



บทวิพากษ์อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Critique of the Development Ideology in the Eastern Economic Corridor (EEC) Plan in Thailand

มนัส พัฒนาผล*, ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, จำลอง แสนเสนาะ

Manas Phattanapol, Chaiyon Praditsil, Chamlong Saensanoh

สาขาวิชาสหวิทยาการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี
จังหวัดจันทบุรี 22000

Interdisciplinary Program for Sustainable Development, Faculty of Humanities and Social Sciences,
Rambhai Barni Rajabhat University, Chanthaburi 22000 Thailand

*Corresponding author E-mail: mhatoo_13@hotmail.com

(Received: April 29 2022; Revised: June 18 2022; Accepted: June 30 2022)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบท อุดมการณ์ และวิพากษ์อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ วิธีวิทยาการวิจัยเชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองแนวประวัติศาสตร์ และการวิเคราะห์วาทกรรมเชิงวิพากษ์ วิธิดำเนินการวิจัย ใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร และการสัมภาษณ์เชิงลึก ผลการศึกษาพบว่า บริบทการพัฒนาของประเทศไทย นับตั้งแต่เริ่มใช้แผนพัฒนาฯ จวบจนปัจจุบันยังคงตั้งอยู่บนแนวคิดของการพัฒนากระแสหลัก ภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยใช้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นกลไกขับเคลื่อนหลัก การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็เช่นเดียวกัน เพียงแต่ปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและยกระดับการพัฒนาโดยการขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม ด้านอุดมการณ์ การพัฒนาเป็นอุดมการณ์ทุนนิยมที่ตั้งอยู่บนแนวคิดของเสรีนิยมใหม่ (Neoliberalism) โดยใช้ยุทธศาสตร์การเติบโตอันเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนกระบวนการสะสมทุน (Capital Accumulation) เพื่อให้ทุนนิยมดำรงอยู่และดำเนินต่อไป สำหรับกระบวนการพัฒนา รัฐไทยได้ผลิตซ้ำ (Reproduction) อุดมการณ์การพัฒนา พร้อมกับผลิต/สร้างวาทกรรม การพัฒนา (Development Discourse) เพื่อสร้างความชอบธรรม (Legitimacy) ให้กับรัฐและการยอมรับจากสังคม (Legitimation) ตลอดจนการสร้างอำนาจครอบงำ (Hegemony) และจิตสำนึกจอมปลอม (False Consciousness) ผ่านกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรม

คำสำคัญ : อุดมการณ์การพัฒนา, ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, การวิเคราะห์วาทกรรมเชิงวิพากษ์



Abstract

The purposes of this research were to explore contexts and ideologies as well as to express ideological criticism toward the Eastern Economic Corridor Development Plan. This qualitative research employed two methods of inquiry namely: methodology of political economy and critical discourse analysis. The data collection was based on documentary research and in-depth interview. The results showed that the context of developing Thailand has followed the first national economic social development plan, dominant development paradigm, and strategy for economic growth based on industrial development as a key driving force. Similarly, the Eastern Economic Corridor Development Plan has been conducted using the same methods with the change of development strategy by adding in the potential of competitiveness, and innovative value-based development. For the development ideology, the concepts of neoliberal capitalism and capital accumulation have been used for maintaining the growth of the existing capitalist economy. For the development process, the Thai government has been developing the country by using the methods of reproduction and creating the development discourse for the state's legitimacy, legitimation, hegemony, and false consciousness under the process of industrial development.

Keywords : Development Ideology, Eastern Economic Corridor, Critical Discourse Analysis



บทนำ

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นโครงการพัฒนาต่อยอดจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกหรืออีสเทิร์น ซีบอร์ด (Eastern Seaboard) สำหรับโครงการอีสเทิร์น ซีบอร์ดนั้น เกิดขึ้นในสมัยรัฐบาลของ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เมื่อปี พ.ศ. 2525 ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 โดยใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกเป็นตัวจักรสำคัญในการขับเคลื่อนและสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ภายใต้วิสัยทัศน์ที่พึงปรารถนาของการเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (NICs) จึงได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประเทศกึ่งอุตสาหกรรมเมื่อสิ้นแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 และเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ภายในแผนพัฒนา ฉบับที่ 6 ซึ่งแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 ได้กำหนดบทบาทพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้เป็นฐานการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ เพื่อกระจายพื้นที่การเจริญเติบโตและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกนอกเขตกรุงเทพมหานคร ตลอดจนการเป็นประตูเชื่อมโยงการพัฒนาไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมต่อไปยังภาคเหนือ ทั้งนี้ จากการพิจารณาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกแล้วเห็นว่ามิใช่ได้เปรียบด้านทรัพยากรธรรมชาติและโครงสร้างพื้นฐาน มีศักยภาพและความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2526: 11-12, 18; ไทยพับลิก้า, 2555)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีชื่อเรียกเป็นทางการตามกฎหมายว่าเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นนโยบายหลักของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่มุ่งไปสู่เป้าหมายให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน เพื่อก้าวสู่ประเทศพัฒนาแล้ว (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, ชัยณรงค์ เครือนวน และจิตรา สมบัติรัตนานันท์, 2564: 3) ขณะเดียวกัน โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ก็ได้ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ยุทธศาสตร์การแข่งขันและยกระดับคุณภาพของประเทศในทุกภาคส่วน ตลอดจนพัฒนาประเทศสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงภายใต้ยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย 4.0” ให้เป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนา ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและภาคบริการ บนฐานของเทคโนโลยีสมัยใหม่และนวัตกรรม โดยเน้นการพัฒนาใน 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งนี้ ยังคงมุ่งเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออกได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา ซึ่งแผนการพัฒนามุ่งให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ทั้งทางกายภาพและทางสังคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ความเป็นมาของอีอีซี, 2564) กล่าวได้ว่า โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

ภาคตะวันออก เปรียบเสมือนตัวจักรใหม่ในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (New Engine of Growth) ซึ่งมีการคาดการณ์จากกลไกที่ว่าหากสามารถขับเคลื่อนโครงการฯ ได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561-2580 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.04 ต่อปี และอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.30 ต่อปี ขณะเดียวกันจะมีการจ้างงานเพิ่มขึ้น 1.3 ล้านคน (ชัยณรงค์ เครือนวน และพิมพ์ประไพ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา, 2564: 91)

