

# แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล



โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง  
รองผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนและเศรษฐกิจพอเพียง

วิทยาลัยการทัพบก

กันยายน 2563

เอกสารวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย  
โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง  
อาจารย์ที่ปรึกษา พันเอก ดร. ธีชกร ภูวพัฒน์

วิทยาลัยการทัพบก อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรหลักประจำ วิทยาลัยการทัพบก ปีการศึกษา 2563 และเห็นชอบให้เป็น  
เอกสารวิจัยส่วนบุคคลที่อยู่ในเกณฑ์ระดับ

พลตรี

(มหศักดิ์ เทพหัสดิน ณ อยุธยา)

ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก

คณะกรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล

พันเอก

(ฉกาจ ชันตี)

ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพ. ประยงค์ เต็มชวาลา)

ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา

พันเอก ดร.

(ธีชกร ภูวพัฒน์)

กรรมการ

พันเอก

(สถิตย์พันธ์ ประกอบผล)

กรรมการ

พันเอกหญิง

(ธนิตา วงษ์จินดา)

กรรมการ

## บทคัดย่อ

**ผู้วิจัย** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง  
**เรื่อง** แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย  
**วันที่** กันยายน 2563 **จำนวนคำ :** 7,364 **จำนวนหน้า :** 21  
**คำสำคัญ** โครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำ, ประเทศไทย  
**ชั้นความลับ** ไม่มีชั้นความลับ

การศึกษา เรื่องแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อให้ได้ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบกและทางน้ำในปัจจุบัน 2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างพื้นฐานของไทยในการขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานผ่านยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน และ 3) เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำสำหรับไทย ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ใช้การวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ แนวทางการวิจัยเอกสาร เป็นแนวทางหลักในการดำเนินงาน ผลการศึกษาความสามารถในการแข่งขันของไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งศึกษา 5 ปีย้อนหลังจากปี ค.ศ. 2015 - 2019 โดยการจับอันดับของ Global Competitiveness Index (GCI) พบว่า ความสามารถในการแข่งขันทางบก ด้านคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนน มีความสามารถในการแข่งขันลดลง ด้านประสิทธิภาพการบริการทางระบบรางดีขึ้นเพียงเล็กน้อย และความสามารถในการแข่งขันทางน้ำ พบว่าด้านประสิทธิภาพการบริการทางท่าเรือเห็นได้ชัดว่าความสามารถในการแข่งขันลดลงอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างพื้นฐานของไทยในการขยายตัวด้านระบบราง ผ่านนโยบาย “จีนลงใต้” ไทยจะสามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียนทางบกโดยเฉพาะระบบราง จะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศไทยมีความสามารถในการแข่งขันดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามจากยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีนนั้นมีทั้งผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำสำหรับไทย ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ด้านการดำเนินยุทธศาสตร์อินโด – แปซิฟิกของสหรัฐฯ ด้านความมั่นคง การทหาร และด้านความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับประเทศมหาอำนาจซึ่งไทยจะเป็นมิตรทั้งจีนและสหรัฐฯ และมีผลประโยชน์ร่วมเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทยในทศวรรษหน้าผ่านความร่วมมือของกรอบความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียนและกรอบความร่วมมืออื่นๆ

## ABSTRACT

**AUTHOR:** Assistant Professor Chulaporn Kobjaiklang, Ph.D.  
**TITLE:** Guidelines Development for Land and Water of Infrastructure  
in Thailand  
**DATE:** September, 2020 **WORD COUNT :** 7,364 **PAGES :** 21  
**KEY TERMS:** Land and water infrastructure, Thailand  
**CLASSIFICATION:** Unclassified

The study of Guidelines Development for Land and Water of Infrastructure in Thailand aims 1) to obtain information on basic Thai infrastructure by land and water ways, 2) to analyze the factors that affect the infrastructure of Thailand in the expansion through strategic Belt and Road Initiative (BRI) of China, and 3) to find guidelines for the development of infrastructure on land and water ways in accordance with the national security strategy. Used strategic research approach of documentary research was the guide principle in the operation. The results of Thailand's competitiveness in infrastructure both land and water ways, which studied 5 years after 2015 – 2019 by GCI ranked, found that the ability of road quality had lower competitiveness and the efficiency of the rail service only slightly improved and the ability of efficiency of the port services the competitiveness declined steadily. For factors affecting Thailand's infrastructure for rail system expansion through the "China Down Under" policy, Thailand will be able to connect with ASEAN countries by land, especially the rail system. The air infrastructure has continuously improved competitiveness. As a result, Thailand is a hub for ASEAN countries. However, China's strategic BRI has both positive and negative effects. Regarding the implementation of the Indo-Pacific strategy, military security, and relations between Thailand and the major powers, both the United States and China. Thailand will be friendly to both China and the United States and have mutual benefits to strengthen Thai security cooperation in the next decade through cooperation with the ASEAN framework and other cooperation frameworks.

## กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเชิงยุทธศาสตร์เรื่อง “แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย” ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยดี เนื่องด้วยการเอื้อเฟื้อข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่ผู้ทรงคุณวุฒิทั้งทางด้านภาคความมั่นคง ภาครัฐ ภาคเอกชน และแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ที่กรุณาให้เข้าถึงแหล่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพ. ประยงค์ เต็มขวลา ที่ให้ความกรุณาเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา ที่มีความเชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์ BRI ส่งผลให้ผู้วิจัยสามารถดำเนินการวิจัยได้อย่างราบรื่น ขอขอบพระคุณ พันเอก ดร. ธัชกร ภูวัฒนดล อาจารย์ที่ปรึกษาของงานวิจัยฉบับนี้ ที่กรุณาเสียสละเวลาให้คำแนะนำ และความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับแนวทางการทำวิจัย พร้อมทำการปรับปรุงงานวิจัยและการนำเสนองานวิจัย ชี้แนะและเพิ่มเติมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ทำให้ผู้วิจัยได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน สามารถดำเนินงานวิจัย และสรุปผลวิจัยได้อย่างราบรื่น ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ตลอดจนขอขอบพระคุณ พันเอก ฉกาจ ขันดี ที่คอยชี้แนะ ให้แนวทางปฏิบัติ ตลอดจนให้คำปรึกษาโดยตลอด

ด้วยความกรุณาด้านข้อมูลจากท่านและด้วยความกรุณาจากคำชี้แนะในด้านข้อเสนอแนะของท่าน อาจารย์ที่ปรึกษาพิเศษ พลเอก จิตตศักดิ์ เจริญสมบัติ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในอนาคต และขอขอบพระคุณ คณะกรรมการวิจัย พันเอกหญิง ธนิตา วงษ์จินดา ที่คอยให้คำแนะนำด้านเอกสารรูปแบบงานวิจัย พันเอก สติตย์พันธ์ ประกอบผล ที่ให้คำแนะนำ คอยชี้แนะและเพิ่มเติมข้อมูลที่มีประโยชน์ ทำให้ผู้วิจัยได้มุมมองการวิจัยตามแนวทางของวิทยาลัยการทัพบก และขอขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงสำหรับ พลตรี มหศักดิ์ เทพหัสดิน ณ อยุธยา ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก ที่เปิดโอกาสให้ผู้วิจัยได้มีโอกาสเข้ามาศึกษาในหลักสูตรอันทรงเกียรตินี้

## แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย

จากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี วิสัยทัศน์ประเทศคือ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงมีความสำคัญมาก เพราะเมื่อประเทศมีความมั่นคงจะส่งผลให้นักลงทุนชาวต่างชาติต้องการเข้ามาลงทุน ก่อให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เมื่อเศรษฐกิจดีจะส่งผลดีกับสภาพสังคมให้มีความเข้มแข็งประชาชนมีความสามัคคี เมื่อภาพรวมในประเทศดีต่างชาติย่อมต้องการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามการจะก้าวไปถึงจุดนั้นต้องเร่งพัฒนายุทธศาสตร์ต่างๆ หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญ คือยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขันโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่ต้องเชื่อมโยงไทยให้สามารถก้าวทันกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในโลกยุคปัจจุบัน และจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2560-2564 ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติ ตามเป้าหมายที่ไทยเน้นด้านความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านความมั่นคงในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน มิตรประเทศ และนานาประเทศในการป้องกันภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ ควบคู่ไปกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติ

ปัจจุบันจีนเข้ามามีบทบาทสำคัญในภูมิภาค โดยเฉพาะบทบาทด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมผ่านยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI)<sup>1</sup> มุ่งเน้นด้านการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง การสร้างท่าเรือน้ำลึก และการเชื่อมโยงระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ประกอบกับสภาพปัจจุบันสภาพของการแข่งขันอย่างรุนแรงในการแย่งชิงการเป็นมหาอำนาจทั้งทางเศรษฐกิจ เทคโนโลยีด้านการเมือง และด้านความมั่นคง เห็นได้จากการเกิดสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน ปัญหาความขัดแย้งทางทะเลจีนใต้ซึ่งส่งผลให้มหาอำนาจเดิมต้องลุกขึ้นมาหาแนวทางและสร้างยุทธศาสตร์ที่จะจุดการเติบโตอย่างรวดเร็วของจีน เห็นได้ชัดจาก ยุทธศาสตร์ “อินโด-แปซิฟิก” ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และอินเดีย ซึ่งหากพิจารณาในอนาคตจะส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับไทย และกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ด้านโครงสร้างพื้นฐานมีการจัดอันดับโดยการวัดดัชนีความสามารถในการแข่งขันรวมโดยสภาเศรษฐกิจโลก (WEF) ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั่วโลก ซึ่งด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นตัวแปรที่ต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากการเดินทาง การขนส่งสินค้าและทรัพยากร การท่องเที่ยว รวมถึงความมั่นคงทางน้ำและทางบก อาศัยการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทั้งสิ้น สิ่งที่ต้องพิจารณา คือกลุ่มประเทศมหาอำนาจเดิมต้องหาแนวทางสกัดกั้นการ

ขยายตัวอย่างต่อเนื่องของจีนผ่านยุทธศาสตร์ BRI รวมถึงกรณีพิพาททะเลจีนใต้ที่ยังเป็นประเด็นปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง

ในฐานะนักยุทธศาสตร์ต้องสนใจและให้ความสำคัญในยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง และยุทธศาสตร์ด้านความสามารถในการแข่งขันโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำของไทย จะทำอย่างไรให้ประเทศไทยมีแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการเติบโตของภูมิภาค จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าวจึงควรมีการศึกษายุทธศาสตร์ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานสำคัญผ่านการมองจากสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum : WEF) โดยจัดอันดับจากอดีตสู่ปัจจุบัน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีนที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว รวมถึงด้านยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงจะส่งผลอย่างไรกับไทย เนื่องจากมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของจีนผ่านยุทธศาสตร์ BRI ในทุกด้านทั้งด้านเศรษฐกิจ เทคโนโลยี รวมถึงปัญหาข้อพิพาททะเลจีนใต้ที่ยังหาข้อยุติไม่ได้ ส่งผลต่อมหาอำนาจเดิมให้สร้างยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกขึ้นมาเพื่อชะลอการเติบโตและลดบทบาทของจีนในทะเลจีนใต้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงไทยอย่างไร ทหารจะเข้ามามีบทบาทอย่างไรต่อความท้าทายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องขยายตัวเพื่อรองรับความสามารถในการแข่งขันของประเทศผ่านเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (East Economic Corridor : EEC) ของไทย และความท้าทายด้านความมั่นคงในการสร้างสมดุลของสองมหาอำนาจในอนาคต ซึ่งเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ยุค “ไทยแลนด์ 4.0”

## ปัจจัยที่มีผลกับยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงและยุทธศาสตร์ด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ

1. ปัจจัยภายในประเทศ ที่สำคัญประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และสถานการณ์ภายในประเทศ มีผลต่อ “แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย” ดังนี้
  - 1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)<sup>2</sup> แผนระดับที่ 1 เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทย ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียง” ดังนี้ 1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เน้นการ

บริหารจัดการสภาวะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย เอกราช อธิปไตย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกกระดับ และ 2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนา ที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ให้ความสำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังคำกล่าวที่ว่า “โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย เชื่อมโลก” ให้เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไว้ร่อยต่อ

**1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564<sup>3</sup>** แผนระดับที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคงและยั่งยืน จากเป้าหมายภาพรวม คือ ผลประโยชน์ของชาติ โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านความมั่นคงที่มีความจำเป็นเร่งด่วนและมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงของประเทศ ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ในการสร้างเสถียรภาพภายในประเทศ ลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในอาเซียนและประชาคมโลก การศึกษาในครั้งนี้ให้ความสนใจศึกษาเกี่ยวข้อง ด้านการส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อบูรณาการความร่วมมือกับมิตรประเทศให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และการป้องกันภัยคุกคามข้ามชาติ และด้านการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเพื่อคงไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยในเขตทางทะเล

**1.3 สถานการณ์ภายในประเทศ** สถานการณ์ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ ยังมีการสร้างสถานการณ์โดยมีเป้าหมายให้เกิดความสูญเสียต่อเจ้าหน้าที่รัฐ ไทยมีความเสี่ยงสูงจากปัญหาอาชญากรรมคอมพิวเตอร์ โดยเฉพาะการคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจประเทศไทยเริ่มตกเป็นเป้าหมายในการโจมตีทางไซเบอร์บ่อยครั้งขึ้น ประเทศที่มีความเสี่ยงสูงสุดด้านไซเบอร์ ปัญหาความมั่นคงและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล รวมทั้งข้อกำหนดที่ประเทศไทยยังไม่มีการบริหารจัดการ ขาดการสร้างความเข้าใจและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศ<sup>4</sup>

**1.4 โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)** ซึ่งเป็นโครงการความหวังของไทย มีการเตรียมการในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS และกลุ่มประเทศ ASEAN+6 เชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคทั้งหมด แนวพื้นที่เศรษฐกิจใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ได้แก่ 1) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ เป็นหนึ่งในโครงการที่มีความสำคัญภายใต้แนวทางการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ 2) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWE) เชื่อมโยงเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมา เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว เข้าสู่ไทย และไปสู่เมียนมา หรืออาจเรียก



ได้ว่า เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน เส้นทาง R9 และ 3) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม มีเส้นทางสำคัญ 2 เส้นทางคือ เส้นทาง R1 และ R10 ทั้งสองเส้นทางจะเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางน้ำและทางบกเพื่อเข้ามาเชื่อมโยงให้ EEC ของไทยกลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงอย่างแท้จริง

2. **ปัจจัยภายนอกประเทศ** ปัจจุบันสถานการณ์ความมั่นคงโลก ประเทศมหาอำนาจมีแนวโน้มของการขยายอิทธิพลและการเพิ่มบทบาทในภูมิภาคเพิ่มขึ้น<sup>5</sup> เช่น 1) ยุทธศาสตร์ อินโด-แปซิฟิก ของสหรัฐฯ 2) การขยายอิทธิพลของจีนผ่านยุทธศาสตร์ BRI ในกลุ่มประเทศอาเซียน ส่งผลให้จีนมีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดและดำเนินนโยบายของประเทศต่างๆ เช่นการดำเนินนโยบาย “เงินมุ่งใต้” และ 3) ความขัดแย้งด้านอาณาเขตแบบรัฐต่อรัฐทั้งด้านอาณาเขตทางบก การอ้างสิทธิทับซ้อนทางทะเล และภูมิรัฐศาสตร์ เพื่อผลประโยชน์และการแย่งชิงทรัพยากร กรณีของข้อพิพาท “ทะเลจีนใต้” 4) ความเป็นผู้นำกรอบความร่วมมือที่สำคัญ ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) และแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) ดังนี้

2.1 **ยุทธศาสตร์ อินโด-แปซิฟิกของสหรัฐฯ** เป็นหัวใจของยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ ด้านความมั่นคง เน้นความมั่นคงในการเดินเรือ การเดินอากาศ และการสู้กับอาชญากรรมข้ามชาติ โจรสลัด และการก่อการร้ายในภูมิภาค ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างแสนยานุภาพทางทหาร ยุทธศาสตร์ที่ 2 เสริมสร้างแสนยานุภาพทางทหารให้กับพันธมิตรสหรัฐฯ และ ยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างสถาปัตยกรรมในภูมิภาค สหรัฐฯ อาเซียนกับประเทศคู่เจรจา หรือที่เรียกย่อว่า ADMM+ สหรัฐฯ มีบทบาทอย่างมากในคณะทำงานความมั่นคงทางทะเลของ ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก คือ สนามยุทธศาสตร์อันดับต้น ของสหรัฐฯ<sup>6</sup> ภาพรวมเน้นทางการทหาร สะท้อนการจัดแถวแนวร่วมทางยุทธศาสตร์ใหม่ภายใต้การนำของสหรัฐฯ รวมทั้งการรวมตัวอย่างหลวมๆ ของจตุรมิตรเป็นกลุ่ม QUAD ประกอบด้วย สหรัฐฯ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และอินเดีย นอกจากนี้ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย ได้ร่วมกันดำเนินโครงการไตรภาคีเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน อินโด-แปซิฟิก ยุทธศาสตร์ อินโด-แปซิฟิก (Indo-Pacific Strategy) เพื่อคานอำนาจและปิดล้อมจีน

จากยุทธศาสตร์นี้ จีนมองว่าสหรัฐฯ ใช้ยุทธศาสตร์นี้มาสกัดการเติบโตของจีน ส่วนสหรัฐฯ มองว่าจะต้องใช้ยุทธศาสตร์นี้เพื่อคงไว้ซึ่งอิทธิพลของตน<sup>7</sup> ซึ่งจุดศูนย์กลางของมหาสมุทรอินเดียกับแปซิฟิก คือ ไทยและอาเซียน ไทยจะเดินเกมอย่างไรจึงจะรักษาความเป็นกลุ่มก้อนที่มีอำนาจต่อรอง ซึ่งหากวิเคราะห์รายประเทศรวมของกลุ่มประเทศอาเซียน<sup>8</sup> พบว่า 1) สหรัฐฯ มีการจัดกลุ่มประเทศทางยุทธศาสตร์คือ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย และออสเตรเลีย สร้างการผูกมิตรใหม่กับกลุ่มประเทศที่มีบทบาทในมหาสมุทร

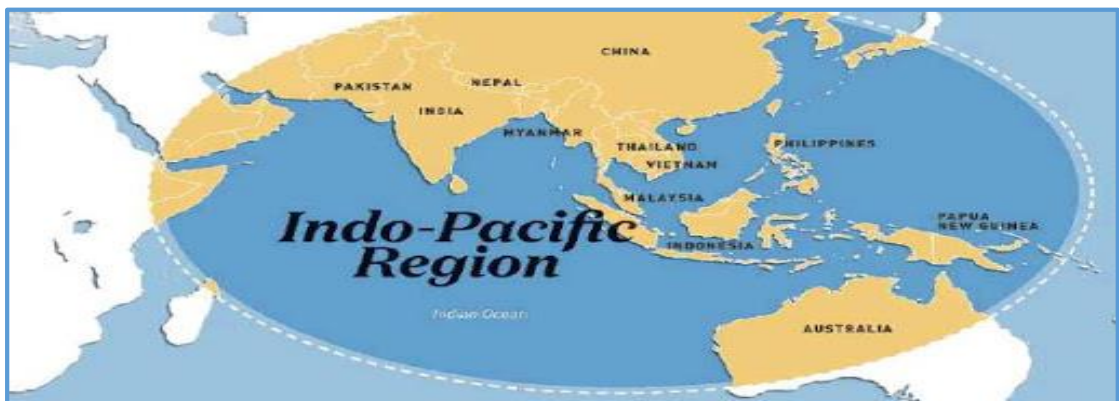
อินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก 2) ออสเตรเลีย เน้นการส่งเสริมให้ภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก มีความรุ่งเรือง เปิกกว้าง และเสรีภาพ เป็นพันธมิตรทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของสหรัฐฯ ออสเตรเลียพยายามรักษาดุลอำนาจระหว่างสหรัฐฯ กับจีน เนื่องจากผลประโยชน์ด้าน เศรษฐกิจซึ่งจีนเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของออสเตรเลีย 3) ญี่ปุ่น ให้การสนับสนุนยุทธศาสตร์ ของสหรัฐฯ อย่างเต็มที่ เพื่อขยายบทบาทด้านความมั่นคงเข้ามาในทะเลจีนใต้ เสริมสร้าง บทบาทของกองกำลังป้องกันตนเอง และแสวงหาพันธมิตรในการสกัดกั้นอิทธิพลจีน เนื่องจากญี่ปุ่นมีปัญหาขัดแย้งกับจีนในทะเลจีนตะวันออก และ 4) อินเดีย ต้องการมี บทบาทในกรณีพิพาททะเลจีนใต้มากขึ้น เนื่องจากอินเดียกังวลต่อการขยายอิทธิพลของ จีนในทะเลจีนใต้ ที่อาจส่งผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือของภูมิภาค ซึ่งอินเดียใช้ เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าและพลังงาน อินเดียมีการดำเนินนโยบาย ต่างประเทศในเชิงรุกกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้นตามนโยบาย มอง ตะวันออก (Act East Policy) ของอินเดีย

ประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก 1) จีน ทราบดีในกรณี ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก วัตถุประสงค์เพื่อชะลอการเติบโตของจีนผ่านยุทธศาสตร์ BRI ดังนั้นจีนเน้นการปรับท่าทีของตนเพื่อสร้างสัมพันธ์รูปแบบใหม่กับญี่ปุ่น อินเดีย และ ออสเตรเลียเช่นกัน 2) อาเซียน เห็นว่าความร่วมมือในกรอบอินโด-แปซิฟิกจะต้องตั้งอยู่ บนพื้นฐานของความเป็นแกนกลางของอาเซียน ช่วยสร้างการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย เกื้อกูลกรอบความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคและอนุภูมิภาค ร่วมกันสร้าง ผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมแก่ประชาชนเป็นสำคัญ หลักการสำคัญของความเป็น แกนกลางของอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบุหลักการทั้งหมดที่มาจากสนธิสัญญา มิตรภาพและความร่วมมือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเป็นพื้นฐานหลักในการ ขับเคลื่อนของอาเซียน ทิศนะของอาเซียน ที่มีความยืดหยุ่นและปรับตามพัฒนาการ ใหม่ ๆ ในภูมิภาคจากเอกสารมุมมองของอาเซียนต่อแนวคิด อินโด-แปซิฟิก (ASEAN Outlook on the Indo-Pacific : AOIP) ประกอบด้วยความร่วมมืออย่างเป็นทางการใน 4 สาขา 1) ความร่วมมือทางทะเล 2) ด้านการเชื่อมโยง 3) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของ สหประชาชาติ 2030 และ 4) ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ

**2.1.1 ทรรศนะของอาเซียนด้านยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก** ทรรศนะอาเซียนว่าด้วย อินโด-แปซิฟิก (AOIP) ให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ คือการเผชิญหน้ากับจีนอย่างเปิดเผย โดยมีข้อแตกต่าง สำคัญ คือ 1) อาเซียนมองว่ายุทธศาสตร์ อินโด-แปซิฟิก คือการเชื่อมกันแบบไร้ รอยต่อของ เอเชีย-แปซิฟิกของอาเซียน 2) AOIP ไม่ใช่ปฏิญญา ไม่ใช่ยุทธศาสตร์ ไม่ใช่ความตกลง ไม่ใช่แม่เอกสารวิสัยทัศน์ และไม่ผูกมัดใคร ซึ่งอาเซียนจะเฝ้าเอกสาร

ที่เหมาะสมเอง ต่อไปอาจมีการลงนามสนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมืออินโด-แปซิฟิก 3) สหรัฐเน้นมิติความมั่นคง การทหาร และการแข่งขันทางยุทธศาสตร์ ส่วนอาเซียนมุ่งความร่วมมือทางทะเล การพัฒนา การพัฒนาอย่างยั่งยืนและการเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศอาเซียน สิ่งที่สุดคล้องกันระหว่าง FOIP กับ AOIP คือการเป็นแกนกลางของอาเซียน (ASEAN Centrality) ซึ่งอาเซียนประกาศตัวเล่นบทคนกลางที่ตรงไปตรงมา (Honest Broker)<sup>9</sup> ในภาพรวม AOIP เป็นมิตรกับสหรัฐฯ และเป็นมิตรกับจีน

**2.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก** บทบาทความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจที่เป็นคู่แข่งกัน คู่แข่งกัน และพันธมิตร เข้ามามีบทบาท ดังนี้<sup>10</sup> 1) จีน-สหรัฐฯ มีความสัมพันธ์ทั้งในลักษณะภัยคุกคาม คู่แข่ง และพันธมิตรต่อกัน เนื่องจากจีนที่กำลังผงาดขึ้นมาเป็นมหาอำนาจของโลก โดยใช้ความพยายามในการสร้างสมดุลกับจีน 2) จีน-อาเซียน ความสัมพันธ์ของอาเซียนถือว่ามึบทบาทความสำคัญอย่างมากต่อจีน เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านที่สำคัญของ BRI และจีนมองไทยว่าเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเครือข่ายในภูมิภาค 3) สหรัฐฯ-ไทย มีความสัมพันธ์เป็นพันธมิตรกัน โดยสหรัฐฯ ยังคงต้องการดำรงความเป็นพันธมิตรกับไทย แต่ถูกชะลอลงจากเสถียรภาพทางการเมืองไทย ปัจจุบันสหรัฐฯ ให้ความสำคัญกับไทยลดลงในประเด็นมนุษยชน สิ่งแวดล้อม และประชาธิปไตย และ 4) จีน-ไทยความสัมพันธ์มีความก้าวหน้าขึ้นทั้งด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือทุกด้าน<sup>11</sup> จากการทบทวนวรรณกรรมของทั้งสามส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องของภูมิรัฐศาสตร์ของไทยด้านการเป็นศูนย์กลางด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงที่จะนำมาปรับยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของไทย



ภาพที่ 1 ภาพยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกของสหรัฐฯ<sup>12</sup>

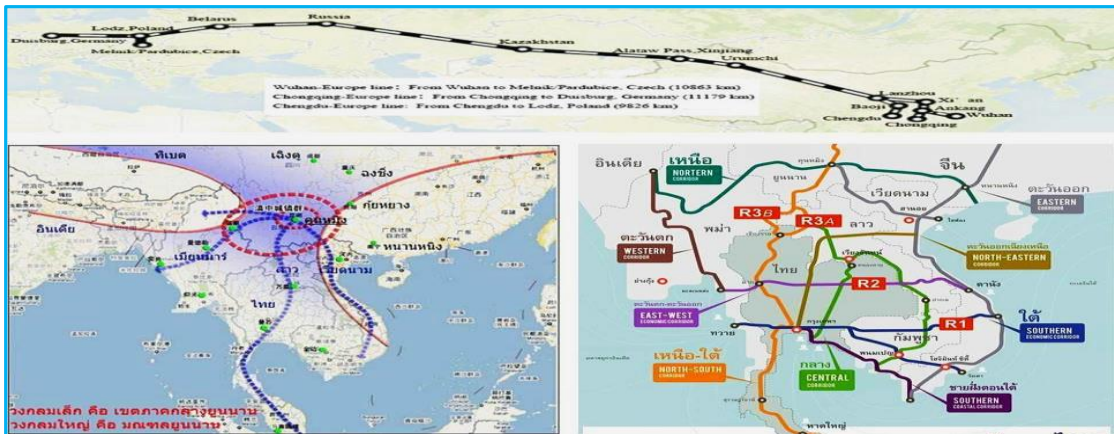
## 2.2 การขยายอิทธิพลของจีนผ่านยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI)

ปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างพื้นฐานของไทยในการขยายตัวผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีน<sup>13</sup> ปัจจุบันจีนเข้ามามีบทบาทสำคัญในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะบทบาทด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านโครงการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง การสร้างท่าเรือน้ำลึก การสร้างถนน ท่าอากาศยาน และระบบสาธารณูปโภค ผ่านการขับเคลื่อน 3 แผนงาน คือ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศ 2) การจัดสรรแหล่งเงินทุนเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และ 3) การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่ง BRI เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของจีนในการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจไปสู่ภาคใต้และภาคตะวันตกของจีนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน และการเข้าถึงทรัพยากรผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและความมั่นคงสำหรับจีน ทั้งในแง่การเป็นแหล่งพลังงานและทรัพยากร ตลาด ฐานการผลิต และเส้นทางออกสู่ทะเล สำหรับความสัมพันธ์จีน-อาเซียน จีนให้ความสำคัญกับอาเซียนอย่างมาก เป็นทั้งมิตรและเพื่อนบ้าน ที่สำคัญที่สุดคือ เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ เพราะว่ามีสภาพทางภูมิศาสตร์ วัฒนธรรม และสภาพทางการเมืองที่สามารถเกี่ยวพันกันได้ จีนก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB)<sup>14</sup> เพื่อสนับสนุนประเทศกำลังพัฒนาในอาเซียนโดยเฉพาะ จีนใช้ BRI ผลักดันการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วยความร่วมมือกันสร้างสันติภาพและเสถียรภาพในภูมิภาคเพื่อรับมือกับวิกฤตการณ์ เช่น ภัยธรรมชาติ วิกฤตทางการเงินในเอเชีย ความมั่นคงระหว่างประเทศ ภัยก่อการร้าย



ภาพที่ 2 เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 Belt and Road Initiative : BRI<sup>15</sup>

ส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศอาเซียนและไทย คือ เส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-สิงคโปร์ การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างจีนและกลุ่มประเทศอาเซียนผ่านยุทธศาสตร์ BRI ทางบกนั้นจีนให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรถไฟอย่างมาก เพราะถือเป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญทางเศรษฐกิจ จากยุทธศาสตร์สำคัญของ BRI จีนให้ความสำคัญกับ “นโยบายเงินลงใต้” มุ่งพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมกับการมีโครงการส่งเสริมการพัฒนาทั้งด้านการเชื่อมต่อด้านการค้าการลงทุน ด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง โดยมีธนาคาร AIIB ซึ่งจะส่งผลดีต่อการปรับสมดุลของการเติบโตในภูมิภาคอาเซียน การดำเนินนโยบาย “มุ่งลงใต้”<sup>16</sup> จากความสัมพันธ์ที่ตึงเครียดระหว่างไทยและจีนมายาวนาน ประกอบกับไทยมีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากจีนสู่กลุ่มประเทศอาเซียน ส่งผลให้จีนให้ความสำคัญกับไทยมาก จีนมีมณฑลเสฉวนที่มี ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา จีนมุ่งเน้นการเชื่อมโยงจากคุนหมิงของจีน แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางที่จีนวางแผนไว้ ตามยุทธศาสตร์ BRI จากคุนหมิง (จีน) – ช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) คือ 1) เส้นทางจากคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ 2) เส้นทางตะวันตก จากคุนหมิง-เมียนมา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ และ 3) เส้นทางตะวันออก จากคุนหมิง-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ซึ่งทุกเส้นทางจะต้องผ่านไทย ซึ่งเห็นได้ชัดว่าไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทาง อาเซียนดำเนินกลยุทธ์ในการเชื่อมโยงกับ BRI ของจีนภาคพื้นดิน ดังนี้ ใช้การเชื่อมโยงโดยใช้รถไฟ (The Pan-Asia Railway Network) ซึ่งจะตอบสนองกับเส้นทาง BRI ระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนกับจีนตอนใต้ ซึ่งจีนให้การสนับสนุนการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการรถไฟเป็นเงินมหาศาล และไทยขยายการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยเชื่อมโยงกับการลงทุนของ BRI ไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์การเป็นศูนย์กลางของประเทศกลุ่มอาเซียน นโยบาย “เงินลงใต้” ตามยุทธศาสตร์ BRI ของจีน การเชื่อมโยงจะส่งผลให้ไทยจะกลายเป็นเส้นทางเชื่อมโยงที่สำคัญด้านการขนส่งในจีน-อาเซียน โดยจีนมีนโยบายขยายพื้นที่เศรษฐกิจผ่านนโยบาย “เงินลงใต้”<sup>17</sup> ปัจจุบันจีนให้ความสำคัญกับกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจทางธรรมชาติ มีแม่น้ำโขงเป็นจุดร่วมมีประชากรกว่า 326 ล้านชีวิต ซึ่งประกอบด้วย ประเทศ สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา ไทย เมียนมา มณฑลยูนนานของจีน เป็นกลุ่มประเทศที่มีพื้นที่ใกล้ชิดกับจีน มีปัจจัยสำคัญด้านการขนส่งสินค้า การขยายโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน ระบบรถไฟ และทางน้ำผ่านแม่น้ำโขง จีนมีการจัดตั้งกองทุน AIIB เพื่อสนับสนุนด้านการเงินเพื่อช่วยเหลือกลุ่ม GMS ให้สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้



ภาพที่ 3 นโยบาย “จีนลงใต้” จากนโยบาย BRI ของจีน<sup>18</sup>

2.3 ข้อพิพาท “ทะเลจีนใต้” ข้อพิพาททะเลจีนใต้ สหรัฐฯ ภายใต้การนำของประธานาธิบดี โดนัลด์ ทรัมป์ ได้เดินทางเข้าเต็มที เช่น การไม่เชิญจีนเข้าร่วมการประชุมทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคที่เรียกว่า RIMPAC<sup>19</sup> นอกจากนี้สหรัฐฯได้เพิ่มความร่วมมือทางทหารและความมั่นคงกับประเทศต่างๆ ที่ขัดแย้งกับจีนในทะเลจีนใต้ ซึ่งจะยึดมั่นหลักการเสรีภาพในการเดินเรือด้วยการส่งเรือรบและเครื่องบินรบเข้าไปในเขตทะเลจีนใต้ อ้างว่าเป็นเขตน่านน้ำสากลตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ และไม่ยอมรับการอ้างกรรมสิทธิ์ของจีนในทะเลจีนใต้ มีการซ้อมรบทางทะเลระหว่าง 3 ประเทศ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และอินเดีย ได้จัดตั้งกลุ่ม QUAD ประกอบด้วย 4 ประเทศ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และอินเดีย เน้นกระชับความร่วมมือทางทหารและความมั่นคง ซึ่งวาระซ่อนเร้นคือ การเป็นพันธมิตรเพื่อปิดล้อมจีน จากยุทธศาสตร์ BRI สหรัฐฯ สร้างยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก และได้วิพากษ์วิจารณ์ยุทธศาสตร์ BRI ของจีนว่า เป็นกบฏหักเห และทำให้ประเทศที่เข้าร่วมโครงการสูญเสียอำนาจอธิปไตยทางเศรษฐกิจ<sup>20</sup> ถือเป็นก้าวแรกของสหรัฐฯที่ใช้แข่งกับ BRI ของจีน ซึ่งยุทธศาสตร์นี้ อาจจะนำไปสู่ปัญหาความขัดแย้ง และการเผชิญหน้า ในภูมิภาคได้ในอนาคต ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออาเซียนและต่อไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้<sup>21</sup>

#### 2.4 ความคืบหน้าการรวมความร่วมมือที่สำคัญ

2.4.1 ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) คือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ คือ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม<sup>22</sup> โดยมีกฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) เป็นกรอบหรือพื้นฐานทางกฎหมายรองรับ ซึ่งจะสร้างกฎเกณฑ์สำหรับองค์กรอาเซียนให้สมาชิกพันธกิจที่จะต้องปฏิบัติตาม<sup>23</sup> อาเซียนได้รวมตัวเป็นประชาคมอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2558 และแบ่งการ



ดำเนินงานออกเป็น 3 เสาหลัก ได้แก่ 1) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) 2) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรม (ASCC) 3) ประชาคมการเมืองและความมั่นคง (APSC)

**2.4.2 แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง(GMS)** เป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงที่ไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดอยู่ในปัจจุบัน และเป็นช่องทางเจาะเข้าสู่ประเทศจีนและอินเดีย ซึ่งเป็นตลาดที่ขนาดจำนวนผู้บริโภคสูงสุดของโลก มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อความเจริญเติบโตของอนุภูมิภาคร่วมกัน ลดช่องว่างทางการพัฒนาเศรษฐกิจ<sup>24</sup> และยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนผ่านการเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจโดยกรอบความร่วมมือที่มุ่งสร้างความแข็งแกร่งให้ภูมิภาคเอเชีย ส่งเสริมความเข้าใจ ความไว้วางใจ และความร่วมมือที่จะนำไปสู่สันติภาพ เสถียรภาพ และความเจริญรุ่งเรือง โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็งและศักยภาพที่หลากหลายของประเทศสมาชิกเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สมดุล<sup>25</sup>

**3. โครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย** ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบกและทางน้ำ จากการวัดความสามารถในการแข่งขัน ของ WEF โดย GCI ระหว่างปี ค.ศ. 2015-2019<sup>26</sup> เห็นได้ชัดว่าไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำของไทยค่อนข้างต้องได้รับการพัฒนา ดังนี้

**ตารางที่ 1 ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานไทยทางบก และทางน้ำ จาก WEF (2015-2019)<sup>27</sup>**

โครงสร้างพื้นฐานของไทย	2015	2016	2017	2018	2019
โครงสร้างพื้นฐานรวม	71	72	67	60	71
คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	51	60	59	55	55
ประสิทธิภาพการบริการทางระบบราง	78	77	72	91	75
ประสิทธิภาพการบริการทางท่าเรือ	52	65	63	68	73

หมายเหตุ: ตัวเลขแสดงความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ค่าสูงแสดงว่าความสามารถในการแข่งขันต่ำ ค่าต่ำแสดงความสามารถในการแข่งขันสูง

เมื่อพิจารณาจากโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมทั้งทางบกและทางน้ำ พบว่าความสามารถในการแข่งขันทางบกด้านถนน ค่อนข้างมีความสามารถในการแข่งขันลดลงในช่วงปี ค.ศ. 2015-2019 ในส่วนของความสามารถในการแข่งขันทางบกด้านประสิทธิภาพการบริการทางระบบรางมีความสามารถในการแข่งขันที่ขึ้นลงอย่างไรก็ตามมีแนวโน้มจะดีขึ้น ในส่วนของความสามารถในการแข่งขันทางน้ำจากประสิทธิภาพการบริการทางท่าเรือ พบว่าจากปี ค.ศ. 2015 – 2019 มีความสามารถในการแข่งขันลดลง

เรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม จากรัฐบาลปัจจุบันมีแนวโน้มในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำผ่านนโยบายต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

## วิเคราะห์ “แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย”

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบก และทางน้ำในปัจจุบัน จากการจัดอันดับของ WEF ด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบกและทางน้ำในปัจจุบันย้อนหลัง 5 ปี จากปี ค.ศ. 2015 - 2019<sup>28</sup> พบว่าความสามารถในการแข่งขันทางบก ไทยควรให้ความสำคัญในการปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนน โดยเน้นการเชื่อมโยงกับจุดยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ BRI ของจีนกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของไทย ด้านประสิทธิภาพการบริการทางระบบรถไฟ ไทยกำลังดำเนินการเชื่อมต่อกับรถไฟสาย The Pan-Asia Railway Network เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกับการร่วมพัฒนา จัดตั้งสถาบันความร่วมมือด้านการไทย-จีน ในการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง เพื่อไทยจะเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งทางราง ให้สามารถเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุง และการถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมถึงการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ทางรางอย่างแท้จริง ด้านประสิทธิภาพการบริการทางท่าเรือ จากความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงอย่างต่อเนื่องจากปี ค.ศ. 2015-2019 นั้น ไทยต้องหาโอกาสจากการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงอย่างครบวงจรผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีนภายใต้นโยบาย “จีนลงใต้” ไทยต้องริบแย้งชิงการเป็นศูนย์กลางท่าเรือในการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดสอดคล้องกับโครงการ EEC ที่รัฐบาลปัจจุบันให้การสนับสนุน
2. ปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างพื้นฐานของไทยในการขยายตัวผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีน จากยุทธศาสตร์ BRI ของจีนซึ่งถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์หลักที่จีนใช้เพื่อเปิดสู่กลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศทั่วโลก ประกอบด้วยการเชื่อมโยงทางบกและการเชื่อมโยงน้ำ การส่งเสริมความร่วมมือรอบด้านของจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียนนั้นไทยมีปัจจัยสำคัญที่ต้องพิจารณา คือ 1) ไทยมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์สำคัญ 2) ความร่วมมือด้านความมั่นคงจีน-อาเซียน เน้นการพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ให้ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น 3) นโยบายจีน-อาเซียน มีกรอบความร่วมมือด้านการสร้างประชาคมร่วมทุกข์ร่วมสุขจีน-อาเซียนผ่านการช่วยเหลือทางด้านการเงิน โดยการก่อตั้งธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน (AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) 4) นโยบาย “จีนลงใต้” บทบาทจีน-อาเซียนด้านการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้การสนับสนุน ช่วยเหลือและร่วมมือ หลายโครงการ ซึ่ง



โครงการที่มีผลกับไทย คือ โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสาย คุณหมิง-สิงคโปร์(SKRL) มีเป้าหมายเพื่อสร้างเครือข่ายทางรถไฟทั่วเอเชีย ให้เกิดการเชื่อมโยงทางบก สิ่งสำคัญที่ไทยต้องการ คือการกระตุ้นให้จีนถ่ายทอดระบบเทคโนโลยีสำคัญด้านรถไฟให้กับไทย 5) การเชื่อมโยงโครงการ BRI ของจีนกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก(EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่ไทยให้ความสำคัญซึ่งจะสามารถเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แนวพื้นที่เศรษฐกิจใน GMS ได้แก่ การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มีความสำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกในระบบรถไฟ จากยูหนาน(จีน)- สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญมากในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก ตามยุทธศาสตร์ BRI นโยบายจีนลงได้ หากเส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงได้สำเร็จ ไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน

## ตารางที่ 2 วิเคราะห์ผลด้านบวกและด้านลบของยุทธศาสตร์ BRI ของจีนที่ส่งผลในภาพรวม

ด้านบวกของยุทธศาสตร์ BRI ของจีน	ด้านลบของยุทธศาสตร์ BRI ของจีน
1. ลดความตึงเครียด “กรณีพิพาททะเลจีนใต้” ยุทธศาสตร์ BRI เป็นเครื่องมือที่จีนนำมาใช้เพื่อไกล่เกลี่ยและลดระดับความตึงเครียดที่ปัจจุบันมีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดีขึ้น ได้รับการตอบรับจากประเทศในภูมิภาคอาเซียนเป็นอย่างดี	1. คู่แข่งทางการค้า การเข้ามาลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของจีนในกลุ่มประเทศอาเซียนก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ เช่น การที่รัฐบาล สปป.ลาว กัมพูชา ได้ให้สัมปทานพื้นที่แก่กลุ่มทุนจีนในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน ส่งผลเป็นคู่แข่งทางตรงกับไทยในโครงการ EEC
2. ความสามัคคีในภูมิภาค การดำเนินยุทธศาสตร์ของจีนในภูมิภาคอาเซียน เน้นการสร้างหลักประกันในการรักษาความสงบ ผ่านการสร้าง ความไว้วางใจและความเชื่อมั่น ด้วยการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศรอบบ้าน และเพื่อนบ้านในภูมิภาค เพื่อสร้างความมั่นคงและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้กับจีนและประเทศในภูมิภาค	2. การมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกอาจเอื้อประโยชน์ต่อการกระทำผิดกฎหมาย ทั้งในเรื่องการค้ามนุษย์ การลักลอบนำเข้ายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย อาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งที่หน่วยงานด้านความมั่นคงควรให้ความสนใจและติดตามเผื่อระวัง ไม่ให้เกิดเป็นปัญหาที่ยากเกินการแก้ไขในอนาคต
3. ความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค ผู้นำจีนมองถึงผลประโยชน์ทางทะเลของจีน มองถึงการคุ้มครองเส้นทางการขนส่งทางเรือซึ่งเป็นเส้นทางลำเลียงพลังงานและวัตถุดิบในระดับโลกที่ต้องไม่ถูกกีดขวาง จีนเริ่มต้นตัวในทางส่งกองเรือไปร่วมลาดตระเวนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านในการ แก้ไขปัญหาโจรสลัด ภัยพิบัติธรรมชาติ การค้ามนุษย์ และปราบปรามการค้ายาเสพติด	3. การเข้ามาของประชาชนจีนตามเส้นทางการขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตามนโยบาย “จีนลงใต้” ผ่านยุทธศาสตร์ BRI ก่อให้เกิดปรากฏการณ์ใหม่คือ การย้ายถิ่นของชาวจีน และส่งผลกระทบต่อ การดำรงชีวิตของประชาชนในการใช้พื้นที่ในการหาเลี้ยงชีพ การเข้ามาด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย การค้าผ่านระบบออนไลน์ส่งผลให้ประชาชนตกงานและถูกแย่งอาชีพ

3. แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำสำหรับประเทศไทย ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง พิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันที่ทาง WEF จากปี ค.ศ. 2015-2019<sup>29</sup> จากบทบาททางภูมิรัฐศาสตร์ของไทยซึ่งมีความได้เปรียบด้านการเป็นศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน รัฐบาลไทยต้องการให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมโยงทั้งทางบกและทางน้ำ ในขณะที่ด้วยกันไทยไม่สามารถปฏิเสธประเทศมหาอำนาจที่พยายามเข้ามาเสนอแนวทางการร่วมมือในการพัฒนาประเทศ จากกรณียุทธศาสตร์ BRI ของจีนโดยใช้นโยบาย “เงินลงใต้” เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้สหรัฐฯ มหาอำนาจเดิมต้องหายุทธศาสตร์ที่จะสกัดจีน โดยเสนอยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก ร่วมกับ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และอินเดีย ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีบทบาทกับไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำต้องผ่านเส้นทางทะเลจีนใต้ซึ่งยังมีปัญหาด้าน “ข้อพิพาททะเลจีนใต้” ซึ่งจีนเข้ามายึดและถมเกาะเทียมในทะเลจีนใต้ ส่งผลให้ประเทศมหาอำนาจและประเทศที่สูญเสียผลประโยชน์เกิดความไม่พอใจ จากเหตุผลดังกล่าวไทยและกลุ่มประเทศอาเซียนต้องหา แนวทางปฏิบัติในการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทยกับประเทศมหาอำนาจทั้งสหรัฐฯ จีน ญี่ปุ่น และอินเดีย

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำให้มีเสถียรภาพ ปัจจัยที่เอื้อต่อการส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงควรดำเนินการดังนี้ 1) ร่วมมือกันระหว่างประเทศในภูมิภาคเดียวกัน ร่วมมือกับประเทศในกลุ่มอาเซียนด้วยกันถาวรกว่าการพึ่งพิงมหาอำนาจจากภายนอกภูมิภาค 2) ผลประโยชน์ของประเทศอาจเปลี่ยนแปลงตามสถานะแวดล้อม เป็นสาเหตุให้บทบาทความร่วมมือที่มีต่อกันเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย และ 3) ประวัติศาสตร์ ความสัมพันธ์ระหว่างกันในอดีตมีความสำคัญอย่างยิ่ง ในการนำไปสู่การพัฒนาที่มั่นคงของประเทศต่าง ๆ ในระยะยาว ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำสำหรับไทย ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ต้องอาศัยความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียนภายใต้กรอบความร่วมมือด้านความมั่นคง สหรัฐฯ นำยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกมาใช้เพื่อการเข้ามาปฏิสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชีย ด้วยการเสริมสร้างความร่วมมือในมิติต่างๆ ทั้งด้านความมั่นคงและด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับกลุ่มประเทศอาเซียน ดังสรุปในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 วิเคราะห์การดำเนินยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก ด้านความมั่นคงและการทหาร และด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ด้านความมั่นคงและการทหาร	ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
1. ภูมิภาคจะได้รับความสนใจจากกลุ่ม QUAD ซึ่งประกอบด้วย สหรัฐฯ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น	1. ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนกับ สหรัฐฯ อินเดีย ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย จะมี

ตารางที่ 3 วิเคราะห์การดำเนินยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก ด้านความมั่นคงและการทหาร และ ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (ต่อ)

ด้านความมั่นคงและการทหาร	ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
และอินเดีย มากยิ่งขึ้น จากที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์เป็นศูนย์กลางของทั้งสองมหาสมุทร	ความแน่นแฟ้นขึ้น จากความร่วมมือและความช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้าน เศรษฐกิจและการทหาร
2. กลุ่มประเทศอาเซียนจะมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้นในการแสวงหาความร่วมมือด้านความมั่นคงกับมิตรประเทศ เช่น ด้านความมั่นคงทางทะเล และการต่อต้านการก่อการร้าย รวมถึงกลุ่มประเทศอาเซียนอาจได้รับความช่วยเหลือในการพัฒนาศักยภาพบุคลากร ผ่านการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับด้านความมั่นคงมากยิ่งขึ้น	2. เป็นยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับความต้องการขยายอิทธิพลของอินเดียกับกลุ่มประเทศอาเซียนที่คาดว่าความสัมพันธ์ระหว่างอินเดียบกับสหรัฐฯ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และหลายประเทศในภูมิภาคจะมีโอกาสขยายตัวมากขึ้น
3. กลุ่มประเทศอาเซียนสามารถเพิ่มอำนาจในการเจรจาต่อรองมากขึ้น ด้านการพิจารณาในส่วนขอผลประโยชน์แห่งชาติของแต่ละประเทศ	3. อินเดียและญี่ปุ่น ยังคงเปิดช่องทางหารือและปฏิสัมพันธ์กับจีน หากจีนสามารถยึดถือตามมาตรฐานระหว่างประเทศ เกิดความสามัคคี
4. บทบาทและความสัมพันธ์ทางการทหารของสหรัฐฯ กับประเทศภูมิภาคอาเซียน จะมีความร่วมมือผ่านทางฝึกร่วมระหว่างกันมากขึ้น ทั้งทางน้ำและทางบก	4. ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก เป็นแนวทางที่ทำให้กลุ่ม QUAD เข้าถึงประเทศต่าง ๆ ได้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะ กลุ่มประเทศ CLMV

3.1 การดำเนินแนวทางให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ดังนี้ 1) บทบาทไทยจะเป็นมิตรทั้งจีนและสหรัฐฯ มีผลประโยชน์ร่วมทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ การทหาร การทูต และด้านสังคมวัฒนธรรม ส่งเสริมให้มีพูดคุย เป็นตัวกลางให้จัดทำแนวทางปฏิบัติในทะเลจีนใต้(COC) ร่วมกับการลงทุนต่อเนื่องด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีน 2) ด้านการดำเนินนโยบายในทะเลจีนใต้ ไทยต้องเน้นความร่วมมือรอบด้าน ทั้งด้านการศึกษา การท่องเที่ยว ส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนกับอาเซียนในกรอบอาเซียน+จีน ร่วมกับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเน้นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ อาศัยความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศที่ไทยเป็นศูนย์กลาง 3) บทบาทของกลุ่มประเทศอาเซียนกับทิศทางด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก จากเอกสารมุมมองของอาเซียนต่อแนวคิดอินโด-แปซิฟิก ด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก ทั้งจีนและสหรัฐฯ เห็นว่ายุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกเป็นเรื่องที่สำคัญมากในการกำหนดโครงสร้างความมั่นคงของภูมิภาคในอนาคต ควรให้เกิดการเชื่อมโยง เพื่อผลประโยชน์ร่วมกันทุกประเทศ ทิศทางของไทยต่อ

ความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก ควรเน้นให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีด้านความมั่นคง และ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2560-2564 ซึ่งพบว่าทั้งสองมหาอำนาจมีทั้งด้านบวกและด้านลบ ดังนั้นไทยควรเน้นความเป็นกลาง โดยร่วมมือกับอาเซียนและสร้างความเข้มแข็งด้านความมั่นคงไปในแนวทางเดียวกัน 4) ไทยต้องใช้ทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ (Balance of Power Theory) การมีอำนาจคานกันจึงอาจทำให้เกิดเสถียรภาพเพราะต่างฝ่ายต่างไม่กล้าที่จะดำเนินการแบบบ่มบ่าม โดย 1) จะต้องมีการมีชาติหลายชาติเข้ามาเกี่ยวข้อง ต้องเป็นการรวมกันหลายชาติหรือหลายกลุ่มชาติรวมตัวกัน 2) ต้องมีชาติที่ทำหน้าที่เป็นผู้ถ่วงอำนาจ (Balancer) เพื่อรักษาดุลยภาพเพื่อประชาชนปลอดภัย โอกาสเกิดสงครามที่รุนแรงน้อยมาก และ 3) เดินหน้าพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำให้เกิดการเชื่อมโยงในภูมิภาค

### 3.2 ภาพรวมแนวทางการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทยใน

**ทศวรรษหน้า** ไทยควรใช้อาเซียนเป็นเวทีเสริมสร้างความมั่นคงและต่อรองกับประเทศมหาอำนาจ ผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีนที่มุ่งเน้นด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก และทางน้ำ ร่วมกับยุทธศาสตร์ อินโด-แปซิฟิก ของสหรัฐฯ โดยสนับสนุนบทบาทของมหาอำนาจในอาเซียน และเวทีการประชุมสุดยอดอาเซียน ซึ่งไทยสามารถปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจได้อย่างกว้างขวาง โดยไม่เอียงไปทางมหาอำนาจใดมหาอำนาจหนึ่ง เน้นการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของอาเซียน ไทยควรรักษาดุลยภาพแห่งอำนาจ ไทยอาจจะใช้กรอบ ASEAN หรือ ASEAN-Plus เป็นตัวนำ ไม่ทิ้งน้ำหนักไปด้านใดด้านหนึ่ง การเสริมสร้างบทบาทของไทยควรหาจุดร่วมของผลประโยชน์กับเหล่าประเทศมหาอำนาจ โดยให้ความสำคัญสนับสนุนบทบาทและท่าทีของมหาอำนาจ และควรมองรูปแบบการสร้างความสัมพันธ์ในลักษณะการช่วยเหลือประชาชน และควรเสริมสร้างความร่วมมือด้านการทหาร ดังนี้ 1) ภาควความมั่นคงควรพิจารณากำหนดแผนงานแบบบูรณาการ โดยมีการหารือการดำเนินงานกิจกรรมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) กองทัพไทยควรแสดงบทบาทนำในการเป็นเวทีกลางของการพบปะหารือระหว่างประเทศมหาอำนาจ โดยไทยควรแสดงจุดยืนที่ชัดเจนในทุกเวที 3) ด้านยุทธการควรดำเนินกิจกรรมตามกรอบความร่วมมือทางการทหาร ตามกลไกการประชุมระดับรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน และการประชุมระหว่างรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา และ 4) ไทยควรเสริมสร้างบทบาทหน่วยงานองค์ความรู้ด้านความมั่นคง กระทรวงกลาโหมควรพิจารณาให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างบทบาทของหน่วยงานด้านคลังสมอง พัฒนาหน่วยงานด้านการศึกษาวิจัย และจัดตั้งศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ความมั่นคง ไทยควรผสมผสานการใช้พลังอำนาจทั้ง Hard Power และ Soft Power อย่างรอบครอบ เลือกใช้พลังอำนาจไม่เพียงการใช้อำนาจทางทหารเท่านั้น ต้องรวมถึงอำนาจทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และวัฒนธรรม ควบคู่กันไป เรียกว่า “การผสมผสานพลัง” และ

ไทยควรบูรณาการโครงสร้างกลไกการทำงานร่วมกันกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทยให้ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการแลกเปลี่ยนแนวคิด การสร้างฐานข้อมูล และด้านยุทธวิธีไทยต้องสามารถมองเห็นภาพรวมในการประสานความร่วมมือกับประเทศมหาอำนาจได้อย่างครอบคลุม และเสริมสร้างปัจจัยที่เกื้อหนุนและสร้างสถานะแวดล้อมที่ลดความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน โดยใช้ความเชื่อมโยงผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ

## บทสรุป “แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางน้ำของไทย”

การวิจัยครั้งนี้มุ่งพิจารณาในประเด็นด้านการบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทยกับอาเซียนและประเทศมหาอำนาจ โดยเน้นความร่วมมือในด้านต่างๆ รวมทั้งบทบาทของไทยในเวทีโลก เพื่อสร้างความมั่นคงให้กับภูมิภาค จากการขยายอิทธิพลของจีนในกลุ่มประเทศอาเซียนผ่านยุทธศาสตร์ BRI โดยใช้นโยบาย “เงินลงใต้” และปัญหาที่ยังต่อเนื่องในภูมิภาคด้าน “ข้อพิพาททะเลจีนใต้” ส่งผลให้มหาอำนาจเดิมคือ สหรัฐฯ สร้างยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกขึ้นมาเพื่อคานอำนาจและลดการพัฒนาอย่างรวดเร็วของจีน ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และด้านความมั่นคง โดยเฉพาะด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันจีนให้การสนับสนุนประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยมุ่งเน้นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ ให้ความสำคัญในการเชื่อมโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ผ่านยุทธศาสตร์ BRI ซึ่งการวิจัยครั้งนี้มุ่งแสวงหาคำตอบในประเด็นสำคัญดังนี้ 1) ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบกและทางน้ำระหว่าง ค.ศ. 2015-2019 โดยการจัดอันดับจาก WEF 2) ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างพื้นฐานของไทยในการขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีน และ 3) หาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำสำหรับไทยให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบก และทางน้ำในปัจจุบัน จาก WEF โดยการจัดอันดับของ GCI 2015-2019 พบว่าโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางบก และทางน้ำโดยศึกษาย้อนหลัง 5 ปี พบว่าความสามารถในการแข่งขันทางบก ไทยควรให้ความสำคัญในการปรับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนโดยเน้นการเชื่อมโยงกับจุดยุทธศาสตร์สำคัญ เพื่อสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ BRI ของจีนซึ่งสามารถเชื่อมโยงร่วมกับโครงการ EEC ของไทย ซึ่งมีโครงการรองรับและมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้เชื่อมโยงอย่างครบวงจร ด้านประสิทธิภาพการบริการทางระบบราง ไทยเร่งปรับให้เชื่อมต่อกับรถไฟสาย The Pan-Asia Railway Network จากยูหนาน (จีน) - สปป.ลาว – ไทย – มาเลเซีย - สิงคโปร์ จากยูหนานของจีนลงสู่ สปป.ลาว นั้นจะส่งผลให้ สปป.ลาว มีความเข้มแข็งจากที่ไม่มีเส้นทางเชื่อมต่อออกสู่ทะเล สปป.ลาว จากที่เป็นประเทศที่

ไม่มีทางออกทะเล กำลังเปลี่ยนตัวเองไปสู่การเป็นประเทศที่เชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาค หรือ เป็นศูนย์กลางที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะส่งผลไทยได้เนื่องจากไทยเอง ต้องการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงในภูมิภาคโดยเฉพาะระบบราง ทั้งนี้ไทยต้องเร่งกระตุ้นให้เกิดการร่วมพัฒนา “สถาบันความร่วมมือด้านการไทย-จีน ด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง” เพื่อไทยจะเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งทางราง ให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการซ่อมบำรุง ให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ทางระบบรางอย่างแท้จริง และด้านประสิทธิภาพการบริการทางท่าเรือ จากความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ไทยต้องหาโอกาสจากการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงอย่างครบวงจรผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีนภายใต้นโยบาย “จีนลงใต้” ระเบียงซึ่งการเป็นศูนย์กลางท่าเรือผ่านนโยบาย EEC ของไทยที่มีแผนในการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด หากพิจารณาความสัมพันธ์รอบด้านของไทยกับเพื่อนบ้านกลุ่มอาเซียนจะเห็นได้ชัดถึงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานรวม สำหรับไทยด้านทางบก ประกอบด้วยทางถนนและระบบรางที่ไทยกำลังเร่งพัฒนาเพิ่มมากขึ้นร่วมกับนโยบาย EEC และทางน้ำด้านการบริการท่าเรือของไทยที่ถดถอยมานานเนื่องจากขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องคาดว่าจากโครงการ EEC จะส่งผลให้ไทยมีการพัฒนาด้านการบริการทางท่าเรือมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านมีการพัฒนาอย่างเห็นได้ชัดจากการสนับสนุนของจีนผ่านยุทธศาสตร์ BRI ซึ่งเป็นปัจจัยหลักด้านการพัฒนาของกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งจะส่งผลดีทั้งด้านเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคโดยเน้นการเชื่อมโยงโลกด้วยโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ อย่างไรก็ตามการพัฒนาอย่างรวดเร็วของกลุ่มประเทศอาเซียนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำนั้นอาจจะส่งผลกระทบต่อความเป็นคู่แข่งทางด้านเศรษฐกิจการค้าการลงทุนกับไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ประเด็นสำคัญจากการพัฒนาที่รวดเร็วเพิ่มขึ้นของด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม อาจจะส่งผลโดยตรงด้านการดูแลเรื่องความมั่นคงตามมา ทางกองทัพบกในฐานะหน่วยงานหลักด้านความมั่นคงของประเทศ จะต้องสอดส่องเพิ่มความระมัดระวัง ในเรื่องของการหลบหนีเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมายตามเส้นทางชายแดน การลักลอบนำเข้ายาเสพติด การเข้ามาของขบวนการที่ไม่หวังดีกับประเทศ การค้ามนุษย์ และการเข้ามาของอาชญากรรมข้ามชาติที่แฝงตัวเข้ามาในรูปแบบต่างๆ ทั้งนี้กองทัพบกต้องให้ความสำคัญและเตรียมการตั้งรับโดยการร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เตรียมแผนรองรับในหน่วยงานความมั่นคงในแผนพัฒนาระดับปฏิบัติการ

2. ปัจจัยที่มีผลต่อโครงสร้างพื้นฐานของไทยผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีน ซึ่งจีนใช้เปิดสู่กลุ่มประเทศอาเซียนและเชื่อมโยงประเทศทั่วโลกทั้งทางบกและทางน้ำ ปัจจัยสำคัญมีดังนี้
  - 1) ตำแหน่งที่ตั้ง ไทยมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์สำคัญ
  - 2) ความร่วมมือด้านความมั่นคงจีน-อาเซียน เน้นการพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ให้ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้นส่งผลดีต่อ

