

ชาตินิยมทางเศรษฐกิจกับโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน*

ECONOMIC NATIONALISM AND THE GULF OF THAILAND - ANDAMAN SEA LAND BRIDGE PROJECT

ปณิธิ ชัยชนะ

Paniti Chaichana

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Chulalongkorn University, Thailand

Corresponding Author's Email: dom.paniti@gmail.com

Received 2 April 2025; Revised 10 September 2025; Accepted 12 September 2025

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และอธิบายมุมมองของรัฐบาลไทยต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามันผ่านแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ โดยการวิจัยเอกสารชั้นทุติยภูมิเป็นหลัก และวิเคราะห์ข้อมูลโดยการตีความตามกรอบแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ ผลการศึกษาพบว่ามุมมองของรัฐบาลไทยสอดคล้องกับแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ คือ (1) มุ่งเน้นพิจารณารัฐเป็นตัวแสดงหลัก ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นผู้ดำเนินโครงการ (2) รัฐแสวงหาความอยู่รอดในสภาวะอนาธิปไตย ซึ่งรัฐบาลไทยใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์และถ่วงดุลอำนาจกับชาติมหาอำนาจผ่านการเชื่อมโยงให้ร่วมลงทุน (3) รัฐเป็นเครื่องมือสำคัญของประชาชนเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของตนเองได้ โดยการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นต่อโครงการเพื่อกำหนดอนาคตของเศรษฐกิจไทยร่วมกัน และ (4) แสวงหาความมั่นคงและให้ความสำคัญกับการจ้างงาน ซึ่งหากโครงการ

Citation



* ปณิธิ ชัยชนะ. (2568). ชาตินิยมทางเศรษฐกิจกับโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน.

วารสารรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาราชวิทยาลัย, 5(2), 113-138.

Paniti Chaichana. (2025). Economic Nationalism and The Gulf of Thailand - Andaman Sea Land Bridge Project. Journal of Political Science Mahamakut Buddhist University, 5(2), 113-138.

DOI: <https://doi.org/10.>

Website: <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jpsmbu/index>



แลนด์บริดจ์ประสบความสำเร็จจะเป็นโอกาสสำหรับการเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยรายได้มูลค่าสูงและการจ้างงานที่เพิ่มมากขึ้น

คำสำคัญ: ชาตินิยมทางเศรษฐกิจ, พาณิชยนิยม, โครงการแลนด์บริดจ์

Abstract

This study aims to analyze and explain the Thai government's perspective on the Gulf of Thailand-Andaman Sea Land Bridge project through the concept of Economic Nationalism. Primarily utilizing secondary document analysis -- analyzed by the concept of Economic Nationalism, -- the research reveals that the Thai government's viewpoint aligns with key tenets of economic nationalism. These alignments are observed in four main areas: (1) State as the main actor: The government considers the state as the principal actor, spearheading the project's implementation. (2) State survival in anarchy: The government seeks to ensure national survival in an anarchic international system by leveraging Thailand's geopolitical advantages and balancing power with major nations through invitations for co-investment. (3) State as an instrument for public goals: The state serves as a crucial instrument for its citizens to achieve their objectives. This is reflected in the government's efforts to provide opportunities for public participation and feedback on the project, fostering a collective determination of Thailand's economic future. (4) Pursuit of wealth and employment: The government prioritizes the pursuit of national wealth and emphasizes employment generation. Should the Land Bridge project succeed, it is envisioned to create significant opportunities for economic growth through high-value income generation and increased employment.

Keywords: Economic Nationalism, Mercantilism, Land Bridge Project



บทนำ

ธุรกิจการเดินเรือ (Shipping) มีความสำคัญต่อการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า (Logistics) ระหว่างประเทศที่จำเป็นต้องอาศัยเรือในการลำเลียงและขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง ซึ่งการขนส่งและการค้าทางทะเลทำให้เศรษฐกิจโลกเจริญ เกิดการบูรณาการระหว่างกันและเกิดการหลั่งไหลความเจริญก้าวหน้าจากประเทศที่ร่ำรวยไปสู่ชุมชนที่ห่างไกล (Lun, Y. H. V., et al., 2010) เนื่องจากการขนส่งทางทะเลทำให้ตลาดขยายตัวและเปิดกว้างสำหรับภาคอุตสาหกรรมทุกประเภทมากยิ่งขึ้น (Smith, A., 1776) ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องอาศัยเส้นทางเดินเรือ เช่น ทะเล แหลม และช่องแคบ เป็นต้น สำหรับการขนส่งสินค้าจากยุโรปไปยังเอเชียนิยมเดินเรือผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยผ่านทางช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุดของโลก เนื่องจากช่องแคบนี้สนับสนุนการค้าทางทะเลจำนวนมากระหว่างยุโรปและเอเชีย เป็นช่องทางเดินเรือหลักที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก และเป็นเส้นทางเดินเรือที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดสำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศจากยุโรปไปยังเอเชีย (Lun, Y. H. V., et al., 2010) กลุ่มประเทศทั้งฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป ทวีปแอฟริกา กลุ่มประเทศสมาชิกประชาคมอาเซียน รวมถึงประเทศไทย และกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกาต่างได้รับผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา อย่างไรก็ตาม การนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศไทยจากท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังผ่านช่องแคบมะละกาต้องประสบกับปัญหาบางประการ เช่น ปริมาณเรือมากและหนาแน่น ระยะทางไกลและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสูง ช่องแคบสำรองมีระยะทางที่ไกลกว่าเดิม เป็นต้น เป็นเหตุให้ประเทศไทยจำเป็นต้องหาเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม สามารถรักษาดันทุนการนำเข้าและส่งออก และสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ (ลงทนแมน, 2566)



ระนอง เพื่อทดแทนการเดินทางเรือผ่านช่องแคบมะละกาที่ประเทศไทยต้องเผชิญกับอุปสรรคดังที่กล่าวไปข้างต้น ระยะทางระหว่างสองท่าเรือห่างกันเพียง 90 กิโลเมตร หรือหากเป็นรถบรรทุกสินค้าหนักใช้เวลาวิ่งเพียง 1 ชั่วโมง 30 นาทีเท่านั้น และในปี พ.ศ. 2566 รัฐบาลเศรษฐา ทวีสิน เปิดโอกาสให้มีการทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนเกี่ยวกับโครงการนี้ (ลงทุนแมน, 2566)

ประเทศไทยมีเป้าหมายการพัฒนา 4 ประการ ตามยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2558-2565 ที่กำหนดโดยกระทรวงคมนาคม โดยหนึ่งในเป้าหมายสำคัญ คือ การสร้างโอกาสในการแข่งขันและเพื่อให้ประเทศได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และ 1 ใน 5 แผนงานที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายการพัฒนา คือ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยแผนงานดังกล่าวเป็นโครงการก่อสร้างท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งด้านทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ (กอบกุล โมทนา, 2559) โดยโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามันเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการทางด้านการคมนาคมขนส่งในรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยงกันระหว่างท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและท่าเรือฝั่งทะเลอ่าวไทยอย่างไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย รวมถึงเพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับนานาชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, 2564) อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวมีมูลค่าการลงทุนมหาศาล ซึ่งรัฐบาลไทยไม่สามารถเป็นผู้ลงทุนเพียงรายเดียวได้ จึงเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศเป็นผู้ลงทุน และรัฐบาลไทยจะให้การสัมปทานพื้นที่เป็นระยะเวลา 50 ปี ภายใต้เงื่อนไขว่าหากเอกชนรายใดสามารถบริหารพื้นที่ได้น้อยที่สุดตามที่ภาครัฐกำหนดจะได้รับการพิจารณาเป็นผู้รับสัมปทานร่วม (ฐานเศรษฐกิจ, 2566) โดยจากการคาดการณ์หากโครงการนี้สำเร็จจะเกิดเส้นทางการค้าใหม่ที่เชื่อมประเทศไทยกับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย เช่น อินเดีย ตะวันออกกลาง ยุโรป เป็นต้น และกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น จีน ญี่ปุ่น เวียดนาม เป็นต้น และประเทศไทยจะกลายเป็นจุดสำคัญด้านการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตก ส่งผลให้ประเทศไทยอาจกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้า เช่นเดียวกับสิงคโปร์ (Takahashi, T., 2022) ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับจีนซึ่งมีอิทธิพลทางเศรษฐกิจในภูมิภาค มีการปรึกษาหารือกับเอกอัครราชทูตจีนในด้านความร่วมมือดังกล่าว เนื่องจากไทยและจีนมีโครงการความร่วมมือด้านการคมนาคมอื่นร่วมกัน เช่น



โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทยกับจีน (Thai-Chinese railway project) เป็นต้น (Bangkok Post, 2021) เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลต่อการดำเนินนโยบายของสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นที่ต้องการป้องกันการขยายอิทธิพลของจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งอาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงดุลอำนาจและอาจส่งผลดีต่อประเทศในด้านการหาบริษัทเอกชนจากประเทศเหล่านี้เข้ามาลงทุนร่วมในโครงการ (Takahashi, T., 2022)