โดยสรุปแล้ว พบว่า แนวคิดการพัฒนาคือโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ยังคงตั้งอยู่บนแนวคิดของการพัฒนาระเบียงหลักภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Growth Strategy) ขณะที่ผลลัพธ์ของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้ปรากฏให้เห็นเด่นชัดแล้วว่าเป็นการพัฒนาที่เอื้อประโยชน์กับกลุ่มทุน แต่ได้สร้างผลกระทบให้กับสังคมและสิ่งแวดล้อม ผลพวงของการพัฒนาจึงเป็นไปในลักษณะของฝ่ายหนึ่งได้ประโยชน์แต่อีกฝ่ายหนึ่งเสียประโยชน์ (Zero Sum Game) (ชัยณรงค์ เครือนวน, 2550) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า แนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจไทยตั้งแต่อดีตภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับปัจจุบัน ยังคงตั้งอยู่บนแนวคิดของวาทกรรมการพัฒนา และเพื่อให้การพัฒนาในฐานะที่เป็นวาทกรรมดำเนินต่อไป รัฐไทยจำเป็นต้องผลิต/สร้างวาทกรรม (การพัฒนา) เพื่อสร้างความชอบธรรม (Legitimacy) ให้กับรัฐและกระบวนการจัดการ ตลอดจนการยอมรับจากสังคมโดยรวม (Legitimation) ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงต้องการจะศึกษาว่า อุดมการณ์การพัฒนาที่อยู่เบื้องหลังระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกคืออะไรและมีบทบาทอย่างไร

งานวิจัยนี้ ได้มีการสำรวจองค์ความรู้ที่เกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เริ่มตั้งแต่แนวคิดเกี่ยวกับอุดมการณ์การพัฒนา ประกอบด้วยแนวคิดเกี่ยวกับอุดมการณ์หลักและอุดมการณ์ต่อต้าน แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีการพัฒนา ได้แก่ ทฤษฎีการพัฒนากระแสหลัก และแนวคิดเกี่ยวกับวาทกรรม สำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 1) ชัยณรงค์ เครือนวน (2550) วิจัยเรื่อง เศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง 2) ชัยณรงค์ เครือนวน (2558) วิจัยเรื่อง ปฏิบัติการและการต่อสู้ทางวาทกรรมในการพัฒนาอุตสาหกรรม : ศึกษากรณีการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้ตัวแบบมาตาฟุต 3) ชัยณรงค์ เครือนวน และพิมพ์ประไพ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา (2564) วิจัยเรื่อง เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการพัฒนา : ศึกษาการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
2. เพื่อศึกษาอุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
3. เพื่อวิพากษ์อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

วิธีการดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยวิธีวิทยาวิจัยเชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองแนวประวัติศาสตร์ และวิธีการวิเคราะห์วาทกรรมเชิงวิพากษ์ (Critical Discourse Analysis) สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้รูปแบบดังนี้

1. การศึกษาจากเอกสาร ประกอบด้วย 1) เอกสารขั้นต้น (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ยังมิได้ผ่านการวิเคราะห์และสังเคราะห์ อาทิ เอกสารทางราชการ หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น 2) เอกสารชั้นรอง (Secondary Data) เป็นเอกสารที่มีการวิเคราะห์ข้อมูลแล้ว อาทิ กฎหมาย กฎระเบียบ คำสั่ง งานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความทางวิชาการ เป็นต้น

2. การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคประชาชน

สำหรับการตรวจสอบข้อมูล ใช้หลักการตรวจสอบแบบหลากหลาย (Triangulation) โดยการตรวจสอบจากผู้ให้ข้อมูลที่มีจุดยืนต่างกัน และตรวจสอบจากแหล่งข้อมูลที่แตกต่างกัน โดยใช้ข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์ มาทำการเปรียบเทียบเพื่อตรวจสอบความถูกต้องว่ามีความเหมือนหรือต่างกันมากน้อยเพียงใด ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น อาศัยกรอบการวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองแนวประวัติศาสตร์ และการวิเคราะห์วาทกรรมเชิงวิพากษ์

ผลการวิจัย

1. บริบทการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 สรุปได้ว่า บริบทการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สามารถวิเคราะห์ได้จากบริบททางประวัติศาสตร์ที่เป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาทุนนิยมสมัยใหม่ในประเทศไทย นับตั้งแต่เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จนกระทั่งถึงโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) สู่โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สามารถสรุปประเด็นข้อค้นพบได้ ดังนี้

พัฒนาการของเศรษฐกิจไทย หลังการยึดอำนาจของจอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ ภายใต้การสนับสนุนของสหรัฐอเมริกา ด้วยการอุปถัมภ์ทางด้านการเมืองและเงินทุนช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาได้ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์และทิศทางการพัฒนาประเทศไปสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมที่ให้เอกชนมีบทบาทนำในการพัฒนาเศรษฐกิจ (พอฟันท์ อูยานนท์, 2564: 168; ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเคอร์, 2546: 544) โดยแนวคิดและกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจในขณะนั้นได้รับอิทธิพลจากสหรัฐอเมริกาและธนาคารโลกเป็นสำคัญ (พอฟันท์ อูยานนท์, 2564: 174) ถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของประวัติศาสตร์การพัฒนาทุนนิยมไทย ที่ใช้อุตสาหกรรมสมัยใหม่เป็นตัวจักรในการขับเคลื่อน นับตั้งแต่เริ่มมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นต้นมาจวบจนปัจจุบัน (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, ชวงศ์ อุบลี และอัศวิน แก้วพิทักษ์, 2563: 25)

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อเป็นกลไกสำหรับการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจนั้น กลุ่มเทคโนโลยีได้มีการวางแผนและเพื่อให้การเติบโตมีการขยายตัวในอัตราสูงอย่างสม่ำเสมอ รัฐจึงได้วางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมในภูมิภาคแห่งแรกของประเทศไทย คือ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกหรืออีสเทิร์น ซีบอร์ด ภายใต้กรอบวิสัยทัศน์ 50 ปี โดยวางแผนให้ภาคตะวันออกเป็นประตูการค้าสำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยแห่งหนึ่งของโลกซึ่งได้ดำเนินการมาแล้วสองระยะ คือ

