



INTERNATIONAL STUDIES CENTER

STUDY PAPER

July 2022

**เมืองกับความเชื่อมโยง
ระหว่างประเทศ**

•

Cities in International Connectivity

นฤตม์ เจริญศรี
Narut Charoensri

เมืองกับความเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ

Cities in International Connectivity

นฤตม์ เจริญศรี
Narut Charoensri



INTERNATIONAL STUDIES CENTER

เมืองกับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

Cities in International Connectivity

นรุตม์ เจริญศรี

Narut Charoensri

จัดพิมพ์โดย ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ กรุงเทพฯ

พิมพ์ครั้งที่ 1 สิงหาคม 2565 จำนวน 500 เล่ม

พิมพ์ที่ บริษัท พี. เพรส จำกัด เลขที่ 129 สุขุมวิท 81 แขวงอ่อนนุช
เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250 โทร. 02 742 4754

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของสำนักหอสมุดแห่งชาติ

National Library of Thailand Cataloging in Publication Data

นรุตม์ เจริญศรี

เมืองกับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ = Cities in international connectivity.–

กรุงเทพฯ : ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ (ISC) กระทรวงการต่างประเทศ, 2565.

73 หน้า.

1. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. I. ชื่อเรื่อง.

327

ISBN 978-616-341-121-1

คำนำ

เอกสารวิจัยเรื่อง “เมืองกับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ” โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นรุตม์ เจริญศรี สำนักวิชาการระหว่างประเทศ คณะ รัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นเอกสาร Study Paper ที่ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ (International Studies Center - ISC) ได้จัดพิมพ์ขึ้นในปี 2565 ซึ่งศูนย์ศึกษาการต่างประเทศขอขอบคุณ ผศ. ดร. นรุตม์ฯ ที่ได้อนุญาตให้ศูนย์ฯ จัดพิมพ์เอกสารวิจัยชิ้นนี้มา ณ โอกาสนี้

ในปัจจุบัน เรื่องความเชื่อมโยงระหว่างกัน (connectivity) ไม่ว่าจะเป็น ความเชื่อมโยงทางกายภาพหรือความเชื่อมโยงของระบบ ได้เป็นประเด็นที่มีความสำคัญในด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในระดับภูมิภาค (regional) หรือระดับอนุภูมิภาค (sub-regional) ประเทศต่างๆ ได้เสริมสร้างความร่วมมือที่จะสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว แต่ความเชื่อมโยงนี้ก็ได้สร้างปัญหาความท้าทายทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมให้แก่ประชากรของประเทศ ในภูมิภาคเช่นกัน เอกสารศึกษานี้ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะนำเสนอประเด็นปัญหาเชิงเทคนิคต่างๆ ที่ชุมชน โดยเฉพาะชุมชนเมือง ต้องเผชิญ รวมทั้งศึกษาว่า “เมือง” เผชิญความท้าทายอะไรในกระแสการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเชื่อมโยงระหว่างกัน (connectivity) ไม่ได้เป็นเพียงเรื่องการพัฒนาาระบบ โครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น แต่มีมิติทางเศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคง สังคมและวัฒนธรรมที่ควรให้ความสนใจในการกำหนดนโยบายอีกด้วย

ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลงานชิ้นนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและการกำหนดทิศทางในเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทั้งในวงวิชาการและวงนโยบาย สมดังเจตนารมณ์ของผู้เขียนและผู้จัดพิมพ์ต่อไป

ศูนย์ศึกษาการต่างประเทศ

กันยายน 2565

สารบัญ

คำนำ	3
บทคัดย่อ	6
ABSTRACT	7
เกริ่นนำ	8
ยุโรป	22
เอเชียใต้	30
แอฟริกา	34
กรอบความร่วมมือข้ามภูมิภาค	38
นัยต่อประเทศไทยและอาเซียน	43
การกระตุ้นเศรษฐกิจ	47
การเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ทางเศรษฐกิจและการเมืองของภูมิภาค	48
ประเด็นเรื่องผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม	55
ประเด็นสิทธิสตรี	55
ประเด็นโรคระบาดใหม่	56
สรุป	58
บรรณานุกรม	60
เกี่ยวกับผู้เขียน	73

สารบัญ

แผนที่

แผนที่ที่ 1: แกนของระเบียงเครือข่าย (Network Corridors) ของโครงการ TEN-T	26
แผนที่ที่ 2: แผนที่เส้นทางเชื่อมโยงของโครงการ BCIM	33
แผนที่ที่ 3: แผนที่เส้นทางเชื่อมโยงของโครงการ The Trans African Highways	

ตาราง

ตารางที่ 1: มุมมองปัญหาและความท้าทาย 4 ระดับที่รัฐต้องเผชิญ กับประเด็นการขนส่งระหว่างประเทศและความมั่นคงใหม่	45
ตารางที่ 2: การจำแนกปัญหาหลักและความเชื่อมโยงในระดับต่าง ๆ	46

บทคัดย่อ

เอกสารศึกษานี้มีวัตถุประสงค์อธิบายและวิเคราะห์ความท้าทายที่ภูมิภาคต่าง ๆ ต้องเผชิญจากการมีโครงการเชื่อมโยงระหว่างกันของภูมิภาค (regional connectivity) คำถามหลักของการศึกษาคือ จากการที่แต่ละภูมิภาคมีโครงการสร้างการเชื่อมโยงระหว่างกัน ส่งผลให้เกิดความท้าทาย ประเด็นปัญหาต่อการพัฒนาเมืองเหมือนกันหรือแตกต่างกันอย่างไร และแต่ละภูมิภาคมีวิธีการแก้ไขปัญหาอย่างไร การศึกษานี้ศึกษาและวิเคราะห์ว่าโครงการการพัฒนาด้านการเชื่อมโยงในภูมิภาคโดยเฉพาะการขนส่งทางบกนั้นส่งผลอย่างไรต่อเมืองในภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้บริบทของการเปลี่ยนแปลงของภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจของภูมิภาคที่การแพร่ระบาดของโควิด-19 (COVID-19) มีส่วนต่อการเปลี่ยนแปลงของการขนส่งและเดินทางข้ามประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนสุดท้ายของการศึกษานี้เสนอประเด็นมุมมองและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่มีต่อไทยและอาเซียน เพื่อเป็นข้อพิจารณาต่อการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค

ABSTRACT

This study paper explains and analyses how cities confront the challenges triggered by ‘regional connectivity’ development projects. The main research questions of this study are: (1) as each region has different regional connectivity development scheme, what are commonalities or differences that the cities in each region must confront; (2) how has each region developed its own ways to tackle the problems? This study analyses how the regional connectivity has economic, political, security or socio-cultural impacts in the cities along the regional connectivity projects. It also pays attention to the geopolitical and economic dynamic in each region during the COVID-19 situation, which has significant impacts on transportation and cross-border mobility. The final part of this study proposes opinions and policy recommendation to Thailand and ASEAN on regional connectivity.

เกริ่นนำ

การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค (regional connectivity)¹ เป็นปรากฏการณ์ที่ทั่วโลกเริ่มให้ความสำคัญ แม้ว่าพยายามสร้างความเชื่อมโยงภายในภูมิภาค (intra-regional connectivity) และการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค (inter-regional connectivity) จะเป็นสิ่งที่มีมานานแล้วในประวัติศาสตร์โลก เช่น การติดต่อสื่อสารหรือการค้าระยะไกล แต่กรอบคิดเรื่อง “การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค” ก็เพิ่งเริ่มมาเป็นหลักใหญ่ของการมองการเชื่อมโยงภูมิภาคจากมิติเศรษฐกิจการเมืองไม่นานมานี้ และการมองการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคยังเป็นอีกปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อกระบวนการภูมิภาคกาวิวัฒน์ทางเศรษฐกิจ

¹ ในแต่ละภูมิภาคให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงจากมุมมองที่แตกต่างกันออกไป บริบทแวดล้อมที่สำคัญคือเวลา สหภาพยุโรปพัฒนาการเชื่อมโยงมาตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สองภายใต้การดำเนินงานขององค์การระหว่างประเทศที่ต่อมาพัฒนาเป็นองค์กรเหนือรัฐ (supranational organization) การมองประเด็นเรื่องความเชื่อมโยงนับเนื่องตั้งแต่อดีตเป็นการมองประเด็นเรื่องการพัฒนากระบวนการขนส่งในทวีป ในทางตรงกันข้าม การมองประเด็นเรื่อง “Connectivity” ที่เป็นหนึ่งในคำที่อาจเรียกได้ว่าใช้กันจนมากเกินไปในการศึกษาด้านเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นคำที่มาทีหลัง คำนี้ไม่เพียงแต่สะท้อนการเชื่อมโยงทางกายภาพหรือเชิงโครงสร้างเท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึงการเชื่อมโยงทั้งเรื่องการขนส่ง การเชื่อมโยงระบบโทรคมนาคม หรือการเชื่อมโยงด้านพลังงาน ดังนั้น เราต้องเข้าใจในเบื้องต้นร่วมกันก่อนว่า คำว่าการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคที่จะเจอในหนังสือนี้เป็นการเชื่อมโยงทางบกเป็นหลัก

(economic regionalization) ในภูมิภาค² เมื่อพิจารณาจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ แล้ว ก็มักเห็นตรงกันว่าการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันจะส่งผลดีในหลายมิติ เช่น การช่วยทำให้ผู้คนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ง่ายขึ้น การที่ผู้คนสามารถเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจ การรับบริการสาธารณะจากภาครัฐ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล หรือการบริการอื่น ๆ นอกเหนือไปจากนั้น หากพิจารณาจากมิติภูมิรัฐศาสตร์การเชื่อมโยงก็จะมีผลดีต่อประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (land-locked country) เพราะจะช่วยก่อให้เกิดการเชื่อมต่อทางถนนหรือรถไฟในภูมิภาคและเปิดเส้นทางการขนส่งสู่ทะเลได้มากขึ้นเช่นที่เกิดขึ้นในในลาตินอเมริกา³ หรือในลาว⁴ เป็นต้น หรืองานวิชาการที่ให้ความสำคัญกับบทบาทขององค์กรระหว่างประเทศที่ไปมีส่วนในการสนับสนุนการเชื่อมโยง เช่น หากสหภาพยุโรปในฐานะที่เป็นองค์กรระหว่างประเทศสามารถช่วยสร้างความเชื่อมโยงในอัฟกานิสถานได้ ก็จะช่วยให้อัฟกานิสถานที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลสามารถเดินทางไปยังท่าเรือเพื่อการค้าได้ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ค่า การบริการ และผู้คนสามารถเดินทางไปมาหาสู่ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เป็นต้น⁵

² งานศึกษาบางชิ้นอาจให้ความสำคัญกับปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อความสำเร็จของภูมิภาคนิยม (regionalism) เช่น การมองปัจจัยทางด้านอัตลักษณ์ (identity) ที่นักวิชาการสายประดิษฐกรรมทางสังคม (social constructivism) มองว่าช่วยสร้างความเป็นกลุ่มก้อนและช่วยสนับสนุนให้กระบวนการบูรณาการทางเศรษฐกิจเป็นไปได้สะดวกมากขึ้น (Bleching & Legewie, 2000; Higgott, 1998; Brigeovich, 2018; Karolewski, 2011) หรือการมองปัจจัยทางภูมิศาสตร์ (Calder, 2019) หรือการให้ความสำคัญกับประเด็นเชิงโครงสร้างไม่ว่าจะเป็นรูปแบบทางการเมือง (Dash, 1997; Genna, 2015) โครงสร้างเชิงสถาบันระดับภูมิภาค (Higgott, 2007) ระเบียงเศรษฐกิจ (Krapohl & Fink, 2013) บทบาทภาคประชาสังคม (Giessmann, 2007; Söderbaum, 2016) หรือแม้แต่การวิเคราะห์ปัจจัยบริบทโครงสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่มีงูอริยาพลวัตของการเปลี่ยนแปลงของระบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่มีผลต่อการสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาคในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน (Beeson, 2006; Carolan, 2008; Kupchan, 1998; Park, 2012; Pempel, 2019) หรือความไว้วางใจระหว่างกันระหว่างประเทศต่าง ๆ (Murray, 2015)

³ Alejandra Rivera, *The Impact of COVID-19 on Transport and Logistics Connectivity in the Landlocked Countries of South Africa* (Santiago: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2020).

⁴ ADB, "Regional Transport Connectivity in South Asia," accessed August 29, 2021, <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/47341-001-sd-01.pdf>.

⁵ Shada Islam, "Promoting Regional Connectivity Should be an EU Priority for

หากย้อนไปในประวัติศาสตร์โลก การที่โลกเริ่มมีการติดต่อค้าขายระหว่างชุมชนที่ห่างไกลจนทำให้เกิดการเดินทางระยะไกลไม่ว่าเป็นทางบกหรือทางเรือก็อาจถือได้ว่าเป็นการมีการเชื่อมโยงระหว่างกันแล้ว เพียงแต่กรอบคิดการมองเครือข่ายที่ซับซ้อนของปรากฏการณ์จากมุมมองของนักเศรษฐศาสตร์หรือนักภูมิรัฐศาสตร์อาจจะยังไม่ได้รับความสนใจ การเชื่อมโยงก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในมิติต่าง ๆ แนวนอนเป้าหมายหลักของการเชื่อมโยงที่ต้องการเพิ่มการต่อเชื่อมทางการค้า การลงทุน และการเคลื่อนย้ายของผู้คนย่อมเป็นผลที่เห็นได้อย่างเป็นรูปธรรม รายงานต่าง ๆ ของหน่วยงานที่มุ่งศึกษาวิจัยด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศย่อมพยายามแสดงให้เห็นความเชื่อมโยงของระดับการพัฒนาของการเชื่อมโยงกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ หรือผลที่เกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงเหล่านั้น แต่สิ่งหนึ่งที่น่าจะไม่ค่อยได้รับการพูดถึงมากนักคือ พื้นที่ที่อยู่ในการเชื่อมโยงเหล่านั้นเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

อาจมีการศึกษาอยู่จำนวนหนึ่งที่ใช้แนวทางการศึกษาแบบสังคมวิทยาหรือด้านการพัฒนาสังคมที่ให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงในชุมชนและระดับโครงสร้างที่เกิดจากการเชื่อมโยง⁶ การศึกษาเหล่านี้ให้ความสำคัญกับประเด็นปัญหาเชิงเทคนิคต่าง ๆ ที่ชุมชนต้องเผชิญ เช่น การศึกษาผลกระทบจากการขนส่งในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะ ความปลอดภัยในชุมชน บ้างก็ผูกเชื่อมโยงไปกับประเด็นด้านการท่องเที่ยวในชุมชน⁷ หรืออาจมุ่งศึกษาประเด็น

Afghanistan,” accessed September 3, 2021, <https://www.bic-rhr.com/research/promoting-regional-connectivity-should-be-eu-priority-afghanistan>.

⁶ ปฐมพงศ์ มโนหาญ, “ความไม่เท่าเทียมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระหว่าง รัฐส่วนกลางและท้องถิ่นเมืองชายแดน: กรณีศึกษาอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย,” *มนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ปริทัศน์* 13, no. 1 (2558): 67-93.; Noppachai Fongissara, 2015, “The Impact of Fourth Thai-Laos Friendship Bridge on Wiang Chiang Khong Sub-District, Chiang Rai Province,” paper Presented at the International Science, Social Science, Engineering and Energy Conference, Phitsanulok, November 19-21, 2015.

⁷ ปฐมพงศ์ มโนหาญ, *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการนโยบายการพัฒนาของรัฐกับผลกระทบต่อผู้ประกอบการรายย่อยในพื้นที่ชายแดน: กรณีศึกษาผลของการเปิดสะพานแห่งที่ 4 ต่อดูริจเกสต์เฮาส์ที่เชียงของ* (เชียงราย: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2559).

ด้านสิทธิของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนา เช่น แรงงาน⁸ หรือการค้ามนุษย์⁹ แต่ดูเหมือนว่าการศึกษาในมุมมองด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่พยายามทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่มีอยู่นั้นยังไม่ได้ให้ความสำคัญ ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะสาขาด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไม่ได้มองการเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่มีมิติด้านการขนส่งระหว่างประเทศ (international transport) หรือโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (international logistic) ว่ามีความเกี่ยวข้องกับการเมืองระหว่างประเทศ และอาจจะไม่ได้ถูกพยายามเชื่อมโยงให้เห็นว่าประเด็นเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคเป็นการเมืองระหว่างประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความมั่นคงใหม่ (new security) และประเด็นปัญหาทางสังคมอื่นๆ เช่น การพัฒนาเมือง (urban development) ซึ่งมีมิติของสิ่งแวดล้อม สังคมและวัฒนธรรมทับซ้อนอยู่หลากหลาย¹⁰

การเชื่อมโยงของภูมิภาคถูกมองว่ามีส่วนต่อการบูรณาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอย่างมีนัยสำคัญ เพราะการเชื่อมโยงช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงทางกายภาพที่สนับสนุนกระบวนการขนส่ง การติดต่อสื่อสาร การเชื่อมโยงที่เกิดจากถนนที่เป็นสินค้าสาธารณะของภูมิภาค (regional public goods) จึงมีบทบาทสำคัญที่ทำให้กระบวนการภูมิภาคากวีสันทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเกิดการพัฒนาด้อยด้อยอย่างต่อเนื่อง¹¹ ชุมชนและเมืองเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลจากการเชื่อมโยง แต่

⁸ เรณู สุขารมณ์, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การย้ายถิ่นของแรงงานบนระเบียบ EWEC-SEC: สถานการณ์ เส้นทาง แนวโน้ม และผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม” (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2561).

⁹ ลาวัญย์ ถนัดศิลปกุล, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การศึกษา วิเคราะห์ และแนวทางการแก้ไขปัญหาค้ามนุษย์ในมิติกฎหมายของประเทศในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก, เหนือ-ใต้ (EWEC-NSEC-SEC)” (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2561); อภิชัย พันธเสน, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การสังเคราะห์ความรู้จากชุดโครงการพื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ในมิติการเมือง กฎหมาย สังคม เศรษฐกิจ ระยะที่ 2: การเคลื่อนย้ายมนุษย์” และ “การศึกษาการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย” (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2559).

