

การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

India's changing perspective towards the Thai Canal project



Miss Netsai Aumngamarj

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in International Relations

Department of International Relations

FACULTY OF POLITICAL SCIENCE

Chulalongkorn University

Academic Year 2019

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์	การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย
โดย	น.ส.เนตรทราย อ่วมงามอาจ
สาขาวิชา	ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภมิตร ปิติพัฒน์

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุชบาร์ตัน)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภมิตร ปิติพัฒน์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีวินท์ สุพุทธิกุล)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

6180959824 : MAJOR INTERNATIONAL RELATIONS

KEYWORD:

Netsai Aumngamarj : India's changing perspective towards the Thai Canal project. Advisor: Assoc. Prof. SUPAMIT PITIPAT, Ph.D.

This thesis aims to study the India's changing perspective towards Thai Canal project by analyzing India's perspective change, the history of the conflict between China and India affecting the National security including the National interest of India through the Thai Canal project dimension. For the main factor is the new context in which China has influenced on the neighboring countries of India that are the important strategic areas of India that are the Indian Ocean region through the 21st Century Silk Road Strategy. Thai Canal project is the one of China's expectation as China has been trying to precipitate it into the economic corridors on the seabed. China's proactive action together with the ambiguous attitude of Thailand and China for the implementation of this project including the committed loaning or funding for this infrastructure project in case the agreement is not met or dealt make China will negotiate and control this project by themselves. As this result, India is currently worrying and changing their perspective on the Thai Canal project that may affect the stability of the region, National security and Interest of India.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

Field of Study: International Relations

Student's Signature

Academic Year: 2019

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ ผศ.สุรัตน์ โหราชัยกุล และ ท่านอาจารย์ รศ.ดร.ศุภมิตร ปีติพัฒน์ ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ที่ให้คำแนะนำและคำปรึกษาในการทำสารนิพนธ์ สารนิพนธ์ฉบับนี้จะไม่สมบูรณ์แบบ หากไม่ได้รับโอกาสและความรู้ต่าง ๆ จากท่าน ซึ่งเป็นสิ่งที่ทรงคุณค่าแก่ผู้วิจัยเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งยังให้กำลังใจในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงขออนุญาตที่จะกล่าวขอบพระคุณท่านอาจารย์ทั้ง 2 ท่าน อีกครั้ง และขอแสดงความนับถือเป็นอย่างยิ่ง ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ทุกท่านที่ให้คำแนะนำและความรู้เพื่อให้สารนิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอบคุณนางสาวชนัญชิตา สอนดี นางสาวพิมพ์ใจ วรรณพงษ์ เพื่อนนิสิตมหาบัณฑิตผู้ซึ่งเปรียบเสมือนครอบครัวที่อยู่เคียงข้าง ทั้งในยามสุขและทุกข์ ให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เป็นเพื่อนคู่คิดของผู้วิจัย ขอขอบคุณทุกความจริงใจที่มีให้กันมาโดยตลอด ขอขอบคุณนางสาวพลอยพงา บุญเสริม ที่คอยเป็นห่วงเป็นใย คอยช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา แนะนำในด้านการทำระบบต่าง ๆ และที่สำคัญคือขอบคุณนางสาวสิริกร ธารีรัตน์วิบูลย์ ที่ช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางในการทำสารนิพนธ์ให้สมบูรณ์ และที่สำคัญมากไปกว่านั้น ขอขอบพระคุณคณะผู้ดูแลนิสิตในคณะรัฐศาสตร์ สาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทุกท่านที่ให้คำแนะนำ ให้กำลังใจในการทำสารนิพนธ์ได้อย่างราบรื่น

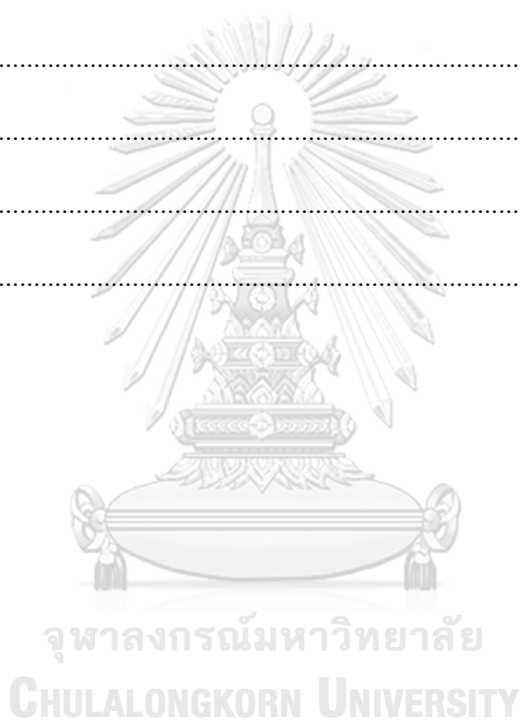
สุดท้ายผู้วิจัยขอขอบพระคุณดวงใจของลูก คือ ป๊ะ ม๊ะ และ สามี รวมไปถึง ลีโอ ที่คอยอยู่เคียงข้าง คอยให้กำลังใจ คอยรับฟังทุกปัญหา แนะนำแนวทางแก้ไขและคอยให้การสนับสนุนช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน เป็นส่วนสำคัญที่คอยดูแล ให้เกิดเสียงหัวเราะ ความสุข หายของอรรอยให้รับประทาน เหนือสิ่งอื่นใดในชีวิต คือขอบพระคุณป๊ะที่อยู่กับผู้วิจัยในทุกช่วงเวลาที่มีปัญหาและมีความสุข คอยไปรับ-ส่ง สนับสนุนสิ่งที่ลูกอยากทำให้ออกมาสมบูรณ์ที่สุด ตั้งเกิดมาจนถึงปัจจุบัน ความสำเร็จในครั้งนี้ขอมอบให้แก่ “ป๊ะกับม๊ะ” ผู้ที่เป็นปัจจัยสำคัญในขับเคลื่อนความสำเร็จและเป็นภูมิคุ้มกันของลูกคนนี้อย่างดี

สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นทั้งบทเรียนและบทพิสูจน์ชีวิตของผู้วิจัย เป็นความท้าทาย และอยากจารึกไว้ว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้เกิดขึ้นในยุค COVID-19 เป็นยุคที่ทุกอย่างไม่มีความแน่นอนในทุกๆ ด้าน ดังนั้นสารนิพนธ์ฉบับนี้จึงเป็นสิ่งล้ำค่า ไม่สามารถประเมินค่าได้

เนตรทราย อ่วมงามอาจ

สารบัญ

	หน้า
.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
บรรณานุกรม.....	29
ประวัติผู้เขียน.....	33



บทที่ 1 เกริ่นนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

โครงการขุดคลองไทย หรือขุดคอคอดกระเป็นโครงการที่กล่าวถึงมานานแล้ว ไกรฤกษ์ นานา อธิบายว่า ความคิดที่จะขุดคลองไทย เกิดขึ้นตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ เมื่อฝรั่งเศสพยายามอ้างกรายเข้ามามีอิทธิพลในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไกรฤกษ์อธิบายเพิ่มเติมด้วยว่า โครงการนี้ต้องยกเลิกไปเพราะระยะเวลาดำเนินการผนวกกับงบประมาณมหาศาลในสมัยรัชกาลที่ 5¹ อย่างไรก็ตาม ในเวลานั้นก็มีความพยายามที่จะรื้อฟื้นโครงการนี้ขึ้นอีกครั้ง กลุ่มคนที่ผลักดันให้เกิดการขุดคลองมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างเส้นทางขนส่งทางเรือจากทะเลอันดามันตรงสู่อ่าวไทย เพราะในภาวะที่เป็นอยู่มีทางเดินเรือเพียงทางเดียวคือช่องแคบมะละกา ผู้สนับสนุนโครงการดังกล่าวมองว่า หากโครงการนี้ทำได้จริงจะช่วยย่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือจากเอเชียใต้ถึงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถึงเอเชียตะวันออกเหลือระยะทาง 1,200 กิโลเมตรหรือใช้เวลาประมาณ 3 วัน²

ปัจจุบันโครงการนี้ได้กลับมาในรูปแบบของยุทธศาสตร์ใหญ่ของจีน กล่าวคือ โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) หรือโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 เพื่อขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศอื่น ๆ³ โครงการขุดคลองไทยนี้เป็นหนึ่งในความคาดหวังของจีนที่จะนำมาเป็นส่วนหนึ่งในแผนเส้นทางของโครงการเส้นทางสายไหมทางทะเล (The Maritime Silk Road: MSR) โดยเป็นหนึ่งในระเบียบเศรษฐกิจภาคพื้นทะเลในศตวรรษที่ 21⁴ ด้วยงานนี้ จีนเริ่มผลักดันและสนับสนุนเงินจัดทำโครงการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์ใหญ่ครั้งนี้ เช่น ในปี ค.ศ. 2015 มีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างบริษัทพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยและจีน กับกลุ่มเอเชียยูเนียน (Asia Union Group) เพื่อดำเนินการสร้างคลอง อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนมิได้แสดงจุดยืนว่า มีส่วนเกี่ยวข้องกับการลงนามครั้งนี้ ทว่า นักวิชาการชาวจีนและนักธุรกิจชาวไทยผู้มีอิทธิพลซึ่งส่วนใหญ่เป็น

¹ ไกรฤกษ์ นานา, "ตัวการที่ทำให้ไทยยกเลิกโครงการขุดคอคอดกระ: ข้อมูลใหม่สมัยรัชกาลที่ ๕," สืบค้นเมื่อ 14 มิถุนายน, 2563, https://www.silpa-mag.com/history/article_7580.

² Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini, "The Kra Canal: What Does It Mean for India?," accessed 14 June 2020, <https://takshashila.org.in/wp-content/uploads/2019/04/TDS-The-Kra-Canal-MK-AK-KK-2019-02.pdf>.

³ กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี, "Belt and Road Initiative เดินหน้าไปถึงไหนแล้ว?," สืบค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2016, <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6095>.

⁴ Darshana M. Baruah, "India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia," (Carnegie Endowment for International Peace, 2018).

นายทหารที่เกษียณราชการได้กล่าวแสดงความเห็นเกี่ยวกับการลงนามครั้งนี้⁵ ล่าสุดในปี ค.ศ. 2018 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. ได้รับมอบหมายให้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการนี้⁶ ทั้งนี้ทั้งฝ่ายค้านและรัฐบาลทหารที่เข้ามาบริหารประเทศมิได้มีท่าทีชัดเจนต่อการขุดคลองดังกล่าว

ในช่วงแรกของการยกชื่อโครงการขุดคลองไทยกลับมาอีกครั้ง อินเดียแสดงท่าทียินดีต่อโครงการนี้ เนื่องจากจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดเวลาการขนส่งและเดินทาง⁷ แต่ด้วยความไม่ชัดเจนของฝ่ายรัฐบาลไทยต่อการสนับสนุนการขุดคลองไทย รวมถึงทางฝ่ายจีนที่มีแนวโน้มดำเนินยุทธศาสตร์อย่างมีเงื่อนไขและเชิงรุกยิ่งขึ้น เช่น การปล่อยกู้หรือร่วมเป็นหุ้นส่วนกับประเทศขนาดเล็กและกลางเพื่อดำเนินโครงการสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ จนเกิดเป็นกับดักหนี้สิน (Debt Trap) หนึ่งในนั้นคือ กรณีท่าเรือฮัมบันโตตา (Hambantota) ทางตอนใต้ของศรีลังกา ซึ่งกลายมาเป็นหนึ่งในความกังวลสำคัญของอินเดีย เนื่องจากอินเดียให้ความสำคัญแก่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาก และท่าเรือดังกล่าวตั้งอยู่บนจุดภูมิศาสตร์ที่สำคัญต่ออินเดีย⁸ ปัจจุบันนี้ ศรีลังกาได้ขายหุ้นส่วนใหญ่ของท่าเรือฮัมบันโตตาให้จีนเนื่องจากขาดทุน ซึ่งจีนเห็นว่าที่ตั้งของท่าเรืออยู่บนจุดสำคัญทางยุทธศาสตร์ จึงตกลงซื้อขายหุ้นส่วนใหญ่โดยจีนบริหารกิจการท่าเรือ และศรีลังกาดูแลด้านความปลอดภัยเพื่อมิให้จีนใช้ผิดวัตถุประสงค์⁹ จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในศรีลังกาทำให้อินเดียเห็นว่า จีนรุกคืบเข้ามาในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของตนมากยิ่งขึ้น และคงทำให้เกิดข้อแคลงใจว่า โครงการขุดคลองไทยอาจจะมีจุดจบเช่นเดียวกับศรีลังกา ความมั่นคงทางทะเลในพื้นที่มหาสมุทรอินเดียอันเป็นผลประโยชน์แห่งชาติสำคัญของอินเดียคงสั่นคลอนมิใช่น้อย

นอกจากเหตุผลข้างต้นแล้ว อินเดียยังเกรงว่า การกระทำของจีนจะรุกล้ำเข้ามาในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของตน รวมถึงเข้ามามีบทบาทในโครงการขุดคลองไทยจะทำให้ความเป็นแกนกลางของสมาชิกอาเซียนต้องสั่นคลอน และขัดขวางยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก (Indo-Pacific Strategy) ที่ต้องการส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาครอบมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เพื่อขยาย

⁵ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. " 4.