ระยะที่ 1 พ.ศ. 2525-2537 ครอบคลุมพื้นที่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยมีพื้นที่เป้าหมาย คือ มาบตาพุดและแหลมฉบัง ด้วยพื้นที่มาบตาพุดมีแหล่งก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำหรับปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมหลักที่จะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อไป ส่วนพื้นที่แหลมฉบังเป็นบริเวณเอื้อต่อการพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือสมัยใหม่ของประเทศ ผลของการพัฒนาตามโครงการในระยะที่ 1 ซึ่งประเมินโดยภาครัฐ พบว่า ประสบความสำเร็จในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจตามเป้าหมาย ดังนั้น จึงได้ดำเนินการวางแผนต่อในระยะที่ 2 คือ พ.ศ. 2539-2548 อันเป็นการขยายผลในเชิงปริมาณที่มากขึ้น อาทิ การเร่งรัดโครงการท่าเรือ การเปิดประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศอินโดจีน โดยมีเป้าหมายและขยายการพัฒนาพื้นที่ 8 จังหวัด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี นครนายก สระแก้ว จันทบุรีและตราด ซึ่งผลจากการพัฒนาในระยะที่ 2 พบว่า ยังคงประสบความสำเร็จในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเช่นเดียวกัน (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, 2549: 24-25)

จะเห็นได้ว่าบริบทการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกนั้น ปัจจัยหลักเกิดจากแนวคิดด้านยุทธศาสตร์การพัฒนา



ประเทศตั้งแต่สมัย จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นต้นมา ซึ่งตั้งอยู่บนแนวคิดทฤษฎีการสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจ (Growth Theory) กล่าวคือ เป้าหมายของการพัฒนาอยู่ที่การเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีตัวชี้วัด คือ รายได้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยใช้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ (วิวัฒน์ชัย อรรถากรณ์, 2533; อ้างถึงใน ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, 2549: 34) ขณะที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกในภาคตะวันออกเป็นผลมาจากความพยายามผลักดันให้ไทยเป็นประเทศอุตสาหกรรม ตั้งแต่ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ดังนั้น จึงได้กำหนดให้บริเวณพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นพื้นที่รองรับการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (NICs) ภายใต้กรอบคิดของการพัฒนากระแสหลักที่เน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากใช้แผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ภายใตกรอบยุทธศาสตร์ของการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ภาคตะวันออกได้กลายเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการยกระดับประเทศสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม ตลอดช่วงเวลาของการพัฒนาสะท้อนให้เห็นถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ด้านหนึ่งคือการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่อีกด้านหนึ่งคือ ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น รัฐจึงได้มีการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์การพัฒนาและการแก้ไขผลกระทบอันเป็นข้อเสนอชุดใหม่สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ภายใต้อำนาจระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งยังคงอยู่บนกรอบคิดของยุทธศาสตร์การสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ได้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพของยุทธศาสตร์การพัฒนา และการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรม (จิรายุทธ์ สีม่วง, 2560: 224)

นอกจากนี้ เบื้องหลังการจัดตั้งโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เกิดจากปัญหาการลงทุนจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างล่าช้าต่อเนื่องหลายปี การส่งออกชะลอตัวลง เห็นได้จากตัวเลขการส่งออกของไทยลดลงกว่าเดิม ส่งผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในอัตราที่ลดลงต่อเนื่องยาวนาน ขณะเดียวกัน ผลของการพัฒนาที่ผ่านมาเกิดปัญหากับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) กับดักความเหลื่อมล้ำ (Inequality Trap) กับดักการพัฒนาไม่สมดุล (Imbalance Trap) กับดักเหล่านี้เป็นปัจจัยกดดันให้รัฐต้องเร่งหาทางฟื้นฟูการลงทุนในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสูงหรือรู้จักกันในนามอุตสาหกรรม 4.0 เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้กลับไปขยายตัวได้ในอัตราประมาณร้อยละ 5 และเพื่อให้การเติบโตบรรลุเป้าหมาย รัฐบาลจึงได้จัดตั้งโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน (อภิชัย พันธเสน และคณะ, 2560: 66; สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) จากกรณีดังกล่าวสอดคล้องกับมุมมองของผู้แทนภาครัฐที่เห็นว่า ระยะเวลาที่สิบปีที่ผ่านมาการลงทุนชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่อง การเติบโตลดลง ดังนั้นเพื่อให้เกิดการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ตลอดจนโอกาสของการสร้างฐานความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจ จึงมีความจำเป็นต้องขับเคลื่อนโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังสร้างงาน สร้างรายได้ รวมถึงเศรษฐกิจเติบโตได้ในระยะยาว (ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม, สัมภาษณ์ 12 เมษายน 2565)

สรุป การดำเนินงานของรัฐบาลมีการดำเนินงานเตรียมการที่สำคัญ ดังนี้

20 เมษายน 2559 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาพิเศษ มีมติเห็นชอบแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้ชื่อว่า “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” (Eastern Economic Corridor : EEC)

28 มิถุนายน 2559 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนรายละเอียดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 เห็นชอบหลักการของแผนฯ พร้อมอนุมัติงบกลางปี 2560 จำนวน 6,992.67 ล้านบาท

17 มกราคม 2560 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ มีคำสั่งที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กำหนดมาตรการการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ก่อนการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

14 พฤษภาคม 2561 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และได้เปลี่ยนชื่อสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นสำนักงานนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และมาตรา 29 กำหนดให้ สกพอ. จัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร พร้อมทั้งกำหนดหน่วยของรัฐ



ที่เกี่ยวข้องเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงาน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561: 4-11 – 4-13)

ด้วยความเหมาะสมด้านศักยภาพของพื้นที่ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ภาคตะวันออก ได้รับการยกระดับให้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำหรับการลงทุน เนื่องจากตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียซึ่งมีประชากรจำนวนมากและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง คิดเป็น 1 ใน 3 ของมูลค่า GDP ของโลก นอกจากนี้ 3 จังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รถไฟฟ้าทางคู่ สนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือหลักทางชายฝั่งของสาธารณรัฐเมียนมา ท่าเรือสิทวิล์ดของกัมพูชา ท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ขณะเดียวกัน ยังมีความเพียงพอของพื้นที่สำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม สามารถพัฒนาต่อยอดสู่การเป็นระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย ในการสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