แม้ว่าในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2568 โครงการแลนด์บริดจ์ได้เลื่อนหายไปพร้อมกับการลงจากตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของนายเศรษฐา ทวีสิน และไม่พบการปรากฏของคำกล่าวหรือหลักฐานใด ๆ เกี่ยวกับโครงการนี้ในสมัยรัฐบาลนางสาวแพทองธาร ชินวัตร แม้เพียงครั้งเดียวถึงกระนั้น ผู้ศึกษายังคงเล็งเห็นถึงความสำคัญของโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามันที่ช่วยแก้ปัญหาอุปสรรคในการขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกา และนำประเทศไทยเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามการคาดการณ์ที่กล่าวไปข้างต้น ทั้งนี้ ผู้ศึกษาเลือกใช้ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ อย่างแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจเป็นกรอบในการวิเคราะห์มุมมองของรัฐบาลไทยต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน เพื่ออธิบายในเชิงวิเคราะห์มุมมองของรัฐบาลไทยภายใต้ขอบเขตเนื้อหามุมมองของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา จนถึงรัฐบาลนายเศรษฐา ทวีสินต่อการดำเนินโครงการนี้ และเพื่อเป็นประโยชน์แก่การศึกษาต่อไปในอนาคต หากมีการรื้อฟื้นโครงการขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อวิเคราะห์และอธิบายมุมมองของรัฐบาลไทยต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน ผ่านแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ

การทบทวนวรรณกรรม

ส่วนที่ 1 แนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ

ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ (International Political Economy; IPE) ที่มุ่งเน้นบทบาทของรัฐและความสำคัญของอำนาจในการกำหนดผลลัพธ์ในเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศต่างถูกเรียกแตกต่างกันออกไปตามกลุ่มนักคิดที่ให้คำนิยาม เช่น พาณิชนิยม (Mercantilism) พาณิชนิยมใหม่ (Neo-mercantilism) รัฐนิยม (Statism)



ทฤษฎีเน้นรัฐเป็นหลัก (State-based Theory) การเมืองเชิงอำนาจ (Power Politics) หรือชาตินิยมทางเศรษฐกิจ (Economic Nationalism) เป็นต้น ทฤษฎีดังกล่าวจึงอยู่ในกลุ่มชาตินิยม (Nationalism) เนื่องจากศูนย์กลางของการวิเคราะห์อยู่ที่รัฐหรือการปกป้องคุ้มครองชาติ แม้เศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ แต่วัตถุประสงค์ของการมีปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจยังคงเหมือนเดิม เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มทฤษฎีนี้กับทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีความใกล้เคียงกับทฤษฎีสัจนิยม (Realism) มากที่สุด (O'Brien, R. & Williams, M., 2016) แม้มีความใกล้เคียงกัน แต่สัจนิยมและชาตินิยมไม่ใช่ทฤษฎีเดียวกันและไม่สามารถใช้แทนกันได้ เนื่องจากทั้งสองทฤษฎีมีความแตกต่างกันบางประการ คือ สัจนิยมมุ่งเน้นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและความเป็นไปได้ของการตัดสินใจอย่างมีเหตุผลของมนุษย์ แต่ไม่มีคำอธิบายอย่างชัดเจนว่าผู้ที่มีแนวคิดแบบสัจนิยมคิดแบบชาตินิยม และนักสัจนิยมบางคนได้โต้แย้งชาตินิยม (Gilpin, R. & Gilpin, J. M., 2001) ตัวอย่างเช่น ฮันส์ มอร์แกนธาว (Hans J. Morgenthau) ที่โจมตีลัทธิชาตินิยมที่ไร้การควบคุมและกำหนดกฎเกณฑ์สำหรับพฤติกรรมทางการเมืองที่ช่วยให้ทุกรัฐสามารถอยู่ร่วมกันอย่างสันติพร้อมทั้งปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติของรัฐบาลตนเอง (Morgenthau, H. J., 1972) เป็นต้น ดังนั้น ชาตินิยมและสัจนิยมจึงไม่เหมือนกัน หากแต่ให้ความสำคัญกับรัฐเป็นตัวแสดงหลักเหมือนกันเพียงเท่านั้น กล่าวคือ ชาตินิยมเป็นส่วนหนึ่งของสัจนิยม ซึ่งนักชาตินิยมอาจเป็นนักสัจนิยม แต่นักสัจนิยมไม่จำเป็นต้องเป็นนักชาตินิยมหรือผู้รักชาติเสมอไป (Gilpin, R. & Gilpin, J. M., 2001)

โรเบิร์ต กิลปิน (Robert Gilpin) ให้คำจำกัดความของเศรษฐกิจการเมืองโลก (Global Political Economy) ว่าเป็นปฏิสัมพันธ์ของตลาดกับผู้มีบทบาทที่ทรงอำนาจ เช่น รัฐ บริษัทข้ามชาติ และองค์กรระหว่างประเทศ เป็นต้น โดยให้ความสำคัญกับรัฐเป็นหลัก และให้ความสำคัญกับตัวแสดงอื่นเช่นกัน ได้แก่ ธนาคารโลก กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และคณะกรรมการแห่งสหภาพยุโรป ทั้งนี้ ตัวแสดงดังกล่าวไม่ได้ถูกให้ความสำคัญมากเท่ากับรัฐ เนื่องจากรัฐเป็นผู้มีบทบาทหลักในกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลของแต่ละประเทศยังคงมีอำนาจในการตัดสินใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเรื่องทางเศรษฐกิจ และสามารถกำหนดกฎเกณฑ์สำหรับผู้มีบทบาทรายอื่นให้ทำหน้าที่ได้ รวมถึงสามารถใช้อำนาจของตนเพื่อโน้มน้าวผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ เช่น สหภาพยุโรปที่มีฝรั่งเศสและเยอรมนีเป็นศูนย์กลางในการบูรณาการระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป แม้ว่าอาจมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะของสหภาพยุโรปเป็นไปอย่างไรก็ตาม รัฐบาลของประเทศสมาชิกต่างๆ ยังคงเป็นตัวแสดงที่สำคัญภายในข้อตกลงระดับภูมิภาคนี้ (Gilpin, R. & Gilpin, J. M.,

2001) ขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาบริบทภายในประเทศ ผลประโยชน์และนโยบายของรัฐมักถูกกำหนดโดยชนชั้นสูงทางการเมือง (Political elite) แรงกดดันของกลุ่มผู้มีอำนาจภายในสังคมระดับชาติ และธรรมชาติของระบบเศรษฐกิจการเมืองแห่งชาติ ซึ่งนโยบายต่างประเทศด้านเศรษฐกิจของรัฐสะท้อนให้เห็นถึงผลประโยชน์แห่งชาติตามที่กำหนดโดยชนชั้นสูงที่มีอำนาจเหนือกว่าชนชั้นอื่นในสังคม (Gilpin, R., 1981) และผลประโยชน์แห่งชาติที่กำหนดโดยชนชั้นสูงทางการเมืองเหล่านี้มักมีที่มาจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของรัฐและความต้องการทางกายภาพของเศรษฐกิจ เช่น จักรวรรดิบริเตนใหญ่ป้องกันการยึดครองพื้นที่ราบลุ่ม (เบลเยียมและเนเธอร์แลนด์) จากรัฐอื่นที่ถูกมองว่าเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคง เป็นต้น (Gilpin, R. & Gilpin, J. M., 2001)

เมื่อกล่าวถึงการที่รัฐเป็นศูนย์กลาง (State-centric) จึงจำเป็นต้องยึดถือความมั่นคงของรัฐเป็นประเด็นหลักที่รัฐต้องพิจารณามากที่สุด ตามที่เคนเนธ วอลซ์ (Kenneth N. Waltz) เสนอว่ารัฐต้องพึ่งพาตนเอง (Self-help) และต้องระวังภัยคุกคามต่ออิสรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจริงหรือที่อาจเกิดขึ้นเสมอ โดยความมั่นคงของรัฐ หมายถึง อำนาจทั้งทางการเมือง การทหาร เศรษฐกิจ และ/หรือจิตวิทยา ซึ่งมีความสำคัญอย่างมากต่อความอยู่รอดของรัฐในระบบระหว่างประเทศที่เป็นสภาวะอนาธิปไตย (Anarchy) ดังนั้น รัฐต่าง ๆ จึงต้องให้ความสนใจกับการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ทางอำนาจและผลที่ตามมา ซึ่งอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์ของรัฐตนเองในดุลอำนาจระหว่างประเทศ (Waltz, K. N., 1979) อย่างไรก็ตาม รัฐการค้า (Trading states) ได้เกิดขึ้นจากการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยความมั่นคงในระบบพันธมิตรระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศพันธมิตรในยุโรปและเอเชีย เช่น เยอรมนีตะวันตก ญี่ปุ่น เป็นต้น ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1945 เป็นต้นมา และได้รับความคุ้มครองความมั่นคงจากอำนาจทางการเมืองการทหารของสหรัฐอเมริกา (Rosecrance, R. N., 1986; Rosecrance, R. N., 1999)

แนวคิดกลุ่มชาตินิยมทางเศรษฐกิจในช่วงปี ค.ศ. 1450-1750 มีข้อบกพร่องหลายประการ เช่น ลักษณะการพัฒนาทางทฤษฎีไม่สอดคล้องและไม่ต่อเนื่องกัน มุ่งศึกษาเพียงเรื่องเดียวหรือประเด็นเดียว มีความขัดแย้งทางแนวความคิดไม่รู้จักจบ ไม่มีนักคิดคนใดที่สามารถสังเคราะห์งานเขียนต่าง ๆ ให้เป็นหลักคำสอนที่สอดคล้องกันได้เพียงคนเดียว หรือไม่สามารถจำลองและสังเกตสภาวะเศรษฐกิจในขณะนั้นได้ เป็นต้น จึงนำไปสู่การรื้อถอนและสร้างทฤษฎี



ขึ้นใหม่ของ 3 สำนักคิด ได้แก่ สำนักสมิเธียน (Smithian) สำนักเคนส์เซียน (Keynesian) และสำนักประวัติศาสตร์ (Historical School) (King, M., n.d.)