ไทยด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ และด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ 3) นโยบายจีน-อาเซียน ร่วมมือกันสร้างประชาคมร่วมทุกข์ร่วมสุขจีน - อาเซียนที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยการก่อตั้งธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน (AIIB) และ กองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) ส่งผลให้ประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำผ่านการสนับสนุนเงินทุนจากจีน 4) นโยบาย “จีนลงใต้” บทบาทจีน-อาเซียนด้านการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสาย คุณหมิง-สิงคโปร์ (SKRL) มีเป้าหมายเพื่อสร้างเครือข่ายทางรถไฟทั่วเอเชีย (The Pan-Asia Railway Network) ผลดีกับไทยและกลุ่มประเทศอาเซียนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การเข้าถึงทรัพยากรและความร่วมมือด้านประชาชนกับประชาชนเพิ่มมากขึ้น 5) การเชื่อมโยงโครงการต่างๆ ผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีนกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่ไทยให้ความสำคัญที่สามารถเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลให้ไทยกลายเป็นจุดศูนย์กลางในภูมิภาค และ 6) กลุ่มประเทศ CLMV และจีนทางตอนใต้โดยเฉพาะแนวพื้นที่เศรษฐกิจใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ประกอบด้วย แนวแรกการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มีความสำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกผ่านระบบรางจากยูหนาน(จีน) - สปป.ลาว - ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญมากในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก หากเส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงได้สำเร็จ ไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน แนวที่สองแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงเวียดนาม - สปป.ลาว - ไทย - เมียนมา เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว และแนวที่สาม คือแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย - กัมพูชา - เวียดนาม ซึ่งจะเป็นเส้นเศรษฐกิจหลักในอนาคต

### 3. แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำสำหรับประเทศไทยให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ประกอบด้วย

3.1 การดำเนินแนวทางให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง บทบาทไทยจะเป็นมิตรทั้งจีนและสหรัฐฯ มีผลประโยชน์ร่วมทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ การทหาร การทูต และด้านสังคม วัฒนธรรม ส่งเสริมให้มีพุดคุย เป็นตัวกลางให้จัดทำแนวทางปฏิบัติในทะเลจีนใต้ (COC) ด้านการดำเนินนโยบายในทะเลจีนใต้ ไทยต้องเน้นความร่วมมือรอบด้านทั้ง ด้านการศึกษา การท่องเที่ยว ส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนกับอาเซียนในกรอบอาเซียน+จีน ส่งเสริมความร่วมมือด้านวัฒนธรรมในกรอบ อาเซียน+3 (จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้) ร่วมกับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเน้นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ อาศัยความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง บทบาทของกลุ่มประเทศอาเซียนกับทิศทางด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก จากเอกสารมุมมองของอาเซียนต่อแนวคิดอิน

โอเอซีพีค (AOIP) ด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก ทั้งจีนและสหรัฐฯ เห็นว่ายุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกเป็นเรื่องที่สำคัญมากในการกำหนดโครงสร้างความมั่นคงของภูมิภาคในอนาคต และไทยต้องใช้ทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ (Balance of Power Theory) การมีอำนาจคานกันทำให้เกิดเสถียรภาพเพราะต่างฝ่ายต่างไม่กล้าที่จะดำเนินการแบบบุ่มบ่าม 1) จะต้องมิชาติหลายชาติเข้ามาเกี่ยวข้อง ต้องเป็นการรวมกันหลายชาติหรือหลายกลุ่มชาติรวมตัวกัน 2) ต้องมีชาติที่ทำหน้าที่เป็นผู้ถ่วงอำนาจ (Balancer) จำเป็นต้องมีผู้ถ่วงดุลเข้าร่วมทางด้านที่มีกำลังต่อยกว่า เพื่อรักษาดุลยภาพเพื่อประชาชนปลอดภัย โอกาสเกิดสงครามที่รุนแรงน้อยมาก และ 3) เดินหน้าพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำให้เกิดการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งนี้ทางกองทัพบกควรให้ความสำคัญในยุทธศาสตร์อินโด - แปซิฟิก เนื่องจากภูมิภาคจะได้รับความสนใจจากกลุ่ม QUAD ซึ่งประกอบด้วย สหรัฐฯ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และอินเดีย มากยิ่งขึ้น จากที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์เป็นศูนย์กลางของทั้งสองมหาสมุทร ไทยจะมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้นในการแสวงหาความร่วมมือด้านความมั่นคงกับมิตรประเทศ เช่น ด้านความมั่นคงทางทะเล และการต่อต้านการก่อการร้าย รวมถึงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรผ่านการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับด้านความมั่นคง กองทัพไทยควรใช้หลักการเจรจาต่อรองด้านผลประโยชน์แห่งชาติมากขึ้น โดยเฉพาะด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี ด้านอุตสาหกรรมป้องกันประเทศและอาวุธยุทโธปกรณ์ไทยเพื่อให้ไทยสามารถก้าวขึ้นมาเป็นผู้ค้ายุทโธปกรณ์ ซึ่งไทยสามารถผลิตยุทโธปกรณ์ครอบคลุมทั้งที่ใช้ในทางทหาร การกู้ภัยธรรมชาติ และระบบความปลอดภัยไซเบอร์ รวมไปถึงโดรนสอดแนม และดาวเทียมถ่ายภาพ ที่ไทยสามารถผลิตได้

**3.2 แนวทางการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทยในทศวรรษหน้า** ไทยควรใช้อาเซียนเป็นเวทีเสริมสร้างความมั่นคงและต่อรองกับประเทศมหาอำนาจ ผ่านยุทธศาสตร์ BRI ของจีนที่มุ่งเน้นด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก และทางน้ำ ร่วมกับยุทธศาสตร์ อินโด-แปซิฟิก ของสหรัฐฯ โดยสนับสนุนบทบาทของมหาอำนาจในอาเซียน และเวทีการประชุมสุดยอดอาเซียน ไทยควรรักษาดุลยภาพแห่งอำนาจ ไทยอาจจะใช้กรอบ ASEAN หรือ ASEAN-Plus เป็นตัวนำ ไม่ทิ้งน้ำหนักไปด้านใดด้านหนึ่ง และควรเสริมสร้างความร่วมมือด้านการทหาร ดังนี้ 1) ด้านความมั่นคงควรพิจารณากำหนดแผนงานแบบบูรณาการ โดยมีการหารือการดำเนินงานกิจกรรมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) กองทัพไทยควรแสดงบทบาทนำในการเป็นเวทีกลางของการพบปะหารือระหว่างประเทศมหาอำนาจ โดยไทยควรแสดงจุดยืนที่ชัดเจนในทุกเวที 3) ไทยควรดำเนินกิจกรรมตามกรอบความร่วมมือทางการทหาร ตามกลไกการประชุมระดับรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน (ADMM) และการประชุมระหว่างรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา (ADMM-Plus) และ 4) ไทยควรเสริมสร้างบทบาทหน่วยงานองค์ความรู้ด้านความมั่นคง กท. ควรพิจารณาให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างบทบาทของหน่วยงานด้านคลังสมอง พัฒนาหน่วยงานด้านการศึกษวิจัย และ



จัดตั้งศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ความมั่นคง ร่วมกับการผสมผสานแนวทางการใช้พลังอำนาจทั้ง Hard Power และ Soft Power อย่างรอบครอบ เลือกลงใช้พลังอำนาจไม่เพียงการใช้อำนาจทางทหารเท่านั้น แต่ยังมีรวมถึงอำนาจทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และวัฒนธรรม ควบคู่กันไปด้วย เรียกว่า “Synergy” และไทยควรบูรณาการโครงสร้างกลไกการทำงาน ร่วมกันกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง ให้ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งด้านการแลกเปลี่ยนแนวคิด ฐานข้อมูล และการทำงาน ไทยต้องสามารถมองเห็นภาพรวมในการประสานความร่วมมือกับประเทศมหาอำนาจได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ต้องพิจารณาหาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยอย่างเร่งด่วน ทำอย่างไรไทยจะสามารถพึ่งพาตนเอง โดยพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานแบบพึ่งพาตัวเองไม่พึ่ง จีนผ่านยุทธศาสตร์ BRI เพียงอย่างเดียว การพึ่งพาตนเองด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การลงทุน การก่อสร้างเน้นการหาแนวทางสร้างนวัตกรรมก่อสร้างทั้งระบบราง ด้านถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ช่วงแรกอาจเป็นความร่วมมือและต้องบังคับให้จีนถ่ายทอดเทคโนโลยี ช่วงที่สองไทยโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ กลุ่มนักวิชาการในสถาบันการศึกษา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีมาต้องเร่งพัฒนาผ่านการวิจัยทดลอง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อให้ไทยสามารถเป็นประเทศที่เชี่ยวชาญในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะส่งผลให้ไทยมีความมั่นคงด้านโครงสร้างพื้นฐานแบบพึ่งพาตนเองในทศวรรษหน้า

## ข้อเสนอแนะ

1. **แนวทางการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง** ควรแสวงหาความร่วมมือจากจีน ในการพัฒนาขีดความสามารถของกองทัพไทยในด้านต่างๆ เช่น การฝึกศึกษา การวิจัยพัฒนา และอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ ผ่านกิจกรรมความร่วมมือภายใต้การประชุมคณะกรรมการนโยบายดำเนินงานความร่วมมือด้านความมั่นคงระหว่าง กระทรวงกลาโหมไทย- จีน การฝึกผสมและการสนับสนุนความร่วมมือภายใต้ ADMM – Plus เป็นต้น
2. **การสร้างคลองไทย 9A กับความมั่นคงและการขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางน้ำ** ด้านความมั่นคงและการขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยทางน้ำ เน้นสร้างในจุดยุทธศาสตร์ที่จะส่งผลถึงทางบกให้กับไทย ซึ่งไทยมีข้อได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์ และคลองไทยสามารถใช้ถ่วงดุลของมหาอำนาจทั้งสองประเทศได้ กรณีการขุดคลองไทย โดยใช้เส้นทาง 9A มีความเหมาะสม จะไม่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมทั้งภาคประชาชน ทั้งนี้ไทยควรลงทุนเอง ไม่ควรตั้งให้มหาอำนาจทั้งจีน และสหรัฐฯ มาลงทุนเพราะอาจเป็นสาเหตุให้ถูกรอบงำด้านนโยบายและด้านการปฏิบัติในภาพรวม ทั้งนี้ควรพิจารณาถึงผลเสียด้านการส่งกำลังพลและต้องตอบโจทย์ทางยุทธศาสตร์ให้ได้ว่ามีประโยชน์จริง

## ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. **โครงสร้างพื้นฐานทางบก** ด้านความร่วมมือ ไทย - จีน ในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยร่วมกับสถาบันการศึกษาที่มีคณะหรือภาควิชาที่เกี่ยวข้อง ร่วมอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางบกด้านความรู้เรื่องระบบราง(รถไฟของจีน) ไทยควรจัดตั้ง “สถาบันรถไฟความเร็วสูงในไทย” เพราะไทยมีความพร้อมทั้งด้านบุคลากร ด้านภูมิรัฐศาสตร์ และด้านความมั่นคง ไทยควรเป็นศูนย์กลางด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำ ผ่านนโยบาย “เงินลงใต้” ภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI ของจีน
2. **โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ** กรณีของ “ข้อพิพาททะเลจีนใต้” ยังคงเป็นปัญหาต่อเนื่อง สาเหตุจากสถานะคุกคามด้านการเมือง ด้านความมั่นคงในอดีต ส่งผลให้จีนต้องรักษาเสถียรภาพด้านความมั่นคง ดังนั้นจีนต้องแสดงจุดยืน ต้องหาความชัดเจน ใช้ภาควิชาการเข้าไปมีส่วนร่วมในการหารือ ร่วมกับภาคประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบร่วมประชุมร่วมหาความร่วมมืออย่างชัดเจน ตรงไปตรงมา จะช่วยให้จีนมีความชอบธรรมมากยิ่งขึ้นสำหรับสายตาชาวโลก หากจีนต้องการก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอันดับหนึ่ง จีนต้องแสดงความชัดเจนในประเด็นนี้
3. **กรณีแม่น้ำโขง** ไทยและกลุ่ม CLMV เสียผลประโยชน์อย่างมหาศาลกรณีมีการสร้างเขื่อนในจีน จีนจำเป็นต้องแสดงออกถึงความจริงใจในการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง และต้องแสดงความจริงใจเรื่องของการบริหารจัดการน้ำ เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดกับกลุ่ม CLMV และไทยที่อยู่ปลายน้ำ

## ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. **ควรศึกษาถึงรูปแบบของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง** เนื่องจากในห้วงการวิจัยเกิดสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งผู้วิจัยคาดว่าจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านความสัมพันธ์ของมหาอำนาจทั้งสองระหว่างจีนและสหรัฐฯ ควรศึกษาประเด็น “COVID-19 กับยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก” ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคง
2. **ควรศึกษาผลกระทบต่อไทยและภูมิภาคอาเซียน** ด้านการดำเนินนโยบายด้านความมั่นคงของสหรัฐฯและจีน ในบริบทที่ท้าทายด้านสงครามนอกแบบ สงครามเชื้อโรค การเกิดขึ้นของ Hybrid Warfare และ สงครามข่าวสารหลังจากปี 2020
3. **ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ** ซึ่งจากความสามารถในการแข่งขัน WEF 2015-2019 ไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น แต่จากสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ซึ่งควรศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

---

- <sup>1</sup> ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. สืบทอดเจตนารมณ์เส้นทางสายไหม ร่วมสร้างความรุ่งโรจน์แห่งเอเชีย ข้อมูลจากเว็บไซต์ของสถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย [อินเทอร์เน็ต]. 28 เมษายน 2015. [เข้าถึงเมื่อ 16 มีนาคม 2563]. เข้าถึงได้จาก : <http://th.china-embassy.org/th/sgxw/t1258507.htm>
- <sup>2</sup> Boonlert Aroonpiboon. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580). [อินเทอร์เน็ต]. 2019. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : <http://www.thailibrary.in.th/2019/08/20/national-strategy-20yrs/>
- <sup>3</sup> แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สิบสอง พ.ศ.2560 – 2564.[อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2563]. หน้า 121-128. เข้าถึงได้จาก : <http://plan.bru.ac.th/wpcontent/uploads/2018/12/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2-12-.pdf>
- <sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน
- <sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน
- <sup>6</sup> ชัยยงค์ สัจจิพานนท์.ยุทธศาสตร์สหรัฐและทรศนะอาเซียนว่าด้วย “อินโด-แปซิฟิก” วันที่ 6 กรกฎาคม 2562. [อินเทอร์เน็ต] [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [https://www.matichon.co.th/article/news\\_1567495](https://www.matichon.co.th/article/news_1567495)
- <sup>7</sup> ประภัสสร เทพชาติ. Master Plan on Indo-Pacific Connectivity: แผนแม่บทการเชื่อมโยงอินโด-แปซิฟิก. April 1, 2019. [อินเทอร์เน็ต] [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : <http://www.drprapat.com/master-plan-on-indo-pacific-connectivity>
- <sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน
- <sup>9</sup> เรื่องเดียวกัน
- <sup>10</sup> การเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงกับประเทศมหาอำนาจในทศวรรษหน้า. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการ. ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ ครั้งที่ 2/2560. หน้า 21-23.
- <sup>11</sup> การประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนที่ประเทศไทย. เกี่ยวกับทัศนะของอาเซียนว่าด้วยอินโด-แปซิฟิก (ASEAN Outlook on Indo-Pacific: AOIP). [อินเทอร์เน็ต] 17 กรกฎาคม 2019. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : <https://thaiarmedforce.com/2019/07/17>

- 
- 12 Master Plan on Indo-Pacific Connectivity: แผนแม่บทการเชื่อมโยงอินโด-แปซิฟิก [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [https://lh3.googleusercontent.com/proxy/r7ECC1yOleXso0sYEza1Gt7PetvX2BacnXAfHJQw91rj1jifPnSWsaaEggvMjw5\\_5PSjJnAwa7fES\\_GOCjwFXnUE87mwXUdngGopSecgSjZVw](https://lh3.googleusercontent.com/proxy/r7ECC1yOleXso0sYEza1Gt7PetvX2BacnXAfHJQw91rj1jifPnSWsaaEggvMjw5_5PSjJnAwa7fES_GOCjwFXnUE87mwXUdngGopSecgSjZVw)
- 13 สี่จิ้นผิง. สี่จิ้นผิง ยุทธศาสตร์การบริหารประเทศ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน. 2559. หน้า 339
- 14 Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). ความสำคัญของ BRI และ AIIB. 20 กุมภาพันธ์ 2015. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : <https://www.scbeic.com/th/detail/product/1149>
- 15 One Belt, One Road – China’s New Silk Road. [อินเทอร์เน็ต] [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [https://dragonstrail.files.wordpress.com/2016/06/ob\\_1fcac7\\_one-belt-one-road.png](https://dragonstrail.files.wordpress.com/2016/06/ob_1fcac7_one-belt-one-road.png)
- 16 ศักยภาพโลจิสติกส์ เตรียมพร้อมไทย เข้าสู่ AEC. Business Connection Knowledge. July 10, 2013 [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563]. เข้าถึงได้จาก <http://businessconnectionknowledge.blogspot.com/2013/07/ASEAN-LPI-2012.html>
- 17 โลจิสติกส์และการค้า. การพัฒนาแนวพื้นที่การขนส่ง (Transport Corridor). [อินเทอร์เน็ต] [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [http://3.bp.blogspot.com/ZE3ycE0NGml/U3WXQHfDfoI/AAAAAAAAJQU/0IDcNelsVfM/s1600/lamap\\_09\\_r3e tochina.png](http://3.bp.blogspot.com/ZE3ycE0NGml/U3WXQHfDfoI/AAAAAAAAJQU/0IDcNelsVfM/s1600/lamap_09_r3e tochina.png)
- 18 ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล. ข้อมูลจากเว็บไซต์ของสถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย. [อินเทอร์เน็ต]. 4 กรกฎาคม 2016. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : <http://th.china-embassy.org/th/sqwx/t1258507> .htm รวมทั้งข้อมูลจากเว็บไซต์
- 19 อธิษฐาน นอบน้อม, “ปัญหาทะเลจีนใต้ ก่อ ภัยกระทบด้านความมั่นคงของไทย” บทความทางวิชาการ นักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ 45. 2556, หน้า 1.
- 20 สุรชัย ศิริไกร. ปัญหาหมู่เกาะพาราเซลและสแปรตลีย์ในทะเลจีนใต้. เอเชียปริทัศน์. ปีที่ 14 (ฉบับที่ 1), มกราคม – เมษายน 2536 , หน้า 48 – 50.
- 21 ประภัสสร เทพชาตรี เข้าถึงได้จาก <http://www.drprapat.com2/การเลือกตั้งประธานาธิบดี-14/http://www.drprapat.com/trump-กับยุทธศาสตร์-indo-pacific/>

- 
- <sup>22</sup> ประภัสสร เทพชาตรี. Trump กับยุทธศาสตร์ Indo-Pacific. December 6, 2018. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : <http://www.drprapat.com/tag/indo-pacific/>
- <sup>23</sup> กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. 2555. ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community). กรุงเทพฯ: กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ.
- <sup>24</sup> เรื่องเดียวกัน
- <sup>25</sup> เรื่องเดียวกัน
- <sup>26</sup> World Economic Forum. 2016. The Global Information Technology Report 2015-2016. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GITR2015.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR2015.pdf)
- <sup>27</sup> The Global Competitiveness Report 2015-2019. World Economic Forum. 2016. The Global Information Technology Report 2015-2016. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GITR2015.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR2015.pdf)
- <sup>28</sup> The Global Competitiveness Report 2015-2019 (World Economic Forum). World Economic Forum. 2016. The Global Information Technology Report 2015-2016. [อินเทอร์เน็ต]. 4 กรกฎาคม 2016. [เข้าถึงเมื่อ 5 เมษายน 2563] เข้าถึงได้จาก : [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GITR2015.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR2015.pdf)
- <sup>29</sup> เรื่องเดียวกัน

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ยศ ชื่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง

วัน เดือน ปีเกิด 16 มีนาคม 2515

### ประวัติสำเร็จการศึกษา

พ.ศ. 2548 Ph.D. Business Administration  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง (ภาคภาษาอังกฤษ)

พ.ศ. 2540 M.B.A. Business Administration  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

พ.ศ. 2536 วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาเทคนิคการแพทย์  
มหาวิทยาลัยรังสิต

### ประวัติการทำงาน

พ.ศ. 2538 – 2543 บริษัทโรซ ไทยแลนด์ จำกัด

พ.ศ. 2543 - 2553 บริษัทดีทีเอสเอ็ม จำกัด

พ.ศ. 2553 – 2558 บริษัทไอบีเออร์ไทย จำกัด และมหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต

พ.ศ. 2558 - 2563 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

### ตำแหน่งปัจจุบัน

พ.ศ. 2561 - 2563 รองผู้อำนวยการศูนย์การศึกษาเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน  
และเศรษฐกิจพอเพียง สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์