นอกจากนี้ในร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษได้ยกระดับจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพและประสิทธิภาพในการรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายและการแข่งขันในอนาคต โดย 12 อุตสาหกรรมเป้าหมายจะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Engine of Growth) ด้วยการต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) และการพัฒนา 7 อุตสาหกรรมใหม่ในอนาคต (New S-Curve) ได้แก่ 1) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ 2) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ 3) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ 4) อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร 5) อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ ส่วน 7 อุตสาหกรรมใหม่นั้น รัฐวางแผนให้เป็นกลไกหลักสำหรับขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต และเป็นเครื่องมือในการผลักดันให้ประเทศไทยก้าวสู่ยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย 4.0” ได้แก่ 1) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ 2) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ 3) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ 4) อุตสาหกรรมดิจิทัล 5) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร 6) อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ

7) อุตสาหกรรมพัฒนาคนและการศึกษา โดย 7 อุตสาหกรรมใหม่นี้เป็นการต่อยอดจาก 5 อุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) (จิรายุทธ สีม่วง, 2563: 229-230; สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก อุตสาหกรรมเป้าหมาย, 2564)

ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย 6 แนวทางหลัก ดังนี้

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Model Transport) ไร้รอยต่อ (seamless) ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก อาทิ การยกระดับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะ 3 การยกระดับท่าเรือมาบตาพุด ระยะ 3 การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ (แหลมฉบัง มาบตาพุด และจุกเสม็ด) การพัฒนากันทางหลวงและทางหลวงพิเศษ การยกระดับสนามบินอู่ตะเภา พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

2) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรมเพื่อปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง เพื่อสะสมทุนเทคโนโลยีและเป็นฐานในการพัฒนาต่อยอดต่อไป

3) การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวสู่การท่องเที่ยวระดับโลกอย่างยั่งยืน

4) การพัฒนาบุคลากรการศึกษา การวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรม

5) การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ มหานครการบินตะวันออกและศูนย์กลางการเงิน

6) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ เพื่อรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลัก พื้นที่เมืองอัจฉริยะและสถาบันศึกษา การท่องเที่ยว การค้นคว้าและวิจัย รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561: 5-2 – 5-4)

2. อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 สามารถสรุปได้ว่าอุดมการณ์ที่เป็นวิสัยทัศน์และเป็นเป้าหมายในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น เป็นอุดมการณ์ของทุนนิยม (Capitalism) ที่ตั้งอยู่บนแนวคิดของเสรีนิยมใหม่ (Neoliberalism) กล่าวคือ เมื่อวิเคราะห์แล้วจะพบว่า หัวใจหลักของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้สะท้อนให้เห็นถึงกรอบ



แนวคิดของการพัฒนากระแสหลัก ภายใต้แนวคิดเสรีนิยมใหม่ ซึ่งแนวคิดนี้ยังคงมุ่งเน้นยุทธศาสตร์การสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจ (Growth Strategy) และยุทธศาสตร์การเติบโตทางเศรษฐกิจนั้น ถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนกระบวนการสะสมทุน (Capital Accumulation) ในระบบทุนนิยม ขณะเดียวกัน กระบวนการสะสมทุนของระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ก็เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจที่จะนำไปสู่การพัฒนาให้ทันสมัย (Modernization) ตามแบบตะวันตกภายใต้กรอบคิดของการพัฒนากระแสหลัก

กล่าวได้ว่า ยุทธศาสตร์การสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจนั้น คือ ยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการสะสมทุน ดังนั้นจึงถือได้ว่ายุทธศาสตร์การพัฒนาในโครงการระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาทุนนิยม (Capitalist Development) ที่ดำเนินการสืบเนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกนั่นเอง แต่เป็นการยกระดับการพัฒนา ระบบทุนนิยมขึ้นจากเดิม (Industrial Deepening) (จิรายุทธ สีม่วง, 2560: 238) กล่าวคือ กระบวนการพัฒนาโครงการฯ ยังคงผลิตซ้ำเพื่อสืบทอดอุดมการณ์ทุนนิยมต่อไป ภายใต้แนวคิดเสรีนิยมใหม่ และการพัฒนากระแสหลักที่เชื่อว่ากลไกตลาดเป็นวิธีการจัดการระบบเศรษฐกิจที่ดีที่สุด (Market Primacy) แนวคิดนี้จึงสนับสนุนมาตรการการผ่อนคลายกฎระเบียบ (Deregulation) การเปิดเสรีการค้าและการลงทุน (Liberalization) ตลอดจนการโอนกิจการทางเศรษฐกิจให้เอกชนดำเนินการ (Privatization) (วีระยุทธ กาญจน์ชูฉัตร, 2563: 115-117) ซึ่งงานศึกษาแนวคิดเสรีนิยมใหม่กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น ชัยณรงค์ เครือนวน และพิมพ์ประไพ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา (2564: 100) ได้ชี้ให้เห็นว่า เป็นกระบวนการที่รัฐ/กลไกรัฐได้สร้างเขตแดนใหม่ทางเศรษฐกิจ (Reterritorialization) ในดินแดนเดิม โดยมีการผ่อนคลายด้านเศรษฐกิจ (Deregulation) การเปิดเสรี (Liberalization) สร้างข้อยกเว้นทางกฎหมาย (Exceptions) ให้สิทธิพิเศษหลายรูปแบบ โดยมีเป้าหมายให้ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นกลไกขับเคลื่อนการเติบโตและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ ตลอดจนดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์อุดมการณ์ที่อยู่เบื้องหลังการพัฒนา พบว่าเสรีนิยมใหม่ในสังคมไทยเป็นอุดมการณ์ที่มุ่งฟื้นฟูและรักษาอำนาจของชนชั้นนำ ตลอดจนมุ่งสถาปนาเจอนไขของการสะสมทุน (ฮาร์วี, 2555) ดังเช่น ชนชั้นนำภายใต้ระบอบอำนาจนิยมของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ซึ่งก่อนออกพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษได้มีการใช้อำนาจพิเศษตามมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับชั่วคราว พ.ศ. 2557 รัฐบาลภายใต้คณะรัฐประหารได้ออกประกาศจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจและดึงดูดการลงทุนจาก

ต่างชาติ มีการออกประกาศอย่างน้อย 12 ฉบับ อาทิ การจัดหาที่ดิน การยกเว้นการใช้ผังเมือง การข้ามขั้นตอนอีไอเอ และแต่งตั้งคณะกรรมการดูแลการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจาก 10 จังหวัดชายแดนก่อน และต่อมาเป็นการผลักดันระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (iLaw, 27 พฤศจิกายน 2561)

ตัวอย่างที่เห็นเป็นรูปธรรมเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของกลุ่มชนชั้นนำของรัฐกับชนชั้นนำทางเศรษฐกิจ (กลุ่มทุน) ต่อโครงการระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ กรณีของผู้ชนะการประมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินของกรุงเทพมหานคร บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ประกอบด้วย China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ และ บมจ.ช.การช่าง ซึ่งได้มีการจัดตั้ง บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (Eastern High-Speed Rail Linking Three Airport Co.,Ltd) โดยมีการลงนามสัญญา เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2562 ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญา ร่วมลงทุน โครงการมีมูลค่าการลงทุนกว่า 224,544 ล้านบาท โดยมีการออกเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ 119,425 ล้านบาท และเอกชนเสนอกรอบวงเงินการลงทุน 117,226 ล้านบาท ภายใต้สัญญา ร่วมลงทุน 50 ปี เมื่อครบสัญญา 50 ปี ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ (C.P. Group, 24 ตุลาคม 2562)

ในอีกด้านหนึ่ง มุมมองของนักวิชาการภาคประชาชนชี้ให้เห็นว่าการพัฒนาภายใต้อุดมการณ์ทุนนิยมของระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ยังคงมีเป้าหมายหลักคือการสะสมทุนเพื่อให้ทุนนิยมเติบโตต่อไป การสะสมทุน ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ นอกจากนี้ทรัพยากรส่วนใหญ่ก็ยังประโยชน์ให้กับกลุ่มทุน การพัฒนายังเป็นลักษณะที่เรียกว่า Zero Sum Game ส่วนด้านความยั่งยืนนั้น เป็นความยั่งยืนเฉพาะกลุ่มทุนเท่านั้น นอกเหนือจากนั้นเป็นเพียงวาทกรรม อาทิ วาทกรรมว่าด้วยความยั่งยืน ทุนนิยมสีเขียว การเติบโตสีเขียว บรรษัทภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นต้น (ปริษา เปี่ยมพงศ์สานต์, สัมภาษณ์ 25 กุมภาพันธ์ 2565) สรุปได้ว่า ในมุมมองของภาครัฐต้องการให้อุดมการณ์ทุนนิยมขับเคลื่อนต่อไปผ่านการพัฒนาอุตสาหกรรมสมัยใหม่ ส่วนมุมมองของภาคประชาชนมองว่า รัฐภายใต้ระบอบอำนาจนิยมได้ผลิตสร้างวาทกรรมการพัฒนา เพื่อสร้างอำนาจครอบงำ (Hegemony) ให้กับระบบความคิด ความเชื่อกับวิถีคิดของรัฐ เพื่อสร้างความชอบธรรมให้กับรัฐ ส่วนความยั่งยืนเป็นเพียงประดิษฐกรรมทางวาทกรรมเท่านั้น

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว สามารถจะวิเคราะห์ได้ว่า อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก



เป็นอุดมการณ์ที่ถือกำเนิดขึ้นจากอำนาจรัฐไทย ถือได้ว่าเป็นอุดมการณ์หลัก (Dominant Ideology) ที่ถูกสถาปนาโดยรัฐอำนาจนิยม (คสช.) เป็นอุดมการณ์หลักที่สถาปนาขึ้นเพื่อการดำรงอยู่ของความสัมพันธ์ทางการผลิต (รัฐ-ทุน) ดังนั้น ชนชั้นนำจึงต้องทำการผลิตซ้ำอุดมการณ์การพัฒนาเพื่อการดำรงอยู่ของรัฐและทุน ดังเช่น ยุทธศาสตร์ชาติ (20 ปี) ผ่าน Thailand 4.0 สู่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งให้เห็นว่ายุทธศาสตร์การพัฒนาเกิดจากอำนาจรัฐทั้งสิ้น

3. วิพากษ์อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 สามารถสรุปได้ว่า อุดมการณ์การพัฒนาภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก นั้น ได้ข้อค้นพบเกี่ยวกับกระบวนการพัฒนาที่เรียกว่า วาทกรรมการพัฒนา (Development Discourse) กับการพัฒนาในฐานะที่เป็นวาทกรรม (Development as Discourse) สิ่งที่น่าสังเกตให้เห็นเด่นชัดในกระบวนการของรัฐและชนชั้นนำ คือ การประกอบสร้างวาทกรรม (Discursive Construction) ทั้งทางด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ตลอดจนการผลิตสัญลักษณ์ (Signs) ออกสู่สังคมให้กับโครงการพัฒนาฯ นอกจากนี้ เพื่อให้การพัฒนาทุนนิยมดำรงอยู่และสร้างการยอมรับจากสังคม จำเป็นต้องเติมคุณลักษณะบางประการลงไปในภาษา ตัวอย่างเช่น คำว่า “ความยั่งยืน” กับ “กระบวนการพัฒนา” เกิดเป็นวาทกรรมการพัฒนาที่ยั่งยืน (ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2560: 278) หรือวาทกรรมอื่น ๆ อาทิ “มันคงยั่งยืน” (ประกาศ เรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580), 2561: 5-6) ทุนนิยมสีเขียว การเติบโตสีเขียว เป็นต้น วาทกรรมดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการผลิตซ้ำ (Reproduction) อุดมการณ์การพัฒนาโดยรัฐ/กลไกรัฐและ ชนชั้นนำ เพื่อสร้างระบบความคิด ความเชื่อ และความชอบธรรม (Legitimacy) ตลอดจนการสร้างความครอบงำ (Hegemony) เพื่อให้สังคมยอมรับอุดมการณ์การพัฒนาดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนา จำเป็นต้องผลิตซ้ำอุดมการณ์การพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อสืบทอดอุดมการณ์ทุนนิยมให้ดำรงอยู่และดำเนินต่อไป

การใช้อุดมการณ์พัฒนากระแสหลักของชนชั้นนำ ได้ผลิต/สร้างวาทกรรมการพัฒนาเพื่อสร้างความชอบธรรมและให้ประชาชนยอมรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ดังปรากฏให้เห็นเด่นชัดในงานศึกษาของ ชัยณรงค์ เครือนวน (2558) ที่ได้ศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้ตัวแบบมาตาฟุต บนกรอบคิดของอุดมการณ์หรือวาทกรรมกระแสหลัก ข้อสรุปของ ชัยณรงค์ เครือนวน ซึ่งให้เห็นถึงกระบวนการผลิตซ้ำเพื่อสืบทอดอุดมการณ์ทุนนิยมโดยรัฐไทย และกลุ่มพันธมิตรชนชั้นนำ ซึ่งทำการผลิต/สร้างวาทกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรม และใช้วาทกรรมครอบงำความเป็นเจ้าเหนือวาทกรรมชุดอื่น ๆ (Hegemonic Discourse) อาทิ กลยุทธ์โฆษณาชวนเชื่อ

ให้สังคมและชุมชนท้องถิ่นเชื่อว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมจะนำมาซึ่งความก้าวหน้า ตลอดจนการให้ความรู้ด้านการพัฒนาต้องอาศัยความเชี่ยวชาญแบบมืออาชีพจนกระทั่งเกิดเป็นวาทกรรมกระแสหลัก ทั้งนี้ รูปแบบของกระบวนการผลิต/สร้างวาทกรรมก็มีหลายรูปแบบ อาทิ 1) วาทกรรมภายใต้ค่านิยมโชติช่วงชัชวาล 2) วาทกรรมภายใต้ค่านิยมบรรษัทภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม 3) วาทกรรมภายใต้ค่านิยมความเป็นสีเขียว วาทกรรมเหล่านี้มีเป้าหมายเพื่อนำไปสู่การครอบงำ (Dominance) ยึดครอง (Subjugation) และการสร้างจิตสำนึกจอมปลอม (False Consciousness) แก่ประชาชนผ่านการสร้างภาพลักษณ์ให้เกิดขึ้นในกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรม

กล่าวโดยสรุปแล้ว โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ยังคงตั้งอยู่บนวาทกรรมกระแสหลัก หรืออุดมการณ์หลักในการครอบงำ (Dominant Ideology) ที่ควบคุมโดยรัฐ/กลไกรัฐ ซึ่งรัฐยังคงผลิต/สร้าง ชุดความคิดผ่านการประกอบสร้างวาทกรรมออกมาเป็นระบบความคิด ความเชื่อที่ว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมจะนำมาซึ่งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสร้างความอยู่ดีกินดีให้กับสังคม ขณะเดียวกัน สังคมโดยรวมก็จะได้ประโยชน์จากการพัฒนา จะเกิดการกระจายผลการเติบโตจากบนสู่ล่าง (Trickle Down Effect) ชุดความคิดเหล่านี้เป็นเสมือนมายาภาพ (Illusion) ที่รัฐอำนาจนิยมพยายามสร้างให้กับสังคม ดังที่ ธเนศ วงศ์ยานนาวา (2559) อธิบายว่าเป็นภาพลวงตาของความชอบธรรม เนื่องจากหลายทศวรรษที่ผ่านมา ผลของการพัฒนาได้สร้างผลกระทบให้กับสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระนั้นก็ตาม การพัฒนาภายใต้รัฐอำนาจนิยม รัฐและชนชั้นนำไทย ยังคงทำหน้าที่ผลิตซ้ำอุดมการณ์การพัฒนาที่เป็นอุดมการณ์หลักในการครอบงำอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการผลิต/สร้างวาทกรรมการพัฒนา เพื่อสร้างความชอบธรรม (Legitimacy) ให้กับวิถีคิดของรัฐและการยอมรับจากสังคม (Legitimation) ตลอดจนการสร้างความครอบงำ (Hegemony) และจิตสำนึกจอมปลอมภายใต้กระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรม

สรุปและอภิปรายผล

จากข้อค้นพบผลการศึกษาเกี่ยวกับบริบทการพัฒนาเมื่อวิเคราะห์ในเชิงประวัติศาสตร์จากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก นับตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบทุนนิยมในประเทศไทยด้วยแนวคิดการพัฒนากระแสหลัก ภายใต้กรอบทฤษฎีการทำให้ทันสมัย โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมระยะแรกเป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ต่อมาเกิดการอิมพอร์ตตลาด จึงเกิดแนวคิดยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนและสร้างความเจริญเติบโต



ทางเศรษฐกิจ ซึ่งได้มีการเลือกพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นพื้นที่รองรับการพัฒนา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและความเหมาะสมทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ช่วงทศวรรษ 2520 จึงเกิดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาดังกล่าว ผลลัพธ์ของการพัฒนาเศรษฐกิจเติบโตบรรลุเป้าหมาย ในทางกลับกันก็ได้สร้างผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผลพวงของการพัฒนาที่เกิดขึ้นสอดคล้องกับงานศึกษาของ ชัยณรงค์ เครือนวน (2550) และงานศึกษาของ ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และคณะ (2550) ได้ชี้ให้เห็นว่าเป็นการพัฒนาที่เอื้อประโยชน์ให้กับกลุ่มทุนเพียงไม่กี่กลุ่ม ขณะที่ชุมชนท้องถิ่นที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมเป็นผู้รับภาระจากผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาสังคม ปัญหาการกระจุกตัวของรายได้ เป็นต้น กล่าวอีกนัยหนึ่ง เป็นการพัฒนาที่ฝ่ายหนึ่งได้ประโยชน์ แต่อีกฝ่ายหนึ่งเสียประโยชน์ (Zero Sum Game)

ทศวรรษ 2550 เกิดปัญหาการลงทุนจากต่างประเทศลดลงต่อเนื่อง การส่งออกชะลอตัว การขยายตัวทางเศรษฐกิจลดลง และเพื่อให้เศรษฐกิจฟื้นตัว รัฐบาลภายใต้คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ จึงได้จัดตั้งโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และได้ออกพระราชบัญญัติให้เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ เพื่อส่งเสริมศักยภาพและประสิทธิภาพของพื้นที่ในการรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายและการแข่งขันในอนาคต ยกระดับให้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำหรับการลงทุน ปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ขับเคลื่อนการพัฒนาด้วยยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 อย่างไรก็ตาม เป้าหมายการพัฒนายังคงตั้งอยู่บนยุทธศาสตร์การสร้างความสำเร็จเติบโตเช่นเดียวกัน ข้อค้นพบเกี่ยวกับการปรับยุทธศาสตร์พัฒนานี้ สอดคล้องกับงานศึกษาของ จิรายุทธ์ สีม่วง (2560) ที่ชี้ให้เห็นว่าข้อเสนอการพัฒนาอุตสาหกรรมชุดใหม่ รัฐยังต้องการให้ดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อไป ภายใต้ยุทธศาสตร์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนา เพื่อเพิ่มศักยภาพของยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรม รวมถึงข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหามาตรการที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา

ผลการศึกษาเกี่ยวกับอุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ชี้ให้เห็นว่าอุดมการณ์ที่เป็นวิสัยทัศน์และเป้าหมายในการพัฒนา คือ ระบบทุนนิยมที่ตั้งอยู่บนแนวคิดเสรีนิยมใหม่ เป็นทุนนิยมที่มุ่งเน้นยุทธศาสตร์การเจริญเติบโต เพื่อนำไปสร้างกระบวนการสะสมทุน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของทุนและการดำรงอยู่ของทุนนิยม ข้อค้นพบนี้ สอดคล้องกับงานศึกษาของ ชัยณรงค์ เครือนวน และพิมพ์ประไพ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา (2564) ที่ชี้ให้เห็นว่าเงื่อนไขเชิงโครงสร้างที่มีผลต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกนั้น คือ การมีอำนาจพิเศษของรัฐ

รวมศูนย์ และการผลิตซ้ำเพื่อสืบทอดอุดมการณ์ทุนนิยม ความพร้อมและความได้เปรียบของพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

ผลการศึกษาเกี่ยวกับข้อวิพากษ์อุดมการณ์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น ชี้ให้เห็นว่าเกิดจากการผลิตซ้ำเพื่อสืบทอดอุดมการณ์การพัฒนา (Reproduction of Ideology) โดยรัฐ/กลไกรัฐ เกิดเป็นวาทกรรมกระแสหลัก (Dominant Discourse) การประกอบสร้างวาทกรรม (Discursive Construction) พร้อมกับการผลิต/สร้าง วาทกรรมการพัฒนา (Development Discourse) เพื่อสร้างความชอบธรรม (Legitimacy) ให้กับแนวคิดของรัฐรวมถึงการยอมรับจากสังคม (Legitimation) ตลอดจนการสร้างอำนาจครอบงำ (Hegemony) และจิตสำนึกจอมปลอม (False Consciousness) ผ่านกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรม ข้อค้นพบนี้ สอดคล้องกับงานศึกษาของ ชัยณรงค์ เครือนวน (2563) ที่ชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาภายใต้กระบวนการทัศน์ของชนชั้นนำ ไม่เคยปรับเปลี่ยนแม้จะมีแรงกดดันหลายมิติในทางเศรษฐกิจและสังคม ตรงกันข้ามรัฐไทยกลับใช้อำนาจครอบงำเหนืออุดมการณ์และกระบวนการทัศน์การพัฒนารูปแบบอื่น เนื่องจากชนชั้นนำไทยสามารถผลิตซ้ำยุทธศาสตร์การพัฒนา เพื่อสร้างความชอบธรรมและสร้างพลังอำนาจแก่กระบวนการพัฒนากระแสหลักได้เสมอมา ดังเช่น การเปลี่ยนรูปโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในปลายทศวรรษ 2550

อย่างไรก็ตาม มีข้อค้นพบในทางทฤษฎีเกี่ยวกับการทำงานของเสรีนิยมใหม่ในสังคมไทย ชี้ให้เห็นว่า ที่มาของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น เกิดจากอำนาจรัฐรวมศูนย์ สู่ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ผ่านกลไกขับเคลื่อนด้วยนโยบาย Thailand 4.0 จะเห็นได้ว่า กระบวนการเหล่านี้ มิได้เกิดจากแนวคิดเสรีนิยมใหม่ในเชิงทฤษฎีที่ให้อำนาจแก่ปัจเจกชนเป็นผู้ตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่เกิดจากกระบวนการตัดสินใจโดยรัฐอำนาจนิยมและชนชั้นนำ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นเสรีนิยมใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะ คือกำกับและควบคุมโดยรัฐ/กลไกรัฐ มีข้อสังเกตเช่นดั่งนั้น แนวคิดเสรีนิยมใหม่ตามกลไกตลาดเสรีในสังคมไทย จึงเป็นเพียงมายาภาพและจิตสำนึกที่ผิดพลาดเท่านั้น

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการศึกษาแนวทางการพัฒนาแบบนิเวศวิทยาสังคม (Social Ecology) ควบคู่กับการพัฒนากระแสหลัก (Mainstream Development) โดยการปรับกระบวนการทัศน์การพัฒนาให้สอดคล้องกับภูมินิเวศเพื่อการพัฒนา อาทิ การเติบโตสีเขียว (Green Growth) ประสิทธิภาพเชิงนิเวศทางเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ความยุติธรรมด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Justice) การสร้างพลังของภาคประชาชน (Empowerment) ทั้งนี้



ต้องคำนึงถึงหลักนิติธรรม (Rules of Law) การมีส่วนร่วม (Participation) ความรับผิดชอบ (Accountability) จากทุกภาคส่วน ก่อนการตัดสินใจดำเนินการโครงการพัฒนาในภาคตะวันออก

2. ควรมีการศึกษาทางเลือกของการพัฒนาที่ไม่ใช่การพัฒนากระแสหลักของภาคตะวันออก อาทิ แนวคิดของการก้าวข้ามการพัฒนา (Post Development) การไม่เอาการเติบโต (De-Growth) และความพอเพียงด้านสิ่งแวดล้อม (Eco-Sufficiency) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับชุมชนและภูมิปัญญาท้องถิ่น ในการจัดการทรัพยากรของท้องถิ่นเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

3. เพื่อให้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สามารถพัฒนาได้อย่างยั่งยืน เห็นควรนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาอย่างจริงจัง มิใช่เป็นเพียงแค่วาทกรรมการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่ตั้งอยู่บนประดิษฐกรรมทางภาษาหรือการผลิตสัญลักษณ์ให้กับกระบวนการพัฒนา

เอกสารอ้างอิง

จิรายุทธ์ สิม่วง. (2560). ข้อเสนอใหม่ของการพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ในมุมมองของรัฐ : บทวิพากษ์โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในเชิงเศรษฐศาสตร์การเมือง. วารสารวิทยาลัยสงฆ์นครลำปาง. 6 (มิถุนายน-ธันวาคม): 224-243.

ชัยณรงค์ เครือนวน. (2550). เศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.

_____. (2558). ปฏิบัติการและการต่อสู้ทางวาทกรรมในการพัฒนาอุตสาหกรรม : ศึกษากรณีการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้ตัวแบบมาตาปุด. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.

_____. (2563). ยุทธศาสตร์การพัฒนา ความเปลี่ยนแปลงปฏิบัติการทางสังคม และข้อเสนอเชิงนโยบายภายใต้การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่มาตาปุด จังหวัดระยอง. วารสารเศรษฐศาสตร์การเมืองบูรพา. 8 (มกราคม-มิถุนายน): 25-47.

ชัยณรงค์ เครือนวน และพิมพ์ประไพ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา. (2564). เศรษฐศาสตร์การเมืองวัดด้วยการพัฒนา : ศึกษาการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. วารสารพัฒนาสังคม. 23 (ตุลาคม): 88-105.

ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และชัยณรงค์ เครือนวน. (2549). รายงานวิจัยการจัดทำผังพิสัยการวิจัยระบบสุขภาพกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนุภาคตะวันออก. สนับสนุนการวิจัยโดยศูนย์จัดการวิจัยระบบสุขภาพภาคตะวันออก (ศวรส.อ) ม.บูรพา. ชลบุรี: สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.).

ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และคณะ. (2550). รายงานสถานการณ์มลพิษในเขตมาตาปุดและศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหา. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.).

ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, ชวงศ์ อุบลี และอัศวิน แก้วพิทักษ์. (2563). ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก : แนวทางใหม่ของการพัฒนาอุตสาหกรรมทุนนิยมในประเทศไทย. วารสารพัฒนาสังคม. 22 (ตุลาคม): 23-38.

ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์, ชัยณรงค์ เครือนวน และจิตรา สมบัติรัตนานันท์. (2564). รายงานฉบับสมบูรณ์ เรื่องการใช้อำนาจรัฐในการจัดระบบที่ดินของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.).

ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2560). วาทกรรมการพัฒนา : อำนาจความรู้ ความจริง เอกลักษณะ และความเป็นอื่น. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: วิชาษา.

ไทยพับลิก้า-กล้าพูดความจริง. 30 ปี โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด : การพัฒนาที่ยั่งยืน. [online]. เข้าถึงได้จาก : <https://thaipublica.org/2012/11/30-years-eastern-seaboard-development/>. 2555.

ประกาศ เรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580). (2561). ราชกิจจานุเบกษา. ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 135 ตอนที่ 82 ก. (13 ตุลาคม): 1-74.

ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์. (25 กุมภาพันธ์ 2565). อาจารย์พิเศษมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี. สัมภาษณ์.

ผาสุก พงษ์ไพจิตร และเบเคอร์, คริส. (2546). เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. เชียงใหม่: ชิลด์เวอร์ม.

ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม. (12 เมษายน 2565). ผู้แทนภาครัฐ. สัมภาษณ์.

พอพันธ์ อูยานนท์. (2564). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจแห่งประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



- ธนศ วงศ์ยานนาวา. (2559). **ความสมเหตุสมผลของความสุขธรรม (การครอบงำ)**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สมมติ.
- วีระยุทธ กาญจน์ชูฉัตร. (2563). การเดินทางของเสรีนิยมใหม่ใน 3 ทวีป. ใน **ฟูโกต์กับเสรีนิยมใหม่**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: อิลลูมินันซ์ เอ็ดดิชันส์. หน้า 115-145.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก. **วารสารเศรษฐกิจและสังคม**. 20 (กรกฎาคม-สิงหาคม). [online]. เข้าถึงได้จาก : https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?%20nid=6294. 2526.
- _____. แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564). [online]. เข้าถึงได้จาก : https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381. 2559.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.). **ความเป็นมาของ อีอีซี**. [online]. เข้าถึงได้จาก : <https://www.eeco.or.th/th/government-initiative>. 2564.
- _____. **อุตสาหกรรมเป้าหมาย**. [online]. เข้าถึงได้จาก : <https://www.eeco.or.th/th/business-opportunities>. 2564
- _____. **แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2560-2565)**. [online]. เข้าถึงได้จาก : <https://www.eeco.or.th/th/filedownload/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf>. 2561.
- อภิชัย พันธเสน และคณะ. (2560). **โครงการการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย และการสังเคราะห์ความรู้จากชุดโครงการพื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ในมิติการเมือง กฎหมาย สังคม เศรษฐกิจ ระยะที่ 2 : การเคลื่อนย้ายมนุษย์**. เล่มที่ 1 การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย.
- ฮาร์วีย์, เดวิด. (2555). **ประวัติศาสตร์ฉบับย่อของลัทธิเสรีนิยมใหม่**. (แปลจาก A Brief History of Neoliberalism โดย เก่งกิจ กิติเรียงลาภ และคณะ). กรุงเทพมหานคร: สวนเงินมีนา.
- C.P. Group. รฟท. จับมือ CP เปิดประวัติศาสตร์หน้าใหม่ เช่น สัญญาเดินรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน. [online]. เข้าถึงได้จาก : <https://www.cpgroupglobal.com/th/News/nDetail/articleid/173>. 2562.
- iLaw. มาตรา 44 ครบ 200 ฉบับ ใช้ทุกประเด็นปัญหาแบบตามใจชอบ. [online]. เข้าถึงได้จาก : <https://ilaw.or.th/node/5041#:~:text=> 2561.