Road” หรือ เส้นทางสายไหมด้านเศรษฐกิจทางทะเลในศตวรรษที่ ๒๑ ซึ่งมีการพูดถึงเป็นครั้งแรกในการกล่าวปาฐกถาของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ระหว่างการเยือนอินโดนีเซียอย่างเป็นทางการ เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๖ โดยเน้นการเชื่อมโยงทางทะเลที่จะมีโครงสร้างพื้นฐานเป็นท่าเรือ มีการสร้างคลังสินค้า ทำให้เกิดเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้ เริ่มจากเมืองเฉวียนโจว ลงใต้ไปยังช่องแคบมะละกา แล้วขึ้นเหนือเข้าอินเดีย และ

ข้ามมหาสมุทรอินเดียไปทางตะวันตกถึงไนโรบี เมืองหลวงของประเทศเคนยา จากนั้นขึ้นเหนืออ้อมจะงอยแอฟริกา หรือ คาบสมุทรโซมาลี ข้ามทะเลแดงไปยังทะเลเมดิเตอร์เรเนียน บรรจบกับเส้นทางสายไหมทางบกที่เมืองเวนิส^{๓๙} โดยมีเส้นทางเดินเรือ ๒ เส้นทาง ได้แก่ (๑) เส้นทางที่เชื่อมโยงจิน-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้-มหาสมุทรอินเดีย-ยุโรป และ (๒) เส้นทางที่เชื่อมโยงจิน-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้-มหาสมุทรอินเดีย-แอฟริกา และยังมีระเบียบเศรษฐกิจจำนวน ๒ แห่ง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๒.๑ ระเบียบเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor : CPEC) : เป็นเส้นทางใหม่ที่บรรลุข้อตกลงเมื่อปีค.ศ.๒๐๑๕ เชื่อมโยงระหว่างจีนและปากีสถาน ที่ท่าเรือ กวาดาร์ (Gwadar) เพื่อออกสู่ทะเลผ่านช่องแคบมะละกาไปยังทวีปแอฟริกา ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่เชื่อมโยงระหว่างจีน และทวีปแอฟริกา

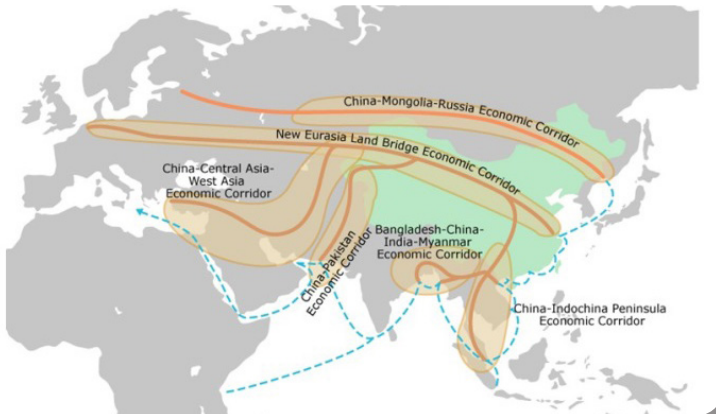
๒.๒ ระเบียบเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor : BCIMEC) : เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างจีน อินเดีย เมียนมา และไทย มีความสำคัญทางเศรษฐกิจระหว่างจีนและอินเดีย ถูกเชื่อมโยงด้วยรถไฟความเร็วสูง และบริการสำคัญอื่น ๆ รวมถึงการพัฒนาดิจิทัลด้วย

^{๓๙} ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๐). โครงการความริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (OBOR/BRI) ว่าด้วยการทบทวนแนวคิดของโครงการฯ. ค้นเมื่อ ๑ เมษายน ๒๕๖๒, จาก <http://www.vijaichina.com/articles/692>. หน้า ๑-๒.



ภาพที่ ๒.๒ : แสดงเส้นทางทางบกและทางทะเลที่กำหนดไว้ในนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑

ที่มา : จาก China’s One Belt, One Road initiative – is it the superhighway to growth?, (หน้า 2), โดย Kreston International, 2018, ออนไลน์.



ภาพที่ ๒.๓ : แสดงระเบียบเศรษฐกิจ ๖ แห่ง ที่จีนกำหนดไว้ในนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑

ที่มา : จาก The Belt and Road Initiative, (หน้า 1), โดย Lehman Brown International Accountants, 2017, ออนไลน์.

๒.๕.๓ ความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในห่วง ปัจจุบัน

ประเทศจีนภายใต้การนำของสี จิ้นผิง ผู้นำในรุ่นที่ ๕ มียุทธศาสตร์การบริหารประเทศที่สนับสนุนการปฏิรูปเศรษฐกิจและเปิดประเทศอย่างรอบด้านเพื่อชักนำให้เกิดการปฏิรูปในด้านอื่น ๆ ให้พัฒนาอย่างเท่าเทียมกันให้ได้มากที่สุดและยืนหยัดการพัฒนาความสัมพันธ์อย่างฉันท์มิตรกับทุกประเทศ โดยคำนึงถึงการเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ความร่วมมือกัน อันเป็นการส่งเสริมความเติบโตให้กับเศรษฐกิจโลกได้เข้มแข็ง รวมถึงการสนับสนุนประเทศกำลังพัฒนาให้พัฒนาด้วยตนเอง และสามารถแก้ไขปัญหาความขัดแย้งทางการค้าอย่างเหมาะสมด้วยการเจรจา บนหลักการที่เรียกว่า “เป็นมิตรที่ดีและหุ้นส่วนที่ดีของประเทศเพื่อนบ้าน”^{๔๐} ส่งผลให้การดำเนินนโยบายต่างประเทศหลายส่วนของจีนมีการเปลี่ยนแปลงเป็นในเชิงรุกที่เข้มข้นมากขึ้น ซึ่งหนึ่งในนโยบายเหล่านั้น คือ “นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑” (China’s 21st Century Silk Road Policy) หรือ “เส้นทางสายไหมใหม่” หรือ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (One Belt One Road) หรือถูกเปลี่ยนชื่อเป็น “The Belt and Road” เมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ.๒๐๑๗^{๔๑}

จากที่กล่าวไปข้างต้น นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ได้กลายเป็นหัวใจหลักของการดำเนินนโยบายต่างประเทศที่ส่งเสริมเศรษฐกิจของจีน ซึ่งรัฐบาลจีนได้แบ่งภารกิจเป็น ๔ ระดับ ได้แก่ (๑) การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Level) ในพื้นที่ต่างๆ ตามอาณาบริเวณที่เป็นเส้นทางสายไหมผ่าน (๒) การเชื่อมโยงสถาบันต่างๆ (Institutional Level) เป็นความเกี่ยวข้องในแผนยุทธศาสตร์ เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้า อำนวยความสะดวก

^{๔๐} ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๕๙). ยุทธศาสตร์จีนบนเวทีโลก. บริษัท โอ. เอส. พริ้นติ้ง เฮ้าส์ จำกัด. กรุงเทพฯ. หน้า ๒๑๑.

^{๔๑} ชนกวร ทองตากรณ์ และสมปถุณ นียมไทย. (๒๕๖๑). การวิเคราะห์ “นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ของจีน. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์. Volume 16 Number 1. หน้า ๙๗.

เพื่อการพัฒนา และลดค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงการต่างๆ สร้างความเชื่อมโยงระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาลแต่ละประเทศ (๓) การลงทุนพัฒนาโครงการโดยการหาแหล่งทุน และความร่วมมือทางการเงิน (Financial Level) โดยจีนได้ตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในเอเชีย (The Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) กองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งใหม่ (New Development Bank : NDB) และ (๔) การสร้างความไว้วางใจในทุกระดับ (Mental Level) เป็นการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนระหว่างวัฒนธรรมและสังคมในภูมิภาค^{๔๒}

ปัจจุบันโครงการขยายไปสู่ภูมิภาคเอเชีย ยุโรป แอฟริกา และตะวันออกกลางรวมมากกว่า ๖๕ ประเทศ มูลค่า ๑.๔ ล้านล้านดอลลาร์^{๔๓} (ดังตารางที่ ๒.๑) ตลอดจน จีนจัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) เพื่อสนับสนุนการเงินให้โครงการ BRI ด้วย ขณะนี้มีประเทศสมาชิกจำนวน ๘๗ ประเทศ^{๔๔}

^{๔๒} นิสิต พันธมิตร. (๒๕๖๑). การค้าและการลงทุนระหว่างจีน-อาเซียน: ก่อนและหลัง BRI. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645469>. หน้า ๒.

^{๔๓} ปรีดี บุญซื่อ. (๒๕๖๐). เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 “One Belt, One Road” จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒, จาก <https://thaipublica.org/2017/05/pridi48/>. หน้า ๑-๒.

^{๔๔} กระทรวงการคลัง. (๒๕๖๑). ผลการประชุมประจำปีสภาผู้ว่าการ AIIB ครั้งที่ 3. ค้นเมื่อ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒, จาก http://www.bangkokbiznews.com/recommended/detail/8967fbclid=IwAR3BEcNVgGH3MsLHlGKa4u5rq-q-b02LSg7yDZpjBWgcBuRth59U_EEgptW4

ตารางที่ ๒.๑ : แสดงประเทศเข้าร่วมเป็นภาคีในโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จำนวน ๖๕ ประเทศ

ภูมิภาค	ประเทศ
เอเชียตะวันออกเฉียง	จีน, มองโกเลีย
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	บรูไน, กัมพูชา, อินโดนีเซีย, ลาว, มาเลเซีย, เมียนมา, ฟิลิปปินส์, สิงคโปร์, ไทย, ทิมอร์-เลสเต, เวียดนาม
เอเชียกลาง	คาซัคสถาน, คีร์กีซสถาน, ทาจิกิสถาน, เติร์กเมนิสถาน, อุซเบกิสถาน
ตะวันออกเฉียงกลาง และ แอฟริกาเหนือ	บาห์เรน, อียิปต์, อิหร่าน, อิรัก, อิสราเอล, จอร์แดน, คูเวต, เลบานอน, โอมาน, กาตาร์, ซาอุดีอาระเบีย, ปาเลนาไตร์, ซีเรีย, สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์, เยเมน
เอเชียใต้	อัฟกานิสถาน, บังกลาเทศ, ภูฏาน, อินเดีย, มัลดีฟส์, เนปาล, ปากีสถาน, ศรีลังกา
ยุโรป	แอลเบเนีย, อาร์เมเนีย, อาเซอร์ไบจาน, เบลารุส, บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา, บัลแกเรีย, ไครเอเชีย, สาธารณรัฐเช็ก, เอสโตเนีย, รัฐจอร์เจีย, ฮังการี, ลัตเวีย, ลิทัวเนีย, มาซิโดเนีย, มอลโดวา, มอนเตเนโกร, โปแลนด์, โรมาเนีย, รัสเซีย, เซอร์เบีย, สโลวาเกีย, สโลวีเนีย, ตุรกี, ยูเครน

ที่มา : จาก The Belt and Road Initiative : 65 Countries and Beyond, (หน้า 1), โดย Helen Chin, Winnie He and Global Sourcing, 2016,

ล่าสุด จีนได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI / One Belt, One Road) ครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๒๖-๒๗ เม.ย.๖๒ ภายใต้หัวข้อ “ข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง : สร้างอนาคตที่สดใสยิ่งขึ้นร่วมกัน” ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในงานประชุมครั้งนี้ได้มีผู้นำสูงสุดจาก ๓๗ ประเทศ รวมไปถึงเลขาธิการใหญ่สหประชาชาติ ผู้อำนวยการกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และผู้แทนต่างชาติดีกว่า ๕,๐๐๐ คน จากกว่า ๑๕๐ ประเทศ เข้าร่วมประชุม โดยวัตถุประสงค์การประชุม คือ (๑) เพื่อเป็นเวทีหารือ กำหนดทิศทางการดำเนินงานของข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง และ (๒) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาที่ยั่งยืนระหว่างประเทศ BRI ในด้านต่าง ๆ เช่น การเสริมสร้างความเชื่อมโยงด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการประสานงาน ด้านกฎระเบียบ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และความยั่งยืนในทุกมิติ ซึ่งจะช่วยให้ส่งเสริมการค้า การลงทุน การขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างกัน^{๔๕}

ความริเริ่มเกี่ยวกับการร่วมกันพัฒนาหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ปัจจุบันได้เชื่อมกับแผนการความร่วมมือ และการพัฒนาเป็นไปตามองค์การระหว่างประเทศ และองค์การภูมิภาคต่างๆ เช่น สหประชาชาติ อาเซียน สหภาพแอฟริกา สหภาพยุโรป และสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย เป็นต้น และได้เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศต่างๆ นับจากแผ่นดินใหญ่เอเชีย-ยุโรปไปถึงแอฟริกา อเมริกา และโอเชียเนีย^{๔๖} โดยอาศัยการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทั้งเส้นทางถนน ทางรถไฟ

^{๔๕} กระทบการต่างประเทศ. (๒๕๖๒). นายกรัฐมนตรีมีกำหนดเดินทางเข้าร่วมการประชุมเวทีข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง ครั้งที่ ๒. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒, จาก <http://www.mfa.go.th/main/th/news/3/6886/102077>. หน้า ๑.

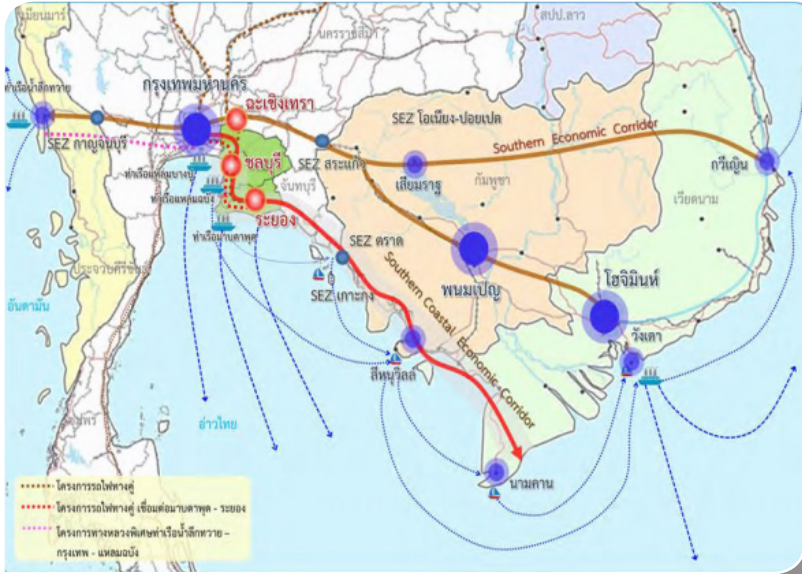
^{๔๖} ไทยรัฐออนไลน์. (๒๕๖๒). “สี จิ้นผิง” กล่าวสุนทรพจน์ เปิดประชุมสุดยอดว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ตั้งเป้าร่วมผลักดันให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาบุกเบิกพลังใหม่สร้างการเชื่อมโยงทางนโยบายความสัมพันธ์แบบหุ้นส่วนใกล้ชิดกันมากขึ้น. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒, จาก <https://www.thairath.co.th/news/foreign/1554601?fbclid=IwAR3RtzOuByeqVXkW3QzX6566YnzMcuAPUtUKIUTSaf9wLjAHpuiJETRGOW0>. หน้า ๑-๙.

โทรคมนาคม ท่อส่งน้ำมัน และท่าเรือให้กับประเทศพันธมิตรตามตามเส้นทาง BRI นำไปสู่การสร้างตลาดส่งออกและการลงทุนของจีนเข้าสู่ตลาดโลกอย่างเต็มตัวมากขึ้น และจากการรายงานจากสำนักข่าวซินหัว ได้สรุปความก้าวหน้าของโครงการความร่วมมือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในระยะเวลา ๖ ปีที่ผ่านมา ได้แก่ (๑) ด้านนโยบาย จีนได้ร่วมลงนามในเอกสารมีทั้งประเทศกำลังพัฒนา ประเทศที่พัฒนาแล้ว จำนวน ๑๒๕ ประเทศ ๒๙ องค์กรระหว่างประเทศ จำนวน ๑๗๓ ฉบับ โดยจีนยึดหลักการ “ร่วมปรึกษา ร่วมสร้าง ร่วมแบ่งปัน” และยังมีวิสาหกิจของประเทศที่พัฒนาจำนวนไม่น้อย ตลอดจนองค์การการเงิน เพื่อร่วมกันบุกเบิกตลาดที่สาม (๒) ด้านโลจิสติกส์ ได้แก่เส้นทางรถไฟจีน-ลาว จีน-ไทย และยังการี-เซอร์เบีย รวมทั้งการพัฒนาท่าเรืออีกหลายแห่ง (๓) ด้านการค้า ตั้งแต่ปีค.ศ.๒๐๑๓ ถึง ๒๐๑๘ มูลค่าการค้าของจีนกับประเทศตามเส้นทาง BRI มีราว ๖ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เขตอุตสาหกรรมจีน-เบลารุส เขตความร่วมมือทางพลังงานจีน-สหรัฐฯอาหรับเอมิเรตส์ และเขตเศรษฐกิจการค้าคลองสุเอซจีน-อียิปต์ เป็นต้น ได้รับการผลักดันก้าวหน้าไปอย่างมั่นคง และ (๔) ด้านความร่วมมือทางการเงิน จีนได้สร้างระบบใช้เงินตราประเทศคู่ค้าในการคิดบัญชีชำระหนี้กว่า ๒๐ ประเทศ รวมถึงตกลงการชำระเงินโดยใช้เงินหยวนกับ ๗ ประเทศ นอกจากนี้ บริษัทประกันภัยของจีนได้ดำเนินการประกันกับประเทศตามเส้นทางนี้มีมูลค่ากว่า ๖๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ^{๔๗}

^{๔๗} สถาบันวิเคราะห์ข่าวโซเชี่ยลิสต์. (๒๕๖๒). ผลงานร่วม 6 ปี ของข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง”. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒, จาก <https://www.socialiststhai.com/content/4155/>. หน้า ๑-๒./1554601?fbclid=IwAR3RtzOuByeqVXkW3QzX6566YnzMcuAPUtUKIUTSaf9wLjAHpuiJETRGOW0. หน้า ๑-๙.

๒.๖ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของไทย

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันออกของประเทศไทยในสามจังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ถือได้ว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน (ดังภาพที่ ๒.๔)



ภาพที่ ๒.๔ : แสดงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ที่มา : จาก (ร่าง) แผนสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔, (หน้า ๒), โดย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, ๒๕๖๑, ออนไลน์.

เนื่องจาก สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ทำเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐ

สังคมนิยมเวียดนาม^{๔๘} รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลกโดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจจีนและอินเดียซึ่งเป็นประเทศที่มีประชากรจำนวนมากและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง โดยสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของภูมิภาคเอเชียและประเทศแถบแปซิฟิก คิดเป็น ๑ ใน ๓ ของมูลค่า GDP ของโลกและที่สำคัญยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญให้กับประเทศไทย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน สอดคล้องกับรายงานการศูนย์บริการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการลงทุน พบว่าการขอรับการส่งเสริมการลงทุนประจำปีพ.ศ.๒๕๖๑ ในพื้นที่ EEC จำนวน ๔๒๒ โครงการ มีมูลค่าทั้งสิ้น ๖.๘๓ แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๕ ของมูลค่าการขอรับการส่งเสริมทั้งสิ้น ซึ่งมูลค่าเงินลงทุนในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีมีจำนวนเงินลงทุนสูงที่สุด ตามมาด้วยอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว^{๔๙} นอกจากนี้ พื้นที่ของทั้งสามจังหวัดยังมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) รถไฟฟ้ารางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา และมีเมืองพัทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก^{๕๐} อีกทั้ง ยังเป็นพื้นที่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Southern Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงเมียนมา – ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางลัดโลจิสติกส์ (Land

^{๔๘} กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (๒๕๖๑). (ร่าง) แผนสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก <https://www.forest.go.th/chonburi9/wp-content/uploads/sites/45/2018/02/pbr2r.pdf> f. หน้า ๑.

^{๔๙} สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกับ บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด. (๒๕๖๒). รายงานการประเมินผลนโยบายส่งเสริมการลงทุน ประจำปี ๒๕๖๑. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.boei.go.th/index.php?page=pdf_page&menu_id=763. หน้า ๑๐.

^{๕๐} สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๕๙). แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔). ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381. หน้า ๑.

bridge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศไทยยังสามารถยกระดับความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค จากการเชื่อมต่อจีนตอนใต้เข้ากับภูมิภาคแหลมทองผ่านการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และการเชื่อมต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดียผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ส่งผลให้เกิดความร่วมมือต่าง ๆ หลายด้านจำนวนมาก (ดังภาพที่ ๒.๕)



ภาพที่ ๒.๕ : ความเชื่อมต่อของพื้นที่ EEC ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS)

ที่มา : จาก การผลักดันโครงการ “อีสต์-เวสต์ คอร์ริดอร์” เชื่อมเศรษฐกิจมหาสมุทร อินเดีย – แปซิฟิก, (หน้า ๒), โดย Bangkok Citismart, ๒๕๕๙, ออนไลน์.

๕๖ เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และการเป็นประตูสู่เอเชียได้ ถือเป็นโอกาสเปิดโลกเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ที่ต่างมุ่งเน้นขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศด้วยนวัตกรรม (Innovation Driven Economy) ผ่านผู้ประกอบการที่เน้นการขับเคลื่อนธุรกิจโดยเน้นนวัตกรรม (Innovation Driven Entrepreneur) ซึ่งมีอาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และแรงงานมีฝีมือระหว่างกันได้อย่างเสรี^{๕๑} ดังนั้นจึงไม่อาจปฏิเสธได้ว่าพื้นที่ภาคตะวันออกของสามจังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นพื้นที่เหมาะสมกับการพัฒนาต่อยอดสู่การเป็น “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” เพื่อให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชียที่จะสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชนได้เป็นอย่างดี

๒.๖.๑ ที่มาและการกำกับดูแลโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เริ่มต้นจากการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard : ESB) ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๕ และ ๖ คือ รัฐบาลของพลเอก เปรม ติณสูลานนท์ (พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๕๓๑) และพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ (พ.ศ. ๒๕๓๑-๒๕๓๔) ที่เน้นพัฒนา “พื้นที่” เป็นหลัก โดยมีเป้าหมายระยะแรก ๒ บริเวณ คือ (๑) บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง สำหรับอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และ (๒) บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับ

^{๕๑} ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมประชาสัมพันธ์. (๒๕๖๑). ข่าวสารอาเซียน. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก http://www.asean thai.net/mobile_detail.php?cid=2&nid=7958. หน้า ๑.

อุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม^{๕๒} แต่เมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๔ เกิดมหาอุทกภัยทำให้มีการเคลื่อนย้ายโรงงานจากพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางมาสู่พื้นที่จังหวัดทั้ง ๓ ของ EEC เพราะเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว นับถึงวันนี้เป็นระยะเวลากว่า ๓๕ ปี ซึ่งโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้สร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านเศรษฐกิจให้กับประเทศชาติอย่างมหาศาล

ปัจจุบันการเดินทางของประเทศไทยเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (ปีพ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และมีทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) อันมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ด้วยการบริหารประเทศของรัฐบาล พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่มีความต้องการให้ประเทศไทยหลุดจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง จากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม (Value-Based Economy) เรียกว่า “ประเทศไทย ๔.๐” หรือ “ไทยแลนด์ ๔.๐” โดยรัฐบาลได้ผลักดันโครงการฯ ผ่านการออกคำสั่งตามมาตรา ๔๔ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Easter Economic Corridor: EEC) ทำให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ **คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.)** มีอำนาจหน้าที่สำคัญในการกำหนดนโยบาย อนุมัติแผนการพัฒนา และวิธีการดำเนินการในพื้นที่ EEC ตลอดจนการดำเนินงานของหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยมีนายก

^{๕๒} สรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม. (๒๕๕๔). การวางแผนพัฒนาประเทศ. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.nesdb.go.th/ewt_w3c //ewt_dl_link.php?nid=5789. หน้า ๒๐.

รัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ พร้อมทั้ง กำหนดให้มี**คณะกรรมการบริหาร การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.)** ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานกรรมการ มีอำนาจหน้าที่สำคัญในการเสนอ แผนการพัฒนาพื้นที่ EEC ต่อคณะกรรมการ นโยบายฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยให้ ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ด้วยและสามารถให้ ความเห็นขอต่อแผนงานหรือโครงการของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องได้เสนอแนวทาง หลักเกณฑ์ และวิธีดำเนินการพัฒนาพื้นที่ EEC ได้ ซึ่งมีข้อกำหนดว่า กรศ. ต้องประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง และได้จัดตั้ง**สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)** เป็นหน่วยงานภายในกระทรวง อุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการสนับสนุนการดำเนินการของ คณะกรรมการ นโยบายฯ และกรศ. และให้มีเลขาธิการคณะกรรมการนโยบาย การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นผู้บังคับบัญชาของ ผู้ปฏิบัติงานใน สกพอ. ซึ่งนายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเป็นผู้ พิจารณาแต่งตั้ง และสามารถถอดถอนเลขาธิการได้ตามความเหมาะสม^{๕๓}

การดำเนินการออกคำสั่งของรัฐบาล ดังกล่าว ถือเป็นเครื่องมือสำคัญก่อให้เกิด การปฏิรูปเศรษฐกิจได้รวดเร็วอย่างเหมาะสม ต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรม โดยรัฐบาล ได้ดำเนินการให้มีกฎหมายรองรับการดำเนินการ EEC เป็นการเฉพาะ ได้แก่ (๑) พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับ อุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ.๒๕๖๐ (๒) พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ.๒๕๖๐ และ (๓) พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ อีกทั้ง ยังมีการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกประกอบด้วย ๘ แผนงานย่อย ได้แก่ (๑) แผนปฏิบัติการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

^{๕๓} สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (๒๕๖๐). EEC ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. วารสารส่งเสริมการลงทุน. ปีที่ ๒๘ ฉบับที่ ๗. หน้า ๑๐-๑๑.

(๒) แผนปฏิบัติการการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (๓) แผนปฏิบัติการการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยีในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (๔) แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (๕) แผนปฏิบัติการการพัฒนาเมืองใหม่และชุมชน (๖) แผนปฏิบัติการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์กลางการเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (๗) แผนปฏิบัติการการประชาสัมพันธ์และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการกับประชาชนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และ (๘) แผนปฏิบัติการการเกษตร ชลประทาน และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก^{๕๔}

๒.๖.๒ แนวคิดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ประเทศไทยภายใต้ภาวะความเปลี่ยนแปลงของหลายประเทศในเวทีโลกและภูมิภาค รัฐบาลไทยจึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นและโอกาสที่จะปรับเปลี่ยนและปฏิรูปการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในหลายมิติ โดยยกระดับพื้นที่ในเขต ๓ จังหวัดเป็นพื้นที่นำร่อง คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา จัดให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่เรียกว่า “World-Class Economic Zone” เพื่อดึงดูดการลงทุนจากทั้งของภาครัฐและเอกชนกว่า ๑.๕ ล้านล้านบาท บนพื้นที่กว่า ๑๓,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร^{๕๕} ใน ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย จากการต่อยอด **๕ อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ (First S-curve)** ได้แก่ (๑) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) (๒) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) (๓) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยว

^{๕๔} กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (๒๕๖๑). (ร่าง) แผนสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381. หน้า ๑.
https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381. หน้า ๑.

^{๕๕} สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (๒๕๖๐). EEC ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. วารสารส่งเสริมการลงทุน. ปีที่ ๒๘ ฉบับที่ ๗. หน้า ๑๐-๑๑.

เชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) (๔) อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) และ (๕) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future) ร่วมกับ ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ประกอบด้วย (๑) หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรม (Robotics) (๒) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) (๓) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) (๔) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) และ (๕) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)^{๕๖} และเพิ่มเติม ๒ กลุ่ม คือ อุตสาหกรรมป้องกันประเทศและกิจการด้านการศึกษา^{๕๗}

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกในทุกพื้นที่ที่มีเป้าหมายพัฒนาพื้นที่ให้เป็นมหานครแห่งอนาคต เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การขนส่งของภูมิภาค และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน นำไปสู่การยกระดับการพัฒนาประเทศให้ไปสู่ยุค “ไทยแลนด์ ๔.๐” ภายในปีพ.ศ.๒๕๗๕ โดยแต่ละจังหวัดมีเป้าหมาย (ดังภาพที่ ๒.๖) ดังนี้ (๑) **ฉะเชิงเทรา** เป็นเมืองที่รองรับการขยายตัวจากกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเป็นเมืองอยู่อาศัยของผู้มีรายได้ระดับกลางและรองรับการขยายหรือเคลื่อนย้ายของหน่วยงานรัฐจากในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงการพัฒนาการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน (๒) **ชลบุรี** พัฒนาไปสู่ศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนาทักษะนานาชาติ เพื่อรองรับความต้องการด้านแรงงานมีฝีมือสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ และพัฒนาเป็นเมืองพักตากอากาศสำหรับการอยู่อาศัย โดยมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ครบถ้วน (๓) **ศรีราชา-แหลมฉบัง** เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมใหม่ของอาเซียนมุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตขั้นสูง เช่น เทคโนโลยีด้านหุ่นยนต์ อิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ขั้นสูง ยานยนต์สมัยใหม่ นอกจากนี้

^{๕๖} สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (๒๕๖๐). ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (NEW ENGINE OF GROWTH). เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง. หน้า ๑๔-๒๒.

^{๕๗} ทศนิยม เกียรติภัทรภรณ์. (๒๕๖๒). การการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก. การเข้าร่วมฟังสัมมนา เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๒ ณ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก.

ยังมีการลงทุนระบบโลจิสติกส์ยุคดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เพื่อยกระดับเป็นประตูสู่กลุ่มเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขงที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศจีน เวียดนาม ลาว กัมพูชา เมียนมา (๔) **พญา-ลัดทีบ-อุตะเกา** พัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น เขตพื้นที่พญาสามารถยกระดับเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ทั้งในด้านการแพทย์เชิงท่องเที่ยว (Medical Tourism) การจัดอบรมสัมมนาและการจัดประชุมต่างๆ และการสร้างอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสำหรับผู้มีรายได้สูง ในขณะที่ พื้นที่อุตะเกาสามารถพัฒนาต่อยอดไปสู่การสร้างอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เขตปลอดภาษีต่าง ๆ ธุรกิจต่อเรือและท่าเรือน้ำลึก และ (๕) **มาบตาพุด-ระยอง** เป็นจังหวัดที่มีพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดทั้งในด้านการผลิตและการวิจัยให้สอดคล้องกับกระแสอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพต่าง ๆ เช่น การผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) พลาสติกชีวภาพ (Bioplastic) รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีการเกษตรและอาหารระดับสูงที่เป็นมาตรฐานสากล^{๕๘}

^{๕๘} กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (๒๕๖๑). (ร่าง) แผนสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381. หน้า ๘.



ภาพที่ ๒.๖ : แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดเป้าหมายในพื้นที่ EEC
 ที่มา : จาก จุดเปลี่ยนพลิกโฉมหน้าประเทศไทยสู่รูปธรรมตามนโยบาย
 “ไทยแลนด์ ๔.๐” ที่ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศด้วยปัญญา เทคโนโลยี และ
 นวัตกรรมอย่างแท้จริง, (หน้า ๑), โดย ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, ๒๕๖๐, ออนไลน์.

นอกจากนี้ การจัดตั้งเขตส่งเสริมเป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด เพื่อเพิ่มบริเวณพื้นที่ในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(๑) เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECi) หรือ Innovation Park^{๕๙} เป็นศูนย์กลางการวิจัยและนวัตกรรม ด้านระบบอัตโนมัติหุ่นยนต์และระบบอัจฉริยะ (Aripolis) ด้านเทคโนโลยีชีวภาพ (Biopolis) ด้านเทคโนโลยีอวกาศ และภูมิสารสนเทศ (Space Krenopolis) รวมทั้งโครงการสตาร์ทอัพ เพื่อตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรมเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก สามารถแบ่งเป็น ๖ กลุ่ม ได้แก่ (๑) เกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (๒) แบตเตอรี่ประสิทธิภาพสูงและยานยนต์สมัยใหม่ (๓) การบินและอวกาศยาน (๔) เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (๕) ระบบอัตโนมัติหุ่นยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และ (๖) เครื่องมือทางการแพทย์

(๒) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) หรือ Digital Park^{๖๐} เป็นศูนย์กลางถ่ายทอดเทคโนโลยีและสร้างสรรค์งานด้านดิจิทัลในรูปแบบต่างๆ เช่น แอปพลิเคชัน ศูนย์บริการจัดเก็บข้อมูลและนวัตกรรมสิ่งประดิษฐ์อัจฉริยะต่างๆ ที่สามารถเชื่อมต่อกับอินเทอร์เน็ต เพื่อนำไปสู่การให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์กลางด้านนวัตกรรมด้านดิจิทัลที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียนโดยกลุ่มอุตสาหกรรมดิจิทัล แบ่งออกเป็น ๖ กลุ่ม ได้แก่ (๑) ฮาร์ดแวร์และอุปกรณ์อัจฉริยะ (๒) ซอฟต์แวร์และระบบอัจฉริยะ (๓) บริการดิจิทัลและการออกแบบ (๔) อุปกรณ์และบริการสื่อสาร (๕) เนื้อหาดิจิทัลและข้อมูลดิจิทัล และ (๖) โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล

^{๕๙} สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๐). เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECi). ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก <https://www.eeco.or.th/EECd-EECi>. หน้า ๑-๔

^{๖๐} กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๐). EECd เมืองแห่งดิจิทัล. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/recommended/detail/600>. หน้า ๑-๔.

(๓) เขตโครงสร้างพื้นฐานระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECa) หรือ Eastern Airport City^{๖๑} เป็นเมืองการบินของภาคตะวันออก เป็นโครงการที่เปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และกิจกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ แบ่งออกเป็น ๕ องค์กรประกอบ ได้แก่ (๑) การก่อสร้างพร้อมให้บริการและบำรุงรักษาอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (Terminal 3) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) (๒) ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ (Air Cargo) ระยะที่ ๒ (๓) ธุรกิจซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ระยะที่ ๒ (๔) ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระยะที่ ๒ และ (๕) กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone) และจะเป็นเขตส่งเสริมเพื่อรองรับกิจการอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรม Smart Park คือ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ดแห่งที่ ๔ นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง ๔ นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง ๕ นิคมอุตสาหกรรมอมตะนครโครงการ ๒

๒.๖.๓ ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในห้วงปัจจุบัน

รัฐบาลได้กำหนดแผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในระยะ ๕ ปีพ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔ ประกอบด้วย ๔ กลุ่ม ดังนี้^{๖๒} (๑) โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา และอุตสาหกรรมอากาศยาน ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๓ ท่าเรือมาบตาพุด เฟส ๓ รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก รถไฟทางคู่และทางหลวงสายใหม่ มอเตอร์เวย์ (๒) อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ ยานยนต์อัจฉริยะ/อิเล็กทรอนิกส์/หุ่นยนต์ ปีโตรเคมีขั้นสูงและอุตสาหกรรมชีวภาพ เมดิคัลฮับ (รักษาพยาบาล

^{๖๑} บทความจากบริษัท ดีเค กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น จำกัด. (๒๕๖๑). ประกาศพื้นที่เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) 5 แห่งออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก https://www.dkgroup.com/1692_4679/ประกาศพื้นที่เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก-eeec-5-แห่ง. หน้า ๑-๑๒.

^{๖๒} สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๑). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๕. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง. หน้า ๔-๕.

ยา อุปกรณ์การแพทย์) และอาหารแห่งอนาคต (๓) บุคลากร/เมืองใหม่โดยจะสนับสนุนการท่องเที่ยว บางแสน พัทยา สัตหีบ และระยอง และ (๔) พัฒนาท้องถิ่น ได้แก่ Global Business Hub / Free Economic Zone, พัฒนาเมืองใหม่ ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง และระบบสาธารณสุขภูมิภาค น้ำ-พลังงาน-ขยะเมื่อรวมทั้ง ๔ กลุ่มแล้ว จะเป็น ๑๕ โครงการหลัก (ดังภาพที่ ๒.๗) ที่เป็นภารกิจต้องพัฒนาในพื้นที่อีอีซี



1	รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	PPP EEC Track
2	สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (EEC-A)	PPP EEC Track
3	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (TG MRO Campus)	PPP EEC Track
4	ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	PPP EEC Track
5	ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	PPP EEC Track
6	รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ	
7	ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	
8	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd)	PPP EEC Track
9	เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI)	
10	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายและการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	
11	การส่งเสริมการท่องเที่ยว	
12	การพัฒนาบุคลากร การศึกษา วิจัย และเทคโนโลยีระดับสูง	
13	การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	
14	เกษตรสมัยใหม่ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และ SME	
15	โครงการพัฒนาจากพื้นที่	

โครงการพื้นฐาน
อุตสาหกรรมเป้าหมาย
บุคลากร เมืองใหม่
พัฒนาจากท้องถิ่น

ภาพที่ ๒.๗ : โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกสำคัญเร่งด่วน ปีพ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๑ ที่มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว

ที่มา : จาก แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๕, (หน้า ๖), โดย สำนักงานคณะกรรมการกำหนดนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๑, เอกสารอัดสำเนา.

อย่างไรก็ตาม ๕ โครงการพื้นฐานหลักของ EEC ซึ่งถือเป็นรากฐานที่สำคัญและแข็งแกร่งในการทำให้ EEC มีศักยภาพแข่งขันได้ในระดับสากล ดังนี้^{๖๓}

(๑) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางการเดินทางเดิมของระบบรถไฟฟ้ามวลขนส่งแอร์พอร์ตลิงค์ ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร ส่วนต่อขยาย ๒ ช่วงจากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบัง ไปยังสนามบินอยู่ตะเภา พร้อมเชื่อมเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่ รวมระยะทาง ๒๒๐ กิโลเมตร ซึ่งรถไฟความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง (สำหรับช่วงการเดินทางระหว่างเมือง คือ สถานีสุวรรณภูมิ ถึง สถานีอยู่ตะเภา) และความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง (สำหรับช่วงการเดินทางในเมือง คือ สถานีดอนเมือง ถึง สถานีสุวรรณภูมิ) ประกอบไปด้วย สถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวน ๙ สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอยู่ตะเภา (ดังภาพที่ ๒.๘)

^{๖๓} สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๒). รู้จัก 5 โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก https://www.eeco.or.th/pr/news/5InfrastructuresEEC?fbclid=IwAR0_fBO6P7VoCLMgjKa7NwPlxWpdGfrPdrRecGxoMqSE50tAEgKyTclwc. หน้า ๑-๖.



ภาพที่ ๒.๘ : โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน

ที่มา : จาก รู้จัก ๕ โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC, (หน้า ๓), โดย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒, ออนไลน์

(๒) โครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการนี้ อนุญาตให้เอกชนเข้าร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ที่ตั้งโครงการอยู่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และพื้นที่โดยรอบประมาณ ๖,๕๐๐ ไร่ ตั้งอยู่ในอำเภอบ้านฉาง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดระยอง (ตั้งภาพที่ ๒.๙)



ภาพที่ ๒.๙ : โครงการสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก
ที่มา : จาก รู้จัก ๕ โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC, (หน้า ๔), โดย สำนักงาน
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒, ออนไลน์

(๓) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ : เป็นโครงการที่เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับจอดเรือสำเภา และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยที่ตั้งโครงการ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี (ดังภาพที่ ๒.๑๐)



ภาพที่ ๒.๑๐ : โครงการทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓

ที่มา : จาก รู้จัก ๕ โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC, (หน้า ๕), โดย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒, ออนไลน์

(๔) โครงการทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓ : เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และวัตถุดิบเหลวสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง มีเนื้อที่ประมาณ ๑,๐๐๐ ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่หน้าท่าเรือ ๕๕๐ ไร่ และพื้นที่หลังท่าเรือ ๔๕๐ ไร่ ความยาวหน้าท่าเรือรวมกัน ๒,๒๒๙ เมตร (ดังภาพที่ ๒.๑๑)



ภาพที่ ๒.๑๑ : โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพุดระยะที่ ๓

ที่มา : จาก รู้จัก ๕ โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC, (หน้า ๖), โดย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒, ออนไลน์

(๕) **โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา :** ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานบนพื้นที่ ๒๑๐ ไร่แห่งนี้ จะได้รับการพัฒนาให้เป็นหนึ่งในศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัย รองรับเทคโนโลยีขั้นสูงของอากาศยานรุ่นใหม่ทุกรุ่น ทุกขนาดในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า โดยพร้อมให้บริการในหลากหลายด้าน ตั้งแต่การซ่อมบำรุงระดับลานจอด เรื่อยไปจนถึงซ่อมบำรุงใหญ่สำหรับอากาศยานในหลากหลายประเภท โดยจะนำเทคโนโลยีล่าสุดและการตรวจสอบขั้นสูงมาใช้ในการวิเคราะห์และพยากรณ์เพื่อกำหนดแผนการบำรุงรักษาอากาศยานล่วงหน้า นอกจากนี้ยังมีโรงซ่อมบำรุงอัจฉริยะที่มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุน รวมทั้งศูนย์ฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงที่ผลิตช่างฝีมือ และนายช่างอากาศยาน ตามมาตรฐานระดับสากล รองรับการขายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานทุกภูมิภาคของโลกต่อไปในอนาคต (ดังภาพที่ ๒.๑๒)



ภาพที่ ๒.๑๒ : โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา

ที่มา : จาก รู้จัก ๕ โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC, (หน้า ๗), โดย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒, ออนไลน์

๒.๗ เอกสารที่เกี่ยวข้อง /งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์ (๒๕๖๐)^{๖๔} ทำการศึกษาเรื่อง “จีนกับความพยายามในการจัดระเบียบเศรษฐกิจโลกใหม่ : เส้นทางสายไหมและทิศทางนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย” มีวัตถุประสงค์ภาพรวมของนโยบายด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศของจีนและสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในภูมิภาคอาเซียน โดยวิเคราะห์ความสำคัญ ดังนี้ (๑) ลักษณะพื้นฐานทางเศรษฐกิจของประเทศจีน และปัญหาที่ผ่านมามาของประเทศจากการปฏิรูประบบเศรษฐกิจอันเป็นผลจากการปกครองในระบบคอมมิวนิสต์ในสมัย เหมา เจ๋อตง

^{๖๔} ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์. (๒๕๖๐). จีนกับความพยายามในการจัดระเบียบเศรษฐกิจโลกใหม่ : เส้นทางสายไหมและทิศทางนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย. วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ปีที่ ๙ ฉบับที่ ๑ (มกราคม-เมษายน ๒๕๖๐).

^{๖๒} เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

และภายหลังจากเปิดประเทศในสมัย เต็ง เสี่ยวผิง ที่ส่งผ่านมายังรัฐบาลภายใต้ การปกครองของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ในปัจจุบันที่ประเทศจีนกำลังเผชิญ กับปัญหาการชะลอตัวทางเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดแนวคิดในการปฏิรูปประเทศ (๒) นโยบายหลักในการปฏิรูปประเทศของประเทศจีนในการแก้ไขปัญหา อันแสดง ถึงกลยุทธ์ทางการค้าและการลงทุนโดยรวม ซึ่งได้แก่ นโยบายเส้นทางสายไหมใหม่ที่ครอบคลุมการค้าการลงทุนในทั้ง ๓ ทวีป ซึ่งในบทความนี้ขอกกล่าวถึงเฉพาะ ความสำคัญของนโยบายเส้นทางสายไหมใหม่ในบริบทของไทยและอาเซียน สอดคล้องกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปลายปีพ.ศ.๒๕๕๘ ที่ผ่านมา (๓) ความสำคัญของนโยบายดังกล่าวในการเปลี่ยนแปลงระบบการค้าและการลงทุน ในภูมิภาค และ (๔) ความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงระบบการค้าและการลงทุน ต่อประเทศไทย

ชนกพร ทองตากรณ์ และสมปถุณ นิยมไทย (๒๕๖๑)^{๖๔} ทำการศึกษา เรื่อง “การวิเคราะห์นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน” มีวัตถุประสงค์เพื่อหาคำตอบเกี่ยวกับที่มา ความสำคัญ เป้าหมาย รูปแบบและ ความคืบหน้าของนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน ซึ่งใช้ ทฤษฎีเสถียรภาพของเจ้าโลกและแนวคิดทฤษฎีอำนาจเชิงอ่อน ผลการวิจัย พบว่า (๑) ที่มาของนโยบายมาจากความต้องการพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรือง (๒) นโยบายมีความสำคัญเพราะสามารถแก้ปัญหาภายในและภายนอกของจีน ได้เกือบทุกด้าน (๓) นโยบายมีเป้าหมายด้านเศรษฐกิจ คือ การพัฒนาเศรษฐกิจ ของจีนทั้งภายในและภายนอกประเทศ ด้านการเมืองและความมั่นคง คือ การแก้ ปัญหาความมั่นคงภายในประเทศ และการขยายอิทธิพลของจีนในเวทีโลก (๔) ความคืบหน้าของนโยบายระดับภายในประเทศคือ การสร้างความยอมรับและ เตรียมความพร้อมของนโยบายสู่การปฏิบัติระดับภายนอกประเทศสร้างความ ร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ โดยใช้อำนาจเชิงอ่อนด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม

^{๖๔} ชนกพร ทองตากรณ์ และสมปถุณ นิยมไทย. (๒๕๖๑). การวิเคราะห์ “นโยบายเส้นทาง สายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ของจีน. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์. Volume 16 Number 1.

ในการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่เป้าหมาย ดังนั้น จีนจึงกำหนดนโยบายดังกล่าวขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการบรรลุ “ความฝันของจีน”

จุฬารณย์ ขอบใจกลาง (๒๕๖๑)^{๖๖} ทำการศึกษาเรื่อง “ความร่วมมือจีน-ไทย ยุคใหม่ : บริบทด้านการพัฒนาสังคมและการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน” มีวัตถุประสงค์ คือ (๑) ศึกษาบทบาทและความสำคัญของเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑ กับความสัมพันธ์ด้านการพัฒนาสังคมและการแลกเปลี่ยนประชาชนของจีน-ไทย (๒) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญเกี่ยวกับในการพัฒนาสังคมร่วมกันระหว่างจีน-ไทย (๓) ศึกษาวิธีการเสริมสร้างการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชนให้แน่นแฟ้น (๔) แนวทางความร่วมมือในการส่งเสริมแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและการพัฒนาสังคมของจีน-ไทยที่จะได้รับจากยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงผ่านนโยบายความริเริ่มเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ระหว่างจีน-ไทย และ (๕) เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มบทบาทความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน ผลการศึกษา พบว่า เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑ จะนำมาซึ่งโอกาสในการพัฒนาสังคมและประชาชนของทั้งสองประเทศ เกิดการแลกเปลี่ยนด้านวัฒนธรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของไทยคือ ด้านประชากรไทย การพัฒนาการด้านภาษา พบว่า คนไทยที่สามารถสื่อสารภาษาจีนและมีความสนใจศึกษาภาษาจีนมีจำนวนน้อย ช่องว่างทางสังคมมาก การพัฒนาสู่ยุคดิจิทัลยังล่าช้า ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างจริงจัง เงินทุนสนับสนุนด้านการค้นคว้าวิจัยน้อยมากเมื่อเทียบกับจีน สังคมไทยเป็นสังคมประชาธิปไตย มีอุปนิสัยที่เป็นเอกลักษณ์ และหน่วยงานที่กระตุ้นให้เห็นความสำคัญอย่างจริงจังยังค่อนข้างน้อย ด้านการเสริมสร้าง จีน-ไทย ต้องร่วมมือกันทั้งสองประเทศ โดยต้องมีความเสมอภาค เป็นธรรม และต้องมีความจริงใจทั้งสองฝ่าย เพื่อนำมาซึ่งแนวทาง

^{๖๖} จุฬารณย์ ขอบใจกลาง. (๒๕๖๑).ความร่วมมือจีน-ไทยยุคใหม่ : บริบทด้านการพัฒนาสังคมและการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน. ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. หน้า ๓๐-๔๖.

^{๖๔} เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

ความร่วมมือในการส่งเสริมแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและการพัฒนาสังคมของ
จีน-ไทย ที่จะได้รับจากยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยง ผ่านนโยบายความริเริ่ม
เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ระหว่างจีน-ไทยจะได้ประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้น
ความร่วมมือต้องยกระดับในทุกมิติ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง ความมั่นคง
และด้านเทคโนโลยี ไปพร้อมกับการพัฒนาสังคมและการแลกเปลี่ยนระหว่าง
ประชาชน

นันทน์ น้ำประทานสุข (๒๕๖๑)^{๖๗} ทำการศึกษาเรื่อง “ความเป็นใหญ่และอำนาจ
เชิงอ่อนผ่านทางนโยบายการพัฒนาระหว่างจีนและญี่ปุ่น : ผลกระทบชุมชน ในเขต
ลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบนโยบายการพัฒนา
ระหว่างจีนกับญี่ปุ่นต่อชุมชนในเขตลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง ผลการวิจัย พบว่า บริเวณ
ลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่างเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ต่อประเทศจีนและญี่ปุ่นในด้านเศรษฐกิจ
และการเมืองอย่างเด่นชัด ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจความเป็นใหญ่
เพื่อครอบงำโดยผ่านนโยบายการพัฒนาจากองค์การระหว่างประเทศและระดับ
ทวิภาคีโดยตรงซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนในชุมชน งานวิจัย
ชิ้นนี้เห็นว่า การเปิดโอกาสให้ชุมชนในเขตลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่างมีส่วนร่วมในการ
พัฒนาชุมชนต่างๆ ตามสายแม่น้ำโขงจะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนและแท้จริงมากกว่า
การเป็นเพียงพื้นที่ต้องสู้เพื่อแย่งชิงความเป็นใหญ่ในบริเวณนี้

จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง หลี เหรินเหลียง และประยงค์ เต็มขวลา (๒๕๖๑) ^{๖๘}
ทำการศึกษาเรื่อง “การเชื่อมโยงแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมยุคใหม่กับการพัฒนา

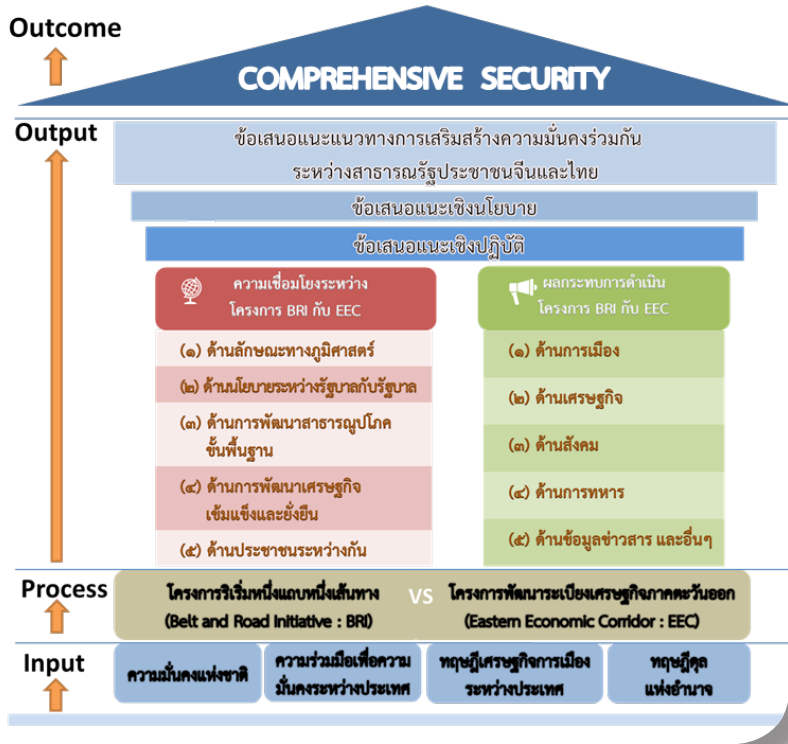
^{๖๗} นันทน์ น้ำประทานสุข. (๒๕๖๑). ความเป็นใหญ่และอำนาจเชิงอ่อนผ่านทางนโยบายการพัฒนา
ระหว่างจีนและญี่ปุ่น : ผลกระทบชุมชน ในเขตลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง. ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์
ไทย-จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. หน้า ๙๒-๑๐๒

^{๖๘} จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง หลี เหรินเหลียง และประยงค์ เต็มขวลา. (๒๕๖๑). การเชื่อมโยง
แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมยุคใหม่กับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก
(Connectivity of BRI and EEC). ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน สำนักงานคณะกรรมการวิจัย
แห่งชาติ. หน้า ๒๙๗-๓๒๓.

ระเบียบเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก (Connectivity of BRI and EEC)” มีวัตถุประสงค์คือ (๑) ศึกษาที่มาและข้อเสนอริเริ่ม BRI ของจีน ผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ ๑๓ (ค.ศ.๒๐๑๖-๒๐๒๐) (๒) ศึกษาปัญหาของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยด้านการขนส่ง ย้อนหลัง ๕ ปี (๓) ศึกษาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI กับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC และ (๔) ศึกษาประโยชน์ และทิศทางนโยบายความร่วมมือไทย-จีน ผ่านการเชื่อมโยงของ BRI กับ EEC ผลการศึกษา พบว่า จีนต้องดำเนินการตามแผนพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจฉบับที่ ๑๓ เนื่องจากความเร็วในการขยายตัวของเศรษฐกิจจะลดสู่ระดับกลาง-สูง เศรษฐกิจจีนได้เข้าสู่ภาวะจุดสมดุลใหม่ (New Normal) และจะรักษาอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ ๖.๕๐ ได้ถึงปี ค.ศ.๒๐๒๐ จีนได้ให้ความสำคัญเรื่อง “ความฝันของจีน” คือ เรื่องนโยบายประเทศเข้มแข็งมั่นคง ประชาติเจริณรุ่งโรจน์ และประชาชนอยู่ดีมีสุข ซึ่งเป็นความฝันของจีนมีเป้าหมายที่ยิ่งใหญ่แห่งทศวรรษ กรณีของประเทศไทยยังประสบปัญหาในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานจากการศึกษาของ World Economic Forum โดยศึกษาจาก Global Competitive Index (GCI) จากปีค.ศ.๒๐๑๒-๒๐๑๗ พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศลดลงอย่างต่อเนื่อง การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทย-จีนผ่านนโยบาย BRI และ EEC พบว่า EEC มีความได้เปรียบในด้านการทำเล ซึ่งสามารถเป็นศูนย์กลางของอาเซียนและเอเชียด้านการคมนาคม รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภูมิภาคและยกระดับอุตสาหกรรมใน EEC และมีความเป็นไปได้สูงที่ EEC จะกลายเป็นแรงขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของอาเซียน จะเกิดประโยชน์กับทั้งสองประเทศ ในด้านการเชื่อมโยงเครือข่ายทั้งประเทศไทยและกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ประโยชน์ และทิศทางนโยบายความร่วมมือไทย-จีน ผ่านการเชื่อมโยงของ BRI กับ EEC พบว่า ได้ประโยชน์ทั้งด้านการเมืองและความมั่นคง การค้า การลงทุน ด้านสังคมและวัฒนธรรม การท่องเที่ยว ด้านการสนับสนุนภาคการเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศอย่าง AIIB และ Silk Road

Fund สามารถสร้างโอกาสให้กับไทยได้ในอนาคต และไทยสามารถอาศัยประโยชน์ จากด้านกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่จีนมี

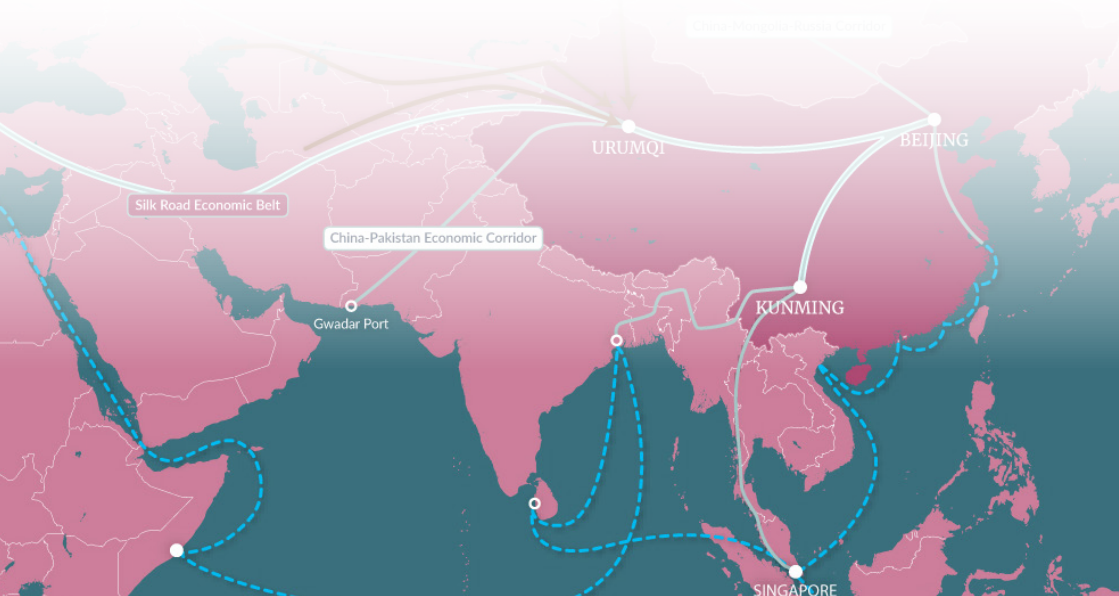
๒.๘ กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ ๒.๑๓ : กรอบแนวคิดการวิจัย เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมกันระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย

ส่วนที่ ๓

วิธีดำเนินงานวิจัย



ส่วนที่ ๓

วิธีดำเนินงานวิจัย

เอกสารวิจัยครั้งนี้ฉบับนี้เป็นการศึกษา เรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย” โดยมีรายละเอียดตามหัวข้อ ดังนี้

- ๓.๑ ประชากรที่ศึกษา
- ๓.๒ เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล
- ๓.๓ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- ๓.๔ การวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย

๓.๑ ประชากรที่ศึกษา

ประชากรที่เลือกในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญทั้งไทยและจีนที่เกี่ยวข้องในมิติความมั่นคงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และเศรษฐกิจโดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่



กลุ่มผู้กำหนดนโยบาย ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีบทบาท อำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายความมั่นคง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และเศรษฐกิจ อาทิ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เป็นต้น



กลุ่มผู้ปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีบทบาท อำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องในการสนองต่อนโยบายความมั่นคง เศรษฐกิจ และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก อาทิ กองเรือยุทธการฐานทัพเรือสัตหีบ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และบริษัทเอกชน เป็นต้น



กลุ่มนักวิชาการไทยและจีน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิที่มีองค์ความรู้และเชี่ยวชาญในด้านความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีน ด้านนโยบายเศรษฐกิจภายใต้โครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทย

๓.๒ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เอกสารวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้แบบสอบถามแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากการสร้างแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) โดยมีจำนวนคำถามทั้งสิ้น ๓ ข้อ ดังนี้ (๑) โครงการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระดับโลกได้อย่างไรบ้าง (๒) ผลกระทบ/ข้อควรระวังของการดำเนินกิจกรรมโครงการ BRI ของจีนและ EEC ของไทย จะส่งผลกระทบต่อ อย่างไร อันได้แก่ (๑) ด้านการเมือง/การทูต (๒) ด้านเศรษฐกิจ (๓) ด้านการทหาร และ (๔) ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ (๓) ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน เพื่อให้กองทัพไทยและหน่วยงานความมั่นคง ได้เตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC และได้ทำแบบการสนทนากลุ่ม และการสัมภาษณ์เชิงลึก ในการลงพื้นที่ (ตั้งภาคผนวก ค และ ง ตามลำดับ)

๓.๓ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ร่วมกับการศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection) ดังนี้

๓.๓.๑ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงจากทุกภาคส่วน โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้



การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) คือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ที่เป็นผู้เชี่ยวชาญความสัมพันธ์ไทย-จีน ในด้านต่างประเทศและเศรษฐกิจจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พล.ต. ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล และ คุณ ทศนีย์ เกียรติภัทร



การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participatory Observation) เป็นการเข้าร่วมกิจกรรมฟังบรรยายต่างๆ ได้แก่

(๑) การสัมมนาวิชาการนานาชาติเรื่อง “ความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์อาเซียน-จีน : ยุคใหม่และวิสัยทัศน์ใหม่”, สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับกระทรวงต่างประเทศ และสถานทูตจีน, ณ โรงแรม แชนกีล่า กรุงเทพฯ, ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

(๒) การสัมมนาวิชาการเรื่อง “การพัฒนาและเชื่อมโยง EEC กับ AEC”, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, โรงแรม S31 กรุงเทพฯ, ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

(๓) การเข้าร่วมฟังการบรรยายเรื่อง “ความสัมพันธ์ไทย-จีนแบบ P2P (People 2 People)”, สถาบันคลังสมอง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๒

(๔) การเข้าร่วมฟังการบรรยายเรื่อง “จากโลกาภิวัตน์สู่บูรพาภิวัตน์ : The Rise of China and the End of Metanarratives”, พลเอก สุรสิทธิ์ ถนัดทาง, ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๒.

(๕) สนทนาปัญหายุทธศาสตร์ “แนวทางการขับเคลื่อนประชาคมอาเซียนให้มั่นคง ภายใต้บทบาทประธานอาเซียนของไทยในปี ๒๕๖๒”, ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๑.



การลงพื้นที่ (Fieldwork) ได้เดินทางเข้าพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล ในห้วง ๒๗ - ๓๑ พ.ค.๖๒ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสำรวจสถานะ

แวดล้อมและสังเกตการณ์ในพื้นที่ ได้แก่ (๑) ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี (๒) นิคมอุตสาหกรรม จ.ชลบุรี (๓) ศาลากลางจังหวัดระยอง จ.ระยอง (๔) นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง (๕) กองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรีและตราด จ.จันทบุรี และ (๖) ที่ว่าการอำเภอคลองใหญ่ จ.ตราด ซึ่งหน่วยที่เกี่ยวข้องได้บรรยายสรุปถึงบทบาท อำนาจหน้าที่ และภารกิจตามที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้ง ผลกระทบของการดำเนินกิจกรรมโครงการ BRI ของจีนและ EEC ของไทย และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการพัฒนาพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมในทุกมิติ (ดังภาคผนวก ข)

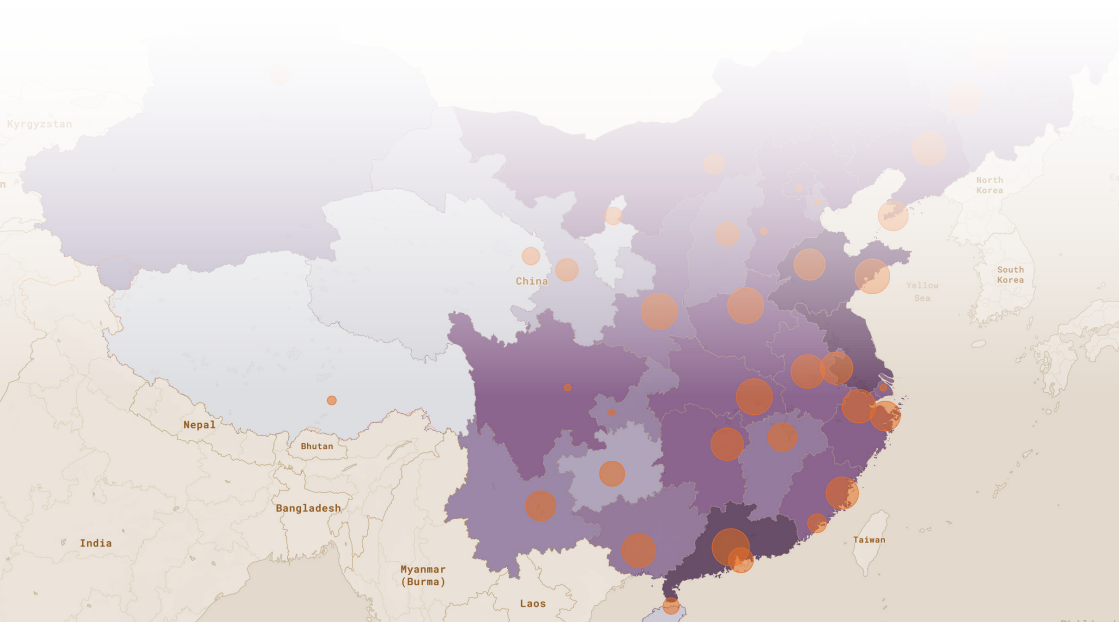
๓.๓.๒ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการ งานวิจัย บทความ สรุปผลการประชุมสัมมนา และสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ รวมทั้งสื่ออิเล็กทรอนิกส์

๓.๔ การวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยดำเนินงานในส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาทั้งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ และนำข้อมูลที่ได้มาผ่านกระบวนการระดมสมอง (Brainstorming) ซึ่งใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ตามประเด็นที่กำหนดไว้ โดยใช้วิธีการให้เหตุผลแบบอุปนัย (Inductive Reasoning) ซึ่งเป็นวิธีการสรุปผลจากการค้นหาความจริงจากการสังเกตหรือการทดลองหลายครั้งจากกรณีย่อยๆ แล้วนำมาสรุปเป็นความรู้แบบทั่วไป โดยใช้กรอบที่ได้จากการศึกษา และรวบรวมข้อมูลมาเป็นกรอบในการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล เพื่อรวบรวมองค์ความรู้เกี่ยวกับ BRI และ EEC ให้ครอบคลุมและเกิดประโยชน์สูงสุด

ส่วนที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล



ส่วนที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย” เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทย และผลกระทบการดำเนินกิจกรรมของทั้งสองโครงการ รวมทั้งได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน เพื่อให้กองทัพไทยเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์ข้อมูลและสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาทั้งจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ โดยผลการศึกษาแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ (๑) ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม และ (๒) ผลกระทบการวิเคราะห์แนวทางดำเนินนโยบายของไทยในการสร้างร่วมมือระหว่างโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกผ่านข้อริเริ่มแถบและเส้นทาง เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๔.๑ ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม

จากการศึกษาแม้ว่ายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลจะไม่ได้ลากผ่านไทยโดยตรง แต่ไทยได้มีความร่วมมือทางเศรษฐกิจซึ่งเป็น ๑ ใน ๖ เบริงเศรษฐกิจของจีน ซึ่งก็คือ เบริงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรมอินโดจีน ประกอบด้วย ประเทศในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ ประเทศเวียดนาม ลาว และกัมพูชา ซึ่งเป็นเป้าหมายของจีนด้วยเช่นกัน และด้วยศักยภาพทางภูมิศาสตร์ของไทยที่เป็นศูนย์กลางของอาเซียน

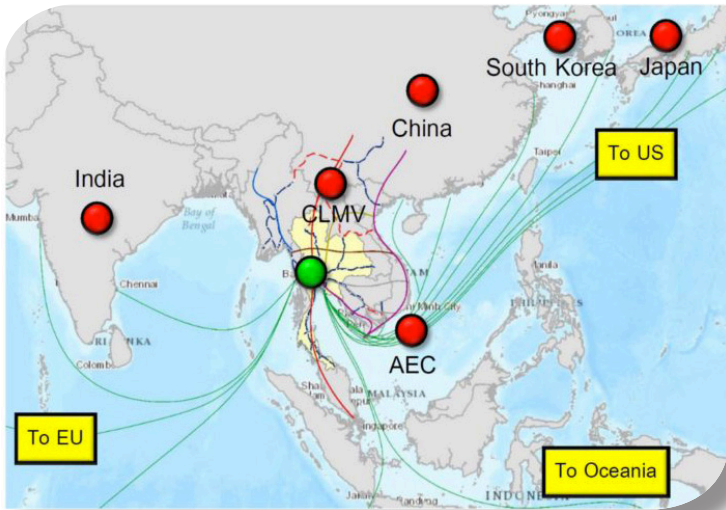
มีบทบาทสำคัญต่อการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ โดยมีท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถรองรับได้ทั้งเรือสินค้าทั่วไปจนถึงเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ พิเศษ (Super Post Panamax) รวมทั้งบริการพื้นฐานต่างๆ ตามมาตรฐานท่าเรือพาณิชย์สากล เชื่อมต่อการขนส่งทางถนน และทางรางเพื่อขนถ่ายสินค้าได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง ยังมีการขนส่งทางอากาศที่ให้บริการผู้โดยสาร และอากาศยานเป็นไปด้วยดี และทุกการเชื่อมโยงที่เกิดขึ้น อนาคตจะเป็นในลักษณะการเชื่อมโยงกันแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) เพื่อช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันจากการลดเวลาการเดินทางและประหยัดค่าขนส่ง

เป็นไปได้ว่า อนาคตประเทศไทยอาจเป็นส่วนหนึ่งในแผนที่ตามเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน โดยมี EEC เป็นหนึ่งในโครงการของไทย ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นแรงผลักดันเศรษฐกิจไทยเชื่อมโยงเข้าสู่การพัฒนาในระดับภูมิภาคอาเซียน เข้ากับโครงการความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน อันเป็นการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนในพื้นที่ที่อยู่ห่างไกล ผ่านการค้าขายแดนสู่ประเทศจีนได้แล้ว ยังจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าส่งออกของกลุ่มประเทศอาเซียนไปยังจีนและประเทศในทวีปยุโรปอีกด้วย^{๖๔} ทั้งนี้ ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม สรุปลักษณะสำคัญได้ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๔.๑.๑ ความเชื่อมโยงด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ : ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่มีจุดได้เปรียบทางด้าน การขนส่งทางบกในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากเป็นประเทศที่อยู่กึ่งกลางระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญในการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศอนุภูมิภาค ทำให้ไทยกลายเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชีย จากเหนือสู่ใต้ตั้งแต่จีนลงสู่อินโดนีเซียไปจนถึงเขตโอเชียเนีย จากตะวันออกมายังตะวันตก ตั้งแต่เวียดนาม

^{๖๔} การสังเคราะห์ข้อมูลจากการลงพื้นที่ร่วมกับสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง

ข้ามไปจนถึงเมียนมา และเป็นจุดยุทธศาสตร์ของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในด้านการผลิต การค้า การส่งออก และการขนส่ง ทั้งยังอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) ที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงเป็นตำแหน่งที่ดีที่สุดของการลงทุนในอาเซียน เพื่อเชื่อมเอเชียและเชื่อมโลก^{๗๐} (ดังภาพที่ ๔.๑)



ภาพที่ ๔.๑ : ความเชื่อมโยงของประเทศไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ

ที่มา : จาก Eastern Economic Corridor (EEC) : Thailand 4.0 in Action, (หน้า ๒), โดย Royal Thai Embassy, Washington D.C., 2016, ออนไลน์.

^{๗๐} การเข้าร่วมฟังการบรรยายเรื่อง “จากโลกาภิวัตน์สู่บูรพาภิวัตน์ : The Rise of China and the End of Metanarratives ”, พลเอก สุรสีห์ ธีร์นันท, ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๒.

๔.๑.๒ ความเชื่อมโยงด้านนโยบายระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล : ไทยและจีน

มีนโยบายพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ ภายใต้การนำของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีต้นแบบการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ ที่มุ่งปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” (Value-Based Economy) ด้วยการเพิ่มมูลค่า (Value Added) ไปสู่การสร้างมูลค่า (High Value) หรือการสร้างผลิตภาพ (Productivity) เพื่อก้าวข้ามกับดักประเทศรายได้ปานกลาง^{๗๑} โดยมุ่งเน้นการต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) และอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ขณะที่จีนภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ปรับเปลี่ยนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศตามแผนการพัฒนาอุตสาหกรรม “Made in China 2025” หรือ MIC 2025 ที่เปลี่ยนรูปแบบการผลิตจากเน้นปริมาณสู่การผลิตที่เน้นคุณภาพ มีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมภาคการผลิต โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ผลิตสินค้าอัจฉริยะ การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม การผลิตแบบสีเขียว และการใช้ความสร้างสรรค์ในอุปกรณ์ระดับสูง^{๗๒} แสดงให้เห็นว่า ไทยและจีนมีความเชื่อมโยงกันทางด้านนโยบายการพัฒนาประเทศในภาพรวมไปในทิศทางเดียวกัน โดยมุ่งพัฒนาการสร้างนวัตกรรมที่เพิ่มมูลค่า และต้องการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศเศรษฐกิจใหม่ (New Engines of Growth) ทำให้ประเทศและประชากรมีรายได้ที่สูงขึ้น

^{๗๑} โมเดิร์น แมนูแฟคเจอร์ริง. (๒๕๖๐). ก้าวเข้าสู่ “ไทยแลนด์ 4.0” กับการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ไปกับนวัตกรรม. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๒. จาก <https://www.mmthailand.com/A24-0/>. หน้า ๑-๒.

^{๗๒} ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ. (๒๕๕๙). เจาะลึก Made in China 2025. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑. จาก https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/2016--Article_Made%20in%20China2025.pdf. หน้า ๑.

นอกจากนี้ จีนขยายความเชื่อมโยงจากไทยสู่อาเซียน ผ่านกรอบความร่วมมือ การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) กรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง (Mekong-Lancang Cooperation : MLC) โดยจีนสามารถขับเคลื่อนโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับ ไทยได้ เนื่องจากต่างมีเป้าหมายเดียวกัน คือ ความไว้นื้อเชื่อใจกัน ความโปร่งใส การเปิดกว้างที่ครอบคลุมทุกภาคส่วน และการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศ โดยผ่านแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนระยะ ๑๐ ปี (พ.ศ.๒๕๕๙ – ๒๕๖๘) (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 : MPAC 2025) และแผนแม่บทความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๖๒-๒๕๖๖) (ACMECS Master Plan : 2019-2023) เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการค้า การลงทุน เน้นนวัตกรรมด้านดิจิทัล และส่งเสริม การเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ ที่มีการสร้างความเชื่อมโยงทางสถาบันและกฎหมาย อย่างถูกต้องในการเชื่อมโยงภูมิภาคและโลก โดยมีไทยเป็นสะพานเชื่อมเงินกับ ประเทศสมาชิกอาเซียนในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ได้ เช่น ความร่วมมือระหว่าง ประเทศลุ่มแม่น้ำอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง Aeyawadee-Chaopraya-Mekong Economic Cooperation : ACMECS) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ สามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle : IMT – GT) และความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC)^{๗๓}

ปัจจุบันไทยและจีนมีพัฒนาการของความร่วมมือทวิภาคีระหว่างกันเป็น อย่างดี จึงมีความเห็นร่วมกันในการจัดทำแผนเพื่อยกระดับความเป็นหุ้นส่วนทาง

^{๗๓} การสัมมนาวิชาการนานาชาติเรื่อง “ความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์อาเซียน-จีน : ยุคใหม่ และวิสัยทัศน์ใหม่”, สถาบันเอเชียตะวันออก มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับกระทรวงต่าง ประเทศ และสถานทูตจีน, ณ โรงแรมแชงกีล่า กรุงเทพฯ, ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ^{๗๔} ได้แก่ (๑) การทบทวนและจัดทำแผนพัฒนาระยะ ๕ ปี ไทย-จีน ระหว่างปี พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ภายใต้ความตกลงการขยายความร่วมมือทวิภาคีทางเศรษฐกิจและการค้าเชิงกว้างและเชิงลึก (Five-Year Development Plan on Trade and Economic Cooperation between the People’s Republic of China and the Kingdom of Thailand) ที่มุ่งเน้นความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยกับจีนในระยะ ๕ ปี ต่อจากปี พ.ศ.๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ อาทิ การอำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคทางการค้า นวัตกรรมและเทคโนโลยีสีเขียว และโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น และ (๒) แผนปฏิบัติการร่วมว่าด้วยความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ไทย-จีน ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) (Joint Action Plan on Thailand-China Strategic Cooperation Between the Government of the People’s Republic of China 2017-2021) โดยระยะ ๑-๒ ปีแรก จะเน้นสาขาที่ไทยและจีนให้ความสนใจร่วมกัน ประกอบด้วย (๑) โครงสร้างพื้นฐาน (๒) การพัฒนาอุตสาหกรรม (๓) เทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล (๔) วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และ (๕) พลังงาน จึงเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจอย่างจีน ได้ให้ความสำคัญและพยายามกำหนดยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ GMS และ ACMECS ผ่านนโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ ๒๑

๔.๑.๓ ความเชื่อมโยงด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน :

ประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการเร่งรัดในการยกระดับความเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ โดยมีการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟ และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จีนได้ให้มณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางมีความเกี่ยวข้องกับไทย คือ โครงการรถไฟความเร็วสูงทั้ง ๓ เส้นทางจะมาบรรจบ

^{๗๔} ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๑). ยุทธศาสตร์จีนบนเวทีโลก เล่ม ๒ : ความเคลื่อนไหว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑. กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์. หน้า ๒๒-๒๓.