อดัม สมิธ (Adam Smith) เป็นนักคิดคนแรกที่พัฒนาแนวคิดพาณิชย์นิยม (Mercantilism) ให้กลายเป็นหลักการที่เป็นระบบ และเป็นจุดเริ่มสำหรับสำนักคิดเศรษฐศาสตร์มหภาคคลาสสิกที่รู้จักกันในประเด็นนี้ โดยอธิบายว่านักพาณิชย์นิยม (Mercantilist) มองว่าการมีหรือได้รับเงินคือความร่ำรวย และความมั่งคั่งเกี่ยวกับเงินทอง (King, M., n.d.) แต่สมิธได้โต้แย้งลัทธิพาณิชย์นิยมเป็นการตามล่าหาสมบัติที่ก้าวร้าวและผิดพลาด เนื่องจากพาณิชย์นิยมมองว่า ‘เหรียญ (Specie)’ คือความมั่งคั่ง อำนาจและความเจริญรุ่งเรืองจึงเกิดจากการสะสมเหรียญ และการสะสมนี้จะเกิดขึ้นได้จากการค้าขายที่ดี เช่น การเกินดุลการค้าถาวร เป็นต้น (Smith, A., 1776) ในทางกลับกัน จอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ (John Maynard Keynes) มองว่าความลุ่มหลงของลัทธิพาณิชย์นิยมกับสะสมเหรียญไม่ใช่ความหลงใหลอย่างบริสุทธิ์ (Keynes, J. M., 1936) ซึ่งสำนักเคนส์เซียนมุ่งพิจารณาความบกพร่องทางเศรษฐกิจในยุคนั้น เช่น การขาดแคลนการลงทุนและความจำเป็นในการแทรกแซงของรัฐบาล เป็นต้น มาสนับสนุนแนวคิดของสำนักคิดของตนเอง โดยเคนส์เสนอว่าเมื่อละทิ้งการลงทุนของรัฐบาล การลงทุนในประเทศจะถูกควบคุมในระยะยาวด้วยอัตราดอกเบี้ย และการลงทุนจากต่างประเทศจะถูกกำหนดโดยขนาดของดุลการค้าที่ดี ซึ่งเป็นสองสิ่งที่ต้องได้รับความสนใจเป็นพิเศษ เนื่องจากเงินกู้จากต่างประเทศจำนวนมากไม่สามารถนำไปใช้ได้จริง และอัตราดอกเบี้ยถูกควบคุมโดยปริมาณของโลหะที่มีค่า ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเงินและทองคำจึงขึ้นอยู่กับดุลการค้าเป็นหลัก นอกจากนี้ การจ้างงาน (Employment) เป็นสิ่งสำคัญที่นักพาณิชย์นิยมต้องพิจารณา ส่วนสำนักประวัติศาสตร์ได้ให้นิยามลัทธิพาณิชย์นิยมในเชิงเป้าหมายสูงสุดว่าเป็นอำนาจสู่รัฐ (Power to the state) การรวมเป็นหนึ่ง (Unification) และความเด็ดขาด (Autarky) โดยการใช้นโยบายเศรษฐกิจและการเงินและการค้าเชิงปกป้อง (Protective trade) เพื่อตอบสนองต่อการรวมตัวทางการเมืองและความเข้มแข็งของชาติอันเป็นเป้าหมายสูงสุด ส่งผลให้โครงสร้างทางการเมืองในยุคนั้นใช้นโยบายเศรษฐกิจเพื่อสร้างความได้เปรียบในระดับระหว่างประเทศ (King, n.d.)

ในศตวรรษที่ 15 พาณิชย์นิยมได้ถือกำเนิดขึ้นพร้อมกับการขยายตัวของรัฐชาติในยุโรป ลัทธิพาณิชย์นิยมจึงเปรียบเสมือนหลักการทางเศรษฐศาสตร์การเมืองที่ควบคุมการกระทำของแต่ละรัฐ แต่เมื่อเข้าสู่ช่วงกลางศตวรรษที่ 19 ได้เกิดการปฏิวัติเสรีนิยมในอังกฤษ นักพาณิชย์นิยมได้มีมุมมองใหม่ คือ โลกนี้มีความความมั่งคั่งอย่างจำกัด แต่ละรัฐจึงต้องรักษาสถิติประโยชน์

ของตนเองโดยการปิดกั้นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของรัฐอื่น ๆ หรือเรียกว่า ‘เกมผลรวมเป็นศูนย์ (Zero-sum game)’ กล่าวคือ กำไรของรัฐหนึ่งคือการสูญเสียของอีกรัฐหนึ่ง เป็นเหตุให้ตั้งแต่ศตวรรษที่ 15 จนถึงศตวรรษที่ 19 รัฐต่าง ๆ ในยุโรปพยายามสถาปนาจักรวรรดิโพ้นทะเลเพื่อให้รัฐของตนเองสามารถพึ่งพาตนเองได้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ยินยอมค้าขายกับอาณานิคมของจักรวรรดิที่เป็นคู่แข่ง (O’Brien, R. & Williams, M., 2016) ทั้งนี้ ทฤษฎีพาณิชย์นิยมมักถูกนำมาปรับใช้กับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงของรัฐ เช่น อเล็กซานเดอร์ ฮามิลตัน (Alexander Hamilton) เรียกร้องให้ชาวอเมริกันปกป้องผู้ผลิตของตนจากการแข่งขันจากต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมและเพิ่มอำนาจของตน (Hamilton, A., 1971) หรือ เฟรดริช ลิสต์ (Friedrich List) ที่เสนอว่าจักรวรรดิเยอรมนีควรพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อให้สามารถไล่ตามทันอำนาจทางเศรษฐกิจของจักรวรรดิบริเตนใหญ่ ซึ่งลิสต์เชื่อว่ามีเพียงนโยบายการค้าเสรีที่เข้มแข็งทางเศรษฐกิจเท่านั้นที่ทำให้จักรวรรดิเยอรมนียิ่งใหญ่ทางด้านเศรษฐกิจ และไม่มีรัฐใดสามารถแข่งขันได้ ดังนั้น จักรวรรดิบริเตนใหญ่ที่เป็นผู้นำการปฏิวัติอุตสาหกรรมในช่วงต้นทศวรรษ 1800 และจักรวรรดิเยอรมนีที่เป็นผู้แข่งขันทางด้านอุตสาหกรรมรายใหม่จึงดำเนินนโยบายชาตินิยมทางเศรษฐกิจมากขึ้น เพื่อให้รัฐตนกลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ (List, F., 1885)

แม้ยุคสมัยเปลี่ยนผ่านเข้าสู่ศตวรรษที่ 21 แต่รัฐยังคงเป็นศูนย์กลางของอำนาจภายในเศรษฐกิจการเมืองโลกดังเช่นในอดีต จึงเป็นการยืนยันว่าอำนาจและความมั่งคั่งมีความเชื่อมโยงต่อกันอย่างใกล้ชิด ดังนั้น แนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ พาณิชนิยมใหม่ หรือรัฐนิยมยังคงมีความสำคัญทั้งในการวิเคราะห์และการปฏิบัติในเศรษฐกิจโลกร่วมสมัย เนื่องจากแนวคิดและทฤษฎีเหล่านี้เชื่อว่ารัฐเป็นตัวแสดงหลัก (Main actor) ในเศรษฐกิจการเมืองโลก โดยนักคิดกลุ่มนี้มุ่งเน้นที่รัฐหรือชาติมากกว่าปัจเจกบุคคล (Individual) ภายใต้อุดมคติหลัก คือ (1) ระเบียบระหว่างประเทศเป็นอนาธิปไตย แต่ละรัฐจึงจำเป็นต้องปกป้องผลประโยชน์ของตนเอง โดยมีแกนหลักคือความเชื่อว่าชุมชนเศรษฐกิจยังคงมีอยู่และดำเนินการเพื่อประโยชน์ของสมาชิกทุกคน และ (2) รัฐเป็นเครื่องมือสำคัญของประชาชนเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของตนเองได้ และรัฐยังคงเป็นผู้มีบทบาทที่โดดเด่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ รัฐจึงควรใช้นโยบายเศรษฐกิจเพื่อสร้างรัฐที่มีอำนาจมากขึ้นและเป้าหมายสูงสุดคือการเป็นมหาอำนาจอันดับหนึ่งทางเศรษฐกิจ ดังนั้น รัฐจึงต้องมาก่อนตลาด (Market) และความสัมพันธ์ทางการตลาดต้องถูกกำหนดโดยอำนาจทางการเมือง (O’Brien, R. & Williams, M., 2016)



แนวคิดแบบชาตินิยมทางเศรษฐกิจมีความแตกต่างจากพาณิชยนิยม คือ พาณิชยนิยมมองว่าความต้องการและวัตถุประสงค์ทางการเมืองจะต้องบรรลุผลสำเร็จผ่านรูปแบบของรัฐซึ่งเป็นเพียงคำอธิบาย แต่แนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจได้เพิ่มเติมเกี่ยวกับคำแนะนำด้านนโยบายที่พิจารณาจากการวิเคราะห์พลวัตของเศรษฐกิจการเมือง โดยมุ่งเน้นที่การสนับสนุนและการรักษาอำนาจรัฐ ทั้งนี้ แนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจในเชิงพรรณนาอธิบายว่าการผลิต การบริโภค การแลกเปลี่ยน และการลงทุนไม่ได้อยู่ภายใต้ตลาด แต่อยู่ภายใต้อำนาจทางการเมืองที่เป็นธรรมชาติ* นักชาตินิยมทางเศรษฐกิจได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีบทบาทตามตลาด เช่น บริษัทต่าง ๆ แต่กลับให้ความสำคัญต่อรัฐมากที่สุดเช่นเดิม ส่งผลให้บริษัทข้ามชาติ (TNCs) มีอำนาจทางเศรษฐกิจอย่างจำกัดจำกัดและต้องอยู่ภายใต้คำสั่งของรัฐจนกระทั่งบริษัทข้ามชาติใด ๆ กลายเป็นผู้มีบทบาททางเศรษฐกิจที่สำคัญ รวมถึงเมื่อใดที่บริษัทข้ามชาติประสบปัญหาทางเศรษฐกิจหรือการเมือง บริษัทเหล่านี้จะย้ายกลับไปยังประเทศของตนเองเพื่อรับความคุ้มครองจากรัฐ (O'Brien, R. & Williams, M., 2016)