¹⁰ อาจมีการศึกษาเรื่องการขนส่งระหว่างประเทศกับประเด็นด้านปทัสถานระหว่างประเทศ (international norms) ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ดู Zacher & Sutton (1996) หรือโลจิสติกส์กับความมั่นคงระหว่างประเทศ ดู Cowen (2014)

¹¹ Jayant Prasad, “Connectivity and Infrastructure as 21st-Century Regional Public Goods,” in

เมืองกลับไม่ใช่หน่วยของการวิเคราะห์ที่งานวิชาการด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้ความสำคัญ¹² อย่างไรก็ตาม การจะกล่าวว่าเมืองไม่ได้รับการศึกษาโดยสิ้นเชิงก็จะเป็นการกล่าวที่เกินไป เพราะในบรรณพิภพด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศก็มีการศึกษาด้านเมืองในการเมืองระหว่างประเทศอยู่บ้างภายใต้หัวข้อ เช่น “การเมืองของเมืองโลก” (Global Urban Politics) หรือเมืองระดับโลก (Global City)¹³ หรือบทบาทของเมืองในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ¹⁴ หรือการศึกษาอย่างในขณะเดียวกัน การศึกษาสิ่งที่ “อยู่ในเมือง” หรือ “แวดล้อมเมือง” หรือ “ช่วยเชื่อมโยงเมือง” กลับอยู่ในประเด็นการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) ที่ให้ความสำคัญกับการขนส่ง พลังงาน และการติดต่อสื่อสาร¹⁵ ช่องว่างของการศึกษาเมือง โครงสร้างพื้นฐานด้านการติดต่อโดยมิติเศรษฐกิจและความมั่นคงจึงยังเป็นประเด็นที่มีช่องว่างให้เติมเต็มทางวิชาการอีกมาก

แม้ว่าเมืองอาจจะเป็นหนึ่งในหน่วยของการวิเคราะห์ของการเป็นฐานปฏิบัติการของกลุ่มผู้ก่อการร้ายที่นักวิชาการด้านความมั่นคงสนใจ¹⁶ หรือเป็นหน่วย

21st Century Cooperation: Regional Public Goods, Global Governance, and Sustainable Development, ed. Antoni Estevadeordal, and Louis W. Goodman (Oxon: Routledge, 2017), 137-157.

¹² หรือที่ Swiney (2020) ได้เคยตั้งข้อสังเกตไว้ว่า การศึกษาเรื่องเมืองเองก็แทบจะไม่มีเลยในสาขาวิชากฎหมายระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

¹³ Kristin Ljungkvist, *The Global City 2.0: From Strategic Site to Global Actor* (New York: Routledge, 2016).

¹⁴ Simon Curtis, ed., *The Power of Cities in International Relations* (London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2016).

¹⁵ Jean-Paul D. Addie, Michael R. Glass, and Jen Nelles, “Regionalizing the Infrastructure Turn: A Research Agenda,” *Regional Studies, Regional Science* 7, no. 1 (2020): 10-26, <https://doi.org/10.1080/21681376.2019.1701543>; Jago Dodson, “The Global Infrastructure Turn and Urban Practice,” *Urban Policy and Research* 35, no. 1 (2017): 87-92, <https://doi.org/10.1080/08111146.2017.1284036>.

¹⁶ Thiago Rodrigues, Fernando Brancolin, and Paul Amar, “Global Cities, Global (In) Securities: An Introduction,” *Contexto Internacional* 39, no. 3 (2017): 467-76, <https://doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390300001>; สุรชาติ บำรุงสุข, เมืองกับการก่อการร้ายร่วมสมัย, กรุงเทพฯ: โครงการความมั่นคงศึกษา, 2553.

ที่นักวิชาการด้านเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศที่สนใจประเด็นเรื่องการเชื่อมโยงของฐานการผลิตหรือการเชื่อมระบบห่วงโซ่อุปทาน แต่เมืองก็ยังไม่ได้เป็นหน่วยของการวิเคราะห์ที่ถูกมองในการศึกษาด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะด้วยธรรมชาติของสาขาวิชาที่มีแนวโน้มจะให้ความสำคัญกับระบบโครงสร้างระหว่างประเทศ ทั้งเรื่องขีดความสามารถในการกระจายของอำนาจในระบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ หรือประเด็นอื่น ๆ ที่ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมองว่ามีความสำคัญในฐานะที่เป็นตัวแสดงในระบบระหว่างประเทศ และแยกแยะระดับของการวิเคราะห์ที่เป็นเรื่องชุมชนและเมืองออกจากระบบระหว่างประเทศ จนทำให้การวิเคราะห์พลวัตทางเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศถูกแยกออกจากการทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงในระดับชุมชนและเมืองและในขณะเดียวกัน สาขาวิชาที่มุ่งอธิบายการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระดับชุมชนและเมืองเองก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับระบบระหว่างประเทศว่าส่งผลอย่างไรต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เมื่อเมืองไม่ใช่หน่วยในการวิเคราะห์หลัก การพยายามทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงในระดับชุมชนและเมือง จึงเป็นเรื่องที่ขาดมิติความสลับซับซ้อน เพราะเราจะไม่เห็นการเกี่ยวพันกันอย่างกระชับแน่นของระบบโครงสร้างเศรษฐกิจและการเมืองโลกว่ามีผลอย่างไรต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่

การศึกษาเรื่องเมืองมักถูกเชื่อมโยงไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น การศึกษาหรือรายงานจำนวนมากของการประชุมและองค์การระหว่างประเทศคาดการณ์ว่าโลกในอนาคตนั้นจะมีลักษณะที่ผู้คนมากกว่าร้อยละ 70 จะอยู่ในเมืองมากกว่าการอยู่ในชนบท หรือที่มีการคาดการณ์ว่าภายใน ค.ศ. 2050 ประชากรโลกกว่าสองในสามจะอาศัยอยู่ในเมือง¹⁷ หรือการที่อาเซียนคาดการณ์ว่าประชากรกว่า 90 ล้านคนจะย้ายเข้ามาอาศัยอยู่ในตัวเมืองภายใน ค.ศ. 2030¹⁸ การคาดการณ์ลักษณะนี้มักมาพร้อมกับการเชื่อมโยงไปยังการย้ายฐานที่อยู่ของผู้คน การจ้างงาน การยกระดับคุณภาพชีวิต การเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมการบริโภคของชนชั้นกลาง

¹⁷ Yvonne Aki-Sawyer, and Giuseppe Sala, “Cities in Africa and Europe Must Lead in the Recovery Here’s Why,” accessed August 16, 2021, <https://www.weforum.org/agenda/2021/01/africa-europe-cities-lead-post-pandemic-recovery/>.

¹⁸ ASEAN, *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*, 2nd ed. (Jakarta: ASEAN Secretariat, 2016).

ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเมืองและการขนส่ง การจัดการสิ่งแวดล้อมของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปซึ่งเกิดขึ้นจากการพัฒนาเศรษฐกิจ การบริโภค เป็นต้น หรือการศึกษาขององค์การสหประชาชาติใน ค.ศ. 2014 ที่เสนอว่าการเชื่อมโยงกันนั้นมีผลต่อกระบวนการบูรณาการระดับภูมิภาค เพราะการเชื่อมโยงกันทางกายภาพและเชิงโครงสร้างนั้นมีผลทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้า การบริการ ผู้คน และความรู้¹⁹

เอกสารศึกษานี้พิจารณาสองเรื่องที่มีมักจะศึกษาแยกออกจากกัน คือ เมืองในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการเชื่อมโยงระหว่างกันของภูมิภาค (regional connectivity) ในประเด็นเรื่องเมือง ผู้เขียนจะอธิบายเกี่ยวกับการศึกษาในสาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ศึกษาเรื่องเมืองจากมิติต่าง ๆ ส่วนในประเด็นเรื่องการเชื่อมโยงระหว่างกันของภูมิภาคนั้น ผู้เขียนจะอธิบายว่าประเด็นนี้มีความเกี่ยวข้องกับเมืองอย่างไร และจะทำให้เห็นว่าประเด็นทั้งสองนั้นมีความเกี่ยวข้องกับมิติการพัฒนาเมืองซึ่งเป็นการเมืองภายในประเทศหรือภายในภูมิภาคอย่างไร เพื่อทำให้เห็นว่าเมืองต้องเผชิญกับประเด็นความท้าทายอะไรบ้างจากการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค หนังสือนี้อธิบายและวิเคราะห์ผลกระทบมุมมองที่ท้องถิ่น นักวิชาการ หรือนักการเมือง ว่าการสร้างเชื่อมโยงดังกล่าวก่อให้เกิดความท้าทายอะไรบ้าง อย่างไรก็ตาม ต้องกล่าวให้ชัดเจนว่า เอกสารศึกษานี้ไม่พยายามศึกษาเมืองในฐานะที่เป็นตัวแสดงในการเมืองระหว่างประเทศ แต่พยายามศึกษาว่าเมืองเผชิญความท้าทายอะไรในกระแสการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

เอกสารศึกษานี้จะมีประโยชน์ต่อผู้กำหนดนโยบายต่างประเทศ ผู้ศึกษาเรื่องการวางผังเมือง เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค ประเด็นด้านความมั่นคงระหว่างประเทศที่ไม่เป็นไปตามรูปแบบเดิม เป็นต้น อนึ่ง สิ่งที่คุณเขียนจะไม่กล่าวถึงเป็นหลักใหญ่ในการศึกษานี้คือ รายละเอียดของการก่อตั้งกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ซึ่งอาจจะหาอ่านได้จากเอกสารอื่น ๆ แต่ผู้เขียนจะเลือกกล่าวถึงข้อมูลที่สำคัญและโครงการพัฒนาต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นของการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาค

¹⁹ UN, *Regional Connectivity for Shared Prosperity* (New York: United Nations, 2014), xiii.

ตำแหน่งแห่งที่ของ “เมือง” ในการศึกษาการเชื่อมโยงระหว่างกันของภูมิภาค (Regional Connectivity)

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า เมืองอาจจะไม่ใช่หน่วยในการวิเคราะห์ของการศึกษาด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เพราะธรรมชาติของการศึกษาด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับรัฐและระบบระหว่างประเทศ หรือหากจะย้อนกลับไปพิจารณาในมิติกฎหมาย เมืองเองก็ไม่ได้มีสถานะในกฎหมายระหว่างประเทศที่จะมีอำนาจในการแสดงบทบาทอะไรในเวทีการเมืองระหว่างประเทศ เพราะอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (The Vienna Convention on the Law of Treaties) ที่กำหนดแนวทางการออกและบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศก็กำหนดให้กฎหมายระหว่างประเทศเป็นเรื่องของรัฐ²⁰ ไม่ใช่เรื่องของเมืองหรือตัวแสดงอื่น ๆ ดังนั้นในแง่กฎหมายระหว่างประเทศ เมืองเองก็ไม่ได้มีตัวตนหรือความสำคัญ²¹ แต่ก็มีนักวิชาการที่เห็นต่างออกไปโดยมองว่าเมืองมีความสำคัญในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ดังที่ Acuto et al. (2017) และ Swiney (2020) เสนอว่าเมืองมีบทบาทในการเป็นผู้เล่นที่สำคัญในการเมืองระหว่างประเทศอยู่ในระดับหนึ่ง²² หรือหากพิจารณาในบริบททางประวัติศาสตร์แล้วก็จะพบว่า เมืองเองก็มีความสำคัญในฐานะที่เป็นองค์การพหุที่มีอำนาจทางการเมืองมาก่อน ค.ศ. 1648 ที่เป็นปีกำเนิดของรัฐชาติสมัยใหม่ตามสนธิสัญญาเวสต์ฟาเลีย (Treaty of Westphalia)²³

²⁰ ดังที่มาตรา 6 ระบุว่า “Every State possesses capacity to conclude treaties.”

²¹ Chrystie Swiney, “The Urbanization of International Law and International Relations: The Rising Soft Power of Cities in Global Governance,” *Michigan Journal of International Law* 41, no. 2 (2020): 233-234.

²² Michele Acuto, Mika Morissette, and Agis Tsouros, “City Diplomacy: Towards More Strategic Networking? Learning with Who Healthy Cities,” *Global Policy* 8, no. 1 (2017): 14-22, <https://doi.org/10.1111/1758-5899.12382>; Chrystie Swiney, “The Urbanization of International Law and International Relations: The Rising Soft Power of Cities in Global Governance,” *Michigan Journal of International Law* 41, no. 2 (2020): 224.

²³ Rogier van der Pluijm, and Jan Melissen, *City Diplomacy: The Expanding Role of Cities in International Politics* (Clingendael: Netherlands Institute of International Relations, 2007), 5.

หากจะให้ความชอบธรรมกับการศึกษาเรื่องเมืองในสาขาวิชาต่าง ๆ แล้ว ก็ควรจะต้องเข้าใจว่าคำว่าเมืองเองก็มีการใช้หลากหลายรูปแบบ ซึ่งมีนัยสำคัญต่อการกำหนดประเด็นการศึกษาแตกต่างกันออกไป ผู้เขียนเห็นว่าคำว่าเมืองนั้นถูกใช้ออกเป็น 3 มิติหลักด้วยกัน คือ (1) เมืองในฐานะพื้นที่ทางกายภาพ การเข้าใจเมืองในพื้นที่ทางกายภาพคือการบ่งชี้ถึงพื้นที่ที่ผู้คนอาศัยอยู่ (2) เมืองในฐานะพื้นที่ทางกายภาพที่เป็นสิ่งที่ตรงข้ามกับชนบท ความเข้าใจเมืองในแง่นี้คือการใช้มิติทางเศรษฐกิจเข้ามาร่วมพิจารณา ว่าเมืองคือพื้นที่ที่มีระดับความเจริญทางเศรษฐกิจหรือระดับการพัฒนาทางสาธารณูปโภคมากกว่าอีกพื้นที่หนึ่ง ซึ่งมักถูกเรียกว่าชนบท และ (3) เมืองในฐานะหน่วยของการปกครอง ความคิดว่าด้วยเรื่องเมืองนี้จึงเป็นการมองเมืองเป็นกรอบเรียกพื้นที่และโครงสร้างทางอำนาจในการปกครอง การแบ่งความเข้าใจออกเป็นสามกลุ่มนี้มีผลต่อการกำหนดแนวทางการจัดวางองค์ประกอบของการศึกษาในสาขาวิชาต่าง ๆ อย่างมาก เพราะเมืองในฐานะที่เป็นหน่วยของการศึกษาก็จะถูกมองว่ามีความเชื่อมโยงกับสิ่งอื่น ๆ หรือมิติอื่น ๆ ในการศึกษาอย่างไร

การผนวกเอาการศึกษาเรื่องเมืองเข้ามาในระบบเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศเริ่มพบเห็นได้มากขึ้น โดยเฉพาะการพยายามเข้าใจว่าเมืองเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรหลังการมีการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ หรือเมืองมีส่วนอย่างไรในการสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในบริบทที่การเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศในภูมิภาคที่มีมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง หนังสืออย่าง *Connectography* ของ Khanna (2016) เสนอมุมมองการเชื่อมโยงและโลจิสติกส์ว่ามีผลต่อกระบวนการการกลายเป็นเมืองอย่างมาก เพราะการกลายเป็นเมืองมีผลต่อการสร้างความเชื่อมโยงและในทางกลับกัน กระบวนการนี้ทำให้เมืองขยายตัวออกไปและเกิดการเดินทางเคลื่อนย้ายของผู้คนจากเมืองหนึ่งไปสู่อีกเมืองหนึ่ง หรือการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศ ซึ่งทำให้เกิดการเข้าใจกันระหว่างประเทศมากขึ้น²⁴ การศึกษาเรื่องเมืองจึงไม่ควรถูกทำให้แยกออกจากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เพราะเมืองพัฒนาควบคู่ไปกับพลวัตทางการเมืองภายในประเทศ การเมือง

²⁴ Parag Khanna, *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization* (New York: Random House, 2016), 24-25.

ระหว่างประเทศ เศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่มีความซับซ้อน

นอกเหนือไปจากการศึกษาเรื่องเมืองแล้ว การศึกษาการทำให้เป็นเมือง (urbanization) ก็เป็นอีกหนึ่งประเด็นที่มีการศึกษากัน และมีความพยายามเชื่อมโยงให้เกี่ยวข้องกับการเมืองระหว่างประเทศ (Troy, 2017) หรือการพยายามศึกษาการทำให้เป็นเมืองกับระบบเศรษฐกิจโลก²⁵ การทูตของเมือง (City Diplomacy)²⁶ หรือสังคมวิทยาของเมืองที่มีความเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจในรัฐและระดับโลก²⁷ เป็นต้น

การเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาคเป็นหนึ่งในโครงการเป้าหมายหลักของโครงการความริเริ่มต่าง ๆ ทั่วโลก ความคิดเรื่องการเชื่อมโยงกันนี้พัฒนามาจากฐานความคิดการมองว่าการเดินทางไปมาหาสู่กัน และการขนส่งสินค้าไปยังตลาดหรือแหล่งทรัพยากร จะช่วยทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งไปช่วยกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของตลาด การจ้างงาน การกระจายรายได้ การเดินทางที่สะดวกมากขึ้นยังช่วยทำให้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีมากขึ้น ทั้งการเข้าถึงบริการสาธารณะของภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นโรงเรียน โรงพยาบาล หรือสถานที่ที่ช่วยให้เกิดการพักผ่อนหย่อนใจซึ่งมีส่วนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้คน การสร้างการเชื่อมโยงทางถนนยังถูกมองว่ามีความเกี่ยวข้องกับการทำให้เกิดการผลิตสินค้าทางการเกษตรที่ดีขึ้น²⁸ การมองความเชื่อมโยงจึงเป็นเรื่องที่มีความเกี่ยวพันกับมิติที่หลากหลาย

²⁵ Denis Ushakov, and Shieh Chich-Jen, “Global Economy Urbanization and Urban Economies Globalization: Forms, Factors, Results,” in *Migration and Urbanization: Local Solutions for Global Economic Challenges*, ed. Denis Ushakov (Hershey PA: IGI Global, 2020), 200-218.

²⁶ Rogier van der Pluijm, and Jan Melissen, *City Diplomacy: The Expanding Role of Cities in International Politics* (Clingendael: Netherlands Institute of International Relations, 2007).

²⁷ Göran Therborn, *Cities of Power: The Urban, the National, the Popular, the Global* (London: Verso, 2017).

²⁸ Paul Dorosh, Hyounghun Wang, Liangzhi You, and Emily Schmidt, “Road Connectivity, Population, and Crop Production in Sub-Saharan Africa,” *Agricultural Economics* 43, no. 1 (2012): 89-103, <https://doi.org/10.1111/j.1574-0862.2011.00567.x>.