⁶ Assawin Pakkawan, "Nesdb to Study Feasibility of Kra Canal Plan," accessed 10 July 2019, <https://www.bangkokpost.com/business/1499434/nesdb-to-study-feasibility-of-kra-canal-plan>.

⁷ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. " 9.

⁸ Baruah, "India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia," 21.

⁹ เติลนิวัสส์, "ศรีลังกาขายท่าเรือฮัมบันโตตาให้จีน," สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม, 2563, <https://www.dailynews.co.th/foreign/587660>.

ตลาดและเครือข่ายความเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ¹⁰ ความกังวลของอินเดียครั้งนี้ต้องมีแนวทางรองรับ เช่น การใช้ยุทธการปฏิเสธการใช้ทะเล (Sea Denial) กับจีน โดยอินเดียควรลงทุนกับอุปกรณ์สอดแนมระดับสูง และอาวุธเชิงอสมมาตร ไม่ว่าจะเป็นโดรนแรงดันสูง หรือเรือดำน้ำติดอาวุธนิวเคลียร์ ในขณะเดียวกัน อินเดียควรหลีกเลี่ยงการร่วมมือทางตรงกับโครงการชุดคลองไทย แต่หากจะมีความร่วมมือใด ๆ ต้องเป็นแบบพหุภาคีเพื่อให้อินเดียมีอำนาจต่อรอง และควรผนึกกำลังความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงโดยเฉพาะทางทะเลกับสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น¹¹ ผ่านกรอบยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก

สารนิพนธ์ฉบับนี้ใคร่เสนอว่า การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทยนี้ เกิดขึ้นจากปัจจัยหลัก กล่าวคือ ในบริบทใหม่จีนเข้ามามีอิทธิพลในประเทศเพื่อนบ้านของอินเดีย เสมือนการเข้ามาเหยียบหลังบ้านอันเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญของตน กล่าวคือบริเวณมหาสมุทรอินเดีย ผ่านยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 นี้ โดยโครงการชุดคลองไทยเป็นหนึ่งในความคาดหวังให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจภาคพื้นทะเล ความคลุมเครือต่อการดำเนินการของไทยและจีน ต่อโครงการนี้ หรือรวมไปถึงพฤติกรรมการปล่อยกู้ สนับสนุนเงินในการสร้างโครงการต่าง ๆ ของจีน หากไม่เป็นไปตามข้อตกลงจีนจะดำเนินการเจรจาให้โครงการนั้นอยู่ในการดูแลของตน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้อินเดียกังวลว่า หากมีประเทศเพื่อนบ้านเข้าร่วมกับจีนมากขึ้นอาจส่งผลต่อเสถียรภาพในภูมิภาค และผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดีย

1.2 คำถามการวิจัย

เพราะเหตุใดอินเดียจึงปรับเปลี่ยนมุมมองต่อโครงการชุดคลองไทย

1.3 สมมติฐานการวิจัย

การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย เริ่มต้นจากอินเดียกังวลต่อการเริ่มเข้ามามีอิทธิพลของจีนไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในเขตพื้นที่ใกล้เคียงของอินเดียในแถบประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การดำเนินโครงการโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ผ่านยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 โดยโครงการชุดคลองไทยนี้เป็นหนึ่งในความคาดหวังของแผนระเบียบเศรษฐกิจภาคพื้นทะเลของจีน การดำเนินการเชิงรุกเช่นนี้ของจีนรวมถึงท่าทีคลุมเครือของไทย เป็นเหตุให้อินเดียกังวลว่าหากมีโครงการชุดคลองไทย และประเทศเพื่อนบ้านของอินเดียเข้าร่วมกับจีน อาจส่งผลต่อเสถียรภาพในภูมิภาคและผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดีย

¹⁰ ชัยยงค์ สัจจิตานนท์, "ยุทธศาสตร์สหรัฐและทรศนะอาเซียน ว่าด้วย 'อินโด-แปซิฟิก,' สืบค้นเมื่อ 6 กรกฎาคม, 2562, https://www.matichon.co.th/article/news_1567495.

¹¹ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. " 10.

1.4 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อเข้าใจและวิเคราะห์การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย
2. เพื่อเข้าใจประวัติความขัดแย้งระหว่างจีนกับอินเดียที่กระทบต่อความมั่นคงของอินเดียผ่านมิติโครงการชุดคลองไทย
3. เพื่อเข้าใจเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย

1.5 กรอบแนวคิด / กรอบทฤษฎี

กรอบความคิดที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ความกังวลของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทยคือ กรอบผลประโยชน์แห่งชาติ (National Interest) ตามทฤษฎีสัจนิยม (Realism) เชื่อว่า กรอบดังกล่าวสามารถนำมาใช้อธิบายและวิเคราะห์การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทยได้¹² รวมถึงการพิจารณาพฤติกรรมของจีนผ่านกรอบสัจนิยมเชิงรุก (Offensive Realism) ซึ่งสะท้อนท่าทีการกระทำของจีนที่มีทิศทางเชิงคุกคามทำให้อินเดียมีท่าทีเปลี่ยนแปลงต่อโครงการชุดคลองไทย

1.6 ขอบเขตการวิจัย

อธิบายการปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทยระหว่างช่วงปี ค.ศ. 2016 จนถึงปัจจุบัน

1.7 วิธีวิจัย

การศึกษาค้นคว้าแบบเชิงคุณภาพ แบบทุติยภูมิ (Secondary Research) โดยศึกษา รวบรวมทั้งเอกสารทางราชการ หนังสือ ข่าวสาร สารนิพนธ์ และบทความทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง

1.8 ทบทวนวรรณกรรม

เนื่องจากงานสารนิพนธ์นี้มุ่งเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย ดังนั้น การทบทวนวรรณกรรมจึงแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่

1. วรรณกรรมที่เกี่ยวกับโครงการชุดคลองไทย
2. วรรณกรรมที่เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย

¹² Scott Burchill, "Origins and Antecedents," in *The National Interest in International Relations Theory* (Springer, 2005), 26.

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงการขุดคลองไทย

ปราจี ภารทวาช (Prachi Bhardwaj) อธิบายว่า การขุดคลองไทยนี้เป็นการเดินเรือทางน้ำอย่างหนึ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นด้วยจุดประสงค์หลักคือการเพิ่มเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา โดยการขุดคลองไทยเป็นแนวคิดที่มาตั้งแต่ปลายปี ค.ศ. 1670 ในช่วงรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช พระองค์ทรงมีแนวพระราชดำริเชื่อมความสัมพันธ์ประเทศชายฝั่งตะวันออกกับประเทศชายฝั่งตะวันตก แต่ก็ล้มเลิกไปเนื่องจากถูกจำกัดการใช้จ่ายด้านการเมืองและด้านเศรษฐกิจ จากนั้นในช่วงศตวรรษที่ 19 มีการล่าอาณานิคมของมหาอำนาจ 2 ประเทศคือ ประเทศอังกฤษกับฝรั่งเศสที่ผงาดขึ้นมา ทำให้การขุดคลองนี้ได้รับการกล่าวถึงอีกครั้ง ซึ่งเป็นการกระทำที่หวังต่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจส่วนตนทั้งสิ้น ทั้งนี้ในปัจจุบัน การขุดคลองไทยนี้เป็นประเด็นซับซ้อนและมีนัยสำคัญสำหรับไทย จีน และอินเดีย รวมทั้งยังกระทบต่อความเสถียรภาพความมั่นคงและเป็นภัยคุกคามต่อระเบียบของภูมิภาคอีกด้วย¹³

มานอช เกวัลรามณี (Manoj Kewalramani) อนิรุฑ กนิเสฏฐี (Anirudh Kanisetti) และกุนาล กิณี (Kunaal Kini) อธิบายว่า โครงการขุดคลองไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีเส้นทางขนส่งทางเรือจากทะเลอันดามันตรงสู่อ่าวไทย เพราะในภาวะที่เป็นอยู่มีทางเดินเรือเพียงทางเดียวคือ ช่องแคบมะละกา โครงการนี้จะช่วยลดระยะทางและเวลาการเดินทางจากเอเชียใต้ถึงเอเชียตะวันออกเหลือระยะทาง 1,200 กิโลเมตรหรือใช้เวลาประมาณ 3 วัน¹⁴ โครงการขุดคลองไทยนี้ถือได้ว่าเป็นการแข่งขันทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ มีการลงนามร่วมกันระหว่างบริษัทเอกชนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยและจีน มีกลุ่มคนหลายกลุ่มเห็นด้วยกับการผลักดันให้เกิดโครงการนี้ ทั้งนี้รัฐบาลทั้งฝั่งไทยและจีนมิได้ประกาศจุดยืนว่ามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ในปี ค.ศ. 2018 ประเทศไทยเคยได้รับมอบหมายให้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ แต่ก็ยังไม่มีท่าทีที่ชัดเจนว่าเป็นอย่างไร ทว่าหากโครงการขุดคลองไทยนี้เกิดขึ้น ทางด้านเศรษฐกิจจะทำให้อินเดียประหยัดค่าใช้จ่ายในการส่งออกประหยัดพลังงาน อีกทั้งยังเพิ่มกำลังด้านการลงทุนได้อีกด้วย¹⁵ ด้านความมั่นคงจะเพิ่มความสะดวกในการเคลื่อนกำลังพลพร้อมอาวุธที่พร้อมจะต่อสู้อาณาจักรในมหาสมุทรอินเดีย และการขยายตัวอย่างรวดเร็วของชาวจีนที่เข้ามาบริเวณใกล้เคียงมากขึ้น ส่วนทางภูมิรัฐศาสตร์ โครงการขุดคลองไทยนี้

¹³ Prachi Bhardwaj, "The Kra Canal Conundrum," *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 15, no. 2 (2019/07/03 2019): 148-53.
<https://doi.org/10.1080/09733159.2020.1711999>.

¹⁴ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. ",26.

¹⁵ Chen Ching-mu and Kumagai Satoru, "Economic Impacts of the Kra Canal: An Application of the Automatic Calculation of Sea Distances by a Gis," (Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (JETRO), 2016).

อาจจะทำให้เกิดการแบ่งแยกท่ามกลางสมาชิกอาเซียน อินเดียควรทบทวนเพราะอาจทำให้เกิดการ
 สั่นคลอนทางด้านยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกของอินเดียได้

หล่าเพ็งเอ่อ (Lam Peng Er) อธิบายว่า โครงการขุดคลองไทยเป็นโครงการที่ยากจะสร้างขึ้น
 ได้ในระยะเวลาอันใกล้ หากโครงการนี้สำเร็จขึ้นจะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือและเปลี่ยนแปลงภูมิ
 รัฐศาสตร์ในเอเชียตะวันออกเฉียง ซึ่งโครงการนี้ได้ถูกเสนอตั้งแต่ปี ค.ศ. 1677 แต่ปัญหาที่ไทยต้องเผชิญ
 คือ การขาดเงินทุน ระยะเวลา ความสามารถทางเทคโนโลยี และเรื่องการเมืองไทยที่เปราะบางเสี่ยง
 ต่อการแทรกแซงอำนาจได้ และโครงการนี้อาจเกิดขึ้นได้ด้วยศักยภาพเงินทุนของจีนในศตวรรษที่ 21
 นี้ โดยคลองไทยนี้จะป็นศูนย์กลางในเอเชียตะวันออกเฉียงซึ่งนำไปสู่ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของไทย การ
 เกิดคลองไทยจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพและเชิงจิตวิทยาต่อเขตแดนบริเวณภาคใต้ ซึ่ง
 ส่งผลต่อประเด็นความไม่สงบจากแนวคิดแบ่งแยกดินแดนของชาวมุสลิมบางกลุ่มในบริเวณดังกล่าว¹⁶

วรรณกรรมที่เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการขุดคลองไทย

ดร.รชชะ เอ็ม. บาร์วห์ (Darshana M. Baruah) อธิบายว่ามุมมองของอินเดียที่ปรับเปลี่ยนไป
 ต่อโครงการขุดคลองไทย เนื่องจากโครงการนี้เป็นหนึ่งในแผนของจีนภายใต้โครงการโครงการหนึ่ง
 แถบหนึ่งเส้นทางหรือเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 เพื่อขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจผ่านการ
 เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศอื่น ๆ¹⁷ โดยโครงการขุดคลองไทยนี้เป็นหนึ่งในแผน
 เส้นทางของโครงการเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21¹⁸ ด้วยการนี้ จีนเริ่มผลักดันและ
 สนับสนุนเงินเพื่อจัดทำโครงการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์ใหญ่ครั้งนี้ เช่น การลงทุนปล่อย
 กู้สร้างโครงสร้างพื้นฐานให้ประเทศเพื่อนบ้านของอินเดีย เช่น การลงทุนสร้างท่าเรือที่ฮัมบันโตตา ซึ่ง
 เป็นสิ่งที่อินเดียกังวลอย่างมาก เพราะเป็นกลยุทธ์ของจีนที่ใช้อำนาจทางเศรษฐกิจในภูมิภาคมาเป็น
 การต่อรองทางผลประโยชน์ หากจีนลงทุนให้แต่ประเทศนั้น ๆ และไม่มีเงินชำระคืน จีนจะดำเนินการ
 เจริญทำให้โครงการนั้นอยู่ภายใต้การดูแลของตน ถือได้ว่าเป็นการสร้างอิทธิพลทางดินแดนของจีน
 ส่วนอินเดียที่เคยมีอำนาจจะถูกจีนเข้ามาแทนที่อำนาจเดิมในภูมิภาค และอาจเสียเสถียรภาพด้าน
 ความมั่นคง และสถานะความเป็นผู้นำของอินเดียทางภูมิภาคเอเชียใต้อีกด้วย¹⁹

¹⁶ Lam Peng Er, "Thailand's Kra Canal Proposal and China's Maritime Silk Road: Between Fantasy and Reality?," *Asian Affairs: An American Review* 45, no. 1 (2018/01/02 2018).
<https://doi.org/10.1080/00927678.2017.1410403>.