เมื่อพิจารณามุมมองของชาตินิยมทางเศรษฐกิจว่าเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศถูกสร้างขึ้นผ่านการกระทำของรัฐที่มีเหตุผลเช่นเดียวกับทฤษฎีสัจนิยม จึงสามารถกล่าวได้ว่าหากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศถูกมองว่าเป็นการต่อสู้เพื่ออำนาจ เศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศก็คือการต่อสู้เพื่ออำนาจและความมั่งคั่ง ความอยู่รอด (survival) ของรัฐขึ้นอยู่กับผลประโยชน์จากการผลิตและการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ทางการตลาดเป็นตัวบ่งชี้ที่สำคัญของอำนาจและความมั่งคั่ง รัฐเป็นผู้ควบคุมตลาด และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอยู่ภายใต้เป้าหมายและวัตถุประสงค์ทางการเมือง รวมถึงผู้มีบทบาททางเศรษฐกิจอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐเช่นกัน หากพิจารณาระดับระบบระหว่างประเทศ (International system level) ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศคือความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ เนื่องจากเศรษฐกิจโลกในมุมมองชาตินิยมทางเศรษฐกิจอยู่ภายใต้ระบบการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งแม้มีการเข้ามาของโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่อาจขัดขวางไม่ให้รัฐบรรลุเป้าหมาย นักชาตินิยมทางเศรษฐกิจเชิงตั้งรับ (Defensive economic nationalist) มองว่าโลกาภิวัตน์ว่าเป็นภัยคุกคามและพยายามตอบโต้ผลกระทบ เนื่องจากเชื่อว่าผลกำไรจากการค้ามีการกระจายอย่างไม่เท่าเทียมกันและสนับสนุนผู้ที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจและการเมืองมากกว่า ในทางกลับกัน นักชาตินิยมทางเศรษฐกิจเชิงหวาดระแวง (Sceptical

* สามารถดำรงอยู่ได้เฉพาะในบริบททางสังคมเพียงเท่านั้น

Economic nationalist) มองว่าโลกาภิวัตน์เป็นเพียงเรื่องโกหกและอำนาจของรัฐไม่มีทางลดน้อยลง เนื่องจากอำนาจทางการเมืองยังคงอยู่เหนือกว่าผู้มีบทบาททางเศรษฐกิจ และรัฐต่าง ๆ เป็นผู้สร้างสภาพแวดล้อมทางนโยบายที่เอื้อต่อโลกาภิวัตน์ ดังนั้น รัฐสามารถเปลี่ยนแปลงนโยบายเศรษฐกิจของตนเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมืองโลก และรัฐต่าง ๆ ยังคงเป็นผู้มีบทบาทที่ทรงอำนาจและเป็นศูนย์กลางอำนาจที่ต้องตามกฎหมายเพียงแห่งเดียวในโลกสมัยใหม่ (O'Brien, R. & Williams, M., 2016)

ทั้งแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจและทฤษฎีสัจนิยมต่างมองว่าสถานะอนาธิปไตยทำให้รัฐต้องพึ่งพาตนเอง เนื่องจากไร้ซึ่งอำนาจกลางในความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ และเต็มไปด้วยการแสวงหาอำนาจและความขัดแย้ง ในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต้องมีฝ่ายหนึ่งได้ประโยชน์และอีกฝ่ายหนึ่งเสียประโยชน์ตามเกมผลรวมเป็นศูนย์แต่้นักชาตินิยมทางเศรษฐกิจกลับเชื่อว่าความสัมพันธ์ทางการตลาดสามารถเป็นบวกได้ (Positive-sum game) และเป็นในเชิงลบได้เช่นกัน (Negative-sum game) ดังนั้น ชาตินิยมทางเศรษฐกิจจึงมีลักษณะการดำเนินการทางเศรษฐกิจ ได้แก่ (1) การผลิต การผลิตสินค้าหรือบริการบางอย่างจะถูกจำกัดอยู่เพียงภายในขอบเขตของประเทศตนเองเท่านั้น (2) การนำเข้า รัฐไม่ควรพึ่งพาการนำเข้าสินค้าบางประเภท เนื่องจากหากอยู่ในช่วงเวลาที่เกิดความขัดแย้ง อาจเกิดภาวะขาดแคลนสินค้าดังกล่าว เช่น ภาคเกษตรกรรมของฝรั่งเศส เทคโนโลยีการป้องกันประเทศของสหรัฐอเมริกา เป็นต้น (3) การบริโภคนำเข้าผลิตภัณฑ์บางอย่างก่อให้เกิดมลพิษต่อประเทศ และ (4) การอนุรักษ์ผลิตภัณฑ์หรือสิ่งที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมของชาติ เช่น ภาพยนตร์และดนตรี ไว้ภายในขอบเขตของประเทศเป็นสิ่งสำคัญ (O'Brien, R. & Williams, M., 2016)

ส่วนที่ 2 โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน

ประเทศไทยมีวิสัยทัศน์ที่ต้องการเปลี่ยนจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงภายในปี พ.ศ. 2580 (Mahanakorn Partner Group, 2023) กระทรวงคมนาคมจึงกำหนดยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2558-2565 โดยมีเป้าหมายการพัฒนา 4 ประการ และหนึ่งในเป้าหมายสำคัญคือการสร้างโอกาสในการแข่งขันและเพื่อให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและ 1 ใน 5 แผนงานที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายการพัฒนา คือ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยแผนงานดังกล่าวเป็นโครงการก่อสร้างท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งด้านทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อ



การขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ (กอบกุล โมทนา, 2559) โดยโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามันเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการทางด้านการคมนาคมขนส่งในรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยงกันระหว่างท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและท่าเรือฝั่งทะเลอ่าวไทยอย่างไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย รวมถึงเพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับนานาชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, 2564)

โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามันถูกจัดทำขึ้นเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern economic corridor; SEC) ประกอบด้วยพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง ชุมพร สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช โดยความคาดหวังของโครงการนี้ คือ ต้องการให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งกับโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern economic corridor; EEC) (พิศักดิ์ จิตรวิริยะวศิน และ ดุจดาว เจริญผล, 2564) ซึ่งจากที่กล่าวไปในย่อหน้าข้างต้น รัฐบาลไทยมุ่งหวังให้โครงการนี้เป็นกลยุทธ์สำคัญในการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย (Mahanakorn Partner Group, 2023) โดยแบ่งออกเป็น 3 โครงการย่อย คือ (1) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกระนองและท่าเรือน้ำลึกชุมพร (2) การพัฒนาทางหลวงและมอเตอร์เวย์เชื่อมระหว่างจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร และ (3) การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่เชื่อมระหว่างจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร รวมระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ควบคู่กับการพัฒนาเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) (พิศักดิ์ จิตรวิริยะวศิน และ ดุจดาว เจริญผล, 2564) เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างสองท่าเรือ และมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณหลังท่าเรือด้วยอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องและกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งทั้งหมดนี้อยู่ภายใต้แนวคิด ‘One Port Two Sides’ (วันชัย ตันติวิทยาพิทักษ์, 2566)

ในการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์ตามที่รัฐบาลกำหนด แหลมอ่าวอ่าง ตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง และบริเวณแหลมริ้ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ถูกเลือกให้เป็นจุดก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้งสองฝั่ง ซึ่งสามารถรองรับตู้ขนส่งสินค้าได้ฝั่งละ 20 ล้านที่อียู จากขนาดตู้คอนเทนเนอร์ยาว 20 ฟุต ทั้งนี้ ได้มีการถมพื้นที่ทะเลฝั่งท่าเรือระนองประมาณ 6,975 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ท่าเทียบเรือจำนวน 5,633 ไร่ และพื้นที่อเนกประสงค์จำนวน 1,342 ไร่ และมีการถมพื้นที่ทะเลฝั่งท่าเรือชุมพรประมาณ 5,808 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ท่าเทียบเรือ 4,788 ไร่ และพื้นที่พัฒนาอเนกประสงค์ 1,020 ไร่ ส่วนระบบ



เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างสองท่าเรือมีระยะทางรวม 93.9 กิโลเมตร ประกอบด้วยทางด่วนพิเศษมอเตอร์เวย์และรถไฟทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า และรางขนาด 1 เมตร เพื่อเชื่อมการเดินทางขนส่ง โดยมีรูปแบบทั้งทางยกระดับ ทางระดับพื้น และอุโมงค์จำนวนทั้งหมด 3 แห่ง (วันชัย ตันติวิทยาพิทักษ์, 2566)