การเชื่อมโยงเป็นทั้งสิ่งที่เป็นจริงและถูกใช้เป็นจินตนาการ สิ่งที่เราเห็นจากประวัติศาสตร์โลกที่ยาวนานก็คือการเดินทางของผู้คน หนังสือประวัติศาสตร์โลกที่พยายามเสนอให้เห็นพลวัตการเปลี่ยนแปลงของโลกมักเริ่มต้นการอธิบายจากการย้ายถิ่นฐานของโฮโมเซเปียนที่เริ่มเดินได้สองขาที่เดินทางออกจากทวีปแอฟริกาไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก การเดินทางไปยังพื้นที่ที่ไม่รู้จัก การเดินทางที่แสนยาวไกล การทำสงครามระหว่างเผ่าพันธุ์ที่ไม่รู้จัก จนพัฒนามาสู่การเริ่มมีสังคมและพัฒนาเป็นยุคประวัติศาสตร์ที่มีการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร ประวัติศาสตร์ความทรงจำร่วมที่โลกตะวันตกมักใช้เป็นแกนกลางในการเล่าประวัติศาสตร์โลกนี้ทำให้เห็นถึงการพยายามการเดินทางและการพัฒนาการของนครรัฐ เมือง ชุมชน และการค้าระยะไกลที่พัฒนาควบคู่ไปกับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ เมือง การผลิต การสะสมทุน เทคโนโลยีการผลิต เทคโนโลยีการประกอบเรือ และเทคโนโลยีอาวุธที่ทันสมัยมากขึ้น

ในปัจจุบัน การใช้จินตนาการเพื่อสร้างความเชื่อมโยงของโลกเป็นอีกหนึ่งปรากฏการณ์ที่น่าสนใจ รัฐบาลจีนได้ริเริ่มโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road: OBOR) โดยผูกติดไว้กับจินตนาการเส้นทางสายไหม (Silk Road) ที่มีชื่อเสียงของประวัติศาสตร์จีน การใช้ประวัติศาสตร์ที่ยาวนานเพื่อเป็นเรื่องเล่าที่ผูกติดกับการค้าระยะไกล เมืองระหว่างเส้นทาง เรื่องเล่าทางประวัติศาสตร์ที่ลึกลับทำให้โครงการภายใต้จินตนาการของ OBOR ได้รับความสนใจจนหนังสือจำนวนมากก็เริ่มกลับมาตีพิมพ์เผยแพร่เพื่อบอกเล่าเรื่องราวของเส้นทางสายไหมอีกครั้งหนึ่ง แต่เรื่องดังกล่าวก็เริ่มเปลี่ยนแปลงไปเมื่อรัฐบาลจีนได้เปลี่ยนแปลงชื่อของ OBOR ให้กลายเป็นโครงการแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ที่เรื่องเล่าไปเน้นอยู่ที่การสร้างเชื่อมโยงมากกว่าการใช้ประวัติศาสตร์เป็นตัวนำ

แต่ประเด็นที่สำคัญก็คือ เมืองที่อยู่ในการศึกษานั้นโดยมากแล้วเป็นเมืองใหญ่ เมืองหลวงหรือเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ แต่เมืองรองหรือเมืองขนาดเล็กลงมานั้นอาจจะไม่ได้รับการศึกษามากนัก ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วเมืองขนาดเล็กมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการเชื่อมโยง เพราะการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคอาจจะไม่ได้เชื่อมโยงเมืองใหญ่เพียงอย่างเดียว แต่เป็นเมืองที่เป็นฐานการผลิตหรือตลาดซึ่งอาจเป็นเมืองขนาดเล็กทั้งในแง่ขนาด ปริมาณประชากร ประมาณการลงทุน

หรือความสำคัญในเชิงมิติการปกครอง ซึ่งแปลว่าแม้ว่าเมืองเหล่านั้นก็จะเป็นเมืองที่อาจจะมีขนาดเล็กรองลงมาแต่มีความสำคัญในแง่ฐานการผลิต หรืออาจจะเป็นเมืองทางผ่านที่สำคัญเพราะเป็นเมืองชายแดนที่มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนและการค้าข้ามพรมแดน ดังนั้น การทำความเข้าใจเมืองในฐานะที่เป็นหน่วยที่อยู่ระหว่างทางของการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคจึงต้องพิจารณาแยกส่วนว่าเรากำลังพูดถึงเมืองขนาดใหญ่หรือเมืองขนาดรอง เพราะผลของการเชื่อมโยงนั้นมีต่อเมืองแตกต่างกันไป

จากจุดนี้ไป ผู้เขียนจะลงเสนอตัวอย่างปัญหาความท้าทายบางประการที่พบในภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคเพื่อแสดงให้เห็นว่าความท้าทายใหม่ ๆ ที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาคซึ่งเกิดจากการสร้างความเชื่อมโยงทางกายภาพนั้น อาจเป็นข้อคิดต่อแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงที่ยังคงคำนึงถึงชุมชนหรือเมืองในพื้นที่ได้อย่างไร ซึ่งอาจเป็นกรณีศึกษาให้กับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหรืออาเซียนได้บางประการ

ยุโรป

สหภาพยุโรปมักถูกมองว่าเป็นแม่แบบหรือแรงบันดาลใจให้กับกระบวนการ
ภูมิภาคาคาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นในภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก²⁹ นักวิชาการต่างพยายามวิเคราะห์
ถึงสาเหตุที่ทำให้สหภาพยุโรปสามารถพัฒนาจนประสบความสำเร็จมาได้จนถึง
ปัจจุบัน ปัจจัยและเงื่อนไขทางสังคมและวัฒนธรรม ปัจจัยทางโครงสร้างเชิงสถาบัน
ระหว่างประเทศที่มีบทบาทนำในกระบวนการภูมิภาคาคาภิวัตน์ หรือปัจจัยเชิง
บรรทัดฐาน (norm) ที่มีบทบาทสำคัญในการสถาปนาความรู้สึกผูกพันของภูมิภาค
ต่างล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้ภูมิภาคมีความเข้มแข็งขึ้นเชิงสถาบัน

หนึ่งในเงื่อนไขและปัจจัยที่มีความสำคัญยิ่งต่อกระบวนการภูมิภาคาคาภิวัตน์
และจริงๆ แล้วก็มีส่วนสนับสนุนกระบวนการทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนทาง
บรรทัดฐานในฐานะสิ่งสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดหรือความเชื่อใน
ภูมิภาค ก็คือการพัฒนาของระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ประกอบไปด้วยการคมนาคม
ขนส่ง การติดต่อสื่อสาร และการพัฒนาด้านพลังงาน ปัจจัยเหล่านี้เป็นเหมือน
กระดูกสันหลังที่เป็นโครงสร้างสนับสนุนให้กระบวนการภูมิภาคาคาภิวัตน์เป็นไปได้

29 แต่ก็มีข้อถกเถียงในแง่ทฤษฎีอย่างมากถึงความเหมาะสมของการใช้สหภาพยุโรปเป็นเครื่องมือในการ
เปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลก เช่น Lombaerde et al. (2010), Börzel & Risse (2019),
Murray & Brianson (2019)

อย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เมื่อพิจารณาจากภูมิศาสตร์ของภูมิภาคโดยพื้นฐาน การเชื่อมต่อกันเป็นแผ่นดินผืนใหญ่แผ่นดินเดียว แม้ว่าจะมีสหราชอาณาจักรเป็นประเทศที่เป็นเกาะอยู่แยกออกไป แต่ภูมิศาสตร์ของการเชื่อมต่อกันทางบกที่ทำให้โอกาสของการสร้างการเชื่อมโยงระหว่างกันทางถนนและรถไฟเป็นไปได้ ทำให้ยุโรปมีระดับการพัฒนาการเชื่อมโยงข้ามประเทศมายาวนาน เมื่อเปรียบเทียบกับแล้ว สหภาพยุโรปไม่ได้ใช้แนวคิดเรื่อง “การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค” (regional connectivity) เป็นแกนหลักของการสร้างความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างกันภายในภูมิภาคเหมือนกรอบความร่วมมือในภูมิภาคอื่น ๆ แต่ประเด็นการขนส่งที่สหภาพยุโรปให้ความสำคัญกลับเป็นเรื่องของตลาด สิทธิของแรงงาน การลดคาร์บอนไดออกไซด์ และการให้ดิจิทัลเทคโนโลยีมาเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการขนส่ง

ในแง่โครงสร้าง กลไกที่สำคัญที่ทำให้สหภาพยุโรปพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาคไปได้ไกลกว่าภูมิภาคอื่น ๆ คือการที่มีความตกลงเชงเกน (Schengen Agreement) ที่เริ่มใช้มาตั้งแต่ ค.ศ. 1995 การลงนามร่วมกันของประเทศสมาชิกที่ยอมรับในความตกลงที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดนของผู้คนทำให้เกิดการพัฒนาในด้านที่เกี่ยวข้องมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งเรื่องของความรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของภูมิภาคที่มากขึ้นเพราะผู้คนสามารถเดินทางข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยวหรือการไปศึกษาได้สะดวกมากขึ้น รวมถึงผลที่มีต่อการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะเมืองขนาดเล็กและเมืองขนาดกลางที่อยู่บริเวณชายแดน การศึกษาของ Decoville, Durand และ Feltgen (2015) วิเคราะห์ว่าการเชื่อมโยงของผู้คนและถนนทำให้เมืองมีโอกาและอุปสรรคในการสร้างความร่วมมือระหว่างกัน โดยเฉพาะเมืองชายแดนขนาดเล็กและขนาดกลาง โดยประโยชน์ที่ได้รับอาจมีหลายประการ เช่น การลงทุนสร้างระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน ข้ามพรมแดนระหว่างกัน ซึ่งเป็นการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดของเมืองและของประเทศให้ได้ประโยชน์ร่วมกัน นอกจากนี้ยังเป็นเรื่องของการลงทุนร่วมหรือการทำงานร่วมกันของหน่วยงานด้านการศึกษาวิจัย ซึ่งทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน จนนำไปสู่การพัฒนาทางองค์ความรู้ในเมืองชายแดน และยังรวมถึงการลงทุนด้านการค้า การจ้างงาน และการท่องเที่ยว

ซึ่งทั้งหมดนี้มีความเชื่อมโยงกัน³⁰

จากการศึกษาของ EC Cross-Border Review เสนอประเด็นอีกว่า ประชาชนในยุโรปจำนวนมากอาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นพื้นที่ชายแดนนั้นมีการเชื่อมโยงกับประเทศรอบข้าง แต่ปัญหาหลักของประชาชนในพื้นที่ชายแดนนั้นกลับเป็นเรื่องปัญหาการเชื่อมโยงเดินทางข้ามพรมแดนในชีวิตประจำวัน เพื่อไปทำงานหรือเพื่อการเดินทางในเป้าหมายต่าง ๆ มีการประมาณการว่าในแต่ละสัปดาห์ ชาวยุโรปจะเดินทางข้ามพรมแดนไปทำงานมากกว่าสองล้านคน³¹ สหภาพยุโรปได้ตั้งคณะกรรมการ European Committee of the Regions (CoR) ขึ้นมาเพื่อมีหน้าที่ดูแลประเด็นเกี่ยวกับภูมิภาคและเมืองชายแดน CoR ได้เสนอว่า ด้วยการเคลื่อนย้ายผู้คนในปัจจุบันที่ปริมาณชาวยุโรปข้ามพรมแดนมาก ทำให้ประเด็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเมืองนั้นมีมาก ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างยั่งยืน เช่น การตั้งเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นต้น³²

การขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคยุโรปนำมาสู่ประเด็นปัญหาข้ามพรมแดนและปัญหาที่ชุมชนท้องถิ่นในเมืองมีความกังวล เมื่อพิจารณาถึงปัญหาของภูมิภาคเช่นปัญหามลพิษทางอากาศ สหภาพยุโรปชี้ให้เห็นว่าปัญหานี้เป็นปัญหาของภูมิภาคที่มีต่อชาวยุโรปทั้งปวง³³ สหภาพยุโรปมีโครงการเชื่อมโยงที่สำคัญของภูมิภาคคือ “Trans-European Transport Network” หรือที่เรียกกันว่า

³⁰ Antoine Decoville, Frédéric Durand, and Valérie Feltgen, *Opportunities of Cross-Border Cooperation between Small and Medium Cities in Europe* (Luxembourg: Department of Spatial Planning and Development – Ministry of Sustainable Development and Infrastructure, 2015), 8-11.

³¹ Eduardo Medeiros, Ricardo Ferreira, Pascal Boijmans, Nathalie Verschelde, Robert Spisiak, Patrick Skonieczki, Jakob Dietachmair, et al. “Boosting Cross-Border Regions through Better Cross-Border Transport Services. The European Case,” *Case Studies on Transport Policy* 9, no. 1 (2021): 292, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>.

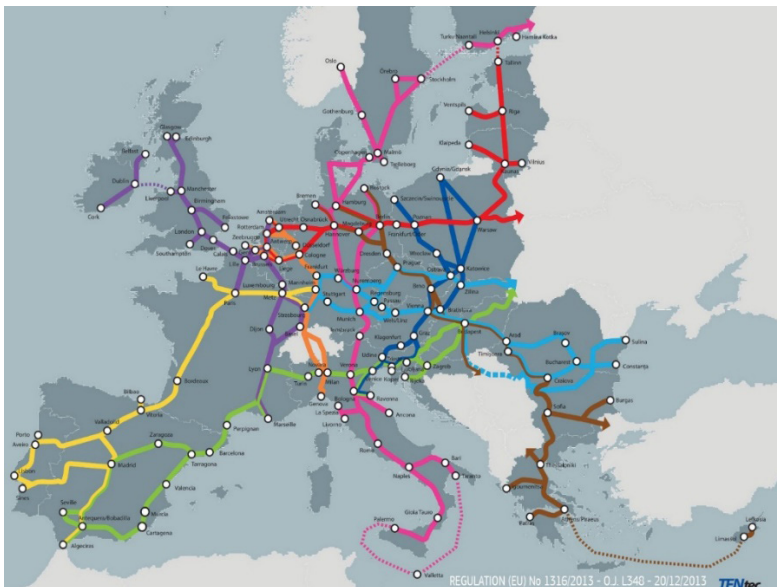
³² European Committee of the Region, “EU Must Support Every Region, City and Village to Deliver Zero Transport Emissions by 2050,” accessed February 10, 2022, <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/zero-transport-emissions.aspx>.

³³ EEA, “Air Pollution Still Too High in Most EU Member States,” accessed September 22, 2021, <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-still-too-high-1>.

“TEN-T” ที่มีเป้าหมายในการสร้างการเชื่อมโยงภูมิภาคด้วยการสร้างความเชื่อมโยงผ่านเส้นทางรถไฟ ถนน เส้นทางน้ำในทวีป การขนส่งทางทะเล ท่าเรือ สนามบิน และการพัฒนาขนานธารรถไฟ เพื่อลดช่องว่างและกำจัดคอขวดหรืออุปสรรคทางเทคนิคต่าง ๆ ที่อาจจะมีผลต่อการเชื่อมโยง รวมไปถึงการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป อีกทั้งยังสนับสนุนนวัตกรรม เทคโนโลยีใหม่ ๆ และดิจิทัลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุกรูปแบบเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยง การลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการขนส่ง เพิ่มประสิทธิภาพทางด้านพลังงานของการขนส่ง และการเพิ่มความปลอดภัย โครงการ TEN-T มีหลายระดับ (layers) (ดูแผนที่ที่ 1) คือ

1. เครือข่ายแกนกลาง (Core Network) เป็นการสร้างการเชื่อมโยงที่สำคัญที่สุด เพื่อเชื่อมจุดต่าง ๆ ให้สำเร็จภายใน ค.ศ. 2030
2. เครือข่ายที่ครอบคลุม (Comprehensive Network) เพื่อที่จะสร้างการเชื่อมโยงทั้งภูมิภาคยุโรปให้ได้ภายใน ค.ศ. 2050

แผนที่ที่ 1: แกนของระเบียบเครือข่าย (Network Corridors) ของโครงการ TEN-T



ที่มา: European Commission

แม้ว่าการเชื่อมโยงเมืองด้วยถนนจะเป็นโครงการหลักในการสร้างความเชื่อมโยงของยุโรป และเพื่อจะให้เกิดการพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการของกลุ่มคนที่มีความต้องการแตกต่างกัน แต่การพัฒนากระบวนการขนส่งระหว่างประเทศในยุโรปภายใต้โครงการ TEN-T ยังถูกวิพากษ์วิจารณ์จากสหพันธ์นักขี่จักรยานยุโรป (European Cyclists' Federation: ECF) ในหลายประเด็น ประเด็นหลักใหญ่ที่สำคัญคือการที่ระบุว่าการพัฒนาโครงการ TEN-T เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างเมืองต่าง ๆ ในยุโรปนั้นยังไม่ได้มีการคิดถึงการเชื่อมเส้นทางของจักรยานเข้าไปด้วย ทั้ง ๆ ที่ในความเป็นจริงแล้ว การใช้จักรยานจะมีส่วนในการช่วยลดคอคอดของการขนส่ง และเพิ่มช่องทางการเชื่อมโยงเมืองได้มากยิ่งขึ้น และจะมีส่วนช่วยพัฒนาการขนส่งควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมตามแผน European Green Deal ไปพร้อมกัน นอกจากนี้การใช้จักรยานจะยังช่วยส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการจ้างงานในพื้นที่ห่างไกล เพราะทำให้ผู้คนเข้าถึงพื้นที่ที่อาจจะยากต่อการเดินทางโดยรถยนต์หรือเพิ่มโอกาสในการค้าขายตามรายทางมากยิ่งขึ้น³⁴ ข้อเสนอของ ECF มีความสำคัญต่อการศึกษารูปแบบการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในมุมมองด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในแง่ที่ว่า ข้อเสนอของกลุ่มผู้ที่ชื่นชอบหรือสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานมองว่า การเชื่อมโยงที่รัฐบาลของสหภาพยุโรปมองการเชื่อมโยงระหว่างประเทศนั้นมีความสำคัญก็จริงอยู่ แต่การพัฒนาเพื่อให้เกิดความครอบคลุมต่อกลุ่มผู้ใช้ในสังคมที่มีความหลากหลายนั้นก็ต้องพิจารณากลุ่มผู้ใช้จักรยานเช่นเดียวกัน

นอกเหนือไปจากการพิจารณาประเด็นผลกระทบและความท้าทายที่ประเทศต่าง ๆ ในยุโรปต้องเผชิญจากการเชื่อมโยงกันแล้ว อีกหนึ่งประเด็นที่อาจจะกล่าวถึงเบื้องต้นในการศึกษานี้คือการสร้างความเชื่อมโยงข้ามภูมิภาค สหภาพยุโรปมีความพยายามที่จะสร้างความเชื่อมโยงระหว่างสหภาพยุโรปกับเอเชียโดยต้องการให้มีการเชื่อมโยงทางการขนส่ง พลังงาน ดิจิทัล และผู้คน เพราะสหภาพยุโรปเห็นว่า มูลค่าทางการค้าระหว่างสองภูมิภาคนั้นมีมากกว่า 1.6 พันล้านยูโร การค้าระหว่างสองภูมิภาคคิดเป็นสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลก (world GDP)

³⁴ European Cyclists Federation. *Integrating EuroVelo, the European Cycle Route Network, and Cycling into the TEN-T* (Brussels: European Cyclists' Federation, 2020).