¹⁷ กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี. "Belt and Road Initiative เดินหน้าไปถึงไหนแล้ว?".

¹⁸ Baruah, "India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia," 3.

¹⁹ Baruah, 21.

อภิจิต สิงห์ (Abhijit Singh) อธิบายว่า ทางกรจีนได้ออกคำสั่งให้ปรับโครงสร้างการบริหารปกครองในอาณาเขตทะเลจีนใต้ กล่าวได้ว่าเป็นการสร้างความขัดแย้งที่มีอยู่ก่อนหน้านี้ให้รุนแรงมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการก่อตั้งเขตเทศบาลใหม่ของปักกิ่งทั้งสองแห่ง โดยจัดตั้งเป็นกลุ่มเกาะ พาราเซล และหมู่เกาะสแปรตลีย์ ที่แต่เดิมบริหารโดยหน่วยงานท้องถิ่นของซานซา (Sansha) เมืองทางตอนใต้สุดของมณฑลไหหลำ หน่วยงานย่อยทั้งสองนี้จะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารที่แยกออกจากกันโดยมีเขตอำนาจเหนือกลุ่มเกาะของตน เป็นการเพิ่มระดับการเข้าครอบงำในทะเลจีนใต้ที่ขัดแย้งกันอยู่ การเคลื่อนไหวดังกล่าวถูกวิพากษ์วิจารณ์จากนักวิเคราะห์ด้านความมั่นคงซึ่งกล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงการบริหารงานครั้งนี้อาจเกิดความขัดแย้งระดับภูมิภาคได้ การพัฒนาในทะเลจีนใต้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมจีนในมหาสมุทรอินเดียตะวันออก โดยเฉพาะการวิจัยและสำรวจเรือของจีน ในเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2019 เรือรบอินเดียขับไล่เรือเยียนหมายเลขหนึ่ง (Shiyan 1) เรือวิจัยของจีนที่พบว่าบุกเข้าเขตเศรษฐกิจพิเศษนอกชายฝั่งของหมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์ของอินเดีย ในขณะที่มีการกล่าวถึงแผนการที่จีนหนุนหลังเพื่อสร้างคลองข้ามโครงการชุดคลองไทยและข้อตกลงลับสำหรับฐานทัพเรือจีนบนชายฝั่งกัมพูชา การเข้ามามีอิทธิพลของจีนในมหาสมุทรอินเดียตะวันออกทำให้อินเดียไม่สบายใจ เช่น ทำเหมืองของจีนในมหาสมุทรอินเดียตอนใต้เพิ่มขึ้นเนื่องจากพื้นที่เรือประมงของจีนอยู่ใกล้ลำน่านน้ำอินเดีย²⁰

1.9 นิยามปฏิบัติการ

1. “โครงการชุดคลองไทยหรือคอคอดกระ (the Kra Canal Project)” หมายถึง เส้นทางขนส่งทางเรือจากทะเลอันดามันตรงสู่อ่าวไทย โครงการนี้จะช่วยลดระยะทางและเวลาการเดินทางเรือจากเอเชียใต้ถึงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีก 1,200 กิโลเมตรหรือใช้เวลาประมาณ 3 วัน²¹
2. “โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI)” หมายถึง โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 เพื่อขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศอื่น ๆ²²

²⁰ Abhijit Singh, "China Tightens Grip over the South China Sea – Should India Worry?," accessed 16 July 2020, <https://www.orfonline.org/expert-speak/china-tightens-grip-over-the-south-china-sea-should-india-worry-65181/>.

²¹ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. " 3.

²² กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี. "

3. “โครงการเส้นทางสายไหมทางทะเล (The Maritime Silk Road: MSR)” หมายถึง หนึ่งในระเบียบเศรษฐกิจภาคพื้นทะเล หรือเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 ภายใต้โครงการโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง²³
4. “ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก (Indo-Pacific Strategy)” หมายถึง การส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาครอบมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เพื่อขยายเครือข่ายพันธมิตรเพื่อความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การปกครอง และความมั่นคงระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาค²⁴
5. “ยุทธการการปฏิเสธการใช้ทะเล (Sea Denial)” หมายถึง การขัดขวางมิให้ศัตรูสามารถครอบครองบริเวณน่านน้ำในระยะเวลาหนึ่ง โดยการจำกัดการเดินทางเรืออย่างมีอิสระเพื่อลดศักยภาพการขับเคลื่อนทางสงครามของอีกฝ่าย²⁵

1.10 โครงสร้างในการนำเสนอในแต่ละบท

บทที่ 1 เกริ่นนำ

บทที่ 2 ประวัติความขัดแย้งระหว่างจีนกับอินเดีย

บทที่ 3 ผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย

บทที่ 4 วิเคราะห์การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย

บทที่ 5 บทสรุป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

²³ สุรพงศ์ เจริญวัฒน์สุข, "เส้นทางสายไหม" (เอกสารวิจัย, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2561), 7.

²⁴ ชัยยงค์ สัจจิตานนท์. "

²⁵ Suyash Desai, "India's Approach to the Indian Ocean Region: From Sea Control to Sea Denial," accessed 18 August 2020, <https://thediplomat.com/2020/03/indias-approach-to-the-indian-ocean-region-from-sea-control-to-sea-denial/>.

บทที่ 2

ประวัติความขัดแย้งระหว่างจีนกับอินเดีย

อินเดียกับจีนมีความสัมพันธ์กันตั้งแต่ศตวรรษเริ่มแรกทั้งด้านวัฒนธรรม ศาสนา และเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างกัน²⁶ สมัยราชวงศ์ถังจนถึงยุคจักรวรรดินิยมเป็นยุคที่อินเดียตกเป็นเมืองขึ้นของนักล่าอาณานิคมอย่างอังกฤษ²⁷ กระทั่งช่วงก่อนสงครามเย็นอินเดียประกาศอิสรภาพ ประจวบกับจีนมีการปฏิวัติเปลี่ยนแปลงการปกครอง ทำให้อินเดียเริ่มหาเพื่อนบ้านและเชื่อมความสัมพันธ์อันดีกับประเทศอื่น ๆ ใกล้เคียง นั่นคือจีน ความสัมพันธ์นี้เริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949 หลังจากก่อตั้งสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งสองประเทศสานความสัมพันธ์กันทันที จีนกับอินเดียคล้ายคลึงกันในแง่ที่เป็นประเทศที่มีประชากรจำนวนมากที่สุดในเอเชียมีการต่อต้านอาณานิคมและต่อต้านจักรวรรดินิยม โดยเริ่มตั้งแต่สมัยนายกรัฐมนตรี Jawaharlal Nehru ของอินเดียและนายกรัฐมนตรีโจว เอินไหล (Zhou Enlai) ของจีน เป็นต้นมา แม้ก่อนหน้านั้นจีนจะเคยมองอินเดียเป็นแค่ประเทศเมืองขึ้น อยู่ในอุ้งมือของตะวันตก ในทางกลับกัน อินเดียสนับสนุนจีนตลอดเวลาที่เข้าร่วมองค์การสหประชาชาติ รวมถึงอินเดียกับจีนได้ทำข้อตกลงกันเรื่องดินแดนทิเบต การเคารพสิทธิดินแดนซึ่งกันและกัน โดยความสัมพันธ์อันดีระหว่างอินเดียกับจีนที่เกิดในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้เกิดเป็นคำกล่าว “อินเดีย-จีนพี่น้องกัน (Hindi-China bhai-bhai)”

ความสัมพันธ์อันดีที่มีต่อกันระหว่างอินเดียกับจีนเริ่มแตกหักและแปรเปลี่ยนเป็นความขัดแย้ง ปี ค.ศ. 1962 เป็นปีที่น่ามาสู่ความร้าวฉาน เกิดสงครามเรื่องข้อพิพาทดินแดนระหว่างอินเดียและจีน จนกลายเป็นสงคราม อันเป็นสงครามที่ทำลายความเชื่อมั่นของอินเดียจากการพ่ายแพ้ต่อกองกำลังของจีน สงครามนี้ยังคงเป็นบาดแผลในใจของอินเดียมาจนถึงปัจจุบัน และภายหลังสงครามครั้งนี้ จีนได้เริ่มเข้าหาประเทศเพื่อนบ้านและคู่พิพาทสำคัญของอินเดียอย่างปากีสถาน อีกทั้งสนับสนุนปากีสถานในการทำสงครามกับอินเดียในช่วงปี ค.ศ. 1969 และ ค.ศ. 1971 รวมถึงให้ทุนในการพัฒนาอาวุธนิวเคลียร์²⁸ ซึ่งการให้ทุนพัฒนานิวเคลียร์แก่ปากีสถานพร้อมทั้งการทดลองพัฒนาอาวุธนิวเคลียร์ของจีนในปี ค.ศ. 1964 ทำให้อินเดียเร่งดำเนินโครงการพัฒนานิวเคลียร์ของตน ดังนั้น ความขัดแย้งระหว่างอินเดียกับจีนอาจเกิดจากสองประเด็น ประเด็นแรกคือ ข้อพิพาทเขตดินแดน และประเด็นที่สองคือ การสนับสนุนเพื่อนบ้านที่เป็นศัตรูอย่างปากีสถาน ความกังวลของอินเดียได้เพิ่มขึ้นเมื่อจีน

²⁶ Harsh V. Pant, "India and China: An Uneasy Relationship," in *Indian Foreign Policy: An Overview* (Manchester: Manchester University Press, 2017), 35.

²⁷ Pant, *India and China: An Uneasy Relationship*, 36.

²⁸ Pant, *India and China: An Uneasy Relationship*, 36.

และสหรัฐฯ เริ่มขยายความสัมพันธ์มากยิ่งขึ้นในปี ค.ศ. 1972 จากการจับมือกันระหว่างประธานาธิบดี ริชาร์ด นิกสัน (Richard Nixon) กับประธานเหมา เจ๋อตง (Mao Zedong) ของจีน ทำให้อินเดียหันไปกระชับความสัมพันธ์กับโซเวียตมากยิ่งขึ้นเช่นเดียวกัน เพื่อถ่วงดุลอำนาจกับจีนที่ร่วมพันธมิตรกับสหรัฐฯ และปากีสถาน

จากนั้นในปี ค.ศ. 1988 อินเดียเริ่มปรับความเข้าใจกับจีนเรื่องข้อพิพาทดินแดนและสถานความสัมพันธ์ในการแก้ไขปัญหา เพราะสถานการณ์ในเวลานั้นเริ่มส่อเค้าความพ่ายแพ้ของโซเวียต แต่อินเดียยังคงไม่ไว้วางใจจีนเช่นเดียวกัน ในปี ค.ศ. 1999 อินเดียเยือนจีนและมีการพบปะระหว่างผู้นำระดับสูงเพื่อตกลงแผนที่ดินแดนเพื่อเป็นการเคารพซึ่งกันและกัน และ ต่อมาปี ค.ศ. 2003 มีการลงนามว่าอินเดียบกับจีนไม่เป็นภัยคุกคามต่อกัน ไม่ว่าจะในด้านดินแดนหรือด้านใด ๆ มีการซ่อมบรร่วมกันทั้งกองทัพเรือ กองทัพอากาศ รวมทั้งจีนยอมรับว่าสิกขิมเป็นของอินเดียและเห็นด้วยในการเปิดเส้นทางจากทิเบตสู่สิกขิมในปี ค.ศ. 2016²⁹

ทว่าช่วงเวลาแห่งความปรองดองก็คงอยู่ได้ไม่นาน ความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศเริ่มถดถอยลงจนแตกหักเมื่ออินเดียเริ่มรู้สึกว่าเป็นภัยคุกคามอีกครั้งเมื่อจีนต้องการครอบครองพื้นที่มหาสมุทรอินเดีย การเข้ามามีอิทธิพลในประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงของอินเดียและปิดกั้นอินเดียมิให้กู้เงินเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในประเทศ ปิดกั้นความร่วมมือด้านนิวเคลียร์ พื้นที่พิพาทอินเดียครอบงำเฉพาะอยู่ในพื้นที่ของอินเดีย³⁰ รวมไปถึงโครงการชุดคลองไทยในประเทศไทยที่จีนพยายามเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนการชุด เพื่อเป็นเป้าหมายในการเดินทางขนส่งทางเศรษฐกิจตามโครงการของจีน และสร้างความกังวลซึ่งเป็นผลกระทบต่ออินเดียในเรื่องภัยคุกคามด้านดินแดนและด้านเศรษฐกิจ กลยุทธ์ของจีนที่เริ่มเข้ามามีอิทธิพลผ่านประเทศเพื่อนบ้านอย่างปากีสถานเพื่อผลประโยชน์ทางความมั่นคงในภูมิภาค³¹ ปัจจุบันโครงการนี้กลับมาในรูปแบบของยุทธศาสตร์ใหญ่ของจีน คือ โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางหรือโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 เพื่อขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมส่งกับประเทศอื่น ๆ³² โครงการชุดคลองไทยนี้เป็นหนึ่งในความคาดหวังของจีนที่จะนำมาเป็นส่วนหนึ่งในแผนเส้นทางของโครงการเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21³³

²⁹ Pant, India and China: An Uneasy Relationship, 36.