จากมุมมองของรัฐบาลไทย โครงการแลนด์บริดจ์เป็นประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากช่วยลดระยะเวลาขนส่งสินค้าให้เหลือเพียง 5 วัน ซึ่งรวดเร็วกว่าการขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกาที่ใช้เวลาถึง 9 วัน (วันชัย ตันติวิทยาพิทักษ์, 2566) ด้วยการนำสินค้าจากเรือขนส่งที่มาจอดที่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งหนึ่งขึ้นรถบรรทุกหรือรถไฟ และบรรทุกไปลงเรือที่ท่าเรืออีกฝั่งหนึ่ง ซึ่งหากดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ท่าเรือทั้งสองฝั่งจะสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าและบริษัทขนส่งสินค้าจะหันมาใช้เส้นทางนี้ประมาณ 400,000 ลำต่อปี ในปี พ.ศ. 2594 (เดอะเบทเทอร์, 2566) จากการคาดการณ์ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากความสำเร็จของโครงการแลนด์บริดจ์ ได้แก่ (1) รายได้จากการเก็บภาษีเรือที่เดินทางมาจอดเทียบท่าและเปลี่ยนถ่ายสินค้า ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นเมืองท่า (2) เป็นการสนับสนุนการค้าขายระหว่างประเทศ เนื่องจากการส่งออกและนำเข้าสินค้ากับประเทศทางฝั่งมหาสมุทรอินเดียมีความรวดเร็วขึ้น (3) เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบท่าเรือ เช่น ระบบสาธารณูปโภค เส้นทางคมนาคมใหม่ เป็นต้น (4) มีการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งทำให้มีอัตราการจ้างงานเพิ่มขึ้นและเกิดแหล่งเศรษฐกิจแห่งใหม่ขึ้น (5) พื้นที่จังหวัดระนองและชุมพรอาจกลายเป็นเส้นทางการค้าใหม่ของโลกและเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค (6) มีโอกาสในการสร้างรายได้ราว 15,400 ล้านบาท จากการดึงดูดหุ้นส่วนร้อยละ 20 จากบริษัทท่าเรือข้ามชาติของรัฐบาลสิงคโปร์ ซึ่งอาจสามารถเทียบเท่ากับรายได้จากท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย และหากสร้างรายได้ตามที่กล่าวไว้ อาจเกิดท่าเรือแหลมฉบังแห่งที่ 2 ขึ้นมา (ลงทุนแมน, 2566) และ (7) อาจเกิดโครงการนิคมอุตสาหกรรมขึ้นใหม่ ซึ่งอาจเป็นการดึงดูดให้นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นที่โดยรอบและเกิดพื้นที่เชิงพาณิชย์ขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจของภาคใต้ของประเทศไทย (วันชัย ตันติวิทยาพิทักษ์, 2566) นอกจากนี้ รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา อดีตนายกรัฐมนตรี คาดการณ์ว่าเมื่อโครงการนี้สำเร็จผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ในพื้นที่ภาคใต้อาจเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 10 ต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 10 ปี และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 5 แสนล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มการจ้างงานและสร้างอาชีพใหม่ให้กับชุมชน (สุรินทร์ เจนพิทยา, 2566)



ตลอดระยะเวลาสมัยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีการวางรากฐานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมไทย เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ผลักดันประเทศไทยมีความทัดเทียมกับนานาชาติ และเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันในเศรษฐกิจโลกได้ ทั้งในเรื่องการท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าและบริการ การกระจายความเจริญสู่พื้นที่ภายใต้ รวมถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น (เดอะเบทเทอร์, 2566) สืบทอดต่อมาในสมัยรัฐบาลเศรษฐา ทวีสิน ที่นำแนวคิดโครงการแลนด์บริดจ์มาต่อยอดจากรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ได้ถูกประเมินราคาไว้ที่ 1 ล้านล้านบาท หรือประมาณ 27.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นอุปสรรคให้ในสมัยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ไม่สามารถดำเนินโครงการนี้ได้ เป็นเหตุให้รัฐบาลเศรษฐา ทวีสิน ต้องพึ่งพาเงินทุนจากนักลงทุนจีนเป็นอย่างมาก (Cogan, M. S., 2023)

การดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ระยะแรก คือ ตามกำหนดการปี พ.ศ. 2564-2566 ประกอบด้วย (1) การดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) และศึกษารูปแบบโมเดลธุรกิจ (2) การนำเสนอหลักการโครงการเพื่อขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2566 (3) การจัดโรดโชว์ (Road show) เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างประเทศร่วมลงทุนในโครงการ ช่วงเดือนตุลาคมถึงพฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2566 และ (4) ปรับปรุงรายละเอียดโครงการและวิเคราะห์ในช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2566 ระยะที่สอง คือ ตามกำหนดการปี พ.ศ. 2567-2568 ประกอบด้วย (1) การเสนอพระราชบัญญัติการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) พร้อมทั้งเสนอเงื่อนไขสวัสดิการต่อรัฐสภา (2) การเตรียมแบบคำขอข้อเสนอ (Request for proposal; RFP) เพื่อคัดเลือกนักลงทุนเอกชน (3) รัฐสภาเห็นชอบผ่านร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2567 (4) การเปิดประมูลการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในปี พ.ศ. 2568 (5) การทำข้อตกลงและลงนามในสัญญา ปี พ.ศ. 2568 และ (6) เริ่มต้นการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2568 โดยแบ่งเป็น 4 ระยะ ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 5-8 ปี และระยะที่สาม คือ ตามกำหนดการปี พ.ศ. 2569-2573 ประกอบด้วย (1) การดำเนินการต่อในขั้นตอนการก่อสร้าง และ (2) เริ่มเปิดให้บริการในระยะแรกในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ.

2573 (การคาดการณ์) ซึ่งจากเหตุการณ์ล่าสุด* โครงการแลนด์บริดจ์ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีไทยเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2566 และอยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของตัวโครงการ และการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน โดยนายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มุ่งเน้นถึงความพยายามในการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติผ่านการโรดโชว์ในหลายประเทศ เพื่อดึงดูดบริษัทขนส่งผู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่ของโลก ทั้งนี้ เมื่อรายละเอียดโครงการได้รับการปรับปรุงและวิเคราะห์แล้วเสร็จจะยื่นขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีอีกครั้งในเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2567 และเปิดให้ประมูลโครงการทั้งหมดในปี พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกกระนองและชุมพร ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหกอช่องทาง และรถไฟทางคู่ โดยมีอายุสัมปทาน 50 ปี (Mahanakorn Partner Group, 2023)

นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้มุ่งหวังใช้เวทีการประชุมเอเปค (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) ในการเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติมาลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์ โดยรัฐบาลไทยมีข้อเสนอที่จะจูงใจนักลงทุนได้แก่ (1) มาตรการทางภาษี (2) พลังงานสะอาดที่รัฐบาลให้ความสำคัญ (3) การบริหารจัดการน้ำในภาคอุตสาหกรรม (4) การเป็นศูนย์กลางการบิน (5) รถไฟความเร็วสูง (6) ท่าเรือแหลมฉบังที่มีความสำคัญต่อธุรกิจการขนส่งโลจิสติกส์ (5) การอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างสงบที่แม้ว่ามีความขัดแย้งภายในอยู่ แต่ยังสามารถอยู่ร่วมกันได้ (6) โรงเรียนและสถานพยาบาลมาตรฐานระดับโลก และ (7) โครงการแลนด์บริดจ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะเป็นปัจจัยสำคัญให้นักลงทุนตัดสินใจ นอกจากนี้ สิ่งที่รัฐบาลเศรษฐาให้ความสำคัญนอกจากโครงการมีความคืบหน้าและการสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุน คือ ประชาชนคนรุ่นใหม่ในประเทศไทยยังมีส่วนร่วมในการตัดสินใจวางแผนอนาคตเศรษฐกิจของประเทศ และรัฐบาลต้องเป็นผู้ผลักดันและสร้างแรงบันดาลใจให้กับผู้กำหนดอนาคตของเศรษฐกิจไทยเหล่านี้ หากประเทศไทยมีเขตอุตสาหกรรมที่ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี และประชาชนคนไทยรวมเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในการพัฒนาประเทศร่วมกัน อาจเป็นจุดศูนย์กลางที่ช่วยหล่อหลอมให้สังคมไทยดีขึ้นได้ (ทีมเดอะแสดดนตรีด, 2566)

* โครงการแลนด์บริดจ์ถูกยุบและไม่ได้รับการกล่าวถึงอีก นับตั้งแต่การออกจากตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของเศรษฐา ทวีสิน และเปลี่ยนมาเป็นแพทองธาร ชินวัตร ในปี พ.ศ. 2567 จึงสามารถกล่าวได้ว่าเป็นเหตุการณ์ล่าสุด



นายณัฐม์ เทอดสัณฐิศักดิ์ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment; BOI) ดำเนินการร่วมกับกระทรวงคมนาคมตามการมอบหมายของนายกรัฐมนตรี ซึ่ง BOI เป็นผู้มีส่วนร่วมในการเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติสำหรับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ ถนน ระบบโลจิสติกส์ เป็นต้น ในขณะที่ นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ระบุถึงการเตรียมแผนโรดโชว์โครงการแลนด์บริดจ์ว่า รัฐบาลได้ศึกษาและปรึกษาหารือกันอย่างถี่ถ้วนและใช้ระยะเวลาพอสมควรที่จะดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์ เนื่องจากวิเคราะห์แล้วว่าประเทศไทยมีพื้นที่ที่ตั้งเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ครองความได้เปรียบ คือ ตั้งอยู่ระหว่าง 2 ฝั่งทะเล ได้แก่ ฝั่งทะเลจีนใต้หรือมหาสมุทรแปซิฟิก และฝั่งทะเลอันดามันหรือมหาสมุทรอินเดีย ในอีกแง่มุมหนึ่ง เมื่อนักลงทุนเหล่านี้เข้ามาลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์ แล้วส่งออกสินค้าของตนเอง ส่งผลให้บริษัทต่าง ๆ ใช้ต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งลดลง ซึ่งเพิ่มความน่าสนใจของโครงการแลนด์บริดจ์มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ นักลงทุนจากต่างชาติหลายประเทศ รวมถึงสหรัฐอเมริกาต่างให้ความสนใจกับโครงการนี้ อย่างไรก็ตาม จากความคิดเห็นของนักลงทุนต่อการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ คือ จำเป็นต้องมีกฎหมายพิเศษลักษณะเดียวกับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยต้องพิจารณาว่าสิ่งใดสามารถกระทำได้ภายใต้กฎหมายปัจจุบัน หรือมีสิ่งใดที่ต้องเพิ่มเติมในตัวบทกฎหมาย (ทีมีเดอะเสตนด์ดาร์ด, 2566)