กันที่กรุงเทพฯ แล้วผ่านไปยังภาคใต้ของไทยไปสู่ประเทศมาเลเซีย (ดังภาพที่ ๔.๒) ได้แก่ เส้นทางที่ ๑ : เส้นทางรถไฟจีน-เวียดนาม (Eastern Route) จากคุนหมิง-ยวีซี-เหอโข่ว เข้าเวียดนาม ผ่านหล่าวกาย-ฮานอย เส้นทางที่ ๒ : เส้นทางรถไฟจีน-พม่า (Western Route) จากคุนหมิง-ต้าหลี่-รุ่ยลี่ เข้าพม่า ผ่านลาเซียว-มัณฑะเลย์-มาเกว-จ้อกผั่ว และเส้นทางที่ ๓ เส้นทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย (Central Route) จากคุนหมิง-บ่อหาน เข้าลาวที่เมืองบ่อเต็น-หลวงน้ำทา-หลวงพระบาง-วังเวียง-เวียงจันทน์-หนองคาย^{๗๕} ทั้งสามเส้นทางนี้ทำให้ไทยแสวงประโยชน์เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงภูมิภาคและโลกทำให้เกิดการพัฒนาที่ทั่วถึงและยั่งยืน ขณะเดียวกันไทยและจีนได้มีกรอบความร่วมมือท่าเรือพี่น้อง (Sister Port Agreement) ร่วมกันเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน การขนส่งระหว่างประเทศ และการเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างไทยและจีน ยกตัวอย่างเช่น ท่าเรือแหลมฉบังของไทยร่วมกับท่าเรือชินโจวของจีน และการท่าเรือแห่งประเทศไทยร่วมกับท่าเรือรื่อจ้าวของจีน เป็นต้น^{๗๖} และยังมีในด้านอุตสาหกรรมการบินในด้านสัญญาณระบบดาวเทียมนำทางทั่วโลก (Global Navigation Satellite Systems : GNSS) ด้านอากาศยานไร้คนขับ การพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศ เป็นต้น การสนับสนุนโครงการต่าง ๆ เหล่านี้ จีนได้ให้การสนับสนุนด้านการเงินผ่านธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย

^{๗๕} การสัมมนาวิชาการเรื่อง “การพัฒนาและเชื่อมโยง EEC กับ AEC”, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, โรงแรม S31 กรุงเทพฯ, ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑.

^{๗๖} การสังเคราะห์ข้อมูลจากการลงพื้นที่ร่วมกับสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ ๔๒ : ความเชื่อมโยงของโครงข่ายรถไฟและรถไฟความเร็วสูงระหว่างจีนกับอาเซียนโดยมีไทยเป็นศูนย์กลาง

ที่มา : จาก รถไฟไทย-กัมพูชาเป็นส่วนหนึ่งเดียวของแผนทางรถไฟ คุณหมิง-สิงคโปร์, (หน้า ๒), โดย โครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย Thailand Infrastructure, ๒๕๖๒, ออนไลน์.

นอกจากนี้ ไทยได้ให้ความสำคัญกับการขยายความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศให้สามารถเชื่อมกับภูมิภาคและโลกได้โดยผ่านกรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจากอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ทั้ง ๓ ระเบียงเศรษฐกิจ ดังนี้

(๑) ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC) เป็นเส้นทางที่เริ่มตั้งแต่คุนหมิง-บ่อหาน-เวียงจันทน์-หนองคาย-ขอนแก่น-ออีชี ที่ในขณะนี้ รัฐบาลไทยและจีนได้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคายร่วมกัน ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร โดยช่วงหนองคายเป็นสถานีสำหรับผู้โดยสาร และเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อเชื่อมเข้าสู่ระบบรถไฟทางคู่ไปแหลมฉบัง ขณะนี้อยู่ระหว่างการขอขออนุญาตจากรัฐบาล นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้ตกลงกับรัฐบาลจีนและรัฐบาล สปป.ลาว ในการเชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงช่วงหนองคาย – เวียงจันทน์ ขณะนี้ได้ร่วมลงนามใน “บันทึกความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ ประชาธิปไตย ประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์” เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ เม.ย.๒๕๖๒ ที่ผ่านมา

(๒) ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) โดยในส่วนของ EEC มีความเกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางด้าน ตะวันออก-ตะวันตก โดยในส่วนของตอนบน (Upper East-West Economic Corridor) ที่เริ่มตั้งแต่เมืองเมฆะลำไย (เมียนมา)-แม่ฮ่องสอน- พิษณุโลก-ขอนแก่น-มุกดาหาร-สุวรรณเขต (ลาว)-ท่าเรือเว้ (เวียดนาม) และตอนล่าง (Lower East-West Economic Corridor) ที่เริ่มตั้งแต่เมืองทวาย (เมียนมา)-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-ออีชี-สระแก้ว-พนมเปญ (กัมพูชา)-โฮจิมินห์ (เวียดนาม) ในขณะนี้ กระทรวงคมนาคมของไทย ได้มีการกำกับและติดตาม เร่งรัด การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวตะวันออก-ตะวันตกทั้งในส่วนของโครงข่ายทางหลวง และโครงข่ายรถไฟตามแนวตะวันออก-ตะวันตกทั้งตอนบนและตอนล่าง เพื่อจะทำให้เส้นทางนี้ ส่งเสริมพื้นที่ออีชี ให้กลายเป็นท่าเรือที่สำคัญในการระบายสินค้าของจีนตอนใต้ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ก่อให้เกิดเขตเศรษฐกิจตลอดเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้านให้เติบโตได้อย่างรวดเร็ว

(๓) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยใน ส่วนของ EEC มีความเกี่ยวข้องกับแนวเส้นทาง SEC อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะ การเชื่อมโยง (Connectivity) กับโครงการพัฒนาท่าเรือทวายและนิคมอุตสาหกรรม ที่จังหวัดทวายของเมียนมา โดยต้องนำศักยภาพของ ท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญของ ภูมิภาค ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกทวาย (เมียนมา) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (ไทย) และท่าเรือน้ำลึกเมืองหวุงเต่า (เวียดนาม) ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทร อินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก เปรียบเป็น Land Bridge ในอนาคตของภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเข้ามาเป็นเครือข่ายสนับสนุนให้เกิดท่าเรือชายฝั่ง ที่สามารถเชื่อมโยงกับเส้น ทางรถไฟ และเส้นทางถนน ซึ่งจะทำให้โครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก มีความเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อได้อย่างเป็นรูปธรรม ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ ที่สำคัญในการกระจายสินค้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปสู่ตลาดเอเชียใต้ แอฟริกา และ ยุโรป ที่จะช่วยลดทั้งระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าตามแนว เส้นทางดังกล่าว เนื่องจากไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาที่ต้องใช้ระยะทางและระยะ เวลามากกว่า^{๗๗,๗๘}

ดังนั้น โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC จะกลายเป็น โครงการแม่แบบในการสร้างฐาน เพื่อเป็นแรงผลักดันทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยง ไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคใกล้เคียง ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ ในรูปแบบ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่ประกอบด้วย (๑) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อุตะเภ) (๒) โครงการสนามบินอุตะเภและเมืองการบินภาคตะวันออก (๓) โครงการ

^{๗๗} สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.). แนวทางความร่วมมือ และแผนการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) (๒๕๖๑). วารสารองค์กร. ฉบับที่ ๙/๒๕๖๑. หน้า ๘-๙.

^{๗๘} การสัมมนาวิชาการนานาชาติเรื่อง “ความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์อาเซียน-จีน : ยุคใหม่ และวิสัยทัศน์ใหม่”, สถาบันเอเชียตะวันออก มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับกระทรวงต่าง ประเทศ และสถานทูตจีน, ณ โรงแรมแชงกีล่า กรุงเทพฯ, ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (๔) โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓ และ (๕) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา จึงเห็นได้ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจีนภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง มีความต้องการเชื่อมกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน จะเปิดโอกาสทางการค้า เป็นการลงทุนในหลายมิติให้กับประเทศไทย โดยเส้นทางรถไฟความเร็วสูงถูกออกแบบให้เชื่อมโยงกับพื้นที่ที่ระบุในโครงการ EEC บริเวณอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี และมีจุดเชื่อมเพื่อตัดเส้นทางเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นพื้นที่ของโครงการ EEC และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินที่รัฐบาลไทยวางแผนเตรียมการก่อสร้างไว้แล้ว ซึ่งเมื่อโครงการต่างๆ พัฒนาแล้วเสร็จก็จะช่วยสนับสนุนและส่งเสริมให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า การลงทุน และการขนส่งที่สำคัญเชื่อมโยงจีน กลุ่มประเทศ CLMV และภูมิภาคอาเซียนเข้าไว้ด้วยกันในอนาคต

๔.๑.๔ ความเชื่อมโยงด้านการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน :

การพัฒนาเศรษฐกิจประเทศไทยที่มุ่งสู่ BCG Model ประกอบด้วย เศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy : B) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy : C) และ เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy : G) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศระยะยาวภายใต้นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ ทำให้เกิดการลงทุนใน ๑๒ อุตสาหกรรมเป้าหมาย การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่มุ่งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ทัดเทียมนานาชาติ และยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อสนับสนุนนโยบายรัฐบาล กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน ขณะเดียวกัน จีนได้มีการพัฒนาเศรษฐกิจลักษณะเปิดกว้าง ภายใต้นโยบายการยกระดับอุตสาหกรรมทั้งประเทศ (Made in China 2025) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pan-Pearl River Delta) และโครงการเส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ ๒๑ (The Belt and Road Initiative) มีการผ่อนคลายมาตรการ การเข้าตลาดของธุรกิจ สินค้าและบริการต่างๆ โดยได้เริ่มเปิดเสรีในภาคการเงิน และตลาดเงินตราต่างประเทศ รวมถึงผลักดันการสร้างระบบการค้าในระดับภูมิภาค

ทวิภาคี และพหุภาคี แต่อย่างไรก็ตาม ขณะนี้จีนได้เผชิญกับปัญหาสงครามการค้า ทำให้ภาคการผลิตของจีนต้องย้ายฐานการผลิตเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านภาษี การส่งออกที่จะเกิดขึ้น

ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลไทยจึงเร่งผลักดันการพัฒนาโครงการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้เกิดการคมนาคมการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และอากาศ ให้มีศักยภาพที่จะใช้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าส่งออกของไทยไปกับแนวเส้นทาง BRI ของจีน ยกตัวอย่างเช่น ไทยสามารถขนส่งสินค้าทางรถไฟจากแหล่งผลิตในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ภายใต้โครงการ EEC ผ่านไปทางชายแดน จังหวัดหนองคาย เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟในลาว (กำลังก่อสร้าง) แล้วข้ามพรมแดนจีนไปใช้รถไฟในมณฑลยูนนาน (กำลังก่อสร้าง) และต่อไปยังมณฑลเสฉวน เพื่อขนส่งรถไฟออกชายแดนจีนที่ซินเจียง แล้วข้ามพรมแดนไปยังคาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ และกระจายต่อไปยังประเทศต่างๆ ในยุโรป โดยใช้เวลาประมาณ ๑๕-๒๐ วัน แล้วแต่จุดหมายปลายทาง ซึ่งช่วยประหยัดเวลากว่าการขนส่งทางทะเล^{๗๙}

นอกจากนี้ การใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษในการเร่งรัดการลงทุนและพัฒนาเทคโนโลยีร่วมกัน โดยรัฐบาลไทยนำโดยนาย สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ระหว่างวันที่ ๘-๑๑ มิ.ย.๖๒ ได้นำนักธุรกิจชั้นนำจากมณฑลกว่างตุงกว่า ๑๐๐ คน มาเยือนประเทศไทย เพื่อหาความร่วมมือทางเศรษฐกิจร่วมกัน ระหว่างไทยและกว่างตุงในพื้นที่ EEC ของไทยกับศูนย์กลางทางการเงินและธุรกิจแห่งใหม่ของจีน (Greater Bay Area : GBA) ที่ประกอบไปด้วยเขตเศรษฐกิจฮ่องกง มาเก๊า และ ๙ เมืองในมณฑลกว่างตุง (กว่างโจว เซินเจิ้น จูไห่ ฝอชาน ฮุ่ยโจว ตงกวน จงชาน เจียงเหมิน และเจ้าชิ่ง) โดยมณฑลกว่างตุงถือว่าเป็นหัวใจของ GBA เนื่องจาก เป็นพื้นที่ที่มีการผลิตอุตสาหกรรมไฮเทค อุตสาหกรรม

^{๗๙} อักษรศรี พานิชสาส์น. (๒๐๑๙). หนึ่งในแถบหนึ่งเส้นทางเชื่อมโยงโอกาสอีอีซีสู่การค้าโลก. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒. จาก www.than settakij.com/content/280387. หน้า ๓.

สมัยใหม่ และอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ของจีน มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว^{๘๐} และ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอำเภอเหมิงล่า (บ่อหาน) ที่ไทยไม่ควรมองข้าม อยู่ใน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ได้รับการประกาศให้เป็น “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน” เป็นพื้นที่นำร่องการพัฒนาพื้นที่ชายแดน ของจีนกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน ตามยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงจีน กับภูมิภาคต่าง ๆ ภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง อันจะนำมาซึ่งผลประโยชน์ ของไทย จากการที่เหมิงล่าอยู่ห่างจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประมาณ ๒๕๐ กิโลเมตร^{๘๑}

ดังนั้น ไทยและจีนต่างแสดงเจตนาารมณ์ในการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ระหว่างประเทศร่วมกัน ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ร่วมกัน การส่งเสริม วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้เติบโตขึ้นไปมากกว่าเดิม สร้างผู้ประกอบการ รายใหม่ นำพาความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจท้องถิ่น และการใช้ประโยชน์จาก ช่องทางการค้าใหม่ ถือเป็น การวางภาพอนาคตทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับพลวัตร ของโลกในศตวรรษที่ ๒๑ ได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

๔.๑.๕ ความเชื่อมโยงด้านการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน : ได้เริ่มต้นจาก บทบาทความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน ที่มีความผูกพันยาวนานนับแต่ครั้งสมัยโบราณ ประชาชนของทั้งสองประเทศมีการไปมาหาสู่เพื่อเผยแพร่และแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมกัน ซึ่งได้รับการต้อนรับด้วยดีจากประชาชนของแต่ละฝ่าย ปัจจุบันไทยยังได้ส่งเสริม การไปมาหาสู่ระหว่างประชาชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความไว้วางใจ การเดินทางและมาตรการจัดตั้งระดับเชื้อพระวงศ์ไทย ที่ได้เดินทางเสด็จเยือนจีน หลายครั้ง โดยเฉพาะสมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา สยามบรมราชกุมารี ซึ่งทรงสนพระทัยในภาษา วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์

^{๘๐} หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๒). สมคิดตั้งวางตั้งลงทุนอีอีซี. วันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๒ หน้า ๖.

^{๘๑} ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๒). กรอบแนวคิดของข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” กับการ พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”. จีนศึกษาวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๒.

ของจีน ทรงเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน รวมทั้งเยาวชนของไทยในการศึกษา เรียนรู้ภาษาและวัฒนธรรมจีน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมความเข้าใจอันดี ระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศ รวมทั้ง สมเด็จพระเจ้าน้องนางเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี ซึ่งทรงริเริ่มการแสดงดนตรี “สายสัมพันธ์สองแผ่นดิน” ซึ่งมีส่วนสำคัญต่อการส่งเสริมความร่วมมือด้านวัฒนธรรมระหว่างกัน ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ด้านสังคมและวัฒนธรรมนับวันจะยิ่งมีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากเกี่ยวพันอย่างลึกซึ้งต่อการส่งเสริมความสัมพันธ์ในระดับประชาชน ซึ่งถือเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีนในด้านอื่น ๆ อีกทั้งผู้นำทั้งสองประเทศมีความเข้าใจกัน ร่วมหาแนวความคิดสร้างสรรค์ สร้างนวัตกรรม ผลักดันความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมที่เอื้อประโยชน์แก่จีนและไทย ในการเผชิญภารกิจร่วมกัน ได้แก่ การผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมอย่างสมดุล และให้ก้าวพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางทั้งสองประเทศ

นอกจากนี้ จากการศึกษาที่ประเทศไทย ได้มีการรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับอนุภาค เช่น GMS ACMECS และ IMT-GT ดังที่ได้กล่าวไปในความเชื่อมโยงด้านนโยบาย ทำให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social and Cultural Benefits Utilities) นำมาซึ่งการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน (People - to - People Exchange) ที่มีการแลกเปลี่ยนด้านบุคลากรตั้งแต่ระดับนโยบาย จนถึงระดับการปฏิบัติ รวมทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างใกล้ชิด ทำให้แต่ละปีมีประชาชนไปมาหาสู่กันเกิน ๑๐ ล้านคน

ไทยจึงเห็นประโยชน์ถึงความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนมากยิ่งขึ้น จึงเร่งการส่งเสริมให้เกิดการกระจายตัวของการพัฒนาเมืองตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่จะช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาค โดยเฉพาะอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและบริเวณชายแดน อันเป็นปัจจัยสำคัญที่จะเอื้อประโยชน์ ต่อการพัฒนาพื้นที่ชนบทของประเทศที่อยู่ในกลุ่มแม่น้ำโขง ความจำเป็นของการสร้างความร่วมมือแบบเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์อย่างรอบด้าน รวมทั้งมีการเสริมสร้างโอกาส ทั้งทางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

การศึกษา การอบรม การกีฬา และการท่องเที่ยว โดยประสานความร่วมมือระหว่าง ประเทศในเวทีพหุภาคีเพื่อให้เกิดความร่วมมือซึ่งกันและกัน อันจะก่อให้เกิด การแลกเปลี่ยนทางศิลปวัฒนธรรม อีกทั้ง ยังเป็นการยกระดับการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ที่ส่งเสริมซึ่งกันและกันอย่างมีประสิทธิภาพ การเคลื่อนย้ายกำลังคน และแรงงาน มีความสะดวกเป็นไปตามมาตรฐานตามของกรอบกฎหมายที่แต่ละประเทศกำหนด ร่วมกัน รวมทั้งมีการใช้ภาษาที่เป็นสากลร่วมกัน อันจะก่อให้เกิดการสื่อสาร และ เชื่อมสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรมระหว่างประชาชนที่ดีขึ้น^{๕๒}

๔.๒ ผลกระทบการวิเคราะห์แนวทางดำเนินนโยบายของไทยในการสร้าง ความร่วมมือระหว่างโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ผ่านข้อริเริ่มแถบและเส้นทาง

จากการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลสนับสนุนการวิจัยระหว่างวันที่ ๒๗ – ๓๑ พ.ค.๖๒ ณ จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.จันทบุรี และ จ.ตราด จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสำรวจสถานะแวดล้อมและสังเกตการณ์ในพื้นที่ ได้แก่ (๑) ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี (๒) นิคมอุตสาหกรรม จ.ชลบุรี (๓) ศาลากลางจังหวัดระยอง จ.ระยอง (๔) นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง (๕) กองบัญชาการป้องกันชายแดน จันทบุรีและตราด จ.จันทบุรี (๖) ที่ว่าการอำเภอคลองใหญ่ จ.ตราด ซึ่งหน่วย ที่เกี่ยวข้องได้ ทำให้ทราบถึงผลกระทบของการพัฒนาโครงการในพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของไทย เพื่อให้เกิดการรองรับนักลงทุนต่างชาติ และการสร้างความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ระหว่างกัน เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยง กับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ซึ่งผลการศึกษาที่ได้นี้ได้ทำการจัดบันทึกและ สรุปลผลการเดินทางเข้าพื้นที่เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลสนับสนุนการวิจัย แบ่งออก

^{๕๒} การเข้าร่วมฟังการบรรยายเรื่อง “ความสัมพันธ์ไทย-จีนแบบ P2P (People 2 People)”, สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๒

เป็น ๕ มิติ ได้แก่ (๑) ด้านการเมือง (๒) ด้านเศรษฐกิจ (๓) ด้านสังคม (๔) ด้านการทหาร และ (๕) ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ ดังรายละเอียด ต่อไปนี้

๔.๒.๑ ด้านการเมือง เป็นที่ยอมรับกันในส่วนหนึ่งว่าพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รัฐบาลที่ผ่านมาสามารถขับเคลื่อนโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ EEC ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมอเตอร์เวย์ พัทยา- มาบตาพุด และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี (แหลมฉบัง) - หนองคาย เป็นต้น ซึ่งขณะนี้เริ่มเห็นความชัดเจนเป็นรูปธรรม รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ที่รัฐมุ่งส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง S-Curve และ New S-Curve ตลอดจน ยังมีปัจจัยจากต่างประเทศที่หนุนการลงทุน ยกตัวอย่างเช่น สงครามการค้าจีน - สหรัฐฯ ทำให้เกิดการซื้อขายที่ดินในเขตนิคมอุตสาหกรรม มีอัตราการเช่าโรงงานและคลังเก็บสินค้ามีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยจึงกลายเป็นหนึ่งในประเทศที่นักลงทุนจีนให้ความสนใจมาลงทุน โดยเริ่มจากการย้าย/ขยายฐานการผลิตมาไทย เพื่อใช้เป็นฐานใหม่ในการส่งออกไปสหรัฐฯ แทนฐานผลิตในจีน แต่อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การเมืองหลังการเลือกตั้ง คาดว่าการล้มเลิกโครงการหลักของ EEC ไม่น่าจะเกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาในพื้นที่ได้ถูกให้ความสำคัญและบรรจุในยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) และยังมีแผนพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ รองรับอีกด้วย ทั้งนี้ ปฏิเสธไม่ได้ว่าการพัฒนาเมืองในจังหวัดอื่น ๆ รอบพื้นที่ EEC อาจได้รับผลกระทบ เนื่องจาก รัฐบาลมุ่งพัฒนาจังหวัดในกลุ่มพื้นที่ EEC จึงมีความเป็นไปได้ว่าการจัดสรรงบประมาณในพื้นที่อื่นอาจเกิดปัญหาและเป็นอุปสรรค

๔.๒.๒ ด้านเศรษฐกิจ ตั้งแต่รัฐบาลผลักดันโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกในพื้นที่ทั้ง ๓ จังหวัด เสมือนเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยอีกครั้ง ควบคู่กับการพัฒนาเมืองไปพร้อมกัน ทำให้มีนักลงทุนให้

ความสนใจและมาลงทุนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี และรัสเซีย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และการส่งออกรถยนต์ที่ประกอบเรียบร้อยแล้ว เช่น Mitsubishi Toyota Nissan และ Mazda เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ ปิโตรเคมี ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์/เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศ เครื่องครัว/อุปกรณ์/พลาสติก ขึ้นรูป แก้วธรรมชาติ/พลังงานไอน้ำ/โรงไฟฟ้า และอุตสาหกรรมคลังสินค้าและบริการขนส่ง ทำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคทั้งในด้านแรงงานและรายได้ของประชากร ขณะเดียวกัน ลดความแออัดของคนหลังไหลเข้าสู่กรุงเทพฯ แต่อย่างไรก็ตาม พบผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดระยอง คือ การเข้ามาของกลุ่มพ่อค้าจีนที่ร่วมทุนกับพ่อค้าผลไม้ไทยเพื่อรวบรวมผลไม้ (ล้ง) หรือเหมา ทั้งสวนส่งไปขายยังประเทศจีน โดยเฉพาะทุเรียน มังคุด ลำไย ทำให้เกษตรกรเริ่มลงทุนทำสวนผลไม้เหล่านี้จำนวนมาก เมื่อผลผลิตที่ออกมาเยอะ จะทำให้ราคาต่ำลงได้ หรือการสร้างข่าวเรื่องสินค้าไม่ได้คุณภาพ แล้วล้งจีนจะใช้ช่วงเวลานี้ในการกดราคาสินค้า และการที่นักลงทุนจีนมีกิจการร่วมค้าจัดตั้งโรงงานกับคนพื้นที่ แต่กลับไม่มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีให้กับคนไทยอย่างจริงจัง ซ้ำยังมีการลักลอบนำแรงงานจีนเข้ามา ทำให้ไทยไม่ได้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจให้กับคนในพื้นที่จังหวัดระยองอย่างที่ควรจะเป็น รวมถึงปัญหาของผู้ประกอบการในพื้นที่ต้องการหารายได้จากนักท่องเที่ยวด้วยการทำสถานที่พักแบบโฮมสเตย์ แต่ไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจโรงแรมตามกฎหมายอย่างถูกต้องได้ ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่มาจากการท่องเที่ยว เช่นเดียวกัน ปัญหาที่พบในพื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นผลที่เกิดจากการดำเนินงานของรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU Fishing) ทำให้ชาวประมงพื้นบ้านซึ่งเป็นเรือประมงขนาดเล็กถูกจับดำเนินคดี และเสียค่าปรับจำนวนมาก จึงส่งผลต่อรายได้ประชาชนท้องถิ่น ตลาดการส่งออกอาหารทะเลถดถอย จนทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งต้องไปทำประมงในพื้นที่แถบชายฝั่งของกัมพูชา