มากกว่าร้อยละ 60 อีกทั้งใน ค.ศ. 2014 ยังมีนักเรียนและนักวิชาการกว่า 32,000 คนเดินทางแลกเปลี่ยนการศึกษา และหากพิจารณาในเชิงโครงสร้างแล้ว สหภาพยุโรปยังเห็นความสำคัญที่จะเข้ามาสร้างความช่วยเหลือเพื่อการเชื่อมโยงโดยต้องการมีส่วนรักษาสິงแวดล้อมเอาไว้ พร้อมกับการช่วยสนับสนุนกฎระเบียบการค้าข้ามพรมแดนให้มีความเท่าเทียม และดูแลเรื่องการเงินให้มีเสถียรภาพ³⁵

ประเด็นการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคในยุโรปนั้นมีความเกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของผู้คน ปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเชื่อมโยงคือแผ่นผืนแผ่นดินที่เชื่อมติดต่อกัน ซึ่งทำให้เกิดเงื่อนไขที่ทำให้การสร้างความเชื่อมโยงกันทางบกนั้นเป็นไปได้ ประกอบกับการเชื่อมโยงกันเชิงโครงสร้างที่กฎระเบียบของการเชื่อมโยงในยุโรปตั้งอยู่บนแนวคิดเนื่องการพยายามการสร้างการต่อเชื่อมของผู้คน การค้าและการผลิต หลักคิดพื้นฐานอันเป็นผลส่วนหนึ่งจากเป้าหมายและบทบาทของสหภาพยุโรปในฐานะที่เป็นองค์การระหว่างประเทศที่ต้องการเชื่อมภูมิภาคเข้าไว้ด้วยกัน

³⁵ Europa, “Connecting Europe & Asia: The EU Strategy,” accessed September 20, 2021, https://www.eeas.europa.eu/eeas/connecting-europe-asia-eu-strategy_en.

เอเชียใต้

เอเชียใต้เป็นภูมิภาคที่กว้างใหญ่และมีอินเดียเป็นประเทศที่อยู่กึ่งกลางเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเข้าไว้ด้วยกัน ความแตกต่างหลากหลายของ ภูมิศาสตร์ ศาสนา ความเชื่อ และวัฒนธรรม ต่างเป็นปัจจัยที่ทำให้ภูมิภาคนี้มีปัจจัย และเงื่อนไขที่ส่งผลต่อการสร้างความเชื่อมโยง ความพยายามในการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันของเอเชียใต้นั้นเริ่มปรากฏอย่างเป็นรูปธรรมใน ค.ศ. 2010 ในการประชุมองค์การความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียใต้ (The South Asian Association for Regional Cooperation: SAARC) ที่จัดประชุมที่ประเทศภูฏาน ในการประชุมครั้งดังกล่าวได้มีการประกาศให้ ค.ศ. 2010-2020 เป็น “ทศวรรษของการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคของ SAARC” (Decade of Intra-Regional Connectivity in SAARC)

นอกเหนือไปจาก SAARC กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคอีกกรอบที่มีความสำคัญต่อการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคเอเชียใต้ คือ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) ซึ่งได้รับความสนใจจากอินเดียเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลัง ค.ศ. 2016 เป็นต้นมา ที่อินเดียพยายามดำเนินความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับประเทศ

ทางทิศตะวันออก เพราะมองว่าภูมิภาคหรือประเทศที่อยู่ทางตะวันออกก็คือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นมีความสำคัญกับแนวคิดอินโด-แปซิฟิกของอินเดีย อินเดียต้องการให้ BIMSTEC เป็นเหมือนเครื่องมือในการเชื่อมโยงไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จนทำให้บางครั้งอินเดียใช้คำว่า “connectivity” กับ “BIMSTEC” สลับกันไปมาจนสะท้อนเห็นว่า BIMSTEC ในมุมมองของอินเดียนั้นเป็นทั้งเครื่องมือและเป้าหมายไปพร้อมกัน³⁶

ระเบียบเศรษฐกิจในเอเชียใต้นั้นได้รับการพัฒนาอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือไม่เพียงแต่ SAARC และ BIMSTEC แต่ยังมี “ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับอนุภูมิภาคของเอเชียใต้ (South Asia Subregional Economic Cooperation: SASEC) ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือที่ริเริ่มโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และความร่วมมือระเบียบเศรษฐกิจระหว่างบังกลาเทศ จีน อินเดีย และเมียนมา (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIM) เป็นกรอบความร่วมมือที่สร้างเป้าหมายการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียใต้อีก เฉกเช่นเดียวกันกับกรอบความร่วมมือด้านระเบียบเศรษฐกิจในภูมิภาคอื่น ๆ ระเบียบเศรษฐกิจในเอเชียใต้ก็ต้องการสร้างการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจ การค้า โดยหวังให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน การเกษตร การค้า และการลงทุน

BCIM ถูกมองว่าเป็นหนึ่งในเส้นทางสายไหมแบบใหม่ เป้าหมายของ BCIM เริ่มมาตั้งแต่ ค.ศ. 1999 ที่นักวิชาการของประเทศบังกลาเทศ จีน อินเดีย และเมียนมา ประชุมวางแผนกันเพื่อสร้างความเชื่อมโยงจากคุนหมิงในประเทศจีน ไปยังกัลกัตตาของอินเดีย เชื่อมไปกับมัณฑะเลย์ของเมียนมา และธากา (Dhaka) กับจิตตะกอง (Chittagong) ของบังกลาเทศ

อย่างไรก็ดี การสร้างความเชื่อมโยงทางกายภาพกับประเทศรอบข้างหรือที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกันก็อาจจะยังไม่ได้คำตอบที่แน่นอนว่าจะก่อให้เกิดผลดีหรือไม่ ตัวอย่างที่สะท้อนต่อความกังวลของรัฐบาลในเอเชียใต้เองที่มีต่อการเชื่อมโยง

³⁶ Constantino Xavier, “Connect East: Explaining India’s BIMSTEC Focus,” accessed February 23, 2021, <https://www.orfonline.org/expert-speak/connect-east-explaining-indias-bimstec-focus/>.

แผนที่ที่ 2: แผนที่เส้นทางเชื่อมโยงของโครงการ BCIM



ที่มา: <https://www.silkroadbriefing.com>

ระหว่างประเทศในภูมิภาคเห็นได้จากเมื่อ ค.ศ. 2018 รัฐบาลของภูฏานแสดงความกังวลว่าการเชื่อมโยงระหว่างประเทศจะนำไปสู่การเสื่อมโทรมของธรรมชาติในพื้นที่ เพราะจะมีการเดินทางของรถยนต์เข้ามามากขึ้น ทำให้รัฐบาลของภูฏานถอนตัวออกจากความตกลงเรื่องยานยนต์ (Motor Vehicle Agreement: MVA) ระหว่างบังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย และเนปาล (BBIN Initiative) ซึ่งลงนามกันไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 2015³⁷ แต่หากพิจารณาในระดับที่เล็กลงมา การข้ามพรมแดนไปมาหาสู่เพื่อดำรงชีวิตและการทำงานในชีวิตประจำวันของคนระหว่างอินเดียกับเนปาลก็สะท้อนให้เห็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเทศในการสนับสนุนให้เกิดการเดินทางโดยสะดวกเพราะไม่ต้องใช้พาสปอร์ตและวีซ่าในการเดินทาง ผู้คนหลายร้อยจึงเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างกันเพื่อไปทำงาน ไปประกอบศาสนกิจ การค้าขาย หรือเพื่อกิจกรรมอื่น ๆ ระหว่างผู้คน พื้นที่ที่เปิดให้คนข้ามพรมแดนทำให้เกิดการแต่งงานข้ามพรมแดนระหว่างสองประเทศ ซึ่งมีการวิเคราะห์ว่ามีส่วนทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างสองประเทศมากยิ่งขึ้น

³⁷ Hari P. Chand, "Critical Issues Related to Connectivity in South Asia," *Journal of International Affairs* 3, no. 1 (2020): 72, <https://doi.org/10.3126/joia.v3i1.29084>.

แอฟริกา

แอฟริกาเป็นภูมิภาคที่มีพื้นที่ใหญ่มหาศาล การทอดตัวของทวีปจากเหนือจรดใต้และตะวันออกไปยังตะวันตกทำให้ทวีปแอฟริกามีความแตกต่างกันของภูมิศาสตร์อย่างมาก ประวัติศาสตร์ที่ยาวนานของแอฟริกาผนวกกับความรุ่มรวยของชาติพันธุ์ ความเชื่อ ส่งผลให้การพัฒนาของประวัติศาสตร์ทางการเมืองของภูมิภาคมีความแตกต่างออกไป ในปัจจุบัน กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคในแอฟริกาสะท้อนความสนใจของภูมิภาคเข้าไว้ด้วยกัน การที่ประวัติศาสตร์ทางการเมืองและสังคมของหลายประเทศเคยตกเป็นเมืองขึ้นของโลกตะวันตก ทำให้ประเด็นที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ให้ความสนใจจึงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแต่เรื่องความเชื่อมโยงทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ แต่ยังเป็นเรื่องของการพัฒนาภายใต้ความแตกต่างหลากหลายของบริบทสังคม หรือการจัดการกับประเด็นเรื่องอาณานิคมในภูมิภาค

เป้าหมายในการสร้างการเชื่อมโยงในแอฟริกานั้นไม่ได้แตกต่างไปจากภูมิภาคอื่น ๆ เป้าหมายของการพยายามเชื่อมโยงทางกายภาพเพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจยังคงเป็นเป้าหมายหลักของการเชื่อมโยงในภูมิภาคที่กว้างใหญ่นี้ ปัญหาการเชื่อมโยงในภูมิภาคแอฟริกาส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมทั้งการตัดไม้ทำลายป่า การสูญเสียความหลากหลายทางพันธุ์ของพืชและสัตว์ และการพังทลายของระบบนิเวศ การใช้พลังงานในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างและรถวิ่งผ่านยังทำให้เกิดการเพิ่มขึ้น

ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ผลจากการเชื่อมโยงของการพัฒนาระบบ การขนส่งระหว่างประเทศในแอฟริกันนั้นยังถูกคาดหวังว่าจะมีผลต่อระบบการเชื่อมโยงทางการเกษตรที่จะมีส่วนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนเมือง ดังที่ Dorosh (2012) วิเคราะห์ว่าสาเหตุที่ทำให้การพัฒนาด้านนี้มีความเกี่ยวข้องกับการเพิ่ม ศักยภาพทางการผลิตทางการเกษตรในแอฟริกาไว้สามประการ คือ (1) ภาค การเกษตรถือว่ามีสัดส่วนที่ใหญ่อยู่ในผลผลิตมวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ในพื้นที่กลุ่มประเทศแอฟริกาตอนใต้ทะเลทรายซาฮารา (sub-Saharan) (2) ความยากจนในแอฟริกาส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ชนบท และ (3) พื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาของระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ต่ำโดยเปรียบเทียบ จะมีผลต่อการขนส่งสินค้าเพราะต้นทุนการขนส่งจะสูงขึ้น ซึ่งทำให้การผลิตสินค้า การเกษตรและการเจริญเติบโตถูกจำกัดไว้³⁸ ดังนั้นการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนจะช่วยให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของคนในชนบท และรายได้ของประเทศ เพราะจะไปช่วยพัฒนาด้านการเกษตร จากกรณีศึกษา นี้ การเติบโตของเมืองในแอฟริกาจึงมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนการเกษตร การเติบโตของชุมชนที่ต้องอาศัยการเกษตร เป็นหลักมีความจำเป็นต้องใช้ระบบการขนส่งที่ครอบคลุมเพื่อให้เศรษฐกิจเติบโต ขึ้นไป

อย่าไรก็ดี แอฟริกาก็ไม่ได้มีแต่ประเทศที่ยากจน เมืองขนาดใหญ่จำนวนมากในแอฟริกาเองก็ต้องเผชิญกับความท้าทายใหม่ ๆ ที่เกิดจากการเชื่อมโยง และ จริง ๆ แล้วแอฟริกาเองก็ใช้ความเชื่อมโยงเหล่านี้เพื่อรับมือกับความท้าทายที่ตนเอง กำลังเผชิญอยู่ กล่าวคือ เมื่อพิจารณาจากเศรษฐกิจโดยภาพรวมของทวีปแล้วจะพบว่า แม้ว่าแอฟริกามีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ช้าแต่จำนวนประชากรกลับสูง เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เมืองในประเทศต่าง ๆ จึงมีจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น คำถามก็คือ ถ้าเช่นนั้นแล้วเมืองจะอยู่อย่างไรต่อไปเพื่อรองรับกับประชากรที่มากขึ้น การสร้างถนนเพื่อเชื่อมเมืองในทวีปจึงเป็นหนึ่งในแนวทางในการเชื่อมต่อให้ภูมิภาค

³⁸ Paul Dorosh, Hyounghun Wang, Liangzhi You, and Emily Schmidt, "Road Connectivity, Population, and Crop Production in Sub-Saharan Africa," *Agricultural Economics* 43, no. 1 (2012): 89, <https://doi.org/10.1111/j.1574-0862.2011.00567.x>.

สามารถเดินทางหากันได้ เพื่อให้คนเดินทางไปทำงานภายใน 2 ชั่วโมง โครงการที่มีความสำคัญในการเข้ามาช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อในทวีปแอฟริกาซึ่งริเริ่มโดย UN ก็คือ The Trans African Highways

แผนที่ที่ 3: แผนที่เส้นทางเชื่อมโยงของโครงการ The Trans African Highways



ที่มา: <https://www.investmentmonitor.ai/business-activities/infrastructure/africa-road-rail-environmental-concerns>

แม้ว่าโครงการ The Trans African Highways จะถูกคาดหวังว่าจะช่วยกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค แต่ก็มีการศึกษาผลกระทบเอาไว้ถึงการเชื่อมโยงถนนระหว่างประเทศ เช่น ผลจากการสร้างถนนนั้นจะทำให้เกิดการพังทลายของกลุ่มน้ำคองโก ความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ถูกรบกวนหรือพังทลายลงไป เป็นต้น³⁹ จากรายงานของธนาคารเพื่อการพัฒนาแอฟริกา (African Development Bank: AfDB) พบว่า ใน ค.ศ. 2018 แอฟริกาต้องการการพัฒนา

³⁹ Jason Mitchell, “Will Africa’s Road to Prosperity be Blocked by Environmental Concerns?,” accessed November 1, 2021, <https://www.investmentmonitor.ai/business-activities/infrastructure/africa-road-rail-environmental-concerns>.

ถนนอย่างมาก รวมไปถึงระบบไฟฟ้าและน้ำ ซึ่งจำเป็นต้องใช้งบประมาณกว่า 130-170 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี การขาดแคลนถนนที่มีคุณภาพดีและครอบคลุมทำให้ค่าขนส่งในแอฟริกามีมูลค่าสูง มีการประมาณกว่าว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่าความเป็นจริงนั้นสูงกว่าภูมิภาคอื่น ๆ ในโลกกว่าร้อยละ 50-175⁴⁰

กรอบความร่วมมือข้ามภูมิภาค

การเชื่อมโยงระหว่างกันอาจจะไม่ใช่ผลทางการเมืองของภูมิภาคในภูมิภาคหนึ่งอีกต่อไป การมองการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคโดยปราศจากการมองภาพกว้างว่า แท้ที่จริงแล้วการเชื่อมโยงในภูมิภาคนั้น “เป็นผลมาจาก” หรือ “นำไปสู่” การเชื่อมโยงข้ามภูมิภาคอย่างไร จะทำให้การมองแนวทางการพัฒนาระหว่างประเทศด้านการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ไป ดังที่เราเห็นในกระแสเศรษฐกิจการเมืองโลกปัจจุบัน การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคเป็นทั้ง “เป้าหมาย” และ “เครื่องมือ” ของประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ ที่ใช้เป็นแนวทางในการเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์กับประเทศอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญ โครงการสนับสนุนการสร้างการเชื่อมโยงของระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานโดยเฉพาะการขนส่งเห็นได้จากนโยบายต่างประเทศของจีน ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และประเทศมหาอำนาจระดับกลางอื่น ๆ (เช่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย) ที่ต่างมีโครงการสนับสนุนการสร้างการเชื่อมโยงระหว่างกันทั้งระดับทวีปภาคีและพหุภาคี

ปฏิเสธไม่ได้ว่าหนึ่งในอภิมหาโครงการ (mega-project) ในโลกปัจจุบันคือโครงการ BRI ของจีน โครงการที่มีเป้าหมายในการเชื่อมจีนไปยังภูมิภาคต่าง ๆ เช่น เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง เอเชียใต้ ยุโรป และแอฟริกา ผ่านการสร้างการเชื่อมโยงทั้งทางบกและทางทะเลนั้นทำให้การสร้างการเชื่อมโยงข้ามภูมิภาค ซึ่งอาจจะแตกต่างไปจากโครงการอื่น ๆ ที่หนังสือนี้ได้เสนอมานี้ เพราะในส่วนก่อนหน้านี้นี้ เราเน้นการศึกษาไปที่โครงการที่เน้นการสร้างการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาค แต่โครงการ BRI เป็นโครงการที่เน้นการสร้างการเชื่อมโยงข้ามไปยังภูมิภาคต่าง ๆ

⁴⁰ Ibid.