รัฐบาลเศรษฐา ทวีสิน มุ่งความสนใจไปที่นักลงทุนชาวจีน เนื่องจากจีนมีชื่อเสียงในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนาเศรษฐกิจในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ท่าเรือกวาดาร์ (Gwarda) ในปากีสถานที่ได้รับทุนสนับสนุนทุนจากจีน หรือท่าเรือฮัมบันโตตา (Hambantota) ที่รัฐบาลศรีลังกาให้บริษัทจีนเช่าเป็นจำนวนเงิน 1.12 พันล้านดอลลาร์ตามพันธกรณีนี้ระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งทำให้หลายฝ่ายมีข้อกังวลว่าจีนอาจใช้โอกาสดังกล่าวเพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารเช่นเดียวกับชาติตะวันตก ดังนั้น เศรษฐา ทวีสิน จึงต้องสร้างความมั่นใจให้กับพันธมิตรชาติอื่น ๆ เพื่อคลายข้อกังวลทางภูมิรัฐศาสตร์ เช่น การพบปะกับวลาดิมีร์ ปูติน ประธานาธิบดีของรัสเซีย และโมฮัมหมัด บิน ซัลมาน เจ้าชายของซาอุดีอาระเบีย แต่เป็นไปในทิศทางที่ไม่ราบรื่น จึงทำให้ประเทศไทยยังคงต้องพึ่งพาจีนอยู่เช่นเดิม รวมถึงผลประโยชน์ที่จีนได้รับจากเงินบริจาคจำนวนมากสำหรับโครงการแลนด์บริดจ์ ซึ่งทำให้การทูตไทยมีความซับซ้อนมากขึ้นและอาจทำให้การทูตแบบไผ่ลุ่มแบบดั้งเดิมของประเทศไทยตกอยู่ในความเสี่ยงร้ายแรง โดยสิ่งที่ไทยสามารถทำได้ คือ การพยายามสร้างสมดุลระหว่างมหาอำนาจให้ได้มากที่สุดเพียงเท่านั้น อย่างไรก็ตามรัฐบาลไทยได้มีการส่งคำขอลงทุนจาก



บริษัทเงินมูลค่า 10.1 พันล้านดอลลาร์ แม้เศรษฐกิจ ทวีสิน เชื่อมั่นว่าเงินยืมดีให้ความร่วมมือกับไทย แต่ประเทศไทยกลับต้องเผชิญกับความเสี่ยงในอนาคต คือ การพึ่งพาเงิน ดังเห็นได้จากรถยนต์ไฟฟ้าของจีนและบริษัทเทคโนโลยีของจีนที่มีแนวโน้มว่าอาจย้ายฐานการผลิตไปยังพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยซึ่งเกี่ยวเนื่องกับโครงการแลนด์บริดจ์ โดยความเสี่ยงนี้อาจส่งผลกระทบในเชิงลบทำให้ประเทศไทยต้องตกอยู่ในภาวะอ่อนแอทางเศรษฐกิจ และพันธมิตรทางเลือก เช่น อินเดีย ญี่ปุ่น หรือ สหรัฐอเมริกา เป็นต้น เลือกไม่ตัดสินใจลงทุนในโครงการนี้ (Cogan, M. S., 2023)

ส่วนทางด้านชาวจีนก็อาจระบือได้ให้ความสนใจในการลงทุนด้านการเป็นศูนย์กระจายน้ำมันภายในพื้นที่โครงการแลนด์บริดจ์ มีการเดินทางของสภาอุตสาหกรรมไทย รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของไทยไปเยือนชาวจีนในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระชับสัมพันธ์ในกรอบความร่วมมือทวิภาคี และส่งเสริมการเจรจาการค้าและการลงทุน ด้วยการพัฒนาประเทศไทยให้มีศักยภาพในฐานะแหล่งจำหน่ายน้ำมันในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Mahanakorn Partner Group, 2023) เนื่องจากประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์สำหรับการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังโรงงานผลิตในประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และไต้หวัน จากเดิมเมื่อผลิตสินค้าเสร็จ เรือขนส่งสินค้าจำนวนหนึ่งจะเข้าไปทางมหาสมุทรแปซิฟิก และอีกจำนวนหนึ่งเดินทางกลับผ่านช่องแคบมะละกาไปยังยุโรป เอเชียกลาง และเอเชียใต้ เมื่อเกิดโครงการแลนด์บริดจ์ขึ้นการขนส่งสินค้าอาจหลีกเลี่ยงมาทางประเทศไทยที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ ซึ่งจะแบ่งสัดส่วนเรือขนส่งสินค้ามาจากเดิมที่กระจุกตัวอยู่ที่ช่องแคบมะละกาเพียงแห่งเดียว (ทิมเตอะแสดนดาร์ด, 2566)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ประเมินมูลค่าของโครงการแลนด์บริดจ์ประมาณ 1 ล้านล้านบาท ประกอบด้วย (1) การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสองฝั่ง มูลค่า 636 พันล้านบาท (2) ก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง ได้แก่ ทางด่วนพิเศษมอเตอร์เวย์และรถไฟทางคู่ มูลค่า 223,000 ล้านบาท และ (3) การพัฒนาพื้นที่เพื่อการขนส่งสินค้า มูลค่า 141 พันล้านบาท (Mahanakorn Partner Group, 2023) ส่งผลให้รัฐบาลไทยแสวงหาการลงทุนจากต่างประเทศมูลค่าสูงถึง 28,000 ล้านดอลลาร์ แต่รัฐบาลอ้างว่าเมื่อโครงการนี้ดำเนินการก่อสร้างสำเร็จ จะเกิดการจ้างงานมากถึง 280,000 ตำแหน่ง และกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศได้ร้อยละ 5.5 ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ดีของประเทศ อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ยังมีข้อบกพร่องหลายจุด เช่น ไม่ทราบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมนุษย์ เป็นต้น (Cogan,



M. S., 2023) แต่ข้อบกพร่องดังกล่าวได้ถูกให้ความสำคัญน้อยกว่าจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับยุทธศาสตร์และที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย เพื่อปรับปรุงการคมนาคมและการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคได้อย่างมีนัยสำคัญ (Mahanakorn Partner Group, 2023)

สมมติฐานการวิจัย

มุมมองของรัฐบาลไทยต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน สอดคล้องกับแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ คือ รัฐหรือรัฐบาลเป็นตัวแสดงหลักที่มีบทบาทในการดำเนินโครงการและผลักดันเศรษฐกิจของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้ โดยรัฐบาลเศรษฐกิจ ทวีสิน ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น มีการเจรจากับต่างประเทศให้ร่วมลงทุนในโครงการซึ่งมุ่งหวังใช้การประชุม APEC เป็นเวทีในการเจรจา ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ต้องการเปลี่ยนจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงภายในปี พ.ศ. 2580

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาโดยใช้เอกสารเป็นหลักจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ บทความวิชาการ บทความวิจัย วารสารทางวิชาการ หนังสือ และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ศึกษาจะนำข้อมูลที่ได้อ่านจากแหล่งข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์และตอบคำถามการศึกษาให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จากนั้นจึงนำไปอภิปรายและสรุปผล พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นประโยชน์สำหรับการศึกษาในประเด็นนี้ต่อไปในอนาคต ซึ่งมีระยะเวลาในการศึกษาตั้งแต่ช่วงเดือนสิงหาคมถึงเดือนพฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2566 ทั้งนี้ อาจมีข้อจำกัดในการศึกษาบางประการ เช่น ระยะเวลาในการศึกษาที่จำกัด แหล่งข้อมูลที่สามารถศึกษาได้จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิเพียงเท่านั้น เป็นต้น

ผลการวิจัย

จากการศึกษาแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยนำมาเปรียบเทียบความสอดคล้องกับมุมมองและฐานคติของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัย โดยสรุปใจความเป็นตาราง ดังนี้



ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความสอดคล้องระหว่างมุมมองชาตินิยมทางเศรษฐกิจและมุมมองของรัฐบาลไทยต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน: ผู้เขียน

มุมมองชาตินิยมทางเศรษฐกิจ	มุมมองรัฐบาลไทย
รัฐเป็นตัวแสดงหลักในเศรษฐกิจการเมืองโลก รัฐบาลมีอำนาจในการตัดสินใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเรื่องทางเศรษฐกิจมากกว่าตัวแสดงอื่น ๆ เช่น บริษัทข้ามชาติ เป็นต้น	รัฐบาลเศรษฐกิจ ทวีสิน นำโครงการแลนด์บริดจ์สู่เวทีโลก โดยเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติมาลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์ผ่านโรดโชว์
<u>ฐานคติข้อที่ 1:</u> สภาวะอนาธิปไตย แต่ละรัฐจึงจำเป็นต้องพึ่งพาตนเองและปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติ	เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย และให้ประเทศไทยมีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับนานาชาติ โดยไม่ต้องพึ่งพาเส้นทางคมนาคมเดิม ในขณะที่สามารถสร้างผลประโยชน์จากเส้นทางใหม่ และการพยายามสร้างสมดุลระหว่างมหาอำนาจให้ได้มากที่สุด
- <u>ฐานคติข้อที่ 2:</u> รัฐเป็นเครื่องมือสำคัญของประชาชนเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของตนเองได้ และรัฐยังคงเป็นผู้มีบทบาทที่โดดเด่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ - <u>สำนักประวัติศาสตร์:</u> การใช้นโยบายเศรษฐกิจและการเงินเพื่อตอบสนองต่อการรวมตัวทางการเมืองและความเข้มแข็งของชาติอันเป็นเป้าหมายสูงสุด	รัฐบาลเปิดโอกาสให้ประชาชนคนรุ่นใหม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจวางแผนอนาคตเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีรัฐบาลต้องเป็นผู้ผลักดันและสร้างแรงบันดาลใจ หากโครงการนี้ประสบความสำเร็จ ประชาชนจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในการพัฒนาประเทศร่วมกัน
<u>สำนักสมิธี:</u> การครอบครองหรือได้รับเงินคือความร่ำรวย และความมั่งคั่งเกี่ยวกับเงินทอง	ผลประโยชน์ 7 ประการที่ประเทศไทยจะได้รับหากโครงการนี้สำเร็จ