³⁰ Pant, India and China: An Uneasy Relationship, 41.

³¹ Pant, India and China: An Uneasy Relationship, 42.

³² กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี. "

³³ Darshana M Baruah, *India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia* (JSTOR, 2018),3.

นอกจากนี้ อินเดียยังกังวลถึงเรื่องการค้ากับจีนเนื่องจากอินเดียขาดดุลการค้ากับจีน เช่น ค่า GDP ที่เป็นประโยชน์ต่อจีนมากกว่าของอินเดียที่ลดลง สินค้าที่ล้นตลาด และอาจนำไปสู่การตัดสินไม่เข้าร่วม Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) ก็เป็นไปได้เนื่องจากสินค้าจีนเป็นสินค้านำเข้าหลัก ขณะที่สินค้าอินเดียส่วนมากจะมาจากภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของอินเดียเอง เช่น สินค้าด้านไอที เทคโนโลยีขั้นสูง ปิโตรเคมี รถยนต์ และไข่มุก เครื่องหนัง การบริการต่าง ๆ ซึ่งเป็นสินค้าหลักของแต่ละเมือง ทำให้มีราคาสูงและเป็นรายได้หลักของประเทศในการส่งออก ผู้ผลิตภายในประเทศของอินเดียได้รับผลกระทบ³⁴ แต่สินค้าและทุนของจีนยังคงหลั่งไหลเข้ามา ถือเป็นข้อกังวลของอินเดียในการพัฒนาประเทศ และทำให้อินเดียมองว่าจีนเป็นภัยคุกคามทางด้านเศรษฐกิจด้วย³⁵ สิ่งที่สำคัญในการพัฒนาประเทศและด้วยเหตุนี้จึงเป็นการแข่งขันกันระหว่างอินเดียกับจีนคือการแข่งขันด้านพลังงาน เช่น น้ำมัน จีนกำลังดำเนินการค้นคว้าพัฒนาอย่างเต็มที่เพื่อตอบสนองความต้องการด้านพลังงานในอนาคต เนื่องจากประชากรที่มากขึ้น กอปรกับความต้องการเป็นผู้นำด้านพลังงาน ทั้งสองฝ่ายจึงต่างแข่งขันกันอย่างจริงจัง ในขณะที่มีความพยายามในการร่วมมือกัน ความสัมพันธ์ด้านพลังงานระหว่างอินเดียกับจีนที่ขยายกว้างขึ้นยังคงเป็นประเด็นหลักในการแข่งขันระหว่างกัน³⁶ ด้วยความที่อินเดียกังวลต่อสิ่งต่าง ๆ ที่เกิครอบตัว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องดินแดน หรือประเทศเพื่อนบ้าน

สถานการณ์ในปัจจุบันที่ทำให้อินเดียกังวลอย่างเห็นได้ชัด ได้แก่ ท่าทีก้าวร้าวของจีนต่อกรณีข้อพิพาททะเลจีนใต้ กับเหล่าประเทศสมาชิกอาเซียน แม้จะดูเหมือนเรื่องห่างไกลตัวจากอินเดีย แต่แท้จริงแล้ว หากพิจารณาถึงความพยายามแอบแฝงของจีนในการสนับสนุนโครงการเขตคลองไทย หรือการปล่อยกู้เพื่อการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านของอินเดีย อย่างเช่น ศรีลังกา ซึ่งในขณะนี้ก็ตกลงสู่กับดักหนี้สินเสียแล้ว หรือแม้แต่การส่งเรือวิจัยเข้ามาสู่บริเวณน่านน้ำมหาสมุทรอินเดียซึ่งเปรียบเสมือนหลังบ้านของอินเดียนั้น³⁷ ก็ทำให้ตระหนักได้ว่า หากโครงการคลองไทยสำเร็จ แล้วผืนน่านมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้เชื่อมกันอย่างไร้รอยต่อ อินเดียคงต้องเผชิญหน้ากับพฤติกรรมคุกคามของจีนอย่างหลีกเลี่ยงมิได้

ทั้งนี้ยังรวมถึงเหตุการณ์พิพาทดินแดนระหว่างทหารอินเดียปะทะกับทหารจีน ซึ่งกลายเป็นสถานการณ์ตึงเครียดระหว่างอินเดียกับจีนอีกครั้ง การปะทะกันอย่างรุนแรงในพื้นที่พิพาทบริเวณชายแดนร่วมใกล้เส้นควบคุมแท้จริง (Line of Actual Control) ในหุบเขากัลวาน (Galwan) เขต

³⁴ กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์, *คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐอินเดีย* (กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก, 2554), 2.

³⁵ Pant., India and China: An Uneasy Relationship, 42.

³⁶ Pant, India and China: An Uneasy Relationship, 43.

³⁷ Singh. "

ลาดัค (Ladakh) บนเทือกเขาหิมาลัย ซึ่งการปะทะกันครั้งนี้เป็นการต่อสู้ด้วยมือเปล่า เนื่องจากมีข้อกำหนดตกลงห้ามมิให้ทหารทั้งสองฝ่ายใช้อาวุธปืนในรัศมี 2 กิโลเมตรจากเส้นควบคุมแท้จริง เป็นเหตุให้ทหารอินเดียเสียชีวิต 20 นาย เหตุการณ์ครั้งนี้สร้างความโกรธแค้นและขุ่นเคืองใจแก่ประชาชนชาวอินเดียอย่างยิ่ง³⁸ เป็นเหตุการณ์สำคัญที่ทำให้อินเดียเกิดความเคลือบแคลงใจและรู้สึกไม่ไว้วางใจจีนมากกว่าเดิม ซึ่งอาจนำไปสู่สถานการณ์บานปลายหรือเกิดความตึงเครียดครั้งใหม่ได้ ผลลัพธ์ที่ตามมา คือการแบนแอปพลิเคชันสัญชาติจีนต่างๆ เช่น TikTok WeChat เป็นต้น รวมไปถึงการแบนสินค้าจากจีน เช่น ร้านอาหารจีน อุปกรณ์สื่อสารยี่ห้อดังอย่าง Oppo หรือ Xiaomi เป็นต้น เพื่อต้องการประท้วงต่อต้านจีน ซึ่งการกระทำครั้งนี้ได้สร้างความเสียหายแก่ทั้ง 2 ฝ่าย เพราะจีนมีอินเดียเป็นคู่ค้าในการส่งออกอันดับที่ 2 รองจากสหรัฐฯ และร้อยละ 70 ของอินเดียต้องนำเข้าส่วนผสมยาหรือแม้แต่ส่วนประกอบรถยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โดยจีนเป็นตัวกลางในการนำเข้า³⁹ สถานการณ์ข้างต้นแสดงให้เห็นว่าอินเดียเกรงว่าจีนจะเข้ามามีอิทธิพลทางไซเบอร์อินเดีย จึงต้องการแบนสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับจีน เพื่อพยายามคานากับจีนที่จะเข้ามามีอำนาจในการใช้ชีวิตประจำวันของประชากรในอินเดีย



³⁸ AL JAZEERA AND NEWS, "India Bans 59 Mostly Chinese Apps Amid Border Dispute," accessed 30 June 2020, <https://www.aljazeera.com/news/2020/06/india-bans-59-chinese-apps-border-dispute-200629180545547.html>.

³⁹ Nikhil Inamdar, "Can India Afford to Boycott Chinese Products?," accessed 24 June 2020, <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-53150898>; .

บทที่ 3

ผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย

บทนี้จะกล่าวถึงผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย โดยแบ่งเป็น 3 ด้านที่สำคัญได้แก่ ด้านภูมิรัฐศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจ และด้านความมั่นคง ซึ่งแต่ละด้านแสดงให้เห็นว่ามุมมองของอินเดียที่มีต่อคลองไทยได้คุกคามและสั่นคลอนผลประโยชน์แห่งชาติของอินเดีย หากจีนพยายามเข้ามามีอิทธิพลจะทำให้อินเดียเสียเปรียบได้ ฉะนั้นอินเดียจึงต้องดำเนินยุทธศาสตร์พร้อมจับตามองโครงการนี้อย่างถี่ถ้วนเพื่อมิให้เสียเปรียบต่อจีน

ผลประโยชน์แห่งชาติทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ของอินเดีย

มหาสมุทรอินเดียนั้นล้อมรอบไปด้วยเส้นทางการคมนาคมทางทะเลที่สำคัญ⁴⁰ อันดับสามของโลก ซึ่งมีพื้นที่เขตแดนติดต่อกับคาบสมุทรมลายู ทวีปเอเชีย ทวีปแอฟริกา คาบสมุทรอาหรับ และที่สำคัญคือติดต่อกับไทยทางด้านนอกชายฝั่งตะวันตกของภาคใต้⁴¹ มีพื้นที่โดยประมาณ 68,556 ล้านตารางกิโลเมตร พื้นที่ติดชายฝั่งประมาณ 66,526 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ครอบคลุมทั้งทะเล อ่าว คาบสมุทรที่สำคัญ ได้แก่ ทะเลอันดามัน ทะเลอารเบีย อ่าวเบงกอล ช่องแคบมะละกา เป็นต้น⁴² หากมีโครงการชุดคลองไทย ด้วยหลักทางภูมิรัฐศาสตร์จะทำให้อินเดียมีเส้นทางเชื่อมระหว่างอินเดียกับเอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยกลายเป็นผู้เล่นสำคัญด้านภูมิรัฐศาสตร์ทางทะเล อย่างไรก็ตามการชุดคลองไทยก็เป็นหนึ่งในประเด็นที่อาจสร้างความแตกแยกในภูมิภาค เนื่องจากหากเกิดการชุดคลองไทยขึ้นมา ประเทศที่จะเสียประโยชน์จากการถูกลดทอนความสำคัญของช่องแคบมะละกา เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย⁴³ อาจเกิดประเด็นขัดแย้งกับไทย⁴⁴ ทั้งนี้ เมื่อขาดความปรองดองในภูมิภาค และไทยไม่เข้มแข็งพอ อาจส่งผลเสียต่ออินเดีย เพราะทำให้จีนเข้ามาแทรกแซงการจัดการกิจการของ

⁴⁰ ช่อฉัตร กระเทศ, "ยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางทะเลของไทยรองรับการขยายอิทธิพลทางทะเลของจีนในทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย" (เอกสารวิจัย, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2559-2560), 2.

⁴¹ ช่อฉัตร กระเทศ, "ยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางทะเลของไทยรองรับการขยายอิทธิพลทางทะเลของจีนในทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย", 2.

⁴² กิติคุณ โตรักษา, "นโยบายการขยายกำลังทางทหารของอินเดียในศตวรรษที่ 21 ต่อประเด็นภัยคุกคามทั้งแบบเก่าและแบบใหม่ในมหาสมุทรอินเดีย" (เอกสารวิจัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559), 1.

⁴³ Afnan Aqif, "The Kra Canal's Impact on Malaysia," accessed 30 April 2019, <https://www.emirresearch.com/the-kra-canals-impact-on-malaysia/>.

⁴⁴ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. " 5.

คลองไทยได้ และเมื่อจีนสามารถครอบครองคลองไทยได้ ก็เท่ากับเป็นการมุ่งสู่มหาสมุทรอินเดียอันเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ของอินเดียได้ง่ายดายยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกรณีเพื่อนบ้านของอินเดียซึ่งเป็นประเทศที่มีเดินเรือ การขนส่งสินค้า การกำหนดของคลองไทยจะทำให้ประหยัดเวลาและอาจเป็นจุดศูนย์กลางใหม่ที่ได้รับความสนใจจากประเทศอื่น ๆ เช่นเดียวกับจีน ดังนั้น อินเดียจึงต้องพยายามหาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มเติมเพื่อสร้างโอกาสการค้า เพื่อสร้างศักยภาพพัฒนาตนเอง อินเดียกระชับความสัมพันธ์โดยการให้ความสำคัญแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น บังกลาเทศ และศรีลังกา ในกรณีศรีลังกา แม้จะมีประเด็นเรื่องก่อการร้ายแต่อินเดียยังคงความสัมพันธ์ฉันทน์เพื่อนบ้านไว้ เพื่อพยายามคานอำนาจกับจีนที่เริ่มรุกล้ำเข้ามามีอิทธิพล

ในปี ค.ศ. 1980 ถึง ค.ศ. 1985 มีการลงนามรับรองกฎบัตรเพื่อก่อตั้ง สมาคมเอเชียใต้เพื่อความร่วมมือระดับภูมิภาค (The South-Asian Association for Regional Cooperation: SAARC) อย่างเป็นทางการ มีสมาชิกรวม 7 ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ ภูฏาน เนปาล อินเดีย ปากีสถาน ศรีลังกา และหมู่เกาะมัลดีฟส์⁴⁵ เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งและความตึงเครียดภายในภูมิภาค ความไว้วางใจในการสร้างระเบียบแบบแผนรวมไปถึงการแบ่งปันผลประโยชน์และความร่วมมือ ถึงแม้ว่าอินเดียจะพยายามผลักดันความร่วมมือสมาคมเอเชียใต้เพื่อความร่วมมือระดับภูมิภาค เพื่อต้องการสานสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านก่อนเป็นอันดับแรก แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ⁴⁶ เนื่องจากปากีสถานกับอินเดียไม่ลงรอยกันและทำให้องค์กรไม่สามารถไปต่อได้ ต่อมาอินเดียจึงพยายามยกระดับความร่วมมือผ่านกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ⁴⁷ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) โดยได้ขยายความร่วมมือนอกพื้นที่ภูมิภาคเอเชียใต้ไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อขยายความเชื่อมโยงระหว่างกัน สร้างบทบาทของอินเดียทางเศรษฐกิจ การค้า วัฒนธรรม และความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนกับประชาชน (People to People) ว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างกันไม่น้อยไปกว่าแผนยุทธศาสตร์ใหญ่ของจีนอย่างโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ที่พยายามกล่าวอ้างความเชื่อมโยงด้วยเส้นทางสายไหมในสมัยโบราณ รวมถึงหากคลองไทยเกิดสำเร็จขึ้นมา กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์

⁴⁵ เอ็มดี อินามูล ฮาค, "ผลกระทบของการพัฒนาตลาดหุ้นต่ออัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจกรณีประเทศสมาชิกในกลุ่ม" (เอกสารวิจัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), 29.