การที่รัฐบาลจีนภายใต้การนำของ สี จิ้นผิง (Xi Jinping) เริ่มดำเนินโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง OBOR ภายใต้จินตนาการของโลกที่เคยเห็นเส้นทางสายไหมกลายเป็น “จุดขาย” ที่สำคัญของการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ หรือโครงการ Expanded Quality Infrastructure Program (EQIP) ของประเทศญี่ปุ่น หรือโครงการ Blue Dot Network ของสหรัฐฯ ที่พยายามเสนอการเชื่อมโยงข้ามระดับโลกและในระดับภูมิภาคผ่านการสร้างโครงการเชื่อมโยงทางกายภาพหรือการสร้างเครือข่ายความร่วมมืออย่างเป็นระบบ การพยายามสร้างความเชื่อมโยงมิให้เห็นจากรอบความริเริ่มระดับภูมิภาค (regional initiative) และระดับอนุภูมิภาค (subregional initiative) ที่มีสาขาของความร่วมมือในด้านการสร้างความเชื่อมโยง

โครงการ BRI ไม่ได้มีถนนเส้นทางเดียว แต่มันเป็นโครงการที่มีส่วนประกอบแขนงสาขาของเส้นทาง 6 เส้นทางหลักใหญ่ด้วยกัน คือ

สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge: NELB) เชื่อมจากอู่ (Yiwu) ทางตะวันตกของจีนไปยังยุโรป

ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Economic Corridor: CMREC) โครงการนี้มีเส้นทางสองเส้นทางย่อยคือ เส้นทางที่ขยายจากปักกิ่ง เทียนจิน ไปยังเหอเป่ย์ ไปยัง ฮูฮอต (Hohhot) และไปยังมองโกเลียและเมืองของรัสเซีย ในขณะที่อีกเส้นทางเริ่มจากต้าเหลียน (Dalian) ของจีนไปยังเมืองของรัสเซีย

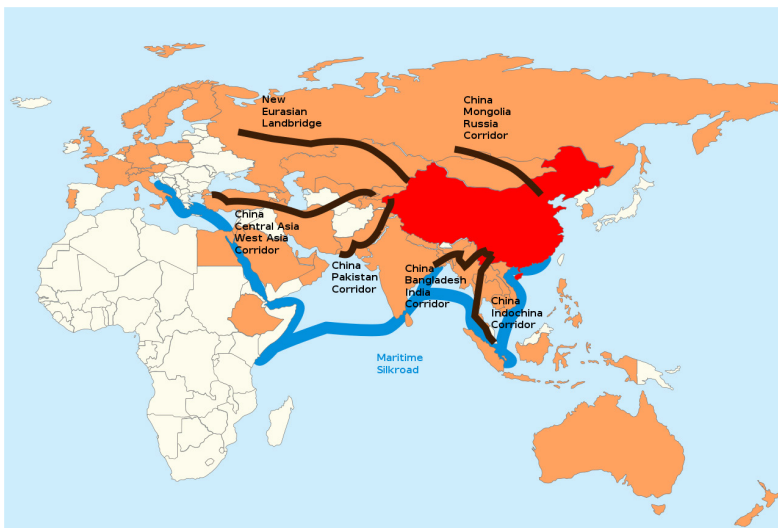
ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor: CICPEC) โครงการหวังว่าจะเชื่อมจากจีนลงไปทั้งระบบถนนและระบบราง เชื่อมตั้งแต่จีนไปยังเวียดนาม ลาว กัมพูชา ไทย เมียนมา มาเลเซีย และสิงคโปร์

ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Economic Corridor: CPEC) เป็นระเบียงเศรษฐกิจที่จะเชื่อมจากจีนไปยังอิหร่าน อัฟกานิสถาน อินเดีย และกลุ่มประเทศในแถบเอเชียกลาง คือ คาซัคสถาน (Kazakhstan) คีร์กีซสถาน (Kyrgyzstan) ทาจิกิสถาน (Tajikistan) เติร์กเมนิสถาน (Turkmenistan) และอุซเบกิสถาน (Uzbekistan)

ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIMEC) สร้างระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมยูนนาน บังกลาเทศ เมียนมา และเบงกอลตะวันตก (West Bengal) ทางตอนเหนือของอินเดีย

ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China-Central Asia-West Asia Economic Corridors)

แผนที่ที่ 3: แผนที่แสดงระเบียงเศรษฐกิจของจีนที่เป็นเครือข่ายของ BRI



ที่มา: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative#/media/File:One-belt-one-road.svg (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 2021)

การเปลี่ยนแปลงของเมืองที่ BRI พาดผ่านไปก็มีการเปลี่ยนแปลงในเมืองที่แตกต่างกันออกไป เช่น เมืองกวาดาร์ (Gwadar) ที่อยู่ปลายสุดของเส้นทาง CPEC ที่เมืองกวาดาร์นี้มีโครงการหลายโครงการที่รัฐบาลจีนต้องการสนับสนุนการก่อสร้าง เช่น ท่าเรือ สนามบินนานาชาติ โรงพยาบาล ศูนย์ฝึกอบรมอาชีพ หรือทางด่วน นับเนื่องจากการเริ่มมีการลงทุนก่อสร้าง CPEC มาแปดปีงบประมาณที่ลงทุนกว่า 25.4

พินลันเหรียญสหรัฐ ได้กลายเป็นสิ่งที่ช่วยสร้างงานให้กับผู้คนในท้องถิ่นอย่างมาก⁴¹ แต่การพัฒนาในกวาดาร์เองก็ถูกตั้งคำถามเพราะการเชื่อมโยงดังกล่าวมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงในเมืองหลายประการ Burgés, Simm และ Cooper (2019) ได้ทำการศึกษาผลกระทบจากโครงการ BRI ที่มีผลต่อคนในเมืองกวาดาร์ พบว่า แม้ว่าการเชื่อมโยงระหว่างจีนและปากีสถานทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของการค้าระหว่างประเทศก็จริง แต่ก็ยังมีประเด็นเรื่องความโปร่งใสของโครงการ เพราะโครงการไม่ได้มีการเปิดเผยข้อมูลว่า การพัฒนาได้นำไปสู่การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเป็นมูลค่าเท่าไร รวมถึงกับดักหนี้ (debt trap) ที่เป็นปากีสถานมีความกังวล⁴²

การศึกษาของ Burgés, Simm และ Cooper (2019) ยังพบอีกว่า การพัฒนาในเมืองกวาดาร์ยังมีผลต่อคนกลุ่ม Baloch ซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยที่อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของปากีสถาน ชาว Baloch เป็นกลุ่มคนที่ถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน โดยกองกำลังของปากีสถานมาโดยตลอด พื้นที่ Balochistan ซึ่งเป็นจังหวัดที่ใหญ่ที่สุดของปากีสถานและมีผู้อาศัยอยู่กว่า 12 ล้านคน หากพิจารณาจากความสำคัญทางเศรษฐกิจ เมืองนี้จะมียูอยู่ในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางภูมิศาสตร์ เพราะมีทรัพยากรที่สำคัญด้านพลังงานและแร่ธาตุทำให้เมืองนี้มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ชาว Baloch ไม่ได้คิดว่าโครงการ CPEC เป็นสิ่งที่อาจจะช่วยให้เกิดโอกาสกับกลุ่มคนของพวกเขา แต่อาจจะยังทำให้เกิดการกดทับลงไปมากขึ้นอีก เพราะเมื่อรัฐบาลตกลงร่วมกับจีน ก็จะทำให้รัฐบาลใช้กองกำลังทหารเข้ามาบังคับโดยใช้กำลังกับคนในพื้นที่เพื่อให้เกิดการพัฒนา เพราะการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกซึ่งเป็นผลจากการเชื่อมโยงไปกับจีนนั้น ทำให้เมืองนี้กลายเป็นเมืองของการพัฒนาระบบอาวุธในเมือง ซึ่งทำให้เมืองอยู่ในสภาวะความเสี่ยงด้านความมั่นคง นอกเหนือจากนี้ การพัฒนาท่าเรือและเมืองทำให้คนในเมืองถูกอพยพออกไปและมีชาวต่างชาติเข้ามาอยู่แทน โดยเฉพาะชาวจีน เพราะแรงจูงใจด้านภาษี อีกทั้งการพัฒนาที่ไม่ได้มีการรวม

⁴¹ Yin Yeping, "Chinese Officials Calls For 'High-Level' Security Reassurance for CPEC," *Global Times*, September 23, 2021, <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1234965.shtml>.

⁴² Fernando Burgés, Annie Simm, and Isabelle Cooper, *A Tale of Three Ports: The Impact of the Belt and Road Initiative on Unrepresented Peoples in Pakistan and China* (Brussels: Unrepresented Nations and Peoples Organization, 2019).

เอาภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนในการแสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนา⁴³ และยังมีการวิเคราะห์อีกว่าภายใต้โครงการ CPEC ที่เปิดโอกาสให้จีนสามารถเข้าถึงเมืองและจุดยุทธศาสตร์อย่างกวาดาร์ซึ่งเป็นเมืองที่รัสเซียและองค์การสนธิสัญญาแอตแลนติกเหนือ (North Atlantic Treaty Organisation: NATO) อยากเข้าถึงเพื่อใช้เป็นฐานทางยุทธศาสตร์และกองทหาร⁴⁴ หรืออย่างกรณีของการที่จีนเข้าไปมีบทบาทมากขึ้นในแอฟริกาผ่านการให้การช่วยเหลือและการลงทุนด้านต่าง ๆ ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากโครงการ BRI จนทำให้จีนกลายเป็นคู่ค้าที่สำคัญขนาดใหญ่ที่สุดของแอฟริกา จีนยังมีการเข้ามามีบทบาทด้านความมั่นคงและการทหารในภูมิภาคอย่างมากในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา แต่การที่จีนเข้าไปมีบทบาทในแอฟริกาอย่างมากขึ้นก็นำไปสู่การตั้งคำถามต่อบทบาทของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคัคนี้

รัฐบาลจีนและประเทศต่าง ๆ ในแอฟริกา โดยเฉพาะที่เป็นสมาชิกของสหภาพแอฟริกา (African Union: AU) มีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาความสัมพันธ์ เพราะ AU เองก็มองว่าโครงการ BRI ของจีนมีส่วนสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของแอฟริกา เพราะจะช่วยให้เกิดการลงทุนและการค้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทวีปแอฟริกา เพราะก่อนหน้านี้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของจีนที่เข้ามาลงทุนในแอฟริกาก็ได้แสดงให้เห็นและช่วยสนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ แล้ว เช่นที่เห็นในเอธิโอเปีย เคนยา แทนซาเนีย หรือในสาธารณรัฐคองโก เป็นต้น⁴⁵

⁴³ Ibid, 12-14.

⁴⁴ Sheikh Fakhar-e-Alam, "CPEC: Challenges & Future Prospects," accessed September 15, 2021, <https://moderndiplomacy.eu/2021/09/13/cpec-challenges-future-prospects/>.

⁴⁵ Muhammad Zamir, "Growing Dimensions of Chinese Presence in African Continent," accessed July 20, 2021, <https://www.thefinancialexpress.com.bd/views/growing-dimensions-of-chinese-presence-in-african-continent-1607265336>.

นัยต่อประเทศไทยและอาเซียน

จากกรณีศึกษาด้านบนที่ผู้เขียนได้ลองนำเสนอเอาไว้โดยคร่าวถึงประเด็นปัญหา ความท้าทายที่ภูมิภาคต่าง ๆ เผชิญ นำมาสู่คำถามที่สำคัญคือการเชื่อมโยงที่เกิดขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก มีปัญหาทั้งแง่ต่าง ๆ จะนำมาสู่การเรียนรู้ประสบการณ์ที่อาเซียนในฐานะที่เป็นองค์การระหว่างประเทศ หรือที่กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคอื่น ๆ จะใช้เรียนรู้ได้อย่างไร

การที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีทั้งภาคพื้นทวีปและภาคพื้นสมุทรส่งผลให้การคิดถึงยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงมีแนวทางที่หลากหลาย การคิดถึงเชื่อมโยงในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ภายใต้การดูแลของสำนักเลขาธิการอาเซียน (ASEAN Secretariat) ที่มี “แผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน” (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) ที่วางแผนการเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity หรือ Hard Connectivity) กับการเชื่อมโยงทางโครงสร้าง (Institutional Connectivity หรือ Soft Infrastructure) ในกรณีของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคดูเหมือนจะเป็นสาขาของความร่วมมือที่ใหญ่และได้รับความสนใจเป็นพิเศษ โดยเฉพาะการสร้างเชื่อมโยงระหว่างกันบนภาคพื้นทวีป ภายใต้กรอบความร่วมมือของภูมิภาคนี้ แผนการ MPAC ของอาเซียนและแผนการพัฒนาความเชื่อมโยงผ่านระเบียงเศรษฐกิจของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) หรือ “โครงการ GMS” ที่มี ADB เป็นผู้ริเริ่มและสนับสนุนหลัก โครงการเหล่านี้ช่วยสร้างภาพการมองการเชื่อมโยงระหว่างกันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้พัฒนาระบบการขนส่งที่ครอบคลุมและเป็นระบบมากยิ่งขึ้น ไม่เพียงแต่ประเทศสมาชิกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้นที่ให้ความสนใจกับการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค หน่วยงานอย่าง สถาบันวิจัยทางเศรษฐกิจเพื่ออาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียง (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA) ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซียเองก็ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับประเด็นการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาค และได้ออกสิ่งตีพิมพ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง หนึ่งในผลงานของ ERIA ที่มี

ความสำคัญต่อการมองการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกันคือ “แผนพัฒนาเอเชียอย่างครอบคลุม” (Comprehensive Asia Development Plan: CADP)⁴⁶

ผู้เขียนได้เคยวิเคราะห์ประเด็นความท้าทายด้านความมั่นคงใหม่ที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศเอาไว้แล้ว⁴⁷ แต่จากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจการเมืองโลกที่พลิกผันและเปลี่ยนรูปแบบไปอย่างมีนัยสำคัญจากการระบาดของโควิด-19 ตั้งแต่ประมาณไตรมาสแรกของ ค.ศ. 2020 ทำให้การมองประเด็นที่เชื่อมระหว่างการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศกับประเด็นความท้าทายด้านความมั่นคงใหม่อาจจะต้องได้รับการพิจารณาใหม่อีกครั้ง

46 ERIA, *The Comprehensive Asia Development Plan 2.0 (CADP 2.0): Infrastructure for Connectivity and Innovation* (Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), 2015).; บทบาทของ ERIA ต่อการสร้างความรู้ด้านการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง นรุตม์ เจริญศรี (2559).

47 นรุตม์ เจริญศรี, การขนส่งระหว่างประเทศกับความมั่นคงใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, *จุลสารความมั่นคงศึกษา*, เล่มที่ 184, 2560.

**ตารางที่ 1: มุมมองปัญหาและความท้าทาย 4 ระดับที่รัฐต้องเผชิญกับประเด็น
การขนส่งระหว่างประเทศและความมั่นคงใหม่**

ปัญหาระดับชุมชน 1) ปัญหาด้านสุขภาพของชุมชนที่เกิดจากการก่อสร้าง 2) ปัญหาเรื่องการข้ามพรมแดนของเชื้อโรค 3) ปัญหาเรื่องความปลอดภัยของชุมชนจากการขนส่ง 4) ปัญหาการเปลี่ยนแปลงของวัฒนธรรม 5) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม 6) ปัญหาการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาเศรษฐกิจ	ปัญหาระดับรัฐ 1) การเคลื่อนย้ายของประชากรและแรงงานเข้าสู่เมือง รวมไปถึงการเติบโตของเมือง 2) การหาแหล่งเงินทุน 3) การสร้างและดูแลรักษาสาธารณูปโภค 4) การจัดการบริเวณด้านชายแดน ท่าเรือหรือสนามบินทั้งในแง่การบริหารชายแดน ด้านกฎระเบียบ การจัดการเรื่องเศรษฐกิจ และการจัดการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคข้ามพรมแดน 5) การดูแลด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งภายในรัฐและระดับระหว่างประเทศ 6) ผลต่อเสถียรภาพความมั่นคงภายในประเทศ
ปัญหาระดับรัฐ 1) การเคลื่อนย้ายของประชากรและแรงงานเข้าสู่เมือง รวมไปถึงการเติบโตของเมือง 2) การหาแหล่งเงินทุน 3) การสร้างและดูแลรักษาสาธารณูปโภค 4) การจัดการบริเวณด้านชายแดน ท่าเรือหรือสนามบินทั้งในแง่การบริหารชายแดนด้านกฎระเบียบ การจัดการเรื่องเศรษฐกิจ และการจัดการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคข้ามพรมแดน 5) การดูแลด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งภายในรัฐและระดับระหว่างประเทศ 6) ผลต่อเสถียรภาพความมั่นคงภายในประเทศ	ปัญหาระดับโลก 1) การกำกับดูแลประเด็นเรื่องการเคลื่อนที่ของทุน แรงงาน และสุขภาพโลก 2) ปัญหาด้านพลังงานโลก 3) การเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศ 4) ความท้าทายด้านภูมิรัฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ หรือการแข่งขันกันระหว่างประเทศมหาอำนาจ

ดัดแปลงเพิ่มเติมจาก: นรุตม์ เจริญศรี⁴⁸

⁴⁸ นรุตม์ เจริญศรี, การขนส่งระหว่างประเทศกับความมั่นคงใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 6-7.

จากตารางที่ 1 ผู้เขียนได้แสดงให้เห็นว่า หากพิจารณาปัญหาและความท้าทายใหม่ ๆ โดยดูจากระดับต่าง ๆ จะพบว่า ปัญหาความท้าทายที่เข้ามาเผชิญกับชุมชน รัฐ ภูมิภาค และระดับโลกนั้นแท้ที่จริงแล้วก็ไม่ได้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ อาจจะมีเพียงแต่ระดับชุมชนที่ความท้าทายอาจจะมีเฉพาะเจาะจงลงไปเพราะมีผลต่อพื้นที่และผู้คนโดยตรง และยิ่งผนวกกับบริบทที่การแพร่กระจายของโควิด-19 ระบาดขึ้นด้วยแล้ว ทำให้รัฐต้องเผชิญกับความท้าทายใหม่ ๆ มากขึ้นอย่างมาก

ตารางที่ 2: การจำแนกปัญหาหลักและความเชื่อมโยงในระดับต่าง ๆ

การพัฒนาอย่างยั่งยืน		
ปัญหาด้านการเมืองและความมั่นคง	ปัญหาด้านเศรษฐกิจ	ปัญหาด้านสังคม
— การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ — การจัดการบริเวณด้านชายแดน ท่าเรือ หรือสนามบิน — การดูแลด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	— การหาแหล่งเงินทุน — การสร้างและดูแลรักษาสาธารณูปโภค	— ปัญหาด้านสุขภาพ — ปัญหาเรื่องความปลอดภัยของชุมชนจากการขนส่ง — การแพร่กระจายของเชื้อโรคข้ามพรมแดน — ปัญหาการเปลี่ยนแปลงของวัฒนธรรม — ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
— การเชื่อมโยงทางภูมิรัฐศาสตร์ — ผลต่อเสถียรภาพความมั่นคงภายในประเทศ	— ปัญหาการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาเศรษฐกิจ — การเคลื่อนย้ายของประชากรและแรงงานเข้าสู่เมือง รวมไปถึงการเติบโตของเมือง	

ดัดแปลงเพิ่มเติมจาก: นรุตม์ เจริญศรี⁴⁹

⁴⁹ นรุตม์ เจริญศรี, การขนส่งระหว่างประเทศกับความมั่นคงใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 9.

ตารางที่ 2 แสดงให้เห็นมิติของประเด็นความท้าทายด้านความมั่นคงซึ่งแตกต่างไปจากการมองว่าความท้าทายเข้ามาสู่ “ระดับ” ไດ แต่เป็นการมองปัญหาจากมิติต่าง ๆ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลกที่หนังสือเล่มนี้เลือกกรณีศึกษามาแล้วพบว่า ปัญหาที่เมืองต้องเผชิญจากการเชื่อมโยงการขนส่งระดับภูมิภาคนั้นมีลักษณะร่วมกัน ภูมิภาคต่าง ๆ มองการเชื่อมโยงระหว่างกันในระดับเดียวกันอยู่ 2 ประเด็นหลัก คือ การกระตุ้นเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจและการเมืองของภูมิภาค

การกระตุ้นเศรษฐกิจ

ประเด็นที่ภูมิภาคต่าง ๆ มองเห็นร่วมกันกับการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันคือการเสริมสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ ประเด็นนี้มีความสำคัญในแง่การพัฒนาทางเศรษฐกิจแบบเน้นตลาดอย่างมาก เพราะการสร้างเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคนั้นต้องเริ่มต้นจากการลงทุนเพื่อก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างทางกายภาพ ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางรถไฟ สะพาน หรือท่าเรือ สิ่งเหล่านี้นำไปสู่การจ้างงานของคน การค้านำเข้าและส่งออกวัสดุการก่อสร้าง และเมื่อการก่อสร้างเสร็จแล้ว มุมมองที่ถูกคาดหวังให้เกิดจากการเชื่อมโยงก็คือการกระตุ้นให้เกิดการขนส่งของสินค้า บริหาร ผู้คน ประเด็นเหล่านี้ล้วนเป็นมุมมองที่นักวิชาการหรือผู้ออกนโยบายคาดหวังให้เกิดขึ้นจริง ซึ่งก็ไม่อาจปฏิเสธข้อเท็จจริงได้ว่ามันเป็นความจริง

แต่ข้อสังเกต ความกังวล หรือข้อถกเถียงที่กลุ่มเคลื่อนไหวภาคประชาสังคมอาจจะตั้งไว้ก็คือ การก่อให้เกิดความเชื่อมโยงเหล่านี้ก่อให้เกิดผลดีในสังคมเพียงอย่างเดียวหรือไม่ ดังที่ผู้เขียนได้เสนอไปให้เห็นในช่วงหัวข้อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่า การพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกันภายใต้โครงการ GMS ที่มีระยะเชิงเศรษฐกิจ NSEC ที่เชื่อมจากยูนนานของจีนลงมายังเมืองเชียงของ ที่จังหวัดเชียงราย ก็ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสังคมท้องถิ่นอย่างมาก เพราะการเชื่อมโยงเส้นทางที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ที่เชื่อมระหว่างเชียงของกับห้วยทรายที่ลาว ทำให้ชาวบ้านมีความกังวลเกี่ยวกับการที่เมืองต้องกลายเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณรถขนส่งมากขึ้น แต่ไม่ได้ทำให้เกิดผลต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ หรือการที่ไม่ได้ช่วยให้เกิดการพัฒนากองทุนที่ยั่งยืนในชุมชน เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ทางเศรษฐกิจและการเมืองของภูมิภาค

การสร้างการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาคทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคอย่างมาก การใช้คำว่าภูมิรัฐศาสตร์ในบริบทนี้เป็นการใช้ในคำนิยามแบบกว้าง มันไม่ได้หมายถึงแค่การพิจารณาประเด็นด้านภูมิศาสตร์ที่ประกอบไปด้วยภูเขา แม่น้ำ หรือทิศทางต่าง ๆ เท่านั้น แต่ยังหมายถึงรวมถึงโครงสร้างทางอำนาจทางเศรษฐกิจการเมืองของภูมิภาคด้วยเช่นเดียวกัน แน่นอนว่า คงปฏิเสธไม่ได้ว่าการเปลี่ยนแปลงในความหมายแคบของภูมิรัฐศาสตร์นั้นย่อมเกิดขึ้น การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศย่อมทำให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลสามารถมีโอกาสมากยิ่งขึ้น เพราะการเชื่อมโยงทำให้ประเทศที่อาจจะเคยมีระดับของการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่น้อยกว่าโดยเปรียบเทียบ เพราะเกิดจากการเข้าไม่ถึงช่องทางการขนส่งสินค้า ได้มีโอกาสมากยิ่งขึ้น

ในขณะเดียวกัน การเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์ในความหมายกว้างนั้นก็เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน เพราะหากพิจารณาถึงโครงการต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงภูมิภาคประเด็นที่มีความสำคัญอย่างมากก็คือการทางขบวนมาลงทุนเพื่อการก่อสร้าง การก่อสร้างที่ต้องใช้งบประมาณมหาศาลเช่นนี้ทำให้ประเทศที่ยากจนหรืออาจจะมีข้อจำกัดทางงบประมาณต้องแสวงหาทางเลือกอื่น ๆ เช่น การกู้ยืมจากประเทศที่ร่ำรวยกว่าทางเศรษฐกิจ การกู้ยืมจากองค์การระหว่างประเทศ หรือการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ที่เป็นกลไกที่สำคัญอย่างยิ่งในยุคปัจจุบัน

การขอความช่วยเหลือ การกู้ยืมจากประเทศมหาอำนาจทำให้ภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาคเปลี่ยนแปลงไป เพราะประเทศมหาอำนาจเองก็มีเป้าหมายทางเศรษฐกิจและการเมืองซึ่งแข่งขันกันอยู่ การที่ประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ หรือสหภาพยุโรปให้ความช่วยเหลือเป็นงบประมาณมหาศาลไปยังประเทศต่าง ๆ ทั้งผ่านกลไกระดับทวิภาคีหรือระดับพหุภาคีหรือการให้ผ่านองค์การระหว่างประเทศ ทำให้ข้อกังวลที่มีต่อการเลือกข้าง การเป็นพันธมิตรหรือการใกล้ชิดกับประเทศต่าง ๆ กลายเป็นประเด็นด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างมาก สิ่งนี้ทำให้ภูมิรัฐศาสตร์ทางการเมืองระหว่างประเทศของภูมิภาคต่าง ๆ จากการรับงบประมาณความช่วยเหลือหรือการมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดทำให้

เกิดพลวัตทางภูมิรัฐศาสตร์การเมืองในภูมิภาค

ภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจและการเมืองของโลกมีความเกี่ยวข้องกับองค์การระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน จากการศึกษาการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกันของภูมิภาคต่าง ๆ พบว่า บทบาทขององค์การระหว่างประเทศที่มีประสิทธิผลอำนาจหนุนหลังอยู่จะมีประเด็นทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม กล่าวคือ การที่ประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐฯ หรือญี่ปุ่นที่สนับสนุน ADB หรือแม้แต่จีนเองที่สนับสนุนธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ต่างก็มีเป้าหมายทางเศรษฐกิจและการเมืองต่อการสนับสนุนองค์การระหว่างประเทศหรือธนาคารเพื่อการพัฒนาของภูมิภาคต่าง ๆ

แต่เมื่อพิจารณาประสบการณ์จากความท้าทายและปัญหาที่เกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างกันแล้วจะพบว่าความแตกต่างระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ นั้นอาจเห็นได้ว่า การศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคของยุโรปอาจจะแตกต่างออกไปจากภูมิภาคอื่น ๆ เพราะสหภาพยุโรปไม่ได้ใช้ความคิดเรื่อง “regional connectivity” เป็นคำหลักของการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค แต่ใช้คำว่าขนส่ง (transport) เป็นคำในการมองความเชื่อมโยงระหว่างกัน มโนทัศน์ที่ใช้คำต่างกันนี้สะท้อนอะไรได้หรือไม่ในแง่การมอง เพราะเมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่าในบริบทของทวีปยุโรปที่ความเชื่อมโยงกันของเส้นทาง การติดต่อกันของผู้คน หรือการเดินทางข้ามประเทศผ่านรถไฟหรือถนน รวมไปถึงการมีเขตนานาชาติทำให้การข้ามเส้นพรมแดนนั้นพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง การมองความเชื่อมโยงจึงเป็นเพียงการเดินทางจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งเท่านั้น ซึ่งแตกต่างไปจากภูมิภาคอื่น ๆ ที่ประเด็นเรื่องเส้นเขตแดนยังมีความสำคัญอย่างยิ่ง

ในการศึกษาบางงานเคยอธิบายไว้ถึงการที่ประเทศหลายประเทศในโลกยังมีความรู้สึกหวงแหนอำนาจอธิปไตย การให้ความสำคัญกับเส้นเขตแดนอย่างมาก เพราะประเทศหลายประเทศเหล่านี้เพิ่งได้ก่อตัวเป็นรัฐชาติสมัยใหม่ไม่นาน ประเทศเหล่านี้ยังมีความหวงแหนเส้นเขตแดนเอาไว้อยู่มาก ทำให้การลดทอนอำนาจและความศักดิ์สิทธิ์ของเส้นเขตแดนที่เพิ่งได้มาเป็นการทำลายความภาคภูมิใจของคนในชาติ การมองการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคจึงยังให้ความสำคัญกับเส้นเขตแดน

อยู่ และพยายามหาทางออกจากปัญหาความภาคภูมิใจเหล่านี้ด้วยการจัดการบริหาร จุดผ่านแดนให้เกิดประสิทธิภาพผ่านการบูรณาการกฎระเบียบให้เกิดการขนส่งข้ามพรมแดนที่ “ไร้รอยต่อ” (seamless) หรือ “ราบรื่น” มากขึ้น แต่ก็ยังคงไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยเหนือเส้นเขตแดนและรอยต่อหรือจุดเชื่อมโยงนั้น

นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ แล้ว ความเป็นหนึ่งเดียวกันขององค์การทำให้สหภาพยุโรปที่มีความเป็นสถาบัน (level of institutionalization) มองประเด็นปัญหาหรือความท้าทายในลักษณะที่เป็นปัญหาร่วม (common challenges) ของภูมิภาค มากกว่าการมองแบบแยกส่วนว่าเมืองใดหรือพื้นที่ใดต้องเผชิญปัญหาใดแบบที่ภูมิภาคอื่น ๆ เน้น เช่นการมองปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศที่ได้เสนอไปในหัวข้อสหภาพยุโรป เป็นต้น สหภาพยุโรปและอาเซียนมองเห็นความสำคัญของการสร้างความเชื่อมโยงผ่านการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ว่าล้วนเป็นปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงตลาด ผู้คน การเดินทาง และลดช่องว่างทางเศรษฐกิจ แต่การเชื่อมโยงเหล่านี้จะเกิดขึ้นจากปัจจัยสองประการคือ (1) การผลักดันภายในภูมิภาคกันเอง (2) การถูกผลักดันจากมหาอำนาจหรือประเทศภายนอกภูมิภาค ในกรณีของสหภาพยุโรป การพัฒนาโครงการ TEN-T ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความต้องการของประเทศสมาชิกมากกว่าการผลักดันจากตัวแสดงภายนอกภูมิภาค แต่ในกรณีของอาเซียน การเชื่อมโยงภายในได้รับการสนับสนุน ผลักดัน เข้ามามีส่วนร่วม หรือร่วมกำหนดแนวทางโดยองค์กรหรือประเทศมหาอำนาจภายนอกอย่างมาก เช่น จากจีนและญี่ปุ่น งานวิจัยนี้จะวิเคราะห์มุมมองของสหภาพยุโรปและอาเซียนต่อการมองการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศว่าทั้งสององค์กรมีมุมมองและความคาดหวังต่อการขนส่งระหว่างประเทศอย่างไร โดยเปรียบเทียบทั้งมุมมองของหน่วยงานระหว่างประเทศ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคม

หลังจากที่หนังสือนี้ได้ชักชวนให้ผู้อ่านพิจารณาประเด็นที่ภูมิภาคต่าง ๆ ต้องเผชิญจากการก่อสร้างถนนเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคแล้ว ประเด็นที่ผู้เขียนอยากชักชวนให้ผู้อ่านได้ไตร่ตรองเกี่ยวกับประเด็นเรื่องการขนส่งระหว่างประเทศกับการเมืองระหว่างประเทศเพิ่มเติม คือ การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง

ประเทศในแง่ทฤษฎีที่ผ่านมานั้นเน้นการศึกษาที่หลากหลายมิติและหลากหลายมุมมอง การให้ความสำคัญของการศึกษาการเมืองระหว่างประเทศจากการจัดสรรอำนาจ การสร้างความร่วมมือ พัฒนาการของระเบียบระหว่างประเทศ การให้คุณค่า บรรทัดฐาน ความคิดความเชื่อในสังคมระหว่างประเทศ หรือการให้ความสำคัญต่อ เรื่องเชื้อชาติ (race) เพศวิถี (gender) หรือด้านสิ่งแวดล้อม ประเด็นเหล่านี้ช่วย สร้างกรอบการมอง การทำความเข้าใจปรากฏการณ์ต่าง ๆ ในความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศจนนำไปสู่การต่อยอดในแง่นโยบายได้ แต่หากพิจารณาให้ถี่ถ้วนจะเห็นได้ ว่า การทำความเข้าใจภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาคต่าง ๆ ที่ประเทศมหาอำนาจและ ประเทศในภูมิภาคสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงภายใน ภูมิภาคนั้นเป็นประเด็นใหญ่ ในการศึกษานี้ผู้เขียนยังไม่ได้อธิบายเปรียบเทียบ บทบาทของประเทศมหาอำนาจที่มีต่อการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันภายใน ภูมิภาคต่าง ๆ ว่า มหาอำนาจมีเป้าหมายอะไร หรือมีรูปแบบของการให้ความช่วยเหลือหรือการเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์กับภูมิภาคต่าง ๆ นั้นเป็นอย่างไร

สิ่งหนึ่งที่สะท้อนจากการศึกษาก็คือ การเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาคไม่ สามารถแบ่งการศึกษาออกเป็นมิติเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม หรือการเมืองได้ จากกันโดยสิ้นเชิง แต่การจะทำความเข้าใจพลวัตของภูมิภาคเรื่องการเชื่อมโยง ระหว่างกันนั้นต้องอาศัยการทำความเข้าใจหลากหลายมิติและจากหลายระดับ การเปลี่ยนแปลงของภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจและการจัดความสัมพันธ์ระหว่าง โครงสร้างระเบียบโลกที่ประเทศมหาอำนาจแข่งขันกันภายในภูมิภาคต่าง ๆ ส่งผลต่อ การเปลี่ยนแปลงหรือการริเริ่มโครงการกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคและ อนุภูมิภาคที่แตกต่างกัน กรอบความร่วมมือกำหนดให้สาขาของความร่วมมือต่าง ๆ วางแผนแตกต่างกันออกไป และดังที่ได้นำเสนอไปแล้วว่า สาขาเรื่องการเชื่อมโยง และการขนส่งนั้นเป็นสาขาใหญ่ที่กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ให้ความสำคัญ

แม้เมืองอาจจะไม่ใช่หน่วยในการวิเคราะห์หลักของการศึกษาความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศ แต่เมืองก็พัฒนาและได้รับผลกระทบจากการเมืองระหว่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงของเมืองชายแดนซึ่งมีขนาดเล็กในหลาย ๆ เมือง และบางเมืองก็ มีขนาดใหญ่ เพราะเป็นเป้าหมายของการพัฒนาที่จะให้เป็นจุดเชื่อมโยงในอนาคต หรืออาจจะเมืองที่ใหญ่โตและสำคัญอยู่แล้วจนถูกเลือกให้กลายเป็นจุดเชื่อมโยง

เมืองจึงเปลี่ยนแปลงไปตามพลวัตทางเศรษฐกิจการเมืองโลก คำถามในแง่ของการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศคือ เราจะหาแนวทางการศึกษาเมืองอย่างไรโดยให้มีมิติของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การพัฒนาเมือง การวางผังเมือง ประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อม คนจนเมือง การจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศไปพร้อม ๆ กัน

เพราะเมืองไม่ใช่สิ่งที่ตัดขาดจากบริบทแวดล้อม เมืองเป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นจากการมีปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การบริการ การเมืองภายในและการเมืองระหว่างประเทศ อีกทั้งความท้าทายใหม่ ๆ ที่โลกต้องเผชิญกับปัญหาระยะยุคแบบใหม่ ไม่ว่าจะเป็นการก่อการร้ายหรือการแพร่ระบาดของเชื้อโรคดังที่เราเห็นอยู่ในปัจจุบัน⁵⁰ ข้อคำถามต่อไทยและอาเซียนก็คือ เราจะหาทางผนวกเอามิติต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้มาเป็นเครื่องมือในการเข้าใจการเปลี่ยนแปลงต่อไปอย่างไรในอนาคต

การพัฒนาโครงการเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกันในระดับภูมิภาคก็เหมือนกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ในประเทศที่ต้องเผชิญกับคำถามเรื่องความยั่งยืน ในกระแสการพัฒนาเศรษฐกิจโลกที่ประเด็นเรื่องความยั่งยืนเป็นแกนแกนของความสนใจในช่วงที่ผ่านมาทำให้การวางรากฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนทั้งเรื่องงบประมาณและการไม่สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมเป็นประเด็นใหญ่ที่ทั่วโลกต่างให้ความสนใจ Leonard (2021) ตั้งข้อสังเกตเอาไว้ต่อประเด็นการเชื่อมโยงว่า โลกที่เชื่อมโยงกันมากขึ้นนี้อาจนำไปสู่การมีความขัดแย้งกันมากขึ้น การสร้างความเชื่อมโยงอาจไม่ได้นำไปสู่การเชื่อมต่อทางความคิด การค้า การเดินทางเสมอไป แต่การเชื่อมโยงจะกลายเป็นสาเหตุหรือข้ออ้างของการมีความขัดแย้งกันในโลกอนาคตก็ได้⁵¹ ข้อวิเคราะห์ของ Leonard แม้ว่าจะมุ่งเน้นไปที่การมองการเชื่อมโยงระดับโลก แต่ข้อเสนอนี้สามารถนำมาใช้มองเหตุการณ์ในระดับภูมิภาคเช่นเดียวกัน

การเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์การเมืองและความมั่นคงโลกที่สำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงที่จะส่งผลต่อ

⁵⁰ ASM Abdul Quyum, "Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development," *Sustainability* 11, no. 19 (2019): 1-23, <https://doi.org/10.3390/su11195248>.

⁵¹ Mark Leonard, *Age of Unpeace: How Connectivity Causes Conflict* (London: Bantam Press, 2021).

การเปลี่ยนแปลงของเมืองในระบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอีกประเด็นคือกลุ่ม Quad การเติบโตขึ้นของกลุ่ม Quad ที่ประกอบไปด้วยสหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย และออสเตรเลีย ที่มีมหายุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกที่เสรีและเปิดกว้าง (Free and Open Indo-Pacific: FOIP) ที่เป็นยุทธศาสตร์ในการวางภูมิรัฐศาสตร์การเมืองของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกาตะวันออกใหม่ พลวัตทางการเมืองและความมั่นคงทางยุทธศาสตร์ของมหาอำนาจทั้งสี่นี้เน้นย้ำบทบาทและหลักการสำคัญทางด้านประชาธิปไตย เศรษฐกิจที่เน้นตลาด และความพยายามรักษาการเปิดกว้างและเสรีในการเดินเรือ ความปลอดภัยจากการก่อการร้าย และผนวกกับความริเริ่มหรือกรอบความร่วมมือย่อย ๆ อื่น ๆ ที่มหาอำนาจมีกับภูมิภาคเหล่านี้ ทั้งแบบทวิภาคีและพหุภาคีอยู่แล้ว⁵²

พลวัตทางการเมืองและความมั่นคงของ FOIP นี้มีผลต่อการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในแง่ที่ว่า กลุ่มประเทศสมาชิก Quad มีความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งญี่ปุ่นที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงการพัฒนาขนาดใหญ่เพราะมองว่าการพัฒนาเหล่านี้จะช่วยให้เกิดการพัฒนาชุมชน เมือง เศรษฐกิจ และนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ การเมือง และทรัพยากรมนุษย์ของประเทศผู้รับโดยภาพรวม การตั้งเป้าหมายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ Quad ที่ต้องการสร้างความเชื่อมโยงนี้มีผลต่อโครงสร้างอำนาจทางการเมืองในภูมิภาคอินโด-แปซิฟิกอย่างมาก เพราะในช่วงก่อนหน้านี้ รัฐบาลจีนเองก็ริเริ่มโครงการ BRI ที่พยายามพัฒนาการเชื่อมโยงทางกายภาพและทางสถาบันเพื่อเชื่อมการเปลี่ยนแปลงการเชื่อมโยงโลก การโต้กลับโดยกลุ่มประเทศ Quad ที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้มีผลต่อการเข้ามาแสดงบทบาทและจุดยืนในการคานอำนาจกับจีน⁵³ ประเด็นที่พึงพิจารณาต่อไปในอนาคตก็คือ แนวทางการพัฒนาที่จีนและประเทศกลุ่ม Quad จะเข้ามามีปฏิสัมพันธ์กับเมืองท้องถิ่นเพื่อพัฒนานามของการพัฒนาอย่างยั่งยืน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ จะเข้ามาในรูปแบบไหน

⁵² นรุตม์ เจริญศรี, อินโด-แปซิฟิกในกระแสการเปลี่ยนแปลง: ยุทธศาสตร์ FOIP ของญี่ปุ่นที่มีต่อยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ และจีน และผลกระทบต่อไทย (กรุงเทพฯ: โครงการสันติไมตรีไทย-ญี่ปุ่น, 2564).

⁵³ Jonathan E. Hillman, “The Quad’s Strategic Infrastructure Play,” accessed February 11, 2022, <https://reconasia.csis.org/the-quad-strategic-infrastructure-play/>.

และสาขาใดบ้าง

การพิจารณาการพัฒนาเมืองชายแดนที่เข้าไปอยู่ในระบบเครือข่ายของการเชื่อมโยงการผลิตระหว่างประเทศจึงไม่ควรใช้แต่มุมมองที่เน้นแต่การมองเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษแบบที่นักเศรษฐศาสตร์ให้ความสำคัญ แต่ผู้เขียนเองก็ไม่ได้ปฏิเสธความสำคัญของการศึกษาแนวดังกล่าว หากแต่การมองการเปลี่ยนแปลงของเมืองชายแดนนั้นจำเป็นต้องมองว่า เมืองชายแดนขนาดเล็กหรือขนาดกลางไม่ได้เป็นเขตเศรษฐกิจหรือได้รับผลที่ดีจากการเชื่อมโยงไปทั้งหมด การเข้าไปอยู่ในแขนงเครือข่ายของการเชื่อมโยงขนาดใหญ่ของประเทศมหาอำนาจนั้นเป็นการที่เมืองถูกวางตำแหน่งให้มีบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกัน การเมืองระหว่างประเทศจะทำให้ประเทศมหาอำนาจสร้างเงื่อนไขหรือสร้างข้ออ้างมาเป็นช่องทางในการเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์ การให้ความสำคัญกับมุมมองด้านความมั่นคงในเมืองชายแดนจึงจำเป็นต้องใช้มุมมองที่ครอบคลุมมากขึ้น

ประเด็นเรื่องการเงิน

การสร้างความยั่งยืนคือการมีงบประมาณก่อสร้างและดูแลรักษาผลจากการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน การจัดหาแหล่งทุนมาสนับสนุนการก่อสร้างในประเทศที่อาจจะมีเงื่อนไขเรื่องของการจำกัดของทุนในการก่อสร้างทำให้รัฐบาลต้องพิจารณาเลือกทางที่จะเป็นทางออกในการลงทุนการก่อสร้าง ปัญหาเรื่องการเงินเป็นปัญหาของประเทศผู้ต้องการลงทุนก่อสร้างถนน และเป็นปัญหาระดับภูมิภาค เพราะผลประโยชน์ร่วมของภูมิภาคที่องค์การระหว่างประเทศหรือกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับภูมิภาคต้องหาทางจัดการบริหารการเงินเพื่อมาสนับสนุนการก่อสร้างและดูแล

เช่นโครงการ Bi-Oceanic Railway Corridor ในลาตินอเมริกาที่เป็นการเชื่อมระบบการขนส่งระหว่างประเทศในแถบลาตินอเมริกา โดยเชื่อมระหว่างเปรู โบลิเวีย ปารากวัย และบราซิล ในการมีเป้าหมายเชื่อมสองมหาสมุทรคือมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรแอตแลนติก เส้นทางก่อสร้างนั้นยาวกว่า 3,800 กิโลเมตร หากจะแยกส่วนโครงการดังกล่าวเพื่อดูหน้าที่ความรับผิดชอบในการก่อสร้างก็จะพบว่า โครงการที่มีเป้าหมายในการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมสอง

มหาสมุทรผ่านลาตินอเมริกานี้ต้องแบ่งแยกส่วนความรับผิดชอบออกเป็นหลายส่วนย่อย และแต่ละประเทศก็มีหน้าที่ในการก่อสร้างแยกออกจากกัน ซึ่งทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือการที่ประเทศต่าง ๆ ต้องหาทางประสานโครงการและการวางแผนการก่อสร้างและการเงิน⁵⁴

ประเด็นเรื่องผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

การขนส่งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ ความพยายามในการออกแบบเทคโนโลยีที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สร้างพลังงานสะอาดและเทคโนโลยีทางการขนส่งที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจึงได้รับความสนใจจากสาขาวิชาต่าง ๆ ประกอบกับในบริบทที่โลกต้องเผชิญกับการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนายิ่งทำให้การคิดถึงการพัฒนาการขนส่งต้องเร่งเอามุมมองด้านสาธารณสุข โรคระบาด หรือความมั่นคงใหม่เข้าไปพิจารณาอย่างจริงจัง การใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งก็มีความจำเป็น เพราะวัสดุต่าง ๆ ที่ใช้ในกระบวนการก่อสร้างอาจจะมีผลต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่หรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโลกโดยภาพรวมได้

ประเด็นสิทธิสตรี

การขนส่งระหว่างประเทศมีความเกี่ยวข้องกับมิติเรื่องเพศสภาพ (Gender) ที่การขนส่งมีผลกระทบต่อผู้หญิงในสังคม การเคลื่อนย้ายของสินค้าทรัพยากรในการผลิตผ่านรถบรรทุกข้ามพรมแดนทำให้เกิดการค้าชายแดนที่ผู้ชายที่เป็นผู้หนึ่งมีโอกาสในการทำการค้าบริเวณชายแดนมากขึ้น ปัญหาเรื่องสตรีมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศอย่างมาก หากดูปัญหาจากการเชื่อมโยงจากภูมิภาคต่าง ๆ แล้วจะพบว่า สตรีเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการเชื่อมโยงระหว่างกันในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป

การศึกษาของ United National Economic Commission for Africa

⁵⁴ Alejandra Rivera, *The Impact of COVID-19 on Transport and Logistics Connectivity in the Landlocked Countries of South Africa* (Santiago: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2020), 17.

(UNECA) เสนอว่า ในกรณีของประเทศต่าง ๆ ในแอฟริกา นั้น ผู้หญิงจำนวนมากเป็นผู้ที่มีส่วนในการกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่ธุรกิจที่ผู้หญิงดำเนินการนั้นมักจะเป็นธุรกิจขนาดเล็กหรือขนาดกลาง ซึ่งจำเป็นต้องใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้นเพื่อให้ธุรกิจเหล่านั้นสามารถดำเนินการไปได้ เช่น การมีระบบการขนส่งหรือการมีเครือข่าย E-Commerce ที่ช่วยธุรกิจ⁵⁵ ในแง่นี้ การขนส่งหรือการเชื่อมโยงจึงมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาท้องถิ่นโดยภาพรวมที่จะช่วยให้ธุรกิจชายแดนที่มีธุรกิจขนาดเล็กและขนาดกลางที่ดำเนินการโดยผู้หญิงสามารถมีส่วนในการช่วยพัฒนาท้องถิ่นชุมชน และเมืองที่ตนเองอาศัยอยู่ได้ ในแง่นี้ ข้อคิดที่พึงพิจารณาก็คือ การพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้มีการนำเอาประเด็นมิติผู้หญิงเข้ามาเป็นหนึ่งในการมองแนวทางการพัฒนามากน้อยขนาดไหน

ประเด็นโรคระบาดใหม่

การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกอย่างมาก ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้น ADB ได้มีการศึกษาเอาไว้ว่า หลังการแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยเฉพาะในประเด็นเรื่องการลดความยากจนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เพราะประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงพึ่งพิงกับเศรษฐกิจโลกเอาไว้มาก ทั้งการเป็นฐานการผลิตสินค้าป้อนเข้าสู่ระบบตลาดโลก การที่ต้องพึ่งพิงกับการท่องเที่ยวซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคนี้ การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสทำให้กลุ่มประชากรที่มีทักษะฝีมือแรงงานไม่สูง หรือผู้ที่ประกอบธุรกิจที่ไม่ได้อยู่ในระบบต้องเผชิญกับปัญหา ทั้งการที่อาจจะถูกเลิกจ้างเพราะระบบเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศหยุดลง หรือการที่ร้านค้าที่ผู้หญิงดำเนินการตามเส้นทางในเมืองต้องปิดธุรกิจลงเพราะไม่มีการเดินทางข้ามพรมแดน⁵⁶

⁵⁵ UNECA, *Promoting Connectivity in Africa: The Role of Aid for Trade in Boosting Intra-Africa Trade* (Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa, 2017), 22.

⁵⁶ ADB, *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030* (Manila: Asian Development Bank Institute, 2021b), 7.

ปัญหาเรื่องการแพร่ระบาดของโควิดมีผลต่อการจัดการพื้นที่เมืองชายแดนอย่างมาก เมืองชายแดนที่เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นพื้นที่การทำงานของแรงงานข้ามพรมแดนต้องเผชิญกับปัญหาของการต้องปิดพรมแดนการข้ามประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานที่อยู่ในภาคที่ต้องใช้แรงงานเป็นปัจจัยในการผลิต (labor intensive) ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาที่เมืองและรัฐบาลต้องเลือกระหว่างการทำงานของผู้คนกับการปิดการข้ามพรมแดนเพื่อผลประโยชน์ด้านการควบคุมการแพร่กระจายของเชื้อโรค แน่นอนว่าการเลือกทางใดทางหนึ่งย่อมมีผลต่ออีกทาง เราได้เห็นตัวอย่างจากการที่ไทยปิดด่านพรมแดนในเมืองชายแดนที่สำคัญ เช่น แม่สอด แม่สาย ซึ่งมีการเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างแรงงานและนักท่องเที่ยวในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก

ปัญหาจากโควิด-19 ทำให้ต้องมีการตั้งคำถามว่า ถ้าเช่นนั้นแล้วรูปแบบของโควิด-19 ได้เปลี่ยนแปลงหรือมีผลต่อการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและเมืองชายแดนอย่างไร จากการศึกษาของ ESCAP ระบุว่า ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 ที่มีความเกี่ยวข้องกับเชื่อมโยงก็คือปัญหาเรื่องการลงทุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต และจะมีปัญหาเรื่องกฎระเบียบ กฎหมาย และการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการตระหนักถึงแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประเด็นด้านกฎระเบียบจะมีผลต่อการจัดการพื้นที่ชายแดนหรือเมืองขนาดเล็กอย่างมาก เพราะเมืองชายแดนคือพื้นที่ที่เชื่อมต่อจากการเชื่อมโยง การปิดพื้นที่ชายแดนจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงอย่างมีนัยสำคัญ สิ่งที่ต้องพิจารณามีทั้งเรื่องของการเปลี่ยนแปลงระเบียบศุลกากร ทั้งเรื่องการเพิ่มความยืดหยุ่น การลดหย่อนกฎระเบียบในบางกฎ การทำเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ การสร้างช่องทางพิเศษเพื่อตรวจสินค้า เป็นต้น

หากจะสรุปประเด็นที่มุมมองด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหยิบยื่นให้ผู้อ่านได้ลองพิจารณาเมือง คือ การเสนอให้มองเมืองจากมุมมองที่แตกต่างหลากหลาย เมืองไม่ใช่แค่พื้นที่ของการศึกษาจากมุมมองภูมิรัฐศาสตร์ เมืองไม่ใช่แค่หน่วยพื้นที่ที่มีบทบาทในการผลิตของระบบเครือข่ายการผลิตในประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก เมืองไม่ใช่พื้นที่เป้าหมายหรือฐานปฏิบัติการของกลุ่มผู้ก่อการร้ายเท่านั้น และเมืองไม่ใช่ตัวแสดงในระบบทางการทูตที่เน้นเรื่องการมีบทบาทช่วย

ประสานความสัมพันธ์ทางการทูตแบบบ้านพี่เมืองน้องเท่านั้น แต่เมืองยังมีบทบาทอื่น ๆ อีก การศึกษาจากมุมมองด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศช่วยให้เราเห็นว่า เมืองเป็นทั้งพื้นที่ทางกายภาพที่มีบทบาทในการเป็นที่เกิดของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยง การเป็นพื้นที่ทางการเมืองและความมั่นคง และเมืองไม่สามารถแยกออกจากปฏิสัมพันธ์มิติต่าง ๆ ที่มีหลายระดับ เมืองจึงซับซ้อนไปมากกว่าการพยายามมองเมืองในฐานะสิ่งที่ตัดขาดกับบริบทระดับภูมิภาคและระดับโลก

สรุป

การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคอาจทำให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การจ้างงาน การเดินทาง หรือทำให้เกิดการพัฒนาในมิติต่าง ๆ ในสังคม แต่การเชื่อมโยงระหว่างกันก็ทำให้เกิดความท้าทายหรือปัญหาใหม่ ๆ ทั้งโดยตรงและโดยอ้อม หนังสือเล่มนี้ได้ลองเสนอประเด็นสั้น ๆ เพื่อให้ผู้อ่านลองพิจารณาประสบการณ์จากภูมิภาคต่าง ๆ โดยเลือกมาให้เห็นว่า ในแต่ละภูมิภาคทั่วโลกต่างก็ต้องเจอกับความท้าทายและปัญหาที่แตกต่างกัน แน่นอนว่าความท้าทายหรือปัญหาเหล่านี้อาจจะจะเป็นสิ่งที่ดำรงอยู่ก่อนการมาถึงของการเชื่อมโยงของภูมิภาค แต่โครงการการพัฒนาความเชื่อมโยงเหล่านี้กลับเข้ามามีส่วนกระตุ้นให้ปัญหาที่มีอยู่เดิมรุนแรงขึ้นในบางกรณี

การเชื่อมโยงระหว่างกันจึงไม่ใช่แค่เรื่องของพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียวอีกต่อไป ปัญหาและความท้าทายใหม่ ๆ จึงเป็นเรื่องที่ผูกไว้ทั้งมิติเศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคง สังคมและวัฒนธรรม การเรียนรู้จากประสบการณ์ของภูมิภาคอื่น ๆ ที่มีการเชื่อมโยงระหว่างกันก็อาจจะช่วยให้การพัฒนาแนวทางการสร้างความเชื่อมโยงของอาเซียนได้เรียนรู้

และดังที่เอกสารศึกษาระดับนี้ต้องการชักชวนให้ผู้อ่านเห็นประเด็นว่า การมองประเด็นเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอาจไม่ใช่แค่เรื่องของเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศเพียงอย่างเดียว แต่การเชื่อมโยงกันนั้นส่งผลต่อระดับชุมชนและท้องถิ่น ซึ่งเป็นพื้นที่ที่การเชื่อมโยงเหล่านั้นพาดผ่านไป การให้ความสำคัญกับพลวัตท้องถิ่นในกระแสร่วมเชื่อมโยงที่ประเทศ

มหาอำนาจให้ความสำคัญนั้นจึงควรที่จะเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เห็นว่าการเชื่อมโยงกันนั้นมีความเกี่ยวพันกัน และไม่ควรให้การเชื่อมโยงเป็นแค่เพียงเรื่องของเศรษฐกิจกับนโยบายต่างประเทศ หรือการมองการเชื่อมโยงในฐานะของถนนที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญเพียงอย่างเดียว

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

ปฐมพงศ์ มโนหาญ. “ความไม่เท่าเทียมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระหว่าง
รัฐส่วนกลางและท้องถิ่นเมืองชายแดน: กรณีศึกษาอำเภอเชียงของ
จังหวัดเชียงราย.” *มนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ปริทัศน์* 13, no. 1 (2558):
67-93.

_____. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการนโยบายการพัฒนาของรัฐกับผลกระทบ
ต่อผู้ประกอบการรายย่อยในพื้นที่ชายแดน: กรณีศึกษาผลของการเปิด
สะพานแห่งที่ 4 ต่อธุรกิจเอสเอ็มอีของ. เชียงราย: สำนักงาน
กองทุนสนับสนุนการวิจัยและมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2559.

นฤตม์ เจริญศรี. 2559. ประชาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ERIA: บทบาทของญี่ปุ่น
ต่อคลังสมองกับการพัฒนาประชาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. *International
Journal of East Asian Studies* 20, no. 1 (2559): 67-98.

_____. การขนส่งระหว่างประเทศกับความมั่นคงใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้.
จุลสารความมั่นคงศึกษา, เล่มที่ 184, 2560.

_____. อินโด-แปซิฟิกในกระแสการเปลี่ยนแปลง: ยุทธศาสตร์ FOIP ของญี่ปุ่น
ที่มีต่อยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ และจีน และผลกระทบต่อไทย. กรุงเทพฯ:
โครงการสันติไมตรีไทย-ญี่ปุ่น, 2564.

เรณู สุขารมณ์. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การย้ายถิ่นของแรงงานบน
ระเบียง EWEC-SEC: สถานการณ์ เส้นทาง แนวโน้ม และผลกระทบต่อ

การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม”. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2561.

ลาวัญญ์ ถนัดศิลปกุล. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การศึกษา วิเคราะห์ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการค้ามนุษย์ในมิติกฎหมายของประเทศในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก, เหนือ-ใต้ (EWEC-NSEC-SEC)”.

กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2561.

สุรชาติ บำรุงสุข. *เมืองกับการก่อการร้ายร่วมสมัย*. กรุงเทพฯ: โครงการความมั่นคงศึกษา, 2553.

อภิชัย พันธเสน. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “พื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตกและระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ในมิติการเมือง กฎหมาย สังคม-เศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม”. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2556.