๔.๒.๓ ด้านสังคม ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี และระยอง เห็นได้ชัดเจนถึงความเปลี่ยนแปลงในการขยายตัวของเส้นทางการคมนาคมต่าง ๆ เป็นไปในทางที่ดีขึ้น อนาคตหากโครงการต่างๆ แล้วเสร็จจะสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตคนไทยในพื้นที่ให้ดีขึ้นได้รวมทั้ง สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ตาม ในส่วนของพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ต้องอาศัยการสร้าง ความเข้าใจของชุมชนในพื้นที่ในการเวนคืนที่ดินที่ใช้ระยะพอสมควร ซึ่งเกิดจากชุมชนที่ได้เคยพักอาศัยอยู่เดิมได้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของท่าเรือฯ นี้ ในการพักอาศัยและประกอบอาชีพเลี้ยงหอย ทำให้ทางท่าเรือฯ ต้องพิจารณาและชดเชยค่าเสียหายให้กับชุมชนเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ผลกระทบที่มาพร้อมกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่จังหวัดระยอง คือ ปัญหาของประชากรแฝงที่จะทำให้เกิดเป็นปัญหาอื่นๆ ตามมา เช่น แรงงานข้ามชาติ ผิดกฎหมาย ปัญหาความเหลื่อมล้ำ ปัญหาด้านสาธารณสุขจากโรคที่มากับ การเคลื่อนย้ายประชากร และยังมีปัญหาจากการบริหารจัดการน้ำไม่ได้รับความ เป็นธรรม ที่เกิดมาจากบางหน่วยงานขอน้ำไปใช้เพื่อการเกษตรแต่กลับนำไปใช้ใน อุตสาหกรรม ทำให้เกษตรกรบางส่วนไม่สามารถใช้น้ำในพื้นที่นั้นได้ หรือมีน้ำไม่เพียงพอต่อการทำการเกษตรกรรม โดยในส่วนของพื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่งประกอบไปด้วย ๓ ตำบล ได้แก่ หาดเล็ก คลองใหญ่ ไม้รูด ได้มีการวางแผนทาง ในการพัฒนาพื้นที่แตกต่างกันไปตามลักษณะภูมิประเทศ คือ การค้าชายแดน ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เศรษฐกิจ ตามลำดับ ซึ่งรัฐบาลได้วางแผนให้ตำบลไม้รูด เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในปี.ศ.๒๕๖๔ จึงมีความเห็นว่า ผลจากปัญหาการแก้ไข ประมงในพื้นที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้ทำให้เรือไทยย้ายสัญชาติ เพื่อหลีกเลี่ยง กฎหมาย ในอนาคตอาจทำให้ไทยประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

๔.๒.๔ ด้านการทหาร ในส่วนของกองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรีและตราด (กบข.จต.) ในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ได้วางแผนมาตรการดูแลความสงบเรียบร้อย โดยมีการจัดชุดพัฒนาสัมพันธ์มวลชน ชุดวิทยากรสำหรับให้ความรู้/ปลูกฝังอุดมการณ์ที่ดี และมีหน่วยบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา

ยาเสพติด การบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติ การให้ความช่วยเหลือประชาชน ได้ทันทั่วถึง อีกทั้งยังสามารถพัฒนาความสัมพันธ์กับผู้นำฝ่ายทหาร และผู้นำฝ่ายปกครองท้องถิ่นในทุกกระดับ ทำให้เกิดการสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงในพื้นที่ ตามแนวชายแดนได้เป็นอย่างดี ถือเป็น การส่งเสริมเศรษฐกิจให้กับประเทศ ทำให้เกิดบรรยากาศทางด้านการค้า การลงทุน ของประชาชนทั้งสองประเทศเป็นไปด้วยดี นักลงทุนต่างชาติมีความมั่นใจในการลงทุนมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เมื่อพื้นที่ EEC มีความเจริญเกิดขึ้น จัดว่าเป็นปัจจัยส่งเสริมให้กับกองทัพที่ต้องเพิ่มศักยภาพ นำเทคโนโลยีความรู้เข้ามาใช้ และเร่งพัฒนากำลังพลให้พร้อมในการเรียนรู้ตลอดเวลา เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับปัญหาภัยคุกคามรูปแบบใหม่ และจากการที่หน่วยได้มีศักยภาพในการรบทั้งทางบก ทะเล และอากาศ ที่เข้มแข็ง ทำให้ไทยมีอำนาจในการต่อรองด้านต่างๆ ได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน กบข.จต. ไม่สามารถดำเนินความสัมพันธ์ได้อย่างเป็นทางการ ทั้ง ๆ ที่ในสภาพพื้นที่ชายแดนติดกันเพียง ๕๐ กิโลเมตร หากเกิดปัญหาการเจรจาต่อรองเกิดขึ้นในพื้นที่ ต้องรอการประสานงานจากคณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยบริเวณชายแดนไทย - กัมพูชา

๔.๒.๕ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ ทุกหน่วยงานที่ได้เข้าเยี่ยมชม ต่างให้ความสำคัญกับการจัดกิจกรรมสิ่งแวดล้อมควบคู่กับชุมชนท้องถิ่น ยกตัวอย่างเช่น โครงการผลิตกระแสไฟฟ้าจากทุ่งกังหัน การมีส่วนร่วมกับชุมชนในการอนุรักษ์และพัฒนาป่าชายเลน ติดตามเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีธรรมาภิบาล แต่อย่างไรก็ตาม ในทุกพื้นที่ยังพบปัญหาการจัดการระบบสารสนเทศ ทำให้การบริหารจัดการฐานข้อมูลทางสถิติของทุกหน่วยงานให้มีความเป็นปัจจุบัน และทันสมัย รวมถึงการเข้าถึงเทคโนโลยียังมีความแตกต่างกันมากระหว่างคนรุ่นใหม่กับเก่า ซึ่งขณะนี้ยังพบการใช้เทคโนโลยีในทางที่ผิด จากการทำบ่อนการพนันออนไลน์ที่มาจากนักลงทุนจีนตามแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น โดยมีการวางเซิร์ฟเวอร์ที่คอมพิวเตอร์หลัก (Host Computer) แล้วต่อกับโมเด็ม (Modem) ที่พ่วงกับสายโทรศัพท์หรือต่อสัญญาณไวไฟ (Wi-Fi) ทำให้เกิดการนำข้อมูลเข้าสู่

ระบบโครงข่ายข้อมูลมีการรับเงินพันระหว่างประเทศ เป็นปัญหาที่ไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือและเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิด

โดยสรุป ผลกระทบที่มาพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ยกตัวอย่างเช่น การเกิดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาพื้นที่ และการกระจายรายได้ยังไม่ทั่วถึง ยังมีประชาชนบางส่วนไม่เห็นถึงประโยชน์จากการเป็นเขตพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประชากรแฝง แรงงานข้ามชาติ ผิดกฎหมาย ปัญหาด้านสาธารณสุขจากโรคที่มากับการเคลื่อนย้ายประชากร การบริหารจัดการน้ำไม่ได้รับความเป็นธรรม และการรู้ไม่เท่าทันระหว่างกลุ่มนายทุนจีนกับกลุ่มเกษตรกรไทย ทำให้ถูกเอาเปรียบได้ รวมถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น การเกิดมลพิษทางอากาศ ขยะ และน้ำเสีย เป็นต้น

๔.๓ ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย

จากการศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทย ในภาพรวม และผลกระทบของไทยต่อทั้งสองโครงการนี้ จึงเป็นประเด็นสำคัญเพื่อนำมาซึ่งข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน ทั้งในมิติการเมือง เศรษฐกิจ สังคม การทหาร และวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และเชิงปฏิบัติ อันจะเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อความมั่นคงระหว่างประเทศ และเสถียรภาพในภูมิภาคร่วมกันได้อย่างสมดุล ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๔.๓.๑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ปัจจุบันจีนได้เป็นที่ยอมรับถึงการเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจจนกลายเป็นตัวแปรสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของเอเชียและของโลก และในปีพ.ศ.๒๕๖๒ ไทยในฐานะประธานอาเซียน มีความมุ่งมั่นที่จะขับเคลื่อนความสัมพันธ์ที่สำคัญนี้ให้ก้าวหน้าต่อไปภายใต้แนวคิด ‘ร่วมมือ ร่วมใจ ก้าวไกล ยั่งยืน’ ส่งผลให้หน่วยงานในภาคส่วนของความมั่นคง โดยเฉพาะกองทัพไทยในการเตรียมพร้อมรับมือกับ

บทบาท อันจะเป็นแนวทางในการกำหนดท่าทีและรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ ได้อย่างสมดุล ดังนี้

(๑) **ด้านการเมือง** ไทยควรเสริมสร้างให้มีความเข้มแข็งในทุกมิติและพร้อมที่จะยอมรับในการเปลี่ยนแปลงในการนำเอาเทคโนโลยีขั้นสูงจากต่างประเทศ และใช้ Soft Power เข้ามาผลักดันการพัฒนาทางเศรษฐกิจ เพื่อเพิ่มการดึงดูดให้ผู้อื่นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการยอมรับอย่างพร้อมใจ เช่น การให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการรักษาสันติภาพ การให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจแบบไม่มีเงื่อนไข และการสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ท้องถิ่น ระหว่างกัน เป็นต้น ขณะเดียวกัน ไทยควรเพิ่มการเจรจาต่อรอง (Negotiation) กับจีนในฐานะเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันมายาวนาน โดยเน้นการเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์มากกว่าการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน ด้วยการร่วมกันปรับนโยบายต่าง ๆ ให้เป็นแบบหลายทิศทาง ที่จะทำให้ภาคส่วนการเมือง ทั้งนโยบายระดับชาติและระดับท้องถิ่นได้ร่วมมือกันพัฒนาประเทศ อันจะทำให้เกิดการกระจายอำนาจและกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคและท้องถิ่นได้อย่างแท้จริง โดยทิศทางความร่วมมือดังกล่าวนี้ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ร่วมกัน (Win-Win) และสายสัมพันธ์ระหว่างประชาชนของแต่ละประเทศเป็นสำคัญ

และรัฐบาลควรส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยและจีน เพื่อจัดลำดับความสำคัญของทรัพยากรได้กำหนดเอาไว้ตามนโยบายการพัฒนาของโครงการ BRI และ EEC และนำนโยบายนั้นๆ ไปใช้ให้เป็นรูปธรรม อันจะทำให้เกิดกลไกและช่องทางสำหรับการสื่อสารระหว่างรัฐต่อรัฐและระหว่างรัฐกับประชาชนภายในรัฐ นำมาซึ่งการสร้าง ความเข้าใจที่ถูกต้องและทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งการปรับทัศนคติโดยใช้ขีดความสามารถจากหลักการ ๓ ร่วม ได้แก่ ร่วม ร่วมปรึกษาหารือ ร่วมพัฒนา และร่วมแบ่งปันผลประโยชน์ ซึ่งความร่วมมือทวิภาคีด้านเศรษฐกิจจีนเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่ความร่วมมือด้านความมั่นคงในระดับพหุภาคีได้ โดยทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องกันว่าโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทยมีความเชื่อมโยงกับโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีนและจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้ภูมิภาคมีความมั่นคงอย่างยั่งยืน

(๒) ด้านเศรษฐกิจ ทุกหน่วยงานต้องร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจอย่างสร้างสรรค์ ขณะเดียวกัน ส่งเสริมและยกระดับความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว โดยร่วมกันพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจโดยรอบโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างมณฑลยูนนานของจีนผ่านหนองคาย โคโราช จนถึงโครงการ EEC ที่สามารถแสวงประโยชน์ด้วยการเพิ่มขีดความสามารถการพัฒนาอุตสาหกรรมแบบใหม่ การสร้างนวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ส่งเสริมธุรกิจให้กับผู้ประกอบการทันสมัย ล้วนทำให้สินค้าและการบริการของไทยมีคุณภาพ และสามารถยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลาง (Hub) ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาภูมิภาค เช่น การเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง การเป็นศูนย์กลางของพืชเมืองร้อน การเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นยุทธศาสตร์ที่มีการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับจีน เพื่อใช้เป็นจุดแข็งในการกำหนดเป้าหมายในการเชื่อมโยงของทั้งสองโครงการไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ รัฐบาลควรดำเนินตามแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ เพื่อให้เกิดระบบเศรษฐกิจเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาเชิงพื้นที่ EEC ทุกหน่วยงานจะต้องร่วมกันผลักดันวางแผน และต้องทำให้ประชาชนฐานรากเข้าถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง รัฐบาลควรส่งเสริมและให้ความสำคัญ ความเชื่อมโยงในโครงข่ายการเชื่อมโยงประเภท Land Bridge ซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่ใช้รูปแบบการขนส่งทางบกเชื่อมกับการขนส่งทางทะเลเข้าด้วยกัน ในลักษณะ Sea-Land-Sea โดยนิยมใช้ตู้สินค้าบรรทุกของขนส่งต่อเนื่องข้ามทวีป โดยเชื่อมทะเลสองฟากแผ่นดินเข้าด้วยกัน ลักษณะคล้ายสะพานบก ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ และการค้าระหว่างไทยและจีนได้อีกช่องทางหนึ่ง

(๓) ด้านสังคม การเปลี่ยนแปลงสถานะสิ่งแวดล้อมของโลกที่ก่อให้เกิดภัยธรรมชาติและการขาดแคลนพลังงาน ส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและ

ความมั่นคง ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ดังนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องจัดลำดับความเร่งด่วนของนโยบายและยุทธศาสตร์ เพื่อบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาดังกล่าว ส่งเสริมให้เกิดการกระจายผลิตภัณฑ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงซัพพลายเชนกับพื้นที่อื่นๆ ในภูมิภาค ทำให้ลดความเหลื่อมล้ำ และเพิ่มรายได้ประชากร เพื่อป้องกันการกระจุกตัวของพัฒนาในเชิงพื้นที่เพียง ๓ จังหวัดเท่านั้น รวมถึงการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพผ่านนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ อาทิ การพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับเครื่องยนต์ไอพ่น (Bio-jet Fuel) เป็นต้น โดยการศึกษาวิจัยด้านนวัตกรรมพลังงานร่วมกันต่อไปในอนาคต สามารถเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกได้

(๔) ด้านการทหาร หน่วยงานความมั่นคงของไทยต้องเสริมสร้างขีดความสามารถปกป้องบูรณาการแห่งดินแดนและอธิปไตย โดยดำเนินตามแผนยุทธศาสตร์ในหน่วยงานของตนที่ได้จัดทำขึ้นอย่างเคร่งครัด และกำลังพลต้องมีความรู้ความสามารถอย่างรอบด้าน อาวุธยุทโธปกรณ์ต้องมีความทันสมัย และสามารถผลิตและปรับแต่งอาวุธด้วยตัวเอง ควบคู่ไปกับการเติบโตทางเศรษฐกิจในยุคโลกาภิวัตน์ เนื่องจากความเชื่อมโยงของโครงการ BRI และ EEC มีจุดเด่นที่สำคัญ คือ การสร้างระบบโลจิสติกส์เพื่อเป้าหมายทางเศรษฐกิจก็ตาม แต่โลจิสติกส์ในที่นี่ได้หมายรวมถึงห่วงโซ่อุปทาน การขนส่งพลังงาน ภาคการบริการ และทำเรื่อน้ำลึก เป็นส่วนหนึ่งในการเชื่อมโยงทั้งทางบกและทางทะเลไปทั่วโลก จึงเป็นสิ่งที่หน่วยงานความมั่นคงไม่สามารถมองข้ามได้ โดยแต่ละพื้นที่ที่ร่วมโครงการต่างมีความซับซ้อนทั้งในเชิงการพัฒนาหรือความสามารถในเชิงของอธิปไตย โครงการ BRI นี้จึงมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ ดังนั้นการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานความมั่นคง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กองทัพเรือ กรมยุทธการทหารเรือ ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หน่วยสงครามพิเศษทางทะเล

กองบังคับการตำรวจน้ำ กระทรวงแรงงาน กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ร่วมกันในการกำหนดยุทธศาสตร์ความร่วมมืออย่างรอบคอบและระมัดระวังภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เพื่อให้ไทยสามารถรักษาผลประโยชน์ทางทะเลได้อย่างสูงสุด และมีขีดความสามารถในการเผชิญวิกฤติทางทะเลรูปแบบใหม่ได้อย่างสมบูรณ์ครบถ้วน

(๕) ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ ทุกหน่วยงานควรเร่งส่งเสริมการพัฒนาฐานข้อมูลที่ถูกต้องและพร้อมสำหรับการพิจารณา ซึ่งได้จากการศึกษาวิจัยของหน่วยงานคลังสมองที่มีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับเชื่อถือได้ทั้งจากภายในประเทศและระหว่างประเทศ และประเทศไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือและใช้กระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่ไร้พรมแดนนี้ ซึ่งมาพร้อมกับความเชื่อมโยงของทั้งสองโครงการ โดยการส่งเสริมพัฒนาโครงสร้างโทรคมนาคมและอินเทอร์เน็ต การลงทุนในอุตสาหกรรม Cloud Computing และ Big Data รวมทั้ง Artificial Intelligence ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุค ๔.๐ (Industry 4.0) ทั้งนี้ เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของอุตสาหกรรมในประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเศรษฐกิจให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก ถือเป็นกลไกสำคัญในการบริหารจัดการเมืองอัจฉริยะที่กำลังเกิดขึ้นในพื้นที่ EEC

๔.๓.๒ ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

จากการที่รัฐบาลไทยมีความคาดหวังที่จะเชื่อมโครงการ EEC ของไทย กับ BRI ของจีน ทำให้รัฐบาลไทยเร่งรัดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกใน ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นพื้นที่รองรับการลงทุน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ ๔.๐ แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่ย่อมพบกับปัญหาและอุปสรรค ซึ่งถือเป็นความท้าทายสำคัญของไทยที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้าดำเนินการลดหรือขจัดปัญหาเหล่านี้ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผน และกำหนดนโยบายเชิงกลยุทธ์ในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจากการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล ทำให้ได้ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๑๐๐ เอกสารงานวิจัย เรื่อง “โครงการความร่วมมือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

(๑) ด้านการเมือง ภาคการเมืองต้องให้การสนับสนุน ผลักดันให้โครงการ EEC ได้พัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง ไม่นำเข้าไปในกระแสความขัดแย้งและความผันแปรทางการเมือง และต้องช่วยขับเคลื่อนโครงการนี้ให้เข้าถึงประชาชนฐานรากและเชื่อมต่อกับโลกไปในเวลาเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลควรเปิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ใหม่ๆ ให้กับการลงทุนด้วย เนื่องจาก ยังมีจังหวัดอีกหลายจังหวัดที่มีศักยภาพในการกระจายความเจริญและเพิ่มพูนศักยภาพทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยได้ โดยสิ่งที่พอจะช่วยรัฐบาลได้ คือ การใช้ผังเมืองเชิงโยงการใช้ประโยชน์ให้ครอบคลุมไปยังพื้นที่ใกล้เคียง

(๒) ด้านเศรษฐกิจ สำหรับการส่งเสริมการลงทุนรัฐบาลไม่มีความจำเป็นที่จะต้องขยายสิทธิประโยชน์หรือให้ตัวเงินเพิ่มเติมแก่นักลงทุนเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านภาษี แต่รัฐบาลควรมุ่งทรัพยากรและความสนใจไปที่การลดอุปสรรคการค้าเงินธุรกิจ และสร้างความเข้าใจกับนักลงทุนจนถึงสิทธิในการลงทุนโครงการใหญ่ๆ ในประเทศไทยว่าเป็นเพียงการเข้าพื้นที่เท่านั้น รวมถึงไทยต้องมีความระมัดระวังและรอบคอบในการเจรจา จะได้ไม่เกิดปัญหาภัยกับดักหนี้สิน ขณะเดียวกัน ต้องกำกับดูแลให้นักลงทุนปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ของรัฐบาลอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ไทยได้ประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าร่วมกันกับจีน และเพื่อส่งเสริมการพัฒนาในด้านการท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในพื้นที่ EEC ควรยกระดับสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการสร้างเรื่องราวและระบุความสำคัญ ผูกโยงกับวัฒนธรรมท้องถิ่น แล้วใช้เทคโนโลยีเชื่อมโยงใช้เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นการท่องเที่ยวของไทย ทั้งนี้ ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่มุ่งเน้นการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการสานสัมพันธ์กับชุมชน และเพิ่มการเป็นผู้บุกเบิกการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะทำให้สามารถเป็นจุดเด่นของเมืองเกษตรกรรมที่พัฒนาไปเป็นเมืองอุตสาหกรรม พร้อมกับการมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสมดุลกับสิ่งแวดล้อม ประชาชนในพื้นที่ที่มีความกินดีอยู่ดี

(๓) **ด้านสังคม** รัฐบาลควรต้องเริ่มฟังเสียงประชาชนทั้งในและรอบพื้นที่ EEC ด้วยว่า สิทธิประโยชน์ที่ภาครัฐนำเสนอให้กับนักลงทุนในพื้นที่ EEC ก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนรากหญ้าอย่างเป็นรูปธรรมตามนโยบายที่รัฐได้วางไว้หรือไม่ และรัฐบาลโดยเฉพาะกระทรวงพาณิชย์ ควรวางมาตรการไม่ให้หลังเงินเข้ามาเอาไรต์เอาเปรียบเกษตรกรไทยในเรื่องราคา และชนิดของผลไม้ที่ปลูกที่เหมาะสม รวมถึงการสร้างมูลค่าสินค้าเกษตร ป้องกันสินค้าเกษตรล้นตลาด ทั้งนี้ เพื่อมุ่งสร้างการแข่งขันของล้งผลไม้ โดยเพิ่มประสิทธิภาพทางการตลาดของล้ง และการเพาะปลูกของชาวสวน ขณะเดียวกัน รัฐต้องควบคุมการใช้น้ำอย่างเข้มงวด เนื่องจากระบบสาธารณสุขในพื้นที่ยังไม่เพียงพอ ปัจจุบันความต้องการใช้น้ำมีทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคครัวเรือนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และควรมีมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ ขยะ และน้ำเสีย อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อรักษาคุณภาพชีวิตประชาชนให้เกิดความสมดุลกับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่อย่างจำกัด

(๔) **ด้านการทหาร** ปัจจุบันปัญหาภัยคุกคามได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นรูปแบบใหม่ ทำให้หน่วยงานความมั่นคงต้องเสริมสร้างให้พื้นที่ที่มีความเจริญมากยิ่งขึ้น ควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากร ขณะเดียวกันต้องสามารถให้ความรู้ในการประกอบอาชีพให้กับประชาชน โดยน้อมนำโครงการตามแนวพระราชดำริต่างๆ เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ว่างงาน ขาดแคลนที่ดินทำกิน ให้ได้มีที่อยู่อาศัยและมีที่ดินทำกินเป็นของตนเอง รวมถึงสนับสนุนให้ประชาชนได้มีความรู้ทางด้านเกษตรกรรมและสามารถพึ่งพาตนเองและเลี้ยงดูครอบครัวได้ นอกจากนี้ ควรจัดทำโครงการนิคมไทยกับหมู่บ้านตามแนวชายแดน เพื่อเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการเข้าถึงประชาชนที่อยู่ตามแนวชายแดนซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่เปราะบาง ทั้งนี้ การจัดทำโครงการดังกล่าวจะเป็นการรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ ทำให้เกิดความร่วมมือแล้วสามารถสร้างเป็น “เครือข่ายมวลชน” ที่สามารถช่วยเหลืองานของหน่วยราชการและกองทัพได้

(๕) ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ รัฐบาลควรปรับโครงสร้างการศึกษาให้สอดคล้องกับงาน อาชีพ และการดำรงชีวิตยุคใหม่ที่มีเทคโนโลยีเป็นฐานขับเคลื่อนการพัฒนา เพื่อมุ่งสร้างความเสมอภาคเท่าเทียมและรับผิดชอบต่ออนาคตของเยาวชน และต้องบูรณาการฐานข้อมูลให้เชื่อมโยงเข้าถึงกันได้ในทุกหน่วยงาน เพื่อสะดวกในการนำมาใช้ประโยชน์ในการหาความเหมาะสมในพัฒนาพื้นที่ได้อย่างตรงจุด รวมถึงหน่วยงานด้านกฎหมาย ควรทบทวนการปรับกฎหมายการให้มีความพร้อมใช้ และเอื้อต่อการดึงดูดนักลงทุน ขณะเดียวกัน ต้องสามารถบังคับใช้ กฎหมายอย่างเคร่งครัดในประเด็นที่ผู้ประกอบการต่างประเทศไม่ถนัดเทคโนโลยีให้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝ่ายเทคนิคต่าง ๆ ในโรงงาน ทำให้แรงงานและธุรกิจท้องถิ่นไม่ได้รับประโยชน์อย่างที่คาดหวังไว้

ส่วนที่ ๕

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล



ส่วนที่ ๕

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

๕.๑ บทสรุปผลการวิจัย

ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทยในภาพรวม ถือเป็นความพยายามในการสร้างความมั่นคงร่วมกัน อันจะเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อความมั่นคงระหว่างประเทศ และเสถียรภาพในภูมิภาค ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน และสามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคส่วนอื่น ๆ ได้ ซึ่งเป็นไปตามบริบทของระบบเศรษฐกิจโลก ที่ในขณะนี้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยประเทศในเอเชียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงมาก รวมทั้งมีกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Integration) แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism) นโยบายการเปิดประเทศ (Open Door Policy) รวมทั้งแต่ละประเทศใช้นโยบายปกป้องผลประโยชน์ของตนเองด้านการค้า (Protectionism) มากขึ้น^{๔๓} โดยจากการศึกษา สรุปได้ว่าความเชื่อมโยงที่เกิดขึ้นแบ่งออกเป็น ๕ มิติ ได้แก่ (๑) **ด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์** ไทยเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชีย จากเหนือสู่ใต้ตั้งแต่จีนลงสู่อินโดนีเซียไปจนถึงเขตโอเชียเนีย จากตะวันออกมายังตะวันตก ตั้งแต่เวียดนามข้ามไปจนถึงเมียนมา ดังนั้น จึงเป็นเหตุผลให้ประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์การลงทุนของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพื่อเชื่อมเอเชียและเชื่อมโลก (๒) **ด้านนโยบายระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล** ไทยและจีนต่างมุ่งพัฒนาการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่า โดยไทยที่มีนโยบาย Thailand 4.0 ขณะที่จีนมีนโยบาย Made in china 2025 และในส่วนของความร่วมมือทวิภาคีระหว่างไทยและจีน ได้มีการจัดทำแผนเพื่อยกระดับความ

^{๔๓} เจษฎาพิชญ์ ทองศรีนุช. (๒๕๕๙). สীทศวรรษนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทยต่อจีนในมุมมองเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ. ออนไลน์. ค้นเมื่อ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๑, จาก http://ci.tu.ac.th/image /data /journal/14_1/3.pdf. หน้า ๔๙.

เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ โดยจัดทำแผนพัฒนาระยะ ๕ ปี ไทย-จีน ระหว่างปี พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการร่วมว่าด้วยความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ไทย-จีน ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) รวมทั้ง จีนได้ขยายความเชื่อมโยงทางนโยบายจากไทยสู่อาเซียน ผ่านกรอบความร่วมมือ GMS และ MLC โดยผ่านแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและภูมิภาค MPAC 2025 และ ACMECS Master Plan ปีค.ศ.๒๐๑๙-๒๐๒๓ เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการค้า การลงทุน เน้นนวัตกรรมด้านดิจิทัล และส่งเสริมการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ ดังนั้น การผลักดันโครงการ EEC ให้เป็นรูปธรรมชัดเจนมากยิ่งขึ้น ก็จะเป็นการขับเคลื่อนโครง BRI ในอาเซียนให้เกิดความร่วมมือที่จะพัฒนาไปพร้อมกัน อันเป็นการส่งเสริมแนวคิดยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคได้เป็นอย่างดี

(๓) ด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ไทยและจีนมีการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟ/รถไฟฟ้าความเร็วสูง ท่าเรือ และอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งพัฒนาตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ NSEC EWEC และ SEC โดยจีนให้การสนับสนุนด้านการเงินผ่านธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเซีย ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่ EEC นี้จะกลายเป็นโครงการแม่แบบในการสร้างฐานในการเชื่อมโยงไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคใกล้เคียงทั้งทางบก น้ำ และอากาศ ในรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ให้ภูมิภาคเอเซียได้

(๔) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจที่เข้มแข็งและยั่งยืน ไทยและจีนต่างแสดงเจตนาสมัครใจในการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศร่วมกัน คือการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ทันสมัย ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ร่วมกัน การส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้เติบโตขึ้นไปมากกว่าเดิม สร้างผู้ประกอบการรายใหม่ นำพาความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจท้องถิ่น และการใช้ประโยชน์จากช่องทางการค้าใหม่ ดังนั้น การวางภาพอนาคตทางเศรษฐกิจของทั้งสองโครงการนี้ มีความสอดคล้องกับพลวัตทางเศรษฐกิจของโลกในศตวรรษที่ ๒๑ ได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน และ

(๕) ด้านการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน

ไทยและจีนมีพื้นฐานจากการพัฒนาความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดและเกื้อกูลซึ่งกันและกันมาอย่างยาวนาน ทำให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านสังคมและวัฒนธรรม นำมาซึ่งการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนบุคลากรตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับการปฏิบัติ ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยน/ถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ซึ่งจะช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะการส่งเสริมการท่องเที่ยวในท้องถิ่นระหว่างกันได้มากยิ่งขึ้น ดังนั้น การไปมาหาสู่ระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ ก่อให้เกิดการสื่อสาร เชื่อมสัมพันธ์ข้ามวัฒนธรรมที่สามารถแสวงโอกาสการพัฒนาประเทศได้อย่างรอบด้าน

ขณะเดียวกัน ผลกระทบ/ข้อควรระวังจากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของไทย ในการรองรับนักลงทุนต่างชาติ และการสร้างความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ระหว่างกัน เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางนั้น แบ่งออกเป็น ๕ มิติ ได้แก่ (๑) **ด้านการเมือง** เป็นที่แน่นอนว่าการจัดตั้งรัฐบาลจะต้องมีเสถียรภาพ เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการลงทุนที่เป็นรูปธรรม ช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นการลงทุน โดยเฉพาะโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมที่เชื่อมโยงเส้นทางการค้าการลงทุนที่ได้มีรูปแบบมากยิ่งขึ้น แต่ต้องระมัดระวังการจัดสรรงบประมาณที่มุ่งพัฒนาจังหวัดในกลุ่มพื้นที่ EEC จนพื้นที่อื่น ๆ ไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควรอาจเกิดปัญหานำมาซึ่งความขัดแย้งและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศของรัฐบาลได้ (๒) **ด้านเศรษฐกิจ** การรู้ไม่เท่าทันระหว่างกลุ่มนายทุนจีนกับกลุ่มเกษตรกรไทย เกิดการสร้างข่าวเรื่องสินค้าไม่ได้คุณภาพ ทำให้ถูกเอาเปรียบได้และจะทำให้ราคาสินค้าต่ำลงได้ การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีให้กับคนไทยยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ และยังมี การลักลอบนำแรงงานจีนเข้ามา ทำให้ไทยไม่ได้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจให้กับคนในพื้นที่ตามที่รัฐบาลคาดหวังไว้ (๓) **ด้านสังคม** การเกิดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาพื้นที่ และการกระจายรายได้ยังไม่ทั่วถึง ปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น การเกิดมลพิษทางอากาศ ขยะ และน้ำเสีย เป็นต้น ปัญหาด้านสาธารณสุขจากโรคที่มากับการเคลื่อนย้ายประชากร การเกิดประชากรแฝง แรงงานข้ามชาติผิดกฎหมาย

การบริหารจัดการน้ำไม่ได้รับความเป็นธรรม และยังมีประชาชนบางส่วนไม่เห็นถึงประโยชน์จากการเป็นเขตพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (๔) **ด้านการทหาร** เนื่องจากการปฏิบัติงานของกองทัพต้องพร้อมรับทุกสถานการณ์ไม่ว่าจะเป็นภารกิจหลักของกองทัพและการสนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศหรือการช่วยเหลือประชาชน ดังนั้น กองทัพจึงต้องเพิ่มศักยภาพ นำเทคโนโลยีความรู้เข้ามาใช้และเร่งพัฒนากำลังพลให้พร้อมในการเรียนรู้ตลอดเวลา เช่น โครงสร้างกำลังที่ใช้ในการป้องกันประเทศ การดำเนินความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน และความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ เป็นต้น เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับปัญหาภัยคุกคามรูปแบบใหม่ และ (๕) **ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ** พบปัญหาการจัดการระบบสารสนเทศ ทำให้การบริหารจัดการฐานข้อมูลทางสถิติของทุกหน่วยงานให้มีความเป็นปัจจุบันและทันสมัย รวมถึงการเข้าถึงเทคโนโลยียังมีความแตกต่างกันมากระหว่างคนรุ่นใหม่กับเก่า และในขณะนี้ พบการใช้เทคโนโลยีในทางที่ผิดจากการทำบ่อนการพนันออนไลน์ที่มาจากนักลงทุนจีนตามแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโครงข่ายข้อมูลมีการรับเงินพนันระหว่างประเทศ เป็นปัญหาที่ไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือและเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิด

สุดท้ายนี้เป็นผลการศึกษาในประเด็นการให้แนวทางการการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันเพื่อให้กองทัพไทยเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC แบ่งออกเป็น ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ โดยในส่วนของ **ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย** ประกอบด้วย ๕ มิติ ได้แก่ (๑) **มิติด้านการเมือง** รัฐบาลควรส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและจีน อันจะทำให้เกิดกลไกและช่องทางสำหรับการสื่อสารระหว่างรัฐต่อรัฐและระหว่างรัฐกับประชาชนภายในรัฐ นำมาซึ่งการสร้าง ความเข้าใจที่ถูกต้องและทันต่อสถานการณ์ (๒) **มิติด้านเศรษฐกิจ** ทุกหน่วยงานต้องร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจอย่างสร้างสรรค์ โดยส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ใช้ชุมชนเป็นฐานในการบริหารจัดการ และร่วมกันพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจโดยรอบโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ให้เติบโตและเชื่อมโยงมา

จนถึงโครงการ EEC เพื่อแสวงประโยชน์ทางการค้าและการลงทุน (๓) **มิติด้านสังคม** รัฐบาลต้องจัดลำดับความเร่งด่วนของนโยบายและยุทธศาสตร์การบริหารสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ กระจายการผลิต เชื่อมโยงซัพพลายเชนกับพื้นที่อื่นๆ ในภูมิภาค ให้สามารถลดความเหลื่อมล้ำ และเพิ่มรายได้ของประชากร ทั้งนี้ทั้งนั้นเพื่อป้องกันการกระจุกตัวของการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ (๔) **มิติด้านการทหาร** กองทัพต้องดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำขึ้นให้ควบคู่ไปกับการเติบโตทางเศรษฐกิจในยุคโลกาภิวัตน์ เนื่องจากความเชื่อมโยงของโครงการทั้งสองมีจุดเด่นที่สำคัญคือ การสร้างระบบโลจิสติกส์ เพื่อเป้าหมายทางเศรษฐกิจก็ตาม แต่โลจิสติกส์ในที่นี้หมายรวมถึงห่วงโซ่อุปทาน การขนส่งพลังงาน ภาคการบริการ และท่าเรือ น้ำลึก เป็นส่วนหนึ่งในการเชื่อมโยงทั้งทางบกและทางทะเลไปทั่วโลก กองทัพจึงต้องพร้อมรับทุกสถานการณ์ และสามารถบูรณาการการทำงานร่วมกันกับหน่วยอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี และ (๕) **มิติด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ** ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งการส่งเสริมการพัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อให้มีฐานข้อมูลที่ถูกต้องและพร้อมสำหรับการพิจารณาและนำไปใช้ และจะต้องได้จากการศึกษาวิจัยของหน่วยงานคลังสมองที่มีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับเชื่อถือได้ ทั้งจากภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมและอินเทอร์เน็ต การลงทุนในอุตสาหกรรม Cloud Computing และ Big Data รวมทั้ง Artificial Intelligence

สำหรับ**ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ** ประกอบด้วย ๕ มิตี ได้แก่ (๑) **มิติด้านการเมือง** ภาคการเมืองต้องผลักดันให้โครงการ EEC ได้พัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง โดยไม่นำเข้าไปในกระแสความขัดแย้งและความผันแปรทางการเมือง และต้องช่วยขับเคลื่อนโครงการนี้ให้เข้าถึงประชาชนฐานรากและเชื่อมต่อกับภูมิภาคและโลก (๒) **มิติด้านเศรษฐกิจ** สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ควรตระหนักถึงทรัพยากรที่มีอยู่ในประเทศ และให้ความสนใจไปที่การลดอุปสรรคการค้าเงินธุรกิจ และสร้างความเข้าใจกับนักลงทุนจนถึงสิทธิ์ในการลงทุนโครงการใหญ่ในไทยว่าเป็นเพียงการเช่าพื้นที่เท่านั้น รวมถึงเน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ร่วมกับ

ภาคอุตสาหกรรม นอกจากนี้ ไม่เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องขยายสิทธิประโยชน์ หรือให้ตัวเงินเพิ่มเติมแก่นักลงทุนเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านภาษี

(๓) มิติด้านสังคม รัฐบาลต้องเร่งรัดช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย กลุ่มเกษตรกร และผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และเพิ่มมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ ชยะ และน้ำเสีย รวมทั้งควบคุมการใช้น้ำอย่างเป็นรูปธรรม

(๔) มิติด้านการทหาร หน่วยทหารในพื้นที่ต้องเข้มงวดการรักษาความปลอดภัยควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่ และควรจัดทำโครงการนิยมไทยกับหมู่บ้านตามแนวชายแดน เพื่อเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ ทำให้เกิดความร่วมมือแล้วสามารถสร้างเป็น “เครือข่ายมวลชน” ที่สามารถช่วยเหลืองานของหน่วยราชการและกองทัพได้

(๕) มิติด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และอื่น ๆ รัฐบาลและหน่วยงานการศึกษาต้องปรับโครงสร้างการศึกษา การบูรณาการระบบสารสนเทศฐานข้อมูลให้มีประสิทธิภาพ และหน่วยงานด้านกฎหมายต้องทบทวนกฎหมายให้มีความพร้อมใช้ ลดความซับซ้อน และให้ครอบคลุมไปถึงการควบคุมการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ฝ่ายเทคนิคต่าง ๆ ภายในโรงงานของไทยได้รับการถ่ายทอดจากนักลงทุนต่างชาติได้อย่างเต็มที่

๕.๒ ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัย

๕.๒.๑ การพิจารณาปรับปรุงการศึกษาวิจัยในครั้งต่อไป เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของกองทัพไทยต่อประเทศมหาอำนาจที่เห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น จึงควรนำผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ไปศึกษาต่อยอดอย่างละเอียด โดยเลือกศึกษาวิจัยในมิติใดมิติหนึ่ง ได้แก่ การเมือง เศรษฐกิจ สังคม หรือ การทหาร เป็นต้น จักนำมาซึ่งความละเอียดในการวิเคราะห์ข้อมูล และความชัดเจนทั้งในภาคส่วนการปฏิบัติและนโยบาย

๕.๒.๒ ข้อเสนอแนะในการนำผลงานวิจัยไปใช้

ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำข้อมูลภาพรวมของความเชื่อมโยงของทั้งสองโครงการมา ประยุกต์ใช้ในการพัฒนาร่างแผนยุทธศาสตร์และจัดตั้งโครงการ ให้มีความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศไทยในยุค ๔.๐ ขณะเดียวกัน และต้องหามาตรการลดผลกระทบในแต่ละมิติให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด นอกจากนี้ ประเด็นที่สำคัญ คือ ทุกหน่วยงานต้องร่วมประชาสัมพันธ์ และหาโอกาสให้กับประชาชนในพื้นที่ให้สามารถมองเห็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน ตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลที่ต้องการจะรักษาและเพิ่มพูนผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชาติ อันจะก่อให้เกิดความมั่นคง นำมาซึ่งการรักษาเสถียรภาพและความมั่นคงให้กับประเทศสืบไป

บรรณานุกรม

- กรมยุทธการทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย. (๒๕๖๑). นโยบายผู้บัญชาการทหาร
สูงสุด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง.
- กระทรวงการคลัง. (๒๕๖๑). ผลการประชุมประจำปีสภาผู้ว่าการ AIB ครั้งที่ 3. ค้น
เมื่อ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒, จาก [http://www.bangkokbiznews.com/
recommended/detail/896?fbclid=IwARBEcNVgGHMsLHlgKaur-
qq-b02LSg7yDZpj BWgcBuRth59U_EEgptW4](http://www.bangkokbiznews.com/recommended/detail/896?fbclid=IwARBEcNVgGHMsLHlgKaur-qq-b02LSg7yDZpj BWgcBuRth59U_EEgptW4)
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (๒๕๖๑). (ร่าง) แผนสิ่งแวดล้อมใน
พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔. ค้นเมื่อ
๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก [https://www.forest.go.th/chonburi9/
wp-content/uploads/sites/45/2018/02/pbr2r.pdf](https://www.forest.go.th/chonburi9/wp-content/uploads/sites/45/2018/02/pbr2r.pdf).
- กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๐). EECd เมืองแห่งดิจิทัล. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒,
จาก [http://www.bangkokbiznews.com/recom
mended/
detail/600](http://www.bangkokbiznews.com/recommended/detail/600).
- กลุ่มข้อมูลข่าวสารและวารสาร(เม็ดเลือดแดง) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์. (๒๕๖๒). ทฤษฎีสรรสร้างนิยม (CONSTRUCTIVISM)
ในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. ค้นเมื่อ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๒, จาก
<https://singhadangpost.com/politics/256>
- กุลลินี มุททากลิน. (ม.ป.ป.). ประเทศไทยกับเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ.
ค้นเมื่อ ๔ มกราคม ๒๕๖๒, จาก [http://www.stou.ac.th/schoolsweb/
sec/Uploaded File/60341-3.pdf](http://www.stou.ac.th/schoolsweb/sec/Uploaded File/60341-3.pdf).

ชญาณิสรา รัตสุทธิกุล. (๒๕๖๑). การศึกษาเชิงเปรียบเทียบยุทธศาสตร์ความมั่นคง
ของประเศมหาอำนาจ กรณีสึกษา สาธารณรัฐประชาชนจีนและ
สหรัฐอเมริก. กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง. เอกสาร
วิชาการ. หน้า ๔๘-๕๗.

ชนกพร ทองตากรณ์ และสมปถน นียมไทย. (๒๕๖๑). การวิเคราะห์ “นโยบายเส้น
ทางสายใหม่ในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ของจีน. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์.
Volume 16 Number 1.

ชวลิต ปรนะดิษฐ์นวกุล. (ม.ป.ป.). ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. ค้นเมื่อ ๕
มีนาคม ๒๕๖๑, จาก <https://www.scribd.com/document/356812518>.

ชินส์คค สุวรรณอัจฉริย. (๒๕๖๑). ไทย...ในกระแสโลกที่กำลังปรับตัว. ค้นเมื่อ ๑๗
ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <https://www.salika.co/2018/09/01/thailand-in-world-economic/>.

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (๒๕๖๐). แนวทางการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่ง
เส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI หรือ One Belt, One Road :
OBOR) ของรัฐบาลจีนกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ และ นโยบายการ
พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor :
EEC). ค้นเมื่อ ๒๒ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒, จาก <http://www.vijaichina.com/articles/๘๒๖>.

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (๒๕๕๙). ยุทธศาสตร์เงินบนเวทีโลก. บริษัท โอ. เอส. พรินต์ติ้ง
เฮ้าส์ จำกัด. กรุงเทพฯ.

ไชยสิทธิ์ ต้นตยกุล. (๒๕๖๐). โครงการความริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (OBOR/
BRI) ว่าด้วยการทบทวนแนวคิดของโครงการฯ. ค้นเมื่อ ๑ เมษายน ๒๕๖๒,
จาก <http://www.vijaichina.com/articles/692>.

ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๐). แนวทางการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative : BRI หรือ One Belt, One Road : OBOR) ของรัฐบาลจีน กับยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย ๔.๐” และ “นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC). ค้นเมื่อ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.vijaichina.com/articles/826>. หน้า ๒๐ – ๒๑.

ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๑). ยุทธศาสตร์จีนบนเวทีโลก เล่ม ๒ : ความเคลื่อนไหว ในปี พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๑. กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์. หน้า ๒๒-๒๓.

ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. (๒๕๖๒). กรอบแนวคิดของข้อริเริ่ม “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”. จีนศึกษาวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๒.

ฐานเศรษฐกิจ. (๒๕๖๒). เศรษฐกิจจีนแซงสหรัฐฯ ดาวรุ่งเอเชียตบเท้าเข้า Top 10. ค้นเมื่อ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.thansettakij.com/content/373264>.

ดร.สุวิทย์ เมษินทรีย์. (๒๕๖๑). ประเทศไทย 4.0 โมเดลเศรษฐกิจใหม่. ค้นเมื่อ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.drborworn.com/articledetail.asp?id=16223>

ทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์. (๒๕๖๒). การการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก. การเข้าร่วมฟังสัมมนา เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๒ ณ สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก.

ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ. (๒๕๕๙). เจาะลึก Made in China 2025. ค้นเมื่อ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑. จาก [https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EC onMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/2016--Article_Made%20in%20 China2025.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EC%20onMakhongCanelArea/Yunnan/DocLib_YNArticle/2016--Article_Made%20in%20China2025.pdf).

นิสิต พันธมิตร. (๒๕๖๑). การค้าและการลงทุนระหว่างจีน-อาเซียน: ก่อนและหลัง BRI. ค้นเมื่อ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645469>.

บทความจากบริษัท ดีเค กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น จำกัด. (๒๕๖๑). ประกาศพื้นที่เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) 5 แห่ง. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก <https://www.dkgrouppcorporation.com/16924679/ประกาศพื้นที่เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก-eeec-5-แห่ง>.

ปณต แสงเทียน. (๒๕๕๘). ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน ความเกี่ยวข้องกับอาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. เอกสารวิชาการ. หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๗.

ปณิธาน วัฒนายากร. (๒๕๖๐). ภูมิทัศน์ทางยุทธศาสตร์ใหม่ของภูมิภาคและของไทย. เอกสารประกอบการบรรยายหลักสูตรนายทหารชั้นนายพลของกองทัพไทยรุ่นที่ ๔๑. ณ ห้องเรียนรวม วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรกรุงเทพฯ.

ปรีดี บุญซื่อ. (๒๕๖๐). เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 “One Belt, One Road” จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร. ค้นเมื่อ ๒๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒, จาก <https://thaipublica.org/2017/05/pridi48/>.

โมเดิร์น แมนูแฟคเจอร์ริง. (๒๕๖๐). ก้าวเข้าสู่ “ไทยแลนด์ 4.0” กกับการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ไปกับนวัตกรรม. ค้นเมื่อ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๒. จาก <https://www.mmthailand.com/A24-0/>.

ราชกิจจานุเบกษา. (๒๕๖๑). ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐. สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง.

วิชัย ชูเชิด. (๒๕๔๗). ทฤษฎีแนวความคิด และความหมายของความมั่นคงแห่งชาติ.
 ค้นเมื่อ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก http://www.geocities.ws/wichai_chucherd/securitytheory.html.

วิชัย ชูเชิด. (๒๕๔๗). วิวัฒนาการแนวความคิด ระดับ และองค์ประกอบความมั่นคง.
 ค้นเมื่อ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๑, จาก http://www.geocities.ws/wichai_chucherd/securityconcept.html.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมประชาสัมพันธ์. (๒๕๖๑). ข่าวสารอาเซียน. ค้นเมื่อ ๘
 มกราคม ๒๕๖๒, จาก [http://www.asean-thai.net /mobile_detail.php?cid=2&nid=7958](http://www.asean-thai.net/mobile_detail.php?cid=2&nid=7958).

ศูนย์รวมข่าวและบทความเทคโนโลยีระดับองค์กร. (๒๕๖๑). One Belt One Road
 เส้นทางเศรษฐกิจสายดิจิทัล. ค้นเมื่อ ๒๒ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒, จาก [https://www.theeleader .com/news-enterprise/one-belt-one-road](https://www.theeleader.com/news-enterprise/one-belt-one-road)

ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ (Economic Intelligence Center : EIC). (๒๕๖๑).
 จีนประกาศเดินทางขยายอิทธิพลในเวทีโลกผ่านโครงการ Belt and Road
 Initiatives. ค้นเมื่อ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก https://www.scbec.com/th/detail/file/product/4303/exwgjxyvn2/Outlook_TH_Q1_2018.pdf.

เศรษฐกิจ มະลิสวรรณ. (๒๕๖๐). เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์. ค้นเมื่อ ๑๗ ตุลาคม
 ๒๕๖๑, จาก <https://www.nbtc.go.th/.pdf.aspx>.

สมบูรณ์ ศิริประชัย และศิริกัญญา ตันสกุล. (๒๕๔๘). สาเหตุของวิกฤติการณ์การ
 เงินของไทย ปี ๒๕๔๐ : วรรณกรรมปริทรรศน์. ค้นเมื่อ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๒,
 จาก <http://econ.tu.ac.th/archan/rangsun>.

สรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม. (๒๕๕๔). การวางแผนพัฒนาประเทศ. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.nesdb.go.th/ewt_w3//ewt_dl_link.php?nid=5789.

สำนักงานบริหารนโยบายของนายกรัฐมนตรี. (๒๕๖๑). โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC). ค้นเมื่อ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <https://pmdu.soc.go.th/eec-2/3986>.