⁴⁶ Mukherjee Tuneer, *Maritime Security and India: India as a Regional Security Provider, in India's Evolving National Security Agenda: Modi and Beyond*, (New Delhi: Konark), 50.

⁴⁷ กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ, "กรอบความร่วมมือเศรษฐกิจระหว่างประเทศ.", "สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน, 2563, <http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/42516->.

ทางด้านเศรษฐกิจ จะสามารถกลายเป็นเวทีเจรจาแบบพหุภาคี สร้างทางเลือกในอนาคตแก่อินเดีย เมื่ออินเดียต้องการลงทุนใด ๆ จะสามารถใช้เวทีนี้ในการเจรจาภายในภูมิภาค และจะสามารถคานอำนาจกับจีนได้

ผลประโยชน์แห่งชาติด้านเศรษฐกิจของอินเดีย

เริ่มแรกอินเดียเคยมองว่าโครงการชุดคลองไทยจะเป็นผลประโยชน์ต่อตนเอง เนื่องจากอินเดียใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาในการขนส่งสินค้าเกือบร้อยละ 40 ซึ่งอินเดียสามารถเพิ่มศักยภาพในการลงทุนการสร้างท่าเรือ พัฒนาการขนถ่ายทางเรือ พัฒนาในด้านการค้า การลงทุน อีกทั้งโครงการชุดคลองไทยจะช่วยลดระยะทางและเวลาการเดินทางเรือจากเอเชียใต้ถึงเอเชียตะวันออก เหลือระยะทาง 1,200 กิโลเมตรหรือใช้เวลาประมาณ 3 วัน⁴⁸ ซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนได้ แต่เมื่อโครงการชุดคลองไทยนี้มีอิทธิพลของจีนเข้ามาเกี่ยวข้องทำให้อินเดียมีมุมมองต่อโครงการชุดคลองไทยที่เปลี่ยนไปและมองว่าเป็นภัยคุกคามที่น่าหวั่นเกรงหากจีนเข้าใกล้อินเดียเกินไปจะเข้ามาขยายอิทธิพลได้ในอนาคตเพราะเศรษฐกิจของอินเดียเองมีแหล่งทรัพยากรที่มีศักยภาพมากเช่นกันทั้งด้านพลังงานและก๊าซที่ขนาดใหญ่⁴⁹ หากจีนเข้าใกล้เกินไปอาจจะทำให้จีนเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์และขยายอิทธิพลในอินเดีย อินเดียจึงต้องการคานอำนาจกับจีนในส่วนนี้โดยพยายามกระชับมิตรในภูมิภาคของตน และภายนอกภูมิภาคเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของตนเอง เช่น กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 1997 มีสมาชิก ได้แก่ อินเดีย เนปาล ศรีลังกา เมียนมาร์ ภูฏาน บังกลาเทศ และไทย เป็นความร่วมมือทางด้านการค้าการลงทุน เทคโนโลยี การต่อต้านก่อการร้าย และการคมนาคม เป็นต้น⁵⁰ อินเดียพยายามผลักดันเพื่อใช้เป็นตัวกลางในการแสวงหาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน คู่พันธมิตร ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายมองตะวันออก (Look East Policy) ของอินเดีย⁵¹

⁴⁸ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. " Page 3.

⁴⁹ Roy Shubhajit, "Explained: Why Modi Swearing-in Invite to BIMSTEC Leaders Sends Important Signals to India's Neighbours," accessed 8 June 2019, <https://indianexpress.com/article/explained/modi-swearing-in-invite-bimstec-leaders-sends-important-signals-indias-neighbours-5751380/>.

⁵⁰ กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ. "

⁵¹ โสภณา ศรีจำปา, "จาก“นโยบายมองตะวันออก” สู่ “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” กับภาคตะวันออกเสียงเหนือของอินเดีย : ประตุสู่อ่าาเขียน," วารสารภาษาและวัฒนธรรม 35, no. 2 (2559): 121.

วิสัยทัศน์ของผู้นำคนปัจจุบันของอินเดีย นายกรัฐมนตรีนเรนทรา โมดี ที่ปรับเปลี่ยนนโยบาย มองตะวันออก เป็นนโยบายปฏิบัติตะวันออก (Act East Policy) เพื่อต้องการสานสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน และสร้างความร่วมมือเพื่อพัฒนาศักยภาพ⁵² เน้นไปในทางเชิงรุกมากขึ้น โดยใช้ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก เป็นการผนวกพื้นที่ทางภูมิรัฐศาสตร์ของมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมีสหรัฐฯ เป็นผู้นำหลักเพื่อใช้คานอำนาจกับจีนเช่นกันในด้านการลงทุน เศรษฐกิจ การติดต่อทางการค้าที่มากขึ้น เพื่อกระตุ้นการค้า การสร้างโครงการต่าง ๆ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สำหรับอินเดียแล้ว คลองไทยถือเป็นภัยคุกคามที่สั่นคลอนผลประโยชน์แห่งชาติ เพราะหากจีนเข้ามามีอิทธิพลเหนือคลองไทยจะสร้างความเสียเปรียบแก่อินเดียในทันที ดังนั้น อินเดียจึงดำเนินยุทธศาสตร์พร้อมจับตามองโครงการนี้อย่างระมัดระวังเพื่อมิให้ตกอยู่ในสภาพเสียเปรียบต่อจีน สุดท้ายแม้อินเดียจะเคยมองว่าโครงการชุดคลองไทยเป็นผลประโยชน์แต่กลับกลายเป็นข้อกังวลใจของอินเดีย หากจีนเข้ามามีอิทธิพลหรือเกี่ยวข้อง

ผลประโยชน์แห่งชาติทางด้านความมั่นคงของอินเดีย

โครงการชุดคลองไทยเรียกได้ว่าเป็นจุดพลิกผันของความมั่นคงของอินเดีย ในด้านเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ อินเดียสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาขีดศักยภาพด้านเศรษฐกิจ รวมถึงแสวงหาพันธมิตรครั้งใหม่ ในขณะที่เดียวกันอินเดียก็เกิดความกังวลต่อคลองไทย เพราะหากจีนสามารถเข้ามาควบคุมกิจการของคลองไทยได้สำเร็จ พื้นที่ยุทธศาสตร์ของอินเดียอย่างมหาสมุทรอินเดียก็จะถูกทำลาย เนื่องจากทำให้จีนเดินเรือเข้ามาประชิดชายฝั่งของอินเดียได้ง่ายยิ่งขึ้น รวมทั้งขณะนี้แม้จะคลองไทยจะยังไม่ถือกำเนิดขึ้น แต่จีนก็เริ่มรุกเข้ามามีอิทธิพลกับเพื่อนบ้านอย่างศรีลังกา ในกรณีท่าเรือฮัมบันโตตา และคูพิพาทสำคัญของอินเดียอย่างปากีสถาน ในกรณีท่าเรือกวาดาร์แล้ว หากมองตามภาพภูมิศาสตร์จะเห็นได้ว่าอินเดียกำลังถูกล้อมด้วยอิทธิพลของจีน และหากคลองไทยถูกครอบงำอีก อินเดียจะต้องตกที่นั่งลำบากแน่นอน

ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญที่ทำให้อินเดียกังวลอย่างมากหากโครงการชุดคลองไทยถือกำเนิดขึ้นสำเร็จคือ ประเด็นทะเลจีนใต้ (South China Sea) ที่จะถูกเชื่อมผ่านโครงการชุดคลองไทยเข้ากับมหาสมุทรอินเดีย เมื่อจุดยุทธศาสตร์สำคัญทั้งสองเชื่อมเข้าหากันเท่ากับว่าอินเดียอาจกำลังเผชิญพฤติกรรมรุกรานจากจีนโดยตรง เพราะไม่อาจคาดเดาได้เลยว่าข้อพิพาททะเลจีนใต้ที่จีนเป็นตัวตั้งในช่วงปัจจุบันนี้จะหยุดอยู่แค่พื้นที่ทะเลจีนใต้ ถ้าคลองไทยเกิดขึ้นจริง เพราะจีนได้แสดงพฤติกรรมคุกคามเข้ามาในพื้นที่มหาสมุทรอินเดีย โดยจากเหตุการณ์ที่ผ่านมาจีนได้ส่งเรือวิจัย คือ สื่อเยียนหมายเลขหนึ่ง (Shiyan 1) เข้ามาในน่านน้ำเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone :

⁵² โสภณา ศรีจำปา, "จาก“นโยบายมองตะวันออก” สู่ “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” กับภาคตะวันออกเสียงเหนือของอินเดีย : ประตุสู่อ่าเชียน," 123.

EEZ) แถบบริเวณชายฝั่งหมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์ (Andaman and Nicobar Islands) อันเปรียบเสมือนพื้นที่หลังบ้านของอินเดีย การกระทำนี้สะท้อนให้เห็นความสนใจของจีนต่อบริเวณเขตยุทธศาสตร์ของอินเดีย⁵³ ดังกล่าวข้างต้นในกรณีท่าเรือฮัมบันโตตา เป็นกรณีตัวอย่างที่ตกลงไปในกับดักนี้ ทำให้การควบคุมดูแลกิจการท่าเรือตกไปอยู่ในมือของจีน หากไทยพลาดพลั้งทำให้คลองไทยอยู่ใต้การควบคุมของจีน อินเดียจะต้องเผชิญความกังวลอย่างหนักหน่วงจากภัยคุกคามที่ซบเซบใกล้ตัวเองมากขึ้นทุกที

ทั้งนี้ เพื่อสกัดกั้นภัยคุกคามดังกล่าว อินเดียจึงหันมากระชับความร่วมมือด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะทางทะเลกับสหรัฐฯ และญี่ปุ่น⁵⁴ ผ่านกรอบยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก พร้อมทั้งเพิ่มมาตรการการตรวจสอบด้านความมั่นคงทางทะเลและทางทหาร เพื่อเตรียมพร้อมและพัฒนาศักยภาพของตนและใช้ป้องปรามผู้ไม่หวังดี อ้างอิงถึงเหตุการณ์ที่มูมไบถูกโจมตีจากผู้ก่อการร้ายจากปากีสถาน อันแสดงถึงความไม่มั่นคงทางชายฝั่งทะเลและเป็นจุดอ่อนของอินเดีย⁵⁵ ทำให้กองทัพเรืออินเดียมีการวางแผนไว้ว่าจะมุ่งเน้นไปที่การพัฒนา กลุ่ม Three Carrier Battle Groups (CBGs) ซึ่งมีศูนย์กลางอยู่ที่เรือบรรทุกเครื่องบินกับการคุ้มกันที่หลากหลายและสนับสนุนเรือ เพิ่มความสามารถในการต่อต้านทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ⁵⁶ เพื่อเน้นย้ำการแก้ไขปัญหา สร้างความมั่นคงและรักษาผลประโยชน์ของตนเองมิให้ผู้ใดมารุกล้ำได้ ทำให้ผู้นำของอินเดียตระหนักกว่าจะต้องขยายขอบเขตออกไปจากพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อตอบโต้จีนและใช้ Indian Ocean Region (IOR) เป็นเวทีเพื่อแสดงให้เห็นถึงความเป็นผู้นำและผู้มีอิทธิพลแห่งภูมิภาค⁵⁷

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵³ Singh. "

⁵⁴ Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. "10.

⁵⁵ Mukherjee Tuneer, Maritime Security and India: India as a Regional Security Provider, 46.

⁵⁶ Mukherjee Tuneer, Maritime Security and India: India as a Regional Security Provider, 49.

⁵⁷ Mukherjee Tuneer, Maritime Security and India: India as a Regional Security Provider, 50.