สำนักเคนส์เซียน: การจ้างงานเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องพิจารณา	เกิดการจ้างงานมากถึง 280,000 ตำแหน่ง และกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศได้ร้อยละ 5.5
--	---

อภิปรายผล

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และข้อมูลที่เกี่ยวข้องพบว่า มุมมองของรัฐบาลไทยต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน มีความสอดคล้องกับแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ คือ (1) สอดคล้องกับฐานคติหลักของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจสมัยใหม่หรือพาณิชนิยมใหม่ และ (2) สอดคล้องกับแนวความคิดของทฤษฎีพาณิชนิยมดั้งเดิมซึ่งอยู่ในขอบเขตของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ ได้แก่ สำนักสมิเถียน สำนักเคนส์เซียน และสำนักประวัติศาสตร์ รวมถึงสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ ซึ่งได้ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยนี้ดังนี้

แนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจมองว่ารัฐเป็นตัวแสดงหลักในเศรษฐกิจการเมืองโลก โดยนักคิดกลุ่มนี้มุ่งเน้นที่รัฐหรือชาติมากกว่าปัจเจกบุคคล (O'Brien, R. & Williams, M., 2016) และให้ความสำคัญกับตัวแสดงอื่นเช่นกันแต่ให้ความสำคัญน้อยกว่ารัฐ เนื่องจากรัฐเป็นผู้มีบทบาทหลักในกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลมีอำนาจในการตัดสินใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเรื่องทางเศรษฐกิจ และสามารถกำหนดกฎเกณฑ์สำหรับผู้มีบทบาทรายอื่นให้ทำหน้าที่ได้ รวมถึงสามารถใช้อำนาจของตนเพื่อโน้มน้าวผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ รัฐบาลประเทศสมาชิกต่าง ๆ ยังคงเป็นตัวแสดงที่สำคัญภายในข้อตกลงระดับภูมิภาคนี้ (Gilpin, R. & Gilpin, J. M., 2001) เมื่อพิจารณาโครงการแลนด์บริดจ์ นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง นำโครงการนี้สู่เวทีการประชุมเอเปคและจัดโรดโชว์เพื่อเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติมาลงทุนด้วยข้อเสนอ 7 ประการ และมีนักลงทุนจากต่างชาติหลายประเทศอย่างจีนที่ประเทศไทยส่งคำขอลงทุนจากบริษัทเงินมูลค่า 10.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ (Cogan, M. S., 2023) และชาอุดีอาระเบียที่ให้ความสนใจในการลงทุนด้านการเป็นศูนย์กระจายน้ำมันภายในพื้นที่โครงการแลนด์บริดจ์ (Mahanakorn Partner Group, 2023) รวมถึงสหรัฐอเมริกา (ทีมเดอะแสดนดาร์ด, 2566) นอกจากนี้ ในการดำเนินการก่อสร้างโครงการอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (Mahanakorn Partner Group, 2023) กล่าวคือ รัฐบาลไทยในฐานะผู้นำรัฐจึงเป็นตัว



แสดงหลักของการดำเนินโครงการ และสามารถใช้อำนาจของตนเองในการโน้มน้าวหรือดึงดูด นักลงทุนจากต่างประเทศผ่านเวทีระหว่างประเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับภาคเอกชน รัฐบาลไทย ถือเป็นตัวแสดงที่มีบทบาทมากที่สุด

ฐานคติข้อที่ 1 ของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ คือ ระบบระหว่างประเทศที่เป็น อนาธิปไตย ทำให้แต่ละรัฐต้องพึ่งพาตนเองในด้านเศรษฐกิจซึ่งมีความสำคัญอย่างมากต่อความ อยู่รอดของรัฐ (Waltz, K. N., 1979) และจำเป็นต้องปกป้องผลประโยชน์ของตนเองโดยปิดกั้น ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของรัฐอื่น ๆ ตามเกมผลรวมเป็นศูนย์ซึ่งกำไรของรัฐหนึ่งคือการ สูญเสียของอีกรัฐหนึ่ง (O'Brien, R. & Williams, M., 2016) เช่นเดียวกันกับโครงการแลนด์ บริดจ์ที่ต้องการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย และให้ประเทศไทยมีศักยภาพและ ขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับนานาชาติ (สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งจราจร, 2564) โดยช่วยลดระยะเวลาขนส่งสินค้าให้เหลือเพียง 5 วัน ซึ่งรวดเร็ว กว่า การขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกาที่ใช้เวลาถึง 9 วัน (วันชัย ตันติวิทยาพิทักษ์, 2566) และโอกาสในการสร้างรายได้ราว 15,400 ล้านบาท จากการดึงดูดหุ้นส่วนร้อยละ 20 จากบริษัท ท่าเรือข้ามชาติของรัฐบาลสิงคโปร์ (สุรินทร์ เจนพิทยา, 2566) ซึ่งประเทศไทยได้ประโยชน์และ สิงคโปร์เสียประโยชน์ ทั้งนี้ หากดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ท่าเรือทั้งสองฝั่งจะสามารถ รองรับเรือขนส่งสินค้าและบริษัทขนส่งสินค้าจะหันมาใช้เส้นทางนี้ประมาณ 400,000 ลำต่อปี ในปี พ.ศ. 2594 (เดอะเบเทเทอร์, 2566) ในขณะเดียวกันต้องคอยรักษาสันติภาพระหว่าง มหาอำนาจให้ได้มากที่สุด เมื่อรัฐบาลไทยต้องพึ่งพาเงินในการลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์ อาจทำให้มหาอำนาจที่เป็นคู่แข่งทางเศรษฐกิจกับจีน เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น หรืออินเดีย ตัดสินใจไม่ร่วมลงทุนในโครงการนี้ (Cogan, M. S., 2023) หากประเทศไทยมองว่าควรรักษา ความสัมพันธ์ที่ดีกับมหาอำนาจทุกฝ่าย โรดโชว์ในเวทีโลกอาจเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับ ประเทศไทย เพื่อความอยู่รอดของประเทศจากมหาอำนาจ และเพื่อเศรษฐกิจที่ดีในอนาคต ซึ่ง ประเทศไทยอาจไม่จำเป็นต้องพึ่งพาชาติมหาอำนาจอีกต่อไป

ส่วนฐานคติข้อที่ 2 กล่าวว่ารัฐเป็นเครื่องมือสำคัญของประชาชนเพื่อให้สามารถบรรลุ เป้าหมายของตนเองได้ และรัฐยังคงเป็นผู้มีบทบาทที่โดดเด่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ (O'Brien, R. & Williams, M., 2016) และพาณิชย์นิยมตามนิยามของสำนักประวัติศาสตร์มอง ว่าเป็นอำนาจสู่รัฐ การรวมเป็นหนึ่ง และความเด็ดขาดโดยการใช้นโยบายเศรษฐกิจและการเงิน เพื่อตอบสนองต่อการรวมตัวทางการเมืองและความเข้มแข็งของชาติอันเป็นเป้าหมายสูงสุด



ส่งผลให้โครงสร้างทางการเมืองในยุคสมัยนั้นใช้นโยบายเศรษฐกิจเพื่อสร้างรายได้เปรียบในระดับระหว่างประเทศ (King, M., n.d.) เมื่อพิจารณาโครงการแลนด์บริดจ์ รัฐบาลเศรษฐกิจ ทวีสิน เปิดโอกาสให้ประชาชนคนรุ่นใหม่ในประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจวางแผนอนาคตเศรษฐกิจของประเทศ และรัฐบาลต้องเป็นผู้ผลักดันและสร้างแรงบันดาลใจให้กับประชาชน หากโครงการนี้ประสบความสำเร็จ ประชาชนจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในการพัฒนาประเทศร่วมกันให้กลายเป็นสังคมที่ดีขึ้น (ทิมเดอะแสดนดาร์ด, 2566) ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลไทยจึงมีการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อปรับปรุงโครงการนี้ให้ดียิ่งขึ้น โดยใช้วาทกรรม “ประชาชนคือผู้มีส่วนร่วมในการกำหนดอนาคตของประเทศไทย” ที่สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนมีส่วนร่วมกับโครงการนี้ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลและดำเนินการของรัฐบาล แม้สามารถเรียกได้ว่าเป็นการรวมเป็นหนึ่งในของประเทศไทย แต่อำนาจในการดำเนินงานโครงการนี้ส่วนใหญ่ยังคงอยู่ที่รัฐบาลหรือรัฐเช่นเดิม