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย . (๒๕๖๑). รายงาน : อุตสาหกรรมที่ถูกมองข้ามในนโยบายไทยแลนด์ 4.0. ค้นเมื่อ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.knowledgefarm.in.th/industry-sector-and-thailand-4-0/>.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (๒๕๕๑). พระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการกระทรวงกลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑. ค้นเมื่อ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๑, จาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A814/%A81420-9998-update.pdf>.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๐). เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECi). ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก <https://www.eeco.or.th/EECd-EECi>.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๑). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๕. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๒). รู้จัก 5 โครงการลงทุนพื้นฐานหลัก EEC. ค้นเมื่อ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒, จาก https://www.eeco.or.th/pr/news/5InfrastructureEEC?fbclid=IwAR0_fBO6P7VoClMgjiKa7NwPlxWpdGfrPdrRecGxoMqSE50tAEgKyTclIwc.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๕๙). แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔). ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid= 6381.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกับ บริษัท โบลติเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด. (๒๕๖๒). รายงานการประเมินผลนโยบายส่งเสริมการลงทุน ประจำปี ๒๕๖๑. ค้นเมื่อ ๘ มกราคม ๒๕๖๒, จาก https://www.boi.go.th/index.php?page=pdf_page&menu_id =763.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (๒๕๖๐). EEC ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. วารสารส่งเสริมการลงทุน. ปีที่ ๒๘ ฉบับที่ ๗. หน้า ๑๐-๑๑.

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.). แนวทางความร่วมมือ และแผนการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) (๒๕๖๑). วารสารองค์กร. ฉบับที่ ๙/๒๕๖๑.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (๒๕๖๐). ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (NEW ENGINE OF GROWTH). เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (ม.ป.ป.) “One Belt and One Road” เส้นทางสายไหมของจีนในศตวรรษที่ 21. ค้นเมื่อ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก <http://www.oie.go.th/sites/default/files/attachments/article/onebelt.pdf>.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี. (๒๕๖๐). นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔. เอกสารอัดสำเนา. ผู้แต่ง.

หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๒). สมคิดตั้งกว้างต้งลงทุนอีอีซี. วันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๒ หน้า ๖.

อสิ ม้ามณี. (๒๕๕๖). การใช้ Soft Power ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ : กรณีศึกษาการดำเนินการของทึมประเทศไทยในเนปาล. รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ ๔, สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ, กระทรวงการต่างประเทศ

อักษรศรี พานิชสาส์น. (๒๐๑๙). หนึ่งในแถบหนึ่งเส้นทางเชื่อมโยงโอกาสอีอีซีสู่การค้าโลก. ค้นเมื่อ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒. จาก www.than settakij.com/content/280387.

อักษรศรี พานิชสาส์น. (๒๕๖๑). เศรษฐกิจจีน. ค้นเมื่อ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๑, จาก www.econ.tu.ac.th/เอกสารคำสอน_EC362_บทที่_2_ทอม_1_2557_อักษรศรี.

อารยะ ปรีชาเมตตา. (๒๕๖๑). ตามทันความผันผวนของเศรษฐกิจการเมืองโลก. ค้นเมื่อ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑, จาก [http:// www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645767](http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/645767).

Alexious Lee and Francis Cheung. (2017). A brilliant plan One Belt, One Road. Credit Lyonnais Securities Asia. Online. From <https://www.clsa.com/special/onebeltoneroad/>.

Devin Thorne and Ben Spevack. Harbored Ambitions : How China’s Port Investments are strategically Reshaping the Indo-Pacific. Retrieved June 27, 2019, From <https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/5ad5e20ef950b777a94b55c3/1523966489456/Harbored+Ambitions.pdf>

- Gilpin, Robert, The political economy of international relations, (Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1987)
- Jackson, Robert Harry, and Sorensen, Georg, Introduction to international relations: theories and approaches (Oxford University Press, 2007)
- Lehman Brown International Accountants. (2017). The Belt and Road Initiative. Retrieved May 8, 2019 from <https://www.lehmanbrown.com/insights-new-sletter/belt-road-initiative/>.
- Nye, Joseph S. (2017). The Future of Power, Belfer Center Programs or Projects, International Security. (Online). Available : http://belfer-center.ksg.harvard.edu/publication/20690/joseph_s_nyes_the_future_of_power.html
- Shantii Kalathil. (2011). China's Soft Power in the Information Age : Think Again. (Online). https://isd.georgetown.edu/sites/isd/files/Kalathil_Chinas_Soft_Power.pdf
- Smith, Roy H., El-Anis, Imad, and Farrands, Chrstopher, International political economy in the 21st century: contemporary issues and analysis (Abingdon: Routledge, 2011)

ກາດພນວກ



ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

สรุปผลการเดินทางเข้าพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลสนับสนุนการวิจัย

เมื่อวันที่ ๒๗-๓๑ พ.ค.๖๒

ณ จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.จันทบุรี และ จ.ตราด

สรุปสาระสำคัญ

๑. โครงการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระดับโลก ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่มีจุดได้เปรียบทางด้านทางขนส่งทางบกในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากเป็นประเทศที่อยู่กึ่งกลางระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญในการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศอนุภูมิภาค ทำให้รัฐบาลผลักดันระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในพื้นที่ ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นการต่อยอดจากการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard : ESB) สามารถเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชียจากเหนือสู่ใต้ ตั้งแต่จีนลงสู่อินโดนีเซีย จากตะวันออกไปยังตะวันตกตั้งแต่เวียดนามถึงเมียนมา ประเทศไทยจึงเป็นตำแหน่งที่ดีที่สุดของการลงทุน เพื่อเชื่อมโยงอาเซียนและเชื่อมโยงโลก รัฐบาลจึงผลักดันพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกนี้ด้วยการยกระดับขึ้นเป็นระเบียบเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ให้กลายเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมหลักในยุคไทยแลนด์ ๔.๐ และเพื่อการยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเอเชียทศวรรษนี้

ในส่วนของความเชื่อมโยงกับโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) ในอดีต ถึงแม้ประเทศไทยไม่ได้อยู่บนเส้นทางหลักของ Maritime Silk Road แต่ปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่า ส่วนที่เชื่อมเส้นทางนี้และผ่านประเทศไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในโครงการท่าเรือพี่น้อง (Sister Port Agreement) ร่วมกันระหว่างรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นของจีน กับรัฐบาลไทยผ่านนโยบาย EEC ซึ่งจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ (Information Exchange and Publicity Activities) การแลกเปลี่ยนผู้ฝึกอบรม (Exchange Trainees) และการประชุมท่าเรือพี่น้อง (Sister Port Conference) จัดขึ้นทุก ๒ ปี ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพิ่มพูนความรู้ และประสบการณ์ ในการพัฒนาระหว่างกันต่อไปในอนาคต ซึ่งการเดินทางเข้าพื้นที่ภาคตะวันออกเพื่อรวบรวมข้อมูลสนับสนุนการวิจัย สามารถสรุปสาระสำคัญ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๑.๑ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีอำนาจในการกำกับดูแล จำนวน ๕ ท่าเรือ ได้แก่ (๑) ท่าเรือระนอง (๒) ท่าเรือเชียงแสน (๓) ท่าเรือเชียงของ (๔) ท่าเรือกรุงเทพ และ (๕) ท่าเรือแหลมฉบัง โดยท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วยท่าเทียบเรือ ๕ ประเภท ได้แก่ (๑) เรือตู้สินค้า (Container) (๒) เรือขนถ่ายสินค้าเทกอง (๓) เรือขนถ่ายสินค้ารถยนต์ (Ro-Ro) (๔) เรืออเนกประสงค์ (Multi-Purpose) และ (๕) เรืออู่ต่อเรือและบริการซ่อมบำรุงเรือ (Shipyards & Services) และยังสามารถพัฒนาให้เป็นที่ท่าเรือน้ำลึกท่าหลักที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยที่ให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศบนเนื้อที่ ๘,๖๐๐ ไร่ มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง จากท่าเรือมาตรฐานขั้นที่ ๑ สู่ขั้นที่ ๒ และขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานในขั้นที่ ๓ เพื่อเพิ่มศักยภาพเมืองท่าแห่งอนาคต เป็นการตอบสนองนโยบายรัฐบาล ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง และท่าแห่งอนาคต เป็นการตอบสนองนโยบายรัฐบาล ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง และคมนาคมทางน้ำสู่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค

ตะวันออก เพื่อรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยท่าเรือแหลมฉบัง มีหน้าที่เป็นผู้ดูแลสัญญาสัมปทานท่าเทียบ เรือระยะยาว และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ (๑) ท่าเรือ (๒) แอ่งจอดเรือ (๓) ท่าเทียบเรือ (๔) เชื้อเพลิงคลีน (๕) ระบบสาธารณสุขโรค เช่น น้ำ ไฟฟ้า ระบบ สัญญาณโทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต และ (๖) ถนนสาธารณะ และรางรถไฟ ในส่วน ของการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ (Public Private Partnership : PPP) ที่เรียกว่า ผู้ประกอบการท่าเรือบก (Terminal Operator) เช่น บริษัท ฮัทซัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล จำกัด และบริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น ซึ่งล้วนมีศักยภาพและมีชื่อเสียงในระดับโลกทั้งสิ้น

๑.๒ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและจัดตั้งนิคม อุตสาหกรรม โดยจัดพื้นที่สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมให้เข้าไปอยู่รวมกันอย่างมี ระบบและเป็นระเบียบ และเป็นกลไกของรัฐบาลในการเป็นเครื่องมือ เพื่อกระจาย ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล โดยกำหนดยุทธศาสตร์ ที่เรียกว่า 4G⁺ เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ ในการเป็นองค์กรนำสร้างเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศสู่เศรษฐกิจอนาคต และใช้เป็น กรอบแนวทางในการดำเนินงานในช่วงปีพ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔ โดยแบ่งออกเป็น ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือ การพัฒนานิคมฯ/ท่าเรืออุตสาหกรรม เพื่อรองรับเศรษฐกิจอนาคต (Growth Strategy) (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ คือ การสร้าง สมดุลของการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเพื่อการอยู่ร่วมกันของภาพอุตสาหกรรม สังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อม (Green Strategy) (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือ การพัฒนา องค์กรสู่ความเป็นเลิศด้วยนวัตกรรม (Great Strategy) และ (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือ การยกระดับองค์กรสู่องค์กรแห่งความโปร่งใสและมีธรรมาภิบาล (Good Governance Strategy) ทั้งนี้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจะเป็นเครื่องมือ สำหรับการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการรองรับนักลงทุนในเขตพื้นที่ EEC

เอกสารงานวิจัย เรื่อง

และให้ความสะดวกรวดเร็ว และถูกต้องในการเช่าที่ดิน แนะนำพื้นที่ที่เหมาะสม ในการทำอุตสาหกรรมต่าง ๆ พร้อมการออกใบอนุญาต อนุมัติ และการออก ใบรับรองที่จำเป็นต่าง ๆ

๑.๒.๑ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของ ตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ก่อตั้งใน พ.ศ.๒๕๒๕ มีหน้าที่หลัก ในการจัดสรรที่ดินพร้อมระบบสาธารณูปโภคให้โรงงานอุตสาหกรรมเช่าพื้นที่ใน ระยะเวลา ๓๐ ปี และเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service : OSS) ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็กจนถึงขนาดกลาง จำนวน ๑๔๐ โรงงาน ที่จะต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยมีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการ ชยะ การจัดการน้ำเสีย ระบบระบายน้ำป้องกันน้ำท่วม อยู่บนพื้นที่ ๓,๕๕๖ ไร่ แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ (๑) เขตอุตสาหกรรมทั่วไป จำนวน ๑,๘๒๔ ไร่ (๒) เขตประกอบการเสรี จำนวน ๙๗๙ ไร่ และ (๓) พื้นที่สาธารณูปโภคและอื่น ๆ เช่น ถนน อ่างเก็บน้ำ บ่อเก็บน้ำเสีย บ้านพักพนักงาน จำนวน ๗๕๓ ไร่ การลงทุน ของนิคมอุตสาหกรรมโดยรวมเบื้องต้น ๓ แสนล้านบาท ประเภทอุตสาหกรรมที่รับ ผิดชอบ เช่น ยานยนต์/ชิ้นส่วนยานยนต์ คอมพิวเตอร์/อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า/คอมเพรสเซอร์ เครื่องครัว/อุปกรณ์/พลาสติกขึ้นรูป ก๊าซธรรมชาติ/ พลังงานไอน้ำ/โรงไฟฟ้า และอุตสาหกรรมคลังสินค้าและบริการขนส่ง เป็นต้น นักลงทุนที่มาประกอบการในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสัญชาติ ญี่ปุ่น ใต้หวัน สิงคโปร์ แคนาดา โดยนักลงทุนจีนที่เข้ามาส่วนใหญ่จะมาในรูปแบบกิจการร่วมค้า (Joint Venture)

๑.๒.๒ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ของตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ก่อตั้งใน พ.ศ.๒๕๓๒ มีหน้าที่ หลักในการจัดสรรที่ดินพร้อมระบบสาธารณูปโภคให้โรงงานอุตสาหกรรมเช่าพื้นที่ ในระยะเวลา ๓๐ ปี (พิจารณาต่อคราวละ ๒๐ ปี) และเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ครบวงจร (One Stop Service : OSS) ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดใหญ่ จำนวน ๕๗ โรงงาน โดยมีศูนย์เฝ้าระวังและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีระบบการจัด

การด้านอากาศ น้ำ ความปลอดภัยที่เฝ้าระวังตลอด ๒๔ ชั่วโมง อยู่บนพื้นที่ ๙,๘๔๕ ไร่ แบ่งเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ (๑) เขตอุตสาหกรรมทั่วไป จำนวน ๖,๙๔๙ ไร่ (๒) เขตธุรกิจอุตสาหกรรม จำนวน ๑,๖๐๙ ไร่ และ (๓) พื้นที่สาธารณูปโภค และพื้นที่สีเขียวภายในนิคมอุตสาหกรรม จำนวน ๑๒๗ ไร่ การลงทุนของนิคมอุตสาหกรรมโดยรวมเบื้องต้น ๑ ล้านล้านบาท ประเภทอุตสาหกรรมที่รับผิดชอบ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เคมีภัณฑ์ เหล็ก โรงกลั่นน้ำมัน โรงไฟฟ้า เป็นต้น และในขณะนี้กำลังมีการดำเนินการโครงการนิคมอุตสาหกรรม Smart Park จัดสรรพื้นที่ไว้รองรับ ๑,๕๐๐.๙๗ ไร่ เป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ๗๒๓.๖๔ ไร่ และพื้นที่พาณิชยกรรม ๑๕๐.๗๖ ไร่ โดยกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของโครงการเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New-S Curve) ได้แก่ (๑) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) (๒) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation & Logistics) (๓) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) และ (๔) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรวมกันกับสำนักงานใหญ่ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๑.๓ ศาลากลางจังหวัดระยอง จ.ระยอง ระยองเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ที่มีรายได้ประชากรต่อหัวสูงที่สุดในประเทศ โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอยู่ในอันดับ ๒ ของประเทศไทย เป็นทั้งเมืองท่องเที่ยวและเกษตรกรรม และจังหวัดระยองเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นจังหวัดที่เน้นภาคอุตสาหกรรมนับตั้งแต่การค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยเมื่อปี พ.ศ.๒๕๒๐ ซึ่งเป็นการเริ่มต้นยุคโชติช่วงชัชวาลและเป็นที่มาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในปี พ.ศ.๒๕๒๔ ทำให้เกิดการต่อยอดการพัฒนาเป็นโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกในทุกวันนี้ ดังนั้น จังหวัดระยอง ณ ขณะนี้กำลังดำเนินการขับเคลื่อนนวัตกรรมการพัฒนาจังหวัดระยองอัจฉริยะ เรียกว่า “ระยอง ๒๐๒๐” เป้าหมายหลักก็คือ การลดช่องว่างระหว่างคนรวยกับคนจนให้แคบที่สุด โดยยกระดับคนจนให้มีรายได้เพิ่มขึ้น ด้วยการพัฒนาศักยภาพคน พัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น และการเปลี่ยนการให้บริการของรัฐให้สามารถเข้าถึง

ได้ง่ายขึ้น สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔ มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเข้าสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศควบคู่กับการรับผิดชอบต่อสังคม คือ “เมืองนวัตกรรมก้าวหน้า พัฒนาอย่างสมดุล บนพื้นฐานความพอเพียง City innovative advances, Balanced development, Based on the sufficiency economy”

๑.๔ กองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรีและตราด จ.จันทบุรี เป็นหน่วยรักษาความมั่นคงในพื้นที่ จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด มีภารกิจปฏิบัติการป้องกันชายแดน ไทย - กัมพูชา ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางทะเล ได้แก่ (๑) หน่วยขึ้นตรง ประกอบด้วย กองกำลังด้านจันทบุรี - ตราด ศูนย์จัดระบบป้องกันเพื่อจัดระเบียบพื้นที่ชายแดน หน่วยปฏิบัติการทุ่นระเบิดด้านมนุษยธรรม กองทัพเรือ และ สำนักงานประสานงานชายแดน ไทย - กัมพูชา (๒) หน่วยขึ้นควบคุมทางยุทธการ ประกอบด้วย หน่วยเฉพาะกิจทหารพรานนาวิกโยธิน ศูนย์ปฏิบัติการพิเศษ ที่ ๖๑ หมวดเรือลาดตระเวนชายแดน ส่วนที่ ๑ หน่วยปฏิบัติการเกาะกูด ผูกบินทหารเรือ ๓๑๔๑ กองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ ๑๑ และตำรวจน้ำในพื้นที่ ๓ สถานีเรือ และ (๓) หน่วยสนับสนุน ประกอบด้วย ชุดสนับสนุนทางอากาศโดยตรงที่ ๑๑ ชุดประสานงาน และรายงานข่าว สถานีวิทยุเชื่อมโยงจันทบุรี ตราด โป่งน้ำร้อน แหลมธรรมชาติ สถานีสื่อสารดาวเทียมจันทบุรี และ สถานีโทรคมนาคมจันทบุรี สำหรับการปฏิบัติงานของ กองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรีและตราด ซึ่งมีพันธกิจที่รับผิดชอบอยู่ ๖ พันธกิจ ประกอบด้วย (๑) การเฝ้าตรวจและป้องกันชายแดน (๒) การจัดระเบียบพื้นที่ชายแดน (๓) การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน (๔) การรักษาความมั่นคงในพื้นที่ (๕) การช่วยเหลือประชาชน และ (๖) การเก็บกู้ทุ่นระเบิด

๑.๕ ที่ว่าการอำเภอคลองใหญ่ จ.ตราด เป็นเมืองท่าชายแดนที่มีลักษณะเป็นแหลมคอดตลอดชายฝั่ง มีทิวเขาบรรทัดเป็นแนวเขตยาว ๕๑ กิโลเมตร และเป็นจุดที่แคบที่สุดของประเทศ ๔๕๐ เมตร จากชายฝั่งทะเลจรดสันเขาปันน้ำ นอกจากนี้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทะเล บ้านเรือนประชาชนจะอยู่ในน้ำ และประกอบ

อาชีพประมงพื้นบ้านเป็นหลัก และด้วยพื้นที่แผ่นดินที่น้อย ราคาแพง ทำให้การทำเกษตรไม่เป็นที่นิยม แต่อย่างไรก็ตาม อำเภอคลองใหญ่ ถือได้ว่าเป็นประตูเศรษฐกิจระหว่างประเทศติดต่อกับกัมพูชาและเชื่อมโยงไปยังเวียดนาม ทั้งทางบกและทางทะเล โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนไม่ต่ำกว่า ๓๕,๑๑๔.๕๐ ล้านบาท สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ชุดสายไฟรถยนต์สำเร็จรูป เสื้อผ้า และอาหารทะเล ขณะที่สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ เครื่องดื่ม อาหารเสริม น้ำตาลทราย และเครื่องใช้พลาสติก นอกจากนี้ เขตอำเภอคลองใหญ่ในปัจจุบันได้มีการสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ เสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เพื่อใช้รองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศและสามารถขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ในส่วนช่องทางการค้าชายแดนทางบก คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กที่เชื่อมกับบ้านจามเยียม อำเภออมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง (กัมพูชา) มีจุดเด่นด้านการคมนาคม การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม อีกทั้ง รัฐบาลยังได้ประกาศให้ตำบลหาดเล็ก ตำบลคลองใหญ่ และตำบลไม้รุต อำเภอคลองใหญ่ เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด มีป่าชายเลนที่ยังอุดมสมบูรณ์ อาหารทะเล และสวนผลไม้คุณภาพดี จึงได้เลือกที่ราชพัสดุตำบลไม้รุต เนื้อที่ ๘๙๕ ไร่ พัฒนาเป็นเมืองเศรษฐกิจพิเศษ โดยบริษัท พร็อพเพอร์ตี้ เพอร์เฟค จำกัด (มหาชน) ได้เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งมีแผนพัฒนาพื้นที่เป็น ๔ โซน ได้แก่ (๑) พื้นที่สีเขียว ประกอบด้วยศูนย์อนุรักษ์ป่าชายเลนอนุสาวรีย์และพิพิธภัณฑสถานธรรมชาติและศูนย์บริการชุมชน (๒) พาณิชยกรรม ประกอบด้วย โรงพยาบาลศูนย์แสดงสินค้าท้องถิ่นและนานาชาติตลาดนัดชุมชนและชายแดน (๓) พักผ่อนหย่อนใจ ประกอบด้วยโรงแรมและสวนสนุก (๔) อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ประกอบด้วย เขตอุตสาหกรรมเกษตร ณ ปัจจุบันยังไม่ได้เข้ามาดำเนินการ เนื่องจาก ขณะนี้รัฐบาลมุ่งพัฒนาจังหวัดในกลุ่มพื้นที่ EEC คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

๒. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ BRI ของจีนและ EEC ในไทย อันได้แก่ (๑) ด้านการเมือง (๒) ด้านเศรษฐกิจ (๓) ด้านสังคม (๔) ด้านการทหาร และ (๕) ด้านข้อมูลข่าวสาร และอื่น ๆ ดังรายละเอียด ต่อไปนี้

๒.๑ ด้านการเมือง เป็นที่ยอมรับกันในส่วนหนึ่งว่าพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รัฐบาลที่ผ่านมาสามารถขับเคลื่อนโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ EEC ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาท่าเรือมาตาพุด ระยะที่ ๓ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมอเตอร์เวย์ พัทยา- มาตาพุด และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี (แหลมฉบัง) – หนองคาย เป็นต้น ซึ่งขณะนี้เริ่มเห็นความชัดเจนเป็นรูปธรรม รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ที่รัฐมุ่งส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้ง S-Curve และ New S-Curve ตลอดจนยังมีปัจจัยจากต่างประเทศที่หนุนการลงทุน ยกตัวอย่างเช่น สงครามการค้าจีน – สหรัฐฯ ทำให้เกิดการซื้อขายที่ดินในเขตนิคมอุตสาหกรรม มีอัตราการเช่าโรงงานและคลังเก็บสินค้ามีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยจึงกลายเป็นหนึ่งในประเทศที่นักลงทุนจีนให้ความสนใจลงทุน โดยเริ่มจากการย้าย/ขยายฐานการผลิตมาไทย เพื่อใช้เป็นฐานใหม่ในการส่งออกไปสหรัฐฯ แทนฐานผลิตในจีน แต่อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การเมืองหลังการเลือกตั้ง คาดว่าการล้มเลิกโครงการหลักของ EEC ไม่น่าจะเกิดขึ้น เนื่องจาก การพัฒนาในพื้นที่ได้ถูกให้ความสำคัญและบรรจุในยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) และยังมีแผนพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ รองรับอีกด้วย ทั้งนี้ ปฏิเสธไม่ได้ว่าการพัฒนาเมืองในจังหวัดอื่น ๆ รอบพื้นที่ EEC อาจได้รับผลกระทบ เนื่องจาก รัฐบาลมุ่งพัฒนาจังหวัดในกลุ่มพื้นที่ EEC จึงมีความเป็นไปได้ว่าการจัดสรรงบประมาณในพื้นที่อื่นอาจเกิดปัญหาและเป็นอุปสรรค

๒.๒ ด้านเศรษฐกิจ ตั้งแต่รัฐบาลผลักดันโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

ภาคตะวันออกในพื้นที่ทั้ง ๓ จังหวัด เสมือนเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยอีกครั้ง ควบคู่กับการพัฒนาเมืองไปพร้อมกัน ทำให้มีนักลงทุนให้ความสนใจและมาลงทุนในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี และรัสเซีย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และการส่งออกรถยนต์ที่ประกอบเรียบร้อยแล้ว เช่น Mitsubishi Toyota Nissan และ Mazda เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ ปิโตรเคมี ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์/เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศ เครื่องครัว/อุปกรณ์/พลาสติก ขึ้นรูป ก๊าซธรรมชาติ/พลังงานไอน้ำ/โรงไฟฟ้า และอุตสาหกรรมคลังสินค้าและบริการขนส่ง ทำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคทั้งในด้านแรงงานและรายได้ของประชากร ขณะเดียวกันลดความแออัดของคนล้นหลามเข้าสู่กรุงเทพฯ แต่อย่างไรก็ตาม พบผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดระยอง คือ การเข้าของกลุ่มพ่อค้าจีนที่เข้ามาร่วมทุนกับพ่อค้าผลไม้ไทยเพื่อรวบรวมผลไม้ (ล้ง) หรือเหมาทั้งสวนส่งไปขายยังประเทศจีน โดยเฉพาะทุเรียน มังคุด ลำไย ทำให้เกษตรกรเริ่มลงทุนทำสวนผลไม้เหล่านี้จำนวนมาก เมื่อผลผลิตที่ออกมาเยอะ จะทำให้ราคาต่ำลงได้ หรือการสร้างชาวเรือสินค้าไม่ได้คุณภาพ แล้วล้งจีนจะใช้ช่วงเวลานี้ในการกดราคาสินค้า และการที่นักลงทุนจีนมีกิจการร่วมค้าจัดตั้งโรงงานกับคนพื้นที่ แต่กลับไม่มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีให้กับคนไทยอย่างจริงจัง ซ้ำยังมีการลักลอบนำแรงงานจีนเข้ามา ทำให้ไทยไม่ได้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจให้กับคนในพื้นที่จังหวัดระยองอย่างที่ควรจะเป็น รวมถึงปัญหาของผู้ประกอบการในพื้นที่ต้องการหารายได้จากนักท่องเที่ยวด้วยการทำสถานที่พักแบบโฮมสเตย์ แต่ไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจโรงแรม

ตามกฎหมายอย่างถูกต้องได้ ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่มาจากนักท่องเที่ยว เช่นเดียวกัน ปัญหาที่พบในพื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นผลที่เกิดจากการดำเนินงานของรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU Fishing) ทำให้ชาวประมงพื้นบ้านซึ่งเป็นเรือประมง

ขนาดเล็กถูกจับดำเนินคดี และเสียค่าปรับจำนวนมาก จึงส่งผลกระทบต่อรายได้ประชาชนท้องถิ่น ตลาดการส่งออกอาหารทะเลลดลง จนทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งต้องไปทำประมงในพื้นที่แถบชายฝั่งของกัมพูชา

๒.๓ ด้านสังคม ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี และระยอง เห็นได้ชัดเจนถึงความเปลี่ยนแปลงในการขยายตัวของเส้นทางการคมนาคมต่าง ๆ เป็นไปในทางที่ดีขึ้นสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวยกระดับคุณภาพชีวิตคนไทยให้ดีขึ้นได้ แต่อย่างไรก็ตาม ในส่วนของพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ต้องอาศัยการสร้างความเข้าใจของชุมชนในพื้นที่ในการเวนคืนที่ดินที่ใช้ระยะพอสมควร ซึ่งเกิดจากชุมชนที่ได้เคยพักอาศัยอยู่เดิมได้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของท่าเรือฯ ในการพักอาศัยและประกอบอาชีพเลี้ยงหอย ทำให้ทางท่าเรือฯ ต้องพิจารณาและชดเชยค่าเสียหายให้กับชุมชนเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ผลกระทบที่มาพร้อมกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่จังหวัดระยอง คือ ปัญหาของประชากรแฝงที่จะทำให้เกิดเป็นปัญหาอื่นๆ ตามมา เช่น แรงงานข้ามชาติ ผิดกฎหมาย ปัญหาความเหลื่อมล้ำ ปัญหาด้านสาธารณสุขจากโรคที่มากับการเคลื่อนย้ายประชากร และยังมีปัญหาจากการบริหารจัดการน้ำไม่ได้รับความเป็นธรรม ที่เกิดมาจากบางหน่วยงานขอน้ำไปใช้เพื่อการเกษตรแต่กลับนำไปใช้ในอุตสาหกรรม ทำให้เกษตรกรบางส่วนไม่สามารถใช้น้ำในพื้นที่นั้นได้ หรือมีน้ำไม่เพียงพอต่อการทำการเกษตรกรรม โดยในส่วนของพื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่งประกอบไปด้วย ๓ ตำบล ได้แก่ หาดเล็ก คลองใหญ่ ไม้รูด ได้มีการวางแผนงานในการภาคพัฒนาพื้นที่แตกต่างกันไปตามลักษณะภูมิประเทศ คือ การค้าชายแดนท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เศรษฐกิจ ตามลำดับ ซึ่งรัฐบาลได้วางแผนให้ตำบลไม้รูดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในปีพ.ศ.๒๕๖๔ จึงมีความเห็นว่า ผลจากปัญหาการแก้ไขประมงในพื้นที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้ ทำให้เรือไทยย้ายสัญชาติเพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมายในอนาคตอาจทำให้ไทยประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

๒.๔ ด้านการทหาร ในส่วนของกองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรีและตราด (กบช.จต.) ในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ได้วางมาตรการดูแลความสงบเรียบร้อย

โดยมีการจัดชุดพัฒนาสัมพันธัมพลชน ชุดวิทยากรสำหรับให้ความรู้/ปลูกฝัง
อุดมการณ์ที่ดี และมีหน่วยบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา
ยาเสพติด การบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติ การให้ความช่วยเหลือประชาชน
ได้ทันทั่วถึง อีกทั้งยังสามารถพัฒนาความสัมพันธ์กับผู้นำฝ่ายทหาร และผู้นำฝ่าย
ปกครองท้องถิ่นในทุกระดับ ทำให้เกิดการสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงในพื้นที่
ตามแนวชายแดนได้เป็นอย่างดี ถือเป็น การส่งเสริมเศรษฐกิจให้กับประเทศ ทำให้
เกิดบรรยากาศทางการค้า การลงทุน ของประชาชนทั้งสองประเทศเป็นไปด้วยดี
นักลงทุนต่างชาติมีความมั่นใจในการลงทุนมากยิ่งขึ้น และจากการที่หน่วยได้มี
ศักยภาพในการรับทั้งทางบก ทะเล และอากาศ ที่เข้มแข็ง ทำให้ไทยมีอำนาจในการ
ต่อรองด้านต่างๆ ได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศ
เพื่อนบ้าน กบข.จต. ไม่สามารถดำเนินความสัมพันธ์ได้อย่างเป็นทางการ ทั้ง ๆ ที่ใน
สภาพพื้นที่ชายแดนติดกันเพียง ๕๐ กิโลเมตร หากเกิดปัญหาการเจรจาต่อรองเกิด
ขึ้นในพื้นที่ ต้องรอกการประสานงานจากคณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบ
เรียบร้อยบริเวณชายแดนไทย – กัมพูชา

๒.๕ ด้านข้อมูลข่าวสาร และอื่นๆ ทุกหน่วยงานที่ได้เข้าเยี่ยมชม ต่างให้
ความสำคัญกับการจัดกิจกรรมสิ่งแวดล้อมควบคู่กับชุมชนท้องถิ่น ยกตัวอย่างเช่น
โครงการผลิตกระแสไฟฟ้าจากฟูกาหัน การมีส่วนร่วมกับชุมชนในการอนุรักษ์และ
พัฒนาป่าชายเลน ติดตามเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีธรรมาภิบาล
แต่อย่างไรก็ตาม ในทุกพื้นที่ยังพบปัญหาการบริหารจัดการฐานข้อมูลทางสถิติ
ของทุกหน่วยงานให้มีความเป็นปัจจุบันและทันสมัย รวมถึงการเข้าถึงเทคโนโลยี
ยังมีความแตกต่างกันมากระหว่างคนรุ่นใหม่กับเก่า ซึ่งขณะนี้ยังพบการใช้เทคโนโลยี
ในทางที่ผิด จากการทำบ่อนการพนันออนไลน์ที่มาจากนักลงทุนเงินตามแนวชายแดน
เพิ่มมากขึ้น โดยมีการวางเซิร์ฟเวอร์ที่คอมพิวเตอร์หลัก (Host Computer) แล้วต่อ
กับโมเด็ม (Modem) ที่พ่วงกับสายโทรศัพท์หรือต่อสัญญาณไวไฟ (Wi-Fi) ทำให้เกิด
การนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโครงข่ายข้อมูลมีการรับเงินพนันระหว่างประเทศ เป็นปัญหา
ที่ไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือและเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิด

๓. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

๓.๑ ด้านการเมือง : จากสถานการณ์การเลือกตั้งที่เพิ่งจบไปภายใต้รัฐธรรมนูญใหม่ แต่การเดินทางในโครงการ EEC ยังคงไม่หยุดการดำเนินต่อให้ถึงเป้าหมาย ขณะนี้ นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศยังคงให้ความสนใจ และเชื่อมั่นในศักยภาพที่ไทยจะขยายการพัฒนาไปในทิศทางที่ดีขึ้นได้ ดังนั้น การผลักดันให้โครงการ EEC ได้พัฒนาไปอย่างต่อเนื่องจะเป็นเรื่องสำคัญที่ภาคการเมืองต้องให้การสนับสนุน ไม่นำเข้าไปในกระแสความขัดแย้งและความผันแปรทางการเมือง และต้องช่วยขับเคลื่อนโครงการนี้ให้เข้าถึงประชาชนฐานรากและเชื่อมต่อกับโลกไปในเวลาเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลควรเปิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ใหม่ๆ ให้กับการลงทุนด้วย เนื่องจาก ยังมีจังหวัดอีกหลายจังหวัดที่มีศักยภาพในการกระจายความเจริญและเพิ่มพูนศักยภาพทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยได้ โดยสิ่งที่พอจะช่วยรัฐบาลได้ คือ การใช้ผังเมืองเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ให้ครอบคลุมไปยังพื้นที่ใกล้เคียง

๓.๒ ด้านเศรษฐกิจและสังคม : รัฐบาลไม่มีความจำเป็นที่จะต้องขยายสิทธิประโยชน์หรือให้ตัวเงินเพิ่มเติมแก่นักลงทุนเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านภาษี แต่รัฐบาลควรมุ่งทรัพยากรและความสนใจไปที่การลดอุปสรรคการดำเนินธุรกิจ และสร้างความเข้าใจกับนักลงทุนจนถึงสิทธิในการลงทุนโครงการใหญ่ ๆ ในประเทศไทยว่าเป็นเพียงการเข้าพื้นที่เท่านั้น รวมถึงไทยต้องมีความระมัดระวังและรอบคอบในการเจรจา จะได้ไม่เกิดปัญหากับดักหนีสิน ขณะเดียวกันต้องกำกวดดูแลให้นักลงทุนปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ของรัฐบาลอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ไทยได้ประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาเศรษฐกิจการค้ำร่วมกันกับจีน และเพื่อส่งเสริมการพัฒนาในด้านการท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในพื้นที่ EEC ควรยกระดับสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการสร้างเรื่องราวและระบุความสำคัญผูกโยงกับวัฒนธรรมท้องถิ่น แล้วใช้เทคโนโลยีเชื่อมโยงใช้เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นการท่องเที่ยวของไทย ทั้งนี้ ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่มุ่งเน้นการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการสาน

สัมพันธ์กับชุมชน และเพิ่มการเป็นผู้บุกเบิกการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะทำให้สามารถเป็นจุดเด่นของเมืองเกษตรกรรมที่พัฒนาไปเป็นเมืองอุตสาหกรรม พร้อมกับการมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสมดุลกับสิ่งแวดล้อม ประชาชนในพื้นที่ที่มีความกินดีอยู่ดี

นอกจากนี้ ภาครัฐควรต้องเริ่มฟังเสียงประชาชนทั้งในและรอบพื้นที่ EEC ด้วยว่า สิทธิประโยชน์ที่ภาครัฐนำเสนอให้กับนักลงทุนในพื้นที่ EEC ก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนรากหญ้าอย่างเป็นรูปธรรมตามนโยบายที่รัฐได้วางไว้หรือไม่ และรัฐบาลโดยเฉพาะกระทรวงพาณิชย์ ควรวางมาตรการไม่ให้เงินเข้ามาเอาเปรียบเกษตรกรไทยในเรื่องราคา และชนิดของผลไม้ที่ปลูกให้มีความเหมาะสม รวมถึง การสร้างมูลค่าสินค้าเกษตร ป้องกันสินค้าเกษตรล้นตลาด ทั้งนี้ เพื่อมุ่งสร้างการแข่งขันของสิ่งผลไม้ โดยเพิ่มประสิทธิภาพทางการตลาดของสิ่ง และการเพาะปลูกของชาวสวน ขณะเดียวกัน รัฐต้องควบคุมการใช้น้ำอย่างเข้มงวด เนื่องจาก ระบบสาธารณสุขในพื้นที่ยังไม่เพียงพอ ปัจจุบันความต้องการใช้น้ำมีทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคครัวเรือนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

๓.๓ ด้านการทหาร : ปัจจุบันปัญหาภัยคุกคามได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นรูปแบบใหม่ ทำให้หน่วยงานความมั่นคงต้องเสริมสร้างให้พื้นที่ที่มีความเจริญมากยิ่งขึ้นควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากร ขณะเดียวกัน ต้องสามารถให้ความรู้ในการประกอบอาชีพให้กับประชาชน โดยน้อมนำโครงการตามแนวพระราชดำริต่างๆ เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ว่างงาน ขาดแคลนที่ดินทำกินให้ได้มีที่อยู่อาศัยและมีที่ดินทำกินเป็นของตนเอง รวมถึง สนับสนุนให้ประชาชนได้มีความรู้ทางด้านเกษตรกรรมและสามารถพึ่งพาตนเองและเลี้ยงดูครอบครัวได้ นอกจากนี้ ควรจัดทำโครงการนิยามไทยกับหมู่บ้านตามแนวชายแดน เพื่อเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการเข้าถึงประชาชนที่อยู่ตามแนวชายแดนซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่เปราะบาง ทั้งนี้ การจัดทำโครงการดังกล่าวจะเป็นการรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ ทำให้เกิดความร่วมมือแล้วสามารถสร้างเป็น “เครือข่ายมวลชน” ที่สามารถช่วยเหลืองานของหน่วยราชการและกองทัพได้

๓.๔ ด้านข้อมูลข่าวสาร และอื่น ๆ : รัฐบาลควรปรับโครงสร้างการศึกษาให้สอดคล้องกับงาน อาชีพ และการดำรงชีวิตยุคใหม่ที่มีเทคโนโลยีเป็นฐานขับเคลื่อนการพัฒนา เพื่อมุ่งสร้างความเสมอภาคเท่าเทียมและรับผิดชอบต่ออนาคตของเยาวชน และต้องบูรณาการฐานข้อมูลให้เชื่อมโยงเข้าถึงกันได้ในทุกหน่วยงาน เพื่อความสะดวกในการนำมาใช้ประโยชน์ในการหาความเหมาะสมในพื้นที่ได้อย่างตรงจุด รวมถึงรัฐบาลควรทบทวนการปรับกฎหมายให้มีความพร้อมใช้ และเอื้อต่อการดึงดูดนักลงทุน ขณะเดียวกัน ต้องบังคับใช้ กฎหมายอย่างเคร่งครัดในประเด็นที่ผู้ประกอบการต่างประเทศไม่ถนัดเทคโนโลยีให้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝ่ายเทคนิคต่าง ๆ ในโรงงาน ทำให้แรงงานและธุรกิจท้องถิ่นไม่ได้รับประโยชน์อย่างที่คาดหวังไว้

ภาคผนวก ข
ภาพประกอบการเดินทางเข้าพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลสนับสนุนการวิจัย
เมื่อวันที่ ๒๗-๓๑ พ.ค.๖๒
ณ จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.จันทบุรี และ จ.ตราด



วันที่ ๒๗ พ.ค.๖๒ คณะนักวิจัย กศย.ศศย.สปท. ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลสนับสนุนงานวิจัย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี โดยมี ร.ท. ยุทธนา โมกขาว ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบังและคณะฯให้การต้อนรับ และบรรยายสรุปพร้อมตอบข้อซักถาม



วันที่ ๒๗ พ.ค.๖๒ คณะนักวิจัย กศย.ศศย.สปท. ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลสนับสนุนงานวิจัย ณ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จ.ชลบุรี โดยมี คุณสาธิต เกียรติกำจร ผู้ช่วยผู้อำนวยการฯ ให้การต้อนรับ และบรรยายสรุปพร้อมตอบข้อซักถาม





วันที่ ๒๘ พ.ค.๖๒ คณะนักวิจัย กศย.ศศย.สปท. ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลสนับสนุนงานวิจัย ณ ศาลากลางจังหวัดระยอง จ.ระยอง ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมี คุณสมเกียรติ พูลสุขเสริม หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยอง เป็นประธานและให้การต้อนรับคณะฯ พร้อมตอบข้อซักถาม



วันที่ ๒๘ พ.ค.๖๒ คณะนักวิจัย กศย.ศศย.สปท. ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลสนับสนุนงานวิจัย ณ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง โดยมี คุณฉกาจ พัฒนศรี ผู้อำนวยการสำนักงานมาบตาพุดเป็นประธาน และคณะฯ ให้การต้อนรับ พร้อมบรรยายสรุป ตอบข้อซักถาม และพาเยี่ยมชมโครงการฯ



วันที่ ๒๙ พ.ค.๖๒ คณะนักวิจัย กศย.ศศย.สปท. ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลสนับสนุนงานวิจัย ณ ร.พัน.๒ ค่ายตากสิน จ.จันทบุรี โดยมี น.อ. อธิกร แดงรักสกุล ร.น. รอง เสธ.กกล.กปช.จต. เป็นประธาน และคณะฯ ให้การต้อนรับ พร้อมบรรยายสรุปตอบข้อซักถาม



วันที่ ๓๐ พ.ค.๖๒ เวลา ๐๙๐๐-๑๖๓๐ คณะนักวิจัย กศย.ศศย.สปท. ลงพื้นที่ เพื่อเก็บข้อมูลสนับสนุนงานวิจัย ณ ที่ว่าการอำเภอคลองใหญ่ จ.ตราด โดยมี คุณประพันธ์ ประทุมขุมภู ปลัดอาวุโส หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครองอำเภอ คลองใหญ่ เป็นประธานและคณะฯ ให้การต้อนรับ พร้อมบรรยายสรุป ตอบข้อ ชักถาม และพาเยี่ยมชมเขตแดนไทย-กัมพูชา บ้านหาดเล็ก หลักเขตที่ ๗๓ รวมถึง จุดผ่านแดนถาวร บ้านหาดเล็ก

ภาคผนวก ค

การสนทนากลุ่ม (Focus Group)

เรื่อง “โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

คำชี้แจง

(๑) จุดประสงค์ในการสนทนากลุ่มในครั้งนี้ คือ เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทย และผลกระทบ/ข้อควรระวังของการดำเนินกิจกรรมของทั้งสองโครงการ รวมทั้งได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน เพื่อให้กองทัพไทยเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC ดังนั้น จึงขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสัมภาษณ์นี้

(๒) ขั้นตอนในการสนทนากลุ่ม

- ผู้ดำเนินการสนทนาแนะนำตนเอง และทีมงาน
- อธิบายถึงวัตถุประสงค์ของการศึกษา และจุดมุ่งหมายในการสนทนากลุ่ม
- เริ่มถามคำถามในแนวการสนทนาที่ได้จัดเตรียมมา

ผู้ศึกษาจะนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มาสรุปในภาพรวมและนำมาเขียนเพื่อประกอบเป็นเอกสารการวิจัย โดยไม่มีการอ้างชื่อของท่านแต่อย่างใด ท่านสามารถที่จะไม่ตอบคำถามใดๆ ที่ทำให้ท่านไม่สะดวกใจและขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะไม่มีผลใดๆ ต่อการปฏิบัติงานของท่าน

คำตอบที่ได้จากการสนทนากลุ่มในครั้งนี้ จะได้รับการเก็บรักษาเป็นความลับตามจรรยาบรรณของการวิจัย ข้อมูลที่ได้ถือเป็นสิทธิ์ส่วนตัวของผู้ตอบ การรายงานผลจะแสดงออกมาในลักษณะกลุ่มและผลรวมของกลุ่มเท่านั้น และขอรับรองว่า

คำตอบของท่านจะไม่ส่งผลเสียต่อหน่วยงานหรือตัวท่านเป็นอันเด็ดขาด คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณในความร่วมมือของทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

คำถามในการสนทนากลุ่ม

(๑) โครงการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระดับโลกได้อย่างไรบ้าง

(๒) ผลกระทบ/ข้อควรระวังของการดำเนินกิจกรรมโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทยจะส่งผลกระทบต่อ อย่างไร อันได้แก่ (๑) ด้านการเมือง/การทูต (๒) ด้านเศรษฐกิจ (๓) ด้านการทหาร และ (๔) ด้านข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ

(๓) ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน เพื่อให้กองทัพไทย และหน่วยงานความมั่นคง ได้เตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC

ขอแสดงความนับถือ

คณะผู้วิจัย

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

โทร ๐๒ ๒๗๕ ๕๗๑๕ E-mail: kannika.ma34@gmail.com

ภาคผนวก ง

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก(In-depth Interview)และภาพประกอบ

เรื่อง “โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) : ความมั่นคงร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย”

คำชี้แจง

(๑) จุดประสงค์ในการสัมภาษณ์เชิงลึกในครั้งนี้ คือ เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI ของจีน และ EEC ของไทย และผลกระทบ/ข้อควรระวังของการดำเนินกิจกรรมของทั้งสองโครงการ รวมทั้งได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกัน เพื่อให้กองทัพไทยเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC ดังนั้น จึงขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสัมภาษณ์นี้

(๒) ในการตอบแบบสัมภาษณ์นี้ผู้ตอบไม่ต้องเขียนชื่อลงในแบบสัมภาษณ์ และกรุณาตอบตามความเป็นจริงมากที่สุด เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่เชื่อถือได้และมีประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเอกสารวิจัยของหน่วยงานต่อไป

(๓) แบบสัมภาษณ์นี้มีเนื้อหาจำนวนทั้งสิ้น ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลพื้นฐานของผู้แทนองค์กร

ส่วนที่ ๒ ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI กับ EEC

ส่วนที่ ๓ ปัญหา อุปสรรค และผลกระทบในโครงการ BRI และ EEC

ส่วนที่ ๔ แนวทางในการบูรณาการภารกิจของหน่วยงานด้านความมั่นคงในพื้นที่

(๔) ขั้นตอนในการสัมภาษณ์

๔.๑ กล่าวทักทายสวัสดีผู้ให้สัมภาษณ์และอธิบายเกี่ยวกับงานวิจัยกับผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับทราบ

- ๔.๒ ชี้แจงวัตถุประสงค์ในการสัมภาษณ์และประโยชน์ที่ผู้ให้สัมภาษณ์จะได้รับ
- ๔.๓ ชี้แจงการเก็บรักษาความลับของข้อมูลและผู้ให้ข้อมูล
- ๔.๔ ขออนุญาตบันทึกเสียง เพื่อความสะดวกและความสมบูรณ์ในการเก็บและการวิเคราะห์ข้อมูล
- ๔.๕ กำหนดระยะเวลาสัมภาษณ์ประมาณ ๔๕ นาที ถึง ๑ ชั่วโมง
- ๔.๖ กล่าวขอบคุณผู้ให้สัมภาษณ์ และขอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ศึกษาจะนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มาสรุปในภาพรวมและนำมาเขียนเพื่อประกอบเป็นเอกสารการวิจัย โดยไม่มีการอ้างชื่อของท่านแต่อย่างใด ท่านสามารถที่จะไม่ตอบคำถามใดๆ ที่ทำให้ท่านไม่สะดวกใจและขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะไม่มีผลใดๆ ต่อการปฏิบัติงานของท่าน

คำตอบที่ได้จากการสัมภาษณ์ในครั้งนี้ จะได้รับการเก็บรักษาเป็นความลับตามจรรยาบรรณของการวิจัย ข้อมูลที่ได้ถือเป็นสิทธิ์ส่วนตัวของผู้ตอบ การรายงานผลจะแสดงออกมาในลักษณะกลุ่มและผลรวมของกลุ่มเท่านั้น และขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะไม่ส่งผลเสียต่อหน่วยงานหรือตัวท่านเป็นอันเด็ดขาด คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณในความร่วมมือของทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลพื้นฐานของผู้แทนองค์กร

ตำแหน่ง.....หน่วยงาน.....

ส่วนที่ ๒ ความเชื่อมโยงระหว่างโครงการ BRI กับ EEC

๑) โครงการความริเริ่มแถบและเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีความสอดคล้องกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของไทย *ท่านเห็นด้วยหรือไม่ เพราะเหตุใด*

.....
.....
.....

๒) โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของไทย *ในโครงการอะไรบ้าง* ที่มีความเชื่อมโยงกับโครงการความริเริ่มแถบและเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

.....
.....
.....

๓) ปัจจัยความสำเร็จของการสร้างความร่วมมือในมิติเศรษฐกิจภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ผ่านข้อริเริ่มแถบและเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน *คืออะไร*

.....
.....
.....

ส่วนที่ ๓ ปัญหา อุปสรรค และผลกระทบในโครงการ BRI และ EEC

๔) ปัญหา อุปสรรค และความท้าทายของการสร้างความร่วมมือของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ผ่านข้อริเริ่มแถบและเส้นทาง (The Belt and Road Initiative) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน *คืออะไร*

.....

.....

.....

๕) ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อประเทศไทยทั้ง ๔ มิติ ได้แก่ (๑) ด้านการเมือง/ การทูต (๒) ด้านเศรษฐกิจ (๓)ด้านการทหาร และ (๔) ด้านข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ *อย่างไรบ้าง*

.....

.....

.....

ส่วนที่ ๔ แนวทางในการบูรณาการภารกิจของหน่วยงานด้านความมั่นคงในพื้นที่

๖) อยากให้ท่านได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม ต่อกองทัพไทยและหน่วยงานความมั่นคง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับผลอันเนื่องมาจากนโยบาย BRI และการพัฒนาพื้นที่ในเขต EEC

.....

.....

.....





ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
62 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทร. 02-275-5715 เว็บไซต์ <http://ssc.rtarf.mi.th>