บทที่ 4

วิเคราะห์การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทย

การวิเคราะห์การปรับเปลี่ยนมุมมองของอินเดียต่อโครงการชุดคลองไทยคงหลีกเลี่ยงมิได้ที่จะต้องพิจารณาการทะยานขึ้นของประเศมหาอำนาจใหม่อย่างจีน กล่าวได้ว่าจีนเริ่มมีการปรับเปลี่ยนแนวทางพัฒนาประเทศตั้งแต่ยุคสมัยการปฏิรูปสาธารณรัฐประชาชนจีนด้วยนโยบายสี่ทันสมัยของเติ้ง เสี่ยวผิง (Deng Xiaoping) เมื่อปี ค.ศ. 1978 ซึ่งเน้นการพัฒนาด้านการเกษตร อุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี ส่งผลให้เกิดการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเปิดประเทศเพื่อติดต่อกับประเทศใกล้เคียงเพื่อหาแหล่งเงินทุนมากขึ้น รวมถึงให้สิทธิเสรีภาพแก่นักลงทุนมากขึ้น⁵⁸ ทั้งหมดนี้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ เสริมสร้างความรู้ด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และที่สำคัญคือเพิ่มศักยภาพของประชาชนอีกด้วย กระทั่งยุคสมัยปัจจุบันของสี จิ้นผิง (Xi Jinping) มุ่งเน้นการพัฒนาการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ซึ่งเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยนำแนวคิดเส้นทางการค้าเส้นทางสายไหมมาปรับเป็นเส้นทางขยายอิทธิพลทางการค้า การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ด้านการขนส่ง ทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เป็นช่องทางติดต่อกับประเทศทั้งภายในและนอกภูมิภาค และเปลี่ยนชื่อเป็น “นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ซึ่งมาจากโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของสี จิ้นผิง ที่ประกาศเมื่อปี ค.ศ. 2013 เป็นการเชื่อมโยงทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ แอฟริกาเหนือ และมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้นโครงการนี้ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้ท่าทีและทัศนคติของหลายประเทศที่มีต่อจีนเปลี่ยนแปลงไป เพราะการขยายอำนาจของจีนผ่านโครงการนี้ได้สร้างความสั่นคลอนในระบบประเทศและสร้างความกังวลอย่างเห็นได้ชัดต่อประชาคมโลก ซึ่งอินเดียคือหนึ่งในหลายประเทศดังกล่าวเช่นเดียวกัน

โครงการชุดคลองไทยนับได้ว่าเป็นหนึ่งในความคาดหวังของจีนที่จะทำให้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางสมบูรณ์แบบยิ่งขึ้น แม้ว่าการสร้างคลองไทยไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการดังกล่าวอย่างเป็นทางการ⁵⁹ ซึ่งโครงการชุดคลองไทยนี้เป็นเส้นทางที่ตัดจากฝั่งทะเลจีนใต้ผ่านไทยเข้าสู่มหาสมุทร

⁵⁸ อรณิข รุ่งธิพานนท์, "จีนกับการเป็นมหาอำนาจในศตวรรษที่ 21," สืบค้นเมื่อ 15 มิถุนายน, 2563, https://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2560/apr2560-2.pdf.

⁵⁹ Ba Hamzah, "Alleviating Chinas Malacca Dilemma," accessed 15 July 2017, <https://www.isdp.eu/alleviating-chinas-malacca-dilemma/>; .

อินเดียไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลก ประโยชน์ของเส้นทางดังกล่าวในด้านเศรษฐกิจคือ เป็นการลดระยะทาง ลดต้นทุนในด้านการขนส่งลำเลียงสินค้าเพื่อนำเข้าและส่งออกไปยังหลากหลายประเทศ และในด้านความมั่นคง จีนจะควบคุมขีดความสามารถในระดับภูมิภาค พัฒนาให้เข้าถึงจุดยุทธศาสตร์ของอินเดียได้เร็วขึ้น อีกทั้งยังพยายามสร้างความมั่นคงทางทหาร การเตรียมความพร้อมกองกำลังบริเวณชายฝั่งและขยายขอบเขตไปในวงกว้างเพื่อแสดงอำนาจทางทะเลของจีน

ที่สำคัญกว่านั้นคือ จีนต้องการบรรเทาภาวะ Malacca Dilemma คือการหาเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อลดทอนความสำคัญของช่องแคบมะละกา เนื่องจากจีนเกรงกลัวว่าอินเดียและสหรัฐฯ จะปิดล้อมเส้นทางน้ำ เป็นเส้นทางเดินเรือที่อยู่ระหว่างอินโดนีเซียและมาเลเซียซึ่งสินค้านำเข้าของจีนส่วนใหญ่ผ่านทางช่องทางนี้ ช่องแคบนี้จึงถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สมบูรณ์แบบในมุมมองของอินเดีย เพราะหากความตึงเครียดระหว่างจีนกับอินเดียเกิดขึ้น ช่องแคบมะละกาอาจถูกอินเดียปิดกั้นได้อย่างง่ายดาย⁶⁰ เมื่อเป็นเช่นนี้ จีนจึงพยายามหาเส้นทางใหม่เพื่อเป็นทางออกและลดทอนความสำคัญของเส้นทางนี้ ด้วยการสนับสนุนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อมองหาเส้นทางนำเข้าและส่งออกเส้นอื่นเพิ่มในบริเวณใกล้เคียง เพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายดังกล่าว จีนจึงให้เงินกู้และลงทุนเชื่อมท่าเรือกวาดาร์ (Gwadar) ตอนใต้ของปากีสถานเข้ากับถนนสายคาราโครัม (Karakorum Highway) เพื่อการขนส่งสินค้าจากทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดียได้อย่างง่ายดาย การลงทุนให้กู้เงินช่วยเหลือแก่ศรีลังกาเพื่อขยายท่าเรือโคลัมโบ (Colombo Port City) ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียใต้⁶¹ ลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกใหม่ที่โซนาเดีย (Sonadia) ในบังกลาเทศ รวมไปถึงการช่วยเหลือปรับปรุงท่าเรือจิตตะกอง (Chittagong) จุดยุทธศาสตร์ของจีนด้านการค้า

แต่การให้กู้เงินเช่นนี้ทำให้ประเทศที่จีนเข้าไปลงทุนตกอยู่ในภาวะกับดักหนี้สิน โดยเฉพาะตัวอย่างที่ชัดเจนคือกรณีท่าฮัมบันโตตาของศรีลังกาที่เกิดปัญหาสภาพพร้อมด้านการเงิน ศรีลังกาจึงขายหุ้นส่วนใหญ่ให้จีน ซึ่งจีนมองว่าท่าเรือนี้เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ จึงตกลงซื้อขายหุ้นส่วนใหญ่โดยจีนบริหารกิจการท่าเรือ และศรีลังกาดูแลด้านความปลอดภัยเพื่อมิให้จีนใช้ผิดวัตถุประสงค์⁶²

⁶⁰ EurAsian Times Desk, "India Can 'No Longer' Choke China at the Strait of Malacca as Beijing Finds Solution," accessed 11 June 2020, <https://eurasianimes.com/india-can-no-longer-choke-china-at-the-strait-of-malacca-as-beijing-finds-solution/>.

⁶¹ เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, "ศรีลังกา : สมรภูมิสงครามเศรษฐกิจในเอเชียใต้," สืบค้นเมื่อ 14 สิงหาคม, 2563, <http://www.kriengsak.com/Sri%20Lanka%3A%20The%20economy%20in%20South%20Asia>.

⁶² เติลนิวิธ. "ศรีลังกาขายท่าเรือฮัมบันโตตาให้จีน".

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นชี้ชัดถึงการขยายอิทธิพลของจีนในประเทศเพื่อนบ้านของอินเดียและการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลของจีนในมหาสมุทรอินเดีย การกระทำเช่นนี้หากประเทศที่ได้รับการสนับสนุนไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขได้ จีนจะเข้ามาครอบครองท่าเรือและควบคุมเส้นทางการเข้าออกสินค้าอย่างเบ็ดเสร็จ รวมถึงเข้ามามีอิทธิพลเหนือเส้นทางทะเลในฝั่งมหาสมุทรอินเดียผ่านประเทศเพื่อนบ้านของอินเดีย มีสาเหตุสำคัญคือ จีนจะใช้เส้นทางนี้ในการลำเลียงน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นทรัพยากรที่จีนบริโภคเป็นอันดับหนึ่งเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม⁶³

ดังนั้น ความต้องการครอบครองเส้นทางด้านเศรษฐกิจและการขยายอิทธิพลทางทหาร จีนที่เข้ามามีอิทธิพลและถ่วงดุลอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงให้ความสำคัญและพยายามผลักดันโครงการชุดคลองไทยก็เพื่อลบข้อเสียเปรียบทางยุทธศาสตร์อย่างประเด็นช่องแคบมะละกา ฉะนั้น อินเดียมองว่า หากโครงการชุดคลองไทยสำเร็จจะสร้างข้อได้เปรียบแก่จีน และทำให้จีนขยายอิทธิพลได้ง่ายขึ้น ด้วยเหตุนี้อินเดียจึงปรับเปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อโครงการชุดคลองไทยจากที่เคยมองเป็นประโยชน์กลับกลายเป็นภัยคุกคาม รวมถึงความกังวลสำคัญที่อินเดียมีต่อโครงการชุดคลองไทยคือ หากไทยตอบรับข้อเสนอเงินกู้ของจีนในการพัฒนาโครงการชุดคลองไทย และตกลงสู้กับดักหนี้สินซึ่งจะทำให้จีนสามารถควบคุมคลองไทยได้อย่างสิ้นเชิง โครงการชุดคลองไทยที่นอกจากจะเป็นเส้นทางลัดสำคัญที่สร้างข้อได้เปรียบแก่จีน จะกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของจีนที่ยังสร้างความหวาดกลัวให้แก่อินเดีย

เพื่อตอบโต้การกระทำของจีน อินเดียจำเป็นต้องใช้วิธีการหลากหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทูตระดับพหุภาคีเพื่อกระชับมิตรกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ภายนอกภูมิภาค และมหาอำนาจสำคัญในภูมิภาคต่าง ๆ อินเดียเริ่มจากอดีตตั้งแต่สมัยหลังสงครามเย็น คือ การร่วมมือและเชื่อมความสัมพันธ์ผ่านองค์กรภายในภูมิภาคของตนเองอย่างสมาคมความร่วมมือระดับภูมิภาคแห่งเอเชียใต้ เพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และเสริมสร้างการพึ่งพาตนเองร่วมกัน นำไปสู่ความไว้วางใจและความเข้าใจกันระหว่างประเทศสมาชิก ในขณะที่องค์กรมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับความร่วมมือระดับภูมิภาคในเอเชียใต้ ในการลงนามแต่ละครั้งหรือความร่วมมือแต่ละครั้งจะให้การลงนามแบบฉันทามติ ซึ่งการประชุมสุดยอดครั้งที่ 18 ณ กรุงกาฐมาณฑุ (Kathmandu) เมืองหลวงของเนปาลมีความสำคัญต่อการควบคุมการเชื่อมต่อในภูมิภาคทั่วเอเชียใต้ แต่ไม่อาจลงนามได้เนื่องจากปากีสถานไม่ยอมรับ กระทั่งครั้งที่ 19 สมาคมความร่วมมือระดับภูมิภาคแห่งเอเชียใต้ ต้อง

⁶³ กิตติคุณ ไตรรักษา., 61.

เผชิญกับความล้มเหลว เมื่อปากีสถานเป็นเจ้าภาพแต่กลับถูกระงับอย่างไม่มีการกำหนด⁶⁴ เนื่องจากประเทศสมาชิกปฏิเสธที่จะเข้าร่วมโดยกล่าวว่าไม่มีสภาพแวดล้อมในภูมิภาคที่เอื้ออำนวย และสาเหตุที่สมาคมความร่วมมือระดับภูมิภาคแห่งเอเชียใต้ ล้มเหลว คือ ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างอินเดียกับประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นสมาชิก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ การทหาร อินเดียมักถูกมองว่าเป็นประเทศผู้นำในภูมิภาค การแก้ไขใกล้เกลี่ยประเด้นข้อพิพาทต่าง ๆ เนื่องจากการลงคะแนนจะบรรลุก็ต่อเมื่อทุกประเทศเห็นพ้องต้องกัน ทำให้ตัดสินใจหรือแก้ไขปัญหาได้ยาก เมื่อล้มเหลวจึงทำให้ประเทศสมาชิกหันมาร่วมมือกันแบบทวิภาคีระหว่างสองประเทศเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และที่สำคัญสมาคมความร่วมมือระดับภูมิภาคแห่งเอเชียใต้ ประสบปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรและสมาชิกไม่ร่วมสนับสนุนเพิ่มเงินบริจาค⁶⁵

ความล้มเหลวของ สมาคมความร่วมมือระดับภูมิภาคแห่งเอเชียใต้ ในการรักษาความร่วมมือในเอเชียใต้ได้ผลักดันให้อินเดียต้องหาทางเลือกอื่นภายนอกภูมิภาค นั่นคือ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ หรือกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ ขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ เป็นโครงการที่นำไปสู่ความร่วมมือระดับภูมิภาค⁶⁶ โดยมีเป้าหมายหลักคือความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการระหว่างประเทศในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อินเดียเข้าร่วมกับกรอบความร่วมมือนี้เพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงกับประเทศในอาเซียนซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของนโยบายมองตะวันออก ซึ่งปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนเป็นนโยบายปฏิบัติตะวันออก ที่เน้นนโยบายเชิงรุกมากขึ้น

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ เกิดจากนโยบายมองตะวันตก Look West Policy ของประเทศไทยที่ต้องการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความสัมพันธ์และความ

⁶⁴ Bhattacharjee Joyeeta "Sarc Vs BIMSTEC: The Search for the Ideal Platform for Regional Cooperation," accessed 12 August 2018, <https://www.orfonline.org/research/sarc-vs-bimstec-the-search-for-the-ideal-platform-for-regional-cooperation/>.