_____. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การสังเคราะห์ความรู้จากชุดโครงการพื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ในมิติการเมือง กฎหมาย สังคม เศรษฐกิจ ระยะที่ 2: การเคลื่อนย้ายมนุษย์” และ “การศึกษาการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย”. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2559.

ภาษาอังกฤษ

Acuto, Michele, Mika Morissette, and Agis Tsouros. “City Diplomacy: Towards More Strategic Networking? Learning with Who Healthy Cities.” *Global Policy* 8, no. 1 (2017): 14-22. <https://doi.org/10.1111/1758-5899.12382>.

ADB. *GMS Transport Sector Strategy 2030 : Toward a Seamless, Efficient, Reliable, and Sustainable Gms Transport System : November 2018*. Metro Manila, Philippines: Asian Development Bank, 2018.

_____. *The Greater Mekong Subregion 2030 and Beyond: Integration, Upgrading, Cities, and Connectivity*. Manila: Asian Develop-

- ment Bank Institute, 2021a. <http://public.eblib.com/choice/PublicFullRecord.aspx?p=6680486>.
- _____. *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030*. Manila: Asian Development Bank Institute, 2021b. <http://public.eblib.com/choice/PublicFullRecord.aspx?p=28893636>.
- _____. “Regional Transport Connectivity in South Asia.” Accessed August 29, 2021. <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/47341-001-sd-01.pdf>.
- Addie, Jean-Paul D., Michael R. Glass, and Jen Nelles. “Regionalizing the Infrastructure Turn: A Research Agenda.” *Regional Studies, Regional Science* 7, no. 1 (2020): 10-26. <https://doi.org/10.1080/21681376.2019.1701543>.
- Aki-Sawyerr, Yvonne, and Giuseppe Sala. “Cities in Africa and Europe Must Lead in the Recovery Here’s Why.” Accessed August 16, 2021. <https://www.weforum.org/agenda/2021/01/africa-europe-cities-lead-post-pandemic-recovery/>.
- ASEAN. *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*. 2nd ed. Jakarta: ASEAN Secretariat, 2016.
- Beeson, Mark. “American Hegemony and Regionalism: The Rise of East Asia and the End of the Asia-Pacific.” *Geopolitics* 11, no. 4 (2006): 541-60. <https://doi.org/10.1080/14650040600890727>.
- Blechingier-Talcott, Verena, and Jochen Legewie. *Facing Asia : Japan’s Role in the Political and Economic Dynamism of Regional Cooperation*. Monographien Aus Dem Deutschen Institut Für Japanstudien Der Philipp Franz Von Siebold Stiftung, Bd. 24. München: Iudicium, 2000.
- Börzel, Tanja A., and Thomas Risse. “Grand Theories of Integration and the Challenges of Comparative Regionalism.” *Journal of European Public Policy* 26, no. 8 (2019): 1231-52. <https://doi.org/10.1080/13501763.2019.1622589>.

- Bose, Pratim Ranjan. “Bhutan Says Exit from BBIN Motor Vehicles Pact Is Temporary.” Accessed August 16, 2021. <https://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/bhutan-says-exit-from-bbin-motor-vehicles-pact-is-temporary/article9685062.ece>.
- Brigevich, Anna. “Regional Identity and Support for Integration: An EU-Wide Comparison of Parochialists, Inclusive Regionalist, and Pseudo-Exclusivists.” *European Union Politics* 19, no. 4 (2018): 639–62. <https://doi.org/10.1177/1465116518793708>.
- Burgés, Fernando, Annie Simm, and Isabelle Cooper. *A Tale of Three Ports: The Impact of the Belt and Road Initiative on Unrepresented Peoples in Pakistan and China*. Brussels: Unrepresented Nations and Peoples Organization, 2019. <https://unpo.org/downloads/2590.pdf>.
- Calder, Kent E. *Super Continent : The Logic of Eurasian Integration*. Stanford, CA: Stanford University Press, 2020. <https://doi.org/10.1515/9781503609624>.
- Carolan, Bruce. “The Birth of the European Union: US and UK Roles in the Creation of a Unified European Community.” *Tulsa Journal of Comparative & International Law* 16, no. 1 (2008): 51-65.
- Chand, Hari P. “Critical Issues Related to Connectivity in South Asia.” *Journal of International Affairs* 3, no. 1 (2020): 68-83. <https://doi.org/10.3126/joia.v3i1.29084>.
- Cowen, Deborah. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
- Curtis, Simon, ed. *The Power of Cities in International Relations*. London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2016.
- Dash, Kishore C. “Domestic Support, Weak Governments, and Regional Cooperation: A Case Study of South Asia.” *Contemporary South Asia* 6, no. 1 (1997): 57-77. <https://doi.org/10.1080/09584939708719805>.

- Decoville, Antoine, Frédéric Durand, and Valérie Feltgen. *Opportunities of Cross-Border Cooperation between Small and Medium Cities in Europe*. Luxembourg: Department of Spatial Planning and Development – Ministry of Sustainable Development and Infrastructure, 2015.
- De Lombaerde, Phillipe. “The Problem of Comparison in Comparative Regionalism.” *Review of International Studies* 36, no. 3 (2010): 731-53.
- Dodson, Jago. “The Global Infrastructure Turn and Urban Practice.” *Urban Policy and Research* 35, no. 1 (2017): 87-92. <https://doi.org/10.1080/08111146.2017.1284036>.
- Dorosh, Paul, Hyounghun Wang, Liangzhi You, and Emily Schmidt. “Road Connectivity, Population, and Crop Production in Sub-Saharan Africa.” *Agricultural Economics* 43, no. 1 (2012): 89-103. <https://doi.org/10.1111/j.1574-0862.2011.00567.x>.
- European Cyclists Federation. *Integrating EuroVelo, the European Cycle Route Network, and Cycling into the TEN-T*, Brussels: European Cyclists’ Federation, 2020.
- EEA. “Air Pollution Still Too High in Most EU Member States.” Accessed September 22, 2021. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-still-too-high-1>.
- ERIA. *The Comprehensive Asia Development Plan 2.0 (CADP 2.0): Infrastructure for Connectivity and Innovation*. Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), 2015.
- Europa. “Connecting Europe & Asia: The EU Strategy.” Accessed September 20, 2021. https://www.eeas.europa.eu/eeas/connecting-europe-asia-eu-strategy_en.
- European Committee of the Region. “EU Must Support Every Region, City and Village to Deliver Zero Transport Emissions by 2050.” Accessed February 10, 2022. <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/zero-transport-emissions.aspx>.

- Fakhar-e-Alam, Sheikh. "CPEC: Challenges & Future Prospects." Accessed September 15, 2021. <https://moderndiplomacy.eu/2021/09/13/cpec-challenges-future-prospects/>.
- Fongissara, Noppachai. 2015. "The Impact of Fourth Thai-Laos Friendship Bridge on Wiang Chiang Khong Sub-District, Chiang Rai Province." Paper Presented at the *International Science, Social Science, Engineering and Energy Conference*, Phitsanulok, November 19-21, 2015.
- Genna, Gaspare M, Taeko Hiroi, and Taeko Hiroi. *Regional Integration and Democratic Conditionality: How Democracy Clauses Help Democratic Consolidation and Deepening*. Routledge Advances in International Relations and Global Politics, 121. New York: Routledge, 2015.
- Giessmann, Hans-Joachim. "Regionalism and Crisis Prevention in (Western) Europe and (Eastern) Asia: A Systematic Comparison." *Asia-Pacific Review* 14, no. 2 (2007): 62-81. <https://doi.org/10.1080/13439000701736963>.
- Glass, Michael R., Jean-Paul D. Addie, and Jen Nelles. "Regional Infrastructures, Infrastructural Regionalism." *Regional Studies* 53, no. 12 (2019): 1651-56. <https://doi.org/10.1080/00343440.2019.1667968>.
- Higgott, Richard. "The International Political Economy of Regionalism." In *Economic Dynamism in the Asia-Pacific: The Growth of Integration and Competitiveness*, edited by Grahame Thompson, 335-56. New York: Routledge, 1998.
- Higgott, Richard. "The Theory and Practice of Regionalism in East Asia: Peter Katzenstein's Value Added." *Journal of East Asian Studies* 7, no. 3 (2007): 378-87. <https://doi.org/10.1017/S159824080000254X>.
- Hillman, Jonathan E. "The Quad's Strategic Infrastructure Play." Accessed February 11, 2022. <https://reconasia.csis.org/the-quad-strategic-infrastructure-play/>.

- Islam, Shada. “Promoting Regional Connectivity Should be an EU Priority for Afghanistan.” Accessed September 3, 2021. <https://www.bic-rhr.com/research/promoting-regional-connectivity-should-be-eu-priority-afghanistan>.
- Karolewski, Ireneusz Pawel. “European Identity Making and Identity Transfer.” *Europe-Asia Studies* 63, no. 6 (2011): 935-55. <https://doi.org/10.1080/09668136.2011.585748>.
- Kaw, Mushtaq. “Theorizing EU-TRANCECA Relationship in Eurasian Context.” *Strategic Analysis* 43, no. 5 (2019): 418-34. <https://doi.org/10.1080/09700161.2019.1665231>.
- Khanna, Parag. *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*. New York: Random House, 2016.
- Krapohl, Sebastian, and Simon Fink. “Different Paths of Regional Integration: Trade Networks and Regional Institution-Building in Europe, Southeast Asia and Southern Africa.” *Journal of Common Market Studies* 51, no. 3 (2013): 472-88. <https://doi.org/10.1111/jcms.12012>.
- Kupchan, Charles A. “After Pax Americana.” *International Security* 23, no. 2 (1998): 40-79.
- Leonard, Mark. *Age of Unpeace: How Connectivity Causes Conflict*. London: Bantam Press, 2021.
- Li, Zhang. “People’s Republic of China: Seven Cybersecurity Considerations.” In *Routledge Handbook of International Cybersecurity*, edited by Eneken Tikk, and Mika Kerttunen, 269-273. Oxon: Routledge, 2020.
- Ljungkvist, Kristin. *The Global City 2.0: From Strategic Site to Global Actor*. New York: Routledge, 2016.
- Lumsdon, Les, Richard Weston, Peter McGrath, Nick Davies, Paul Peeters, Eke Eijgelaar, and Peter Piket. *The European Cycle Route Network Eurovelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*. Brussels: European Parliament, 2012.

- Lord, Montague J. *Impact of the EWEK on Development in Border Provinces: Case Study of Savannakhet Province in Lao PDR*. Manila: Asian Development Bank, 2010.
- Medeiros, Eduardo, Ricardo Ferreira, Pascal Boijmans, Nathalie Verschelde, Robert Spisiak, Patrick Skonieczki, Jakob Dietachmair, et al. “Boosting Cross-Border Regions through Better Cross-Border Transport Services. The European Case.” *Case Studies on Transport Policy* 9, no. 1 (2021): 291–301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>.
- Mitchell, Jason. “Will Africa’s Road to Prosperity be Blocked by Environmental Concerns?.” Accessed November 1, 2021. <https://www.investmentmonitor.ai/business-activities/infrastructure/africa-road-rail-environmental-concerns>.
- Morada, Noel M. “ASEAN at 40: Prospects for Community Building in Southeast Asia.” *Asia-Pacific review* 15, no. 1 (2008): 36–55. <https://doi.org/10.1080/13439000802134043>.
- Murray, Philomena. “Drivers of Regional Integration: Some Comparative Considerations.” In *Drivers of Integration and Regionalism in Europe and Asia: Comparative Perspectives*, edited by Louis Brennan, and Philomena Murray, 17-33. Oxon: Routledge, 2015.
- Murray, Philomena, and Alex Brianson. “Rethinking Britain’s Role in a Differentiated Europe After Brexit: A Comparative Regionalism Perspective.” *Journal of Common Market Studies* 57, no. 6 (2019): 1431–42. <https://doi.org/10.1111/jcms.12961>.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. *Enhancing Connectivity through Transport Infrastructure: The Role of Official Development Finance and Private Investment*. The Development Dimension. Paris: OECD Publishing, 2018. <https://doi.org/10.1787/9789264304505-en>.
- Park, Jinsoo. “Regional Leadership Dynamics and the Evolution of East

- Asian Regionalism.” *Pacific Focus* 27, no. 2 (2012): 290–318. <https://doi.org/10.1111/j.1976-5118.2012.01085.x>.
- Pempel, T.J. “Regional Decoupling: The Asia-Pacific Minus the Usa?” *Pacific Review* 1-10 (2018): 1–10. <https://doi.org/10.1080/09512748.2018.1470557>.
- Prasad, Jayant. “Connectivity and Infrastructure as 21st-Century Regional Public Goods.” In *21st Century Cooperation: Regional Public Goods, Global Governance, and Sustainable Development*, edited by Antoni Estevadeordal, and Louis W. Goodman, 137-157. Oxon: Routledge, 2017.
- Quium, ASM Abdul. “Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development.” *Sustainability* 11, no. 19 (2019): 1-23. <https://doi.org/10.3390/su11195248>.
- Rivera, Alejandra. *The Impact of COVID-19 on Transport and Logistics Connectivity in the Landlocked Countries of South Africa*. Santiago: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2020. <https://www.cepal.org/en/publications/46528-impact-covid-19-transport-and-logistics-connectivity-landlocked-countries-south>.
- Rodrigues, Thiago, Fernando Brancolin, and Paul Amar. “Global Cities, Global (In)Securities: An Introduction.” *Contexto Internacional* 39, no. 3 (2017): 467-76. <https://doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390300001>.
- Saha, Premesha, and Abhishek Mishra. *The Indo-Pacific Oceans Initiative: Towards a Coherent Indo-Pacific Policy for India*. New Delhi: Observer Research Foundation (ORF), 2020.
- Schmidt, Wmer, Monica Lledó, Ivory Yong, and Monique Bianchi. “Evaluation of Cross-Border TEN Projects: Evaluation Report.” Accessed October 20, 2021. https://www.eib.org/attachments/ev/ev_cross_border_ten_projects_en.pdf.

- Schwela, Dieter, and Gary Haq. *Transport and Environment in Sub-Saharan Africa*. Stockholm: Stockholm Environment Institute, 2013.
- Söderbaum, Fredrik. *Rethinking Regionalism*. London: Palgrave, 2017. https://nls.ldls.org.uk/welcome.html?ark:/81055/vd-c_100059408512.0x000001.
- Sultana, Munima. “Scepticism about Win-Win Physical Connectivity with Neighbours.” Accessed September 1, 2021. <https://thefinancialexpress.com.bd/national/scepticism-about-win-win-physical-connectivity-with-neighbours-1616813525>.
- Swiney, Chrystie. “The Urbanization of International Law and International Relations : The Rising Soft Power of Cities in Global Governance.” *Michigan Journal of International Law* 41, no. 2 (2020): 227-78.
- Therborn, Göran. *Cities of Power: The Urban, the National, the Popular, the Global*. London: Verso, 2017.
- Thorpe, Andy, and Faye Sizeland. “Hard” Infrastructure and Regional Connectivity in Latin America and the Caribbean: Developments in the Region’s Land-Locked Economies.” *Integration and Trade* 14, no. 31 (2010): 1-13.
- Troy, Jodok. “The Power of the Political in an Urbanizing International.” *Alternatives: Global, Local, Political* 42, no. 4 (2017): 211–226.
- UNECA. *Promoting Connectivity in Africa: The Role of Aid for Trade in Boosting Intra-Africa Trade*. Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa, 2017.
- UN. *Regional Connectivity for Shared Prosperity*. New York: United Nations, 2014. <https://doi.org/10.18356/eaf81d5e-en>.
- Ushakov, Denis, and Shieh Chich-Jen. “Global Economy Urbanization and Urban Economies Globalization: Forms, Factors, Results.” In *Migration and Urbanization : Local Solutions for Global Economic Challenges*, edited by Denis Ushakov, 200-218.

- Hershey PA: IGI Global, 2020.
- van der Pluijm, Rogier, and Jan Melissen. *City Diplomacy: The Expanding Role of Cities in International Politics*. Clingendael: Netherlands Institute of International Relations, 2007.
- West, Christopher D, Emilie Stokeld, Emanuele Campiglio, Simon Croft, Adrien Detges, Anja Duranovic, Adrian von Jagow, et al. “Europe’s Cross-Border Trade, Human Security and Financial Connections: A Climate Risk Perspective.” *Climate Risk Management* 34 (2021). <https://doi.org/10.1016/j.crm.2021.100382>.
- Xavier, Constantino. “Connect East: Explaining India’s BIMSTEC Focus.” Accessed February 23, 2021. <https://www.orfonline.org/expert-speak/connect-east-explaining-indias-bimstec-focus/>.
- Yeping, Yin. “Chinese Officials Calls For ‘High-Level’ Security Reassurance for CPEC.” *Global Times*, September 23, 2021. <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1234965.shtml>.
- Zacher, Mark W, and Brent Sutton. *Governing Global Networks: International Regimes for Transportation and Communications*. Cambridge Studies in International Relations, 44. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- Zamir, Muhammad. “Growing Dimensions of Chinese Presence in African Continent.” Accessed July 20, 2021. <https://www.thefinancialexpress.com.bd/views/growing-dimensions-of-chinese-presence-in-african-continent-1607265336>.

เกี่ยวกับผู้เขียน

นฤตม์ เจริญศรี เป็นผู้ช่วยศาสตราจารย์สาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ประจำสำนักวิชาการระหว่างประเทศ คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ นฤตม์สำเร็จปริญญาตรีจากสาขาการระหว่างประเทศ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโทสาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และปริญญาเอกสาขาญี่ปุ่นและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา จากมหาวิทยาลัยลีดส์ (University of Leeds)

ทำวิจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างญี่ปุ่นกับกลุ่มแม่น้ำโขงในด้านการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค (regional connectivity) สอนหนังสือวิชาอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงศึกษา ภูมิภาคนิยมเปรียบเทียบ การเมืองและการปกครองญี่ปุ่น

ตัวอย่างผลงานหนังสือที่ตีพิมพ์ เช่น (2564) อินโด-แปซิฟิกในกระแสการเปลี่ยนแปลง: ยุทธศาสตร์ FOIP ของญี่ปุ่นที่มีต่อยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ และจีน และผลกระทบต่อไทย (2561) ภูมิภาคสาธารณูปโภคพัฒนาวิเทศคดี: บทบาทญี่ปุ่นกับการพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศ และผลต่อภูมิภาคนิยมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (2560) การขนส่งระหว่างประเทศกับความมั่นคงใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (2559) ยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นกับการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน เป็นต้น

ปัจจุบันกำลังทำวิจัยเกี่ยวกับนโยบายต่างประเทศด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ของญี่ปุ่นในภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก และการแข่งขันกันระหว่างประเทศมหาอำนาจและผลต่อภูมิรัฐศาสตร์ในอินโด-แปซิฟิก



INTERNATIONAL STUDIES CENTER (ISC)
The Government Complex (Building B, 8th Floor),
Chaengwatthana Road, Bangkok 10210, Thailand

email: isc@mfa.mail.go.th

website: www.isc.mfa.go.th