นอกจากนี้ ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับหลังจากโครงการแลนด์บริดจ์ ได้แก่ (1) รายได้จากการเก็บภาษีเรือที่เดินทางมาจอดเทียบท่าและเปลี่ยนถ่ายสินค้า (2) การส่งออกและนำเข้าสินค้ากับประเทศทางฝั่งมหาสมุทรอินเดียมีความรวดเร็วขึ้น (3) โอกาสในการสร้างรายได้ราว 15,400 ล้านบาท จากการดึงหุ้นส่วนร้อยละ 20 จากบริษัทท่าเรือข้ามชาติของรัฐบาลสิงคโปร์ (4) พื้นที่จังหวัดระนองและชุมพรอาจกลายเป็นเส้นทางการค้าใหม่ของโลกและเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค (5) มีการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งทำให้มีอัตราการจ้างงานเพิ่มขึ้นและเกิดแหล่งเศรษฐกิจแห่งใหม่ขึ้น (ลงทุนแมน, 2566) (6) โครงการนิคมอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ ซึ่งอาจดึงดูดให้นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นที่โดยรอบและเกิดพื้นที่เชิงพาณิชย์ขึ้น (วันชัย ตันติวิทยพิทักษ์, 2566) และ (7) ผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ในพื้นที่ภาคใต้อาจเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 10 ต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 10 ปี และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 5 แสนล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มการจ้างงานและสร้างอาชีพใหม่ให้กับชุมชน (สุรินทร์ เจนพิทยา, 2566) โดยผลประโยชน์ทั้งหมดนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างความมั่งคั่งผ่านรายได้ที่เป็นเงิน และเพิ่มโอกาสในการจ้างงาน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีพาณิชย์นิยมของสำนักสมิเทียนที่มองว่าการมีหรือได้รับเงินคือความร่ำรวย และความมั่งคั่งเกี่ยวกับเงินทอง และสอดคล้องกับสำนักเคนส์เซียนที่มองว่าการจ้างงานเป็นสิ่งสำคัญที่นักพาณิชย์นิยมต้องพิจารณา (King, M., n.d.)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

1. สรุปผลการวิจัย

โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมต่อทะเลอ่าวไทย-อันดามันเป็นโครงการที่รัฐบาลไทยพยายามผลักดันเศรษฐกิจไทยให้เติบโตขึ้น เมื่อพิจารณามุมมองของประเทศไทยร่วมกับมุมมองแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจมีความสอดคล้องกันหลายประการ คือ (1) รัฐบาลไทยในฐานะผู้นำรัฐเป็นตัวแสดงหลักของการดำเนินโครงการ และสามารถใช้อำนาจของตนเองในการโน้มน้าวหรือดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศผ่านเวทีระหว่างประเทศ เช่น APEC หรือการจัดโรดโชว์ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับหลักการพื้นฐานของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ (2) รัฐบาลไทยแสวงหาความอยู่รอดในระบบเศรษฐกิจการเมืองโลกที่อยู่ในสภาวะอนาธิปไตย โดยการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ เพื่อแก้ปัญหาของตนเองและสร้างโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจ และพยายามถ่วงดุลอำนาจกับมหาอำนาจทุกชาติด้วยการเชิญให้นักลงทุนจากชาติเหล่านี้มาลงทุนร่วมในโครงการแลนด์บริดจ์ เพื่อผลประโยชน์ต่างตอบแทน และรักษาสมดุลกับชาติมหาอำนาจไว้ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อแรกของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ (3) รัฐบาลไทยให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของประชาชน และถือว่าประชาชนคือผู้กำหนดอนาคตของเศรษฐกิจ เพื่อการรวมเป็นหนึ่งระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน รวมถึงสามารถสร้างความชอบธรรมต่อการดำเนินโครงการนี้ต่อไปได้ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่สองของแนวคิดชาตินิยมทางเศรษฐกิจ และ (4) ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับหลังจากการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์สำเร็จลุล่วงนั้นมีมูลค่ามหาศาล และเปิดโอกาสให้เศรษฐกิจไทยเจริญเติบโตขึ้นอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีพาณิชยนิยมของสำนักสมิเทียนและสำนักเคนส์เซียน ทั้งนี้ หากโครงการแลนด์บริดจ์ประสบความสำเร็จ ประเทศไทยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาประเทศใด ในทางกลับกัน ประเทศอื่น ๆ อาจจำเป็นต้องพึ่งพาประเทศไทยแทน และประเทศไทยอาจกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการขนส่งโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แทนที่สิงคโปร์ได้ในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะ

ประการแรก การศึกษานี้เป็นเพียงการศึกษาโดยวิเคราะห์จากทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศเพียงกลุ่มทฤษฎีเดียว ซึ่งสามารถนำไปต่อยอดหรือเปลี่ยนกรอบทฤษฎีในการวิเคราะห์เป็นทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศหรือทฤษฎีทางความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอื่น ๆ



ประการถัดมา การศึกษานี้เป็นเพียงการศึกษามุมมองของรัฐบาลไทยเท่านั้น หากต้องการนำไปต่อยอด ควรพิจารณาในขอบเขตอื่น ๆ เช่น มุมมองของประชาชนไทย มุมมองของภาคเศรษฐกิจไทย หรือมุมมองของมหาอำนาจต่อโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน เป็นต้น

ประการสุดท้าย การศึกษานี้อาจเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน เพื่อเป็นการวางแผนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจประเทศไทย หรือประกอบการตัดสินใจดำเนินการต่าง ๆ ได้

เอกสารอ้างอิง

- กอบกุล โมทนา. (2559). ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของ ไทย พ.ศ. 2558- 2565. *วารสารรัฐสารวัตร*, 58(1), 91-104.
- ฐานเศรษฐกิจ. (3 สิงหาคม 2566). จับตา ‘แลนด์บริดจ์’ 1 ล้านล้านบาท สนข.ชงกรม.ชุดใหม่เคาะ ต. ค. นี’. เรียกใช้เมื่อ 22 พฤศจิกายน 2566 จาก <https://www.thansettakij.com/business/economy/572432>
- เดอะเบตเทอร์. (2566). รัฐบาล ดัน “แลนด์บริดจ์ไทย” เชื่อมขนส่งอันดามัน-อ่าวไทย เปลี่ยน ทิศทางขนส่งโลก. เรียกใช้เมื่อ 22 พฤศจิกายน 2566 จาก <https://www.thebetter.co.th/news/news/6743>
- ทีมเดอะสแตนดาร์ด. (2566). ‘แลนด์บริดจ์’ จะพาไทยพัฒนา จนเด็กไทยไม่อยากร้าย ประเทศ?. เรียกใช้เมื่อ 22 พฤศจิกายน 2566 จาก <https://thestandard.co/land-bridge-will-develop-thailand-solve-move-country-issue/>
- พิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน และ ดุจดาว เจริญผล. (2564). แผนโครงการ Land Bridge เชื่อม โครงข่ายโลจิสติกส์สู่ศูนย์กลางขนส่งทางน้ำของภูมิภาค. ราชรถ, 4.
- ลงทุนแมน. (2566). ‘แลนด์บริดจ์’ ท่าเรือไทย ที่จะแบ่งเค้กหมื่นล้าน จากสิงคโปร์. เรียกใช้เมื่อ ตุลาคม 24, 2566, <https://www.longtunman.com/46500>
- วันชัย ต้นติวิทยาพิทักษ์. (2566). ‘ตำนานพริกละลายทะเล’ ความเห็นของบริษัทเดินเรือต่อ โครงการ ‘แลนด์บริดจ์’ ของไทย. เรียกใช้เมื่อ 22 พฤศจิกายน 2566 จาก <https://www.the101.world/landbridgechumphon-ranong/>



สุรินทร์ เจนพิทยา. (1 กันยายน 2566). ‘แลนด์บริดจ์’ มหาโปรเจกต์ 1 ล้านล้าน คุ่มค่าหรือไม่ กับสิ่งแวดล้อม?. เรียกใช้เมื่อ 22 พฤศจิกายน 2566 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/1086365>

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร. (2564). โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน. เรียกใช้เมื่อ 26 สิงหาคม 2566 จาก <https://www.landbridgethai.com/project/>

Bangkok Post. (2021). *Govt wants China in on key projects*. Accessed 26 August 2023 from <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2235147/govt-wants-china-in-on-key-projects>

Cogan, M. S. (2023). *A Bad Idea Revisited: Thailand Pitches Prayut’s ‘Land Bridge’ to Beijing*. Accessed 8 November 2023 from <https://thediplomat.com/2023/10/a-bad-idea-revisited-thailand-pitches-prayuts-land-bridge-to-beijing/>

Gilpin, R. and Gilpin, J. M. (2001). *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*. New Jersey: Princeton University Press.

Gilpin, R. (1981). *War and Change in World Politics*. New York: Cambridge University Press.

Hamilton, A. (1791). *Report of the Secretary of the Treasury of the United States, on the Subject of Manufactures*. Washington DC: Child and Swain.

Keynes, J. M. (1936). *The General Theory of Employment, Interest, and Money*. London: Macmillan.

King, M. (n.d.). Mercantilism and the Reconstruction of its Economic Principles. *Student Economic Review*, 22-25.

List, F. (1885). *The National System of Political Economy*. Oxford: Longmans, Green.

Lun, Y. H. V., et al. (2010). *Shipping and Logistics Management*. Hong Kong: The Hong Kong Polytechnic University.



- Mahanakorn Partner Group. (2023). *Thailand's Land Bridge Project: A Catalyst for Economic Growth*. Accessed 8 November 2023 from <https://mahanakornpartners.com/thailands-land-bridge-project-a-catalyst-for-economic-growth/>
- Morgenthau, H. J. (1972). *Politics Among Nations*. New York: Knopf.
- O'Brien, R. and Williams, M. (2016). *Global Political Economy: Evolution & Dynamics*. (5th edition). London: Palgrave.
- Rosecrance, R. N. (1986). *The Rise of the Trading State: Commerce and Conquest in the Modern World*. New York: Basic Books.
- _____. (1999). *The Rise of the Virtual State: Wealth and Power in the Coming Century*. New York: Basic Books.
- Smith, A. (1776). *The Wealth of Nations*. In Cannan, E. (Ed.). London: Penguin.
- Takahashi, T. (2022). *Thai 'land bridge' project caught in Sino-U.S. tug of war*. Accessed 26 August 2023 from <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Comment/Thai-land-bridge-project-caught-in-Sino-U.S.-tug-of-war>
- Waltz, K. N. (1979). *Theory of International Politics*. Massachusetts: Addison-Wesley.