⁶⁵ Bhattacharjee Joyeeta "Sarc Vs Bimstec: The Search for the Ideal Platform for Regional Cooperation,".

⁶⁶ Bhattacharjee Joyeeta "Sarc Vs Bimstec: The Search for the Ideal Platform for Regional Cooperation,"

ร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีอิทธิพลในภูมิภาค⁶⁷ ซึ่งไทยเองมองว่า กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ ขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ เป็นสิ่งที่ดีและเป็นประโยชน์แก่ตนเอง เปิดโอกาสให้ประเทศในอ่าวเบงกอลทำงานร่วมกันเพื่อสร้างพื้นที่ให้เกิดความสันติภาพร่วมกัน ข้อดีในการเปิดโอกาสครั้งนี้คือ พื้นที่ของไทยที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะทำให้เกิดความร่วมมือพัฒนาด้านสาธารณสุข ภูมิภาค ดานคมนาคม และการสื่อสารเพื่อรองรับการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน เช่น ถนนเชื่อมต่อไทย-พม่า-อินเดีย และไทย-พม่า-บังกลาเทศ รวมถึงโครงการพัฒนาท่าเรือของไทย (จังหวัดระนองสู่ทะเลอันดามัน) และอ่าวเบงกอลไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ได้ ทั้งนี้อินเดียอาจใช้โอกาสนี้เพื่อโน้มน้าวไทยเรื่องโครงการชุดคลองไทยที่อินเดียต้องหาทางเลือกเพื่อสกัดกั้นเงิน และการชุดคลองไทย โดยใช้องค์กรระดับภูมิภาคเพื่อต้องการคานอำนาจกับจีนให้อ่อนกำลังลงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ไม่เพียงกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ จะเป็นแผนสำคัญในการคานอำนาจกับอิทธิพลของจีน แต่อินเดียได้แสวงหาความร่วมมือเพิ่มเติม นั่นคือความร่วมมือภายใต้กรอบยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก เนื่องด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของอินเดียที่อยู่ใจกลางของภูมิภาค มีทั้งทรัพยากรและขีดความสามารถในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจได้อย่างรวดเร็ว จึงทำให้อินเดียอาจเป็นหนึ่งในแรงผลักดันยุทธศาสตร์นี้ให้สำเร็จ⁶⁸ อย่างไรก็ตาม อินเดียยังคงกังวลต่อการขยายอิทธิพลของจีนในมหาสมุทรอินเดียผ่านการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียใต้ เช่น บังกลาเทศ และศรีลังกา ผ่านแนวคิดโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ซึ่งอินเดียมองว่าเป็นสิ่งที่กระทบต่ออินเดียโดยตรงในเรื่องความมั่นคงและการเมืองของอินเดียเอง ดังนั้นแนวคิดนี้ถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่มีบทบาทสำคัญต่อภูมิภาคที่จีนพยายามเข้ามาขยายอิทธิพลซึ่งอินเดียสามารถนำมาปรับใช้ได้ในอนาคต

⁶⁷ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, "ความตกลงการค้าเสรีบิมสเทค: BIMSTEC Free Trade Area : BIMSTEC FTA," สืบค้นเมื่อ 2 กันยายน,

http://www.thaifita.com/ThaiFTA/Portals/0/FACTBOOK_BIMSTEC%20.pdf.

⁶⁸ กรมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, "แนวคิดอินโด - แปซิฟิก (Free and Open Indo - Pacific)," สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2563, <https://eastasiawatchinth.com/th/articles/politics-and-economy/683/>.

นอกจากนี้ความเป็นศูนย์กลางของอาเซียนภายใต้กรอบอินโด-แปซิฟิก ท่ามกลางการแข่งขันระหว่างจีนและสหรัฐฯ การผงาดขึ้นของจีนที่ผ่านมาแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงดุลอำนาจในภูมิภาคไม่ว่าจะเป็นโครงการโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เพื่อพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจแบบพหุภาคี การขยายกำลังทางทหาร เช่น การสร้างเกาะเทียมในทะเลจีนใต้ การถมทะเล ซึ่งเป็นกลยุทธ์เพื่อสร้างระเบียบโลกตามแบบฉบับจีน รวมถึงที่ตอนนี้จีนกลายเป็นหนึ่งในศูนย์กลางของเศรษฐกิจโลกที่สำคัญอย่างยิ่ง จีนจึงพยายามใช้เครื่องมือทางการทูตเศรษฐกิจและการทหารร่วมกันเพื่อส่งเสริมความตั้งใจและกระตุ้นความเป็นผู้นำในระบบระหว่างประเทศ⁶⁹

ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก จึงเป็นกรอบความร่วมมือที่ต้องการกีดกันจีน และเป็นการตอบโต้จีน ในความร่วมมือระดับเอเชีย-แปซิฟิก จีนมีบทบาทสำคัญปรากฏตัวเข้าร่วมหลายเวทีระหว่างประเทศ ประเทศมหาอำนาจดั้งเดิมจึงเริ่มกังวลกับการผงาดของจีน ในขณะเดียวกันก็เริ่มสนใจการเติบโตของอินเดียด้วยเช่นกัน อันเป็นที่มาของการเสนอแนวคิด ‘อินโด-แปซิฟิก’ ให้แก่อินเดีย⁷⁰ ในขณะเดียวกันมุมมองของอาเซียนต่อแนวคิด อินโด-แปซิฟิก (ASEAN Outlook on Indo-Pacific : AOIP) เป็นการแสดงท่าทีที่ชัดเจนของประชาคมอาเซียนท่ามกลางการขยายอิทธิพล ด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก⁷¹ ประชาคมอาเซียนต้องการรักษาผลประโยชน์ของอาเซียนรวมถึงประเทศสมาชิก ซึ่งมีหลักการสำคัญคือ อาเซียนเป็นจุดศูนย์กลาง (ASEAN Centrality) เพื่อขับเคลื่อนนโยบายระดับภูมิภาค ด้วยความต้องการให้ประเทศขนาดเล็กกว่ามีส่วนร่วมและเป็นแกนกลางของเอเชีย จึงจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือระหว่างมหาอำนาจ เช่น สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย ออสเตรเลีย และสมาชิกอาเซียน ยกตัวอย่างเช่น เวที East Asia Summit ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับ 8

⁶⁹ Richard Javad Heydarian, "Report : At a Strategic Crossroads: Asean Centrality Amid Sino-American Rivalry in the Indo-Pacific," accessed 14 May 2020, <https://www.brookings.edu/research/at-a-strategic-crossroads-asean-centrality-amid-sino-american-rivalry-in-the-indo-pacific/>.

⁷⁰ สาดิต มั่นสุรกุล, "กลยุทธ์แย่งชิงความเป็นใหญ่ สหรัฐฯ ดัน 'อินโด-แปซิฟิก' ประชัน 'One Belt, One Road' ของจีน," สืบค้นเมื่อ 12 สิงหาคม, 2020, <https://themomentum.co/us-mike-pompeo-is-advancing-a-free-and-open-indo-pacific/>.

⁷¹ ปิติ ศรีแสงนาม, "อาเซียน: กับยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก การเชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก" สืบค้นเมื่อ 7 ตุลาคม 2563, http://www.asean thai.net/sub_convert.php?nid=9281.

คู่เจรจา ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อินเดีย รัสเซีย และสหรัฐฯ และในส่วนของเวทีด้านความมั่นคง คือ ASEAN Regional Forum อาเซียนกับอีก 17 ประเทศทั่วโลก เป็นต้น

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) ในฐานะองค์กรในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่เห็นด้วยกับการมองว่าจีนเป็นภัยคุกคามของโลกที่จะต้องต่อต้าน แต่กลับมองว่าจีนเป็น “ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ขาดไม่ได้” ซึ่งควรมีส่วนร่วมบนพื้นฐานที่เป็นสถาบันผ่านอาเซียนและกลไกพหุภาคีอื่น ๆ⁷² การผลักดันกรอบความร่วมมือกลุ่ม RCEP ที่จีนต้องการความร่วมมือนี้ประกอบไปด้วยจีนและอาเซียน 10 ประเทศ ได้แก่ อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เป็นการรวมกลุ่มที่ไม่ต้องการให้สหรัฐฯ เข้าร่วมและต้องการกีดกันเพื่อไม่ให้เข้ามามีอำนาจในเวทิดังกล่าว⁷³ จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นความร่วมมือในระดับภูมิภาคที่ประเทศมหาอำนาจ ซึ่งประเทศน้อยใหญ่ต่างพยายามสร้างเวที สร้างกรอบความร่วมมือเพื่อสกัดกันฝ่ายที่ตนมองเป็นศัตรู

ในประเด็นโครงการชุดคลองไทย ก่อนหน้าที่จีนจะเห็นความสำคัญของการชุดคลองไทยสหรัฐฯ กับญี่ปุ่นได้เล็งเห็นประโยชน์ของโครงการชุดคลองไทยอยู่บ้างโดยมีความพยายามผลักดันให้เกิดโครงการนี้ขึ้นก่อนที่จีนจะเริ่มสนใจ แต่เมื่อจีนเริ่มเข้ามามีอิทธิพลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน รวมถึงพยายามขยายอิทธิพลของตนผ่านโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางและเห็นถึงข้อได้เปรียบของตนหากสามารถนำโครงการคลองไทยเข้ามาเป็นหนึ่งในแผนเส้นทางสายไหมทางทะเลการวิ่งเดินของจีนเพื่อให้โครงการนี้เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการใช้ความสัมพันธ์ทางการทูต หรือการเสนอปล่อยกุ๊ตอกเบี้ยต่ำแก่ไทย ทำให้สหรัฐฯ และญี่ปุ่นเริ่มปรับเปลี่ยนมุมมองต่อการชุดคลองไทยใหม่เช่นเดียวกัน แม้จะยังคงเห็นผลประโยชน์จากโครงการชุดคลอง แต่ก็ยังเคลือบแคลงใจว่าไทยอาจจะตกเป็นกับดักหนี้ของจีนเช่นเดียวกับศรีลังกา ลาว หรือประเทศที่อื่น ๆ จีนเข้าไปลงทุน ซึ่งจะทำให้จีนสามารถครอบครองเส้นทางที่หลายประเทศต่างปรารถนา และขยายศักยภาพประเทศตนให้เข้มแข็งมากยิ่งขึ้น

ความกังวลของทั้งสหรัฐฯ และญี่ปุ่นต่อประเด็นนี้จะเป็นประโยชน์แก่อินเดียในการโน้มน้าวเพื่อร่วมกันยับยั้งโครงการชุดคลองไทย เนื่องจากสำหรับอินเดียแล้ว การเกิดขึ้นของโครงการชุดคลองไทยถือเป็นภัยคุกคามสำคัญที่จะทำให้จีนรุกคืบในพื้นที่ยุทธศาสตร์อย่างมหาสมุทรอินเดีย ฉะนั้น

⁷² Javad Heydarian. "

⁷³ สาธิต มนัสสุรกุล. "

ความสัมพันธ์ฉันพินมิตรในกรอบยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิกของเหล่ามหาอำนาจ จะทำให้อินเดียมีกำลังต่อกรกับจีนมากยิ่งขึ้นจากทั้งความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและด้านทางทหารทั้งแบบทวิภาคีและพหุภาคีผ่านกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว แม้การต่อสู้เพื่อระงับโครงการชุดคลองไทยของอินเดียจะยังประสบอุปสรรคหลายประการ เนื่องด้วยอิทธิพลขนาดใหญ่ของจีนที่มีต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และโดยเฉพาะไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการกำเนิดโครงการชุดคลองไทย แต่การร่วมมือกับเหล่ามหาอำนาจก็ถือเป็นก้าวสำคัญในการต่อสู้ครั้งนี้ของอินเดีย



บทที่ 5 สรุป

ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับอินเดียเกิดความขัดแย้งในหลากหลายประเด็น ไม่ว่าจะเป็นปัญหาข้อพิพาทดินแดน หรือการขยายอิทธิพลของจีนที่ผงาดขึ้นซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้อินเดียกังวลต่อจีน จีนพยายามผลักดันให้ไทยสร้างเส้นทางโครงการชุกคองไทย ซึ่งอินเดียกังวลว่า หากจีนมีบทบาทสำคัญในการชุกคองไทยอาจเป็นผลให้อินเดียต้องเผชิญภัยคุกคามในระดับสำคัญยิ่ง โดยเฉพาะอินเดียเห็นว่าศัตรูอย่างจีนขยายอิทธิพลผ่านโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ทำให้อินเดียกังวลเพราะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมระหว่างทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดียซึ่งเป็นหัวใจหลักของอินเดีย ถึงแม้อินเดียเคยมองว่าโครงการชุกคองไทยเป็นประโยชน์ก็ตาม แต่เมื่อจีนเข้ามามีอิทธิพลเหนือเพื่อนบ้านและประเทศบริเวณใกล้เคียงของอินเดีย โดยเฉพาะการเชื่อมโยงผ่านโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางตามหลักภูมิศาสตร์ หากจีนทำสำเร็จจะเปรียบเสมือนว่าอินเดียถูกล้อมรอบไปด้วยอิทธิพลของจีนที่ขยายผ่านการให้กู้ยืมลงทุนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ กับดักหนี้สิน เช่น กรณีฮัมบันโตตาที่ถูกจีนครอบครองไปในที่สุด เช่นเดียวกับโครงการชุกคองไทย หากจีนให้การสนับสนุนไทยและไทยตกสู่กับดักหนี้สิน สถานการณ์ของอินเดียต้องเผชิญกับการรุกรานของจีนที่เข้ามาในพื้นที่ของตนเองได้ง่ายขึ้น

ทั้งนี้อินเดียใช้หลากหลายแผนการที่จะสกัดกั้นการเกิดโครงการนี้ควบคู่ไปกับการคานอำนาจของจีน บางแผนการก็ล้มเหลวอย่างเช่น ความพยายามฉีกกำลังของสมาคมเอเชียใต้เพื่อความร่วมมือระดับภูมิภาคให้กลับมาเข้มแข็งอีกครั้ง บางแผนก็ยังคงดำเนินต่อไปได้อย่างการใช้ความร่วมมือกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจขึ้นเพื่อสานความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ และ ยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก เพื่อกระชับความสัมพันธ์กับเหล่าประเทศมหาอำนาจ และประเทศอื่น ๆ ภายนอกภูมิภาคของตน รวมถึงสกัดกั้นอิทธิพลของจีน และพยายามผลักดันอินเดียให้เป็นผู้เล่นสำคัญในเวทีระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มกำลังในการคานอำนาจ เสริมสร้างอิทธิพลทางการทูต ผลลัพธ์จากความพยายามนี้อาจทำให้อินเดียโน้มน้าวไทยให้ยุติโครงการชุกคองไทยได้ อย่างไรก็ตาม การเกิดขึ้นของโครงการชุกคองไทยมิได้มีปัจจัยเพียงแค่อินเดียที่พยายามยับยั้งหรือพยายามทำให้เกิดขึ้น แต่ไทยก็เป็นปัจจัยสำคัญเช่นกัน เพราะโครงการนี้มีการริเริ่มอยู่หลายต่อหลายครั้ง แต่ก็มีอุปสรรคอยู่เรื่อยมา ขึ้นอยู่กับบริบทในขณะนั้น

ซึ่งนัยสำคัญของไทยที่ต้องถ่วงดุลอำนาจกับมหาอำนาจทั้งสองฝ่าย จากสถานการณ์ในปัจจุบันเห็นได้อย่างชัดเจนว่าเอเชียอาคเนย์กลายเป็นจุดศูนย์กลางที่มหาอำนาจจะเข้าหามากขึ้น ทำให้ไทยต้องตระหนักถึงวิธีการรับมือ การสร้างนโยบายเพื่อรองรับประเด็นปัญหาที่จะเกิดขึ้น และเป็นผลกระทบต่อไทยหากมีโครงการชุดคลองไทย เช่น ค่าใช้จ่าย เงินทุน การขนส่ง และระยะเวลาในการดำเนินการของโครงการ ปัญหาทรัพยากรธรรมชาติด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจกระทบต่อเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของประเทศไทย เช่น ด้านการจัดการน้ำและสุขภาพิบาล ที่ต้องปกป้องและฟื้นฟูระบบนิเวศน์ที่เกี่ยวข้องกับน้ำ เช่น ป่า ภูเขา แม่น้ำ ทะเล เป็นต้น ไทยต้องหาแนวทางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีที่ช่วยเหลือด้านสิ่งแวดล้อม การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ ด้านอุตสาหกรรม นวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาเมืองและถิ่นฐานของมนุษย์ หากเกิดการชุดคลองไทย ประชาชนที่อยู่ในบริเวณนั้นจะได้รับผลกระทบด้านที่อยู่อาศัย การอพยพถิ่นฐาน และสิ่งที่เป็นผลกระทบโดยตรงคือการใช้ประโยชน์จากมหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเล อาจก่อให้เกิดปัญหาในระบบนิเวศทางชายฝั่งทะเล เกิดเป็นมลพิษบนบก การเป็นกรดของมหาสมุทร ซึ่งไทยต้องเตรียมหาแนวทางการแก้ไขปัญหาทรัพยากรทางทะเลและสิ่งแวดล้อม ผ่านกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อบรรเทาปัญหาที่จะเกิดขึ้น

การพัฒนาอย่างยั่งยืนของไทยที่สำคัญที่จะกระทบคือ ความสงบสุขของสังคม การแบ่งแยกจากสถานการณ์ในภาคใต้ปัจจุบัน ปัญหาความไม่สงบของสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ จะเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิศาสตร์ทางกายภาพและทางจิตวิทยาของไทยซึ่งอาจเอื้อต่อกลุ่มจลาจลในการยกระดับเหตุความไม่สงบในพื้นที่ภาคใต้ รวมไปถึงไทยยังประสบความไม่มั่นคงทางการเมือง ส่งผลให้จุดยืนของไทยด้วยสถานะเช่นนี้ยากที่จะควบคุมโครงการใหญ่ระดับนี้ได้อย่างราบรื่น ซึ่งไทยก็ตระหนักถึงจุดนี้ของตนเองเช่นกัน

ดังนั้นในความคิดเห็นของผู้วิจัย โครงการชุดคลองไทยในประเทศไทยมีความเป็นไปได้ยากเนื่องด้วยอุปสรรคหลากหลายประการ เช่น ความไม่พร้อมของไทยทั้งในบริบทความมั่นคงและการเมือง และปัจจัยสำคัญคือ เงินทุน เป็นต้น แม้ว่าจะมีฝ่ายใดเสนอเงินทุนเพื่อสนับสนุนการให้กู้ยืมเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน แต่ไทยก็ตระหนักถึงผลดีและผลร้ายของการสร้างโครงการชุดคลองไทย ช่วงเวลาดังกล่าวนี้อินเดียคงจะวางใจได้ในระดับหนึ่งว่าการกำเนิดโครงการนี้คงเป็นไปได้ยาก แต่ใน

อนาคตหากบริบทของการเมืองไทยเปลี่ยนแปลงไปและหากไทยหันไปร่วมมือกับจีน ครานั้นอาจจะ
เป็นฝันร้ายของอินเดียก็เป็นได้



บรรณานุกรม

- AL JAZEERA AND NEWS. "India Bans 59 Mostly Chinese Apps Amid Border Dispute." AL JAZEERA AND NEWS AGENCIES, 2020.
- Aqif, Afnan. "The Kra Canal's Impact on Malaysia." EMIR Research, 2019.
- Assawin Pakkawan. "Nesdb to Study Feasibility of Kra Canal Plan." Bangkok Post, 2019.
- Baruah, Darshana M. *India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia*. JSTOR, 2018.
- Baruah, Darshana M. "India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia." Carnegie Endowment for International Peace, 2018.
- Bhardwaj, Prachi. "The Kra Canal Conundrum." *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 15, no. 2 (2019/07/03 2019): 148-53.
<https://doi.org/10.1080/09733159.2020.1711999>.
- Burchill, Scott. "Origins and Antecedents." In *The National Interest in International Relations Theory*, 9-30: Springer, 2005.
- Ching-mu, Chen, and Kumagai Satoru. "Economic Impacts of the Kra Canal: An Application of the Automatic Calculation of Sea Distances by a Gis." Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (JETRO), 2016.
- Desai, Suyash "India's Approach to the Indian Ocean Region: From Sea Control to Sea Denial." 2020.
- Desk, EurAsian Times. "India Can 'No Longer' Choke China at the Strait of Malacca as Beijing Finds Solution." 2020.
- Hamzah, Ba. "Alleviating Chinas Malacca Dilemma." 2017.
- Inamdar, Nikhil "Can India Afford to Boycott Chinese Products?": BBC Business Correspondent, Mumbai, 2020.
- Javad Heydarian, Richard "Report : At a strategic Crossroads: Asean Centrality Amid Sino-American Rivalry in the Indo-Pacific." 2020.
- Joyeeta , Bhattacharjee. "Saarc Vs BIMSTEC: The Search for the Ideal Platform for Regional Cooperation." 2018.

- Manoj Kewalramani, Anirudh Kanisetti, and Kunaal Kini. "The Kra Canal: What Does It Mean for India?", 2020.
- Pant, Harsh V. "India and China: An Uneasy Relationship." In *Indian Foreign Policy: An Overview*. Manchester: Manchester University Press, 2017.
- Peng Er, Lam. "Thailand's Kra Canal Proposal and China's Maritime Silk Road: Between Fantasy and Reality?". *Asian Affairs: An American Review* 45, no. 1 (2018/01/02 2018): 1-17. <https://doi.org/10.1080/00927678.2017.1410403>.
- Shubhajit, Roy. "Explained: Why Modi Swearing-in Invite to BIMSTEC Leaders Sends Important Signals to India's Neighbours." 2019.
- Singh, Abhijit. "China Tightens Grip over the South China Sea – Should India Worry?" 2020.
- Tuneer, Mukherjee. *Maritime Security and India: India as a Regional Security Provider, in India's Evolving National Security Agenda: Modi and Beyond*,. New Delhi: Konark
- เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. "ศรีลังกา : สมรภูมิสงครามเศรษฐกิจในเอเชียใต้." accessed 14 สิงหาคม, 2563, <http://www.kriengsak.com/Sri%20Lanka%3A%20The%20economy%20in%20South%20Asia>.
- เดลินิวส์. "ศรีลังกาขายท่าเรือฮัมบันโตตาให้จีน." 2560, accessed 15 กรกฎาคม, 2563, <https://www.dailynews.co.th/foreign/587660>.
- เอ๋มดี อีนามูล ฮาค. "ผลกระทบของการพัฒนาตลาดหุ้นต่ออัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจกรณีประเทศสมาชิกในกลุ่ม." เอกสารวิจัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.
- โสภณา ศรีจำปา. "จาก“นโยบายมองตะวันออก” สู่ “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย : ประเด็นอาเซียน." วารสารภาษาและวัฒนธรรม 35, no. 2 (2559): 117-40.
- ไกรกฤกษ์ นานา. "ตัวการที่ทำให้ไทยยกเลิกโครงการชุดคอคอดกระ: ข้อมูลใหม่สมัยรัชกาลที่๕." 2559, accessed 14 มิถุนายน, 2563, https://www.silpa-mag.com/history/article_7580.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. "ความตกลงการค้าเสรีบีเอ็มสเตค: BIMSTEC Free Trade Area : BIMSTEC FTA." 2563, accessed 2 กันยายน,
- http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/FACTBOOK_BIMSTEC%20.pdf.
- กรมเอเชียตะวันออก. "แนวคิดอินโด – แปซิฟิก (Free and Open Indo - Pacific)." กรมเอเชียตะวันออก, กระทรวงการต่างประเทศ, 2018, accessed 1 กันยายน 2563,
- <https://eastasiawatchinth.com/th/articles/politics-and-economy/683/>.

- กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์. คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐอินเดีย. กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก, 2554.
- กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ. "กรอบความร่วมมือเศรษฐกิจระหว่างประเทศ." กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ,, 2557, accessed 1 มิถุนายน, 2563, <http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/42516>.
- กัลยรักษ์ นัยรัชเสรี. "Belt and Road Initiative เดินหน้าไปถึงไหนแล้ว?", 2562, accessed 15 มิถุนายน 2016, <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6095>.
- กิติคุณ โตรักษา. "นโยบายการขยายกำลังทางทหารของอินเดียในศตวรรษที่ 21 ต่อประเด็นภัยคุกคามทั้งแบบเก่าและแบบใหม่ในมหาสมุทรอินเดีย." เอกสารวิจัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.
- ช่อฉัตร กระเทศ. "ยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางทะเลของไทยรองรับการขยายอิทธิพลทางทะเลของจีนในทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย." เอกสารวิจัย, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2559-2560.
- ชัยยงค์ สัจจิตานนท์. "ยุทธศาสตร์สหรัฐและทรศนะอาเซียน ว่าด้วย‘อินโด-แปซิฟิก'." มติชนออนไลน์, 2562, accessed 6 กรกฎาคม, 2562, https://www.matichon.co.th/article/news_1567495.
- ปิติ ศรีแสงนาม. "อาเซียน:กับยุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก การเชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ", accessed 7 ตุลาคม 2563, http://www.aseanhai.net/sub_convert.php?nid=9281.
- สาธิต มนต์สุรกุล. "กลยุทธ์แย่งชิงความเป็นใหญ่ สหรัฐฯ ดัน ‘อินโด-แปซิฟิก ประชัณ "One Belt, One Road" ของจีน." 2018, accessed 12 สิงหาคม, 2020, <https://themomentum.co/us-mike-pompeo-is-advancing-a-free-and-open-indo-pacific/>.
- สุรพงศ์ เจริญวัฒนสุข. "เส้นทางสายไหม." เอกสารวิจัย, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2561.
- อรณิข รุ่งธิปานนท์. "จีนกับการเป็นมหาอำนาจในศตวรรษที่ 21." 2560, accessed 15 มิถุนายน, 2563, https://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2560/apr2560-2.pdf.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	Netsai Aumngamarj
วัน เดือน ปี เกิด	19 กรกฎาคม 2534
สถานที่เกิด	Bangkok, Thailand
วุฒิการศึกษา	Saint John's University
ที่อยู่ปัจจุบัน	291/6 Itsaraphap rd, Hirunrujee, Thonburi, Bangkok, Thailand 10600



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY